

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 89686-9020

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 21 April 2023

nachrichtlich

Staatsministerium
Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen

Antrag des Abgeordneten Friedrich Haag u. a. FDP/DVP

- Überlegungen der Landesregierung zu Fitnesschecks für Autofahrerinnen und Autofahrer
- Drucksache 17/4474

Ihr Schreiben vom 30. März 2023

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen*

I. zu berichten,

- 1. aufgrund welcher Überlegungen sie sich für Fitnesschecks der Autofahrerinnen und Autofahrer ab 75 Jahren ausspricht;*

Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr sollen die bestehenden freiwilligen Angebote wie zum Beispiel Fitnesschecks (ältere) Menschen befähigen, möglichst lange und sicher mit dem eigenen Auto mobil zu bleiben.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und bedeutet gesellschaftliche Teilhabe. Gerade für Seniorinnen und Senioren ist es wichtig, unabhängig und eigenständig zu bleiben. Zwar ist die Gruppe der Seniorinnen und Senioren (65 Jahre und älter), gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil pauschal betrachtet keine unfallauffällige Gruppe. Allerdings fällt auf, dass die Verursacherquote von Seniorinnen und Senioren mit zunehmendem Alter kontinuierlich steigt. Auf die Ausführungen zu den Fragen 3 und 4 wird verwiesen.

Mit zunehmendem Alter steigt außerdem die Vulnerabilität, d. h. bei gleichem Unfallgeschehen besteht für Seniorinnen und Senioren ein höheres Risiko schwere Verletzungen zu erleiden, als dies bei jüngeren Menschen der Fall ist. Angesichts der demografischen Entwicklung kommt der nachhaltigen Mobilität der Zielgruppe der Älteren langfristig betrachtet auf dem Weg zur Erreichung der „Vision Zero“ eine große Bedeutung zu.

2. *ob sie den Anwendungsbereich auch auf Pedelecs, S-Pedelecs sowie sonstige motorisierte Zweiräder ausdehnen würde;*

Das Ministerium für Verkehr begrüßt grundsätzlich die Empfehlung des lebenslangen Lernens aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Auch unabhängig vom Alter ist es ratsam, die eigene Fahrtauglichkeit selbstkritisch zu hinterfragen und vorhandene Angebote im Bereich der Fahrsicherheitstrainings zu nutzen. Das gilt uneingeschränkt auch für Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren und den in der Frage genannten Anwendungsbereichen.

3. *welche Erkenntnisse ihr allgemein darüber vorliegen, dass ab diesem Alter die Zahl schwerwiegender und tödlicher Unfälle steige;*
4. *wie sich die Beteiligung an sowie die Verursachung von Unfällen in den Altersgruppen ab 70 sowie ab 75 im Vergleich zu den übrigen*

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern darstellt sowie welche Schlussfolgerungen sie hieraus zieht;

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Beteiligung der Altersgruppen ab 70 sowie ab 75 an Verkehrsunfällen in den vergangenen fünf Jahren kann nachfolgender Tabelle entnommen werden. Zur besseren Vergleichbarkeit werden hierbei alle Altersgruppen betrachtet und ab einem Alter von 25 Jahren Fünf-Jahres-Gruppen abgebildet.

Beteiligte bei Verkehrsunfällen¹ insgesamt nach Alter

	2018	2019	2020	2021	2022	Anteil an VU 2022	Bevölkerungsanteil 2022
Kinder (0-5)	629	614	473	497	536	0,4%	6,0%
Kinder (6-13)	2.390	2.327	1.993	1.778	1.964	1,6%	7,4%
Jugendliche (14-17)	3.264	3.127	2.749	2.692	2.962	2,5%	3,8%
Junge Fahrer (18-24)	26.757	26.400	21.404	21.939	22.378	18,6%	7,8%
25-64 Jahre	105.417	105.108	86.458	84.544	91.986	76,4%	54,3%
- davon 25-29	21.454	21.029	16.492	15.980	17.046	14,2%	6,3%
- davon 30-39	37.477	37.852	30.667	30.157	32.631	27,1%	13,3%
- davon 40-49	35.789	35.098	27.376	26.687	29.326	24,3%	12,1%
- davon 50-59	39.600	39.032	32.469	31.139	33.271	27,6%	15,5%
- davon 60-64	13.050	13.249	11.568	11.590	13.272	11,0%	7,0%
Senioren (ab 65)	26.902	27.452	22.784	22.206	25.317	21,0%	20,8%
- davon 65-69	8.990	9.002	7.396	7.325	8.493	7,1%	5,6%
- davon 70-74	6.454	6.526	5.526	5.688	6.584	5,5%	4,7%
- davon 75-79	7.131	6.915	5.309	4.568	4.856	4,0%	3,6%
- davon 80-84	4.747	5.256	4.560	4.443	5.077	4,2%	3,9%
- davon ab 85	2.311	2.502	2.173	2.240	2.752	2,3%	3,0%

Verkehrsunfälle* insgesamt	135.786	135.730	112.217	111.037	120.465
-----------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

*ohne Kleinstunfälle

¹ Alle Verkehrsbeteiligungsarten.

Im Jahr 2022 wurden 120.465 Verkehrsunfälle mit Personen- und Sachschaden² polizeilich erfasst. Seniorinnen und Senioren waren hierbei an 25.317 Verkehrsunfällen beteiligt, was einem Anteil von 21 Prozent entspricht. Insgesamt wurden 62 Prozent dieser Verkehrsunfälle von Seniorinnen und Senioren verursacht. Bei den Altersgruppen der sogenannten Jungen Fahrerinnen und Fahrer (18 bis 24 Jahre alt) und den 25- bis 64-Jährigen lag dieser Anteil bei jeweils 53 Prozent. Mit Blick auf die Fünf-Jahres-Gruppen fällt auf, dass die Verursacherquote bei Seniorinnen und Senioren mit zunehmendem Alter kontinuierlich steigt. Während die Gruppe der 65- bis 69-Jährigen 46 Prozent der Verkehrsunfälle, an denen sie beteiligt waren, selbst verursachte, waren es bei der Gruppe der 70- bis 74-Jährigen 52 Prozent und bei den 75- bis 79-Jährigen 61 Prozent. Bei den 80- bis 84-Jährigen beziehungsweise den Seniorinnen und Senioren ab 85 Jahre betragen diese Anteile 69 beziehungsweise 72 Prozent. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Betrachtung schwerer Verkehrsunfälle.

Mit fortschreitendem Alter droht die Fahrkompetenz durch Leistungseinbußen beim Sehen, Hören, in der Beweglichkeit und Reaktionsfähigkeit oder durch Einfluss von Krankheit oder Medikamenten nachzulassen. Demgegenüber stehen die Fähigkeit, Leistungsbeeinträchtigungen durch Erfahrung und Anpassungsstrategien zu kompensieren sowie die Fähigkeit, das Verhalten durch Training zu verbessern. Daher befürwortet das Ministerium für Verkehr die Teilnahme an freiwilligen Angeboten zum Kompetenzerhalt.

5. *ob sie über das bisher geäußerte „dafür aussprechen“ weitere Aktivitäten einleiten wird, um ihre Zielrichtung der Fitnesschecks ab dem genannten Alter zu etablieren;*

Es existiert ein breites Angebot an Trainings, u. a. Fahrsicherheitstrainings auf Übungsplätzen, Übungsfahrstunden im Realverkehr auf gewohnten Strecken, Theorieauffrischungen bis hin zu Erläuterungen der neuesten Technik. Anbieter sind Verkehrsverbände, Fahrlehrerverbände sowie Verkehrswachten. Mit einer Öffentlichkeitskampagne 2015/2016 hat das Ministerium für Verkehr die Angebote besser bekannt gemacht. Auf der Internetseite des Ministeriums sind hierzu

² Kleinstunfälle ausgenommen. Kleinstunfälle sind Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit zu Grunde liegt und keine Person zu Schaden gekommen ist.

Informationen abrufbar: [Senioren: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg \(baden-wuerttemberg.de\)](https://www.senioren.ministerium-fuer-verkehr.baden-wuerttemberg.de).

Im Rahmen seiner Verkehrssicherheitskampagne legt das Ministerium für Verkehr 2023 den Schwerpunkt ebenfalls auf diese Altersgruppe. Es werden bestehende Maßnahmen zur Sensibilisierung, Aufklärung und Information über altersbedingte Einschränkungen und Kompensationsmöglichkeiten sowie Maßnahmen zum Kompetenzerhalt beworben und animiert, diese freiwilligen Angebote zu nutzen.

6. *wie sie Überlegungen der EU-Kommission bewertet, im Zuge der Vierten Führerscheinrichtlinie eine Verkehrstauglichkeitsüberprüfung ab einem Alter von über 70 Jahren vorzusehen.*

Im Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie ist vorgesehen, die Gültigkeitsdauer des Führerscheins ab dem 70. Lebensjahr auf mindestens fünf Jahre zu verkürzen. Zudem wird den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit eröffnet, an die Erneuerung des Führerscheins weitere Überprüfungen oder Tests zu knüpfen. Während die verkürzte Gültigkeitsdauer von den Mitgliedsstaaten verpflichtend umgesetzt werden muss, obliegt die weitere Überprüfung wie beispielsweise Fahrtauglichkeitstests, ärztliche Untersuchungen oder auch lediglich eine Selbsteinschätzung der Antragstellerinnen und Antragstellern den Mitgliedsstaaten.

Eine im Bundesrecht umzusetzende verpflichtende Gesundheitsprüfung mit fahrerlaubnisrechtlichen Zwangsmaßnahmen steht nach Kenntnisstand des Ministeriums für Verkehr derzeit nicht zur Diskussion.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bisher um einen Vorschlag der EU-Kommission handelt und die Billigung des Vorschlags durch das Europäische Parlament und den Rat noch ausstehen. Daher stehen die endgültigen Regelungen auf europäischer Ebene derzeit noch nicht fest.

Das Ministerium für Verkehr behält die Entwicklung der Unfallzahlen weiter im Blick. Sollte die Eigenverantwortung in Zukunft nicht ausreichen, müssen weitere Optionen auf ihren Nutzen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft werden.

Das Ministerium für Verkehr appelliert an die Eigenverantwortung des betroffenen Personenkreises und verstärkt die bestehenden freiwilligen Maßnahmen. Das Ministerium für Verkehr prüft, inwiefern diese Maßnahmen unterstützt und ausgebaut werden können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Hermann', with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr