

**„Sollten regelmäßige Fahrtauglichkeitsprüfungen für Inhaber einer
Fahrerlaubnis unabhängig von Führerscheinklassen verpflichtend
geregelt werden?“**

Diplomarbeit

**an der Hochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege (FH), Fortbildungszentrum
des Freistaates Sachsen
Fachbereich Rechtspflege**

vorgelegt von Maria Schreiber
aus Plauen

Meißen, 02.06.2022

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	IV
Gender-Disclaimer.....	V
1. Einleitung.....	1
2. Die Fahrtauglichkeit als Voraussetzung für die Fahrerlaubniserteilung.....	3
2.1 Eignung.....	3
2.2 Befähigung.....	6
3. Gegenwärtige Regelungen und ihre Hintergründe.....	7
3.1 Geltungsdauer der Fahrerlaubnis.....	7
3.2 Verlängerung der Fahrerlaubnis.....	10
3.3 Fahrerlaubnisentzug.....	11
3.3.1 Strafrecht.....	11
3.3.2 Verwaltungsrecht.....	12
4. Kritische Betrachtung der Eignungskontrolle für befristete Fahrerlaubnisse.....	15
5. Ergebnisse von Studien.....	19
5.1 Überblick.....	19
5.2 Studie von Fastenmeier/Gstalter.....	20
5.2.1 Fahreignungsprüfungen auf globaler Ebene.....	20
5.2.2 Darstellung verschiedener Untersuchungsmöglichkeiten.....	21
5.2.3 Ergebnisse.....	24
5.3 Studie von Weller/Schlag/Rößger/Butterwegge/Gehlert.....	25
5.4 Zusammenfassung der Ergebnisse.....	27

6. Umsetzbarkeit der verpflichtenden, regelmäßigen	
Fahrtauglichkeitsprüfung.....	28
7. Darstellung verschiedener Meinungen.....	29
7.1 Damalige Meinung des Staatssekretärs	
des Bundesverkehrsministeriums.....	29
7.2 Deutscher Verkehrsgerichtstag.....	31
7.3 ADAC.....	33
7.4 Konferenz „Ageing and Safe Mobility“.....	34
8. Zusammenfassung.....	36
9. Eigene Meinung.....	38
Literaturverzeichnis.....	VI
Eidesstattliche Versicherung.....	X

Abkürzungsverzeichnis

Verwendet wurden neben den hier aufgeführten Abkürzungen die üblichen Abkürzungen nach Kirchner, Abkürzungsverzeichnis der Rechtssprache, 9. Auflage, 2018.

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
EG	Europäische Gemeinschaft
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
f.	folgend
ff.	fortfolgend
GG	Grundgesetz
i.d.F.	in der Fassung
i.V.m.	in Verbindung mit
LKW	Lastkraftwagen
Rn.	Randnummer

S.	Satz
StGB	Strafgesetzbuch
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
VkBl.	Verkehrsblatt

Gender-Disclaimer:

Das in dieser Arbeit gewählte generische Maskulinum bezieht sich zugleich auf die männliche, die weibliche und andere Geschlechteridentitäten. Zur besseren Lesbarkeit wird auf die Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Alle Geschlechteridentitäten werden ausdrücklich umfasst, soweit die Aussagen dies erfordern.

1. Einleitung

Im Jahr 2021 waren 42,8 Millionen Deutsche im Besitz einer Fahrerlaubnis¹, was bei einer Bevölkerungszahl von 83,2 Millionen Menschen etwas mehr als der Hälfte entspricht.² Diese hohe Zahl ist nicht verwunderlich, denn einen Führerschein zu haben bietet viele Vorteile. Sei es die Unabhängigkeit vom öffentlichen Personennahverkehr, bessere Jobchancen, ein höheres Maß an Selbstständigkeit oder einfach die Freiheit, die eine Fahrerlaubnis mit sich bringt. Sobald man diese Freiheit erst einmal erlangt hat, möchte man sie nicht so schnell wieder verlieren.

Sofern sich der Inhaber der Fahrerlaubnis jedoch keine schwerwiegenden Fehlpässe erlaubt, behält er nach der aktuellen Gesetzeslage seinen Führerschein meist ein Leben lang. Problematisch hierbei ist jedoch, dass die umfassende Überprüfung der Fahrtauglichkeit innerhalb dieses langen Zeitraumes nur am Tag der Führerscheinprüfung stattfindet.³

In Anbetracht dessen, dass der heutige Straßenverkehr aus zahlreichen tonnenschweren Metallkolossen besteht, welche mit teilweise sehr hohen Geschwindigkeiten fortbewegt werden, erscheint diese Regelung fragwürdig. Allein im Jahr 2020 kam es zu rund 2,25 Millionen Straßenverkehrsunfällen⁴, wobei insgesamt etwa 327.500 Menschen verletzt wurden⁵ und 2719 davon starben⁶.

1 Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg: Fahrerlaubnisbestand im ZFER 2021; keine Angabe des Tages der Veröffentlichung.

2 Statistisches Bundesamt (Destatis): Bevölkerungsstand: Amtliche Einwohnerzahl Deutschlands 2021; keine Angabe des Tages der Veröffentlichung.

3 Sofern es sich um eine unbefristete Fahrerlaubnis handelt.

4 Statistisches Bundesamt (Destatis): Straßenverkehrsunfälle nach Unfallkategorie, Ortslage; Veröffentlichung am 07.07.2021.

5 Statistisches Bundesamt (Destatis): Verletzte bei Verkehrsunfällen; Veröffentlichung am 07.07.2021.

6 Statistisches Bundesamt (Destatis): Getötete nach Alter und je 1 Millionen Einwohner; Veröffentlichung am 24.03.2022.

Das Fehlverhalten der Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden war laut Unfallstatistik zumeist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

1. Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren
2. Nichtbeachten der Vorfahrt
3. Ungenügender Abstand
4. Nicht angepasste Geschwindigkeit.⁷

All diese Fehler würden einen Fahrerlaubnisbewerber bereits vom Bestehen der theoretischen Prüfung abhalten. Schließlich hat er dort ausreichende Kenntnisse der für das Führen von Kraftfahrzeugen maßgebenden gesetzlichen Vorschriften, der umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise und der Verhaltensweisen zur Gefahrenabwehr nachzuweisen (§ 16 Abs. 1 Nr. 1 und 2 FeV).

Es stellt sich daher die Frage, ob die Verkehrssicherheit durch die Einführung einer regelmäßigen Fahrtauglichkeitsprüfung erhöht werden könnte.

Diese Arbeit setzt sich zunächst mit dem Begriff der Fahrtauglichkeit auseinander und stellt im Anschluss daran die aktuellen Regelungen zur Fahrerlaubnis samt ihrer Gesetzesbegründungen dar. Nachfolgend soll die bereits jetzt vorhandene Fahrtauglichkeitsüberprüfung für die befristeten Fahrerlaubnisklassen kritisch betrachtet werden. Anhand von Studienergebnissen wird geklärt, ob es überhaupt Handlungsbedarf für die verpflichtende Regelung regelmäßiger Fahrtauglichkeitsprüfungen gibt. Die Umsetzbarkeit eines solchen Gesetzes spielt hierbei ebenfalls eine große Rolle.

Einige interessante Meinungen sollen einen tieferen Einblick in dieses viel diskutierte Thema ermöglichen und darüber hinaus auch neue Denkanstöße vermitteln. Schließlich soll die gegenwärtige Lage zusammengefasst und eine Antwort auf die Frage dieser Diplomarbeit gefunden werden.

⁷ Statistisches Bundesamt (Destatis): Fehlverhalten der Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden; Veröffentlichung am 07.07.2021.

2. Die Fahrtauglichkeit als Voraussetzung für die Fahrerlaubniserteilung

2.1 Eignung

Die Fahrtauglichkeit setzt sich aus zwei Begriffen zusammen: der Eignung und der Befähigung (§ 2 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 und 5 StVG). Wer die Fahrerlaubnis erlangen will, muss unter anderem diese beiden Eigenschaften in einer theoretischen und praktischen Prüfung nachweisen.

§ 2 Abs. 2 Nr. 3 StVG liefert hinsichtlich der Eignung keine Definition, sondern verweist auf den Absatz 4. Demnach ist geeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, 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 S. 1 StVG). Ist der Bewerber auf Grund körperlicher oder geistiger Mängel jedoch nur bedingt zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, so wird die Fahrerlaubnis nur mit Beschränkungen oder unter Auflagen erteilt, wenn dadurch das sichere Führen von Kraftfahrzeugen gewährleistet ist (§ 2 Abs. 4 S. 2 StVG).

Diese Definition bedarf der weiteren Auslegung. Um Genaueres dazu individuell regeln zu können, wurde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr zu erlassen (§ 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 StVG)

Umgesetzt wurde dies durch den Erlass der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV).

§ 11 FeV regelt im Hinblick auf die Geeignetheit, dass die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen insbesondere nicht erfüllt sind, wenn eine Erkrankung oder ein Mangel nach Anlage 4 oder 5 vorliegt, wodurch die Eignung oder die bedingte Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen

ausgeschlossen wird (§ 11 Abs. 1 S. 2 FeV). Außerdem wird die Eignung dadurch ausgeschlossen, dass die Bewerber erheblich oder wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder Strafgesetze verstoßen haben (§ 11 Abs. 1 S. 3 FeV). Es handelt sich hierbei um eine Negativdefinition.

Im Falle der Fahrerlaubnisklassen D oder D1 und der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung hat der Bewerber seine Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen zusätzlich durch die Vorlage eines Führungszeugnisses (§ 11 Abs. 1 S. 4 und 5 FeV) und im Falle der Fahrerlaubnisklassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE oder D1E durch einen Nachweis nach Maßgabe der Anlage 5 der FeV (§ 11 Abs. 9 FeV) zu bescheinigen.

Die Anlage 4 zur FeV enthält eine Aufstellung häufig vorkommender Erkrankungen und Mängel, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen längere Zeit beeinträchtigen oder aufheben können (Anlage 4 der FeV, Vorbemerkung Ziffer 1). Anhand einer Tabelle kann die Eignung oder bedingte Eignung bei Vorliegen dieser Gebrechen für die Führerscheinklassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T und die Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E, FzF abgelesen werden.

Sie unterteilt die Krankheiten und Mängel in: mangelndes Sehvermögen (siehe dazu auch Anlage 6 der FeV), Bewegungsbehinderungen, Herz- und Gefäßkrankheiten, Diabetes mellitus (Zuckerkrankheit), Krankheiten des Nervensystems, psychische (geistige) Störungen, Alkohol, Betäubungsmittel, andere psychoaktiv wirkende Stoffe und Arzneimittel, Nierenerkrankungen und Verschiedenes.

Da Erkrankungen wie grippale Infekte, akute infektiöse Magen-/Darmstörungen, Migräne, Heuschnupfen oder Asthma seltener vorkommen oder nur kurzzeitig andauern, wurden diese nicht mit in die Tabelle aufgenommen (Anlage 4 der FeV, Vorbemerkung Ziffer 1).

Bei Betrachtung der tabellarischen Darstellung fällt auf, dass die Anforderungen für die Führerscheinklassen A, A1, A2, B, BE, AM, L, T niedriger sind als für die anderen Klassen. Letztere sind beispielsweise bei kreislaufabhängigen Störungen der Hirntätigkeit nicht geeignet, ein Fahrzeug zu führen, während die restlichen

Führerscheininhaber nach erfolgreicher Therapie und Abklingen des akuten Ereignisses ohne Rückfallgefahr ihre Eignung wiedererlangen (Anlage 4 der FeV, Ziffer 6.4).

Die in der Anlage vorgenommenen Bewertungen der Krankheiten und Mängel gelten jedoch nur für den Regelfall. Kompensationen durch besondere menschliche Veranlagung, Gewöhnung, besondere Einstellung oder besondere Verhaltenssteuerungen und -umstellungen sind möglich. Ergeben sich im Einzelfall in dieser Hinsicht Zweifel, kann eine medizinisch-psychologische Begutachtung angezeigt sein (Anlage 4 der FeV, Vorbemerkung Ziffer 3).

Die Anlage 5 der FeV befasst sich mit den Eignungsuntersuchungen für Bewerber und Inhaber der Klassen C, C1, D, D1 und der zugehörigen Anhängerklassen E sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung. Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung müssen einen Nachweis darüber vorlegen, dass keine Erkrankungen vorliegen, die ihre Eignung oder bedingte Eignung ausschließen (Anlage 5 der FeV, Ziffer 1).

Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D1, DE, D1E sowie einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung müssen zusätzliche Anforderungen hinsichtlich ihrer Belastbarkeit, Orientierungsleistung, Konzentrationsleistung, Aufmerksamkeitsleistung und Reaktionsfähigkeit erfüllen. Diese besonderen Anforderungen sind auch von Bewerbern um die Verlängerung dieser Fahrerlaubnisklassen nachzuweisen. Bei den Klassen D, D1, DE, D1E ist dies ab Vollendung des 50. Lebensjahres (§ 24 Abs. 1 S. 3 FeV), bei der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ab Vollendung des 60. Lebensjahres (§ 48 Abs. 6 S. 2 FeV) der Fall (Anlage 5 der FeV, Ziffer 2).

Zum Führen von Kraftfahrzeugen sind weiterhin die in der Anlage 6 der FeV genannten Anforderungen an das Sehvermögen zu erfüllen (§ 12 Abs. 1 FeV).

Wer sich um die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1, A2, A, B, BE, L oder T bewirbt, hat sich einem Sehtest zu unterziehen (§ 12 Abs. 2 S. 1 FeV).

In dem Test muss die zentrale Tagessehschärfe mit oder ohne Sehhilfe mindestens

den in Anlage 6 Nummer 1.1 der FeV genannten Wert von 0,7/0,7 erreichen (§ 12 Abs. 2 S. 4 FeV).

Ergibt der Sehtest gleichwohl eine geringere Sehleistung, darf der Antragsteller ihn mit Sehhilfen oder mit verbesserten Sehhilfen wiederholen (§ 12 Abs. 2 S. 5 FeV).

Die Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE oder D1E haben sich einer Untersuchung des Sehvermögens nach Anlage 6 Nummer 2 zu unterziehen und hierüber der Fahrerlaubnisbehörde eine Bescheinigung des Arztes nach Anlage 6 Nummer 2.1 oder ein Zeugnis des Augenarztes nach Anlage 6 Nummer 2.2 einzureichen (§ 12 Abs. 6 FeV).

Dementsprechend darf beispielsweise bei einer Fehlsichtigkeit der Sehschärfenwert von 0,8 auf jedem Auge und 1,0 beidäugig nicht unterschritten werden. Außerdem ist die Korrektur mit Gläsern von mehr als plus 8,0 Dioptrien mit Ausnahme von intraokularen Linsen oder Kontaktlinsen nicht zulässig (Anlage 6 der FeV, Ziffer 2.1.1). Somit sind die Anforderungen für diese Führerscheinklassen höher.

2.2 Befähigung

Der Begriff der Befähigung ist in § 2 Abs. 5 StVG geregelt. Demnach muss der Fahrerlaubnisbewerber ausreichende Kenntnisse der für das Führen von Kraftfahrzeugen maßgebenden gesetzlichen Vorschriften haben (§ 2 Abs. 5 Nr. 1 StVG) und mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut sein (§ 2 Abs. 5 Nr. 2 StVG).

Weiterhin muss er die erforderlichen technischen Kenntnisse zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs besitzen und zu ihrer praktischen Anwendung in der Lage sein (§ 2 Abs. 5 Nr. 3 StVG). Er hat über ausreichende Kenntnisse einer umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise zu verfügen und muss in der Lage sein, diese in der Praxis umzusetzen (§ 2 Abs. 5 Nr. 4 StVG).

Der Nachweis der Befähigung erfolgt durch das Bestehen einer theoretischen (§ 16 FeV) und einer praktischen (§ 17 FeV) Prüfung. Die konkreten Prüfungsanforderungen ergeben sich aus der Anlage 7 der FeV. Die Ermittlung der Befähigung ist Aufgabe der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (§ 22 Abs. 4 FeV), die konkrete Feststellung der Befähigung erfolgt im Rahmen der Fahrerlaubnisprüfung durch den zuständigen Prüfer oder Sachverständigen (§ 15 Abs. 5 FeV).

3. Gegenwärtige Regelungen und ihre Hintergründe

3.1 Geltungsdauer der Fahrerlaubnis

Hat man seine Fahrtauglichkeit erfolgreich unter Beweis gestellt, wird die jeweils darauf lautende Fahrerlaubnis erteilt. Die Fahrerlaubnis der Klassen AM, A1, A2, A, B, BE, L und T wird dabei unbefristet erteilt (§ 23 Abs. 1 S. 1 FeV). Die Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, DE, D1, D1E, D und DE wird längstens für fünf Jahre erteilt (§ 23 Abs. 1 S. 2 FeV).

Ob regelmäßige Fahrtauglichkeitsprüfungen unabhängig von der Führerscheinklasse geregelt werden sollten, hängt von dem gesetzgeberischen Hintergrund für die Einteilung in befristete und unbefristete Fahrerlaubnisse ab. Daher soll nachfolgend ein Überblick über die dem heutigen § 23 FeV vorangegangenen Regelungen geschaffen werden.

Zunächst trat am 01.01.1938 die Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr⁸, die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 13.11.1937 in Kraft. Diese enthielt lediglich die Regelung, dass es für das Führen eines Kraftfahrzeuges auf öffentlichen Straßen einer Erlaubnis der Verwaltungsbehörde bedarf (§ 4 Abs. 1 StVZO). Es gab keinerlei Bestimmungen darüber, ob diese Fahrerlaubnis befristet wird, weshalb sie im Umkehrschluss unbefristet erteilt wurde.

⁸ RGBl. Teil 1 vom 08.01.1937, Seiten 1215-1246.

Um die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen und eine Harmonisierung der bestehenden nationalen Fahrprüfungsregelungen zu erzielen⁹, sollte im gesamten Raum der Europäischen Union der sogenannte EG-Führerschein eingeführt werden. Die Erste Richtlinie 80/1263/EWG¹⁰ des Rates vom 4. Dezember 1980 und später auch die Zweite Richtlinie 91/439/EWG¹¹ des Rates vom 29. Juli 1991 zur Einführung eines EG-Führerscheins wurden ins Leben gerufen, um dieses Ziel zu erreichen. Sie enthielten jeweils in Artikel 7 die Ermächtigung der Mitgliedstaaten, die Gültigkeitsdauer der eigenen Führerscheine (weiterhin) nach einzelstaatlichen Kriterien festlegen zu können.

Zwar ist die Gültigkeit des Führerscheins nicht mit der Gültigkeit der Fahrerlaubnis gleichzusetzen, jedoch hat die Befristung der Fahrerlaubnis unmittelbare Auswirkungen auf die Gültigkeit des dazugehörigen Führerscheines.

Um die Regelungen der 2. Führerscheinrichtlinie umzusetzen, trat am 01.01.1999 die FeV¹² in Kraft. Die Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE, L, M und T wurde unbefristet erteilt (§ 23 Abs. 1 S. 1 FeV i.d.F. von 1999). Die Fahrerlaubnis Klassen C1 und C1E wurde längstens bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres, danach für fünf Jahre und die der Klassen C, CE, D, D1, DE und D1E längstens für fünf Jahre erteilt (§ 23 Abs. 1 S. 1 FeV i.d.F. Von 1999).

Mit dieser Regelung fand erstmals eine Unterteilung in befristete und unbefristete Fahrerlaubnisse statt. Der Gesetzgeber begründete¹³ diese Regelung damals folgendermaßen:

„Die Richtlinie¹⁴ unterteilt die Fahrerlaubnisbewerber und -inhaber in zwei Gruppen: Zur Gruppe 1 gehören Fahrer von Fahrzeugen der Klassen A und B mit Anhänger- und Unterklassen, zur Gruppe 2 Fahrer von Fahrzeugen der Klassen C und D und entsprechender Unter- und Anhängerklasse. Fahrer der Gruppe 1

9 ABl. der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 375 vom 31.12.1980, Seite 1.

10 ABl. der Europäischen Gemeinschaften, a.a.O., Seiten 1-15.

11 ABl. der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 237 vom 24.08.1991, Seiten 1-24.

12 BGBl. Teil 1 Nr. 55 vom 26.08.1998, Seiten 2214-2306.

13 BT-Drs. 443/98, Seite 274 f.

14 Damit ist die Zweite Richtlinie 91/439/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Einführung eines EG-Führerscheins gemeint.

müssen im Zusammenhang mit der Erteilung der Fahrerlaubnis nur dann untersucht werden, wenn ein besonderer Anlass besteht.

Für Fahrer der Gruppe 2 schreibt die Richtlinie neben einer ärztlichen Untersuchung bei der Erteilung der Fahrerlaubnis regelmäßige ärztliche Wiederholungsuntersuchungen vor. Die Festlegung der Abstände für diese Untersuchung ist den Mitgliedstaaten überlassen. Die Fahrerlaubnis der Klassen A, A1, B, BE und der "nationalen" Klassen L, M und T wird deshalb unbefristet erteilt. Für die anderen Klassen wird einheitlich eine Geltungsdauer von fünf Jahren festgelegt, bei den Klassen C und C1 E wegen der geringeren Anforderungen und den geringeren Gefahren, die von diesen kleineren Fahrzeugen ausgehen, allerdings erst beginnend mit dem 50. Lebensjahr des Inhabers.

Die Verlängerung erfolgt jeweils um diesen Zeitraum, wenn der Inhaber das Fortbestehen seiner körperlichen und geistigen Eignung durch ein ärztliches Zeugnis nachweist. Ursprünglich war für C1 und C1E an einen Zeitraum von zehn Jahren, für C und CE an sechs Jahre und für die Busklassen an drei Jahre gedacht worden. Dies erscheint jedoch als überflüssige Differenzierung. Deshalb sind einheitlich fünf Jahre festgesetzt worden.“

Da die 2. Führerscheinrichtlinie im Verlauf der Jahre mehrfach erheblich geändert wurde, kam es aus Gründen der Klarheit¹⁵ zu einer Neufassung: die Dritte Richtlinie 2006/126/EG¹⁶ des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein wurde ins Leben gerufen. Gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie sollte die Gültigkeitsdauer der Führerscheine für die Klassen AM, A1, A2, A, B, B1 und BE zehn Jahre betragen (Art. 7 Nr. 2 a S. 1 der Richtlinie 2006/126/EG), wobei den Mitgliedsstaaten zugestanden wurde, auch eine Gültigkeitsdauer von bis zu 15 Jahren zu regeln (Art. 7 Nr. 2 a S. 2 der Richtlinie 2006/126/EG).

Die Führerscheine der Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E hingegen sollten nur fünf Jahre lang gültig sein (Art. 7 Nr. 2 b der Richtlinie 2006/126/EG).

¹⁵ Siehe dazu Begründung der Dritten Richtlinie 2006/126/EG des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein.

¹⁶ ABl. der Europäischen Union Nr. L 403 vom 30.12.2006, Seiten 18-60.

Mit Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer wurde die Erneuerung der Führerscheine unter anderem von der anhaltenden Erfüllung der Mindestanforderungen an die körperliche und geistige Tauglichkeit für das Führen der betreffenden Fahrzeuge abhängig gemacht (Art. 7 Nr. 3a der Richtlinie 2006/126/EG).

Bei den Führerscheinklassen AM, A1, A2, A, B, B1 konnten die Mitgliedstaaten die Erneuerung des Führerscheines laut Richtlinie ebenfalls von einer solchen Prüfung abhängig machen (Art. 7 Nr. 3 der Richtlinie 2006/126/EG). Wie sich aus der heutigen FeV erkennen lässt, hat die Bundesrepublik Deutschland davon bislang jedoch keinen Gebrauch gemacht.

Es ist fraglich, warum sich der Gesetzgeber offensichtlich bewusst gegen eine solche Regelung entschieden hat. Die Gesetzesbegründung¹⁷ zum § 23 FeV in seiner aktuellen Fassung verweist letztlich nur auf die Begründung zu den einzelnen Vorschriften der FeV in ihrer ursprünglichen Fassung¹⁸, welche vorstehend bereits zitiert worden ist und dahingehend keinerlei Ergebnisse liefert. Daher soll nachfolgend dargestellt werden, warum sich der Gesetzgeber für die Befristung gewisser Fahrerlaubnisse und der damit verbundenen neuerlichen Fahrtauglichkeitsprüfung entschieden hat.

3.2 Verlängerung der Fahrerlaubnis

Sofern es sich um eine Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE und D1E handelt, wird diese auf Antrag des Inhabers jeweils um die in § 23 Abs. 1 S. 2 FeV angegebenen Zeiträume verlängert (§ 24 Abs. 1 S. 1 FeV).

Folglich gilt diese Befristung also für Inhaber einer Fahrerlaubnis für die Fahrgastbeförderung (§ 48 Abs. 5 FeV), Lastkraftwagen (D, D1, DE) und Kraftomnibusse (C, C1, CE, C1E).

Voraussetzung für die Verlängerung ist einerseits der Nachweis über die Erfüllung der in Anlage 5 und 6 der FeV gestellten Anforderungen an die Eignung und das

¹⁷ BT-Drs. 531/10, Seite 175.

¹⁸ BT-Drs. 443/98, Seite 274 f.

Sehvermögen des Fahrerlaubnisinhabers (§ 24 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 FeV, § 48 Abs. 6 S. 1 FeV). Zum anderen dürfen keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass eine der sonstigen aus den §§ 7 bis 19 FeV ersichtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis fehlt (§ 24 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 FeV, § 48 Abs. 6 S. 1 FeV).

Zweck dieser Regelungen ist die vorbeugende Abwehr von Verkehrsgefahren durch Kontrolle der körperlichen und psychischen Leistungsfähigkeit der Fahrerlaubnisinhaber.¹⁹

Grundsätzlich könnte dieser Gedanke auch für die bislang unbefristet erteilten Fahrerlaubnisse gelten. Allerdings besteht hier der Unterschied darin, dass deren Inhaber ihr Fahrzeug meist ausschließlich dazu benutzen, sich selbst oder Familie und Freunde fortzubewegen. Sie haben dabei keine weitergehende Verantwortung für fremde Menschen, wie es bei der Personenbeförderung der Fall ist. Auch müssen die meisten nicht täglich für mehrere Stunden am Stück lange Strecken mit höchster Konzentration auf der Autobahn bewältigen, so wie es LKW-Fahrer tun.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass sich der Inhaber einer unbefristeten Fahrerlaubnis jedwede Fehlpässe ohne Konsequenzen erlauben kann. In gewissen Fällen kommt es auch hier zum Entzug der Fahrerlaubnis, wie nachfolgend dargestellt werden soll.

3.3 Fahrerlaubnisentzug

3.3.1 Strafrecht

Unter den Voraussetzungen des § 69 StGB kann einem Täter die Fahrerlaubnis entzogen werden, wenn er wegen einer rechtswidrigen Tat, die er bei oder im Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeuges oder unter Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, verurteilt wird. Gleiches gilt,

¹⁹ *Gehrmann* in: Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Kapitel 19 Nummer 17
Teil A: Rechtsgrundlagen des neuen Straßenverkehrsrechts, Rn. 10.

wenn er nur deshalb nicht verurteilt wird, weil seine Schuldunfähigkeit erwiesen oder nicht auszuschließen ist.

Außerdem muss sich aus der Tat ergeben, dass der Betroffene zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist (§ 69 Abs. 1 S. 1 StGB).

Der Täter ist in der Regel als ungeeignet anzusehen, wenn die rechtswidrige Tat aus § 69 Abs. 1 StGB ein Vergehen folgender Art ist:

1. Gefährdung des Straßenverkehrs nach § 315c StGB
2. verbotenes Kraftfahrzeugrennen nach § 315d StGB
3. Trunkenheit im Verkehr nach § 316 StGB
4. unerlaubtes Entfernen vom Unfallort nach § 142 StGB, obwohl der Täter weiß oder wissen kann, dass bei dem Unfall ein Mensch getötet oder nicht unerheblich verletzt worden oder an fremden Sachen bedeutender Schaden entstanden ist
5. Vollrausch nach § 323a StGB, der sich auf eine der vorstehenden Taten bezieht (§ 69 Abs. 2 StGB).

Der strafrechtliche Fahrerlaubnisentzug stellt eine Maßregel der Besserung und Sicherung dar und ist somit keine „echte“ Strafe, wie sich aus dem sechsten Titel des StGB erkennen lässt. Allerdings führt die zugleich verhängte Sperre der Fahrerlaubniserteilung von mindestens sechs Monaten (§ 69a Abs. 1 S. 1 StGB) für die Betroffenen zu einem stärkeren Eingriff, als das als Nebenstrafe klassifizierte Fahrverbot nach § 44 StGB.

Letzteres führt nicht zum Verlust der Fahrerlaubnis, sondern nur zu einem Verbot, für einen gewissen Zeitraum Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art im Straßenverkehr zu führen (§ 44 Abs. 1 S. 1 StGB).

3.3.2 Verwaltungsrecht

Gemäß § 3 Abs. 1 S. 1 StVG i.V.m. § 46 Abs. 1 S. 1 FeV hat die Fahrerlaubnisbehörde die Fahrerlaubnis zu entziehen, soweit sich jemand als ungeeignet oder nicht befähigt zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Die Formulierung „hat“ lässt erkennen, dass der zuständigen Behörde bei ihrer Entscheidung kein Ermessensspielraum eingeräumt wird.

Die Begrifflichkeiten der Eignung und Befähigung decken sich hierbei mit den bereits im Gliederungspunkt 2 erläuterten Vorschriften, da es direkte Verweise auf die §§ 11 bis 14 FeV (§ 46 Abs. 3 FeV) und die Anlagen 4, 5 und 6 der FeV (§ 46 Abs. 1 S. 2 FeV) gibt.

Sofern Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung des Fahrerlaubnisinhabers begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde die Beibringung eines ärztlichen Gutachtens anordnen (§ 46 Abs. 3 FeV i.V.m. § 11 Abs. 2 S. 1 FeV).

Einen Anlass zur Entziehung der Fahrerlaubnis kann auch die Ungeeignetheit des Betroffenen aufgrund des Erreichens von 8 Punkten nach dem Fahreignungsbewertungssystem bieten (§ 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 3 StVG). Zunächst kommt es jedoch zu einer Ermahnung (§ 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 1 StVG) und dann zu einer Verwarnung (§ 4 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 StVG).

Der Fahrer erhält hierbei einen Hinweis darauf, dass er sein Verkehrsverhalten durch ein freiwilliges Fahreignungsseminar verbessern kann (§ 4 Abs. 5 S. 2 HS. 1 StVG). Die nach Landesrecht zuständige Behörde hat die gesetzlich vorgeschriebene Reihenfolge stets einzuhalten. Der Fahrerlaubnisentzug stellt somit immer das letzte Mittel dar (§ 4 Abs. 6 S. 1 StVG).

Neben Tatsachen, die Bedenken an der körperlich/geistigen oder charakterlichen Eignung begründen, kann es auch an der theoretischen oder praktischen Befähigung mangeln. Ein nachträglicher Befähigungsmangel wird von der Fahrerlaubnisbehörde durch Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr aufgeklärt (§ 46 Abs. 4 S. 2 FeV).

Im Regelfall führen Befähigungsbedenken jedoch nicht direkt zum Fahrerlaubnisentzug, sondern vielmehr zur Anordnung einer erneuten Begutachtung durch einen Sachverständigen oder Prüfer.²⁰

²⁰ *Hahn/Kalus* in: *Bender/König: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, FeV § 46* Rn. 15.

Die rechtlichen Mängel der Fahrerlaubniserteilung müssen konkrete Auswirkungen auf die Befähigung haben. Andererseits ist die Anordnung der Begutachtung und die Entziehung der Fahrerlaubnis nicht zu rechtfertigen.²¹

Durch den Fahrerlaubnisentzug soll ungeeigneten Kraftfahrzeugführern im Interesse der Allgemeinheit schnellstmöglich das Recht genommen werden, weiterhin mit einem Kraftfahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen zu können.²² Die jeweilige Verwaltungsbehörde ist hierbei für die Erbringung des Nachweises über die Nichteignung zuständig.²³

Die Entziehung der Fahrerlaubnis stellt somit eine behördliche Maßnahme zur Gefahrenabwehr dar.²⁴

Eine zum 46 FeV vergleichbare Regelung fand sich früher im § 15 b Abs. 2 StVZO (gültig bis zum 31.12.1998). Im Jahr 1993 musste das Bundesverfassungsgericht²⁵ die Frage klären, unter welchen Voraussetzungen Haschischkonsum es rechtfertigen kann, ein medizinisch-psychologisches Gutachten über die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zu fordern.

Bei der Auslegung des § 15 b Abs. 2 StVZO sollte dem allgemeinen Persönlichkeitsrecht nach Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG angemessen Rechnung getragen werden. Zu berücksichtigen waren dabei die allgemeinen gesetzlichen Maßstäbe für die Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis.

Laut Entscheidung des Gerichtes wurde dem Grundrecht des Betroffenen nur entsprochen, wenn die Anforderung eines Gutachtens sich auf solche Mängel bezieht, die bei vernünftiger und lebensnaher Einschätzung die ernsthafte

21 *Gehrmann* in: Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Kapitel 19 Nummer 17
Teil C: Maßvolle Abwehr von Verkehrsgefahren im Verfassungsrecht und im Verfahrensrecht,
Rn. 34.

22 *Hahn/Kalus* in: Bender/König: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, FeV § 46
Rn. 4.

23 OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 19.02.2013, 16 B 1229/12.

24 *Hahn/Kalus* in: Bender/König: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, FeV § 46
Rn. 5.

25 BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. Juni 1993, 1 BvR 689/92, Rn. 63.

Besorgnis begründen, dass der Betroffene sich als Führer eines Kraftfahrzeugs nicht verkehrsgerecht und umsichtig verhalten wird.

So ist nicht jeder Umstand, der auf die entfernt liegende Möglichkeit eines Eignungsmangels hindeutet ein hinreichender Grund für die Anforderung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens. Vielmehr müssen der Entscheidung über die Anforderung tatsächliche Feststellungen zugrunde gelegt werden, die einen Eignungsmangel als naheliegend erscheinen lassen.

Dieser Grundgedanke wird auch heute noch in vielen Urteilen²⁶ angewandt, die sich mit der Fahreignung älterer Menschen befassen. So bietet allein das hohe Alter eines Fahrerlaubnisinhabers und das damit regelmäßig verbundene Absinken sowohl der geistigen als auch der körperlichen Leistungsfähigkeit für sich genommen noch keinen Anlass, die Fahreignung durch ein ärztliches Gutachten überprüfen zu lassen.

Hinzukommen muss vielmehr, dass dieser altersbedingte Abbau im Einzelfall zu Ausfallerscheinungen geführt hat, welche Zweifel an der uneingeschränkten Kraftfahreignung aufkommen lassen. Einer Aufforderung zur Beibringung eines (amts-)ärztlichen Gutachtens müssen daher tatsächliche Feststellungen zugrunde gelegt werden, die einen Eignungsmangel als naheliegend erscheinen lassen.²⁷

4. Kritische Betrachtung der Eignungskontrolle für befristete Fahrerlaubnisse

Wie bereits erwähnt, müssen Inhaber einer befristeten Fahrerlaubnis bei Erteilung oder Verlängerung des Führerscheins einen Nachweis über das Fehlen von gewissen Erkrankungen und über die Erfüllung besonderer Anforderungen nach § 11 Abs. 9 FeV, § 48 Abs. 4 und 5 FeV erbringen, um ihre Eignung nachzuweisen (siehe Gliederungspunkt 2.1).

²⁶ Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 02. Mai 2012, OVG 1 S 25.12; VG Düsseldorf, Beschluss vom 13. März 2013, 6 L 299/13; VG des Saarlandes, Beschluss vom 28.09.2011, 10 L 790/11; OVG des Saarlandes, Beschluss vom 29.12.2005, 1 Y 15/05.

²⁷ VG des Saarlandes, Beschluss vom 28.09.2011, 10 L 790/11, Rn. 14.

„Diese Anforderungen können nur durch ein medizinisch-psychologisches Gutachten bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung oder durch ein betriebs- oder arbeitsmedizinisches Gutachten getroffen werden, da hierfür leistungspsychologische Untersuchungen erforderlich sind. Voraussetzung für ein qualifiziertes betriebs- oder arbeitsmedizinisches Gutachten ist, dass der Facharzt leistungspsychologisch ausgerichtet ist und über entsprechende Erfahrung auf dem Gebiet verfügt.“²⁸

§ 11 Abs. 2 S. 3 FeV beschreibt zunächst den für eine ärztliche Untersuchung qualifizierten Personenkreis. Dazu zählen Fachärzte mit verkehrsmedizinischer Qualifikation, Ärzte des öffentlichen Gesundheitswesens (insbesondere der Gesundheitsämter), Ärzte mit den Gebietsbezeichnungen Arbeits- oder Rechtsmedizin, Ärzte mit der Zusatzbezeichnung Betriebsmedizin oder auch Ärzte in einer Begutachtungsstelle für Fahreignung.

Konkrete Vorgaben, welchen Anforderungen der Arzt genügen muss, damit er ein Fahreignungsgutachten mit medizinischer Fragestellung erstellen darf, sind jedoch nicht gesetzlich geregelt.²⁹ Eine besondere verkehrsmedizinische Qualifikation wird allein vom Facharzt für Verkehrsmedizin abverlangt (§ 65 FeV i.V.m. § 11 Abs. 2 S. 3 Nr. 1 FeV).

Was genau unter dem Begriff „verkehrsmedizinische Qualifikation“ zu verstehen ist, wird in der FeV nicht geregelt. § 65 S. 1 FeV verweist lediglich auf die maßgeblichen landesrechtlichen Vorschriften. So bleibt es hinsichtlich der Mindestanforderungen bei den internen Regelungen der Landesärztekammern, welche die entsprechenden Kenntnisse in Fortbildungskursen vermitteln.

Problematisch hierbei ist, dass den Fahrerlaubnisbehörden keinerlei Kompetenz eingeräumt wird, die durch die Ärztekammern vermittelten Kenntnisse auf ihre Suffizienz zu überprüfen. Somit dürfen keine Gutachten zurückgewiesen werden, weil die Behörde den ausstellenden Arzt nicht für hinreichend qualifiziert hält.

²⁸ Siehe Amtliche Begründung zu § 11 Abs. 9 FeV, VkBBl. Amtlicher Teil 1998, S. 1069.

²⁹ Geiger in: Bender/König: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, FeV § 65 Rn. 1.

Es besteht aber die Möglichkeit, einzelne Gutachten wegen fehlender Nachvollziehbar- oder Wissenschaftlichkeit als ungenügend anzusehen und den Betroffenen auf die Notwendigkeit einer Korrektur durch den Arzt hinzuweisen.³⁰

Um die besonderen Anforderungen nach § 11 Abs. 9 FeV, § 48 Abs. 4 und 5 FeV zu ermitteln, werden Tests der psychischen Leistungsfähigkeit durchgeführt. Sie müssen von den Verkehrsbehörden des jeweiligen Bundeslandes anerkannt worden sein, um bei Untersuchungen verwendet werden zu dürfen.

Die Leistungstests sind über Jahrzehnte hinweg entwickelt worden und stehen meist in Form von computergestützten apparativen Testverfahren zur genauen Messungen zur Verfügung. Es gibt aber auch weitere Testverfahren wie computergestützte Kombitests und schriftliche Tests.³¹

Ob die eingesetzten psychologischen Testverfahren geeignet sind, um die von den Fahrerlaubnisinhabern geforderten Merkmale zu untersuchen, muss von einer unabhängigen Stelle für die Bestätigung der Eignung der eingesetzten psychologischen Testverfahren und -geräte nach § 71a FeV bestätigt worden sein (Anlage 5 der FeV, Ziffer 2 S. 2).

Ein solches externes Qualitätsmanagementsystem gibt es jedoch bei den Fachärzten nicht. Viele fachärztliche Gutachten genügen deshalb nicht den strengen Anforderungen, die an ihre Nachvollziehbarkeit gestellt werden.³²

Unter den Psychologen gibt es daher durchaus Stimmen, welche die als Normwerte vorgegebenen Prozentränge in der Verkehrspsychologie als nicht aussagekräftig und unzuverlässig deklarieren.³³ Grund dafür sei der Mangel an Vorgaben für die Art der verschiedenen Testverfahren. Auch sollen einzelne Themen der Tests nicht eindeutig und die angewandten Vergleichsnormen nicht transparent genug sein.

30 Geiger, a.a.O., Rn. 3.

31 *Gehrmann* in: Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Kapitel 19 Nummer 17 Teil A: Rechtsgrundlagen des neuen Straßenverkehrsrechts, Rn. 11.

32 *Geiger* in: Bender/König: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht, FeV § 65 Rn. 1.

33 *Gehrmann* in: Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Kapitel 19 Nummer 17 Teil A: Rechtsgrundlagen des neuen Straßenverkehrsrechts, Rn. 13.

Letztere werden aus einem stichprobenartigen Test eines Bevölkerungsteils gewonnen, welcher jedoch nicht zwangsweise für eine solche Datenerhebung geeignet ist. Schließlich ist entscheidend, ob die Testpersonen nach bestimmten Gesichtspunkten (beispielsweise Alter und Beruf), nach Gruppierungen (beispielsweise auffällig gewordene Kraftfahrer) oder gar rein zufällig ausgewählt werden.³⁴

Ein weiterer Beanstandungspunkt ist die Gebundenheit der Gutachter an die Testgrenzwerte. Laut den Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung darf nur im Einzelfall zu Gunsten des Prüflings von diesen Richtwerten abgewichen werden³⁵, im Regelfall sind sie jedoch für das Ergebnis des Gutachtens ausschlaggebend. An dieses Ergebnis sind wiederum die Behörden und Gerichte als Entscheidungsträger gebunden, da allein der Gutachter die Fachkenntnisse hat, welche ihm eine Beurteilung erlauben.

Nach Ansicht einiger Kritiker ist diese große Bedeutung der Mindestwerte nicht mit den Grundrechten des Probanden zu vereinbaren. So können beispielsweise das Persönlichkeitsrecht oder die Berufsfreiheit zu stark dadurch beeinträchtigt werden. Auch werde dem Prüfer nicht genug Ermessensspielraum eingeräumt und dem Entscheidungsträger die Möglichkeit genommen, medizinisch-psychologische Einwendungen erheben zu dürfen. Die Praktikabilität der Testverfahren und die Nachprüfbarkeit ihrer Ergebnisse stehen somit in einem nicht hinnehmbaren Spannungsverhältnis.³⁶

Solange die Mängel der Eignungskontrolle nicht behoben werden, ist sie nicht aussagekräftig genug, um die Anwendbarkeit auf die breite Masse zu rechtfertigen.

5. Ergebnisse von Studien

34 Gehrman, a.a.O.

35 Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Stand 31.12.2019, Ziffer 2.5.

36 *Gehrman* in: Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Kapitel 19 Nummer 17 Teil A: Rechtsgrundlagen des neuen Straßenverkehrsrechts, Rn. 13.

5.1 Überblick

Laut einer Statistik für das Jahr 2020 wurde PKW-Fahrern im Alter von über 65 Jahren im Vergleich zu den jüngeren Verkehrsteilnehmern am häufigsten vorgeworfen, die Vorfahrt beziehungsweise den Vorrang anderer Fahrzeuge missachtet, sowie Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren gemacht zu haben.

Dagegen wurde den Senioren wesentlich seltener zur Last gelegt, den Abstand nicht eingehalten zu haben, unter Alkoholeinfluss zu stehen oder mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren zu sein.³⁷

Vergleicht man diese Daten mit der bereits in der Einleitung angesprochenen Unfallstatistik zum generellen Fehlverhalten der Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden fällt auf, dass die Senioren nicht die Hauptunfallverursacher sind. Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren führten im Jahr 2020 zu 49.470 Unfällen mit Personenschaden³⁸, wobei lediglich 7.282 davon von Senioren im Alter von 65 und aufwärts verursacht wurden.³⁹ Bei der Nichtbeachtung der Vorfahrt ergibt sich ein ähnliches Bild.

Allerdings trugen die Senioren, sofern sie als PKW-Fahrer in einen Unfall verwickelt waren, sehr häufig (68,7 %) die Hauptschuld. Bei den über 75-Jährigen wurde sogar 76,0 % die Hauptschuld am Unfall zugewiesen (76,0 %).⁴⁰

Fraglich ist, ob eine verpflichtende Fahreignungsprüfung dies verhindern oder das Unfallrisiko zumindest verringern könnte.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) führte zur Klärung dieser Frage zwei Studien zum Thema Fahreignungsprüfungen von älteren Pkw-Fahrern durch.

37 Statistisches Bundesamt (Destatis): Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2020; Veröffentlichung am 30. September 2021; Seite 11.

38 Statistisches Bundesamt (Destatis): Fehlverhalten der Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden; Veröffentlichung am 07.07.2021.

39 Statistisches Bundesamt (Destatis): Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2020; Veröffentlichung am 30. September 2021; Seite 11.

40 Statistisches Bundesamt (Destatis), a.a.O., Seite 9.

5.2 Studie von Fastenmeier/Gstalter

5.2.1 Fahreignungsprüfungen auf globaler Ebene

Die erste Studie⁴¹ von Fastenmeier/Gstalter befasste sich mit den internationalen Systemen zur Prüfung der Fahreignung älterer PKW-Fahrer hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zur Unfallprävention. Dazu wurden zehn international bereits vorhandene Evaluationsstudien⁴² ausgewertet.

Da es vergleichsweise wenige Arbeiten aus dem europäischen Raum gibt, sind diese weltweit durchgeführten Studien trotz aller Zweifel an der Übertragbarkeit auf Deutschland interessant.⁴³

Die UDV teilte die Länder Europas im Hinblick auf eine Fahreignungsprüfung älterer Pkw-Fahrer zunächst in vier Gruppen ein:

„(1) Länder, in denen bis zum Inkrafttreten der 3. EU Führerscheinrichtlinie im Jahr 2013 der Führerschein unbeschränkt gültig war und es dementsprechend auch keine altersbezogenen Überprüfungen gab (z. B. Deutschland, Frankreich)

(2) Länder, die keine altersbezogenen Überprüfungen kennen, in denen aber altersunabhängig der Führerschein in definierten Zeitabständen formal erneuert werden muss (z. B. Schweden alle fünf Jahre)

(3) Länder, in denen altersbezogene Überprüfungen ab einem definierten Alter in der Regel mit einer Selbstauskunft zum gesundheitlichen Zustand abgegolten sind (z. B. Großbritannien)

(4) Länder, in denen altersbezogene Überprüfungen mit unterschiedlichen Methoden ab einem definierten Alter in definierten Zeitabständen vorgenommen werden.“⁴⁴

41 Fastenmeier/Gstalter: Fahreignung älterer Kraftfahrer im internationalen Vergleich, Veröffentlichung im Mai 2014.

42 Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer: Fahreignung von Senioren; Veröffentlichung im Dezember 2015; Überblick Seite 8 f.

43 Fastenmeier/Gstalter: Fahreignung älterer Kraftfahrer im internationalen Vergleich, Teil 2; Veröffentlichung im April 2014; Seite 3.

44 Fastenmeier/Gstalter, a.a.O., Seite 4 f.

In Ländern der Gruppe 3 und 4 werden verschiedene Methoden eingesetzt, um die Fahreignung zu überprüfen. Diese können eine Selbstauskunft zum gesundheitlichen Zustand samt Gesundheitsfragebogen, die Ausstellung eines ärztlichen Attests, medizinische Checks oder sogar die Anforderung spezifischerer Tests (Kardiologe, Augenarzt, psychologische Untersuchung) sein. Richtige Fahrtests hingegen werden in der Regel nur bei unklarer Sachlage verordnet.⁴⁵

5.2.2 Darstellung verschiedener Untersuchungsmöglichkeiten

Nachfolgend sollen die in der Studie erörterten Methoden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit kurz dargestellt werden, da ein detaillierterer Einblick den Rahmen dieser Arbeit sprengen würde.

Einen Unfallrückgang durch die Einführung einer medizinischen Untersuchung konnte laut Studie keine einzige der ausgewerteten Untersuchungen belegen.⁴⁶ Teilweise kam es zu neutralen oder sogar eher negativen Auswirkungen. Letztere manifestierten sich beispielsweise im gänzlichen Verzicht auf eine Prüfung, da sich viele Senioren deren Bestehen nicht mehr zutrauten. Auf das eigene Auto zu verzichten bedeutet jedoch meist auch, sich stattdessen als Fußgänger, Radfahrer oder auf dem Mofa am Verkehr zu beteiligen.

Laut einer verkehrspolitischen Position des ADAC e.V. München⁴⁷ sind ältere Menschen durch ihre erhöhte Eigenverletzlichkeit viel stärker gefährdet als der Rest. So waren im Jahr 2017 circa 30 Prozent der Verkehrstoten in Deutschland im Alter von 65 Jahren und aufwärts. Ihr Anteil an den PKW fahrenden Hauptverursachern eines Unfalls mit Personenschaden betrug 16 Prozent, wohingegen nahezu jeder zweite getötete Fußgänger und Radfahrer in diese Altersgruppe fiel.

Darüber hinaus ist das relative Unfallrisiko beispielsweise bei Fahrern mit hoher Alkoholisierung (Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille) im Vergleich zu

⁴⁵ Fastenmeier/Gstalter, a.a.O., Seite 5.

⁴⁶ Fastenmeier/Gstalter, a.a.O., Seite 22.

⁴⁷ ADAC e.V. München: Ältere Kraftfahrer. Besser als ihr Ruf; Veröffentlichung im Jahr 2018; Seite 2.

Menschen im höherem Alter und mit Krankheiten teilweise mehr als vier mal so hoch.⁴⁸ Schließlich führt das Wissen um die vorhandenen Einschränkungen bei den älteren Fahrern zu Kompensationshandlungen, welche das Risiko eines Verkehrsunfalls somit in Grenzen halten.

Die Möglichkeit eines Sehtests wurde ebenfalls erörtert, da es sich hierbei um die wohl am häufigsten genutzte Screeningmethode für Senioren handelt. Meist ist sie auf die Überprüfung der statischen Sehschärfe beschränkt.

Nur einige wenige Evaluationsstudien konnten einen positiven Effekt auf das Unfallrisiko feststellen. Diese Studien wurden jedoch entweder von fragwürdigen Firmen in Auftrag gegeben (beispielsweise Optometric Society) oder waren in ihrer Arbeitsweise nicht sauber genug (Effekte mehrerer Prüfungen wurden beispielsweise nicht sauber getrennt).

Viele andere Arbeiten hingegen konnten keinen positiven Effekt der Sehtests feststellen.⁴⁹

Hintergrund dessen ist die Allgegenwärtigkeit einer Sehschwäche und der damit auch im Alltag verbundene Ausgleich durch das Tragen einer Sehhilfe.⁵⁰ Außerdem kommt es beim Autofahren vielmehr auf die kognitive Steuerung der Blickbewegungen an als auf die Genauigkeit beim Erkennen von Details, wie es beim Sehtest der Fall ist.

Ein guter Fahrer zeichnet sich durch seine visuelle selektive Aufmerksamkeit, also das durch Erfahrung erworbene Wissen, in welchen Situationen man wann und wo welche Informationen suchen muss, aus. Dies stellt jedoch eine kognitive und keine rein visuelle Funktion dar.⁵¹

48 Fastenmeier/Gstalter: Fahreignung älterer Kraftfahrer im internationalen Vergleich, Teil 2; Veröffentlichung im April 2014, Seite 23.

49 Fastenmeier/Gstalter, a.a.O.

50 Fastenmeier/Gstalter, a.a.O., Seite 24.

51 Fastenmeier/Gstalter, a.a.O.

In vereinzelt Ländern ging die Überprüfung der Sehfunktionen über die alleinige Messung der statischen Sehschärfe hinaus. So wurde zum Beispiel die Wahrnehmungsleistung in Dämmerung oder Dunkelheit untersucht. Hierbei fiel es den Senioren deutlich schwerer, ihre Defizite während einer Nachtfahrt zu kompensieren. Dies glichen sie aber nachweislich durch weitestgehendes Vermeiden von Autofahrten unter diesen Bedingungen aus.⁵²

Die soeben angesprochenen kognitiven Fähigkeiten waren ebenfalls Inhalt einiger Evaluationsstudien. So wurden für verschiedenste Teilfertigkeiten der Aufmerksamkeit, des Gedächtnisses und weiterer kognitiver Prozesse Testverfahren konstruiert und in der Fahreignungsdiagnostik verwendet. Allerdings konnte auch mit diesen Untersuchungen kein positiver Effekt nachgewiesen werden.⁵³

Außerdem ist diese Art der Überprüfung mangelhaft, da es für die wenigsten in der Fahreignungsdiagnostik eingesetzten Verfahren eigene Normwerte für Senioren gibt. Im Ergebnis unterscheiden solche Tests nur sehr gut zwischen alten und jungen Autofahrern, aber nicht unbedingt zwischen sicheren und unsicheren.⁵⁴

Eine weitere Methode ist die Wiederholung der Führerscheinprüfung mit verkürzten Zyklen. Diesbezüglich kam die UDV-Studie zu folgendem Ergebnis:

„Alle Länder, die ab einem bestimmten Alter ein Screening vorschreiben, wiederholen dies (mehrfach) mit weiter steigendem Lebensalter. Dabei verkürzt sich in aller Regel das Intervall zwischen den Prüfungen mit steigendem Alter. Wegen der vielen unterschiedlichen Regelungen ergibt sich aus diversen Studien kein einheitliches Bild.

Rock (1988) empfahl nach seiner Untersuchung die Rücknahme der Verkürzung der Prüfintervalle, weil sie größeren Aufwand, aber keinen Sicherheitsgewinn erbracht hatten. Auch die Arbeit von Alvarez & Fierro (2008) ergab keinen Gewinn an Sicherheit durch verkürzte Intervalle. Ein anderes Ergebnis zeigen Sharp & Johnson (2005), können das allerdings nicht überzeugend belegen.“⁵⁵

52 Fastenmeier/Gstalter, a.a.O.

53 Fastenmeier/Gstalter, a.a.O., Seite 25.

54 Fastenmeier/Gstalter, a.a.O.

55 Fastenmeier/Gstalter, a.a.O., Seite 26.

Auch das persönliche Erscheinen für die Verlängerung der Fahrerlaubnis ist eine denkbare Überprüfungsart. Im Gegensatz zu den Regelungen, bei denen sich der Anwärter nur postalisch um eine Verlängerung der Fahrerlaubnis kümmern muss, kann die Behörde sich vor Ort einen Gesamteindruck von dem Antragsteller machen.

In vielen Fällen nutzten die Entscheider diesen persönlichen Eindruck, um bei aufkommenden Zweifeln an der Fahrkompetenz spezialpräventive Verfahren wie Fahrproben, medizinische Checks oder Sehtests einzusetzen. Aber auch als alleinige Maßnahme bewirkte die Notwendigkeit des persönlichen Erscheinens insbesondere bei den ältesten Senioren eine geringere Unfallrate und eine längere Dauer des weiteren Führerscheinbesitzes.⁵⁶

5.2.3 Ergebnisse

Schlussendlich sind die Ergebnisse der ausgewerteten Evaluationsstudien insgesamt sehr inkonsistent. Einerseits überwiegen die negativen Effekte für die allgemeine Verkehrssicherheit und die der betroffenen Senioren in europäischen und ozeanischen Studien deutlich. Andererseits geben einige amerikanische Untersuchungen Hoffnung auf erwünschte Effekte, wobei es auch hier widersprüchliche Schlussfolgerungen der jeweiligen Autoren und vermutlich Einflüsse von Interessensgruppen gibt.⁵⁷

Eine Fahreignungsprüfung für sämtliche PKW-Fahrer ab einem bestimmten Alter hat unabhängig von der angewandten Methode keine nennenswerten positiven Auswirkungen auf die allgemeine Verkehrssicherheit. Jeder Mensch ist verschieden und somit auch seine individuelle Leistungs- und Anpassungsfähigkeit.⁵⁸

⁵⁶ Fastenmeier/Gstalter, a.a.O.

⁵⁷ Fastenmeier/Gstalter, a.a.O., Seite 22.

⁵⁸ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer: Fahreignung von Senioren, Seite 7; Veröffentlichung im Dezember 2015.

5.3 Studie von Weller/Schlag/Rößger/Butterwegge/Gehlert

In einer zweiten Studie wurde untersucht, ob die individuelle Leistungsfähigkeit Grundlage für eine altersbezogene Fahreignungsprüfung sein kann.

Dafür wurden die kognitive, sensorische und motorische Leistungsfähigkeit von älteren Pkw-Fahrern mit psychologischen Testverfahren ermittelt. Anschließend wurde das Fahrverhalten entweder im realen Straßenverkehr mithilfe eines Messfahrzeuges oder im Fahrsimulator beobachtet. Die Werte der psychologischen Testverfahren wurden dann jeweils mit dem beobachteten Fahrverhalten in Beziehung gesetzt.⁵⁹

Die Testpersonen stammten dabei aus vier Altersgruppen: einer Kontrollgruppe im Alter bis 55 Jahren und drei Versuchsgruppen von 64 bis 69 Jahren, 70 bis 74 Jahren und 75 bis 90 Jahren. Die Ergebnisse zeigten zwar deutliche Altersgruppenunterschiede in den meisten psychophysischen Testverfahren, jedoch nur wenige altersbezogene Unterschiede im realen Fahrverhalten.⁶⁰

In den untersuchten Stichproben fanden sich deutliche Verschlechterungen der psychophysischen Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter. Diese Verschlechterung betraf alle Bereiche der sensorischen, kognitiven und motorischen Leistungsfähigkeit. Berücksichtigt werden muss hierbei, dass trotz einer signifikanten Wechselbeziehung mit dem Alter Unterschiede in der Leistungsfähigkeit oft nur zwischen der Kontrollgruppe (bis 55 Jahre) und allen älteren Versuchsgruppen nachgewiesen werden konnten.

Dies war hingegen nicht immer auch zwischen den älteren Versuchsgruppen der Fall. Zwar nimmt die Leistungsfähigkeit im Alter ab, jedoch findet dieser Prozess sehr individuell statt. Die sensorischen Funktionen beispielsweise nehmen tendenziell auf eine linear ab, während die kognitiven Funktionen teilweise eher

⁵⁹ Weller/Schlag/Rößger/Butterwegge/Gehlert: Fahreignung älterer PKW-Fahrer, Teil 1, Seite 4; Veröffentlichung im November 2015.

⁶⁰ Weller/Schlag/Rößger/Butterwegge/Gehlert: Fahreignung älterer PKW-Fahrer, Teil 3, Seite 47; Veröffentlichung im November 2015.

einer stufenweisen Abnahme zu unterliegen. Letztere macht sich oft erst im höheren Alter bemerkbar.⁶¹

Dass es eine große Bandbreite individueller Leistungsfähigkeit im Alter gibt, zeigt die Studie beim Vergleich zweier Untersuchungen der Sehschärfe. So wiesen in der ersten Untersuchung 40% der Fahrer im Alter von 75 Jahren und älter eine zentrale Tagesschärfe von unter 0,7 auf. Dies ist der gesetzliche Grenzwert gemäß Anlage 6 der FeV, bis zu dem eine Fahrerlaubnis erteilt wird.

In einer neuerlichen Untersuchung verfehlten allerdings nur 3,6% der Fahrer im Alter von 75 Jahren und älter diesen Wert.⁶²

Im Kontrast dazu steht, dass die unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer im Alter von 75 Jahren und aufwärts in fast allen durch die Studie betrachteten Jahren polizeilich zu etwa 75 % als Hauptverursacher klassifiziert wurden. Diese generelle Problematik auf den individuellen Verkehrsteilnehmer beziehen und somit verlässlich Risiken einer Unfallverursachung abschätzen zu können, ist jedoch nicht so einfach.

Im Vergleich zu den anderen weist diese Altersgruppe in ihren Leistungs- und Verhaltensprofilen nämlich große Unterschiede auf, weshalb es zur Bildung sehr unterschiedlicher Profilgruppen kommt. Rückschlüsse auf ein erhöhtes Unfallrisiko allein aufgrund des Alters sind daher nicht möglich.⁶³

5.4 Zusammenfassung der Ergebnisse

Beide Studien der UDV zeigen, dass weder das Lebensalter eines PKW-Fahrers, noch seine individuelle Leistungsfähigkeit allein eine mangelnde Fahreignung rechtfertigen. Ältere Fahrer passen ihre Fahrweise meist ihrer individuellen Leistungsfähigkeit an, dennoch steigt ab etwa 75 Jahren die Probabilität, zum Unfallverursacher zu werden.

61 Weller/Schlag/Rößger/Butterwegge/Gehlert, a.a.O.

62 Weller/Schlag/Rößger/Butterwegge/Gehlert, a.a.O. Seite 48.

63 Weller/Schlag/Rößger/Butterwegge/Gehlert, a.a.O. Seite 46.

Die Autoren der Studien kamen zu der Schlussfolgerung, dass es in der Zukunft vor allem darum gehen wird, Unterstützungsmaßnahmen zur Erhaltung einer sicheren PKW-Mobilität im Alter zu entwickeln und in der Praxis umzusetzen.

Rückmeldefahrten, welche hinsichtlich der Anforderungen älterer Fahrer angepasst werden müssen, könnten hierbei eine einfache Trainingsform darstellen. Dazu sollten zunächst die individuellen Stärken und Schwächen der älteren Fahrer im realen Straßenverkehr beobachtet werden.

Nachfolgend könnte sich eine individuell abgestimmte Trainingsmaßnahme anschließen, in der ein angemessenes Fahrverhalten vermittelt und geübt wird.

Damit eine solche Maßnahme jedoch eine positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit zeigt, müssten nicht nur die Bereitwilligen und Einsichtigen daran teilnehmen, sondern vor allem diejenigen, bei denen ein objektiver Bedarf besteht und für die auch Trainingseffekte zu erwarten sind.

Im Ergebnis unterstützen die aus der Studie gewonnenen Erkenntnisse somit keine verpflichtende Fahreignungsprüfung älterer Pkw-Fahrer.⁶⁴

6. Umsetzbarkeit der verpflichtenden, regelmäßigen Fahrtauglichkeitsprüfung

Sofern es um eine regelmäßige obligatorische ärztliche Überprüfung der Fahrtauglichkeit für sämtliche Fahrer geht, wäre diese praktisch gar nicht umsetzbar. Gerade in den ländlicheren Gebieten gibt es schon jetzt einen großen Ärztemangel. Sollten die Mediziner nun noch zusätzlich damit beauftragt werden,

⁶⁴ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer: Fahreignung von Senioren; Veröffentlichung im Dezember 2015; Seite 13 f.

würde das die vorhandenen Kapazitäten sprengen. Um die Menge der Untersuchungen auf ein für die vorhandenen Ärzte vertretbares Maß zu beschränken, wäre beispielsweise eine Altersgrenze denkbar.

Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass gerade die Fähigkeiten, deren Störungen bevorzugt älteren Personen als Ursache eines Versagens im Straßenverkehr angelastet werden, nur teilweise mit Erkrankungen zusammenhängen.⁶⁵ Es bleibt also offen, wie Mängel des Reaktionsvermögens, der Konzentrationsfähigkeit, der Belastbarkeit und der Aufmerksamkeit möglichst fehlerfrei diagnostiziert werden könnten.

Praktische Probleme liegen auch im Fehlen eines medizinischen Standards der ärztlichen Untersuchung. Würde man die Leistungsfähigkeit der 30- bis 40-Jährigen zum Standard machen, würden zu viele ältere Fahrerlaubnisinhaber den Anforderungen nicht gerecht werden.

Wenn man jedoch auf das Leistungsvermögen der 70- bis 80-Jährigen abstellt, wären die Anforderungen zu gering und nur ohnehin nicht mehr aktive Kraftfahrer, die keine Verkehrsgefährdung mehr verursachen, würden dem Standard nicht mehr genügen. Der medizinische und verwaltungsmäßige Aufwand würde sich für diese kleine Gruppe nicht lohnen.⁶⁶

Ein weiterer Grund, warum eine solche Fahrtauglichkeitsprüfung nicht so einfach verwirklicht werden kann, ist das Grundgesetz. Der Gesetzgeber und die Verwaltung haben sich am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu orientieren. Würde nun ein neues Gesetz geschaffen werden, müsste dieses zunächst auf seine Geeignetheit und Begründetheit hin überprüft werden.⁶⁷

65 Eisenmenger/Bouska: „Sind von einer regelmäßigen und obligatorischen Gesundheitsüberprüfung aller Fahrerlaubnisinhaber wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit zu erwarten?“; Seite 14.

66 Berz/Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Kapitel 19 Nummer 17 Teil D: Körperlich-geistige Erkrankungen und verkehrspsychologische Mängel § 2 Abs. 4 StVG, §§ 11, 13, 14 FeV und Anlage 4 und 5 FeV, Rn. 8.

67 Eisenmenger/Bouska: „Sind von einer regelmäßigen und obligatorischen Gesundheitsüberprüfung aller Fahrerlaubnisinhaber wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit zu erwarten?“; Seite 14.

Da eine solche Neuregelung den einzelnen Bürger nicht begünstigen, sondern belasten würde, muss zunächst Handlungsbedarf bestehen. Diesen allein schon zu bejahen gestaltet sich als schwierig. Aus den vorhergehenden Ausführungen wird deutlich, dass das Alter allein keine verminderte Fahrtauglichkeit bedeutet. Auch gewisse Krankheiten führen laut der FeV noch nicht zur Fahruntauglichkeit.

Außerdem müsste das angestrebte Ziel - hier also die Erhöhung der Verkehrssicherheit - in einem angemessenen Verhältnis zu dem neuen Gesetz stehen. Dieser Grundsatz ist so bedeutungsvoll, dass ihm im Grundgesetz sogar Verfassungsrang zuerkannt wurde, welcher sich aus Art. 20 Abs. 3 GG ableitet.⁶⁸

Gesetzliche Eingriffe in die Privatsphäre mit dermaßen einschneidendem Charakter, wie sie eine regelmäßige Überprüfung des Gesundheitszustandes bedeuten würde, sind derzeit nur im Einzelfall erlaubt. Es bedarf eines konkreten Anlasses, um die Eignung eines Inhabers einer unbefristeten Fahrerlaubnis in Frage zu stellen.

7. Darstellung verschiedener Meinungen

7.1 Damalige Meinung des Staatssekretärs des Bundesverkehrsministeriums

Während der 4. Wahlperiode des Deutschen Bundestages wurde im Jahre 1964 unter anderem das Thema „Verhütung von Verkehrsunfällen, die ihren Grund in mangelnder körperlicher Eignung der Fahrzeuglenker haben“ diskutiert.

Eine diesbezügliche Anfrage beantwortete Herr Ludwig Seiermann als damaliger Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium in Vertretung des Bundesverkehrsministers wie folgt.⁶⁹

Mit zunehmendem Lebensalter lässt der Vitalstatus eines Menschen nach, was sich zwangsläufig auch auf seine Fahrtüchtigkeit auswirkt. Jedoch ist der Umfang dieser Auswirkungen noch nicht genügend erforscht, um bereits heute

⁶⁸ Eisenmenger/Bouska, a.a.O.

⁶⁹ Bundestags-Drucksache IV/1846 Seite 3.

verbindliche Rückschlüsse auf die Fahrtüchtigkeit eines alternden Menschen ziehen zu können. Es ist anzunehmen, dass der Sehkraft allein keine entscheidende Bedeutung zukommen kann, da sie nur eine von vielen Komponenten darstellt und ohne große Mühe korrigiert werden kann.

Das altersbedingte Nachlassen der Wahrnehmungsfähigkeit und der Kompetenz, die Gesamtsituation zu erfassen kann jedoch auch bei Vorhandensein oder nach Wiederherstellung der vollen Sehschärfe mittels optischer Hilfsmittel nicht ausgeglichen werden.

Ausfälle wie die Einschränkung der Reizaufnahme, das Nachlassen der Spannkraft und der Konzentrationsfähigkeit werden vor allem bei der starken Belastung, wie sie der heutige Verkehr mit sich bringt, deutlich.

Diese Ausfälle wirken sich auf die Erkennungs- und Deutungsfähigkeit aus und dürften daher durch einen Sehtest allein nicht zu erfassen sein.

Es erscheint daher wenig erfolgversprechend, von Führerscheininhabern, die das 60. Lebensjahr erreicht haben, die gesonderte Vorlage einer augenärztlichen Bescheinigung zu verlangen. Möglicherweise wird die Anordnung einer allgemeinen Fahrtauglichkeitsuntersuchung ab einem gewissen Alter jedoch erforderlich sein. Die Prüfung, ob eine solche Untersuchung notwendig ist in welchen Abständen sie festzusetzen ist, ist allerdings noch nicht abgeschlossen.

7.2 Deutscher Verkehrsgerichtstag

Der Arbeitskreis I des 40. Deutschen Verkehrsgerichtstages gab bereits im Jahre 2002 zum Thema „Senioren im Straßenverkehr“ seine Empfehlung ab.⁷⁰

Er führte dabei aus, dass der Anteil unfallbeteiligter Senioren eine Anordnung

⁷⁰ 40. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 23. bis 25. Januar 2002 in Goslar: Senioren im Straßenverkehr; Keine Angabe des Tages der Veröffentlichung.

regelmäßiger Sehtests nicht rechtfertigt, da der Handlungsbedarf für den Gesetzgeber nicht nachgewiesen ist. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen zur Fahrerlaubnis erscheinen für alle Altersgruppen ausreichend.

Stattdessen erinnert der Arbeitskreis an das eigene Interesse der älteren Verkehrsteilnehmer an der Erhaltung ihrer Mobilität. Sie haben ihre gesundheitliche Eignung zur Teilnahme am Straßenverkehr selbst in geeigneten Abständen zu überprüfen beziehungsweise überprüfen zu lassen. Über die Einwirkungen von Gesundheitsdefiziten und Medikamenten auf die Fahrtauglichkeit sollen Ärzte, Apotheker und Verkehrspsychologen besser informieren.

Die Arzneimittelindustrie wird aufgefordert, bereits die Verpackungen von Medikamenten, die die Fahrtauglichkeit erheblich beeinträchtigen können, einheitlich und deutlich zu kennzeichnen.

Weiterhin sollen Automobil- und Verkehrssicherheitsverbände, Behörden und Medien durch Aufklärungskampagnen und Beratungsangebote das Problembewusstsein älterer Verkehrsteilnehmer verstärken. Hierfür ist ein ausreichendes auf die Bedürfnisse der älteren Verkehrsteilnehmer ausgerichtetes Fortbildungsangebot erforderlich.

Der Verkehrsgerichtstag appelliert an die älteren Verkehrsteilnehmer, von diesen Angeboten vermehrt Gebrauch zu machen. Durch beispielsweise Reduzierungen von Versicherungsprämien für den Nachweis regelmäßiger freiwilliger Gesundheitschecks sollen weitere Anreize geschaffen werden.

Auch ist die Gewährung kostenloser Beförderung im öffentlichen Nahverkehr bei freiwilligem Verzicht auf die Fahrerlaubnis ein denkbare Konzept.

Schlussendlich werden alle Verkehrsteilnehmer an ihre besonderen Sorgfaltspflichten zugunsten der Senioren im Straßenverkehr erinnert.

Im Jahr 2017 wurde erneut im Rahmen des 55. Deutschen Verkehrsgerichtstages zum Thema „Senioren im Straßenverkehr“ beraten. Die Empfehlung⁷¹ des

71 55. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2017 in Goslar: Senioren im

Arbeitskreises III kam im Grundsatz zwar zu dem selben Ergebnis, unterbreitete jedoch neue Denkansätze.

So gibt es einerseits Hinweise darauf, dass ältere Menschen als Kraftfahrer ein zunehmendes Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen. Andererseits gibt es für die Einführung verpflichtender und periodischer Fahreignungsüberprüfungen, welche ohne einen Anlass durchgeführt werden sollen, derzeit keine Grundlage.

Der Arbeitskreis macht deutlich, dass die Politik und Forschung in der Pflicht stehen, die dafür notwendige Datengrundlage hinsichtlich der Risikoabschätzung zeitnah zu verschaffen.

Um Instrumente zur besseren Einschätzung der eigenen Fahrkompetenz zu entwickeln, wird die Methode einer qualifizierten Rückmeldefahrt angeregt. Deren Ergebnis soll ausschließlich dem Betroffenen mitgeteilt werden. Sofern sich herausstellen sollte, dass solche Instrumente auf freiwilliger Basis nur unzureichend in Anspruch genommen werden, wird die verpflichtende Teilnahme daran vorgeschlagen.

Die derzeit mögliche, anlassbezogene Fahreignungsprüfung muss ebenfalls verbessert werden. Ziel soll vor allem sein, die mehrfache Begutachtung älterer Kraftfahrer zu vermeiden. Erreicht werden soll dies unter anderem durch die Verankerung der psycho-physischen Leistungsüberprüfung in der FeV, da im Alter vorwiegend kognitive Leistungseinschränkungen vorliegen. Diese Prüfung soll beispielsweise durch Interviews, Leistungstests oder eine Fahrverhaltensbeobachtung stattfinden.

Weiterhin sollen die Ermittlungsbehörden noch stärker auf Fahreignungsmängel sensibilisiert werden. Dazu gehört wiederum die Verbesserung der verkehrsmedizinischen Kompetenz der Ärzte und die konkrete Vorgabe, welche Meldepflichten sie hinsichtlich der Fahreignung ihrer Patienten haben.

Der Arbeitskreis ruft erneut alle älteren Kraftfahrer auf, in Eigenverantwortung jederzeit zu überprüfen, ob und wie sie auf Einschränkungen ihrer Fahreignung angemessen reagieren müssen.

Straßenverkehr; Keine Angabe des Tages der Veröffentlichung; Seite 3.

7.3 ADAC

Der ADAC e.V. München hat im Jahre 2018 zur Problematik der älteren Kraftfahrer verkehrspolitisch Stellung bezogen.⁷²

So spricht gegen eine verpflichtende Einführung von Testverfahren zum Erhalt der Fahrerlaubnis von Senioren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zum einen die fehlende Notwendigkeit. Laut einer Analyse der BAST sind nur etwa 6 Prozent der älteren Bevölkerungsgruppe nicht in der Lage, ihr Fahrverhalten an ihre Defizite anzupassen. Dieser Effekt sei insbesondere bei Männern zu beobachten gewesen, die im Vergleich zu Frauen weniger selbstkritisch mit ihrer eigenen Leistungsfähigkeit umzugehen scheinen. Die Einführung einer Fahrtauglichkeitsprüfung scheitert somit auch an der Verhältnismäßigkeit.

Zudem ist die Frage nach der Eignung verschiedener Testverfahren zur Ermittlung der Fahrkompetenz bei älteren Kraftfahrern auch bei Experten umstritten.

Die Europäische Vereinigung der Verkehrspsychologen beispielsweise lehne verpflichtende Testverfahren, die insbesondere die Reaktionsfähigkeit prüfen, mehrheitlich ab. Der kritischen Umgang mit der eigenen Leistungsfähigkeit und eine darauf basierende individuelle Beratung stellen somit den besten Schutz für eine sichere, bezahlbare und bedarfsgerechte Mobilität im höheren Alter dar.

Auch der generelle Standpunkt des ADAC⁷³, welcher auf der offiziellen Presseseite zu finden ist, lehnt eine verpflichtende Fahreignungsüberprüfung ab.

Senioren gefährden die Verkehrssicherheit nicht in einem höheren Maß als andere Bevölkerungsgruppen. Außerdem bestünde aufgrund der Wahrscheinlichkeit von Irrtümern die Gefahr, mit einem Fehlurteil Fahrer auszuschließen, die eigentlich noch geeignet wären.

Entscheidend für eine unfallfreie Teilnahme am Straßenverkehr ist nicht das Lebensalter, sondern neben dem Gesundheitszustand des Fahrers auch die

72 ADAC e.V. München: Ältere Kraftfahrer. Besser als ihr Ruf; Veröffentlichung im Jahr 2018; Seite 4.

73 ADAC: Standpunkt Senioren im Straßenverkehr; keine Angabe des Tages der Veröffentlichung.

erworbene Fahroutine. Ältere Fahrer zeichnen sich meist durch einen situationsangepassten Fahrstil sowie vorausschauendes Fahren aus.

Es wird jedoch die Empfehlung ausgesprochen, sich freiwillig regelmäßig medizinisch untersuchen zu lassen. Dies gilt vor allem für das Sehvermögen, welches naturgemäß mit zunehmendem Alter nachlässt. Sofern der Fahrer unter gesundheitlichen Problemen leidet, welche negative Konsequenzen für die Teilnahme am Straßenverkehr haben, sollte ein vertrauliches Gespräch mit dem behandelnden Arzt geführt werden. Hierbei soll an die Eigenverantwortlichkeit appelliert werden.

Zu diesem Zweck wird durch den ADAC ein „FahrFitnessCheck“ angeboten, der eine Rückmeldung zur eigenen Fahrleistung im realen Verkehr durch einen neutralen Beobachter ermöglicht.

7.4 Konferenz „Ageing and Safe Mobility“

Nicht nur in Deutschland wurden Tagungen über das Thema generelle Fahrtauglichkeitsprüfung veranstaltet. So gab es beispielsweise eine europäische Konferenz zur Problematik "Ageing and Safe Mobility" im Jahr 2014.⁷⁴

In der BAST wurden damals nationale und internationale wissenschaftliche Erkenntnisse aus unterschiedlichen Disziplinen zur Verkehrssicherheit und Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer vorgestellt und diskutiert. Über 150 Experten aus 21 Ländern kamen zusammen, um mit Hilfe der Konferenz Empfehlungen für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer auf europäischer Ebene abzuleiten.

⁷⁴ Bundesanstalt für Straßenwesen: Senioren im Straßenverkehr: individuelle Unterstützung statt verpflichtender Gesundheitschecks; Veröffentlichung am 16.12.2014.

Da keine bislang durchgeführte empirische Studie einen positiven Effekt regelmäßiger Fahreignungsüberprüfungen auf die Verkehrssicherheit älterer Fahrer nachweisen konnte, sprachen sich die teilnehmenden Wissenschaftler gegen eine allgemeine Verpflichtung zu einem solchen Gesundheitscheck aus.

Alternativ wurden spezifische präventive Maßnahmen empfohlen.

„Beispielsweise können Hausärzte ihre Patienten frühzeitig über mögliche krankheitsbedingte Leistungsbeeinträchtigungen informieren oder eine freiwillige Fahrprobe empfehlen, um mögliche Schwächen frühzeitig zu erkennen.

Leicht verständliche Symbole auf Beipackzetteln von Medikamenten geben schneller Auskunft darüber, welchen negativen Einfluss ein bestimmtes Medikament auf das Fahrverhalten ausüben kann.

Auch sind ältere Menschen bereit, neue Techniken anzuwenden, die sie im Straßenverkehr unterstützen. Wichtig ist dabei, dass diese Techniken die spezifischen Bedürfnisse älterer Menschen berücksichtigen.“⁷⁵

Auch wurde die Vereinfachung des Verkehrssystems als Ganzes angepriesen, damit es übersichtlicher und besser verständlich für ältere Fahrer wird.

Gerade in großen Städten können manche Beschilderungen zu einer Reizüberflutung und damit verbundener Verwirrung führen.

Schlussendlich sei es wichtig, die Voraussetzungen für den Erhalt und die Verbesserung der Mobilität älterer Menschen zu schaffen. Dies soll durch gezielte Kommunikation, Trainingsangebote, technische Entwicklungen und Verbesserung der Infrastruktur erlangt werden.

75 Bundesanstalt für Straßenwesen, a.a.O.

8. Zusammenfassung

Die Frage, ob regelmäßige Fahrtauglichkeitsprüfungen für sämtliche Fahrerlaubnisinhaber verpflichtend geregelt werden sollten, beschäftigt die Wissenschaft und Politik schon seit mehreren Jahren. Während solche Überprüfungen für die befristeten Fahrerlaubnisklassen ab einem gewissen Alter spätestens aller fünf Jahre stattfinden, gibt es eine solche Regelung für die breite Masse nicht.

Hintergrund dessen ist beispielsweise die größere Verantwortung, die die Beförderung fremder Personen mit sich bringt. Auch macht es einen großen Unterschied, ob man mit dem eigenen Auto jeden Tag einige Minuten zur Arbeit oder zum Supermarkt fährt, oder ob man das Fahren zum Beruf gemacht hat. Wer als LKW-Fahrer mit stundenlangen Fahrten sein Geld verdient, der muss höhere Anforderungen als andere Verkehrsteilnehmer erfüllen.

Die gesetzlich geregelte Eignungskontrolle für die Inhaber der Fahrerlaubnisklassen C1, C1E, C, DE, D1, D1E, D und DE weist außerdem Mängel auf. Bereits die erforderliche verkehrsmedizinische Qualifikation des Gutachters ist nicht einheitlich geregelt, weshalb es naturgemäß zu Qualitätsunterschieden kommt. Aus diesem Grund ist es besonders problematisch, dass dem Entscheidungsträger die Möglichkeit fehlt, medizinisch-psychologische Einwendungen gegen ein Gutachten erheben zu dürfen.

Er ist dahingehend an die Entscheidungen des Prüfers gebunden und dieser wiederum an die vorgegebenen Grenzwerte. Letztere werden von Experten ebenfalls kritisiert, da diese dem Gutachter nicht genug Ermessensspielraum einräumen. Zusammenfassend bedarf die aktuelle Vorgehensweise somit einer Reformation, um diese Mängel zu beheben. Solange die Eignungskontrolle nicht aussagekräftiger wird, ist die Erweiterung ihres Anwendungsgebietes auf die breite Masse nicht akzeptabel.

Ergebnisse von Studien zeigen, dass ab einem gewissen Alter das Unfallrisiko vermeintlich ansteigt.

Zu beachten ist hierbei jedoch einerseits der demografische Wandel. So hat sich der Bevölkerungsanteil der Senioren seit 1990 von 15 Prozent auf fast 21 Prozent erhöht, während die Bevölkerungsgruppe der Jüngeren stetig schrumpft. Infolgedessen kam es in den vergangenen Jahren zwangsläufig zu einer Verschiebung der Unfallzahlen zu Ungunsten der älteren Verkehrsteilnehmer.

Daher wäre es verfehlt, von einer generell verminderten Fahrtauglichkeit im Alter auszugehen.⁷⁶

Andererseits ist die individuelle Leistungs- und Anpassungsfähigkeit zu berücksichtigen. Gerade in den Rängen der Senioren gibt es von Mensch zu Mensch große Unterschiede, da die altersbedingte Abnahme gewisser Fähigkeiten von einigen sehr gut und von anderen eher schlecht kompensiert wird. Das Alter allein lässt somit noch keine Rückschlüsse auf ein erhöhtes Unfallrisiko zu.

Aus den Studien geht weiterhin hervor, dass beispielsweise durch die Einführung einer medizinischen Untersuchung, welche auf den ersten Blick erfolgversprechend scheint, kein Unfallrückgang zu erwarten ist. Lediglich die Einführung einer qualifizierten Rückmeldefahrt hat das Potenzial, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ziel dabei ist es, dass der Fahrer sich seiner Schwächen bewusst wird und Möglichkeiten aufgezeigt bekommt, wie er diese ausgleichen kann. Ein solches System würde sicherlich auch auf mehr Akzeptanz stoßen, da es hierbei um die nachhaltige Verbesserung der Fahrweise geht und nicht um das bloße Erreichen oder Verfehlen gewisser Werte.

Selbst wenn man den Handlungsbedarf hinsichtlich der Einführung einer regelmäßigen Fahrtauglichkeitsuntersuchung unabhängig von der Führerscheinklasse bejahen würde, gäbe es jedoch noch verfassungsrechtliche Bedenken. So bedarf es eines konkreten Anlasses, um die Fahreignung in Frage zu stellen. Überprüfungen sind daher nur im Einzelfall erlaubt, da der Betroffene

76 ADAC e.V. München: Ältere Kraftfahrer. Besser als ihr Ruf; Veröffentlichung im Jahr 2018;

Seite 2.

sonst zu sehr in seinen eigenen Grundrechten eingeschränkt werden würde. Unter den verfassungsrechtlichen Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und des Übermaßverbotes gibt es bislang keine geeignete Begründung, um eine regelmäßige und obligatorische Gesundheitsüberprüfung aller Fahrerlaubnisinhaber einzuführen.⁷⁷

In Anbetracht aller oben erwähnten Ausführungen lässt sich die verpflichtende Regelung regelmäßiger Fahrtauglichkeitsprüfung für Inhaber sämtlicher Fahrerlaubnisse nicht rechtfertigen.

9. Eigene Meinung

Im 30-Minuten-Takt hört man in den Nachrichten von den aktuellsten Verkehrsunfällen und den damit verbundenen Staus und Behinderungen auf unseren Straßen. Da die meisten Unfälle auf menschlichem Versagen beruhen, drängte sich mir die Frage auf, ob und wie man diese reduzieren kann.

Die meisten Menschen sind im Besitz einer unbefristeten Fahrerlaubnis, weshalb Sie nur ein einziges Mal im Rahmen der Führerscheinprüfung getestet werden. Da die eigenen Fähigkeiten durch fortschreitendes Alter oder Erkrankungen immer weiter nachlassen, schien mir die Existenz der unbefristeten Fahrerlaubnisse der Grund für viele Verkehrsunfälle zu sein.

Da ich selbst schon bei Senioren mitgefahren bin, die aufgrund ihrer unsicheren Fahrweise eine Gefährdung für den Straßenverkehr darstellen, wollte ich mithilfe dieser Diplomarbeit untersuchen, ob die Einführung einer regelmäßigen Fahrtauglichkeitsprüfung hilfreich sein könnte. Zunächst ging ich davon aus, dass die Stimmen unter den Fachleuten in zwei gleich starke Lager eingeteilt werden können. Wie sich jedoch herausstellte, überwiegt die Meinung, dass die

⁷⁷ Eisenmenger/Bouska: „Sind von einer regelmäßigen und obligatorischen Gesundheitsüberprüfung aller Fahrerlaubnisinhaber wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit zu erwarten?“; Seite 16.

verpflichtende Regelung regelmäßiger Überprüfungen auf sämtliche Führerscheinklassen nicht gerechtfertigt ist.

Selbst wenn man der Meinung sein sollte, dass eine solche Untersuchung gerechtfertigt ist, mangelt es an der praktischen Umsetzbarkeit. Da sie Millionen von Menschen betreffen würde, wäre der Verwaltungsaufwand sehr hoch.

Sollte es bei der aktuellen Art der Eignungskontrolle bleiben, so wie sie bei den befristeten Fahrerlaubnissen stattfindet, stellt der Ärztemangel ein Problem dar. Bereits jetzt ist die flächendeckende Versorgung mit Ärzten nicht überall möglich und viele Praxen arbeiten tagtäglich am Limit. Diese jetzt zusätzlich mit einer solchen Überprüfungen zu belasten, wäre nicht bewirkbar.

Sofern die Fahrtauglichkeit auf eine andere Art und Weise überprüft werden würde (beispielsweise durch die Einführung einer qualifizierten Rückmeldefahrt), müssten hierfür ebenfalls mehr Fahrprüfer eingestellt werden.

Um den Verwaltungsaufwand wiederum eindämmen zu können, müsste man den Kreis der betroffenen Personen begrenzen. Da es, wie bereits erwähnt, große Unterschiede in der Leistungs- und Anpassungsfähigkeit eines jeden Menschen gibt, gestaltet sich dies jedoch als schwierig.

Nach wissenschaftlicher Betrachtung des Themas bin ich somit zu einem Ergebnis gelangt, welches meiner ursprünglichen Meinung widerspricht. Im Straßenverkehr wird man meist auf die Teilnehmer aufmerksam, die sich durch negatives Verhalten auszeichnen. An vorbildliche Fahrer erinnert man sich hingegen selten.

Allerdings sollte man sich immer vor Augen halten, dass es sehr wohl Menschen gibt, die ihre Schwächen gut kompensieren können und somit zu den viel zahlreicheren, unauffälligen Fahrern zählen.

Literaturverzeichnis

40. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 23. bis 25. Januar 2002 in Goslar: Senioren im Straßenverkehr; Keine Angabe des Tages der Veröffentlichung; http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_40_vgt.pdf; abgerufen am 01.04.2022

55. Deutscher Verkehrsgerichtstag vom 25. bis 27. Januar 2017 in Goslar: Senioren im Straßenverkehr; Keine Angabe des Tages der Veröffentlichung; http://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_55_vgt.pdf; abgerufen am 01.04.2022.

ADAC: Standpunkt Senioren im Straßenverkehr; keine Angabe des Tages der Veröffentlichung; <https://presse.adac.de/standpunkte/senioren-im-strassenverkehr.html>; abgerufen am 01.04.2022.

ADAC e.V. München: Ältere Kraftfahrer. Besser als ihr Ruf; Veröffentlichung im Jahr 2018; <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/verkehrssicherheit/senioren-am-steuer-adac-bro.pdf>; abgerufen am 26.04.2022.

Bender/König: Münchener Kommentar zum Straßenverkehrsrecht; Band 1 Verkehrsstrafrecht und Verkehrsverwaltungsrecht; 1. Auflage 2016; München.

Berz/Burmann: Handbuch des Straßenverkehrsrechts; Band 1 Zivilrecht; 44. Ergänzungslieferung August 2021; München.

Bundesanstalt für Straßenwesen: Senioren im Straßenverkehr: individuelle Unterstützung statt verpflichtender Gesundheitschecks; Veröffentlichung am 16.12.2014; <https://web.archive.org/web/20160526093459/http://www.bast.de/DE/Presse/2014/presse-31-2014.html>; abgerufen am 01.04.2022.

Eisenmenger/Bouska: „Sind von einer regelmäßigen und obligatorischen Gesundheitsüberprüfung aller Fahrerlaubnisinhaber wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit zu erwarten?“; Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2001; Heft 1 Seite 13 ff., München.

Fastenmeier/Gstalter: Fahreignung älterer Kraftfahrer im internationalen Vergleich, Veröffentlichung im Mai 2014 (beachte: Teil 2 wurde bereits im April 2014 veröffentlicht); <https://www.udv.de/resource/blob/79736/ff280d6f4ecfd45e0bd1752fc11cc8ff/25-fahreignung-aelterer-im-internationalen-vergleich-data.pdf>; abgerufen am 25.03.2022.

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer: Fahreignung von Senioren; Veröffentlichung im Dezember 2015; <https://www.udv.de/resource/blob/79350/fad9cb2abf8283bfc6065a496bf0aba2/54-fahreignung-von-senioren-data.pdf>; abgerufen am 25.03.2022.

Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg: Fahrerlaubnisbestand im ZFER 2021; keine Angabe des Tages der Veröffentlichung; https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/fahrerlaubnisbestand_node.html; abgerufen am 18.03.2022.

Statistisches Bundesamt (Destatis): Bevölkerungsstand: Amtliche Einwohnerzahl Deutschlands 2021; keine Angabe des Tages der Veröffentlichung; https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/_inhalt.html; abgerufen am 18.03.2022.

Statistisches Bundesamt (Destatis): Fehlverhalten der Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden; Veröffentlichung am 07.07.2021; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/fehlverhalten-fahrzeugfuehrer.html;jsessionid=F660ADDF5D58C62039AA5CAF60D0910A.live711>; abgerufen am 18.03.2022.

Statistisches Bundesamt (Destatis): Getötete nach Alter und je 1 Millionen Einwohner; Veröffentlichung am 24.03.2022; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verkehrstote-nach-alter.html>; abgerufen am 18.04.2022.

Statistisches Bundesamt (Destatis): Straßenverkehrsunfälle nach Unfallkategorie, Ortslage; Veröffentlichung am 07.07.2021; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/polizeilich-erfasste-unfaelle.html;jsessionid=23817208CB8E97E8D8E4BDCB4A24C00C.live711>; abgerufen am 18.03.2022.

Statistisches Bundesamt (Destatis): Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2020; Veröffentlichung am 30. September 2021; https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-senioren-5462409207004.pdf?__blob=publicationFile; abgerufen am 25.03.2022.

Statistisches Bundesamt (Destatis): Verletzte bei Verkehrsunfällen; Veröffentlichung am 07.07.2021; <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verletzte-alter.html;jsessionid=23817208CB8E97E8D8E4BDCB4A24C00C.live711>; abgerufen am 18.03.2022.

Weller/Schlag/Rößger/Butterwegge/Gehlert: Fahreignung älterer PKW-Fahrer, Teil 1, Seite 4; Veröffentlichung im November 2015; <https://digital.zlb.de/viewer/metadata/16304595/1/>; abgerufen am 22.04.2022.

Eidesstattliche Versicherung

Ich, Maria Schreiber, versichere an Eides statt, dass ich diese Diplomarbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Ich versichere weiterhin, dass Quellen oder indirekt übernommene Gedanken als solche kenntlich gemacht sind, dass die Diplomarbeit in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt wurde und dass die gedruckte und die digitalisierte Form der Diplomarbeit identisch sind, § 24 Abs. 4 FHMeißen-GO.

Plauen, 20.05.2022

Maria Schreiber