

## Rückmeldefahrten für Senioren – ein neuer Standard

### INFOS - POSITIONEN - EMPFEHLUNGEN

NR. 11  
JAN 2024

#### Rückmeldefahrt vs. altersbezogene Pflichtuntersuchungen

Auch wenn sich aus der Unfallstatistik keine Einstufung von Senioren als *Hochrisikogruppe* ableiten lässt, sind körperliche und geistige Einschränkungen bei älteren Personen bekannt, die im Einzelfall die Fahrsicherheit beeinträchtigen können. Das führt zu der Frage, wie sich diese Einschränkungen auf das Fahren auswirken und ob eine Überprüfung der Fahreignung oder eine erneute Fahrprüfung mit dem Erreichen bestimmter Altersgrenzen verpflichtend sein sollten. Auch sog. Rückmeldefahrten werden in diesem Zusammenhang genannt. Dazu existieren bereits unterschiedliche Angebote, die allerdings kaum wissenschaftlichen Standards folgen. Deshalb soll mit dieser Stellungnahme ein Standard für eine „Rückmeldefahrt“ definiert werden.

In vielen wissenschaftlichen Arbeiten wurden Problemfelder herausgearbeitet, von denen ein Einfluss auf das Fahren angenommen wird. Auch das Mobilitätsverhalten von Senioren wurde untersucht. Man versuchte Personen- und Leistungsmerkmale herauszufinden, die eine Vorhersage ermöglichen sollten, ob sich ein Fahrer in Zukunft im Straßenverkehr bewähren kann oder nicht. Das Ergebnis: Es existieren *keine reliablen Indikatoren* innerhalb der institutionalisierten Prozeduren zur Pflichtüberprüfung älterer Fahrer und sie leisten keine Vorhersage zur Verkehrsbewältigung. Senioren können mehrheitlich mit nachlassenden Fähigkeiten im Straßenverkehr so umgehen, dass die Sicherheit nicht leidet.

**Abgrenzung Eignung/Befähigung:**

“Geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat. ....” (§2 Abs. 4 StVG).

Fahreignung ist somit ein Thema für Psychologen und Mediziner.

Ohne entsprechende Fahrausbildung kann trotz Eignung jedoch die nötige Befähigung fehlen.

“Befähigt ist, wer über ausreichende Kenntnisse der beim Führen eines Kraftfahrzeuges zu beachtenden Vorschriften verfügt, ... sowie technische Kenntnisse und Fertigkeiten zur sicheren Bedienung des Fahrzeugs verfügt und zu ihrer praktischen Anwendung fähig ist ....” (FeV § 16 und 17).

Die Befähigung ist also das Thema für Fahrlehrer und Fahrprüfer. Ohne entsprechende Eignung können die erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten nicht sicher und zuverlässig angewendet werden.

Pflichtuntersuchungen für Senioren zur Überprüfung der Fahreignung, wie sie gerade für die 4. EU-Führerscheinrichtlinie und damit auch für Deutschland immer wieder diskutiert werden, sind also nicht zu empfehlen. Betrachtet man die Erfahrungen aus Staaten, in denen solche Pflichtuntersuchungen eingeführt wurden, kommt man zum Schluss: Altersbezogene Screenings verbessern weder die Sicherheit der autofahrenden Senioren noch die allgemeine Verkehrssicherheit. Vielmehr ergeben sich *negative Effekte* für die Senioren: Versagensängste, verfrühte Aufgabe der Fahrerlaubnis, Verlust an lebenswichtiger Mobilität und Lebensqualität, höheres Unfallrisiko als Radfahrer und Fußgänger.

Menschen, die mit großer Wahrscheinlichkeit keinen Unfall gehabt hätten, haben an Mobilität und Lebensqualität verloren. Andere haben aus Angst vor der Prüfung den Führerschein abgegeben und sind als Radfahrer oder Fußgänger größeren Risiken ausgesetzt. Dass medizinische und psychologische Tests und Prüfungen aus gegebenem Anlass bezogen auf den Einzelfall sinnvoll sind, bleibt unbestritten. Überprüfungen der Leistungsfähigkeit und der Einstellungen zur Verkehrsteilnahme sollten jedoch auf Fälle mit aktenkundig auffälligem Verhalten beschränkt bleiben. Als generalpräventive Maßnahmen gibt es geeignetere Instrumente – insbesondere die „Rückmeldefahrt“.

Die Basis für Rückmeldefahrten bilden Erfahrungen aus Psychologischen Fahrverhaltensbeobachtungen, um genau das Verhalten zu beobachten und zu bewerten, um das es geht: Fahrverhalten im realen Verkehr. Deshalb hat die Methode eine hohe Akzeptanz und Augenscheinvalidität. Zudem zeichnet sie sich durch Fairness aus: Zumindest auf der Manörebene der Fahraufgabe kann der Proband kompensieren. Das bei Älteren vorhandene psychomentele Kompensationspotential kann genutzt werden, um die leistungsfunktionalen Schwierigkeiten bewusst zu machen und die spezifischen Risiken gezielt anzugehen. Die motivationale Grundlage liegt dann in dem Wunsch der älteren Fahrer, sich weiterhin verantwortungsvoll und sicher im Straßenverkehr zu bewegen – ohne behördlichen Selektionsdruck im Hintergrund.

### **Modifikation statt Selektion**

Der Grundgedanke – Mobilität erhalten statt selektieren – liegt dem Modell der Rückmeldefahrt zugrunde. Sie besteht aus einer einmaligen, von geschulten Fahrtbeobachtern begleiteten Fahrt im Realverkehr mit anschließender qualifizierter Rückmeldung. Die Rückmeldung zum Fahrverhalten zielt darauf ab, eine kritische Selbstreflexion des eigenen Fahrverhaltens und ggfs. Verhaltensänderungen anzuregen. Das Ziel ist nicht das Einüben bestimmter Verhaltensweisen während der Fahrt wie etwa in einer Fahrstunde. Das ist im vorgegebenen Zeitrahmen weder möglich noch notwendig. Als sinnvoll erkannte Verhaltensänderungen müssen die Teilnehmer im Alltag erproben und dauerhaft umsetzen. Dazu müssen nach der Fahrt Vorsätze formuliert und deren Umsetzbarkeit besprochen werden. Manchmal kann es darüber hinaus sinnvoll sein, auf weitere Übungs- und Informationsangebote sowie ggfs. auf eine weitere diagnostische Abklärung von Eignungsvoraussetzungen zu verweisen. Verhaltenskorrekturen während der Fahrt und abschließende Beurteilungen sind nicht Teil einer Rückmeldefahrt. Diese Abgrenzung ist für Fahrtbeobachter wichtig, da diese Methoden in anderen Bereichen durchaus ihre Berechtigung haben, nicht jedoch bei der Rückmeldefahrt. Rückmeldefahrten unterscheiden sich also von Fahreignungsuntersuchungen, Fahrprüfungen, Begutachtungen, Fahrstunden und Trainings. Sie folgen *Standards* hinsichtlich der Bedingungen während einer Rückmeldefahrt (Fahrstrecke, Fahrtzeiten, Instruktionen), des Beobachterverhaltens und des Rückmeldegesprächs. Darin unterscheiden sie sich auch von anderen Ansätzen mit verschiedenen z.T. ähnlichen Bezeichnungen. Die Rückmeldefahrt soll dazu beitragen, die Senioren hinsichtlich ihrer Selbsteinschätzung zu beeinflussen, sie auf ihr Fahrverhalten und ihre Fahrfehler aufmerksam zu machen und ihnen ggfs. die korrekten Handlungsweisen aufzuzeigen. Im Folgenden wird die Rückmeldefahrt genauer charakterisiert.

### **Was zeichnet eine Rückmeldefahrt aus?**

Eine Rückmeldefahrt steht wie erwähnt unter der Prämisse „Modifikation statt Selektion“, sie richtet sich ausschließlich auf die Frage nach der Fahrkompetenz von autofahrenden Senioren zur sicheren Bedienung eines Fahrzeugs im Realverkehr, nicht auf die Überprüfung der Eignung, also der körperlichen und geistigen Anforderungen, die zum Führen eines Fahrzeugs gestellt werden. Die Rückmeldefahrt ist auch keine Prüfung – und kann es auch nicht sein. Die Ermittlung einer bestimmten Fehlerzahl bei einer Fahrtbeobachtung bedeutet nicht, dass eine solche Fahrt bestanden oder nicht bestanden wurde. Selbst bei einer Fahrtbeobachtung mit festgelegten „cut-off-Werten“ ließe sich keine Aussage darüber machen, wer in Zukunft als möglicherweise gefährlicher Verkehrsteilnehmer gelten würde – ein „individuelles Unfallrisiko“ lässt sich nicht schätzen.

Die Rückmeldefahrt soll demgegenüber helfen, Wissen, Einstellungen und fahrpraktische Fähigkeiten von Senioren zu verbessern. Sie ist motivierend und fördernd nach dem Prinzip „Kommunikation auf Augenhöhe“, basiert auf neutraler Beobachtung, nicht auf vorgefasster Bewertung, lässt die Teilnehmer – um Reaktanz zu vermeiden – zunächst eigene Schlussfolgerungen ziehen, ehe Tipps und Empfehlungen ausgesprochen werden. Sie ist ein gemeinsames Abwägen und Erläutern von etwaigen Fehlern und Verhaltensweisen, von Vorsätzen, die daraus entwickelt werden können und einer realistischen Abschätzung, wie sich Verhaltensintentionen am besten umsetzen lassen. Nicht zuletzt stellt sich auch die Frage nach möglichen Verhaltens- und Mobilitätsalternativen. Es geht also um differenzierte Rückmeldungen, Empfehlungen zur Unterstützung der eigenkritischen Selbsteinschätzung („Selbstüberprüfungspflicht“) und Vorsatzbildung, nachdem die Fahrt beendet wurde. Die Rückmeldefahrt soll neben der Empfehlung von kompetenzerhaltenden Maßnahmen auch Hinweise auf ggfs. vorhandenes Gefahrenpotenzial im Einzelfall enthalten und wie damit weiter umzugehen wäre. Bei der Beurteilung von Auffälligkeiten könnte einem Teilnehmer beispielsweise eine Vorstellung bei den Experten für die Krafftfahreignung, den Verkehrspsychologen oder -medizinern, nahegelegt werden, damit Schwere und Relevanz der Einschränkungen diagnostisch abgeklärt und ggf. Kompensationsmöglichkeiten abgeleitet werden können. Wie hier deutlich werden sollte: Diese Form der Rückmeldung ist anspruchsvoll und verlangt einen hohen Standard an psychologisch-pädagogischer Kompetenz der Durchführenden.

Dazu ist eine überlegte Vorgehensweise vom Erstkontakt bis zum abschließenden Rückmeldegespräch nötig, die sachliche und organisatorische Überlegungen und kommunikative Kompetenz einschließen. Hilfreich kann sein, sich als Fahrtbeobachter immer wieder bewusst zu machen: „Ich fahre mit Inhabern einer gültigen Fahrerlaubnis aus einer nicht besonders auffälligen Gruppe eine Strecke mit alltäglichen Anforderungen. Als Beobachter sehe ich das Verhalten an diesem Tag bei diesen Anforderungen. Ich erhalte eine Momentaufnahme unter bestimmten Bedingungen. Diese Beobachtungen bespreche ich nach der Fahrt mit den jeweiligen Teilnehmern. Gemeinsam mit dem Teilnehmer leite ich Schlussfolgerungen ab, die jedem Einzelnen eine sichere Mobilität auf eine an seinen Bedürfnissen orientierte Art ermöglicht“.

### Standardisierung der Rückmeldefahrt

Aus dem Unterschied zu Prüfungsfahrt, Fahrstunde und ähnlichen Formaten leiten sich einige Anforderungen an die Strecke und Aufgabe, das Verhalten des Fahrbeobachters während der Fahrt und an das Rückmeldegespräch ab. Diese sollten standardisiert, d.h. für jede Rückmeldefahrt vergleichbar gestaltet sein. Zudem sind Ziele und Ablauf der Rückmeldefahrten in einem Vorgespräch mit Interessenten zu besprechen. Das ist für den Erfolg wichtig, um ein weitgehend normales Fahrverhalten zu gewährleisten.

Des Weiteren müssen eine geeignete Strecke erstellt, eine passende Beobachtungstechnik eingesetzt und angemessene Beurteilungsmaßstäbe für die Fahrleistung der Probanden angelegt werden. Der Begriff der *Standardisierung* bezieht sich also im Wesentlichen auf

- die Fahraufgabe und ihr situatives Korrelat, die Verkehrssituation,
- die aus der Erfüllung der Fahraufgaben resultierenden Anforderungen an den Fahrer sowie
- die darauf fußende Analyse und Bewertung korrekten und fehlerhaften Fahrverhaltens in diesen Verkehrssituationen.

Die Teilnehmer fahren mit ihrem eigenen Fahrzeug. So zeigen sie am ehesten ihr gewohntes Fahrverhalten, nur so ist zu erkennen, wie vertraut die Fahrer im Umgang mit dem Fahrzeug sind. Als Sitzposition für den Fahrtbeobachter hat sich der Platz auf der Rückbank rechts bewährt. Er bietet gute Beobachtungsmöglichkeiten auch über den Innenspiegel. Das Beobachterverhalten ist für den Fahrer nicht so präsent, der Fahrtbeobachter wirkt weniger ablenkend. Über die gesamte Strecke werden Navigationshinweise gegeben, und zwar so, dass eine rechtzeitige Einordnung möglich ist, z.B. „An der nächsten Ampel biegen Sie bitte rechts ab.“ Das wirkt nicht einschränkend und lenkt die Aufmerksamkeit auf die Aufgabe.

Ein den Beschlüssen des Verkehrsgerichtstages 2017 folgendes praxistaugliches, standardisiertes Verfahren zu Rückmeldefahrten für Senioren ist im Detail Fastenmeier, Plewka, Gstalter, Gaster und Gehlert (2023) zu entnehmen. Dort sind alle notwendigen Unterlagen zur Durchführung von Rückmeldefahrten (Fahraufgabenkatalog, Manual, Beobachtungsscheckliste, Kriterien zur Streckenkonstruktion, Rückmeldeleitfaden, relevante Schulungsunterlagen) enthalten. Ein weiteres Konzept liegt seitens der argeTP21 vor, das auf amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer (aaSoP) als Durchführende einer sog. „Fahrkompetenz- Rückmeldefahrt“ zugeschnitten ist (Schleinitz, Rößger und Berthold, 2020).

### Wer sollte Rückmeldefahrten durchführen bzw. wer erscheint dafür geeignet?

Am naheliegendsten und in ihrer Grundqualifikation am geeignetsten erscheinen Verkehrspsychologen und Psychologen mit verkehrspsychologischer Zusatzqualifikation. Sie verfügen über entsprechende Expertise bei Beobachtung und Rückmeldung, die sich andere Berufsgruppen durch Weiterqualifikation aneignen könnten. Das würde das

**DGVP**

**NR. 11  
JAN 2024**

SEITE 6

**Autoren**

Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier

**Impressum**

**Deutsche Gesellschaft für  
Verkehrspsychologie e.V.  
(DGVP)**

Geschäftsstelle:  
Haus der Psychologie  
Am Köllnischen Park 2  
10179 Berlin

[dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de](mailto:dgvp@dgvp-verkehrspsychologie.de)  
[www.dgvp-verkehrspsychologie.de](http://www.dgvp-verkehrspsychologie.de)

Präsident:  
Prof. Dr. Wolfgang Fastenmeier  
(Berlin / München)  
Vizepräsident:innen:  
Dr. Thomas Wagner (Dresden)  
Dr. Bettina Schützhofer (Wien, A)

Schatzmeister:  
Dr. Peter Strohbeck-Kühner  
(Heidelberg)  
Schriftführer:  
Dipl.-Psych. Jürgen  
Brenner-Hartmann (Ulm)

Weitere Vorstandsmitglieder:  
Dr. Yvonne Muffert (München)  
Dr. Gianclaudio Casutt (Zug, CH)

Nachdruck ohne Veränderungen  
gestattet – Beleg erbeten

potenzielle Einsatzgebiet für Verkehrspsychologen auf Durchführung und Weiterbildung erweitern. Hinsichtlich der Personalstärke wäre ein bundesweiter Einsatz vorstellbar. Zu diesen anderen Berufsgruppen gehören z.B. Verkehrspädagogen, speziell qualifizierte Fahrlehrer/Moderatoren und amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer (aaSoP). Das Schulungskonzept müsste sicherstellen, dass die Expertise bei Beobachtung und Rückmeldung unter der Devise „Kommunikation auf Augenhöhe“ und im Sinne eines „Stärken-Schwächen-Profiles“ im Unterschied zu einer praktischen Befähigungsprüfung zuverlässig vermittelt wird.

**Literatur**

Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gaster, K. & Gehlert, T. (2023). Weiterentwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für Senioren. Wirkungsevaluation. Forschungsbericht 84. Berlin: Unfallforschung der Versicherer UDV.

Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gaster, K. & Gehlert, T. (2023). Rückmeldefahrten für Senioren. Leitfaden für Moderatoren. Forschungsbericht 86. Berlin: Unfallforschung der Versicherer UDV.

Schleinitz, K., Rößger, L. & Berthold, J. (2020). Fahrkompetenz-Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrer. Entwicklung und Erprobung. Dresden:TÜV/DEKRA arge TP 21.