

Im Jahr 2023 belief sich der Bestand an Kartenführerscheinen in Deutschland auf rund 48,1 Millionen. Nicht enthalten sind Papierführerscheine.

Der Anteil nicht bestandener theoretischer Führerscheinprüfungen fällt in Deutschland höher aus, als die Durchfallquote bei den praktischen Prüfungen. In den ostdeutschen Bundesländern Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin wird die theoretische Führerscheinprüfung besonders häufig nicht bestanden.

Quelle: Statista Research Department, 08.05.2023

- In Deutschland besitzen mehr als zwei Drittel der über 65-Jährigen einen Führerschein; zehn Millionen der 54 Millionen Führerscheinbesitzer sind über 65. Knapp zwei Millionen sind älter als 75 Jahre. Und mehr als 250.000 Autofahrer sind älter als 85 Jahre.

Eine Studie des Allianz Zentrums für Technik (AZT) hat festgestellt, dass vom 75. Lebensjahr an die Unfallhäufigkeit überproportional zunimmt - um 45 Prozent steigt das Unfallrisiko dann im Vergleich zu den jüngeren Senioren. Fahrfehler nehmen dann zu, komplexe Situationen werden schlechter eingeschätzt. Die Hauptursachen, wenn Senioren Unfälle verursachen, sind: Missachtung der Vorfahrt, Lenkfehler, Unfälle beim Abbiegen und Einparken, sowie Abstandsfehler.

In den **Niederlanden** müssen Autofahrer ab 70 alle fünf Jahre zum Gesundheitscheck, **Schweden, Briten und Griechen** alle drei Jahre. In **Spanien** gelten noch härtere Regeln: Spanische Autofahrer müssen ab 45 alle zehn Jahre einen Test absolvieren, ab 70 alle zwei. In der **Schweiz** müssen Senioren alle zwei Jahre zum Test beim Hausarzt einen Fahrtauglichkeitstest vorlegen. In **Dänemark** macht man mit 70, mit 74 und dann alle zwei Jahre den Test, in **Frankreich** ab 65 alle zwei Jahre und ab 75 jährlich. **Italien** schickt seine Autofahrer ab dem elften Jahr des Führerscheinbesitzes alle zehn Jahre zum amtsärztlichen Fahrtüchtigkeitstest,, ab dem 51. Lebensjahr alle fünf und ab 65 alle zwei Jahre zum Arzttest. **Luxemburger** müssen ab ihrem 50. Lebensjahr alle zehn Jahre ihre Fahrtauglichkeit beweisen, ab 70 alle drei Jahre, ab 80 jedes Jahr.

- Bundesrates Drucksache 153/23 (Beschluss)

Entscheidend ist nach Auffassung des Bundesrates deshalb vielmehr, bei der Eigenverantwortung anzusetzen: Unabhängig vom Alter sollten sich alle Verkehrsteilnehmende regelmäßig selbstkritisch hinterfragen, ob sie in der Lage sind, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen, oder Krankheiten oder sonstige Einschränkungen dem entgegenstehen, und gegebenenfalls frühzeitig professionelle Unterstützung in Anspruch nehmen.

Behauptung: 40 Millionen Auto fahrende Menschen sind nicht blöd. Eine einmalige Lizenzerwerbung lebenslang ist so nicht zu halten.

Bedingungen des STVerkehrs ändern sich, Vergesslichkeit, schlampige Ausbildung, Internationalisierung, mangelnde Erfahrung, falsch eintrainiertes Verhalten, körperliche und geistige Veränderungen begründen das.

Der BR Beschuß ist als außergewöhnlich gut zu bewerten. Er bedenkt die Faktenlage auch, vor dem Hintergrund unserer Geschichte, und beherzigt eine klare Selbstverantwortung der am STVerkehr beteiligten Menschen auch selbstkritisch ihre Situation zu hinterfragen. (BASt).

Die Erfahrung jahrelanger Lehrtätigkeit in der Erwachsenenbildung zeigt, dass man mit den geeigneten Methoden 93% aller Menschen alles beibringen kann, 3% wissen sowieso schon alles und 4% schaffen es nie ans Ziel. Die deutsche Situation und auch der liberale Menschenverstand lässt es nicht zu, dass Menschen wegen des Alters und auch sonst, benachteiligt werden. Die Bewegungsfreudigkeit und Unabhängigkeit ist, finde ich, elementar. Staatliche Auflagen zur Einschränkung finde ich völlig unmöglich und niemals zu praktizieren.

## Fazit und Lösung

Es wird eine vom Gesetzgeber verordnete Nachschulungspflicht für alle und jeden unabhängig vom Alter geben, außer für Berufskraftfahrer, da hat man das schon, allerdings nach anderen Kriterien.

- Eine Lizenz auf Lebenszeit kann so nicht mehr durchgehalten werden. Die Regeln ändern sich über die Jahre und es gibt keine Nachschulung dafür. Die Freiwilligkeit beschränkt sich häufig lediglich auf praktisches Fahrtraining oder eine nicht kriterielle Reflexprüfung, was noch nie für Millionen Teilnehmer am Straßenverkehr ausreichte.
- Eine Nachschulung, die NICHT bewertet würde, würde Unwissenheitsstress abbauen helfen. Eine Nachschulung klärt und erläutert in diesem Sinne Verkehrsregeln und richtige Verhaltensweisen und wirkt NICHT bestrafend (keine Punkte, keine Diskriminierung, kein Entzug, keine weiteren Kosten, kein erhobener Zeigefinger, alle Fragen sind erlaubt und werden beantwortet). Eine derartige Nachschulung kann vermutlich in 2 bis 4 Stunden erledigt sein. Nach dem Motto: **Wissen erzeugt Gelassenheit**.
- Sie (die Nachschulung) wird helfen, allmählich Sicherheit und echte Freude zu erzeugen. Diese Nachschulung sollte zB alle 3 Jahre stattfinden und vom Teilnehmer lediglich mit einer Anerkennungsgebühr (wie für Erste Hilfe Kurse) belegt werden. Kosten können von einer weitsichtigen Versicherung bzw der gesamten Versicherungswirtschaft übernommen werden. Vorstellbar sind auch veränderte Prämien oder auch ein bewegliches Punktekonto.
- Kann auch als online Projekt gestaltet werden.
- Die Zeitdauer zwischen den Nachschulungen, sowie deren Häufigkeit, Ausgestaltung etc muss untersucht werden. Ebenso sind nicht alle Fahrlehrer als Nachschuler zu empfehlen. Auch hier kann nun das Qualitätsniveau gehoben werden.
- Außerdem wächst die Einsicht sehr viel schneller, eine Fahrlizenz freiwillig abzugeben.
- Dieses Nachschulungsprojekt ist sicherlich in Europa einzigartig, zwanglos, nicht diskriminierend, und total unpolitisch und es ist sachorientiert. Es profitieren alle Menschen davon. Ein Konflikt mit der Kommission wird vermieden. Das selbstkritische Hinterfragen, wie in der BR Drucksache beschrieben, hat nun eine Grundlage.

Next step: besorgen von Forschungsgeld, z.B. durch Bundesanstalt f. Straßenwesen, BMVerkehr etc), Versicherungen, beauftragen einer Exzellenz Universität (Psychologie), entwickeln der Tests und Onlinetests auf der genannten Grundlage. Herausfinden der geeigneten Fahrschulen, die die zu Grunde gelegten Kriterien für Unterrichte anwenden können. Testbetrieb.