

# Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer – Forschungs- und Trainingsperspektiven

Unfallhäufigkeit von älteren Verkehrsteilnehmern: die Fakten 4 / Sensorische, kognitive und motorische Fähigkeiten 4 / Aufbau und Durchführung der Studie 7 / Ergebnisse der Studie 8 / Arbeiten mit älteren Kraftfahrern 9 / Altersspezifische Probleme 10 / Trainings älterer Fahrer als Aufgabenfeld für Fahrschulen 11 / Fazit 12

TEXT: KAI SCHÄDER

**S**enior rast Kind tot“ oder ähnliche Schlagzeilen haben ihren Anteil an einer bundes-, ja sogar europaweiten Diskussion darüber, in welchem Alter ein Kraftfahrer seine Fahrerlaubnis abgeben sollte. Doch entspricht es tatsächlich der Realität, dass ältere Autofahrer zur Risikogruppe Nummer eins im Straßenverkehr zählen und ständig schwere Unfälle verursachen? Welche besonderen Herausforderungen ergeben sich gegebenenfalls für ältere Autofahrer und wie sind diese zu bewältigen? Kann ein Training die Fahrkompetenz verbessern? Wie kann die Fahrschule hier unterstützend tätig werden? Diesen Fragen soll in diesem FAHRLEHRERBRIEF nachgegangen werden.

⋮ 6

Juni 2014

# FAHRKOMPETENZ ÄLTERER KRAFTFAHRER

Forschungs- und  
Trainingsperspektiven



**W**ir leben (und fahren) in der Bundesrepublik Deutschland in einer immer älter werdenden Gesellschaft. Unter dem Begriff „Demografischer Wandel“ sind die spezifischen Veränderungen unserer weniger, bunter und älter werdenden Gesellschaft zusammengefasst. Der demografische Wandel bedeutet also nicht nur, dass es immer weniger Jugendliche geben wird, die den Weg in die Fahrschule suchen, sondern auch, dass der Anteil der älteren Kraftfahrer am Straßenverkehr in der Zukunft weiter ansteigen wird.

Mit den Jahren steigen häufig auch die alterstypischen Einschränkungen: das Kreuz ist nicht mehr so flexibel – also fällt der Blick über die Schulter schwer. Die Augen werden immer schwächer – und das schleichend, sodass man es selbst eigentlich gar nicht bemerkt hat. Häufig nimmt auch das Reaktionsvermögen ab. Wenn etwas plötzlich auftaucht, neigt man eher dazu, zu erschrecken und die Reaktion bleibt aus, weil die Koordination schwerfällt. Dies kann im Straßenverkehr verheerende Folgen haben.

Die Frage, die man sich stellen muss, ist, ob die Gruppe der älteren Fahrer eine überproportional große Anzahl von Unfällen verursacht, also mehr als Fahrer anderen Alters oder ob es nur die in der Presse prominent dargestellten Fälle sind, die den Eindruck entstehen lassen, dass „die Alten“ hinterm Steuer eigentlich nichts mehr verloren haben, weil von ihnen eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr ausgeht.

Sowohl Wissenschaft, Politik aber auch alle am Verkehrsgeschehen Beteiligten sollten Interesse daran haben, sich die Fahrleistung älterer Kraftfahrer einmal genauer anzusehen, um ein potenzielles Risiko abschätzen und rechtzeitig Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Vor diesem Hintergrund hat das Leibniz-Institut für Arbeitsforschung in Dortmund eine Untersuchung durchgeführt, in der zunächst der Wissensstand über

Abb. 1: Beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden 2012 nach Altersgruppen und Geschlecht

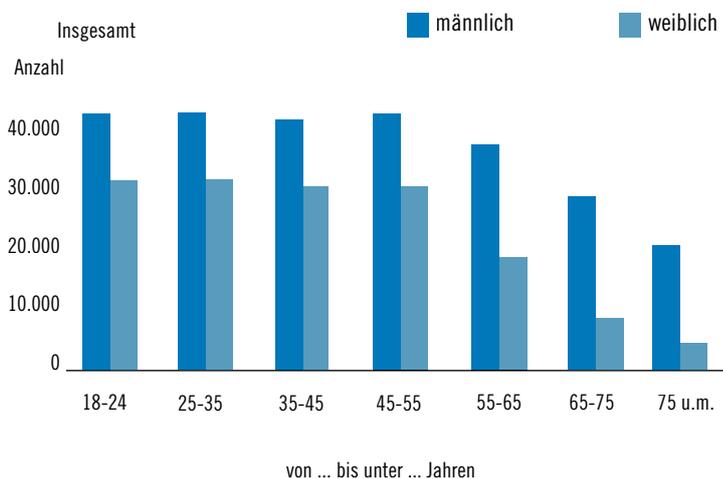
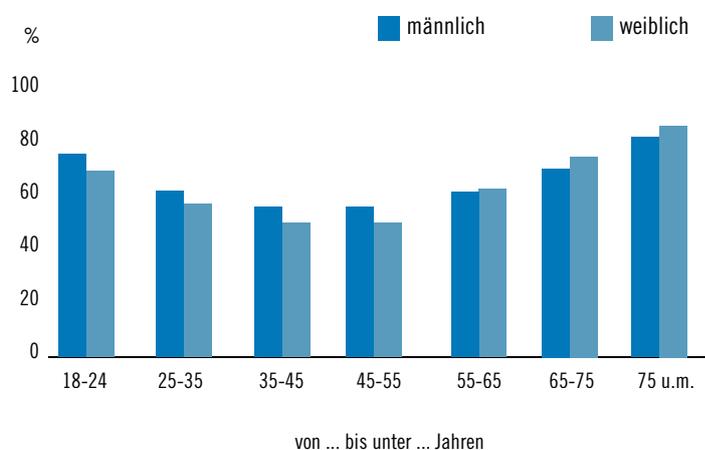
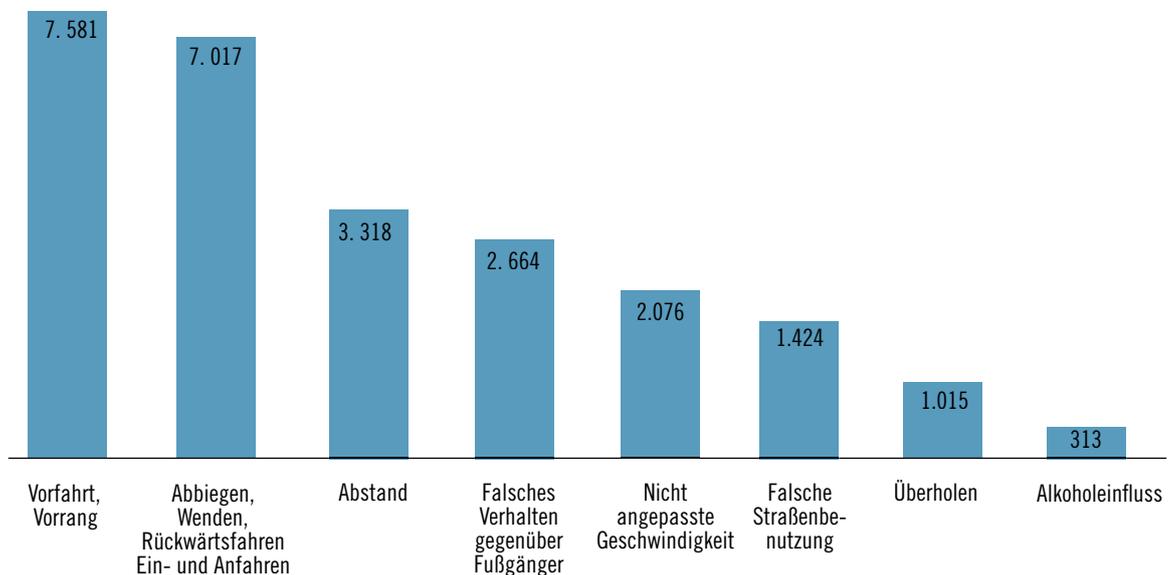


Abb. 2: Anteile der Hauptverursacher an den Beteiligten



Quelle: Statistisches Bundesamt, Unfälle von Senioren im Straßenverkehr, 2012

Abb. 3: Fehlverhalten der Senioren im Alter von 65 und älter als Fahrer von Pkw



Quelle: Statistisches Bundesamt, Unfälle von Senioren im Straßenverkehr, 2012

ältere Autofahrer gesammelt und dann in praktischen Versuchen mögliche Effekte eines speziellen Fahrtrainings für diese Zielgruppe getestet wurden. An dieser praktischen Phase der Studie war der Autor dieses FAHRLEHRERBRIEFS als Fahrlehrer beteiligt.

### Unfallhäufigkeit von älteren Verkehrsteilnehmern: die Fakten

Zunächst ein Blick in die Statistik: Unfälle im Straßenverkehr, die ältere Kraftfahrer (in der vorliegenden Studie werden Menschen über 70 Jahre als „ältere Kraftfahrer“ bezeichnet, andere wissenschaftliche Untersuchungen bezeichnen bereits Menschen ab 65 als solche) verursachten, sind, auf die Gesamtzahl aller Unfälle gesehen, relativ selten. Noch immer sind Fahranfänger deutlich öfter in Unfälle verwickelt, als es Ältere sind. Dies machen die Zahlen aus den Abbildungen 1 und 2 deutlich. Ältere Menschen haben derzeit einen Anteil von über 20 Prozent der Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland. Allerdings sind sie laut Statistischem Bundesamt nur an elf Prozent der Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Hier zeigt sich bereits, dass der Anteil der „Senioren“, die einen Verkehrsunfall verursachen, zunächst einmal keine besorgniserregend große Gruppe darstellt,

sie im Gegenteil eher unterdurchschnittlich oft in Unfälle mit Personenschaden verwickelt ist.

Doch eine Auffälligkeit gibt es bei den älteren Fahrern. Wie aus Abbildung 3 ersichtlich, sind sie häufiger als andere Altersgruppen an Unfällen beteiligt, die im Zusammenhang mit Abbiege-, Wende-, Zurücksetz- und Einfahrtmanövern stehen. Außerdem sind viele Unfälle auf mangelnde körperliche und/oder mentale Fahrtüchtigkeit zurückzuführen. Es gibt also tatsächlich spezifische Probleme, mit denen ältere Kraftfahrer überdurchschnittlich häufig zu tun haben, die jedoch nicht zwangsweise zu einer generell erhöhten Unfallzahl dieser Gruppe führen muss. Polemische Medienbeiträge zu diesem Thema sind also sehr kritisch zu hinterfragen.

### Sensorische, kognitive und motorische Fähigkeiten

Im theoretischen Unterricht gehen Fahrlehrer in einigen Lektionen des gesetzlichen Rahmenplans auf die Unterschiede zwischen jungen und älteren Kraftfahrern ein – auch hier sind Vorurteile, aber auch mögliche reale Probleme in Bezug auf das Thema „Ältere Verkehrsteilnehmer“ anzusprechen. Im Folgenden soll betrachtet werden, welches im Einzelnen typische Schwierigkeiten von älteren Kraftfahrern sein können. Die Problemstellungen

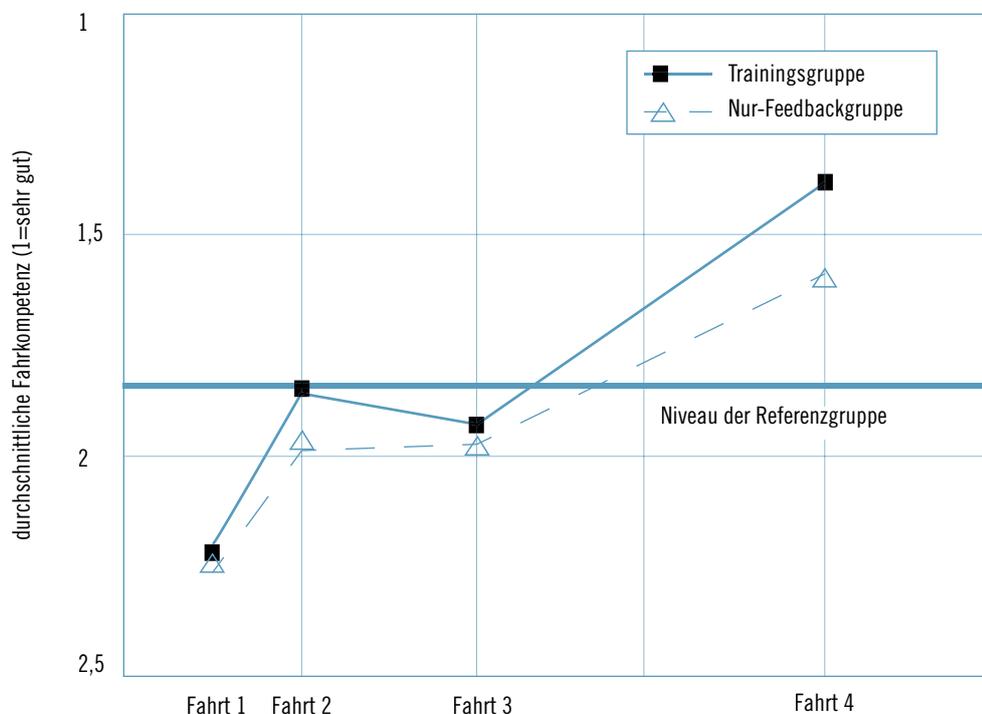
sind dem Band „Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training: Eine Evaluation im Straßenverkehr“ (Poschadel et al, 2012, TÜV Media GmbH TÜV Rheinland Group) entnommen, der die Ergebnisse der Studie zusammenfasst.

Zu Beginn der Studie war durch vorhergehende Untersuchungen und allgemeine Erfahrungen bereits klar: Im Laufe unseres Lebens verändern sich unsere sensorischen, kognitiven und motorischen Fähigkeiten. Mit zunehmendem Alter wirken sich diese Veränderungen eher negativ auf die Teilnahme des Kraftfahrers am Straßenverkehr aus. Vor allem in schwierigen Situationen im Straßenverkehr, zum Beispiel unter Zeitdruck, dem Navigieren auf einer komplexen Kreuzung oder bei unklarer Verkehrslage, wird von den Verkehrsteilnehmern viel Leistung verlangt. Diese Herausforderungen meistern wir gewöhnlich, indem wir die Lage mit unseren Sinnen erfassen (sensorisch), sie verstehen (kognitiv) und (re)agieren (motorisches Handeln). Ist nur

eine oder sind sogar alle drei dieser wichtigen Fertigkeiten gestört oder beeinflusst, steigt das Risiko eines Verkehrsunfalls ungemein. Defizite werden in vielen anderen Lebensbereichen durch kompetente Anleitung und Übung überwunden. Liegt es da nicht auf der Hand zu fordern, dass sich auch ältere Kraftfahrer mit Hilfe von Training „fit“ für den Straßenverkehr halten? Tatsächlich gibt es kaum wissenschaftliche Studien darüber, ob durch Training die Fahrkompetenz von älteren Kraftfahrern im Realverkehr gesteigert werden kann.

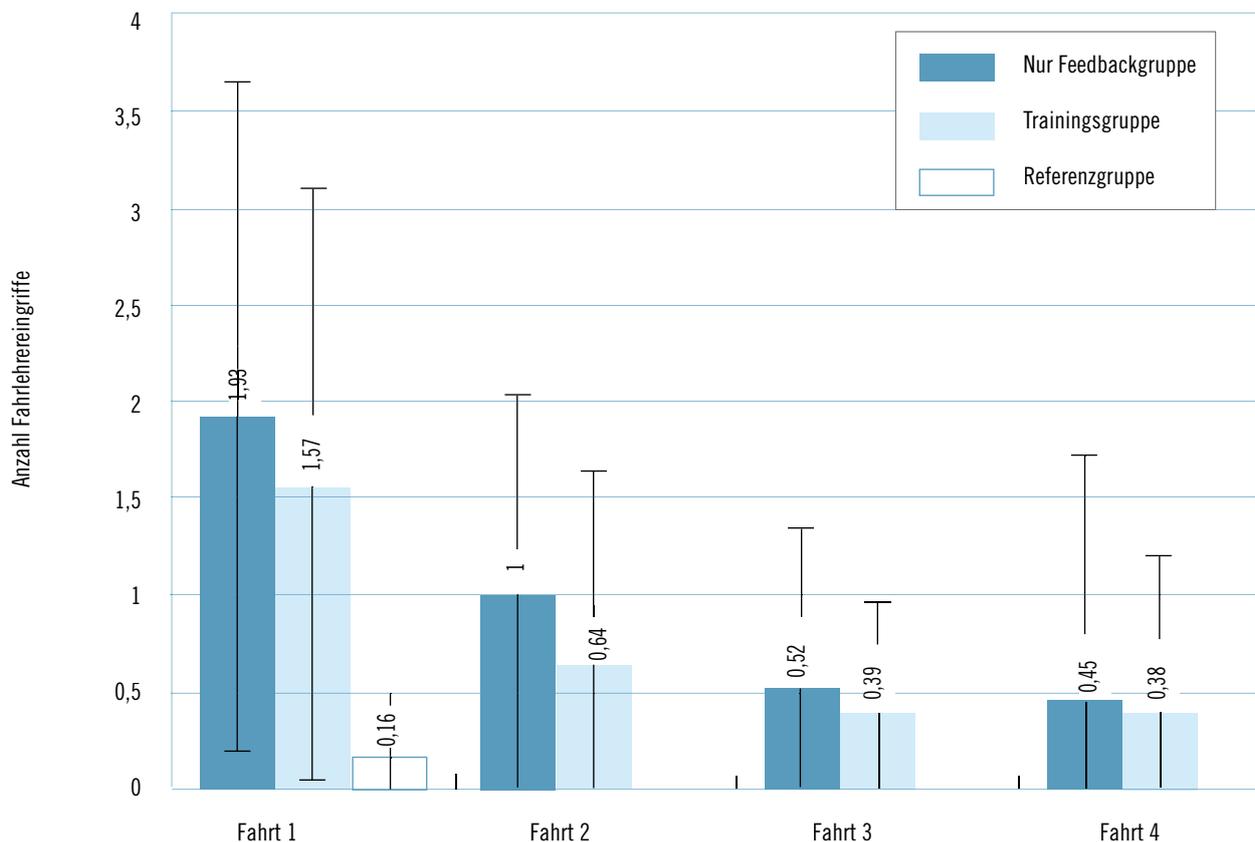
Die sensorischen, kognitiven und motorischen Fähigkeiten sind alle maßgeblich für den sicheren Gebrauch eines Fahrzeugs im Straßenverkehr. Die sichere Fahrzeugnavigation kann als komplexe Alltagsaufgabe verstanden werden, da laufend fahrrelevante Informationen über den Zustand des Fahrzeuges und die Verkehrsumwelt aufgenommen und verarbeitet werden müssen, um die sich ergebenden Verkehrssituationen möglichst sicher zu meistern. Man hat festgestellt, dass mit zuneh-

Abb. 4: Fahrkompetenz bei Testfahrten von Trainings- und Feedbackgruppe



Quelle: Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training

Abb. 5: Anzahl notwendiger Eingriffe durch den Fahrlehrer bei den Testfahrten



Quelle: Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training

memdem Alter eines Verkehrsteilnehmers gerade die kognitiven Funktionen, die für das Führen eines Fahrzeuges unerlässlich sind, besonders beeinflusst werden. Folgende relevante Kontrollprozesse nehmen im Alter in der Regel ab:

- Die Geschwindigkeit der Informationsverarbeitung,
- das Kurzzeitgedächtnis,
- der Arbeitsgedächtnisabruf,
- das Lösen von Mehrfachaufgaben und
- das Abschirmen gegen Ablenkung.

In Experimenten zeigte sich, dass ältere Kraftfahrer in Zusammenhang mit diesen Fähigkeiten, eine langsamere Reaktion zeigten. Hieraus ist es nun

bedingt möglich, typische Unfallmuster von älteren Kraftfahrern abzuleiten. Fakt ist, dass sie häufiger in Unfälle verwickelt sind, die im Zusammenhang mit Abbiege-, Wende-, Zurücksetz- und Einfahrtmanövern stehen. Solche Unfälle passieren natürlich auch jüngeren Fahrern, meist treten diese Defizite jedoch verstärkt bei älteren Fahrern auf. Dennoch ist es ratsam, hier keine voreiligen Schlussfolgerungen zu ziehen: Das Nachlassen der kognitiven Fähigkeiten muss nicht zwangsweise bedeuten, dass die Fahrleistung älterer Kraftfahrer negativ beeinflusst wird. Ältere Fahrer entwickeln oftmals Kompensationsstrategien, greifen also mehr auf noch verfügbare Fähigkeiten zurück, um bestehende Mängel auszugleichen und ihr Fahrverhalten ihren Fähigkeiten anzupassen. Häufig kommt

**Ein Fahrlehrer protokolliert und einer greift Notfalls ein. So wurden die Testfahrten in der Studie „Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training“ durchgeführt**



es vor, dass schwierige Kreuzungssituationen, Innenstadtverkehr allgemein, Autobahn- oder Nachtfahren gemieden oder ganz umgangen werden.

Außerdem muss immer bedacht werden: Die Leistungsfähigkeit eines Menschen hängt stets auch von der individuellen Biografie ab. Wie sich ein Mensch fit hält, wie er lebt und wie er genetisch veranlagt ist, bestimmt auch seine Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr. Eine starre Altersgrenze, ab wann man bei einer Person altersspezifische Fahrprobleme erwarten darf, ist also nur schwer zu ziehen, hier muss sich jeder Fahrlehrer ein persönliches Bild von seinem Kunden oder seiner Kundin machen.

Dennoch gibt es einige fahrrelevante Probleme, die gehäuft mit zunehmendem Alter auftreten können. Diese werden im Einzelnen betrachtet, um im Fahrschulalltag dafür sensibilisiert zu sein und schneller darauf reagieren zu können:

- Die Größe des visuellen Aufmerksamkeitsbereichs nimmt ab. Bestimmte visuelle Reize werden gar nicht mehr vom Gehirn verarbeitet und können daher nicht zur Bewältigung der Fahrsituation herangezogen werden.
- Die visuelle Suche, das heißt das Auffinden von bestimmten fahrrelevanten Elementen, erfolgt langsamer. Beispielsweise wird eine Ampel oder ein Verkehrsschild erst später wahrgenommen und die erforderliche Reaktion darauf verzögert sich.
- Es besteht eine erhöhte Anfälligkeit durch Ablenkung wegen der Orientierung auf fahrirrelevante Reize.
- Es entstehen Schwächen bei der Bewältigung von Mehrfachaufgaben, wie sie beim Führen

eines Fahrzeuges immer wieder erforderlich sind; dies ist eine der am besten nachgewiesenen Schwächen älterer Fahrer.

- Die Fahrer brauchen mit zunehmendem Alter länger, um eine Handlung einzuleiten.
- Der Prozess des Wechsels zwischen zwei unterschiedlichen Aufgaben, die durch den Verkehr nötig werden, verlangsamt sich.
- Die Überwachungs- und Korrekturfähigkeit des eigenen Fahrens lässt nach; eigene Fehler werden nicht bemerkt und können sich einschleifen.
- Die älteren Fahrer können sich stärker durch Stresssituationen belastet fühlen – vor allem in Situationen, in denen sie unter Zeitdruck stehen, entsteht für sie schneller eine Stresssituation, was sich wiederum negativ auf das Fahrverhalten auswirkt.

### Aufbau und Durchführung der Studie

An dieser Stelle das Ergebnis der durchgeführten Studie zuerst: Die Trainings wirken. Das Forschungsvorhaben des Leibniz-Instituts für Arbeitsforschung an der Technischen Universität Dortmund konnte nachweisen, dass die individuelle Fahrkompetenz von älteren Kraftfahrern im Realverkehr durch Training mit Fahrlehrern deutlich gesteigert werden kann. Insbesondere ältere Fahrer mit auffallend schwacher Fahrleistung zu Beginn der Studie konnten von dem Training in großem Maße profitieren.

Um die Studie durchführen zu können, wurden die Teilnehmer in drei Gruppen geteilt: Eine Gruppe mit über 70-Jährigen, die vier Messfahrten mit anschließendem Feedback absolvierten. Die Rück-

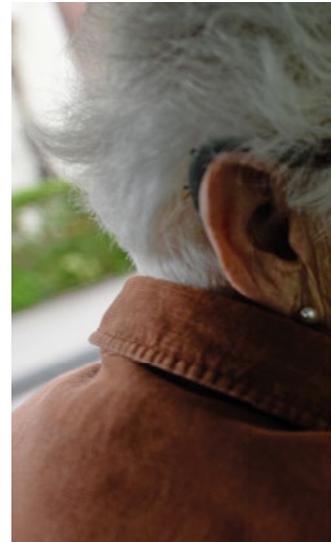
meldung zu ihrer Fahrleistung erhielten sie durch zwei bei der Fahrt anwesende Fahrlehrer.

Weiter nahm eine zweite Gruppe mit über 70-Jährigen an der Studie teil, die ebenfalls diese vier Messfahrten mit anschließendem Feedback absolvierten, aber zusätzlich noch 15 Übungsstunden mit einem Fahrlehrer auf einer einheitlichen Teststrecke erhielten. Diese 15 Fahrstunden wurden von einem Fahrlehrer im Rahmen eines „adaptiven Coachings“ durchgeführt, glichen also nach außen normalen Fahrstunden, wie sie auch in der praktischen Ausbildung von Fahrerlaubnisbewerbern durchgeführt werden. Adaptives Coaching bedeutet: Vor der Durchführung des Trainings wurden die Trainingsziele mit den Fahrlehrern abgesprochen. Es sollte also bereits vorher klar sein, was die Probanden erreichen sollten. Wie die Trainingsstunden dann konkret gestaltet wurden, war den Fahrlehrern überlassen. Es gab kein starres Trainingsgerüst, sondern das Training nahm hier durchaus individuelle Züge an. Die Fahrlehrer haben sich dabei an dem allgemeinen Können der Probanden orientiert.

Nach diesen Stunden bekam der Teilnehmer ein Feedback von seinem Fahrlehrer, das Ergebnis der Fahrstunde wurde für das Forschungsvorhaben dokumentiert. Die Strecke der Messfahrten setzte sich aus besonders schwierigen Situationen zusammen, enthielt von der Polizei erfasste Unfallschwerpunkte älterer Fahrer und war daher für die Teilnehmer als anspruchsvoll zu bewerten. Eine dritte Gruppe bestehend aus 40- bis 50-Jährigen diente als Vergleichs- und Kontrollgruppe, mit der die Ergebnisse der älteren Fahrer verglichen wurden. Auch diese Gruppe absolvierte die vier Messfahrten.

### Ergebnisse der Studie

Die Experten, die die Studie auswerteten, kamen zu einem klaren Ergebnis: Ein Training ist sinnvoll, da es die Fahrkompetenz von älteren Kraftfahrern erhalten und steigern kann: Nach dem Training im Umfang der 15 Fahrstunden erreichten alle älteren Kraftfahrer dieser Gruppe das Leistungsniveau, das die Kontrollgruppe zwischen 40 und 50 Jahren erzielt hatte. Auch die Gruppe derer, die nicht die 15 Fahrstunden bekommen haben, konnten ihre Leistungen alleine durch das Feedback während der Fahrt steigern, hier erreichten aber nur diejenigen das Niveau der jüngeren Kontrollgruppe, die schon zu Studienbeginn eher zu den leistungsstarken Fahrern gezählt hatten (Abbildung 4, Seite 5). Die leistungsschwachen Fahrer ohne Trainings-



**Einschränkungen durch den Bewegungsapparat, beispielsweise beim Schulterblick und sich verschlechterndes Sehvermögen sind häufig Gründe, warum sich ältere Kraftfahrer im Straßenverkehr nicht mehr zurechtfinden**

stunden konnten ihre Leistung über die vier Messfahrten hinweg zwar verbessern, kamen aber nicht auf das Niveau der 40- bis 50-Jährigen. Für leistungsschwache Fahrer waren also die 15 Trainingsstunden von ausschlaggebender Bedeutung. Gleichzeitig zeigte sich, dass die Leistungssteigerung nachhaltig, also von Dauer ist. Auch nach einem Jahr konnten die erzielten Leistungssteigerungen noch durch eine weitere Messfahrt nachgewiesen werden.

Die Häufigkeit der notwendigen Eingriffe durch den Fahrlehrer ist in Abbildung 5 (Seite 6) dargestellt. Hier zeigt sich, dass sowohl die Gruppe, die nur ein Feedback bekam, als auch die Fahrer, die Trainings absolvierten, mit der Zahl der Fahrten immer weniger Fahrfehler machten.

Aus all diesen Beobachtungen kann man ableiten, dass auch ältere Kraftfahrer im Alter noch lernen und durch ein Training profitieren können. Die Vorteile liegen also auf der Hand:



- Mobilität kann erhalten und verlängert werden.
- Es findet eine aktive Präventionsmaßnahme statt, um Unfällen im Straßenverkehr vorzubeugen – die allgemeine Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenverkehr wird erhöht.
- Die Entwicklungs- und Lernfähigkeit von älteren Kraftfahrern wird unterstützt und gefördert.

### Arbeiten mit älteren Kraftfahrern

Vielleicht hat der eine oder andere Fahrlehrer schon einmal eine Anfrage nach Trainingsfahrten durch ältere Führerscheininhaber gehabt. Unabhängig davon, ob die Politik ein Training für ältere Fahrer in der Zukunft beschließen wird oder nicht, sollten sich Ausbilder, die sich in diese Richtung engagieren möchten, über ihre mögliche Zielgruppe Gedanken machen. Welche Punkte sind also in Hinsicht auf ältere Fahrer und mögliche altersbedingte Fahrdefizite zu beachten?

Ältere Fahrer sind keine „Anfänger“. Also dürfen sie auch nicht so behandelt werden. Schließlich blicken sie auf viele Jahre Lebens- und Fahrerfahrung zurück und übertreffen in dieser Hinsicht sogar häufig die Erfahrungen des Fahrlehrers. Ein „Senior“ am Steuer eines Fahrschulwagens ist auf jeden Fall als gleichwertiger Partner zu betrachten und genau dieses Gefühl sollte ihm auch vermittelt werden. Wenn Ausbilder einen älteren Kraftfahrer auf sein Fehlverhalten im Straßenverkehr hinweisen, müssen sie damit rechnen, dass er seinen Standpunkt verteidigen und rechtfertigen wird. Fahrlehrer müssen offen für die Argumentationen und Begründungen für gegebenenfalls defizitäres Fahrverhalten sein und Toleranz für Sichtweisen bewahren, die von den eigenen abweichen. Zur Beruhigung kann hier noch einmal auf die Ergebnisse der Studie verwiesen werden: Die Teilnehmer haben die Hinweise der Fahrlehrer als durchweg adäquat und hilfreich

und die Trainingssituation als kompetenzsteigernd empfunden.

Bei älteren Fahrern haben sich über die Jahre oft falsche Routinen entwickelt, ganz besonders in der Bedienung eines Kraftfahrzeugs, zum Beispiel das Lenken mit einer Hand und der anderen auf dem Schalthebel. Solches Fahrverhalten lässt sich nur schwer und nur durch Einsicht des Fahrers verändern. Fahrlehrer sollten positive Beispiele für korrektes Fahren geben, die zu einem „Aha-Erlebnis“ beitragen und damit nachhaltig gefestigt werden. Ältere Menschen sind zudem im Gegensatz zu Fahranfängern oft im Besitz eines eigenen Fahrzeuges und sich der Kosten für Treibstoff und Reparaturen bewusst. Dies gibt dem Fahrlehrer gute Anknüpfungspunkte, um Hinweise für eine energiesparende und materialschonende Fahrweise zu geben.

### Besondere Probleme bei der Arbeit mit älteren Kraftfahrern

Besondere Probleme können unter anderem bei der Regelkenntnis und -konformität bestehen. Eine Person, die vielleicht schon fünfzig Jahre oder mehr immer „zehn zu schnell“ gefahren ist, ist nur durch Einsicht dazu zu bewegen, hiervon in Zukunft abzulassen. Auch die Kenntnis aller Verkehrsvorschriften darf nicht vorausgesetzt werden, sondern sollte im Rahmen des Trainings vermittelt werden. Dass man an einem Schul- oder Linienbus mit eingeschalteter Warnblinkanlage nur mit Schritttempo vorbei fahren darf, ist schlicht und einfach nicht jedem älteren Kraftfahrer bekannt.

Weitere wichtige Aspekte auf die der Fahrlehrer eingehen muss, betreffen das Hören, Sehen und Fühlen. Besonders unter Ablenkung war es den Probanden häufig nicht möglich, energiesparend zu fahren, da sie das laute Motorengeräusch, bedingt durch die hohe Motordrehzahl, einfach schlecht hören konnten.

Oftmals kam es in der Studie vor, dass zu schwache Sehhilfen vorhanden waren. Hier sollte der Fahrlehrer auf die Notwendigkeit von regelmäßigen Hör- und Sehtests durch Ärzte, Hörgeräteakustiker oder Optiker hinweisen. Nicht direkt von der betroffenen Person korrigierbare Einschränkungen lassen sich gegebenenfalls durch technische Veränderungen am Auto ausgleichen. Der Fahrlehrer kann die älteren Fahrer auf technische Hilfsmittel wie Einparkhilfen, Navigationsgerätefunktionen, zusätzliche Spiegel oder Ähnliches hinweisen.

Sehen, Hören und Fühlen können nicht nur durch normale Alterungsprozesse verändert werden, sondern auch durch eine – mit zunehmendem Alter häufiger werdende – Medikamenteneinnahme. Der Fahrlehrer kann seine Trainingspartner taktvoll nach Medikamenten, die möglicherweise die Fahrleistung schmälern könnten, fragen. Gegebenenfalls ist eine Rücksprache mit einer Apotheke oder einem Arzt sinnvoll, um die Situation von einer Fachkraft einschätzen zu lassen. Ein Hinweis für den Betroffenen auf die Möglichkeit eines Opioid-Ausweises kann hilfreich sein. Dies ist eine ärztliche Bescheinigung der geprüften Fahrtüchtigkeit trotz Einnahme von gewissen, fahrbeeinflussenden Medikamenten.

Ältere lassen sich leichter ablenken. Wie bereits oben besprochen, kann die Filterkompetenz von Informationen im Alter abnehmen, sodass neben aktuell fahrsituationsrelevanten auch ablenkende Informationen verarbeitet werden. Das kann durch Gespräche im Fahrzeuginneren passieren oder einfach dadurch, dass sich Ältere oftmals an Dinge aus ihrer persönlichen Vergangenheit erinnern („Da vorne, wo heute dieser Metzger ist, war früher eine Bäckerei“). Der Fahrlehrer sollte hier gegenüber älteren Fahrern deutlich formulieren, dass ein Gespräch, Radiohören und ähnliche akustische Ablenkungen beim Fahren – wenn auch noch so höflich oder angenehm – nicht sinnvoll sind, wenn dadurch die Konzentration in Situationen mit erhöhtem Aufmerksamkeitsbedarf geschmälert wird.

Wie bereits geschildert, sind ältere Autofahrer Menschen, die über eine lange Lebens- und Fahrerfahrung verfügen. Doch diese ganze Erfahrung schützt sie nicht vor einem ganz bestimmten Punkt: Sie schützt nicht vor der Angst, zum Fahren zu alt zu sein. Mobilität gehört zum Alltag dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern und deren möglicher Verlust schürt Ängste. Teilweise könnte der Verlust der eigenen Automobilität gravierende Einschnitte in den Alltag des Betroffenen haben und ihn in eine starke, ungewollte Abhängigkeit von anderen Menschen bringen, wenn etwa der tägliche Einkauf nicht mehr eigenständig erledigt werden kann oder Kontakte zu Familie, Freunden und Bekannten gefährdet sind, weil man plötzlich darauf angewiesen wäre, besucht zu werden, statt andere zu besuchen. Fahrlehrer sollten keinem „Senior“ voreilig sagen, er sei nicht mehr „fit“ zum Fahren. In realistischen Fällen sollten sie jedoch stets Leistungssteigerung durch Training in Aussicht stellen.



**Trainings für ältere Kraftfahrer sind ein interessantes Geschäftsfeld für Fahrschulen, das jedoch sauber konzipiert werden muss**

### Training älterer Fahrer als Aufgabenfeld für Fahrschulen

Lässt sich hier in der Zukunft ein neues und interessantes Betätigungsfeld für Fahrschulen entwickeln? Weder Gesetzgeber, noch Versicherer, noch Ärzte werden in naher Zukunft durch Empfehlung oder durch verbindliche Vorgaben viele ältere Autofahrer zu einem Training an Fahrschulen verweisen. Vonseiten der Versicherer gibt es derzeit keine Anreize für Präventionsmaßnahmen an ihre älteren Mitglieder, da ihr Unfallgeschehen nicht auffällig genug ist. Denkbar wäre, dass ältere Kraftfahrer von ihrem Hausarzt für ein solches Thema sensibilisiert werden, zum Beispiel in Verbindung mit der Einnahme von bestimmten, die Fahrkompetenz hemmenden Medikamenten. Allerdings formiert sich vonseiten der Ärzte hiergegen bereits Widerstand mit dem Hinweis auf die schon gegenwärtigen Belastungen durch Aufgaben und der fehlenden Berücksichtigung präventiver Leistung in der ärztlichen Gebührenordnung.

Nichts desto trotz gibt es einen Bedarf, der von den älteren Fahrern selber formuliert wird, die sich über ihre Fahrtüchtigkeit Gedanken machen und eine objektive Außeneinschätzung und Training haben möchten. Das zeigen bereits bestehende Angebote einzelner Fahrschulen. In diesen Angeboten geht es häufig darum, den Teilnehmern den Stand ihrer Fähigkeiten, insbesondere ihre Reaktionsgeschwindigkeit und die damit einhergehenden Folgen für die Verkehrssicherheit vor Augen zu führen.

Damit soll ihnen eine Basis gegeben werden, auf der sie sich für oder gegen ein Training oder für oder gegen die freiwillige Abgabe ihrer Fahrerlaubnis entscheiden können. Die Trainingseinheiten sind dann häufig in drei Themenfelder gegliedert:

- Fahrpraxis steigern,
- (Hilfs-)Technikberatung und -schulung,
- Informations-Update zu Verkehrsregeln und diesbezüglich Reflektion des Fahrverhaltens.

Allein die Tatsache, dass durch ein Training im Realverkehr die Fahrkompetenz von älteren Kraftfahrern deutlich erhöht werden kann, ist für Anbieter solcher Trainings und deren zukünftige Kunden bereits eine wichtige Information. Um die Akzeptanz in der Gesellschaft für ein solches Training zu erreichen, müssen die Vorteile von Trainings im Realverkehr auch als solche bekannt gemacht werden. Ein solches Training, darf nicht als Kritik an der eigenen Fahrkompetenz verstanden werden. Hier möchte ich noch einmal die Trainingsteilnehmer zu Wort kommen lassen, mit denen ich den praktischen Teil der Studie durchgeführt habe und deren Meinung auch durch Gespräche mit mir und mit den Studienleitern in die Ergebnisse eingeflossen sind: In Interviews stellte sich heraus, dass die Teilnehmer die Messfahrten und das Fahrtraining als wirklich gewinnbringend empfunden haben. Möglichen verbindlichen Fahrtrainings in der Zukunft stehen sie positiv gegenüber, allerdings nur unter der Prämisse, dass der Erhalt

der Fahrerlaubnis nicht davon abhängig ist. Gewöhnlich sehen die Probanden allerdings geringe Chancen für die Akzeptanz eines Fahrtrainings, da das Image solcher Trainings derzeit zu schlecht sei. Zu groß sei die Angst, dass ein Training gleichbedeutend mit einem Test sei, ob ein Fahrer noch „fit“ zum Fahren sei oder nicht. Hier müsste die öffentliche Meinung erst zu einem Umdenken kommen, damit ältere Kraftfahrer sich nicht „getestet“ fühlen müssen.

Die Kosten eines möglichen Trainings müssen überschaubar sein. Die Teilnehmer akzeptierten einen Preis beziehungsweise eine Selbstbeteiligung von bis zu 200 Euro, was also (je nach Region und Fahrschule) etwa vier bis sechs Fahrstunden entsprechen würde. Die Möglichkeit von Gutscheinen für ein Training (zum Beispiel vonseiten eines Versicherers) wurde befürwortet. Alles in allem standen alle befragten Teilnehmer einem Fahrtraining positiv gegenüber, solange es auf freiwilliger Basis beruhe und die Kosten dafür überschaubar seien. Jede einzelne Fahrschule hat die Möglichkeit, beispielsweise durch Flyer oder Poster auf entspre-

chende Angebote ihrerseits aufmerksam zu machen und damit einen neuen Kundenkreis zu erschließen. Hilfreich könnte auch sein einen Fahrlehrer oder eine Fahrlehrerin speziell für diese Zielgruppe zu schulen, sodass qualifizierte und fundierte Beratung geleistet werden kann.

## Fazit

Der Arbeitsalltag eines Fahrlehrers könnte in Zukunft durchaus einen höheren Arbeitsanteil mit älteren Führerscheininhabern einschließen. Auf jeden Fall ist es spannend genug, sich über dieses zusätzliche Betätigungsfeld Gedanken zu machen, gerade hinsichtlich der demografischen Veränderungen in unserer Gesellschaft – der Anteil der älteren Kraftfahrer am öffentlichen Straßenverkehr wird auf jeden Fall zunehmen. Doch auch vor solchen neuen Herausforderungen müssen Fahrlehrer nicht zurückschrecken. Sie sind ein Zeichen dafür, dass der Beruf des Fahrlehrers kein statischer ist und sich stets mit einer wandelnden Gesellschaft bewegt und verändert. Zum Glück.

## FAHRLEHRERBRIEF-THEMEN

Kundengewinnung 2.0 – Facebook-Marketing für Fahrschulen [4\\_14](#)

Klassen T und L richtig ausbilden – ein Überblick [5\\_14](#)

Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer – Forschungs- und Trainingsperspektiven [6\\_14](#)

Die E-Bilanz: So ermitteln Fahrschulen ihren Gewinn [7/8\\_14](#)

Welches Thema sollte unbedingt in einem FAHRLEHRERBRIEF behandelt werden? Egal, ob aus dem Bereich Pädagogik oder Betriebsführung – die Redaktion freut sich auf Ihre Themenvorschläge:

[fahrlehrerbrief.service@springer.com](mailto:fahrlehrerbrief.service@springer.com)

## Impressum

Springer Fachmedien  
München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Telefon (Zentrale)  
0 89 / 20 30 43 - 0  
Telefax  
0 89 / 20 30 43 - 21 00  
Handelsregister:  
Amtsgericht München  
HRB 110956

**Chefredaktion**  
Sylke Bub (v.i.S.d.P.)  
(Anschrift siehe Verlag)  
Telefon 0 89 / 20 30 43 - 22 75  
Telefax 0 89 / 20 30 43 - 3 21 67

**Redaktion**  
Constanze Meindl  
Telefon 0 89 / 20 30 43 - 21 06  
E-Mail Constanze.Meindl@springer.com

**Service-Nummer Vertrieb**  
Telefon 08 9 / 20 30 43 - 11 00  
Telefax 08 9 / 20 30 43 - 21 00  
E-Mail [vertriebsservice@springer.com](mailto:vertriebsservice@springer.com)

**Geschäftsführung**  
Peter Lehnert

**Verlagsleitung**  
Katrin Geißler-Schmidt

**Herstellung und Grafik**  
Gesamtleitung Herstellung:  
Maren Krapp  
**Grafik/Layout:**  
Katharina Franz

**Druck**  
Stürtz GmbH  
Alfred-Nobel-Straße 33  
97080 Würzburg

**Erscheinungsweise**  
Der FAHRLEHRER-BRIEF erscheint zehnmal im Jahr

**Autor dieser Ausgabe**  
Kai Schäder

**Fotos**  
Seite 2: Ljupco/Thinkstock  
Seite 7: TÜV Süd  
Seite 8 (l.o.): Peter Maszlen/Fotolia  
Seite 8 (l.u.): Felix Kästle/picture-alliance  
Seite 8 (r.): britta60/Fotolia  
Seite 11: picture-alliance/JOKER

### Bezugspreis

Einzelheft: 11,30 Euro zzgl. 1,90 Euro Versandkosten inkl. 7% MwSt.; Jahresabonnement Inland: 90,90 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt.; Ausland: 102,90 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt.; Schüler-/Studentenabo (gegen Vorlage eines gültigen Schüler- bzw. Studentenausweises): 45,45 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt.  
Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr. Es verlängert sich, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf schriftlich beim Verlag gekündigt wird. Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils drei Monate vor Ende des folgenden Quartals dem Verlag schriftlich mitzuteilen.  
Die Abonnementsgebühren werden jährlich im Voraus berechnet.

### Nachdruck und Vervielfältigungen

Wir begrüßen es, wenn Sie Teile des FAHRLEHRER-BRIEFs für Ihre Fahrschüler kopieren. Im Übrigen ist eine Verwendung der Beiträge oder der Abbildungen ohne Einwilligung des Verlages strafbar.

### Manuskripte

Autoren-Honorare werden aufgrund tatsächlicher, gedruckter Beiträge errechnet. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag übernimmt keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Manuskripte, daher besteht auch kein Anspruch auf Ausfallhonorare.  
Mit dem Autorenhonorar gehen die Verwertungs-, Nutzungs- und Vervielfältigungsrechte an den Verlag über, insbesondere auch für elektronische Medien (Internet, Datenbanken, CD-ROM).