

# **Fahrtauglichkeit von Senioren im Straßenverkehr**

**Entwicklung, rechtliche Grundlagen und  
Bedeutung für die Polizei**

Bachelorarbeit im Bachelorstudiengang „Polizeivollzugsdienst (B.A.)“  
an der Polizeiakademie Niedersachsen von:

Karsten Lohmann

Abgabedatum: 04.05.2016

# **Fahrtauglichkeit von Senioren im Straßenverkehr**

## **Entwicklung, rechtliche Grundlagen und Bedeutung für die Polizei**

Bachelorarbeit von:

Karsten Lohmann

BA 07/13, Studiengruppe 306

KarstenLohmann@web.de

Tel.: 0160-7732986

Dozent: PHK Johannes Kley

Zweitgutachter: PHK Sascha Heindricks, PI Osnabrück - VE

Oldenburg, 04.05.2016

## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung .....	1
2. Begriffsbestimmung „Senioren“ .....	2
3. Entwicklung der „Senioren“ im Straßenverkehr.....	3
3.1 Auswirkung des demographischen Wandels.....	3
3.2 Betrachtung der Verkehrsunfallfallstatistiken.....	5
3.3 Mobilität im Alter .....	8
4. Hauptunfallursachen.....	9
5. Altersbedingte körperliche Einschränkungen .....	10
5.1 Sehfähigkeit.....	10
5.2 Beweglichkeit und Aufmerksamkeit.....	12
6. Rechtliche Grundlagen .....	13
6.1 Abgrenzung „Fahreignung“ von „Fahrtüchtigkeit“ .....	14
6.2 Verbindliche Anlagen zur Fahrerlaubnisverordnung.....	15
6.3 Rechtliche Auswirkungen auf Senioren.....	16
6.4 Mitteilungspflicht der Polizei .....	17
7. Diskussion „Verpflichtende Fahrerlaubnisüberprüfung für Senioren“ .....	18
8. Alternative zur verpflichtenden Fahrerlaubnisüberprüfung .....	22
9. Fazit .....	24
Literaturverzeichnis .....	I
Quellenverzeichnis .....	IV
Rechtsprechungsverzeichnis.....	VI
Erklärung.....	VII

## 1. Einleitung

In den Köpfen der Gesellschaft sitzt das Klischee fest: viele Bürger halten ältere Verkehrsteilnehmer für eine Gefahr im öffentlichen Verkehrsraum. Bestätigt fühlen sich viele bei Schlagzeilen von spektakulären Unfällen bei denen ältere Verkehrsteilnehmer involviert waren (vgl. Schlanstein 2007, 162). Dabei werden Schlagzeilen, wie „Senior verfährt sich bis nach Tirol“ (Plange 22.03.2016), wo ein 82-jähriger Mann für 24 Stunden ohne Orientierung durch die Gegend fuhr, noch mit einem verschmitzten Lächeln wahrgenommen. Anders sieht es hingegen bei Schlagzeilen, wie „Tödlicher Unfall in Bad Zwischenahn - 85-Jährige überfährt nach Turnstunde Kursleiterin“ (NWZonline 22.03.2016) aus, wo Gas und Bremse verwechselt wurden, sodass das Fahrzeug zwei ältere Frauen erfasste. Derartige Schlagzeilen sorgen in der Gesellschaft für tiefe Betroffenheit und lösen gleichzeitig eine Debatte über die Fahreignung von Senioren aus. Im Alter kommen auf jeden Menschen unterschiedliche physische Einschränkungen zu, sodass die Frage aufkommt, ob im hohen Lebensalter die Teilnahme am Straßenverkehr noch verantwortet werden kann.

Diese immer wieder auftretende Problematik wurde als Anlass ausgewählt die Fahrtauglichkeit von Senioren im Straßenverkehr zu hinterfragen, unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung, rechtlicher Grundlagen und Bedeutung für die Polizei.

Ziel der schriftlichen Ausarbeitung ist es, die Hintergründe für das erhöhte Risiko der Senioren zu erläutern und eine Diskussion über die Fahrtauglichkeit unter Berücksichtigung der rechtlichen Bestimmungen und Möglichkeiten für Polizeibeamte zu erörtern. Dabei soll der Umgang mit Senioren im Straßenverkehr, die in einem Verkehrsunfall beteiligt oder aufgrund ihrer Fahrweise auffällig geworden sind, für Polizeibeamte erleichtert und Hintergrundwissen geschaffen werden.

Inhaltlich wird zunächst in der vorliegenden schriftlichen Ausarbeitung eine Begriffsbestimmung der „Senioren“ erfolgen.

Im Anschluss daran wird die Entwicklung der „Senioren“ im Straßenverkehr unter Berücksichtigung des demographischen Wandels, der Betrachtung von Unfallstatistiken sowie der Auflistung der Mobilität von Senioren dargelegt.

Anschließend werden mögliche Einschränkungen der Senioren durch Alter und Krankheit benannt, welche sich unter anderem auf die Sehfähigkeit, die Beweglichkeit sowie die Aufmerksamkeit auswirken.

Damit einhergehend werden die Hauptunfallursachen durch Senioren aufgezeigt.

Darauf aufbauend wird eine aktuelle rechtliche Einordnung unter dem Kernpunkt der „Geeignetheit“ und der rechtlichen Bedeutung der Polizei im Hinblick auf Mitteilungen an die Fahrerlaubnisbehörden vollzogen.

Als Kernpunkt der schriftlichen Ausarbeitung wird eine Diskussion erfolgen, welche den Kerngedanken einer verpflichtenden Fahrerlaubnisüberprüfung bei Senioren beinhaltet. Dazu werden ein internationaler Vergleich, aktuelle Rechtsprechungen, rechtliche Grundlagen sowie daraus resultierende Folgen als Grundlagen herangezogen.

Inhaltlich endet wird die vorliegende Ausarbeitung mit einem Vorschlag als Alternative zu den verpflichtenden Fahrerlaubnisüberprüfungen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in grammatikalischer Schreibweise lediglich das männliche Geschlecht verwendet, wobei das weibliche Geschlecht ebenfalls gemeint ist.

Die vorliegende schriftliche Ausarbeitung konzentriert sich auf die Verkehrsbeteiligung der Senioren mit einem Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenverkehr. Die Verkehrsbeteiligungen von Senioren mit dem Fahrrad, als Fußgänger oder andere Arten der Verkehrsbeteiligung werden nicht untersucht. Eignungsmängel von Senioren aufgrund von Alkohol und Betäubungsmitteln werden nicht spezifisch betrachtet.

## **2. Begriffsbestimmung „Senioren“**

Um einen Einblick in die Thematik geben zu können, ist es zunächst notwendig den Begriff „Senior“ näher zu erläutern. Der Begriff „Senior“ stammt aus dem Lateinischen und bedeutet „älter“. Häufig wird mit dem Begriff „Senior“ das Bild eines „gebrechlichen Alten“ in Verbindung gebracht, sodass insgesamt eine negative Assoziation mit dem Begriff einhergeht (vgl. Rößing 2008: 14).

Allerdings ist nicht genau definierbar, ab welchem Lebensalter von einem Senior gesprochen werden kann. Somit finden sich in der Literatur auch unter-

schiedliche Altersgrenzen. Die frühesten Einordnungen beginnen dabei ab dem 50. Lebensjahr, die spätesten Einordnungen ab dem 70. Lebensjahr.

In der Straßenverkehrsunfallstatistik des Bundes wird die Altersgrenze für den älteren Verkehrsteilnehmer und damit auch für einen Senior bei 65 Jahren festgelegt. Diese Altersgrenze von 65 Jahren wird ebenfalls durch die Literaturmeinung der Verkehrslehre beziehungsweise des Verkehrsrechts angewandt (vgl. Günzel 2004: 165). Zudem wird in der Literatur oftmals die Begrifflichkeit der „Generation 65+“ als Synonym verwendet (Falkenstein, Poschadel 2011: 177). Demnach bezieht sich die vorliegende Ausarbeitung auf die Personengruppe, welche mindestens das 65. Lebensjahr erreicht hat.

### **3. Entwicklung der „Senioren“ im Straßenverkehr**

#### **3.1 Auswirkung des demographischen Wandels**

Der demographische Wandel beschreibt die Veränderung der Anzahl und Struktur der Bevölkerung (vgl. Knappe 2009: 82). Laut dem Statistischen Bundesamt wird in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahr 2060 ein Rückgang der Gesamtbevölkerung auf 73,1 Millionen Einwohner entstehen (vgl. Statistisches Bundesamt 29.03.2016: 15). Jedoch bleibt anzumerken, dass die aktuell starke Zunahme der Zuwanderung von Asylbewerbern in der Prognose nur bedingt oder gar nicht berücksichtigt wurde.

Ursächlich für den Rückgang der Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland sind zum einen die niedrigen Geburtenraten, die steigenden Lebenserwartungen und das daraus resultierende Missverhältnis zwischen Jung und Alt (vgl. Dalkmann, Böhler 2004: 275).

Bezüglich der Geburtenrate ergibt sich nach Prognosen aus dem Jahr 2015, dass es in der Bundesrepublik Deutschland in den nächsten Jahren bei dem Bevölkerungsanteil der Kinder und Jugendlichen unter 20 Jahren einen Rückgang um 17 % geben wird (vgl. Statistisches Bundesamt 29.03.2016: 17).

Neben dem Faktor der Geburtenrate ist der zweite Faktor der Alterungsprozess. „Die Wenigen werden immer älter“ (Knappe 2009: 83). Die Lebenserwartung steigt laut dem Statistischen Bundesamt bis zum Jahr 2060 bei Frauen um 6,8 Jahre auf 89,2 Jahre und bei Männern um 7,8 Jahre auf 85 Jahre an (vgl. Dalkmann, Böhler 2004: 276).

Für den Bevölkerungsanteil der Senioren bedeutet dieses, dass seit dem Jahr 1991 ein Anstieg bei den Senioren um 36,8 % erfolgte, wohingegen die Gesamtbevölkerung in dem gleichen Zeitraum nur um 3,2 % angestiegen ist (vgl. Knappe 2009: 83). Nach derzeitigen Prognosen bezüglich des demographischen Wandels ist davon auszugehen, dass im Jahr 2050 ein Drittel der deutschen Bevölkerung älter als 65 Jahre alt ist und somit dem Bevölkerungsanteil der Senioren angehört (vgl. Rudinger; Kocherscheid 2011: 13).

Bei den über 80-jährigen Senioren lag der Anteil in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2010 noch bei 5 %, wohingegen dieser Anteil sich bis zum Jahr 2050 mehr als verdreifachen und laut Prognosen 18 % betragen wird (vgl. Köthke 2010: 179). Dieses wirkt sich auf den Straßenverkehr insofern aus, dass in Zukunft immer mehr Personen, die am Straßenverkehr teilnehmen, dem Bevölkerungsanteil der Senioren angehören.

Der stattfindende demographische Wandel hat Auswirkungen auf die Anzahl der Fahrerlaubniserteilungen. Dementsprechend verfügen im Jahr 2040 rund 85 % der Gesamtbevölkerung über eine Fahrerlaubnis, wohingegen die Quote im Jahr 2002 lediglich 78,3 % betrug (vgl. Dalkmann, Böhler 2004: 277). In den letzten 30 Jahren hat der Anteil an Fahrerlizenzen bei weiblichen Seniorinnen von 12 % auf 79 % zugenommen. Bei den männlichen Senioren erfolgte eine Zunahme um 12 % auf nun 89 % (vgl. Knappe 2009: 85). Diese Entwicklung zeigt auf, dass bereits heute der Großteil der Senioren über eine gültige Fahrerlaubnis verfügt und somit auch die rechtliche Grundlage für die Teilnahme am Straßenverkehr gegeben ist. Die Tendenz ist dabei steigend.

Insgesamt bleibt für den demographischen Wandel festzuhalten, dass die Anzahl und Struktur der Gesamtbevölkerung gegenwärtig und zukünftig durch zwei entscheidende Faktoren beeinflusst werden; die Anzahl der Gesamtbevölkerung schrumpft, wobei der Bevölkerungsanteil der Senioren jedoch stetig steigt. Gerade im Hinblick auf diese Feststellung wird es für die Polizei in Zukunft immer bedeutsamer, sich mit den Senioren als Verkehrsteilnehmer auseinanderzusetzen, um den Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden.

### **3.2 Betrachtung der Verkehrsunfallfallstatistiken**

Aufgrund der Zunahme der Bevölkerungsgruppe der Senioren durch den demographischen Wandel, wird im Nachfolgenden erläutert, inwiefern sich diese Zunahme auf das statistische Verkehrsunfallgeschehen auswirkt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entwickelte im Jahr 2011 ein Verkehrssicherheitsprogramm, welches sich an dem Ziel einer sichereren Mobilität orientiert. Als Kernziel wurde dabei eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit mit der kontinuierlichen Senkung der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten gewählt. Angestrebt wird als Zielperspektive eine Abnahme der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland bis zu dem Jahr 2020 um 40 % (vgl. Janitzek; Kubitzki 2011: 174). Zur Erreichung der angestrebten Zielperspektive ist es unabdingbar, den immer stärker vertretenden Bevölkerungsanteil der Senioren mit seinen statistischen Unfallzahlen zu berücksichtigen und zu hinterfragen.

Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung lagen Unfallzahlen der Senioren aus den Jahren 2016 und 2015 vom Statistischen Bundesamt nicht vor, sodass die Unfallzahlen aus dem Jahr 2014 herangezogen werden.

Nach dem Statistischen Bundesamt sind im Jahr 2014 insgesamt 47.611 ältere Menschen im Alter von 65 Jahren oder mehr im Straßenverkehr verunglückt. Hierunter sind alle Verkehrsunfälle zu fassen, die mit einem Personenschaden einhergehen. Im Jahr 2014 erfolgte im Vergleich zum Jahr 2013 eine Zunahme bei den verunglückten Menschen ab dem 65. Lebensalter um 7,3 %. Rund 30 % der Verkehrsunfälle aus dem Jahr 2014 mit Senioren endeten mit schwer verletzten oder getöteten Personen (vgl. Statistisches Bundesamt 30.03.2016: 5).

Im Jahr 2014 betrug der Anteil der Senioren an allen Verunglückten insgesamt 12,1 %, bei den Getöteten war der Anteil mit 29,2 % wesentlich höher (vgl. ebd.). Zum Vergleich lagen der Anteil der Verunglückten im Jahr 1991 noch bei 6,3 % und der Anteil der Getöteten bei 16,4 % (vgl. Köthke 2015: 11f.). Die Zahlen haben sich in knapp 25 Jahren fast verdoppelt. Diese starke Zunahme ist zum einen durch den vergrößerten Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung erklärbar und zum anderen an der Zunahme bei den Fahrerlaubnissen festzumachen.

Gemessen an dem Bevölkerungsanteil sterben Senioren überproportional häufig an den Folgen von Verkehrsunfällen. Der relativ niedrige Anteil der



Schwer- und Leichtverletzten lässt sich anhand der Vulnerabilität begründen (vgl. Köthke 2015: 12). Mit der Vulnerabilität ist die deutlich geringere Chance einen Verkehrsunfall zu überleben, gemeint. Ursächlich sind bei gleichen Bedingungen die nachlassenden physischen Konstitutionen und damit die größere Verletzbarkeit (vgl. Mönninghoff; Knappe 2009: 15). Sind Senioren demnach in einem Verkehrsunfall beteiligt, so besteht eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, dass der Verkehrsunfall tödlich für sie endet. Durch einen Verkehrsunfall getötete Personen sind statistisch betrachtet alle Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen sterben (vgl. Statistisches Bundesamt 30.03.2016: 4).

Ein weiteres Augenmerk ist auf die zeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle mit Senioren zu legen. Senioren verunglücken im Straßenverkehr eher bei Tag, insbesondere in der Zeit zwischen 10 und 13 Uhr (vgl. Köthke 2015: 13). Diese Ursache ist mit dem täglichen Lebensrhythmus der älteren Menschen zu begründen. Beachtlich ist zudem, dass ältere Verkehrsteilnehmer die Nutzung eines Kraftfahrzeuges in den Abendstunden meiden, sodass in den elf Stunden zwischen 20 Uhr abends und 7 Uhr morgens nur 5,1 % der Senioren im Jahr 2014 verunglückt sind (vgl. Statistisches Bundesamt 30.03.2016: 9).

Auffällig ist zudem, dass Unfälle mit Seniorenbeteiligung vor allem werktags geschehen, also an Tagen, an denen Arzt- und Bankbesuche oder Einkäufe erledigt werden können. Die Unfallquoten am Samstag und am Sonntag sind hingegen zu Werktagen um die Hälfte reduziert (vgl. Köthke 2015: 13).

Im Vergleich zu anderen Altersgruppen verunglücken Senioren zu 74 % innerorts. Außerorts (ohne Berücksichtigung der Bundesautobahnen) liegt der Anteil der verunglückten Senioren bei 24 %. Der Anteil auf der Bundesautobahn beträgt lediglich 2 %. Auch hiermit wird durch die Senioren ein Mobilitätsverhalten dargelegt, welches vom Bevölkerungsdurchschnitt abweicht (Mönninghoff; Knappe 2009: 16). Aufgrund der örtlichen Lage der Verkehrsunfälle mit Senioren ist davon auszugehen, dass weite Strecken über die Bundesautobahn sowie außerortsgelegene Bundes- und Kraftfahrstraßen größtenteils gemieden werden und der Großteil der Verkehrsunfälle sich im innerortsgelegenen Wohnumfeld der Senioren ereignet.

Was die Erscheinung als Hauptverursacher der Verkehrsunfälle betrifft, sind die Senioren nach der Hochrisikogruppe der „jungen Fahrer“, also der Altersgruppe der 18- bis 25-Jährigen, am zweithäufigsten als Hauptverursacher in

Erscheinung getreten (vgl. Mönnighoff; Knappe 2009: 16). Demnach waren Senioren als Kraftfahrzeugführer bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit 66 % Hauptverursacher. Der Anteil der „jungen Fahrer“ als Hauptverursacher beträgt bei einer Verkehrsunfallbeteiligung 70 %. Bei Personen ab dem 75. Lebensalter erhöht sich das Risiko als Hauptverursacher eines Verkehrsunfalls in Erscheinung zu treten auf 76 % (vgl. ebd.).

Durch die Zunahme des Bevölkerungsanteils der Senioren in der Bundesrepublik Deutschland sowie die relativ hohe Rate der im Straßenverkehr getöteten Senioren im Vergleich zu anderen Altersgruppen, wird sich die gesamte Verkehrssicherheitssituation überwiegend negativ entwickeln. Statistisch betrachtet ist auf europäischer Ebene der 28 Mitgliedsstaaten gegenwärtig jeder fünfte im Straßenverkehr Getötete älter als 65 Jahre. Aufgrund der Auswirkungen des demografischen Wandels und der Zunahme der Senioren wird im Jahr 2050 jeder dritte im Straßenverkehr Getötete in der Europäischen Union älter als 65 Jahre alt sein. Demnach wird das Altern der Bevölkerung wieder zu einem Anstieg der Zahl der Verkehrstoten beitragen, wenn auch auf einem wesentlichen niedrigeren Niveau. Zuvor hatte seit dem Jahr 1970 insbesondere in Deutschland die Zahl der Verkehrstoten kontinuierlich abgenommen (vgl. Köthke 2010: 179). Demnach werden auch Länder mit hohem Standard in der Verkehrssicherheit, wie die Bundesrepublik Deutschland, von den Auswirkungen des demographischen Wandels und den daraus resultierenden Prognosen auf die Verkehrssicherheitslage betroffen sein. Primär in ländlichen Räumen wird die voranschreitende Alterung der Bevölkerung vorstattengehen, wo sich charakteristische Probleme der Verkehrssicherheit ergeben. Aufgrund bestehender Defizite in ländlichen Räumen ist die Verkehrssicherheitsarbeit für die Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer schon heute ein ausgewiesenes Erfordernis und verlangt dringend Handlungsbedarf (vgl. ebd.).

Insgesamt ergibt sich für die statistische Betrachtung, dass die Zahl der verunglückten Senioren stetig zunehmen wird, was mit dem Anstieg des Bevölkerungsanteils der Senioren einhergeht. Alles in allem ist zu beachten, dass Senioren bei einer Beteiligung an einem Unfall im Straßenverkehr aufgrund ihrer Vulnerabilität einer höheren Wahrscheinlichkeit ausgesetzt sind an den Folgen des Verkehrsunfalls zu versterben. Auffällig ist zudem, dass Verkehrsunfälle mit Senioren temporär und örtlich eingegrenzt werden können. Desweiteren treten Senioren nach den 18- bis 25-Jährigen am häufigsten als Hauptverursacher in Erscheinung, wobei diese statistische Erfassung der Da-

ten auf absoluten Unfallzahlen beruht und im Folgenden in Relation zur Mobilität der Senioren gesetzt wird.

### **3.3 Mobilität im Alter**

Insgesamt waren im Jahr 2014 exakt 70.856 ältere Verkehrsteilnehmer an Unfällen mit Personenschäden beteiligt. Von allen Verkehrsunfällen mit Personenschäden macht dieses einen Anteil von 12,6 %. Demnach sind Senioren im Vergleich zu ihrem aktuellen Bevölkerungsanteil unterproportional an Verkehrsunfällen beteiligt (vgl. Statistisches Bundesamt 30.03.2016: 5).

Hieraus kann jedoch nicht direkt abgeleitet werden, dass es sich bei Verkehrsteilnehmern ab dem 65. Lebensjahr zwangsläufig um sicherere Verkehrsteilnehmer handelt. Dabei ist die geringe Unfallbeteiligung zunächst in Relation zur Fahrleistung der Senioren zu setzen.

Die heutige Generation der Senioren ist zwar aktiver und nutzt häufiger das Auto als frühere Generationen, dennoch ist die durchschnittliche Fahrleistung pro Jahr und pro Personenkraftwagen noch deutlich niedriger als bei jüngeren Altersgruppen (vgl. ebd.).

Mit fortschreitendem Lebensalter ändern sich hingegen auch die Mobilitätsansprüche, welche sich teilweise grundlegend von anderen Altersgruppen unterscheiden. Dabei ist das Mobilitätsverhalten durch eine unterdurchschnittliche Verkehrsteilnahme gekennzeichnet. Obwohl der Bevölkerungsanteil der Senioren den höchsten Mobilitätswachst aller Altersgruppen, aufgrund des Alterungsprozesses, aufweist, liegt die Mobilitätsrate der Senioren mit 2,5 Wege/Tag unter dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung von 3,3 Wege/Tag. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit steigendem Lebensalter der erwerbsbedingte Weg zur Arbeitsstelle mehrheitlich entfällt, wohingegen Freizeitwege und Versorgungsfahrten als Mobilitätsanlässe dominieren. Die durchschnittliche Tagesfahrleistung beträgt statistisch 40 km je Personenkraftwagen. Die Reduzierung der Wegstrecken mit zunehmendem Lebensalter ist signifikant, sodass die Tagesfahrleistung im Lebensalter von 65-69 auf 16 km und im Lebensalter ab 80 auf 6 km abnimmt (vgl. Knappe 2009: 84).

Desweiteren zeigen Studien auf, dass die Jahresfahrleistung bei Senioren ab dem 75. Lebensjahr mit einem Kraftfahrzeug durchschnittlich weniger als 3.000 Kilometer betragen (vgl. Janitzek; Kubitzki 2011: 174).

Folglich ergibt sich für die Mobilität, dass die unterproportionale Beteiligung der Verkehrsteilnehmer ab dem 65. Lebensjahr an Verkehrsunfällen mit Personenschäden aufgrund der geringen beziehungsweise abnehmenden Fahrleistung mit steigendem Lebensalter begründet werden kann. Die unterdurchschnittliche Fahrleistung der Senioren ist dabei in Relation zu der Statistik, dass Senioren am zweithäufigsten als Verkehrsunfallverursacher in Erscheinung treten, zu setzen. Senioren nehmen viel weniger als die „jungen Fahrer“ mit ihrem Kraftfahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teil, sind aber dennoch fast gleich häufig Verursacher eines Verkehrsunfalls, wenn sie an einem Unfall beteiligt sind.

#### **4. Hauptunfallursachen**

Wie bereits festgestellt, treten Senioren bei einer Unfallbeteiligung im Straßenverkehr am zweithäufigsten als Verursacher eines Verkehrsunfalls in Erscheinung. Typisch für ältere Verkehrsteilnehmer sind dabei Unfälle in Kreuzungen oder Einmündungen, bei denen sie die Vorfahrt missachten. Dabei ereignen sich rund 75 % der von älteren Verkehrsteilnehmern verursachten Verkehrsunfälle an Knotenpunkten (vgl. Köthke 2015: 13). Demzufolge waren Vorfahrtsfehler mit 17,9 % die häufigste Unfallursache der Senioren. Mit 16,8 % folgt die Gruppe der Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Ausfahren. Bei diesen beiden Unfallursachen sind die Senioren im Vergleich zum Durchschnitt der Kraftfahrzeugführer überrepräsentativ vertreten (vgl. Statistisches Bundesamt 30.03.2016: 11). Gerade mit den beiden genannten Unfallursachen gehen komplexe Situationen einher, bei denen es auf eine relativ hohe körperliche Beweglichkeit bei gleichzeitig hoher Aufmerksamkeit ankommt. Besonders problematisch sind dabei Situationen, bei denen es eine schnelle Informationsaufnahme und -verarbeitung bedarf sowie Situationen, wo Senioren zu Handlungen und Entscheidungen gezwungen werden, wie beispielsweise das Befahren von Knotenpunkten bei hohem Verkehrsaufkommen oder das Einfädeln von einem Beschleunigungsstreifen in den fließenden Verkehr bei hoher Geschwindigkeit (vgl. Köthke 2015: 13f.).

Im Gegensatz zu den vorhin aufgelisteten Unfallursachen sind die Senioren bei Abstandsfehlern (8,9 %), falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (5,9 %), nicht angepasste Geschwindigkeit (4,7 %), falsche Straßenbenutzung (3,4 %), Fehler beim Überholen (2,2 %) sowie bei Alkoholdelikten (0,8 %) im Ver-

gleich zum Durchschnitt der Kraftfahrzeugführer unterrepräsentativ vertreten (vgl. Statistisches Bundesamt 30.03.2016: 11).

Insgesamt deuten die Verkehrsunfallursachen weniger auf leichtsinniges Verhalten hin, sondern lassen mehr auf altersbedingte Einschränkungen der Wahrnehmung schließen (vgl. ebd.).

## **5. Altersbedingte körperliche Einschränkungen**

Das Alter an sich ist keine Krankheit, aber im Alter kommt es regelmäßig zu Leistungseinbußen. Allerdings ist bei älteren Personen die körperliche und individuelle Leistungsfähigkeit ganz unterschiedlich ausgeprägt und nicht nur vom Lebensalter abhängig. Die Sicherheit des Straßenverkehrs wird daher vor allem von denjenigen Verkehrsteilnehmern gefährdet, die ihre eigenen Leistungsfähigkeiten falsch einschätzen. Die Verkehrsteilnahme als Kraftfahrzeugführer ist für ältere Menschen eine besondere Herausforderung, da die Anforderungen sehr komplex sind und ein hohes Maß an psychophysischen Fähigkeiten erfordern. Dabei wirken im Straßenverkehr viele verschiedene Reize zur selben Zeit auf den Fahrzeugführer ein. Besonders hoch ist die Einflussmenge von Reizen bei zunehmender Verkehrsdichte und Verkehrsknotenpunkten, also jenen Situationen, in denen Senioren überproportional als Hauptverursacher eines Verkehrsunfalls polizeilich in Erscheinung treten (vgl. Schlanstein 2007: 162).

Im Nachfolgenden werden wesentliche Einschränkungen, die mit steigendem Lebensalter einhergehen und bedeutsam für die Teilnahme am Straßenverkehr sind, näher erläutert.

### **5.1 Sehfähigkeit**

Die Fähigkeit optische Signale im Straßenverkehr wahrzunehmen, zu verarbeiten und daraus resultierende Aktionen zu tätigen, gehört zu den wichtigsten Bedingungen, um eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr gewährleisten zu können. Daher ist es auch im hohen Alter von großer Bedeutung die notwendige Sehfähigkeit zu erhalten.

Mit Beginn des 60. Lebensjahres findet eine deutliche Verringerung der Dämmerungssehstärke statt, welche mit steigendem Alter noch weiter abnimmt (vgl. Günzel 2004: 167).

Dabei erleidet das Dämmerungssehvermögen, welches bei geringer Leuchtdichte die Verringerung der Sehschärfe beschreibt, die größten Einbußen. Optisch erkennbar sind diese Einbußen an Eintrübungen in der Linse und dem Glaskörper. Diese körperliche Veränderung hat ein vermehrtes Streulicht im Auge zur Folge, sodass sich dieses bei der betroffenen Person in einer erhöhten Blendempfindlichkeit und der Verringerung des Kontrastes auf der Netzhaut auswirkt (vgl. Günzel 2004: 167). Eine weitere Auswirkung kann dabei die Akkomodationsfähigkeit betreffen, welche das Sehen in der Nähe und Ferne beschreibt, wonach eine Entfernungsüberschätzung erfolgen kann (vgl. Köthke 2015:14). Insgesamt ist das Eintreten einer verminderten Dämmerungssehstärke nicht zu kompensieren. Auch die erhöhte Blendempfindlichkeit ist durch Verhaltensvorkehrung, wie beispielsweise ein angepasstes Blickverhalten, nur teilweise zu kompensieren (vgl. Günzel 2004: 167 f.).

Eine weitere altersbedingte Einschränkung wirkt sich in Form einer verschlechterten Tagessehstärke aus. Diese bewirkt, dass ein adäquates Sehen von kleinen und entfernten Objekten verhindert wird. Dieses ist besonders bei Überholvorgängen von großer Bedeutung und könnte folglich zu Fehleinschätzungen mit gravierenden Folgen führen (vgl. ebd.).

Zudem kommen im Alter körperliche Veränderungen bei der Blickdynamik auf, sodass sich diese mit steigendem Lebensalter verlangsamt. Meistens hingegen ist das Problem mit der Sehschärfe vielen älteren Menschen bekannt, wohingegen die Verlangsamung der Blickdynamik den meisten nicht vertraut ist. Tatsächlich aber nehmen unwillkürlich Blickbewegungen an Geschwindigkeit und Häufigkeit mit steigendem Lebensalter ab. Folglich wirkt sich dieses negativ auf die Zeit aus, die im Straßenverkehr benötigt wird (vgl. ebd.). Gerade in schwierigen Verkehrssituationen, wie beispielsweise dem Heranfahen an Verkehrsknotenpunkten, wo es von Bedeutung ist, sich schnell einen Überblick über die gesamte Umgebung zu verschaffen und wo mehrere Ereignisse gleichzeitig wahrgenommen werden müssen, sind für Senioren mit Verlangsamung der Blickdynamik schwerer zu bewältigen. Gestützt wird diese Annahme durch die bereits dargelegten Hauptunfallursachen, wo Senioren als Verursacher gerade an Verkehrsknotenpunkten, unter anderem aufgrund der vorhin dargelegten Blickdynamik, überproportional statistisch erfasst werden.

Auch ohne eine Erkrankung als Ursache kann es im höheren Lebensalter häufiger zur Einschränkung des Gesichtsfeldes kommen. Diese Einschränkungen

müssten durch Senioren durch vermehrte Kopfbewegungen ausgeglichen werden, welche aber aufgrund altersbedingter Bewegungsschmerzen im Schulter- und Nackenbereich oftmals unterbleiben (vgl. Günzel 2004: 167). Problematisch ist zudem, dass dem betroffenen Senior der fehlende Anteil des Gesichtsfeldes subjektiv nicht als „schwarz“ erscheint, sondern einfach im Bewusstsein fehlt, sodass hierdurch das Risikobewusstsein vermindert wird. Es ist somit nachvollziehbar, dass eine Sicherheit im Straßenverkehr nicht gewährleistet werden kann, wenn nicht wahrgenommen werden kann, was im Bereich des eingeschränkten Gesichtsfeldes passiert (vgl. Fries; Wilkes; Lössl 2008: 96).

## **5.2 Beweglichkeit und Aufmerksamkeit**

Insbesondere die Einschränkungen der Beweglichkeit im Bereich der Schultern und des Nackens können die Problematik der teilweise ungenügenden Sinnesleistungen verschärfen. Als Folge könnte sich bei Senioren das Orientierungsverhalten zusätzlich verschlechtern (vgl. Günzel 2004: 167).

Desweiteren ist bei älteren Personen ab dem 70. Lebensjahr eine verringerte körperliche Belastbarkeit sowie eine schnellere Ermüdbarkeit zu verzeichnen (vgl. Köthke 2015: 14). Diese körperliche Leistungseinbuße könnte sich insgesamt auf die im Straßenverkehr erforderliche Konzentration auswirken, sodass diese bei einer länger andauernden Fahrt nicht mehr gegeben ist.

Eine weitere Problematik ist darin gegeben, dass es Senioren schwerer als jüngeren Verkehrsteilnehmern fällt, mehrere Handlungen gleichzeitig durchzuführen. Darunter fallen notwendige Handlungen, wie das gleichzeitige schauen, lenken und abbremsen. Ursache hierfür ist die Konzentration, welche nicht mehr auf mehrere Handlungen gleichzeitig aufgeteilt werden kann. Demnach nimmt mit steigendem Lebensalter die Fähigkeit zum Mehrfachhandeln ab (vgl. Günzel 2004: 167).

Außerdem wurde bei Senioren festgestellt, dass sie sich beim Führen eines Kraftfahrzeuges im Straßenverkehr leichter ablenken lassen sowie irrelevanten Informationen mehr Aufmerksamkeit schenken als dieses bei jüngeren Verkehrsteilnehmern der Fall ist (vgl. Köthke 2015: 14).

Die Wahrscheinlichkeit für Senioren Fehler im Straßenverkehr zu begehen, wird durch die allgemeine verlangsamte Verarbeitung der Informationen erhöht. Besonders unter Zeitdruck, wo in komplexen Situationen die gleichzei-

tige Bewältigung von mehreren Handlungen notwendig ist, kommt es zu einer Verschlechterung der Aufmerksamkeit mit steigendem Lebensalter (vgl. Köthke 2015: 14).

Außerdem ergeben sich für Senioren nicht nur Schwierigkeiten in der Bewältigung von komplexen Situationen, sondern auch beim Erfassen neuer beziehungsweise ungewohnter Situationen. Dieses ist ebenfalls durch die abnehmende Aufmerksamkeit mit steigendem Lebensalter begründbar (vgl. Köthke 2015: 14.). Erkennbar ist dieses zudem an der bereits festgestellten Mobilität der Senioren, bei der nur geringe Wegstrecken im näheren Wohnumfeld zurückgelegt werden, wo die Strecken den Senioren vertraut sind.

## **6. Rechtliche Grundlagen**

Insgesamt ist erkennbar geworden, dass sich mit steigendem Lebensalter altersbedingte körperliche Einschränkungen ergeben, die für das Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr bei Nichtbeachtung gravierende Auswirkungen haben können.

Doch gerade diese Veränderungen im Alter werden von den betroffenen Personen ungern wahrgenommen. Vielmehr wird ein Hinweis auf eine körperliche Veränderung zum Teil als Kränkung empfunden (vgl. ebd.).

Je nach Ausmaß der körperlichen Beeinträchtigungen können ältere Personen mit rechtlichen Konsequenzen im Hinblick auf die Teilnahme am Straßenverkehr konfrontiert werden. Dabei können sich die körperlichen Leistungseinbußen auf die im Straßenverkehr erforderliche Fahreignung und somit auf die Fahrerlaubnis auswirken.

Im Nachfolgenden werden daher die rechtlichen Grundlagen, die mit der Fahrerlaubnis einhergehen, zunächst allgemein und im Anschluss daran auf die Senioren bezogen erläutert.

Die Grundlage für die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr wird durch das Straßenverkehrsgesetz (StVG) geregelt.

Genauer wird gemäß § 2 I S. 1 Straßenverkehrsgesetz für das Führen eines Kraftfahrzeuges auf öffentlichen Straßen eine Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde (Fahrerlaubnisbehörde) gefordert.

Auf der Grundlage von § 2 II Nr. 3 StVG dürfen nur diejenigen Personen eine Fahrerlaubnis erwerben, die zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet sind.



Weiter ist nach § 2 IV StVG zum Führen von Kraftfahrzeugen geeignet, wer die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen erfüllt und nicht erheblich oder nicht wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften oder gegen Strafgesetze verstoßen hat.

Die rechtliche Grundlage bezüglich der Fahrerlaubnis wird allerdings nicht nur durch das Straßenverkehrsgesetz geregelt, sondern durch die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ergänzt.

Daher wird der Grundsatz der Geeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr ergänzend gemäß § 11 I S.1 FeV aufgelistet.

### **6.1 Abgrenzung „Fahreignung“ von „Fahrtüchtigkeit“**

Um die Fahreignung (Geeignetheit) begrifflich zu erfassen, ist zunächst eine Abgrenzung zwischen Fahreignung und Fahrtüchtigkeit notwendig.

Als Synonym zur Fahreignung wird in der Literatur zudem die Begrifflichkeit der Fahrtauglichkeit verwendet.

Die Fahrtüchtigkeit liegt vor, wenn die aktuellen körperlichen und geistigen Fähigkeiten ein sicheres Führen eines Kraftfahrzeuges zulassen. Die Fahreignung dagegen liegt vor, wenn die grundlegenden Fähigkeiten von Körper, Charakter und Geist das sichere Führen eines Kraftfahrzeuges zulassen. Daher bezieht sich die Fahrtüchtigkeit mehr auf einen aktuellen Zustand, wohingegen die Fahreignung auf einen längeren Zeitraum blickt (vgl. Müller 2016: 14).

Eine mangelnde Fahreignung liegt wegen körperlicher Mängel vor, wenn der Fahrerlaubnisinhaber aufgrund einer Erkrankung auf Dauer fahruntüchtig ist oder wenn eine dauernde Behinderung nicht durch entsprechende Einrichtungen des Kraftfahrzeuges ausgeglichen wird (vgl. Bouska 2000: 225). Ein Fahrzeugführer der aktuell aufgrund einer akuten Erkrankung fahrunsicher ist, kann sehr wohl seine grundsätzliche Fahreignung behalten und wird wieder fahrsicher sofern er wieder gesund ist. Bei einem Fahrzeugführer der ungeeignet ist, unterstellt die Rechtsordnung hingegen, dass der Fahrzeugführer zu keinem Zeitpunkt seiner vorliegenden Ungeeignetheit ein Kraftfahrzeug sicher im Straßenverkehr führen kann (vgl. Müller 2016: 14).

Die geistigen Anforderungen der Fahreignung sind an Geisteskrankheiten und Geistesschwäche angelehnt, sodass die geistigen Mängel nach Art und Inten-

sität ein sicheres Führen im Straßenverkehr ausschließen (vgl. Bouska 2000: 225).

Eine weitere Form der Eignung, die zwar weder in § 2 IV StVG noch in § 11 FeV ausdrücklich genannt wird, muss ebenfalls gegeben sein. Dabei handelt es sich um die Form der charakterlichen Eignung. Diese wird aus der Formulierung des § 2 IV S.1 StVG in Verbindung mit dem § 11 II S.2 FeV aus den Begriffen „erheblich“ und „wiederholt“ abgeleitet (vgl. Bouska 2000: 226).

## **6.2 Verbindliche Anlagen zur Fahrerlaubnisverordnung**

Die Fahreignung ist nicht als eine einfache Eigenschaft oder ein Eigenschaftsbündel anzusehen sondern vielmehr eine komplexe Qualifikation, die sich verändern kann und die, vergleichbar mit der Gesundheit, einer stetigen Vorsorge und Aufmerksamkeit bedarf (vgl. Fries; Wilkes; Lössl 2008: 81).

Problematisch bleibt allerdings, dass der Gesetzgeber das Vorliegen der Geeignetheit nicht allgemein positiv definiert hat. Auf der Grundlage von § 6 I Nr.1 c StVG wird gemäß §§ 11 I, 46 I FeV vielmehr negativ festgelegt, dass die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen insbesondere dann nicht erfüllt sind, wenn ein Mangel oder eine Erkrankung nach den Anlagen 4, 5 oder 6 zur Fahrerlaubnisverordnung vorliegen. Liegt ein solcher Mangel oder eine solche Krankheit vor, die in den Anlagen aufgelistet sind, resultiert daraus, dass die betroffene Person zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr nicht mehr oder nur noch bedingt geeignet ist (vgl. Dauer 2012: 181).

Die Anforderungen an das Sehvermögen werden gesondert in § 12 FeV und der zugehörigen Anlage 6 zur FeV thematisiert.

Seit dem 19.01.2013 ist die dritte EG-Führerschein-Richtlinie anzuwenden, welche unter anderem in der Anlage 3 die niedergelegten Maßstäbe für die Anlagen 4, 5 und 6 der Fahrerlaubnisverordnung festlegt.

In der Anlage 4 zur FeV werden häufiger vorkommende Erkrankungen und Mängel aufgeführt, welche die gesundheitliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen beeinträchtigen oder aufheben können. In Tabellenform wird für den Regelfall bewertet, ob und gegebenenfalls unter welchen Umständen die Eignung oder die bedingte Eignung bei dort aufgelisteten Krankheiten vorliegt. Unter anderem werden dort die Krankheiten oder Mängel für die Beweglichkeit

oder psychische Störungen normiert. Desweiteren werden dort beispielhafte Auflagen oder Beschränkungen genannt, die bei Ungeeignetheit oder beschränkter Eignung angewandt werden können (Fries; Wilkes; Lössl 2008: 84).

Aus der Anlage 5 sind Grundlagen zur Eignungsuntersuchung für Bewerber und Inhaber der Fahrerlaubnisklassen C und D sowie die Fahrerlaubnis für Fahrgastbeförderungen genannt. Diese Anlage findet in der vorliegenden Ausarbeitung aufgrund der Thematik keine weitere Berücksichtigung.

Das gesonderte Sehvermögen für die Fahreignung aus der Anlage 6 setzt sich zusammen aus der Sehschärfe, dem Gesichtsfeld, der Beweglichkeit, dem Stereosehen und dem Farbsehen. Dabei sind in tabellarischer Form die Mindestanforderungen, die sich aus den einzelnen Bereichen des Sehvermögens ergeben, aufgelistet.

Die Anlagen haben als Bestandteil der Fahrerlaubnisverordnung Rechtsnormqualität und sind als rechtlich verbindlich zu betrachten (vgl. Dauer 2012: 181).

Problematisch bei den Anlagen ist allerdings, dass die vom Gesetzgeber durch die Anlage 3 der dritten EG-Führerschein-Richtlinie festgelegten Mindestanforderungen an die gesundheitliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen zum Teil sehr allgemein gehalten und lückenhaft sind, sodass nicht zu allen Krankheiten explizit Stellung genommen wird. Auch die Kombinationen von mehreren Krankheiten oder Mängeln gleichzeitig werden in den Anlagen nicht aufgegriffen. Hier besteht dringend Handlungsbedarf durch die Gesetzgebung oder Rechtsprechung.

### **6.3 Rechtliche Auswirkungen auf Senioren**

Für das Beantragen einer Fahrerlaubnis werden einmalig als materielle Voraussetzung das Bestehen einer theoretischen und praktischen Prüfung, der Nachweis der Teilnahme am Erste-Hilfekurs sowie ein bestandener Sehtest angefordert (vgl. Janker 2014: 757 f.).

Doch wie verhält es sich, wenn ein betroffener Senior bereits eine Fahrerlaubnis besitzt und anschließend altersbedingte Mängel erleidet, die gemäß der Anlage 4 oder 6 zur Fahrerlaubnisverordnung die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr beeinträchtigen?

Das Bundesverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg entschied, dass ein hohes Alter alleine nicht zur Annahme der Nichteignung genügt (vgl. OVG, Ur. vom 02.05.2012 - 1 S 25/12). Demnach müssen je nach Einzelfall nicht mehr kompensierbare Ausfallerscheinungen oder Leistungsdefizite, die für die Kraftfahreignung relevant sind, vorliegen (vgl. Janker 2014: 760).

Die altersbedingten körperlichen Veränderungen, die oftmals ab dem 70. Lebensjahr mit Leistungseinbußen einhergehen, wurden bereits dargelegt. So lassen für Senioren beim Sehvermögen insbesondere die Sehschärfe und die Fähigkeit zur Hell- und Dunkeladaption nach. Auch die verlangsamte Blickdynamik bei Senioren ist bereits dargestellt worden. Eine altersbedingte Verschlechterung bei Senioren bezüglich der körperlichen Belastbarkeit und beim Umgang mit hohen und komplexen Leistungsanforderungen wurde ebenfalls bereits aufgezeigt.

Werden im Straßenverkehr nun Auffälligkeiten bei Senioren festgestellt, die auf altersbedingte körperliche Veränderungen zurückzuführen sind und in der Gesamtheit ein Nachlassen der körperlichen oder geistigen Anforderung bewirken, die für die Fahreignung notwendig sind, so kann die Fahrerlaubnisbehörde gemäß §§ 46 III, 11 II FeV ein ärztliches Gutachten zur Feststellung der Fahreignung anfordern. Wird durch das angeforderte ärztliche Gutachten nicht ausreichend Aufschluss über die Fahreignung gegeben, so kann die Fahrerlaubnisbehörde gemäß § 11 III FeV ein medizinisches-psychologisches Gutachten (MPU) anordnen oder gemäß § 11 IV FeV eine Fahrprobe verlangen.

Werden die Krankheiten oder Mängel nicht unmittelbar im Straßenverkehr festgestellt sondern beispielsweise durch Angehörige mitgeteilt, so ist es der Fahrerlaubnisbehörde dennoch gestattet, die Fahreignung zu überprüfen (vgl. BVerwG, Ur. vom 17.09.1987 - 7 C 79/86).

Erweist sich ein Senior aufgrund einer Krankheit oder eines Mangels als ungeeignet, so hat ihm die zuständige Behörde (Fahrerlaubnisbehörde) auf Grundlage von §§ 3 I S.1 StVG, 46 I S. 1 FeV als Rechtsfolge die Fahrerlaubnis zu entziehen.

#### **6.4 Mitteilungspflicht der Polizei**

Eine besondere Bedeutung bei der Feststellung von Mängeln und Krankheiten kommt dabei den Beamten der Schutz- und Kriminalpolizei zu. Gemäß § 2 XII StVG ist die Polizei dazu verpflichtet „Informationen über Tatsachen, die auf

nicht nur vorübergehende Mängel hinsichtlich der Eignung oder auf Mängel hinsichtlich der Befähigung einer Person zum Führen von Kraftfahrzeugen schließen lassen, den Fahrerlaubnisbehörden zu übermitteln, soweit dies für die Überprüfung der Eignung oder Befähigung aus der Sicht der übermittelnden Stelle erforderlich ist“.

Diese bundesrechtliche Verpflichtung geht weiter als die in den Polizeigesetzen der Länder zum Teil festgelegten Ermächtigungen der Polizei (vgl. Bouska 2000: 21).

Die Übermittlung von Erkenntnissen und personenbezogenen Daten zwischen der Polizei und der Verwaltungsbehörde (Fahrerlaubnisbehörde) wird im Land Niedersachsen im Niedersächsischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung (Nds.SOG) subsidiär im § 41 Nds.SOG geregelt.

Die Polizei muss der Fahrerlaubnisbehörde gem. § 2 XII StVG solche Mängel mitteilen, die auf dauernde Mängel zum Ausschluss der Eignung schließen lassen. Mitteilungen, die keine Gründe erkennen lassen, die auf eine dauernde Beeinträchtigung mit Folgen der Ungeeignetheit hinweisen, sind nicht geboten und auch nicht zulässig (vgl. a.a.O.: 22).

Dabei dient die Polizei nicht als „medizinische Screening-Instanz“ (Bouska 2000: 23), sondern dient in den Fällen, in denen dauernde Mängel schwerwiegender Art hinsichtlich der Eignung auch für den medizinischen Laien erkennbar sind, als wichtige Informationsquelle und Beweisinstanz (vgl. ebd.).

Informationen über Tatsachen gem. § 2 XII StVG sind grundsätzlich nur Wahrnehmungen, die von den Beamten der Polizei selbst festgestellt werden. Werden Informationen von Dritte an die Polizei herangetragen, so sind sie grundsätzlich an die zuständige Fahrerlaubnisbehörde zu verweisen. In diesem Fall handelt es sich nicht um Tatsachen, die vom § 2 XII StVG abgedeckt werden (vgl. ebd.).

## **7. Diskussion „Verpflichtende Fahrerlaubnisüberprüfung für Senioren“**

Wie bisher dargestellt wurde, können bei Senioren mit steigendem Lebensalter Krankheiten und Mängel auftreten, welche die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen ausschließen. Gerade ab dem 70. Lebensjahr kommt es zu einer drastischen Zunahme des körperlichen Abbauprozesses (vgl. Mönninghoff; Knappe 2009: 15).

Aufgrund dieser Tatsache und im Hinblick auf die steigende Anzahl von Senioren als Verkehrsteilnehmer aufgrund des demographischen Wandels kommt es in der Gesellschaft immer wieder zur Diskussion, ob für alle Senioren ab einem gewissen Alter eine verpflichtende ärztliche Untersuchung bezüglich der Fahreignung eingeführt werden sollte. Als Folge würde bei der Feststellung der Ungeeignetheit die Fahrerlaubnis von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen werden.

Eine besondere Aufgabe kommt hierbei den Ärzten zu. Ärzte stehen im engen Kontakt zu ihren Patienten und sind auch gerade bei älteren Personen über die Art und das Ausmaß derer Krankheiten in Kenntnis gesetzt. Wie im Kapitel 6.4 aufgezeigt wurde, können Polizeibeamte Tatsachen, welche die Fahreignung in Frage stellen, in der Regel nur nach Ereignissen im Straßenverkehr wahrnehmen und der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde übermitteln.

Ein Arzt ist beruflich verpflichtet, einen Patienten über Gefahren aufzuklären. So verhält es sich auch im Hinblick auf die Beurteilung der Fahreignung. Erkennt der Arzt bei einem Patienten Krankheiten oder Mängel, welche zur Fahruneignetheit führen, so ist er dazu verpflichtet, den Patienten darüber zu belehren und ihm die Teilnahme am Straßenverkehr entscheidend auszureden (vgl. LG, Urt. vom 14.04.1972 - 5 O 74/72). Misslingt ihm das Ausreden der Straßenverkehrsteilnahme, so ist der Arzt auch entgegen seiner ärztlichen Schweigepflicht gemäß § 203 I Nr.1 StGB dazu berechtigt, die Fahrerlaubnisbehörde hinsichtlich des Eignungsmangels seines Patienten zu unterrichten. Dieses ist jedoch nur aufgrund des rechtfertigenden Notstands gemäß § 34 StGB, sofern eine Gefahr für Leib oder Leben anderer Verkehrsteilnehmer nicht anders abgewendet werden kann, anwendbar (vgl. BGH, Urt. vom 08.10.1968 – VI ZR 168/67).

Im Vordergrund der gesamten Diskussion steht dabei das öffentliche Interesse an der Sicherheit des Straßenverkehrs im Rahmen der Gefahrenabwehr (vgl. BVerfG, Urt. vom 22.01.1999 - 2 BvR 729/96). Dabei sollen sowohl Unbeteiligte, als auch die Senioren selbst geschützt werden, zumal sie aufgrund ihrer Vulnerabilität eine geringere Chance haben, einen möglichen Verkehrsunfall zu überleben. Durch verpflichtende Fahreignungsüberprüfungen bei Senioren könnten alle Mängel und Krankheiten, welche die Eignung beeinflussen, diagnostiziert werden.

Hinzukommt, dass die Anforderungen im Straßenverkehr auf das Alter der Verkehrsteilnehmer keine Rücksicht nehmen (vgl. Fries; Wilkes; Lössl 2008: 159).

Die Einführung der dritten EG-Führerscheinrichtlinie führt dazu, dass seit 2013 eine Ermächtigungsgrundlage für die Festlegung einer begrenzten Gültigkeitsdauer von Fahrerlaubnissen geschaffen wurde (vgl. Janker 2014: 755). Seit dem 19.01.2013 erteilte Führerscheine unterliegen gemäß § 24a I FeV einer beschränkten Gültigkeitsdauer von längstens 15 Jahre. Vor dem 19.01.2013 erteilte Führerscheine sind gemäß § 24a II FeV bis zum 19.01.2033 umzutauschen. Vor der Einführung der dritten EG-Führerscheinrichtlinie sahen einige Experten in der Richtlinie die Möglichkeit ärztliche Kontrollen und sonstige Maßnahmen zur Prüfung der Fahreignung einzuführen (vgl. Schlanstein 2009: 29). Die Gesetzgebung sah von dieser Möglichkeit im Vergleich zu anderen europäischen Staaten bisher ab. Die rechtliche Grundlage läge allerdings vor. Somit werden zurzeit Führerscheine auch nach Ablauf der Frist nur verwaltungsmäßig umgetauscht, ohne mit einer ärztlichen oder sonstigen Untersuchung verbunden zu sein.

Aktuell besteht noch für jeden Teilnehmer im Straßenverkehr das Prinzip der Selbstverantwortung, wonach der Führer eines Kraftfahrzeuges vor Fahrtantritt selbst entscheiden muss, ob er zur Teilnahme geeignet ist (vgl. Fries 2008: 83). Denn ein hohes Alter rechtfertigt in der Bundesrepublik Deutschland nicht den Verlust der Fahrerlaubnis, sondern es kommt bisher auf die Individualität eines jeden Senioren an (vgl. OVG, Urt. vom 02.05.2012 - 1 S 25/12).

Für die Einführung von verpflichtenden Fahreignungsuntersuchungen würde sprechen, dass der abstrakten Gefahr, die ungeeignete Senioren im Straßenverkehr darstellen, präventiv vorgebeugt werden könnte. Zudem könnten die schleichenden krankheitsbedingten Leistungseinbußen, die von betroffenen Senioren oftmals selbst gar nicht wahrgenommen werden, aufgedeckt werden.

Aktuell besteht eine Problematik darin, dass weder die betroffenen Senioren selbst, noch die direkt im Umfeld lebenden vertrauten Personen des Betroffenen dazu verpflichtet sind, gegenüber dem Staat Auskunft über möglicherweise gewonnene Erkenntnisse im Hinblick auf eine mangelnde Fahreignung zu geben (vgl. Müller 2016:14).

Im Straßenverkehr kommt es immer wieder zu unvermeidlichen Fahrfehlern, die dann unter den Verkehrsteilnehmern als ständiges Geben und Nehmen ausgeglichen werden. Ein Verkehrsteilnehmer, dessen Fahrfehler in einer Situation ausgeglichen wurde, gleicht grundsätzlich seinerseits die Fahrfehler von anderen Verkehrsteilnehmern in ähnlicher Weise aus. Wenn jedoch der Anteil derjenigen Verkehrsteilnehmer, die keine Leistungsreserven haben und ständig an ihrem Leistungslimit fahren, zu denen vor allem der Großteil der Senioren gehört, drastisch ansteigt, dann kann der wechselseitige Fehlerausgleich nur noch schwer gelingen und könnte zu einem erhöhten Verkehrsunfallaufkommen führen (vgl. Schlanstein 2009: 29 f.). Dieser Punkt des Ausgleiches von Fahrfehlern könnte durch den Nachweis der Fahreignung weiter Bestand haben und könnte positiv Einfluss auf die Anzahl der Verkehrsunfälle nehmen.

Das stärkste Argument für die Einführung einer verpflichtenden Fahreignungsuntersuchung ist jedoch, dass eine Umfrage unter Senioren ergab, dass rund 66 % der Senioren bereit wären, ihre Fahreignung abzugeben, sofern die Ungeeignetheit ärztlich festgestellt werden würde (vgl. Strube 2013: 332). Darauf ist abzuleiten, dass die Senioren sich den Gefahren des öffentlichen Straßenverkehrs durchaus bewusst sind und zudem eine gebotene Einsicht zur Problematik darstellen.

Trotz Einführung der dritten EG-Führerschein-Richtlinie sehen im europäischen Vergleich neben der Bundesrepublik Deutschland bislang auch Frankreich, Belgien, Österreich, Polen, Bulgarien sowie die Slowakei von verpflichtenden Fahreignungsuntersuchungen ab. In Spanien müssen Kraftfahrzeugführer bereits mit 45 Jahren zum Gesundheitstest, der sich alle 5 Jahre und ab dem 70. Lebensjahr sogar im 2-Jahresrhythmus wiederholt wird. Ähnlich verläuft es in Italien, wo die Gesundheitstests ab dem 50. Lebensjahr beginnen, andernfalls wird die Fahrerlaubnis nicht verlängert. In Tschechien sind Kraftfahrzeugführer ab dem 60. Lebensjahr dazu angehalten, eine ärztliche Fahreignungsbestätigung mitzuführen (vgl. Norddeutscher Rundfunk 08.04.2016).

Die Bundesrepublik Deutschland spricht sich bislang gegen verpflichtende Untersuchungen aus, was auch an dem wichtigen Persönlichkeitsrecht gemäß Artikel 2 Grundgesetz auf das Recht der Mobilität beruht. Denn rund 90 % der befragten Senioren einer Umfrage gaben an, dass es ihnen wichtig ist, sich selbständig mit dem Kraftfahrzeug fortbewegen zu können (vgl. Strube 2013: 332). Mit einem Kraftfahrzeug mobil zu sein, ist zu einem unverzichtbaren



Grundbedürfnis geworden (vgl. Günzel 2004: 165). Gerade in ländlichen Regionen gibt es für Senioren kaum gleichwertige Alternativen zum Kraftfahrzeug, sodass diese Problematik die Bedeutung einer vorhandenen Fahrerlaubnis untermauert.

Die Partei „Die Grünen“ haben zuletzt verpflichtende Eignungstests für Senioren ab dem 75. Lebensjahr gefordert. Gegen diese Forderung sprach sich Bundesverkehrsminister Herr Dobrindt (CSU) aus, der auf die Unfallstatistik verwies, wonach die Altersgruppe der 18- bis 25-Jährigen häufiger an Verkehrsunfällen beteiligt ist. Vielmehr appelliert Herr Dobrindt an die freiwillige Durchführung von Tests bei Ärzten und sonstigen Institutionen (vgl. WeltN24 08.04.2016). Dementsprechend sieht der Bundesverkehrsminister aktuell keinen Bedarf an gesetzlichen Regelungen für Senioren.

Ein weiterer Grund gegen verpflichtende Eignungstests sieht die Gesetzgebung darin begründet, dass Senioren sich durch ein vielfältiges Kompensationsverhalten auszeichnen (vgl. Köthke 2015: 17). Auch die Ausstattung der Kraftfahrzeuge kann auf bestimmte körperliche Einschränkungen mit technischen Hilfsmitteln gezielt einwirken und diese kompensieren (vgl. a.a.O.: 15). Kritisch zu betrachten sind jedoch ältere Kraftfahrzeuge, die nicht durch technische Hilfsmittel nach- oder umgerüstet werden können.

Als letztes und stärkstes Argument ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz anzuführen. Eine verpflichtende Eignungsüberprüfung mit einem Generalverdacht für alle Senioren auch ohne konkreten Anlass ist als nicht verhältnismäßig zu betrachten (vgl. Janker 2014: 758 f.).

## **8. Alternative zur verpflichtenden Fahrerlaubnisüberprüfung**

Auch wenn kurz- bis mittelfristig nicht mit einer gesetzlichen Einführung von Eignungstests zu rechnen ist, hat der Staat dennoch eine Garantenstellung hinsichtlich des Schutzes aller Verkehrsteilnehmer, sodass präventive Maßnahmen zur Verkehrssicherheit, wenn auch nicht in verpflichtenden Eignungstests, durchaus geboten sind. Nur an die freiwillige Teilnahme von Untersuchungen für Senioren zu appellieren wird mittel- bis langfristig im Hinblick auf den Seniorencrowd im Straßenverkehr zu wenig Beachtung erhalten und gerade die polizeiliche Arbeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigen.

Da Senioren oftmals ihre altersbedingten Eignungsmängel durch Erfahrung und angepasstes Fahrverhalten kompensieren, wäre eine gesetzliche Maßnahme, um unter anderem auch die polizeiliche Arbeit bezüglich der Feststellung von ungeeigneten Senioren als Verkehrsteilnehmer zu erleichtern, die Einführung von verpflichtenden Fahrproben ab einem Alter von 70 Jahren, da ab diesem Lebensalter der körperliche Leistungsabbau deutlich zunimmt.

Dabei können Senioren in der Praxis ihre Eignung nachweisen. Zudem sollten die Fahrproben von einer unabhängigen Institution, wie beispielsweise den Fahrschulen, und nicht, wie bei den verpflichtenden Eignungstests, von der Fahrerlaubnisbehörde durchgeführt werden. Der Vorteil hierbei wäre, dass die Senioren eine unabhängige Rückmeldung über ihr Fahrverhalten und mögliche altersbedingte Mängel durch die Fahrprobe erhalten würden. Die Durchführende Institution würde nach ihrem gesetzlichen Auftrag lediglich der Fahrerlaubnisbehörde mitteilen, dass der betroffene Senior an der Fahrprobe teilgenommen hat. Hinsichtlich des Ergebnisses der Fahrprobe würden keine Details an die Fahrerlaubnisbehörde übermittelt werden. Dabei könnte ein Bewertungssystem mit Risikogrenzwerten eingeführt werden, welche durch den Fahrlehrer als Sachverständiger im Anschluss an die Fahrprobe ermittelt wird. Das Bewertungssystem könnte nach dem Prinzip der „Ampelfarben“ von grün für „keine altersbedingten Mängel“, über gelb „keine gravierenden altersbedingte Mängel“ bis rot für „gravierende altersbedingte Mängel“ erfolgen.

In Anlehnung dazu ist ein Kriterienkatalog notwendig, welcher die Validität, Reliabilität und Objektivität des Bewertungssystems unabhängig von der durchführenden Institution weitestgehend gewährleistet. Innerhalb dieses Kriterienkataloges sollten insbesondere die Bereiche der Sehfähigkeit, Beweglichkeit und Aufmerksamkeit verfestigt werden. Gerade in diesen Bereichen kommt es vermehrt zu altersbedingten körperlichen Einschränkungen.

Ziel ist es weiterhin die Senioren aktiv am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen und Ängste bei den Senioren selbst und anderen Verkehrsteilnehmern abzubauen, indem die Fahrprobe unter fachmännischer Aufsicht gleichzeitig als Übung für die Senioren gilt. Demnach ist es vielmehr das Ziel, den Senioren mit ihren altersbedingten Mängeln zu helfen und sie darauf aufmerksam zu machen, als durch verpflichtende Eignungsuntersuchungen deren Fahrerlaubnis zu entziehen.

Laut einer Umfrage gaben 56 % der Senioren ab dem 65. Lebensjahr an, dass sie ihren Führerschein freiwillig abgeben würden, sofern ein Fachmann sie nach einer Fahrprobe für ungeeignet halten würde (vgl. Strube 2013: 333).

Da die Fahrprobe in erster Linie eine Rückmeldung ohne rechtliche Konsequenzen für die Senioren darstellt und zur Einsicht animieren soll, wäre hiermit ein milderer Mittel im Sinne des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu den verpflichtenden Eignungstests durch die Fahrerlaubnisbehörde gegeben.

Denn immerhin 82 % der Senioren wären bereit, ihren Führerschein abzugeben, falls sie selber merken würden, dass sie ihr Fahrzeug nicht mehr sicher beherrschen (vgl. ebd.).

Demnach sollte lediglich die Teilnahme an den Fahrproben verpflichtend für Senioren gestaltet werden. Das anschließende Ergebnis würde an die Einsicht der betroffenen Senioren appellieren.

## **9. Fazit**

Alles in allem bleibt festzuhalten, dass es aktuell und auch in naher Zukunft keine gesetzlichen Regelungen für verpflichtende Fahreignungsüberprüfungen geben wird. Jedoch sind im Hinblick auf den demographischen Wandel und die damit verbundene Zunahme des Bevölkerungsanteils der Senioren immer mehr Senioren mit ihren Kraftfahrzeugen auf den deutschen Straßen unterwegs; wobei sie im Verhältnis zu ihrer Mobilität bei Verkehrsunfällen besonders häufig als Hauptverursacher in komplexen oder unbekanntem Situationen polizeilich in Erscheinung treten. Auch wird sich die Unfallbelastung zuungunsten der Gruppe der Senioren verschieben, mit Auswirkungen auf die Zahlen von Verletzten und Getöteten, die aufgrund der höheren Vulnerabilität bei älteren Menschen langfristig steigen werden. Daher sind Alternativen zu den verpflichtenden Fahreignungsüberprüfungen zwingend geboten. Dabei stellt der Vorschlag einer verpflichtenden Teilnahme an gesetzlich angeordneten Fahrproben bei einer unabhängigen Institution nur eine, aber eine sehr gewichtige, Alternative dar. Um auf die Auswirkungen des demographischen Wandels im Straßenverkehr situationsgerecht zu reagieren, sind gesetzlich angeordnete Maßnahmen zwingend erforderlich. Ein Appell an die freiwillige Teilnahme an Eignungstest wird auf Dauer zu Problemen führen. Im Jahr 2050 wird jede dritte Person älter als 65 Jahre alt sein. Spätestens bis zu die-

sem Zeitpunkt muss den zukünftigen Entwicklungen adäquat entgegen gewirkt werden.

Unabdingbar wird die Thematik der Senioren im Straßenverkehr auch bei der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei. Intern sollte dabei mehr Wert auf Aus- und Fortbildungsmaßnahmen in dieser Thematik gelegt werden. Schwerpunktmäßig sollten das fachliche Wissen, das Einschreiten bei Feststellungen und das Ansprechen der betroffenen Personen bearbeitet werden. Ergänzend dazu sollten durch die Öffentlichkeitsarbeit der Polizei mehr externe Aufklärungskampagnen organisiert werden, da es für Senioren wesentlich ist, darüber informiert zu sein, was der Alterungsprozess mit sich bringt.

Doch nicht nur von der Polizei sind Maßnahmen in Form von Aufklärungskampagnen zu erwarten, offen bleibt auch, inwiefern langfristig Rücksicht auf die Mobilität der Senioren durch seniorengeeignete Gestaltung des gesamten Verkehrsraumes genommen wird.

## Literaturverzeichnis

Bouska, Wolfgang (2000): Fahrerlaubnisrecht. Straßenverkehrsgesetz, Fahrerlaubnisverordnung, Strafgesetzbuch, Strafprozessordnung, Internationale Regelungen und Nebenbestimmungen. 2. Auflage, München: C.H. Beck

Burmann, Michael; Heß, Rainer; Jahnke, Jürgen; Janker, Helmut (2014): Straßenverkehrsrecht. Kommentar. 23. Auflage, München: C.H. Beck

Conrads, Karl-Peter; Brutschner, Bernd (2013): Verkehrsrecht. StVO, Zulassungsrecht, Fahrerlaubnisrecht und Verkehrsstraftaten in Ausbildung und Praxis. 19. Auflage, Hilden/Rhld: Verlag Deutsche Polizeiliteratur

Dalkmann, Holger; Böhler, Susanne (2004): Mobilität und Demographie im Wandel. Angebote zur zukunftsfähigen Gestaltung. In: Frevel, Bernhard (Hrsg.): Herausforderung demografischer Wandel. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaft/ GWV Fachverlag GmbH

Dauer, Peter (2012): Krankheitsbedingte Mängel der Fahreignung aus verwaltungsrechtlicher Sicht. In: DAR –Deutsches Autorecht. Heft 4/2012. S. 181-184

Falkenstein, Michael; Poschadel, Sebastian (2011): Fahreignung und Alter in Deutschland. In: Golka, Klaus; Hengstler, Jan G.; Letzel, Stephan; Nowak, Dennis (Hrsg.): Verkehrsmedizin – arbeitsmedizinische Aspekte. Orientierungshilfe für Praxis, Klinik und Betrieb. Schwerpunktthema Jahrestagung DGAUM. Heidelberg, München, Landsberg, Frechen, Hamburg: ecomed MEDIZIN

Fries, Wolfgang; Wilkes, Florian; Lösli, Heliane (2008): Fahreignung bei Krankheit, Verletzung, Alter, Medikamenten, Alkohol und Drogen. Ein Leitfa-

den für die juristische und medizinische Praxis. 2. Auflage, München: C.H. Beck

Günzel, Hans-Peter (2004): Senioren im Straßenverkehr. In: Polizei-heute. 33. Jahrgang. S. 165-168

Janitzek, Timmo; Kubitzki, Jörg (2011): Senioren sterben smart mode – Ältere Menschen im Straßenverkehr. In: PVT – Polizei Verkehr + Technik. 4/11. S. 173-174

Knappe, Ulrich (2009): Auswirkungen demographischer Entwicklung auf die Verkehrssicherheitslage am Beispiel des Verkehrsunfallrisikos der „Generation 65+“ – Teil 1. In: PVT – Polizei Verkehr + Technik. 54. Jahrgang – Mai/Juni 2009. S. 82-85

Köthke, Rolf (2015): Psychologische Aspekte von Senioren im Straßenverkehr. In: Deutsche Polizei. 64. Jahrgang – Heft 4. S. 11-17

Köthke, Rolf (2010): Psychologische Aspekte von Senioren im Straßenverkehr. In: Die Polizei. 59. Jahrgang – Heft 6. S.178 - 183

Mönninghoff, Martin; Knappe, Ulrich (2009): Generation 65+ - Senioren im Straßenverkehr. In: Deutsches Polizeiblatt. 27. Jahrgang – Heft 6. S. 14- 17

Müller, Dieter (2016): Einführung in das Recht der Fahreignung. In: mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin. Heft 2. S. 14

Rudinger, Georg; Kocherscheid, Kristin (2011): Ältere Verkehrsteilnehmer – Gefährdet oder gefährlich?. Defizite, Kompensationsmechanismen und Präventionsmöglichkeiten. Göttingen: Verlag V&R unipress GmbH

Rößing, Andre (2008): Senioren als Zielgruppe des Handelns. Paderborn: CT  
Salzwasser-Verlag

Schlanstein, Peter (2007): Senioren im Straßenverkehr – eine rollende Gefahr?. Ältere Menschen waren noch nie so mobil wie heute. In: PVT - Polizei Verkehr + Technik. 5/07. S. 162-165

Schlanstein, Peter (2009): 60 Plus ohne Fahrtauglichkeits-TÜV. In: Deutsche Polizei. 58. Jahrgang – Heft 5. S. 29-30

Strube, Bernhard (2013): Ältere am Steuer. In: Verkehrsdienst. 12/2013. S. 329-335

## Quellenverzeichnis

Norddeutscher Rundfunk (2015): "Senioren-TÜV" beim Führerschein [Elektronische Ressource]. Verfügbar unter:

<http://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/weltbilder/Fahrtauglichkeitspruefung-bei-Senioren,fuehrerschein694.html>

Abgerufen am: 08.04.16

NWZonline (2016): Tödlicher Unfall in Bad Zwischenahn – 85-Jährige überfährt nach Turnstunde Kursleiterin [Elektronische Ressource]. Verfügbar unter:

[http://www.nwzonline.de/blaulicht/85-jaehrige-ueberfaehrt-nach-turnstunde-kursleiterin\\_a\\_6,0,3801821544.html](http://www.nwzonline.de/blaulicht/85-jaehrige-ueberfaehrt-nach-turnstunde-kursleiterin_a_6,0,3801821544.html)

Abgerufen am: 22.03.2016

Plange, Dorita (2016): "In zehn Minuten bin ich daheim" - Senior (82) verfährt sich bis nach Tirol [Elektronische Ressource]. Verfügbar unter:

<http://www.tz.de/muenchen/stadt/senior-82-verfaehrt-sich-nach-tirol-4652010.html>

Abgerufen am: 22.03.2016

Statistisches Bundesamt (2015): Bevölkerung Deutschlands bis 2060 - 13. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung [Elektronische Ressource]. Verfügbar unter:

[https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/Vorausbe-rechnungBevoelkerung/BevoelkerungDeutschland2060Presse5124204159004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/Vorausbe-rechnungBevoelkerung/BevoelkerungDeutschland2060Presse5124204159004.pdf?__blob=publicationFile)

Abgerufen am: 29.03.2016

Statistisches Bundesamt (2015): Verkehrsunfälle. Unfälle von Senioren im Straßenverkehr 2014 [Elektronische Ressource]. Verfügbar unter:



<https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleSenioren.html;jsessionid=D4018F873A1FF9932BC8AC7FC22C748.cae2>

Abgerufen am: 30.03.16

WeltN24 (2016): Verkehrsminister Dobrindt gegen Eignungstest für Senioren am Steuer - CSU-Politiker: Sicheres Autofahren keine Frage des Geburtsdatums [Elektronische Ressource]. Verfügbar unter:

<http://www.welt.de/newsticker/news1/article151681242/Verkehrsminister-Dobrindt-gegen-Eignungstest-fuer-Senioren-am-Steuer.html>

Abgerufen am 08.04.2016

## **Rechtsprechungsverzeichnis**

Bundesverfassungsgericht, Urteil vom 22.01.1999 - 2 BvR 729/96

Bundesgerichtshof, Urteil vom 08.10.1968 – VI ZR 168/67

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 17.09.1987 - 7 C 79/86

Oberverwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 02.05.2012 – 1 S 25/12

Landgericht Konstanz, Urteil vom 14.04.1972 - 5 O 74/72

## **Erklärung**

Ich versichere, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig, ohne fremde Hilfe und ausschließlich unter Benutzung der angegebenen Quellen und Hilfsmittel angefertigt habe. Alle Stellen, die ich wörtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten oder nicht veröffentlichten Quellen entnommen habe, sind als solche kenntlich gemacht und alle Quellen, die dem World Wide Web entnommen oder in einer sonstigen digitalen Form verwendet wurden, sind der Arbeit beigefügt. Ich bin mir bewusst, dass eine falsche Erklärung rechtliche Folgen haben wird.

---

Karsten Lohmann

---

Ort, Datum