

# Standpunkt

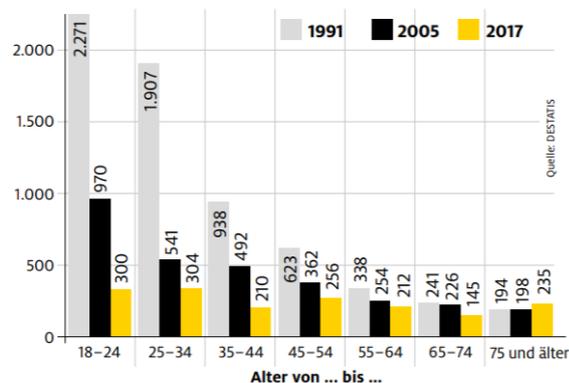
## Ältere Fahrende

**Ältere Verkehrsteilnehmende haben in der Bevölkerung zu Unrecht einen schlechten Ruf. Lang erworbene Erfahrung im Umgang mit Risiken hat in der Urteilsbildung vieler häufig weniger Gewicht als die Annahme, dass eine altersbedingte verringerte Reaktionszeit zu mehr Unfällen führen muss. Unbestritten ist die Gefährdung älterer Verkehrsteilnehmer aufgrund der erhöhten eigenen Verletzlichkeit.**

### Unfallstatistik

Entgegen der weit verbreiteten Meinung, dass mehr ältere Autofahrende zu mehr schweren Unfällen führen, zeigt die Unfallstatistik ein anderes Bild. Ältere Autofahrende ab 65 Jahre haben im Jahr 2017 etwa 16 Prozent der von Pkw-Fahrenden verursachten Unfälle mit Personenschaden verschuldet. Bei einem Bevölkerungsanteil von etwa 21 Prozent liegen die älteren Kraftfahrenden somit unter dem Durchschnitt anderer Altersgruppen.

Hauptverursacher von Unfällen mit Getöteten im Zeitverlauf



### Alterstypische Risiken

Natürlich ist im Alterungsprozess mit individuellen Leistungseinbußen zu rechnen. Diese können jedoch durch einfache Strategien sehr häufig adäquat kompensiert werden. Multimorbidität und damit einhergehend Multimedikation erhöhen das Unfallrisiko. Senioren sind insbesondere als Fußgänger oder Radfahrende besonders gefährdet, da sie einer erhöhten Verletzlichkeit aufgrund des Alters ausgesetzt sind. So ist nahezu jeder zweite im Straßenverkehr tödlich verunglückte Fußgänger oder Radfahrer älter als 65 Jahre. Eine Einschränkung der Mobilität kann schwere psychische und körperliche Folgen nach sich ziehen.

### ADAC Position

Entscheidend für eine unfallfreie Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht das Lebensalter, sondern neben dem Gesundheitszustand des Fahrenden auch Fahrerfahrung. Die Gruppe der älteren Fahrenden zeichnet sich in der Regel durch einen situationsangepassten Fahrstil sowie vorausschauendes Fahren aus und meidet riskante Manöver. Es gibt Hinweise darauf, dass sich auch die Persönlichkeitsentwicklung im Alter positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Bisher entwickelte Testverfahren zielen darauf nicht ausreichend ab. Auch besteht die Gefahr, dass geeignete Fahrende irrtümlich als ungeeignet eingestuft werden. Hinzu kommt, dass ein positives Testergebnis dazu verleiten kann, seine eigenen Fähigkeiten weit über den Testzeitpunkt hinaus zu überschätzen. Insofern erscheinen Forderungen nach einer gesetzlichen Verpflichtung von Eignungsprüfungen nicht verhältnismäßig. Der ADAC empfiehlt allen Autofahrenden, sich freiwillig regelmäßig ärztlich untersuchen zu lassen. Dies gilt vor allem für das Sehvermögen, das naturgemäß mit zunehmendem Alter nachlässt. Forschungsergebnisse zeigen, dass Fahrtrainings helfen können, die Fahrkompetenz unabhängig vom Alter zu steigern. Wie es um die eigene Fahrfitness steht, kann im Rahmen des ADAC Fahrfitnesschecks individuell erfasst werden. Je nach Ausgangssituation können wenige Stunden gezielter Übung ausreichen, um Blickstrategien und Fahrfertigkeiten den individuellen Voraussetzungen anzupassen. Fahrerassistenzsysteme können helfen, motorische Defizite auszugleichen. Neuere Trends (z.B. Pedelecs) sind häufig ebenfalls ein Gewinn für die eigenständige Mobilität, die Nutzung sollte jedoch mit voriger Auseinandersetzung, Übung und entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Helm) einhergehen.