



GDV
Unfallforschung
der Versicherer

UNFALLFORSCHUNG KOMPAKT NR. 122

Rückmeldefahrt für Senior:innen (II)



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Unfallforschung der Versicherer (UDV)
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel. 030 2020-5821, Fax 030 2020-6633
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktionsschluss

08.02.2023

Redaktion

Dr. rer. nat. Tina Gehlert

Realisation

zwoplus, Berlin

Bildnachweis

Titel: gettyimages/Pekic

Die Nutzungsrechte der übrigen Bilder und Grafiken in dieser
Broschüre liegen bei der Unfallforschung der Versicherer.

Alle Ausgaben

auf UDV.de

Disclaimer

Die Inhalte wurden mit der erforderlichen Sorgfalt erstellt. Gleich-
wohl besteht keine Gewährleistung auf Vollständigkeit, Richtigkeit,
Aktualität oder Angemessenheit der darin enthaltenen Angaben
oder Einschätzungen.

Inhalt

1. Vorbemerkung	04
2. Projektziel	04
3. Die Rückmeldefahrt	05
3.1 Instrumente und Materialien	05
3.2 Durchführung der Rückmeldefahrt	08
3.3 Fahrtbeobachter:innen	09
4. Wirkung der Rückmeldefahrt	10
4.1 Methodik	10
4.1.1 Versuchsplan	10
4.1.2 Stichprobe	11
4.1.3 Datenerhebung	11
4.2 Ergebnisse	12
4.2.1 Verbesserung der Fahrkompetenz	12
4.2.2 Akzeptanz und Bewertung der Rückmeldefahrt	13
5. Zusammenfassung und Empfehlungen	15
Literaturverzeichnis	16

1. Vorbemerkung

Um die Fahrkompetenz älterer Autofahrer:innen langfristig zu erhalten oder sogar zu verbessern, wurde 2019 innerhalb eines UDV-Pilotprojektes die sogenannte **Rückmeldefahrt im Realverkehr** für Senior:innen entwickelt [1]. Die Rückmeldefahrt umfasst eine einmalige standardisierte Fahrtbeobachtung, im Rahmen derer die Fahrkompetenz der teilnehmenden Fahrer:innen systematisch beobachtet und anschließend zurückgemeldet wird. Die Senior:innen erhalten eine Einschätzung ihrer Fahrkompetenz von den Fahrtbeobachter:innen, welche sie mit ihrer Selbsteinschätzung vergleichen können. Das Aufzeigen korrekter Handlungsweisen kann zudem eine angemessene Anpassung des Fahrverhaltens unterstützen. Die Ergebnisse der Rückmeldefahrt haben **keine** Konsequenzen für den Führerscheinbesitz. Die Rückmeldefahrt richtet sich an aktive Fahrer:innen ab 75 Jahren, deren Fahreignung **nicht** in Frage steht. Ab einem Alter von etwa 70 bis 75 Jahren kommt es zu einer Vielzahl von (nicht krankhaften) Veränderungen der physischen und psychischen Leistungsfähigkeit, die sich auch auf die Fahrkompetenz auswirken können. Gleichzeitig steigt ab etwa 75 Jahren das statistische Risiko, einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen. Die Rückmeldefahrt ist jedoch **nicht** für die Überprüfung der generellen Fahreignung oder die Einschätzung eines „individuellen Unfallrisikos“ geeignet.

2. Projektziel

Das Ziel dieser Studie war es, die im Rahmen des Pilotprojektes erarbeitete Rückmeldefahrt für Senior:innen praxisgerecht weiterzuentwickeln, um sie für eine bundesweite Anwendung zu qualifizieren. Dies umfasste die Überarbeitung der Beobachtungsinstrumente, die Konzeption und Erprobung einer Schulung für die Fahrtbeobachter:innen sowie die Durchführung und Evaluation der Rückmeldefahrt in einer empirischen Studie als Wirksamkeitsnachweis.

Der wissenschaftliche Hintergrund der überarbeiteten Rückmeldefahrt und die Ergebnisse der Wirkungsevaluation sind im UDV Forschungsbericht Nr. 84 [2] dokumentiert. Der Bericht steht auf der Webseite der Unfallforschung der Versicherer (www.udv.de) zum Download bereit.

Darüber hinaus wurde für potenzielle Fahrtbeobachter:innen ein Schulungskonzept erarbeitet, welches auch die notwendigen Unterlagen für einen bundesweiten Praxiseinsatz enthält [3].

3. Die Rückmeldefahrt

Für die Beurteilung der Fahrkompetenz hat sich die standardisierte direkte Beobachtung des Fahrverhaltens, die sogenannte psychologische Fahrverhaltensbeobachtung, als qualifizierte Methode bewährt [4]. Bisher zielten diese Beobachtungen jedoch meist auf Leistungseinschätzungen zur Selektion im Sinne der Fahreignung ab und weniger auf den Erhalt oder die Verbesserung der Fahrkompetenz. Daher wurde bei der Entwicklung der Rückmeldefahrt die systematische Fahrtbeobachtung, bei gegebener Fahreignung, um das entscheidende Element einer Rückmeldung auf Augenhöhe ergänzt. Die Senior:innen erhalten im Anschluss an die Beobachtungsfahrt eine qualifizierte Einschätzung ihrer Fahrkompetenz durch die Fahrtbeobachter:innen. Diese soll sie hinsichtlich ihres Fahrverhaltens und ihrer Fahrfehler sensibilisieren. Zudem können gegebenenfalls vorhandene Diskrepanzen zwischen der Selbst- und Fremdeinschätzung aufgezeigt und wahrgenommen werden. Die Teilnehmenden erhalten individuelle konkrete Handlungsempfehlungen, die den langfristigen Erhalt oder sogar die Verbesserung der eigenen Fahrkompetenz unterstützen. Zudem werden gegebenenfalls mögliche Mobilitätsalternativen aufgezeigt und diskutiert. So wird eine Anpassung des Fahrverhaltens ohne Sanktionierungs- oder Leistungsdruck gefördert.

Psychologische Fahrverhaltensbeobachtungen sind in hohem Maße standardisiert, um eine objektive Bewertung oder Prognose abgeben zu können (z. B. die Strecke, das Beobachtungsverfahren, Grenzwerte). Das lässt aber wenig Spielraum für die individuellen Bedürfnisse und Interaktionen mit den Teilnehmenden, beispielsweise bei der Rückmeldung. Daher ist die Rückmeldefahrt nur in Teilen standardisiert. Zusätzlich sind eine relevante Grundqualifikation und eine spezifische Schulung notwendig, um vergleichbare Einschätzungen der Fahrtbeobachter:innen zu generieren und gleichzeitig, insbesondere bei der Rückmeldung, auf die Teilnehmenden individuell eingehen zu können. Bei der Entwicklung der Rückmeldefahrt wurde Wert auf die Standardisierung folgender Aspekte gelegt:

- Beobachtungsinstrumente und Kriterien der Streckenerstellung (nicht die Strecke selbst!), die für Senior:innen **alltagsrelevante Fahraufgaben** erfassen und nachvollziehbare Beobachtungen ermöglichen
- **Richtlinien zum Verhalten der Fahrtbeobachter:innen** inklusive der sozialen Situation während solcher Rückmeldefahrten
- Kriterien für eine **fördernde, motivierende Rückmeldung**

3.1 Instrumente und Materialien

Für die Rückmeldefahrt mussten zunächst ein adäquater Fahraufgabenkatalog, eine darauf fußende Konstruktion geeigneter Teststrecken sowie ein System von Beobachtungskategorien entwickelt werden. Zudem wurden ein Schulungskonzept für die Fahrtbeobachter:innen, inklusive exemplarischen Vorgehens und Materialien für die Fahrtbeobachtung, sowie ein Konzept für die anschließende qualifizierte Rückmeldung erarbeitet. Als Vorlage dienten die Materialien des Pilotprojektes.

Der **Fahraufgabenkatalog** beschreibt detailliert alle Fahraufgaben (Soll-Verhalten) und Verhaltensweisen, zu denen Rückmeldungen gegeben werden sollen. Es sind folgende Fahraufgaben definiert:

1. Fahrstrecke inklusive Geradeausfahren, Kurven, Fahrstreifenwechsel, Überholen, Engstellen, Hindernisse
2. Kreuzungsannäherung
3. Kreuzungen, Einmündungen, Kreisverkehr
4. Ein- und Ausfädeln
5. Fußgängerüberweg, Haltestelle, Schienenverkehr
6. Fahren auf engstem Raum: Ein- und Ausfahren, Rückwärtsfahren, Wenden

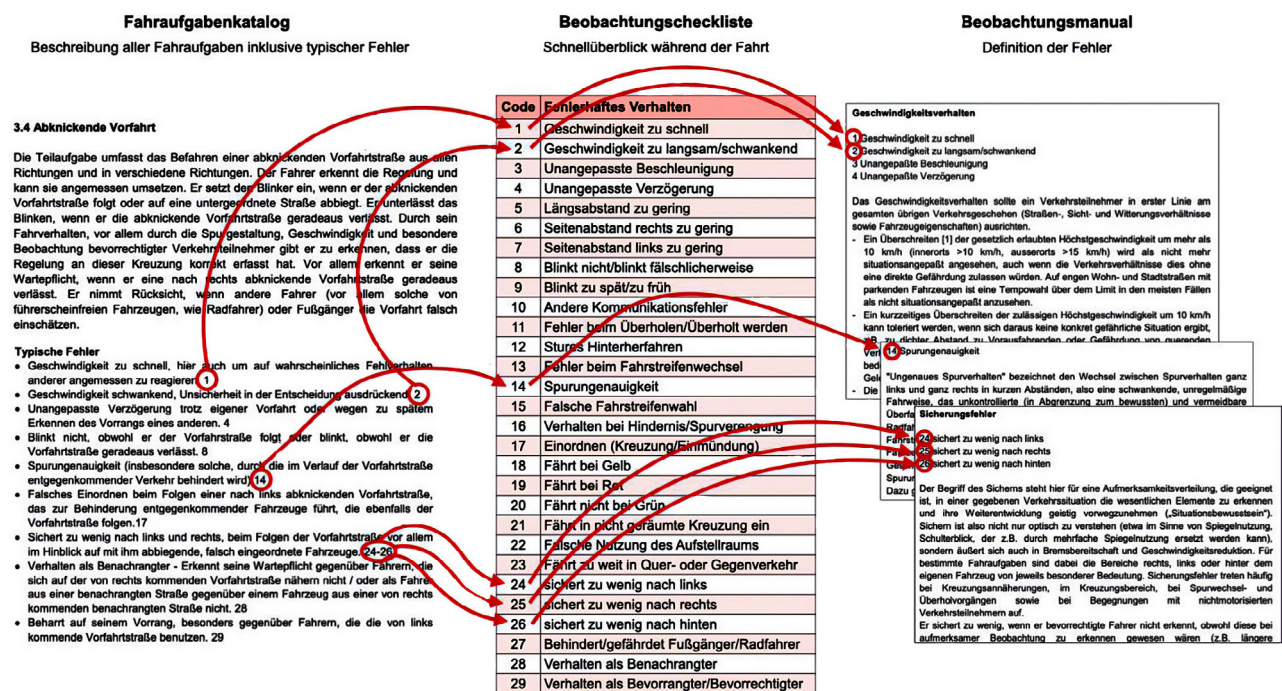
Das Verhalten der Fahrer:innen bei diesen Fahraufgaben wird anhand der fünf Kategorien **Verkehrsbeobachtung**, **Kommunikation**, **Abstand**, **Fahrzeugpositionierung** und **Geschwindigkeitsanpassung** beschrieben. Die Aufgaben sind in verschiedene Teilaufgaben unterteilt, zu denen jeweils typische Fehler und besonders umsichtiges Verhalten ohne weitere Erläuterungen aufgelistet sind. Das umsichtige Verhalten weist auf Stärken der Teilnehmenden hin, die in die Rückmeldung ebenfalls eingeschlossen werden.

Im **Beobachtungsmanual** werden aufgabenübergreifend die Fahrfehler, insgesamt 29 Fahrfehler in acht Kategorien (z. B. Geschwindigkeitsverhalten, Abstandsverhalten), detailliert beschrieben und operationalisiert. Es ist handlungsleitend für die Fahrtbeobachtung, da es (teilweise unabhängig von der Fahraufgabe) klärt, wann ein Fehler zu vermerken ist.

Alle gelisteten Fahrfehler aus dem Fahraufgabenkatalog und dem Manual finden sich in der **Beobachtungscheckliste** (Fehlerliste) wieder. Sie dient der

Übersicht der Materialien

Abbildung 1 · Zusammenhang von Fahraufgabenkatalog, Manual und Beobachtungscheckliste



Zusätzlich finden sich auf der Rückseite des linken Blattes begleitende Hinweise zur Durchführung der Fahrtbeobachtung, wie z. B. der Verweis auf den Verzicht auf Gespräche während der Fahrt.

Streckenkonstruktion: Die Fahrstrecke für die Rückmeldefahrt soll möglichst viele, aber alltägliche Aufgaben aus dem Fahraufgabenkatalog enthalten. Im Gegensatz zur Fahrprüfung ist ein mittlerer Schwierigkeitsgrad angemessen. Die Fahrtdauer sollte zwischen 30 und 40 Minuten liegen.

3.2 Durchführung der Rückmeldefahrt

Die Rückmeldefahrt findet im eigenen Pkw der Teilnehmenden statt, um eine hohe Alltagsnähe und gewohntes Verhalten zu gewährleisten. Als Sitzposition für die Fahrtbeobachter:innen hat sich der Platz auf der Rückbank rechts bewährt. Er bietet gute Beobachtungsmöglichkeiten, auch über den Innenspiegel, die wenig ablenken, da das Beobachterverhalten für die Fahrenden nicht sehr präsent ist. Über die gesamte Strecke werden Navigationshinweise durch die Fahrtbeobachter:innen gegeben. Weitere Interaktionen oder Gespräche sollten wenn möglich unterbleiben. Alle Beobachtungen werden schriftlich dokumentiert. Im direkten Anschluss an die Fahrt findet das Rückmeldegespräch statt.

Rückmeldegespräch auf Augenhöhe: Das Kernstück der Rückmeldefahrt stellt das Rückmeldegespräch dar. Ziel der Rückmeldung ist die Anregung von Selbstreflexion und Verhaltensänderung nach dem Prinzip „Klartext reden mit Niveau“. Das Gespräch folgt den zwei Grundsätzen:

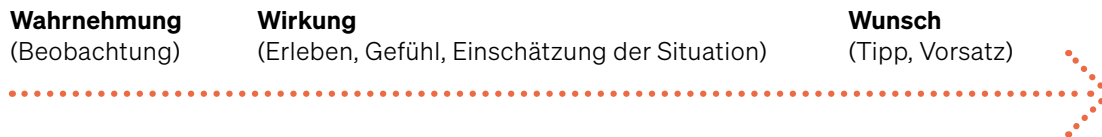
1. Erst haben die Teilnehmenden das Wort.
2. Beobachtungen gehen vor Bewertungen und Ratschläge.

Da die Förderung einer realistischen Selbsteinschätzung, des Problembewusstseins und der Selbstregulation der Teilnehmenden im Fokus steht, sind die Beobachtungen und Einschätzungen der Senior:innen genauso wichtig wie die der Fahrtbeobachter:innen. Die Sicht der Teilnehmenden wird zunächst durch die Fahrtbeobachter:innen exploriert und auf der Grundlage ihrer Beobachtungen ergänzt. Die Integration der verschiedenen Perspektiven bildet die Basis, um gemeinsam konstruktiv über Tipps und Vorsätze zum Erhalt und zur Verbesserung der Fahrkompetenz zu diskutieren. Bei der Entwicklung von Vorsätzen sollten auch konkret beobachtete Stärken der Teilnehmenden berücksichtigt werden.

Bei der Vermittlung weiterer wichtiger Aspekte, die von den Teilnehmenden noch nicht aufgegriffen wurden, zählt, was im Alltag zur konkreten Gefährdung oder Überforderung werden kann. Dabei ist dem Prinzip der „3 W“ zu folgen (Abb. 3). Die Fahrtbeobachter:innen sprechen über ihre eigenen Beobachtungen und Eindrücke, so wie sie vorher über die Beobachtungen der Teilnehmenden gesprochen haben. Verallgemeinerungen wie „Das war doch klar zu erkennen“ lassen eher Diskussionen als konstruktive Gespräche über Lösungen der beobachteten Probleme entstehen.

Rückmeldung auf Augenhöhe

Abbildung 3 · Phasen des Rückmeldegesprächs



Am Ende des Rückmeldegesprächs stehen gemeinsam erarbeitete Lösungen und Vorsätze für zukünftiges Fahrverhalten, die von den Senior:innen, unter Berücksichtigung der individuellen Alltagsbedingungen, umzusetzen sind. Dazu zählen fahrbezogene Anpassungen genauso wie die Beschäftigung mit alternativen Mobilitätsformen.

Als Erinnerung an die Rückmeldefahrt und die anschließend gefassten Vorsätze erhalten die Teilnehmenden eine Bescheinigung oder Urkunde. Diese sollte die in die Zukunft ausgerichteten Vorsätze und Einstellungen enthalten. Bewertungen oder Formulierungen wie z. B. „erfolgreich teilgenommen“ sind zu vermeiden.

3.3 Fahrtbeobachter:innen

Als Fahrtbeobachter:innen eignen sich hinsichtlich der Grundqualifikationen und Kompetenzen **amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfende für den Kraftfahrzeugverkehr** (aaSOP), **Verkehrspsycholog:innen** sowie **Fahrlehrer:innen**.

Um sie ausreichend auf die Rückmeldefahrt vorzubereiten, sie mit den Abläufen und den Materialien vertraut zu machen und die Unterschiede zur Fahrprüfung/Fahreignungsdiagnostik zu verdeutlichen, wurde ein umfangreiches Schulungskonzept erstellt. Neben dem Training spezifischer Kompetenzen im Umgang und in der Kommunikation mit älteren Menschen wird durch die Schulung die Vergleichbarkeit zwischen den Fahrtbeobachtenden gewährleistet. Die Schulung gliedert sich grob in die drei Teile:

- Anleitung zur Streckenkonstruktion
- Anleitung zur Durchführung (Akquise, Beobachtung)
- Anleitung zum Rückmeldegespräch auf Augenhöhe

4. Wirkung der Rückmeldefahrt

4.1 Methodik

4.1.1 Versuchsplan

Die Wirksamkeit der Rückmeldefahrt wurde mittels randomisiertem Kontrollgruppendesign mit zwei Versuchsgruppen (eine Experimentalgruppe = EG und eine Kontrollgruppe = KG) und zwei Messungen (zwei beobachteten Fahrten) überprüft (Tab. 1). Als Fahrtbeobachter wurden neun Fahrlehrer in München und Ingolstadt eingesetzt. Diese erhielten vor den Fahrten die Schulung für Fahrtbeobachter:innen sowie ergänzende Projektinformationen.

Versuchsplan

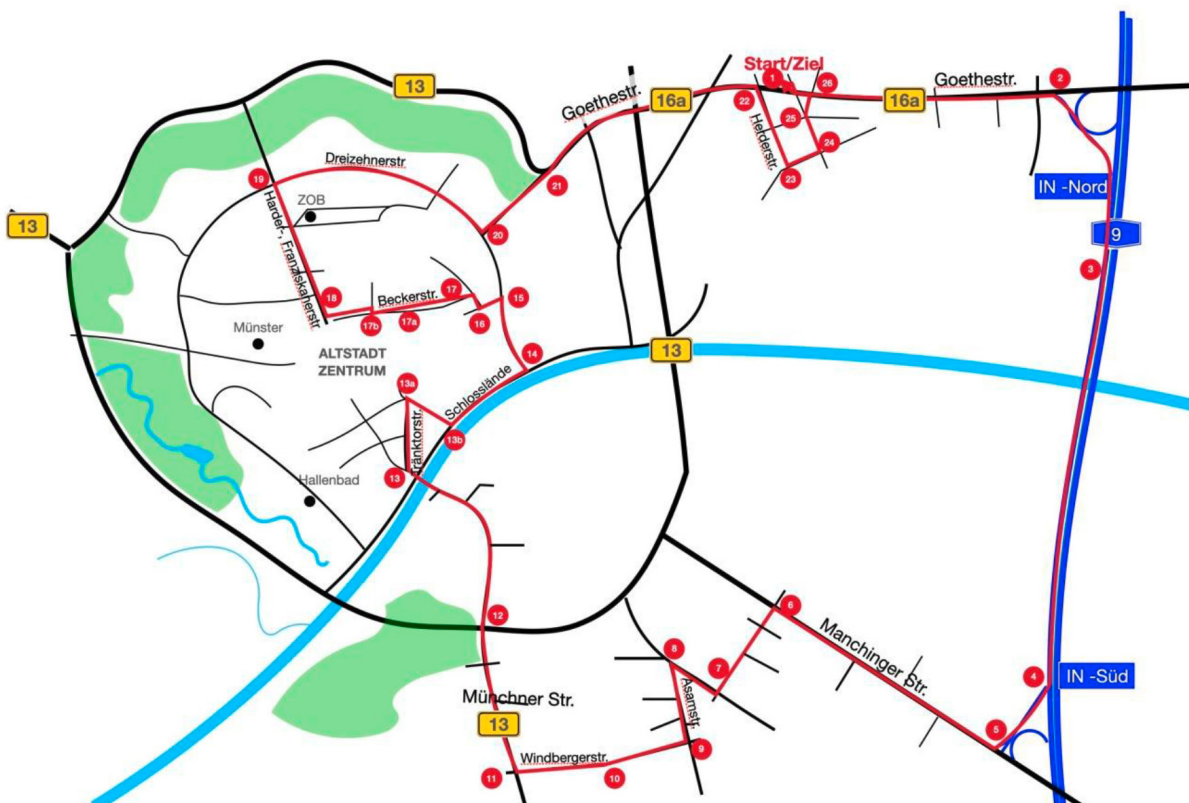
Tabelle 1 · Übersicht der Versuchsgruppen und Messungen

Versuchsgruppe	Vorhermessung		Nachhermessung
Experimentalgruppe	1. Fahrt	Rückmeldung	2. Fahrt
Kontrollgruppe	1. Fahrt		2. Fahrt

Quelle: UDV

Fahrstrecke im Rahmen der Evaluation der Rückmeldefahrt

Abbildung 4 · Beispiel Streckenverlauf Ingolstadt



Beide Versuchsgruppen fuhren zweimal dieselbe Strecke in einem Abstand von drei Monaten. Die Fahrten fanden zwischen Mai und Dezember 2021 im privaten Fahrzeug der Teilnehmenden in München und Ingolstadt statt (Abb. 4). Während der Fahrt gaben die Fahrtbeobachter standardisierte Navigationsinformationen oder Ziele vor und beobachteten und dokumentierten die Fahrweise der Proband:innen. Im Anschluss an die erste Fahrt erfolgten auf Basis der Beobachtungsnotizen qualifizierte Rückmeldungen an die Experimentalgruppe. Die Fahrten der Kontrollgruppe verliefen ebenso. Die Teilnehmenden erhielten ihre Rückmeldung jedoch erst nach der zweiten Fahrt. Es wurden insgesamt 216 Fahrten in München und Ingolstadt durchgeführt.

4.1.2 Stichprobe

Insgesamt nahmen N=108 aktive Autofahrer:innen an der Studie teil, davon 54 in der Experimentalgruppe (EG) und 54 in der Kontrollgruppe (KG). Der Vergleich der Stichproben des aktuellen und des Pilotprojektes von 2019 findet sich in Tabelle 2. Die Teilnehmenden der aktuellen Studie waren im Schnitt etwas älter als im Pilotprojekt, da als Zielgruppe Senior:innen ab 75 Jahren vorgesehen sind. Hervorzuheben ist das ausgeglichene Geschlechterverhältnis im Vergleich zum Pilotprojekt.

Gegenüberstellung der Stichprobencharakteristika

Tabelle 2 · Versuchsplan

	Aktuelles Projekt (2022)	Pilotprojekt (2019)
Anzahl Proband:innen	108	135
Kontrollgruppe	54	44
Experimentalgruppe	54	46 (EG 1); 45 (EG 2)
Geschlechterverhältnis (männlich vs. weiblich)	55 % vs. 45 %	77 % vs. 23 %
Altersdurchschnitt	81 Jahre	77 Jahre
Altersspanne	75 – 96 Jahre	70 – 91 Jahre
Fahrtbeobachter:innen	Je ein Fahrlehrer (6 München; 3 Ingolstadt)	Je ein amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer (aaSoP) und eine Verkehrspsychologin

Quelle: UDV

4.1.3 Datenerhebung

Vor der Durchführung der Rückmeldefahrt fand eine Vorbefragung der Teilnehmenden statt. Diese erfasste neben soziodemografischen Daten und Angaben zum Mobilitätsverhalten auch Informationen zur Selbsteinschätzung, Selbstregulation, Selbstwirksamkeitserwartung, Kompensation sowie etwaige Änderungsabsichten hinsichtlich zukünftiger Mobilität. Anschließend wurden die Fahrten nach dem oben beschriebenen Ablauf durchgeführt.

Um die Teilnehmenden auch intraindividuell vergleichen zu können, wurden sie auch nach der zweiten Fahrt befragt. In der Experimentalgruppe wurden zusätzlich Fragen zur erhaltenen Rückmeldung, z. B. zur Nützlichkeit der Hinweise, integriert.

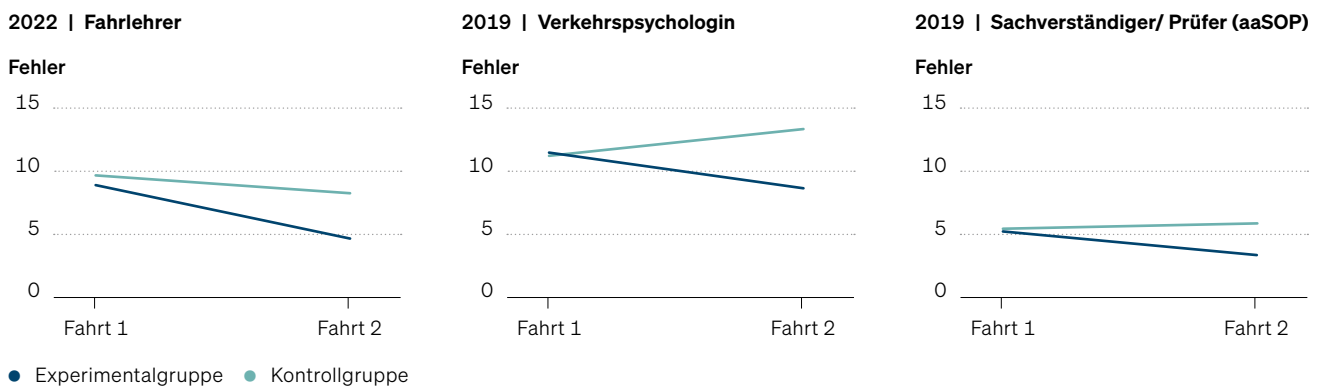
4.2 Ergebnisse

4.2.1 Verbesserung der Fahrkompetenz

Die Ergebnisse zeigen, dass die Rückmeldefahrt nachweislich die Fahrkompetenz von Senior:innen verbessert. In Abbildung 5 ist der Vergleich der mittleren Anzahl von Fahrfehlern von der ersten zur zweiten Fahrt dargestellt. Das Diagramm links zeigt die Ergebnisse des aktuellen Projektes mit Fahrlehrern als Fahrtbeobachtern. In der Experimentalgruppe (mit Rückmeldung) reduzierte sich die mittlere Fehlerzahl statistisch signifikant und darüber hinaus auch stärker als in der Kontrollgruppe (statistisch signifikanter Interaktionseffekt). Nach der ersten Fahrt und vor der Rückmeldung gab es keine Unterschiede zwischen den Versuchsgruppen, sie waren vor der Rückmeldung vergleichbar. Das mittlere und das rechte Diagramm zeigen vergleichend die Ergebnisse des Pilotprojektes. Fahrtbeobachter:innen waren je eine Verkehrspsychologin und ein amtlich anerkannter Sachverständiger oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSOP). Bereits dort zeigte sich die Reduzierung der Fahrfehler in der Experimentalgruppe im Vergleich zur Kontrollgruppe bei gleicher Ausgangslage (Interaktionseffekt) (Abb. 5).

Vergleich der Ergebnisse mit denen des Pilotprojektes

Abbildung 5 · Vergleich der mittleren Fehleranzahl von der ersten zur zweiten Fahrt

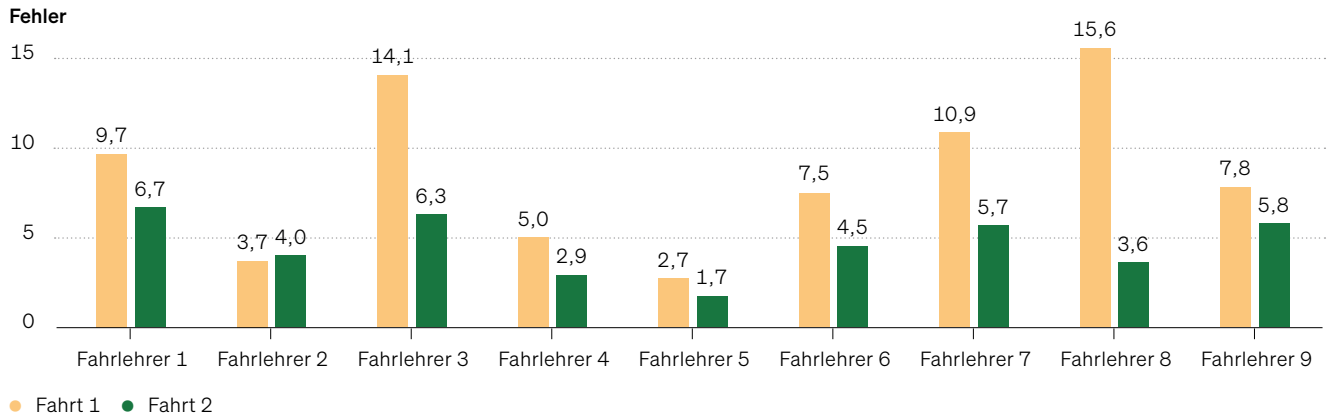


In Abbildung 6 ist die individuelle Summe der Fahrfehler für jeden Fahrtbeobachter (Fahrlehrer) für die erste und zweite Fahrt dargestellt (normiert auf die unterschiedliche Anzahl an Proband:innen pro Fahrlehrer). Es zeigt sich erneut die stärkere Reduktion der Fahrfehler von der ersten zur zweiten Fahrt in der Experimentalgruppe. Des Weiteren zeigt sich, dass sich die Summe der Fahrfehler zwischen den Fahrtbeobachtern zwar unterscheidet, aber der Effekt bei allen Fahrtbeobachtern zu finden ist. Das bedeutet, dass die Fahrlehrer jeweils in die gleiche Richtung beurteilten. Die teilstandardisierte Beobachtung und Rückmeldung führte also zu vergleichbaren Ergebnissen zwischen allen Fahrtbeobachtern.

Die entsprechenden Effekte zeigen sich zudem bei weiteren Indikatoren, z. B. bei den Gesamtfehlerzahlen, den Gruppierungen von Fehlertypen und bei einzelnen Fehlern sowie bei verschiedenen Örtlichkeiten (innerorts vs. Autobahn, München vs. Ingolstadt). Damit ist die Wirksamkeit des vorliegenden Rückmeldekonzpts umfassend nachgewiesen. Die Standardisierung der Instrumente ist sichergestellt und gewährleistet die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Dies ermöglicht einen breiten Einsatz der qualifizierten Rückmeldefahrt.

Einfluss der Fahrtbeobachter auf die Verbesserung der Fahrkompetenz der Experimentalgruppe (N = 54)

Abbildung 6 · Normierte Fehlersummen pro Fahrlehrer (N = 9)



Quelle: UDV

Bemerkenswert ist, dass die über 80-Jährigen besonders stark von der Rückmeldung profitierten.

Es wurden keine Hinweise für eine mögliche Selbstüberschätzung der eigenen Fähigkeiten durch die Rückmeldung der Fahrkompetenz gefunden.

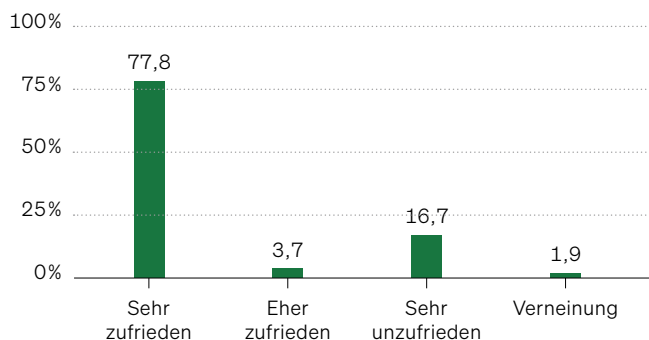
4.2.2 Akzeptanz und Bewertung der Rückmeldefahrt

Die Rückmeldefahrt wurde von den Teilnehmenden, wie auch schon im Pilotprojekt, überwiegend sehr gut angenommen (Abb. 7). Über zwei Drittel waren mit den Erläuterungen und Hinweisen des Fahrtbeobachters und mit deren Verständlichkeit sehr zufrieden. Weiterhin schätzten über 83 Prozent der Senior:innen nach der zweiten Fahrt die erhaltenen Hinweise als sehr hilfreich ein.

Wie zufrieden waren die Senior:innen mit der Rückmeldung?

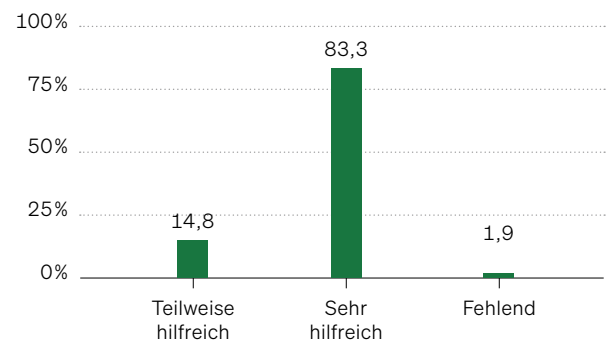
Abbildung 7 · Gegenüberstellung der Antworten nach Fahrt 1 und 2, in % (N = 54)

Zufriedenheit mit Hinweisen nach Fahrt 1



Quelle: UDV

Dreimonatsrückblick: Bewertung der Nützlichkeit der Hinweise



Nach konkreten hilfreichen Hinweisen gefragt, fällt auf, dass diese klar in Zusammenhang mit den Verbesserungen in den verschiedenen Fehlergruppen stehen. Beispielsweise wurden von den Teilnehmenden die Hinweise zu „Präzisere Spurführung, Lenkradhaltung, z. B. Radwege nicht befahren, weniger Lenken beim Geradeausfahren“ genannt aus der Fehlerkategorie „Spurverhalten“. In dieser Fehlerkategorie gab es gleichzeitig hochsignifikante Verbesserungen nach der zweiten Fahrt. Dies illustriert die kausale Verbindung der Rückmeldungen mit den Verbesserungen im Fahrverhalten.

Diese Ergebnisse wurden durch Befragungen der Fahrlehrer hinsichtlich ihrer Erfahrungen mit den Rückmeldefahrten unterstrichen. Sie berichteten, wie interessiert, bemüht und ernsthaft die Teilnehmenden auf die gegebenen Hinweise eingegangen sind.

5. Zusammenfassung und Empfehlungen

Im Rahmen des Projektes wurde die qualifizierte Rückmeldefahrt weiterentwickelt, die es erlaubt, die Fahrkompetenz älterer Autofahrer:innen im Realverkehr systematisch zu beobachten, zu bewerten und zurückzumelden.

Es steht ein objektives und effektives Instrument mit differenzierten Auswertungs- und Rückmeldemöglichkeiten zum Fahrverhalten und zur Verkehrssicherheit älterer Autofahrender zu Verfügung, das flächendeckend bundesweit eingesetzt werden kann. Die Wirksamkeit der Rückmeldefahrt wurde mit insgesamt 108 Teilnehmenden überprüft und bestätigt. Die Ergebnisse zeigen, dass sie sich als niederschwelliges Angebot zum Erhalt und zur Verbesserung der Fahrkompetenz im Alter sehr gut eignet. Die Akzeptanz der Zielgruppe war zudem sehr hoch. Dabei ist zu beachten, dass den Teilnehmenden der Studie eine gewisse Motivation und Offenheit unterstellt werden kann, da sie sich freiwillig meldeten. Bundesweit betrachtet werden sich die in Frage kommenden Senior:innen hinsichtlich ihrer Motivation, Gesundheit, ihres sozialen Status und Fahrvermögens sicherlich von der hier untersuchten Stichprobe unterscheiden, möglicherweise auch in Bezug auf Einsicht und Veränderungsbereitschaft. Umgekehrt eröffnen sich damit aber noch wesentlich größere Verbesserungsspielräume.

Wichtig ist, dass die Rückmeldung nicht im Sinne einer weiteren Fahrprüfung fehlinterpretiert wird. Ziel ist es, älteren Autofahrer:innen auf Augenhöhe Möglichkeiten zum Erhalt einer sicheren Pkw-Mobilität aufzuzeigen.

Aufgrund des hohen Anspruchs der konzipierten Rückmeldung wird zudem ein Mindestmaß an psychologisch-pädagogischer Kompetenz der Durchführenden verlangt. Um dies zu gewährleisten, wurde ein umfassendes Schulungskonzept für die Fahrtbeobachter:innen entwickelt und erprobt. Damit wurde die Rückmeldefahrt bis zu einem gewissen Grad standardisiert, was die Objektivität und eine hohe Qualität in der Durchführung, Bewertung und Rückmeldung sicherstellt. Zudem wird die Erfassung und Bewertung der Fahrkompetenz für die Teilnehmenden transparent, wodurch die Akzeptanz und Reflexion kritischer Rückmeldungen gefördert werden kann. Es findet ein qualifizierter Austausch mit den Teilnehmenden statt, welcher in Vorsätzen und Empfehlungen mündet.

Daher sollte die Umsetzung zunächst freiwillig angeboten und in der Praxis optimiert werden. Sollte sich allerdings zeigen, dass auf diese Weise die Zielgruppe nicht ausreichend erreicht wird, sollte auch eine verpflichtende Teilnahme in Betracht gezogen werden.

Literaturverzeichnis

[1] Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2022). Rückmeldefahrt für Senior:innen (I). Unfallforschung kompakt Nr. 93. Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV).

[2] Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gehlert, T. & Gaster, K. (2022). Entwicklung einer qualifizierten Rückmeldefahrt für Senioren für die Praxis: Wirkungsevaluation. Forschungsbericht Nr. 84. Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV).

[3] Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gehlert, T. & Gaster, K. (2022). Qualifizierte Rückmeldefahrten für Senioren: Leitfaden für Moderatoren. Forschungsbericht Nr. 86. Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV).

[4] De Raedt, R. (2000). Cognitive/neuropsychological functioning and compensation related to car driving performance in older adults. Free University Brussels.

