

Wie bleiben wir länger fit2drive?

Sichere Mobilität für ältere Verkehrsteilnehmende



Menschen gehen in ihrem Alltag Aktivitäten an unterschiedlichen Orten nach. Arbeiten, Schule und Einkaufen, sie verbringen ihre Freizeit in der Natur, bei kulturellen Einrichtungen, engagieren sich ehrenamtlich oder besuchen Freunde und Familie: Mobilität ist die Voraussetzung für eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben - in jedem Alter.

Mit dem Durchschnittsalter der Bevölkerung steigt auch der Anteil der älteren Autofahrenden

Die Art und Form der Mobilität verändert sich rasant, aber auch die demografische Entwicklung hinterlässt erkennbare Spuren. Noch nie haben so viele ältere Menschen als Autofahrende am Straßenverkehr teilgenommen. 2023 waren 25 Prozent der Autofahrenden 65 Jahre und älter. Vor acht Jahren 2015 waren es noch 17 Prozent¹. Seniorinnen und Senioren sind zudem heute wesentlich mobiler als früher: immer mehr Menschen der Generation 65+ besitzt nicht nur einen Führerschein, sondern sie sind bis ins hohe Alter mit dem Auto und Fahrrad unterwegs. Die sichere Mobilität älterer Menschen zu erhalten, wenn möglich zu verbessern und damit ihre Teilhabe und Unabhängigkeit zu sichern, ist die Aufgabe zeitgemäßer Verkehrspolitik.

Hintergrund

Bedeutet mehr Senioren und Seniorinnen auch mehr Unfälle?

Entgegen der allgemeinen Meinung, Senioren und Seniorinnen verursachen überdurchschnittlich viele Verkehrsunfälle, zeigt die Statistik ein anderes Bild: betrachtet man die absoluten Unfallzahlen, sind ältere Menschen sehr viel weniger an einem Unfall beteiligt als alle übrigen Altersgruppen. 2021 waren 66.812 Menschen ab 65 Jahren an Unfällen mit Personenschäden beteiligt², das waren 15 Prozent aller Unfallbeteiligten mit Altersangaben. Also viel weniger als es ihrem Bevölkerungsanteil von 22 Prozent entspricht. Ältere Verkehrsteilnehmende nehmen seltener am Straßenverkehr teil als andere Altersgruppen. Gründe für die geringere Fahrleistung dürften sein, dass ältere Menschen nicht mehr täglich zur Arbeit fahren und sie seltener einen Pkw zur Verfügung haben, insbesondere ältere Frauen. Erst ab 75 Jahren steigt das statistische Unfallrisiko stark an: bei den mindestens 75-jährigen tragen drei von vier die Hauptschuld an einem Unfall.

Senioren und Seniorinnen verunglücken häufiger

Das auf die Fahrleistung bezogene Risiko zu verunglücken, liegt vergleichbar mit dem der Gruppe der 25- bis 29-jährigen, tödlich verletzt zu werden, sogar mit dem der 21- bis 24-jährigen, jedoch deutlich unterhalb dem der besonders gefährdeten Gruppe der 18- bis 20-jährigen³. Gründe hierfür sind, dass

¹ Kraftfahrt-Bundesamt, Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im Zentralen Fahrerlaubnisregister, 2023

² Dr. Adolf Rebler, Fahreignung von Senioren“ in Die Polizei 2024, S.177

³ Statistisches Bundesamt, [Ältere Menschen seltener in Verkehrsunfälle verstrickt](#), 2023

ältere Menschen aufgrund ihrer nachlassenden physischen Widerstandskraft und gesundheitlichen Einschränkungen ein höheres Risiko für schwerere Verletzungen haben. Besonders bei Fußgängern und Fahrradfahrern ist auffällig: mehr als jeder zweite tödlich Verunglückte ist 65 Jahre oder älter (60 Prozent)⁴. Bei den Pedelec-Nutzern sind es sogar 63 Prozent⁵ der tödlich Verunglückten.

Ältere Verkehrsteilnehmende machen Einbußen mit ihrer Erfahrung wett

Dabei ist der Fahrstil vieler älterer Verkehrsteilnehmender durchaus von Vorsicht, Vorausschau und Rücksicht geprägt. Autofahrerinnen und Autofahrern im Seniorenalter wird häufiger vorgeworfen, die Vorfahrt bzw. den Vorrang zu missachten oder Fehlverhalten beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren oder Ein- und Anfahren⁶ zu zeigen. Sie fallen dagegen seltener durch „nicht angepasste Geschwindigkeit“ auf oder, dass sie den Abstand nicht einhalten. Sie meiden riskante Manöver und fahren vorausschauend. Durch diese besonnene Fahrweise und ihre Erfahrung können sie ihre altersbedingten Leistungseinbußen zum Teil ausgleichen und beeinflussen das allgemeine Verkehrsklima häufig positiv.

Mehr Verkehrssicherheit für Ältere bedeutet mehr Verkehrssicherheit für alle

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für ältere Verkehrsteilnehmende lösen eine positive Kettenreaktion aus, die zu einer sichereren und verlässlicheren Verkehrsumgebung für alle führt. Bauliche Verbesserungen wie besser beleuchtete Straßen, klarere Beschilderung und barrierefreie Übergänge bedeuten mehr Sicherheit für alle Altersgruppen. Schulungen und Trainings für ältere Fahrer, die dazu dienen ihre Fähigkeiten zu erhalten und zu verbessern, fördern meist defensives Fahren, das sich wiederum positiv auf das Fahrverhalten aller auswirkt. Rückmeldefahrten für Senioren helfen das eigenes Verhalten und die Fahrkompetenzen in bestimmten Verkehrssituationen zu reflektieren und auch im hohen Alter sicher automobil zu bleiben.

Lebenslanges Lernen - auch im Straßenverkehr gefragt

Zunehmender Verkehr, neue Verkehrskonzepte wie Shared Spaces, neue Mobilitätslösungen und ständig fortlaufende Technologien wie Fahrer-Assistenz-Systeme müssen beherrscht werden und machen den Straßenverkehr immer komplexer. Lebenslanges Lernen und fortlaufende Weiterbildung im Straßenverkehr werden dadurch für alle Altersgruppen - nicht nur für die älteren Verkehrsteilnehmenden - immer wichtiger. Durch regelmäßige Fortbildungen und Schulungen für Verkehrsteilnehmende aller Altersgruppen können Kenntnisse aufgefrischt und neues Wissen erworben werden. Das trägt nicht nur zur eigenen, sondern zur Sicherheit aller bei.

⁴ Statistisches Bundesamt, [Ältere Menschen seltener in Verkehrsunfälle verstrickt](#), 2023

⁵ ADAC, „Senioren am Steuer“ - www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/aeltere-autofahrer/senioren, 2024

⁶ Statistisches Bundesamt, [Ältere Menschen seltener in Verkehrsunfälle verstrickt](#), 2023

Rückmeldefahrten

Um die Mobilität älterer Verkehrsteilnehmender zu fördern, setzt sich der TÜV-Verband für die zunächst freiwillige und regelmäßige Teilnahme an Rückmeldefahrten ein. Rückmeldefahrten bedeutet standardisierte Fahrverhaltensbeobachtung im Realverkehr mit anschließender qualifizierter Rückmeldung. Rückmeldefahrten können Fahrfehler nachweislich reduzieren⁷. Spätestens ab dem 75. Lebensjahr, wenn das Unfallrisiko stark steigt, sollten diese Rückmeldefahrten verpflichtend sein.

Durch die Rückmeldefahrten müssen sich ältere Fahrerinnen und Fahrer mit der eigenen Fahrkompetenz auseinandersetzen. Ein Experte bzw. Sachverständiger beurteilt die Fahrsicherheit und bespricht auf Augenhöhe mit den Teilnehmenden die Fahrt. Die älteren Fahrerinnen und Fahrer können diese realistisch einschätzen und gegebenenfalls ihr Verhalten ändern.⁸ Freiwillig durchgeführte Rückmeldefahrten könnten auch dazu führen, dass nach der erfolgreichen Absolvierung, Punkte im Fahreignungsregister (FAER) des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) gelöscht werden.

Anlasslose verpflichtende Fahreignungstest sind nicht zielführend

Von der Fahrkompetenz abzugrenzen ist die Fahreignung. Gemäß §2 Abs. 4 StVG und § 11 FeV ist geeignet, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Mindestanforderungen erfüllt. Verpflichtende Gesundheitschecks wie in anderen Ländern, die die Eignung prüfen, unterstützt der TÜV-Verband nicht, denn Studien zeigen, dass die Unfallzahlen dadurch nicht sinken⁹. Vielmehr weichen viele Ältere dann auf das Fahrrad aus oder nehmen als Fußgänger vermehrt am Verkehr teil. Als schwächere Verkehrsteilnehmende sind sie damit weniger geschützt als im Auto.

Verpflichtende Gesundheitschecks, die die Eignung im Sinne von §2 Abs. 4 StVG, §11 FeV von älteren Verkehrsteilnehmenden überprüfen ohne, dass es einen Anlass gibt, sind für ältere Verkehrsteilnehmende stigmatisierend und belastend. Sie verschwenden Ressourcen und sind aufwendig, weil ab einem gewissen Alter alle Verkehrsteilnehmenden zu regelmäßigen Tests herangezogen werden müssten. Effizienter und gerechter ist es, durch Rückmeldefahrten, gezielte Schulungen, kombiniert mit einer guten Verkehrserziehung und Sensibilisierung der Bevölkerung anlassbezogene Maßnahmen oder Präventionsprogramme (wie zunächst freiwillige Rückmeldefahrten) zu fördern.

⁷ Schlag, B., Zwicker, L. & Gehlert, T. (2019). Entwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrer. Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Fastenmeier, W., Plewka, M., Gstalter, H., Gaster, K. & Gehlert, T. (2023). Weiterentwicklung und Evaluation einer Rückmeldefahrt für Senior:innen. Unfallforschung der Versicherer, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

⁸ TÜV/Dekra arge tp21; Schleinitz et al., „Weiterentwicklung und Erprobung einer Fahrkompetenz-Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer“, 2023

⁹ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), „Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Autofahrer“, BASt Bericht M 231, 2012

Rückmeldefahrten sind ein geeignetes Mittel

Wie sicher jemand Auto fährt, kann man am besten in Alltag beim Fahren beobachten. Denn Fahrkompetenz heißt, dass man auch in komplexen Verkehrssituationen den Überblick behält und richtig reagiert. Laut Statistik fällt die Fahrkompetenz ab etwa 75 Jahren aufgrund der Alterung stark ab. Allerdings ist der Abbau unterschiedlich und kann nicht pauschal für eine bestimmte Altersgrenze festgelegt werden. Rückmeldefahrten stellen daher ein geeignetes Mittel die individuelle Fahrkompetenz festzustellen.

Rückmeldefahrten sollten immer nach einem standardisierten Verfahren im „normalen“ Straßenverkehr stattfinden. Sie sollten auf die Anforderungen von älteren Fahrerinnen und Fahrern durch einen entsprechenden Fahraufgabenkatalog ausgerichtet sein. Als Abschluss sollte ein individuelles, motivierendes und förderndes Rückmeldegespräch stehen, aus dem man gemeinsam Vorsätze für zukünftige Fahrten zieht.

Diese Rückmeldefahrten sollten aus Akzeptanzgründen zunächst freiwillig sein. Positive Ergebnisse können dazu führen, dass Verkehrsteilnehmende ihre Fähigkeiten bis weit nach der Rückmeldefahrt überschätzen. Rückmeldefahrten geben nur eine „Momentaufnahme“ wieder. Die Ergebnisse und Empfehlungen der Rückmeldefahrten sollten den Teilnehmenden daher immer vertraulich zur Verfügung stehen. Ein Nachweis der Teilnahme genügt, ohne die Resultate offen zu legen.

Entsprechend der Beschlusslage des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) eignen sich als Fahrtbeobachter Berufsgruppen mit einer Qualifikation in den Bereichen Fahrverhalten, Fahrverhaltensbeobachtungen sowie Pädagogik/Psychologie (z.B. amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP), Verkehrspsychologen, Fahrlehrer, Trainer der Sicherheitstrainings) mit entsprechender Fortbildung zur Rückmeldefahrt.

Rückmeldefahrten können auch für andere Verkehrsteilnehmende angeboten werden, sofern keine anlassbezogene Begutachtung angeordnet ist, zum Beispiel für Menschen die chronisch erkrankt sind oder nach Unfällen, Menschen, die auf bestimmte Medikamente angewiesen sind oder Menschen, die sich beim Fahren unsicher fühlen und sich eine neutrale Bewertung wünschen.

Ab 75 Jahren sind Autofahrende im Falle eines Unfalls häufiger Unfallverursacher oder -verursacherin als jüngere Autofahrende. In fast 76 Prozent der Fälle tragen sie die Hauptschuld an dem Unfall.¹⁰ Ab 75 Jahren empfiehlt der TÜV-Verband daher regelmäßig verpflichtende Rückmeldefahrten und der Ausstellung eines Teilnahme Scheins und Rückmeldung des Ergebnisses durch den Teilnehmenden an die Fahrerlaubnisbehörde. Für nähere Ausführungen zu Rückmeldefahrten bezieht sich der TÜV-Verband auf

¹⁰ Statistisches Bundesamt, [Ältere Menschen seltener in Verkehrsunfälle verstrickt](#), 2023

die Studie „Fahrkompetenz-Rückmeldefahrten für ältere Pkw-Fahrer“ der TÜV | DEKRA arge tp 21.¹¹

Anreize setzen, um Fahrkompetenz selbstkritisch zu hinterfragen

Der TÜV-Verband setzt sich dafür ein, dass Maßnahmen wie Rückmeldefahrten, Fahrkompetenztraining oder Untersuchungen und auch Gespräche beim Arzt für ältere Verkehrsteilnehmende bis 75 Jahre freiwillig bleiben. Laut einer Forsa-Umfrage im Auftrag des DVR¹² sind 81 Prozent der autofahrenden Senioren bereit, an einer freiwilligen Rückmeldefahrt mit Experten bzw. Sachverständigen teilzunehmen.

Finanzielle Vergünstigungen (z.B. Seniorenticket für ÖPNV, Prämien und Gutscheine für lokale Geschäfte, Rabatte für die Autoversicherung bei regelmäßig erfolgten Rückmeldefahrten), alternative Mobilitätsangeboten (z.B. Rufbusse, Fahrdienste, organisierte Mitfahrgelegenheiten) individuelle Mobilitätsberatung und größere gesellschaftliche Anerkennung können helfen, dass sich ältere Menschen selbstkritisch mit ihrer Fahrkompetenz auseinandersetzen. Ein gut ausgebauter Öffentlicher Nahverkehr in Stadt und Land könnte die Lebensqualität älterer Menschen und ihre Teilnahme am Straßenverkehr und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben verbessern. Eine unabhängige Rückmeldung zur Fahrkompetenz durch Dritte kann Angehörige entlasten. Diese geben in vielen Fällen den Anstoß, die Fahrkompetenz kritisch zu überdenken.

Zusammenfassung und Empfehlungen

Noch nie haben so viele Seniorinnen und Senioren als Autofahrer am Straßenverkehr teilgenommen wie heute. Aufgrund der demografischen Entwicklung fahren immer mehr Ältere mit dem Pkw. Entgegen der allgemeinen Meinung, ältere Verkehrsteilnehmende sorgten für die meisten Verkehrsunfälle, zeigt die Statistik, ältere Menschen sind sehr viel weniger an einem Unfall beteiligt als die übrigen Altersgruppen. Allerdings ist das Risiko zu verunglücken, vergleichbar mit dem der Gruppe der 25- bis 29-jährigen. Aufgrund ihres Alters laufen sie jedoch häufige Gefahr, sich ernsthaft zu verletzen. Ab dem 75. Lebensjahr sinkt allerdings die Leistungsfähigkeit messbar und gleichzeitig steigt der Anteil der Seniorinnen und Senioren als Hauptverursachende bei Unfällen mit Personenschaden. Dabei fahren ältere Verkehrsteilnehmende häufig vorausschauend und vorsichtiger als ihre jüngeren Mitmenschen. Die Teilnahme am Verkehr, mit dem Auto mobil zu sein, ist für ältere Menschen essentiell und garantiert ihre Unabhängigkeit.

Infrastruktur für ältere Verkehrsteilnehmer ertüchtigen: Der TÜV-Verband setzt sich dafür ein, die Infrastruktur, die Verkehrsregelung und Mobilitätsangebote vermehrt auf ältere Menschen auszurichten.

¹¹ TÜV|Dekra Arge tp 21; Schleinitz, Rößger, Berthold, Forschungsbericht „Fahrkompetenz-Rückmeldefahrten für ältere Pkw-Fahrer“, 2020; sowie: Schleinitz, K., Pils, L. & Bräutigam, P. (2023). Weiterentwicklung und Erprobung einer Fahrkompetenz-Rückmeldefahrt für ältere Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer, 2023

¹² Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR), Forsa-Umfrage „Fahrkompetenz älterer Menschen“, 2024

Im Sinne der Verkehrssicherheit, aber auch der Barrierefreiheit profitieren alle davon. Ziel ist es, die Mobilität älterer Mitmenschen zu verbessern und so lange wie möglich zu erhalten, damit ältere Menschen in einer alternden Gesellschaft so lange es geht, in der Freizeit aktiv und, wenn sie möchten, weiter am Arbeitsleben teilnehmen können.

Im Sinne der Vision Zero müssen spezifische Bedürfnisse Älterer berücksichtigt werden, um eine sichere Mobilität für alle zu gewährleisten. Die Fähigkeit bis ins hohe Alter mobil zu sein, ist die Voraussetzung in einer alternden Gesellschaft weiter am Arbeitsleben und sozialen Aktivitäten teilzunehmen. Entscheidend hierfür ist, dass die Infrastruktur, die Verkehrsregelung und die Mobilitätsangebote entsprechend angepasst werden.

1. **Seniorenfreundliche Infrastruktur** erfordert ein umfassendes Verständnis für die Bedürfnisse älterer Menschen. Dazu gehören beispielsweise große, gut lesbare, reflektierende Schilder, genauso wie gut beleuchtete und sichtbare Fußübergänge, Kreisverkehre, gut erkennbare, schmale Fahrspuren und Fahrbahnschwellen, u.a. die den Verkehr verlangsamen und sicherer machen.
2. **Einsatz von Assistenzsystemen** in modernen Fahrzeugen kann das Fahren für ältere Menschen sicherer machen.
3. **Smart Traffic Solutions** Intelligente Verkehrssysteme können dabei helfen den Verkehr zu steuern und älteren Menschen durch adaptive Ampelschaltungen den Weg zu erleichtern.
4. **Schulungen und Informationskampagnen** sowie die Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings können älteren Menschen helfen, sich sicherer im Straßenverkehr zu bewegen.
5. **Verpflichtende Rückmeldefahrten einführen**: Durch Rückmeldefahrten können Verkehrsteilnehmende aller Altersklassen ihre Kenntnisse auffrischen und an neue Gegebenheiten anpassen. Dies trägt nicht nur zu ihrer eigenen Sicherheit bei, sondern auch zur Sicherheit aller anderen. Lebenslanges Lernen im Straßenverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil eines sicheren und reibungslosen Miteinanders auf den Straßen.

Der TÜV-Verband fordert zunächst freiwillige Rückmeldefahrten für ältere Verkehrsteilnehmenden anzubieten. Durch Anreize sollten ältere Kraftfahrende an einer Teilnahme bewegt werden. Durch eine freiwillige Rückmeldefahrt bei einem unabhängig tätigen Sachverständigen sollen ältere Fahrerinnen und Fahrer dazu angehalten werden, sich mit der eigenen Fahrkompetenz auseinanderzusetzen, diese realistisch einzuschätzen und gegebenenfalls eine Verhaltensänderung herbeizuführen.¹³ Anlasslose verpflichtende Fahreignungstests sind stigmatisierend und belastend. Sie erfordern erhebliche finanzielle und zeitliche Ressourcen für alle, ohne zielführend zu sein. Ab 75 Jahren sollten die Rückmeldefahrten regelmäßig und verpflichtend sein.

¹³ TÜV|Dekra Arge tp 21; Schleinitz, Röbger, Berthold, Forschungsbericht „Fahrkompetenz-Rückmeldefahrten für ältere Pkw-Fahrer“, 2020.

Vertiefende Hintergrundinfos zur abnehmenden Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr aus medizinischen und psychologischen Aspekten im Alter

Experten führen die Ursachen für Fahrfehler bei älteren Kraftfahrern vor allem auf abnehmende Leistungsfähigkeit infolge biologischer Alterungsprozesse und Erkrankungen zurück. Der Abbau von Fähigkeiten im Zuge des Alterungsprozesses ist ein physiologischer Vorgang, der nicht geradlinig und allgemeingültig verläuft. Beim biologischen Alterungsprozess, der jeden Menschen unabhängig von seinen Krankheiten betrifft, werden kognitive von physischen Defiziten unterschieden.

Ein Aspekt der physischen Veränderungen ist die nachlassende Beweglichkeit, die sich besonders in der eingeschränkten Rotationsfähigkeit des Nackens und Oberkörpers zeigt, was zu Problemen beim Abbiegen und an Kreuzungen führen kann. Kognitive Veränderungen betreffen vor allem die Verschlechterungen in der selektiven und geteilten Aufmerksamkeit, in der Geschwindigkeit bei der Informationsverarbeitung und damit einhergehende verlangsamte Reaktionszeiten sowie den erhöhten Zeitbedarf für das Ausführen von Mehrfach Tätigkeiten. Neben diesen alterstypischen Veränderungen treten im höheren Lebensalter zunehmend häufiger chronische Erkrankungen auf, wie beispielsweise Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes mellitus oder Erkrankungen des Muskel-Skelett-Systems, die bereits für sich allein negative Auswirkungen auf die sichere Fahrzeugführung entfalten können.

Von besonderer Bedeutung für die Verkehrssicherheit ist zudem eine intakte Wahrnehmung. Da über das Auge schätzungsweise 90 Prozent aller verkehrsrelevanten Informationen aufgenommen werden, ist eine Sehleistung von beidäugig in der Regel 70 Prozent für eine PKW-Fahrerlaubnis notwendig. Mit zunehmendem Alter verschlechtert sich die Sehfähigkeit. Ein 61-Jähriger verfügt über noch 74 Prozent und ein 80-Jähriger nur noch über 47 Prozent der Sehschärfe eines 20-Jährigen. Da sich die Störungen des Dämmerungssehens schleichend über viele Jahre entwickeln, werden sie von älteren Kraftfahrern häufig nicht bemerkt. Fachleute gehen davon aus, dass bei 22 Prozent der 60 bis 69-Jährigen und bei 34 Prozent der 70- und über 70-Jährigen die Beeinträchtigung des Dämmerungssehens so stark sind, dass nachts Kraftfahrzeuge allein aus diesem Grund nicht mehr sicher geführt werden können.

Neben der optischen ist auch die akustische Sensorik im Alter häufig reduziert. Da die Hörfähigkeit gegenüber der Sehfunktion von eher untergeordneter Bedeutung ist, wirkt sich eine Hörminderung vor allem in Kombination mit weiteren multisensorischen Defiziten (Sehvermögen, Gleichgewichtssinn, Altersschwindel) ungünstig auf die Verkehrssicherheit aus.

Neben alterstypischem Leistungsabbau und Beeinträchtigungen durch Erkrankungen können auch Medikamentenwirkungen die Fahrsicherheit dauerhaft herabsetzen. Der natürliche Alterungsprozess führt bei vielen Menschen dazu, dass sie regelmäßige Medikamente zu sich nehmen müssen. Medikamente können die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen. Der Arzneiverordnungsreport von 2017 weist aus, dass jeder Versicherte über 65 Jahre durchschnittlich 3,9 Tagesdosen verschiedener Arzneimittel (80+

Jahre sogar 4,6) zu sich nimmt und ältere Patienten besonders von unerwünschten Nebenwirkungen gefährdet sind.

Das gleichzeitige Vorliegen mehrerer Erkrankungen, eine sehr starke Leistungseinschränkung, Medikamentenwirkungen oder Kombinationseffekte können die Kompensationsmöglichkeiten ausschöpfen. Verbinden sich mit Erkrankungs- oder medikamentenbedingten Leistungseinschränkungen gleichzeitig Defizite in der Persönlichkeit des Kraftfahrers wie mangelnde Problemeinsicht oder unvernünftiges Umgehen mit ärztlichen Hinweisen und Ratschlägen, entsteht eine gefahrenträchtige Risikokonstellation für die Verkehrssicherheit. Dieses Bündel an Risikofaktoren erhöht die Wahrscheinlichkeit für eine Auffälligkeit im Straßenverkehr oder für eine Unfallbeteiligung, wobei solche Ereignisse unter Anwendung der Regelungsarchitektur im Fahreignungsrecht in die Anordnung einer Fahreignungsüberprüfung einmünden können.

**Autorin und Ansprechpartnerin****Fani Zaneta**

Referentin für Führerschein, Fahreignung und
Verkehrssicherheit

fani.zaneta@tuev-verband.de

+49 30 760095-480

Über den TÜV-Verband: Der Verband der TÜV e.V. vertritt die politischen und fachlichen Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Öffentlichkeit. Der Verband setzt sich für technische und digitale Sicherheit bei Produkten, Anlagen und Dienstleistungen durch unabhängige Prüfungen und qualifizierte Weiterbildung ein. Mit seinen Mitgliedern verfolgt der TÜV-Verband das Ziel, das hohe Niveau der technischen Sicherheit in unserer Gesellschaft zu wahren und Vertrauen für die digitale Welt zu schaffen.