

THEMENINFORMATION

Sollen verpflichtende Fahreignungsprüfungen für ältere Menschen eingeführt werden?

1. Begrifflichkeit

Was bedeutet »Fahreignungsprüfung«?

Eine »Fahreignungsprüfung« ist ein Verfahren, in dessen Rahmen festgestellt werden soll, ob eine Person die notwendigen Anforderungen erfüllt, um im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug sicher führen zu können. Anders als für die *Befähigung* zum Führen von Kraftfahrzeugen, die nach dem Besuch einer Fahrschule durch theoretische und praktische Fahrprüfung nachzuweisen ist, kommt es für die *Eignung* auf eine umfassende **Würdigung der Persönlichkeit** hinsichtlich aller Eigenschaften, Fähigkeiten und Verhaltensweisen an, die für die Beurteilung der **Verkehrsfährlichkeit** relevant sind. Wie genau und durch welche Stelle die Fahreignung überprüft wird, kann unterschiedlich ausgestaltet sein. So kann die Fahreignung etwa anhand eigener Angaben in einem Fragebogen oder auch durch eine umfassende medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) überprüft werden.

Was heißt »verpflichtend«?

»Verpflichtend« heißt, dass ein bestimmtes Handeln zwingend vorgeschrieben ist. Die Verpflichtung kann dabei an personen-, tätigkeits- oder ortsbezogene Voraussetzungen geknüpft sein. Unterricht ist für Schülerinnen und Schüler nicht freiwillig, sie müssen teilnehmen. Beim Motorradfahren gilt eine Helmpflicht. Verpflichtend war mitunter auch das Tragen einer Maske in Innenräumen während der Coronapandemie. Wird trotz einer Verpflichtung nicht gehandelt, ist damit meist eine Sanktion, also eine negative Konsequenz, verbunden.

Was meint »ältere Menschen«?

»Ältere Menschen« bilden als **heterogene Gruppe** einen Teil der Bevölkerung, der sich allein durch das Lebensalter von jüngeren Bevölkerungsgruppen unterscheidet. Feste Altersgrenzen wie für Kinder (0-13 Jahre) oder Jugendliche (14-18 Jahre), mit deren Erreichen bestimmte rechtliche Folgen wie Strafmündigkeit, Jugendschutz oder Volljährigkeit ausgelöst werden, bestehen für Seniorinnen und Senioren nicht. Vielmehr gibt es unterschiedliche Vorstellungen davon, wann Menschen „alt genug“ sind, um zu diesem Teil der Gesellschaft zu gehören, etwa ab einem Erreichen des 65. oder des 70. Lebensjahres.

Faktoren, die für eine Gruppenzugehörigkeit herangezogen werden können, sind tatsächlichen und rechtlichen Änderungen unterworfen. So ist die **Lebenserwartung** der Menschen in Deutschland seit Beginn der Aufzeichnungen (1871/1881) bis zu einem leichten Rückgang während der Coronapandemie immer weiter angestiegen. Frauen werden durchschnittlich 82,8 Jahre alt, Männer 78,1 Jahre. Die gesetzliche Grenze für den regelhaften **Eintritt ins Rentenalter** lag im Jahr 2011 noch bei 65 Jahren und wird bis zum Jahr 2031 schrittweise auf 67 Jahre ansteigen. Auch im politischen Sprachgebrauch wird mit Blick auf die unterschiedlichen Lebensumstände von Menschen höheren Alters eine konkretere Bestimmung von Altersgrenzen dieser Gruppe vermieden.

Was bedeutet »einführen«?

»Einführen« bedeutet, eine Entscheidung für eine neue Regelung oder die Änderung einer bereits vorhandenen Regelung zu treffen und diese zur Anwendung zu bringen.

2. Gegenwärtige Regelung

Bisher gibt es in Deutschland keine verpflichtenden Fahreignungsprüfungen für ältere Menschen, denen einmal eine Fahrerlaubnis zum Führen von Personenkraftwagen (Pkw) erteilt worden ist. Vielmehr wird vermutet, dass die gesundheitlichen Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr nach Ausstellung des Führerscheins weiterhin erfüllt sind. Ohne besondere Umstände ist auch ein Entzug der Fahrerlaubnis nicht vorgesehen.

Erstmalige Überprüfung der Fahreignung – Erwerb der Fahrerlaubnis

Die Voraussetzungen für die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr regelt § 2 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG): *„Wer auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, bedarf der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde. Die Fahrerlaubnis wird in bestimmten Klassen erteilt. Sie ist durch eine amtliche Bescheinigung (Führerschein) nachzuweisen.“* Für die **erstmalige Erteilung einer Fahrerlaubnis** kommt es nach § 2 Absatz 2 Satz 1 StVG neben der Befähigung auch auf das erforderliche Mindestalter an – ein Höchstalter gibt es jedoch nicht. Zudem ist maßgeblich, ob die jeweilige Person *„zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet ist“*. Geeignet ist nach § 2 Absatz 4 Satz 1 StVG, wer unter anderem *„die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt [...]“*. Ausgeschlossen wird die gesundheitliche Eignung etwa durch schwerwiegende Erkrankungen oder psychische Störungen, Bewegungseinschränkungen, Alkoholabhängigkeit oder Betäubungsmittelkonsum. Genauere Regelungen zu derartigen Ausschlussgründen und deren Feststellung treffen die §§ 11 bis 14 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV). Danach darf die Fahrerlaubnisbehörde **Nachforschungen nur bei konkreten Bedenken** an der Eignung einer Person anstellen und die Vorlage medizinischer Gutachten anordnen. Eine solche Überprüfung ist aber kein regulärer Teil des Verfahrens, wenn eine Fahrerlaubnis für die Klasse A (Krafträder) oder B (Pkw) beantragt wird – dabei ist lediglich ein Sehtest vorzulegen.

Spätere Überprüfungen der Fahrtauglichkeit – Entzug der Fahrerlaubnis

Auch eine spätere Überprüfung der Fahreignung von Inhabern einer Fahrerlaubnis für die Klassen A oder B kann nur aus konkretem Anlass erfolgen. Nach § 3 Absatz 1 StVG hat die Fahrerlaubnisbehörde dann die Fahrerlaubnis zu entziehen, *„wenn sich jemand als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist“*. Dafür braucht es erwiesene Tatsachen – **ein hohes Alter allein rechtfertigt keinen Führerscheinentzug**. Behandelnde Mediziner können älteren Menschen zwar empfehlen, auf das Autofahren zu verzichten – Mitteilungen an die Verkehrsbehörden über körperliche Beeinträchtigungen oder die Einnahme schwerer Medikamente kommen aufgrund der ärztlichen Schweigepflicht jedoch nur in absoluten Ausnahmefällen in Betracht. Kenntnis erlangt die Behörde so regelmäßig durch Mitteilungen der Polizei infolge schwerer Verkehrsverstöße, Drogenmissbrauchs, Verwirrtheit bei Kontrollen, nach Unfällen oder Verkehrsstraftaten – um Gewissheit zu erlangen, kann die Behörde dann eine MPU anordnen. Ohne einen derartigen Anlass sind regelmäßige Fahreignungsprüfungen, ab dem 50. Lebensjahr und danach alle fünf Jahre, lediglich für Personen vorgesehen, die im Straßenverkehr große Transportfahrzeuge der Klassen C (Lkw) oder D (Busse) steuern.

Regelmäßige Fahreignungsprüfung – Rechtslage in anderen EU-Mitgliedsstaaten

Die meisten EU-Mitgliedsstaaten prüfen die Fahreignung älterer Menschen ab dem 60., 65. oder 70. Lebensjahr in kürzer werdenden Intervallen. Frühere Checks sind in Portugal (ab 50) oder Litauen (ab 55) vorgesehen, spätere in den Niederlanden (ab 75). Wie Deutschland verzichten etwa Belgien, Frankreich, Österreich und Polen auf regelmäßige Pflichtprüfungen.

3. Aktualität der Streitfrage

Immer wieder berichten lokale Medien über ältere Menschen, die aufgrund einer Verwechslung von Gas- und Bremspedal statt auf dem Parkplatz vor einem Geschäft in dessen Schaufenster zum Stehen kommen. Der demografische Wandel hat eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern in den Fokus gerückt, deren Fahreignung durch die jüngere Bevölkerung zunehmend in Zweifel gezogen wird. Zugleich verändern neue Formen der Mobilität, die angesichts des Klimawandels erforderlich und durch die Digitalisierung ermöglicht werden, das Straßenbild und die Anforderungen gerade für ältere Verkehrsteilnehmer. Wer im Sinne aktueller EU-Initiativen neue Regeln für diese Gruppe fordert, muss die Auswirkungen parallel ablaufender Transformationsprozesse auf den Straßenverkehr berücksichtigen.

Auswirkungen des demografischen Wandels auf den Straßenverkehr

Die angestiegene Lebenserwartung und damit verbundene Alterung der Bevölkerung haben auch den **Anteil älterer Menschen unter den Verkehrsteilnehmern** stark anwachsen lassen. Während im Jahr 1991 zwölf Millionen Menschen über 65 Jahren in Deutschland lebten, waren es 2021 schon 18,4 Millionen und damit 22 % der Gesamtbevölkerung. Die Zahl der über 85-Jährigen hat sich im gleichen Zeitraum auf 2,6 Millionen mehr als verdoppelt. Dabei halten ein erhöhtes Renteneintrittsalter, vielfältige Angebote für „Best Ager“ und eine bessere medizinische Versorgung ältere Menschen länger mobil. Zugleich hat die erste Generation das Seniorenalter erreicht, in der Männer und (!) Frauen aus allen Einkommenschichten seit frühem Erwachsenenalter mit dem Auto unterwegs sind und sich diese Annehmlichkeit erhalten wollen. Mehr als 77 % der Haushalte, in denen Menschen von 65 bis 79 Jahren (mit Rente bzw. Pension) die Haupteinkommenspersonen sind, verfügen über mindestens ein Auto. Unter den über 80-Jährigen sind es immerhin noch 65,2 %. 12,2 Millionen Menschen über 65 Jahren verfügten im Jahr 2023 über einen Kfz-Führerschein.

Die gewachsene Gruppe von Menschen, die trotz höheren Lebensalters weiter am Straßenverkehr teilnehmen, erregt **öffentliche Besorgnis**. Nach einer Statista-Umfrage für den MDR aus dem Jahr 2023 sehen 48 % der Befragten in älteren Verkehrsteilnehmern eine Gefahr, in den Altersgruppen zeigen sich aber Unterschiede. Anders als die Jüngeren (U30: 84 % – 30-49: 65 %) stimmen der These nur 21 % der über 65-Jährigen zu. 75 % der Befragten befrurworten regelmäßige Gesundheitschecks, unter den über 65-Jährigen sind es nur 61 %.

Veränderungen von Straßenverkehr und Straßenraum – neue Mobilitätsangebote

Seit Beginn der 2010er-Jahre sind die Fortbewegungsmöglichkeiten angewachsen und attraktive **Mobilitätslösungen** vielfältiger geworden, auch aufgrund der im Straßenraum bereitgestellten Mietfahrzeuge privater Unternehmen. Während sich vorwiegend ältere Menschen an achtlos abgestellte E-Scooter auf Gehwegen stören, erfreuen sich unter 30-Jährige am breiten Angebot. Carsharing-Fahrzeuge haben in Städten die Abhängigkeit vom eigenen Auto reduziert. Taxisäulen sind Ladesäulen für E-Autos gewichen, zugleich kommen erste Fahrzeuge in den Verkehr, die ferngesteuert oder vollständig automatisiert betrieben werden. Angesichts dieser Entwicklungen überrascht, dass in Deutschland die Zahl zugelassener Pkw weiter steigt – im Jahr 2023 auf 48,76 Millionen, den höchsten Wert aller Zeiten.

Stärker als zuvor wird die **Gestaltung des Straßenraumes** an den Bedürfnissen von Menschen ohne Auto ausgerichtet. Stellplätze fallen weg oder werden zu Anwohnerparkflächen. Breitere Radwege verengen bisherige Hauptverkehrsachsen. Mitunter gelten Vorrechte für Fahrräder auf somit verkehrsberuhigten Straßen, andere werden dem motorisierten Individualverkehr gänzlich entzogen. Die alltägliche Nutzung des eigenen Autos hat im beengten Verkehrsraum größerer Städte an Attraktivität eingebüßt und an Komplexität zugenommen.

Zugunsten des Klimaschutzes ist eine **Senkung der Verkehrsemissionen** erforderlich, die politisch insbesondere mit einer Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erreicht werden soll. Viele Menschen profitieren etwa vom neuen bundesweiten Monatsabo für 49 €, dessen dauerhafte Finanzierung allerdings nicht gesichert ist. Das Deutschlandticket zeigt zudem: Derzeit liegt der Fokus auf einer Erhöhung der Beförderungszahlen zulasten des motorisierten Individualverkehrs und weniger auf qualitativem und quantitativem Ausbau des ÖPNV-Angebots für alle Bevölkerungsgruppen. Im städtischen Berufsverkehr sind Busse und Bahnen trotz hoher Taktung voll besetzt – außerhalb der Ballungsgebiete hat auch das Deutschlandticket keine neuen Verbindungen geschaffen. Ältere Menschen, die mit Seniorenabos auch vorher schon vergünstigt unterwegs waren, sind auf Sitzplätze und Abstellmöglichkeiten für Rollatoren, auf eine Anbindung des ländlichen Raumes und kurze Wege zur nächsten seniorengerecht ausgebauten Haltestelle angewiesen. Zugleich entstehen für sie neue Barrieren, etwa durch eine Umstellung auf ausschließlichen Online-Ticketverkauf.

Aktuelle Vorschläge aus Brüssel – Widerstand aus Deutschland

Im März 2023 hat die Debatte um eine Einführung verpflichtender Fahreignungsprüfungen durch eine Initiative der EU-Kommission einen neuen Impuls erhalten. Nach einem Entwurf zur **Reform der europäischen Führerscheintrichtlinie** sollen die Gültigkeitsdauer für Führerscheine der Klasse B befristet und Gesundheitschecks ab 70 Jahren eingeführt werden. EU-Länder, die wie Deutschland noch keine Fahreignungsprüfungen vorsehen, müssten bei einer Verabschiedung der Richtlinie nachziehen und die Befristungen in nationale Gesetze übernehmen. Wie genau das Prüfungsverfahren zur Wiedererteilung der Fahrerlaubnis dabei aussehen würde, könnten die Mitgliedsstaaten selbst entscheiden. Noch weitreichender als der Kommissionsentwurf sind die im September 2023 vorgelegten Änderungsvorschläge der Verkehrsausschussvorsitzenden des Europäischen Parlaments Karima Delli (Grüne). Danach soll schon ab 60 Jahren die Geltung der Fahrerlaubnis auf sieben Jahre beschränkt werden, ab 70 Jahren auf 5 Jahre und ab 80 Jahren auf nur noch 2 Jahre.

Eine Umsetzung ist auch angesichts der **deutschen Reaktion** ungewiss: Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) wies die Vorschläge aus dem Verkehrsausschuss als „empörend“ zurück und kündigte unter Verweis auf eine zweifelhafte Wirkung von Fahreignungsprüfungen und die Bedeutung der Teilhabe älterer Menschen an, dass Deutschland einer solchen Richtlinie nicht zustimmen werde. Ähnlich reagierten auch andere relevante Institutionen aus dem Verkehrsbereich: So setzt der **Deutsche Verkehrssicherheitsrat** auf Aufklärung und Sensibilisierung und will über andere Maßnahmen erst nachdenken, wenn die Verkehrssicherheit so nicht erhöht werden kann. Auch der **ADAC** betont die Freiwilligkeit und verweist auf ein Risiko von Fehleinschätzungen und einen damit verbundenen irrtümlichen Entzug der Fahrerlaubnis. Die Automobilclubs bieten – ähnlich wie TÜV und DEKRA – allerdings selbst Fahrsicherheitstrainings und -beratung an. Einzig die **Versicherungen**, die schon jetzt bei älteren Versicherungsnehmern Beiträge pauschal erhöhen, plädieren für eine verpflichtende Rückmeldefahrt mit Fahrprofis, allerdings ohne Ergebnisinfo an die Behörden.

Anreize zur freiwilligen Abgabe des Führerscheins in immer mehr Kommunen

In Ermangelung eines einheitlichen Regelverfahrens schaffen Länder und Kommunen zunehmend Anreize für einen Verzicht auf die Fahrerlaubnis. In vielen Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg etwa wird die Rückgabe mit einem einmalig kostenlosen ÖPNV-Jahresabo belohnt, ähnliche Aktionen gibt es in Hannover oder in Bonn. Seit zehn Jahren steigt die Zahl der Verzichtserklärungen in Deutschland kontinuierlich an – im Jahr 2022 haben fast 40.000 Menschen freiwillig ihren Führerschein bei den Behörden abgegeben.

4. Relevanz der Streitfrage

Die Relevanz der Streitfrage ergibt sich aus der Betroffenheit von Leib und Leben der Menschen aus allen Altersgruppen, die als Verkehrsteilnehmer mit oder ohne Auto potenziell auch Unfallbeteiligte sind. Eingegriffen wird zu ihren Gunsten lediglich in die Rechte älterer Menschen, für die verpflichtende Fahreignungsprüfungen zu einem Entzug der Fahrerlaubnis führen und den individuellen Bewegungsradius einschränken können. In Rede stehen damit **bedeutende Rechtsgüter**. Zugleich gibt es eine **große Zahl Betroffener**, schließlich sind die meisten Menschen täglich im Straßenverkehr unterwegs.

Ältere Menschen als Unfallbeteiligte – Entwicklung der Verkehrssicherheit

Ältere Menschen sind gemessen an ihrem Anteil an der Bevölkerung nicht überproportional am **Unfallgeschehen** beteiligt. So waren laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2021 66.812 Menschen über 65 Jahren in Unfälle mit Personenschäden verwickelt. Während damit nur 14,5 % aller Unfallbeteiligter zur Generation 65+ gehörten, lag der Anteil dieser Altersgruppe an der Bevölkerung bei 22,1 %. Auffälligkeiten bestehen aber bei der **Unfallverursachung**: In den allermeisten Fällen tragen an einem Verkehrsunfall beteiligte ältere Menschen die Hauptschuld. 68,2 % der über 65-Jährigen sind als Verursacher an Unfällen beteiligt. Bei den über 75-Jährigen sind es sogar 75,9 %. Auffällig sind auch die **Unfallursachen**: Unfälle älterer Menschen resultieren laut DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2021 zumeist aus einer Missachtung der Vorfahrt, aus Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein- oder Anfahren. Geschwindigkeitsverstöße oder Alkoholkonsum spielen dagegen kaum eine Rolle. Während die **Sicherheit im Straßenverkehr** generell zunimmt, profitiert die Generation 65+ davon nicht. Ältere Menschen erleiden im Straßenverkehr schwerere Verletzungen und verunglücken häufiger. Dabei steigt ihr Anteil unter den Pkw-Verunglückten: Waren 1991 noch 4,7 % der durch Verkehrsunfälle Verletzten oder Getöteten über 65, waren es im Jahr 2021 bereits 11,4 %. Der Anteil unter 35-Jähriger ist dagegen stark gesunken. Die Gesamtzahl der Pkw-Verunglückten ging im gleichen Zeitraum von 320.390 auf 162.615 Menschen zurück. Dies zeigt sich in fast allen Altersgruppen, einzig bei den über 65-Jährigen sind die Zahlen angestiegen. Unter den Todesopfern betrug ihr Anteil im Jahr 2021 sogar 33,9 %.

Mobilitätsbedürfnis und Teilhabe älterer Menschen am gesellschaftlichen Leben

Für die meisten älteren Menschen ist es enorm wichtig, weiterhin mit dem eigenen Auto am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Wer nicht mehr „gut zu Fuß“ ist, kann sich auf diese Weise **Selbstständigkeit und Flexibilität** erhalten. Gerade im ländlichen Raum fehlen Alternativen, um Einkäufe und Arztbesuche zu erledigen, soziale Kontakte aufrecht zu erhalten und dabei von fremder oder familiärer Hilfe unabhängig zu bleiben. Statt kurzer Tour auf bekannter Strecke wären künftig allein aufgrund des Lebensalters regelmäßige Prüfungen in ungewohntem Umfeld erforderlich, und lediglich ältere Menschen dazu gezwungen, ihre körperliche Eignung nachzuweisen. Schlechte Tagesform, ungewohnter Druck aufgrund der drohenden Folgen oder eine tatsächlich nachgelassene Fitness hätten zur Folge, dass sie auf ein weiteres **Element der zurückliegenden Lebensphase** endgültig verzichten müssten.

Wie lange und unter welchen Bedingungen ältere Menschen am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, wirkt sich aus auf den Zusammenhalt in unserer immer älter werdenden Gesellschaft. Soll die Fahreignung allein aufgrund des Alters regelmäßig überprüft werden, obwohl sie selbst bei der erstmaligen Erteilung der Fahrerlaubnis nur bei Zweifeln nachzuweisen ist? Wie berücksichtigen wir Bedürfnisse und Besonderheiten älterer Menschen bei der Transformation des Mobilitätssektors? Wie sichern wir ihre Teilhabe ohne Einbußen an der Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmer? All diese Fragen kann eine Debatte klären.

5. Argumente Pro & Contra (Beispiele)

Pro	Contra
Wer den Führerschein für die Klasse B einmal erworben hat, wird ohne Unfall oder Straftat auch im Alter nicht mehr überprüft. Großer Schaden kann aber nicht nur am Steuer eines Lkws oder Busses, sondern auch mit dem Pkw verursacht werden. Auch diesbezüglich sollte die Fahreignung regelmäßig geprüft werden.	Derzeit wird danach unterschieden, wie sehr es wegen der mit dem eigenen Fahrzeug verbundenen Gefahren auf die individuelle Fahreignung ankommt. Wer Personen befördert oder große Lkws steuert, muss höhere Anforderungen erfüllen. Wer Auto fährt, ohne dass etwas passiert, muss nicht überprüft werden.
Im Alter lassen körperliche Leistungsfähigkeit, Belastbarkeit und Reaktionsvermögen nach. Meist müssen zudem Medikamente eingenommen werden. In unterschiedlicher Weise sind davon die allermeisten älteren Menschen betroffen, was die Sicherheit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt. Nur wer trotz hohen Lebensalters nachweislich sicher fahren kann, sollte seinen Führerschein behalten.	Die physische und kognitive Fitness von Menschen hängt nicht allein vom Lebensalter ab, sondern auch von Alltag, Wohnsituation, sozialem Umfeld und natürlich auch von etwaigen Erkrankungen. Genauso ist die Fahreignung eine Frage der individuellen Verfassung. Trotz ihrer Unterschiedlichkeit würde die entmündigende Prüfungspflicht für alle älteren Menschen gelten. Das wäre diskriminierend.
Die Zahl älterer Menschen im Straßenverkehr und der durch sie verursachten Unfälle nimmt zu. Typische Ursachen sind die Missachtung der Vorfahrt sowie Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren, etwa aufgrund einer Verwechslung der Pedale. Sind über 65-jährige Pkw-Fahrer in einen Unfall verwickelt, tragen sie in mehr als zwei Drittel der Fälle (68,2 %) die Hauptschuld, bei über 75-jährigen sind es sogar über drei Viertel (75,9 %).	Die meisten Unfälle werden weiterhin durch Fahranfänger verursacht. Hohe Geschwindigkeiten und riskante Fahrmanöver junger Menschen ohne Fahrerfahrung haben zur Folge, dass es oft nicht bei Sachschäden bleibt. Gefahren entstehen zudem durch Alkohol- oder Cannabiskonsum. Ältere Menschen haben demgegenüber viel Erfahrung und Routine. Körperliche Einschränkungen können sie durch angepasstes Fahrverhalten ausgleichen.
Aufgrund der höheren Verletzungsanfälligkeit haben Unfälle im Straßenverkehr für ältere Menschen schwerwiegendere Folgen als für andere Unfallbeteiligte. Wenn weniger ältere Menschen das Auto nutzen, dient das nicht nur dem Schutz anderer Verkehrsteilnehmer, sondern auch ihrem eigenen Schutz.	Die Teilnahme am Straßenverkehr ist niemals frei von Gefahren. Im Auto besteht dabei sogar ein besserer Schutz als auf dem Rad. Über die eigene Gefährdung sollten ältere Menschen aber – genau wie alle anderen – selbst entscheiden dürfen. Ziel muss es sein, den Straßenverkehr insgesamt sicherer zu gestalten.
Regelmäßige Fahreignungsprüfungen sind geeignet, um die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit zu beurteilen und auf einen gesundheitlichen Abbau rechtzeitig zu reagieren. Die Verpflichtung kann sicherstellen, dass alle älteren Menschen, die weiterhin mit dem Auto am Straßenverkehr teilnehmen wollen, hierzu im Zeitraum bis zum Ablauf ihrer Fahrerlaubnis auch tatsächlich in der Lage sind.	Die körperliche Verfassung ändert sich fortlaufend. Prüfungen im Mehrjahresrhythmus können die individuelle Fahreignung nicht sicher vorhersagen. So kann eine bestandene Prüfung zu falscher Selbstgewissheit führen: Statt bei einer Verschlechterung der eigenen Fähigkeiten freiwillig auf den gerade für mehrere Jahre verlängerten Führerschein zu verzichten, wird dieser dann weiter genutzt.

Das Verfahren kann so gestaltet werden, dass eine umfassende ärztliche Beurteilung möglich ist. Spezialisierte Amtsmediziner können auch durch kurze Untersuchungen Erkenntnisse gewinnen, sodass eine korrekte Entscheidung getroffen werden kann. Die Kosten tragen diejenigen, die weiterhin Auto fahren wollen.	Ein Prüfungsverfahren, dem sich alle älteren Menschen unterziehen müssen, ist ungeeignet. Medizinische Untersuchungen wären dann entweder viel zu ungenau und tagesformabhängig oder langwierig und für Rentenempfänger zu teuer. So würden viele ihre Fahrerlaubnis verlieren, die gar nicht fahruntauglich sind.
Die komplizierten Regeln des Straßenverkehrs ändern sich fortlaufend, etwa aufgrund neuer Konzepte wie Schnellbus- und Fahrradspuren, Carsharing, E-Scootern und künftig autonomen Fahrzeugen. Regelprüfungen können erfordern, dass auch ältere Menschen ihr Wissen aktualisieren und Änderungen nachvollziehen.	Neue Regeln betreffen selten Grundlagen des Straßenverkehrs. Ältere Menschen sind meist mit eigenen Autos unterwegs und kennen die für sie wichtigen Regelungen schon lange. Auch junge Menschen informieren sich nicht über alle Veränderungen, für deren Kommunikation ohnehin der Gesetzgeber zuständig ist.
Wenn ältere Menschen ihren Führerschein abgeben, werden sie auf den ÖPNV umsteigen, um ihre Mobilität zu erhalten. Eine größere Nachfrage erhöht mittelfristig die Attraktivität und die Abdeckung öffentlicher Verkehrsmittel, wovon alle profitieren würden. Wenn mehr Menschen mit Bus und Bahn unterwegs sind, hilft das außerdem auch dem Klima.	Ältere Menschen wohnen selten mitten in der Stadt, wo der ÖPNV gut ausgebaut ist. Für Einkäufe, Arztbesuche und die Pflege sozialer Kontakte sind sie häufig auf ein Auto angewiesen. Der klimafreundliche ÖPNV-Ausbau darf nicht mit dem Mobilitätsverlust älterer Menschen erzwungen werden, die bisweilen auf teure Taxifahrten angewiesen wären.
Nur verpflichtende Checks stellen sicher, dass ältere Menschen ihre Fahreignung regelmäßig prüfen lassen und erforderliche Konsequenzen ziehen. Bei einer Feststellung körperlicher Defizite müssen sie sich nicht selbst für einen Verzicht entscheiden, sondern sind gezwungen, den Führerschein tatsächlich abzugeben.	Eine Verpflichtung ist nicht erforderlich. Älteren Menschen mit gesundheitlichen Problemen sind meist in ärztlicher Behandlung und besprechen Veränderungen ihres Zustandes. Sie können darauf mit Trainings- und Kontrollfahrten bei einer Fahrschule reagieren. Viele entscheiden sich dann freiwillig für einen Verzicht.
Eine staatliche Regelung, die nach erfolgloser Eignungsüberprüfung den Entzug der Fahrerlaubnis zur Folge hat, entlastet Familien. Derzeit müssen Angehörige selbst tätig werden und Eltern oder Großeltern von einer notwendigen Abgabe des Führerscheins überzeugen. Dies führt zu innerfamiliären Konflikten.	Schon jetzt geben ältere Menschen nach familiärer Beratung den Führerschein ab oder verzichten auf die Nutzung ihres Autos. Angehörige kennen ihre Eltern oder Großeltern am besten. Mit fürsorglicher Ansprache können sie früher und effektiver eingreifen als der Staat mit einer Prüfung im Mehrjahresrhythmus.
Eine verpflichtende Überprüfung der Fahrtauglichkeit stellt einen nur geringen Eingriff in die Rechte älterer Menschen dar. Selbst wenn sie ihren Führerschein abgeben müssen, wäre das gerechtfertigt, da der Sicherheit im Straßenverkehr und dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer ein höheres Gewicht zukommt als dem Bedürfnis, weiterhin das Auto nutzen zu dürfen.	Ältere Menschen werden durch regelmäßige Prüfungen in ihrer Freiheit eingeschränkt. Wer eine Prüfung nicht absolviert oder durchfällt, darf nicht mehr Auto fahren und wird so aus dem gesellschaftlichen Leben verdrängt. Im Straßenverkehr besteht immer ein Unfallrisiko, was jeder freiwillig eingeht. Der Erhalt der Mobilität und der Teilhabe älterer Menschen ist daher höher zu gewichten.

6. Weiterführende Hinweise

Allgemeine Informationen

- Fahreignung von Senioren – Wikipedia.
https://de.wikipedia.org/wiki/Fahreignung_von_Senioren
- Informationen zu älteren Menschen im Straßenverkehr – Deutscher Verkehrssicherheitsrat.
<https://www.dvr.de/themen/aeltere-menschen>
- Senioren am Steuer – Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC).
<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/aeltere-autofahrer/senioren/>

Berichterstattung und journalistische Artikel

- Autofahren Ü70: Selbsteinschätzung oder Test?, ZDF, 18.06.2023.
<https://www.zdf.de/nachrichten/politik/fuehrerschein-reform-eu-senioren-100.html>
- Fahrtauglichkeits-Prüfung Ü70 bald Pflicht?, Autozeitung, 04.05.2023.
<https://www.autozeitung.de/pflicht-fahrttest-senioren-181552>
- Müssen Senioren künftig ihre Fahrtauglichkeit prüfen lassen?, SWR, 18.03.2023.
<https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/fuehrerschein-fahrtauglichkeit-senioren-eu-regelung-pruefung-ab-70-100.html>
- Unfälle von Senioren – weniger, aber schwerer, tagesschau.de, 02.03.2023.
<https://www.tagesschau.de/inland/verkehrsunfaelle-senioren-101.html>
- MDR fragt: Autofahren im hohen Alter - unverantwortlich oder unverzichtbar?, 26.01.2023.
<https://www.mdr.de/nachrichten/deutschland/gesellschaft/umfrage-autofahren-senioren-100.html>
- Wie sicher fahren Senioren?, 45min, NRD, 12.09.2022.
<https://www.ardmediathek.de/video/45-min/wie-sicher-fahren-senioren-ndr/Y3JpZDovL25kci5kZS83YmIyOTU4MS1iMDgzLTQ1OTMtYmM0MC1hZThkMmU5OWQ1Y2M>

Rechtlicher Rahmen, Gesetzesänderungen und -Initiativen, Rechtsprechung

- Vorschlag der EU-Kommission zur Änderung der Führerscheinrichtlinie.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_1145
https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/COM_2023_127.pdf (Englischer Originaltext).
- Straßenverkehrsgesetz (StVG) – Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV).
<https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/> – https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/

Studien, Forschungsprojekte und wissenschaftliche Publikationen

- Unfälle von Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr 2021, Statistisches Bundesamt, 2023.
<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-senioren-5462409217004.html>
<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-jahr-2080700217004.html>
- DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2021 – Mobilität im Alter.
<https://www.dekra-roadsafety.com/de/archiv/>

Positionen

- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), 26.09.2023.
<https://www.adac.de/news/rentner-fahrtauglichkeit-fuehrerschein/>
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Beschluss vom 22.05.2019.
<https://www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse/verkehrssicherheitsarbeit-fuer-aeltere-in-zeiten-des-demographischen-wandels>

Letzter Zugriff bei allen Quellen: Oktober 2023

7. Verwandte Streitfragen

- Sollen für größere Autos höhere Parkgebühren vorgeschrieben werden?
- Soll der öffentliche Busverkehr in unserer [Stadt/Region] zum nächstmöglichen Zeitpunkt auf Elektrobetrieb umgestellt werden?
- Soll in Deutschland ein generelles Tempolimit auf Autobahnen eingeführt werden?
- Sollen in Großstädten als Neuwagen nur noch Elektroautos zugelassen werden?
- Soll eine Helmpflicht für Radfahrer im Straßenverkehr eingeführt werden?
- Sollen in Großstädten bei Feinstaub-Alarm Fahrverbote verhängt werden?
- Soll die Anzahl der Pkw pro Privathaushalt auf ein Fahrzeug begrenzt werden?
- Sollen in Deutschland Gigaliner für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen werden?
- Soll in Deutschland eine PKW-Maut eingeführt werden?
- Sollen Busse und Bahnen im ÖPNV für Schüler kostenfrei sein?
- Soll in Deutschland eine Kennzeichnungspflicht für Fahranfänger eingeführt werden?
- Sollen regelmäßige Erste Hilfe-Kurse in der Schule ab Klasse 8 verpflichtend sein?

8. Hinweise für Lehrkräfte



Das Thema eignet sich gut, um das Klären der Ausgangslage einer Debatte zu üben. Im Rahmen der Übungen *Fragenstafette* und *Fragennetz* können Fragen für eine gezielte Recherche formuliert und die Voraussetzungen eines Themas umrissen werden.

- Debattieren unterrichten I, 8. Auflage 2021, Kapitel 5, S. 65 ff.



Dass Fahreignungsprüfungen ganz unterschiedlich ausgestaltet werden könnten, kann im Rahmen der Übung *Vorschlagsraum* sichtbar gemacht werden. Dabei sind Vorschläge zu entwickeln, die sich in ihrer Reichweite und Eingriffstiefe unterscheiden.

- Debattieren unterrichten II, 1. Auflage 2022, Kapitel 3, S. 54 f.