

# Ältere Kraftfahrer. Besser als ihr Ruf.

**Verkehrspolitische Position.** Unfallzahlen und demografischer Wandel, Beeinträchtigung und Kompensation, Eigenverantwortung statt Verpflichtung.



# Weil **Mobilität** keine Frage des Alters ist.

Am Steuer sind Senioren sicher unterwegs. Die heutige Generation der älteren Autofahrer verfügt über eine nahezu lebenslange Fahrerfahrung und zeichnet sich durch einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Fahrzeug und einen meist besonnenen Fahrstil aus. Dennoch werden immer häufiger – auch aufgrund der verstärkten Berichte in den Medien nach Unfällen älterer Kraftfahrer – Rufe nach verpflichtenden Tests ab einer bestimmten Altersgrenze laut. Der ADAC klärt über tatsächliche Risiken älterer Verkehrsteilnehmer auf und verdeutlicht, warum die Eigenverantwortung mehr wiegt als bisher verfügbare Testverfahren.

## Zunehmende Unfallzahlen sind ein demografisches Phänomen

Ältere Autofahrende ab 65 Jahre haben im Jahr 2017 etwa 16 Prozent der von Pkw-Fahrern verursachten Unfälle mit Personenschaden verschuldet. Bei einem Bevölkerungsanteil von etwa 21 Prozent liegen die älteren Kraftfahrer somit unter dem Durchschnitt anderer Altersgruppen. Ab dem 70. Lebensjahr nimmt der prozentuale Anteil der Pkw-Fahrer als Unfallverursacher bezogen auf ihre Fahrleistung zu, erreicht in der absoluten Größe jedoch nicht die Zahl der jungen Fahranfänger. Dennoch ist der Ruf der älteren Fahrzeuglenker im Zusammenhang mit dem Alterungsprozess allgemein von einer negativen Grundhaltung innerhalb der Bevölkerung besetzt. Immer wieder werden Forderungen erhoben, die das Fahren ab einem bestimmten Alter nur noch mit „Leistungszertifikaten“ erlauben sollen. Derzeit würde ein solcher Vorstoß mehr als zehn Millionen Personen betreffen.

Seit 1990 hat sich der Bevölkerungsanteil der Senioren von 15 Prozent auf fast 21 Prozent erhöht, während die Bevölkerungsgruppe der jüngeren stetig schrumpft. In den absoluten Bevölkerungszahlen hat die Gruppe der ab 65-Jährigen um mehr als 45 Prozent zugenommen. Dieser demografische Effekt hat in den vergangenen zwanzig

Jahren zwangsläufig eine Verschiebung der Unfallzahlen zu Ungunsten älterer Verkehrsteilnehmer bewirkt. Eine Zunahme der Unfallzahlen mit einer geringeren Fahrtauglichkeit im Alter zu erklären, ist also weder richtig noch zielführend. Die Anzahl der Fahrtwege, die mit einem Pkw zurückgelegt werden, ist innerhalb der Bevölkerungsgruppe der Senioren in den vergangenen Jahren ebenso angewachsen wie die Anzahl der weiblichen Fahrenden. Es sind also deutlich mehr ältere Kraftfahrer immer häufiger mit dem Pkw unterwegs.

## Ältere Menschen sind im Verkehr besonders gefährdet – als Fußgänger und Radfahrer

30 Prozent der Verkehrstoten in Deutschland sind 65 Jahre oder älter. Dabei kommen nur etwa die Hälfte der Verunglückten ab 65 Jahre im Pkw zu Schaden. Erschreckend ist festzustellen, dass nahezu jeder zweite getötete Fußgänger und Radfahrer 65 Jahre und älter ist. Aufgrund ihrer erhöhten Eigenverletzlichkeit sind sie als schwächere Verkehrsteilnehmer bei einem Unfall viel stärker gefährdet. Neuere Trends (z.B. Pedelecs) sind häufig ein Gewinn für die eigenständige Mobilität, die Nutzung sollte jedoch mit voriger Auseinandersetzung, Übung und entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Helm) einhergehen.

### Anteil der Senioren ab 65 Jahre am Bevölkerungsanteil (2017)



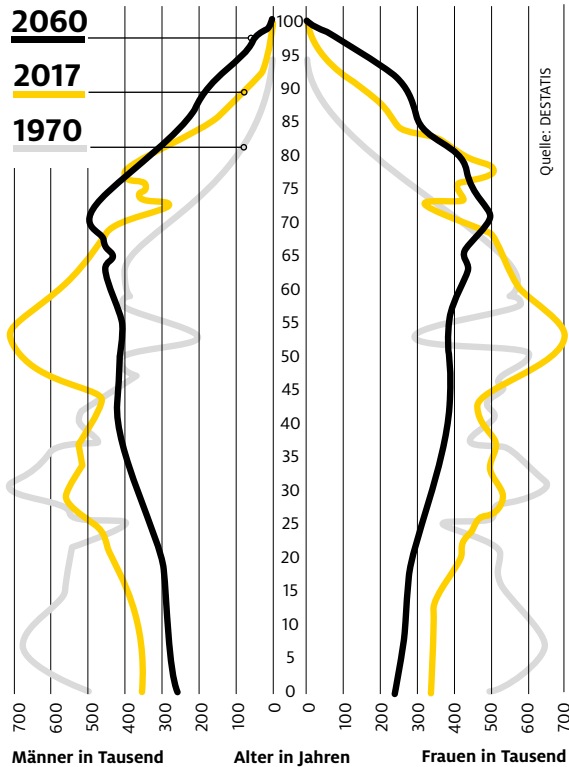
### Anteil der Senioren ab 65 Jahre an im Straßenverkehr Getöteten (2017)



### Anteil der Senioren ab 65 Jahre an Pkw fahrenden Hauptverursachern eines Unfalls mit Personenschaden (2017)



## Bevölkerungsentwicklung im Vergleich



### Mit dem Alter steigt die Fahrerrfahrung

Die Betrachtung der Altersgruppe ab 65 Jahre ist derzeit noch stark an Defiziten orientiert. Altersbedingte Leistungseinbußen wie abnehmende Sehkraft oder das Nachlassen von Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit sind meist unauffhaltsam, können jedoch größtenteils durch eine geeignete Sehhilfe, lebenslange Erfahrung und Besonnenheit kompensiert werden. Ältere Verkehrsteilnehmer sind deutlich regelkonformer unterwegs, fallen nur selten durch Alkohol am Steuer oder unangepasste Geschwindigkeit auf. Auch wird das Fahrverhalten häufig kritisch reflektiert.

In der Folge werden überwiegend bekannte Strecken zurückgelegt und Fahrten bei unsicheren Bedingungen vermieden. So sind Untersuchungen zufolge nur noch weniger als fünf Prozent der Senioren in Dunkelheit unterwegs.

Die steigenden Zahlen in der Gruppe der über 75-Jährigen können insbesondere durch den steigenden Bevölkerungsanteil, eine höhere Fahrleistung und die Zunahme der Fahrer dieser Altersgruppe aufgrund des wachsenden Anteils fahrender Frauen erklärt werden.

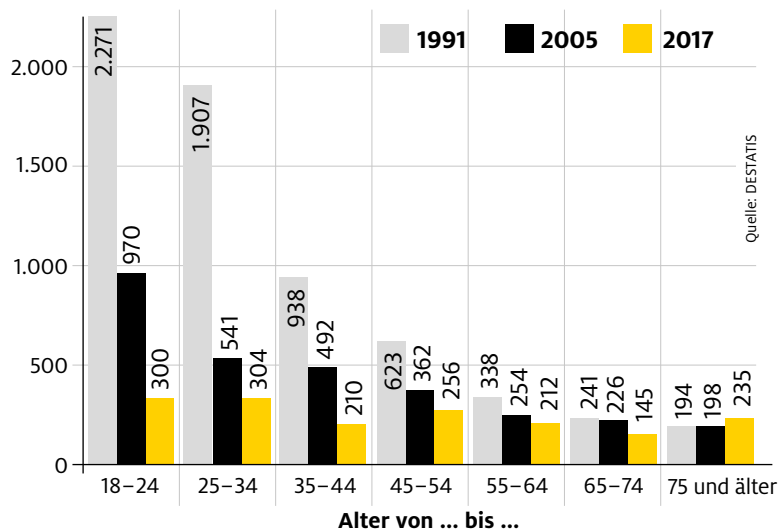
In der Gesamtbetrachtung der Altersgruppe ist eine differenzierte und auf Individuen ausgerichtete Diskussion anzuraten, da der Alterungsprozess individuell sehr unterschiedlich verläuft und nicht an einer bestimmten Anzahl von Lebensjahren festgemacht werden kann.

### Tests messen allenfalls einen Ausschnitt der Wirklichkeit

Entscheidend für eine unfallfreie Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht das Lebensalter oder ein Testergebnis, sondern neben dem aktuellen Gesundheitszustand des Fahrers auch die Fähigkeit, Risiken im Straßenverkehr richtig einzuschätzen. Ein faires Urteil über das Fahrvermögen kann deshalb nur dann getroffen werden, wenn der Aspekt der Fahrerfahrung in einer Testsituation angemessen berücksichtigt wird. Bei der Überprüfung der Fahrtauglichkeit ist neben der Reaktionsfähigkeit deshalb auch die Fahrkompetenz zu erfassen. Dies gelänge nur im Rahmen einer aufwendigen Fahrprobe. Testverfahren, die Geschwindigkeitskomponenten in den Vordergrund stellen, zielen jedoch ausschließlich auf das Reaktionsvermögen ab und führen somit zu einer Benachteiligung von Senioren. Die jungen Fahranfänger z.B. zeigen beim Reaktionstest die besten Ergebnisse, sind also besonders reaktions-schnell, in der Unfallstatistik dennoch die Auffälligsten. Insofern ist das Unfallrisiko nicht allein von der Reaktion abhängig. Unabhängig davon ist das Testergebnis nur eine Momentaufnahme, es kann bei einem erfolgreichen Teilnehmer ein Gefühl der trügerischen Sicherheit vermitteln und somit einen unkritischeren Umgang mit der eigenen Fahrleistung zur Folge haben.

Grundsätzlich besteht bei allen Tests die Gefahr, dass die Ergebnisse nicht die Realität widerspiegeln. So können Testurteile Fahrer vom motorisierten Straßenverkehr ausschließen, obwohl diese bei Berücksichtigung aller relevanten Faktoren noch als geeignet eingestuft werden müssten. Im umgekehrten Falle können Testurteile, die einen ungeeigneten Fahrer fälschlicherweise als geeignet einstufen, zu einer Selbstüberschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten führen.

### Hauptverursacher von Unfällen mit Getöteten im Zeitverlauf



**Verkehrspsychologen lehnen verpflichtende Tests ab**  
Eine Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) kommt zu dem Schluss, dass nur etwa sechs Prozent der älteren Bevölkerungsgruppe dysfunktional kompensieren – ihr Fahrverhalten also nicht ausreichend vorhandenen Defiziten anpassen. Dieser Effekt ist insbesondere bei Männern zu beobachten, die im Vergleich zu Frauen weniger selbstkritisch mit ihrer eigenen Leistungsfähigkeit umzugehen scheinen. Gegen eine verpflichtende Einführung von Testverfahren zum Erhalt der Fahrerlaubnis von Senioren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit spricht also – neben einer

fehlenden Notwendigkeit – auch die Verhältnismäßigkeit. Zudem ist die Frage nach der Eignung verschiedener Testverfahren zur Ermittlung der Fahrkompetenz bei älteren Kraftfahrern auch bei Experten umstritten. So lehnt z.B. die Europäische Vereinigung der Verkehrspsychologen verpflichtende Testverfahren, die insbesondere die Reaktionsfähigkeit prüfen, mehrheitlich ab. Die Anleitung zu einem kritischen Umgang mit der eigenen Leistungsfähigkeit und eine darauf basierende individuelle Mobilitätsberatung sind somit der beste Schutz für eine sichere, bezahlbare und bedarfsgerechte Mobilität – auch im höheren Alter.

---

### **Eigenverantwortung stärken**

- Notwendigkeit für verpflichtende Tests nicht aus den Unfallzahlen ableitbar (insbesondere unter Einbeziehung des demografischen Wandels, der Zunahme an Fahrerlizenzen und der gestiegenen Fahrleistung)
- Altersbedingte Leistungsbeeinträchtigungen können größtenteils kompensiert werden
- Chancenorientierung statt Defizitorientierung leben
- Kritische Reflexion des eigenen Fahrverhaltens ermöglichen

---

### **Mobilitätsberatung stärken**

- Eigenständige Mobilität ist altersunabhängig ein hohes Gut
- Lebenslanges Lernen unterstützen
- Interdisziplinäre Expertise in Diskussionen einbeziehen
- Angebote schaffen und sichtbar machen: z.B. Fahrverhalten durch Experten beobachten lassen und gemeinsam besprechen (z.B. ADAC Fahrfitness-Check) und Hausärzte für das Thema noch stärker sensibilisieren
- Individuenzentrierte Mobilitätsalternativen fördern: z.B. Mitfahrnetzwerke

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.,  
Hansastraße 19, 80686 München  
adac.de

### **Vertrieb**

Das Faltblatt kann mit Angabe der Artikelnummer 2830094  
direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München,  
E-Mail: [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de), bezogen werden.

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise,  
nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2018 ADAC e.V. München

### **Bildnachweise**

Titelseite: Fotolia

