

Auswertung MDRfragt:

Fahren im Alter – richtig wichtig oder richtig riskant?

Befragungszeitraum: 12. bis 16. Januar 2024

28.388 Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

Die Ergebnisse in der Übersicht:

- [Mehrheit findet: Verkehrssicherheit geht vor Selbstbestimmung bis ins hohe Alter](#), das gilt auch für alle Altersgruppen, auch wenn der Anteil derjenigen, die die Selbstbestimmung im hohen Alter höher wichten, bei den älteren Befragten zunimmt
- [Zwei Fünftel sehen in älteren Menschen hinterm Steuer ein Verkehrsrisiko](#)
- [Großer Zuspruch für Auffrischungs-Pflicht in Sachen Erste Hilfe](#)
- [Knappe Mehrheit für verpflichtende Gesundheitschecks für alle mit Führerschein, ab welchem Alter die Pflicht greifen soll, ist umstritten](#)
- [Verpflichtende Testfahrten, um die Fahrtauglichkeit von Fachleuten beurteilen zu lassen, werden insgesamt kritischer gesehen – und am ehesten für Über 70- oder Über-80-Jährige befürwortet](#)
- [Mehrheit schätzt sich so ein, dass sie sich bei bemerkten Unsicherheiten freiwillig testen lassen würden](#)
- [Bei festgestellten Defiziten ist nur eine Minderheit für Führerscheinentzug als Endkonsequenz](#)
- [Gleichzeitig kann sich eine Mehrheit vorstellen, im Alter freiwillig den Führerschein abzugeben](#)
- [Vor allem technischen Assistenzsystemen wird zugesprochen, Autofahren bis ins hohe Alter abzusichern, mit einer leichten Tendenz glauben die Befragten daran, dass autonom fahrende Autos in der Zukunft eine Alternative für ältere Autofahrende sind](#)
- [Auch eine Meldepflicht von Medizinerinnen und Medizinern, wenn sie bei Patientinnen und Patienten Hinweise auf eine beeinträchtigte Fahrtauglichkeit erkennen, wird tendenziell befürwortet](#)
- [Fast alle Befragten fahren zumindest hin und wieder selbst Auto – für viele ist der fahrbare Untersatz sogar unverzichtbar im Alltag, weil Alternativen fehlen](#)
- [Großteil kennt den Termin, wann der eigene Führerschein umgetauscht werden muss](#)

Blick in die Untergruppen

- [Stadt-Land-Unterschiede](#)
- [Unterschiede nach Bundesländern](#)
- [Altersgruppenvergleich](#)
- [Vergleich nach Geschlecht](#)

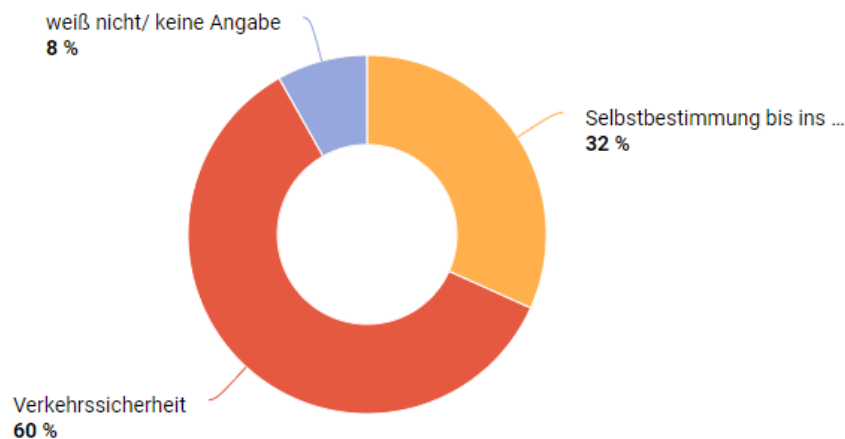
Die Ergebnisse im Detail:

Mehrheit findet: Verkehrssicherheit geht vor Selbstbestimmung bis ins hohe Alter

Wenn [Über-65-Jährige in Unfälle mit Verletzten verwickelt sind, tragen sie laut einer Auswertung des Statistischen Bundesamtes überproportional oft die Hauptverantwortung](#). Ähnlich hoch ist der Anteil der Hauptverursachenden auch bei Fahrerinnen und Fahrern. Unfälle sind nicht nur ein Risiko für Dritte, sondern auch für die Betroffenen selbst. Gleichzeitig ist das Auto oft ein wichtiger Mobilitätsfaktor und bedeutet auch für ältere Menschen, selbstbestimmt den Alltag zu bestreiten.

Was wiegt schwerer: Die Verkehrssicherheit oder die Selbstbestimmung bis ins hohe Alter? Für eine Mehrheit der Befragten schlägt das Pendel zugunsten der Verkehrssicherheit aus: Knapp zwei Drittel (60 Prozent) entscheiden sich für diese Option, ein Drittel (32 Prozent) räumt hingegen der Selbstbestimmung bis ins hohe Alter Vorrang ein.

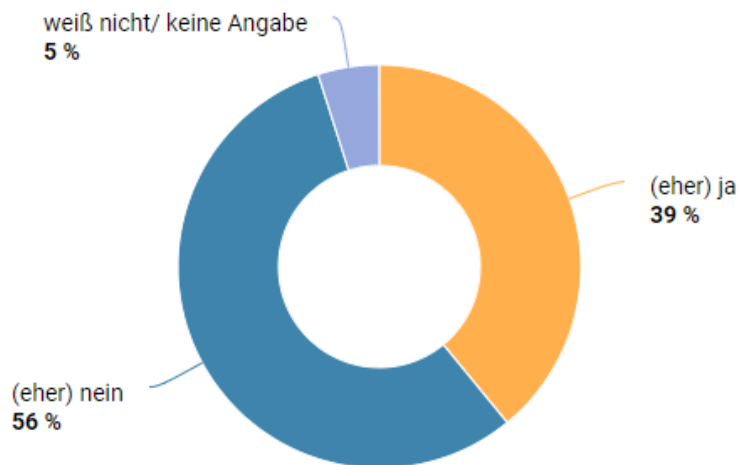
Frage: Statistisch betrachtet, geht von Seniorinnen und Senioren ein ähnlich hohes Unfallrisiko aus wie von Fahrerinnen und Fahrern. Unfälle bedeuten nicht nur ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, sondern auch für die Betroffenen selbst. Was wiegt aus Ihrer Sicht schwerer: Selbstbestimmung bis ins hohe Alter oder Verkehrssicherheit?



Zwei Fünftel sehen in älteren Menschen am Steuer ein Verkehrsrisiko

Sind ältere Menschen am Steuer ein Verkehrsrisiko? Vier von zehn Befragten (39 Prozent) sagen dazu ja oder eher ja. Mehr als die Hälfte (56 Prozent) sieht das hingegen nicht oder eher nicht so.

Frage: Und alles in allem: Sehen Sie in älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern am Steuer eine Gefahr?

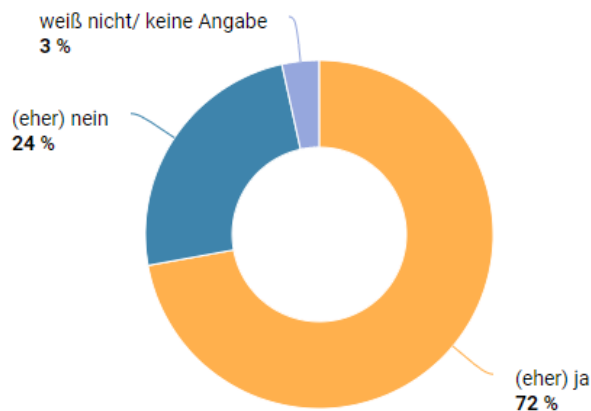


Großer Zuspruch für verpflichtende Erste-Hilfe-Auffrischungen für alle

Zur Liste der Checks, die durchlaufen werden müssen, um zur Führerscheinprüfung zugelassen zu werden, gehört ein Erste-Hilfe-Kurs. Danach ist keine Auffrischung verpflichtend, obwohl es darum geht, im Ernstfall bei Verkehrsunfällen erste Handgriffe für die Versorgung Verletzter zu beherrschen.

In der MDRfragt-Gemeinschaft gibt es großen Zuspruch dazu, dass Erste-Hilfe-Auffrischungskurse für alle verpflichtend sind. Fast drei Viertel der Befragten sind klar oder tendenziell für diese Pflicht-Auffrischungen. Ein Viertel ist dagegen oder eher dagegen.

Frage: Auch ein Kurs zur Ersten Hilfe ist nur einmalig im Rahmen des Führerscheinwerbs Pflicht. Sind Sie für verpflichtende Erste-Hilfe-Auffrischungskurse für Führerscheininhaber?



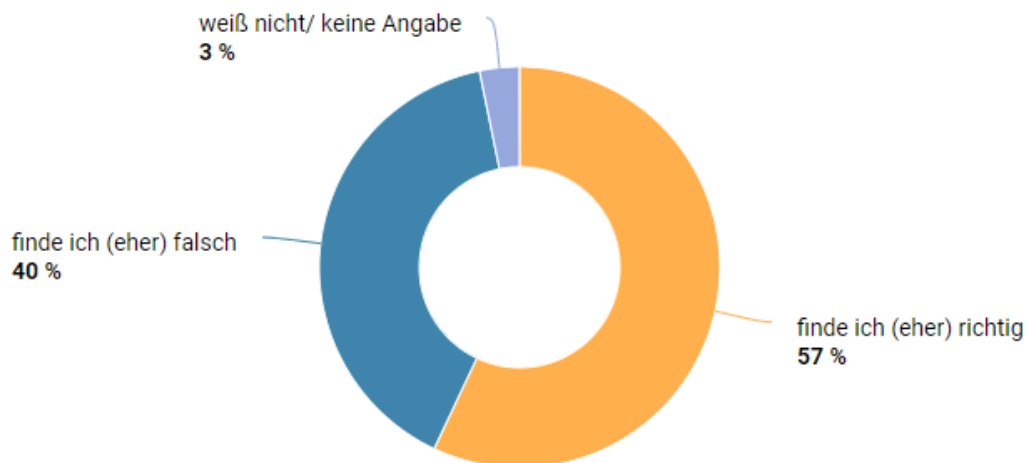
Knappe Mehrheit für verpflichtende Gesundheitschecks für Führerschein-Besitzende

In vielen europäischen Ländern gibt es bereits regelmäßige Gesundheitschecks als Voraussetzung, den Führerschein zu behalten. Es wird auch diskutiert, das auf europäischer Ebene einzuführen, auch wenn es derzeit großen Widerstand gegen die Pläne gibt, u.a. auch aus Deutschland.

Wir wollten von der MDRfragt-Gemeinschaft wissen, wie sie es prinzipiell fänden, wenn die Fahrtauglichkeit alle 15 Jahre überprüft werden müsste.

Eine Mehrheit der Befragten (56 Prozent) würde solche verpflichtenden Gesundheitschecks begrüßen, zwei Fünftel (40 Prozent) finden es falsch oder eher falsch, solche Pflicht-Tests einzuführen.

Frage: In vielen europäischen Ländern müssen Autofahrer – meist im Alter – Gesundheitschecks durchlaufen, um ihren Führerschein behalten zu dürfen. Zuletzt wurde diskutiert, ob es in der gesamten Europäischen Union zur Pflicht werden soll, alle 15 Jahre die Fahrtauglichkeit zu überprüfen. Wie stehen Sie zu so einer verpflichtenden Überprüfung?

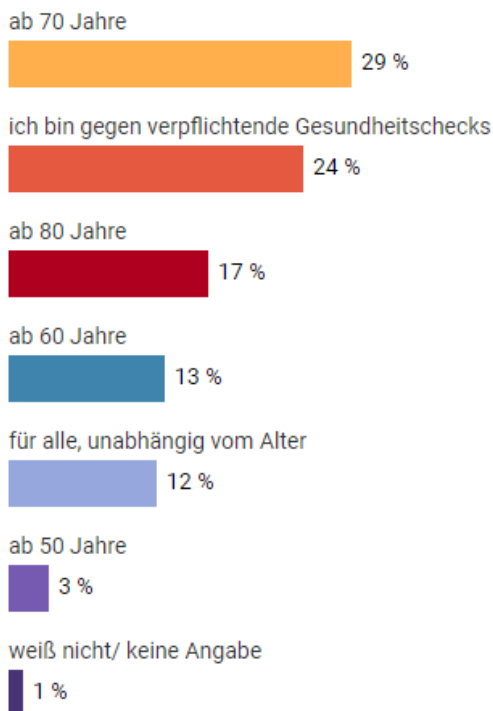


Altersgrenze für verpflichtende Gesundheitschecks umstritten

Während es also bei der grundsätzlichen Pflicht zu Gesundheitschecks eine befürwortende Mehrheit gibt, scheiden sich die Geister bei der Frage, ab welchem Alter diese Grenze gelten sollte:

- Fast ein Drittel (29 Prozent) der Befragten halten es für sinnvoll, wenn es ab 70 Jahre eine entsprechende Pflicht gibt, mit Gesundheitschecks die Fahrtauglichkeit zu überprüfen.
- Gleichzeitig halten jede und jeder Vierte (24 Prozent) verpflichtende Gesundheitschecks unabhängig von Altersgrenzen für falsch.
- Rund ein Fünftel meint, die Pflicht sollte erst für Führerscheinbesitzerinnen und –besitzer ab 80 Jahren gelten.
- Gut jede und jeder Zehnte meint: Gesundheitschecks sollten unabhängig vom Alter zur Pflicht werden.

Frage: Ab welchem Alter würden Sie regelmäßig (zum Beispiel alle fünf Jahre) allgemeine, verpflichtende Gesundheitschecks für die Fahrerlaubnis befürworten?

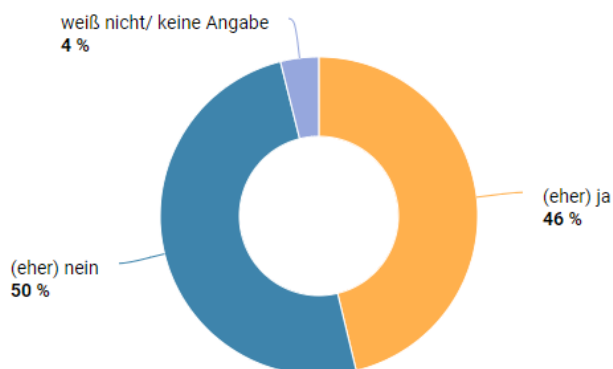


Verpflichtende Testfahrten, bei denen Fachleute die Fahrtauglichkeit bewerten, werden kritischer gesehen

Neben klassischen gesundheitlichen Einschränkungen, etwa beim Seh- und Hörsinn, kann es auch zu kognitiven Beeinträchtigungen kommen, die beim Autofahren hinderlich bis gefährlich werden können. Aktuell gibt es bereits die Möglichkeit, freiwillig bei Begleitfahrten von Fachleuten überprüfen zu lassen, wie es um die eigene Fahrtauglichkeit steht.

Dass solche Testfahrten verpflichtend werden, hält die Hälfte der Befragten (50 Prozent) für keine oder eher keine gute Idee. Damit sind sie leicht in der Überzahl: Für die Gegenposition, und damit tendenziell für verpflichtende Testfahrten, haben sich 46 Prozent der Befragten ausgesprochen.

Frage: Neben medizinischen kann es auch zu kognitiven Problemen kommen: Beim Autofahren ist es wichtig, Situationen schnell zu erfassen und zu reagieren. Bereits jetzt können Autofahrerinnen und Autofahrer freiwillig bei Begleitfahrten von Fachleuten ihre Fahrtauglichkeit prüfen lassen. Welche Schlüsse sie daraus ziehen, ist ihnen überlassen. Würden Sie die verpflichtende Einführung solcher begleitenden Testfahrten in Deutschland begrüßen?



Wenn verpflichtende Testfahrten, dann ab 70 oder 80

Auch bei der Frage nach dem Alter bei begleiteten Testfahrten zeigt sich ein ähnliches Muster wie bei den medizinischen Überprüfungen.

- So ist nur ein kleiner Teil (10 Prozent) dafür, dass die Fahrtauglichkeit unabhängig vom Alter mit Begleitfahrten überprüft werden sollte;
- ein Drittel (33 Prozent) ist prinzipiell gegen verpflichtende Testfahrten;
- unter jenen, die ab einem gewissen Alter solche verpflichtenden Testfahrten befürworten würden, gibt es den größten Zuspruch für ab 70 Jahre (24 Prozent), gefolgt von ab 80 Jahre (17 Prozent) und jede und jeder Zehnte ab 60 Jahre (11 Prozent).

Frage: Würden Sie solche begleiteten Testfahrten ab einem bestimmten Alter befürworten?

nein, ich bin gegen verpflichtende Testfahrten



ja, ab 70 Jahren



ja, ab 80 Jahren



ja, ab 60 Jahren



ja, für alle, unabhängig vom Alter



weiß nicht/ keine Angabe



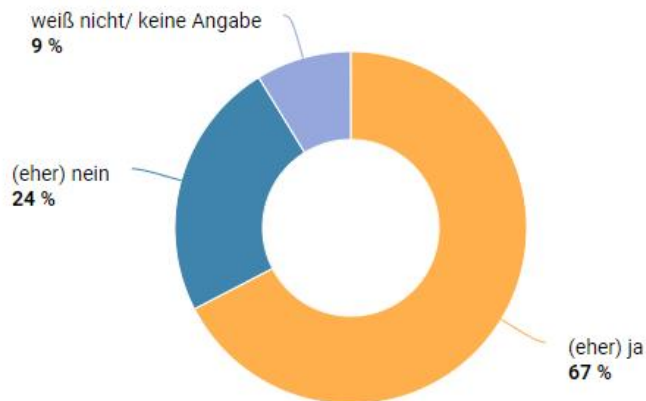
ja, ab 50 Jahren



Mehrheit glaubt, sie würden Fahrtauglichkeit testen lassen, wenn sie sich unsicher fühlen würden

Gefragt nach dem eigenen Verhalten für den Fall, dass die Befragten bei sich selbst Unsicherheiten beim Autofahren bemerkten, gab ein Großteil an, sich in solchen Fällen tendenziell einem Fahrtauglichkeitstest zu unterziehen: Zwei Drittel (67 Prozent) der Befragten, sind überzeugt oder eher überzeugt, dass sie bei Unsicherheitsgefühlen einen solchen Test machen würden; ein Viertel räumt hingegen ein, sich auch bei Zweifeln an der eigenen Reaktionsschnelligkeit nicht solchen Tests zu unterziehen. Knapp jede und jeder Zehnte positionierte sich in dieser Frage nicht.

Frage: Wie schätzen Sie sich selbst ein: Würden Sie einen Fahrtauglichkeitstest machen, wenn Sie das Gefühl hätten, möglicherweise nicht mehr reaktionsschnell genug zu sein?



Bei verpflichtenden Tests wäre nur ein kleiner Teil für Führerscheinentzug bei festgestellten Defiziten

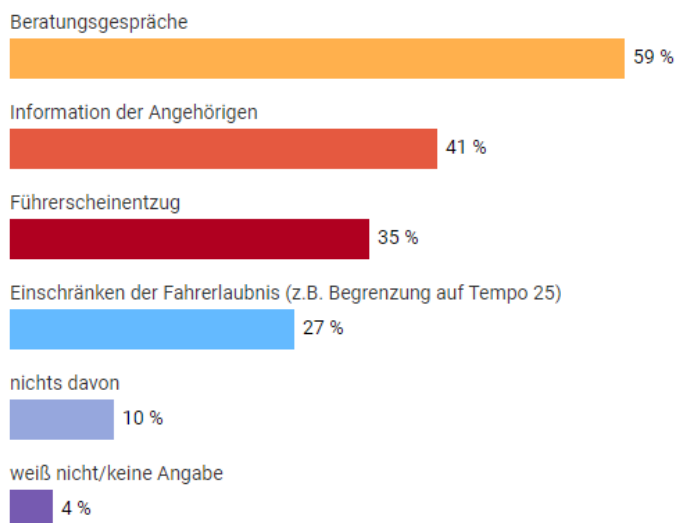
Obwohl es unter den Befragten durchaus Zuspruch zu verpflichtenden Gesundheitschecks oder begleiteten Testfahrten gibt, ist gleichzeitig nur eine Minderheit dafür, als letzte Konsequenz bei festgestellten Defiziten den Führerschein zu entziehen. Bei einer Mehrfachauswahl sagte rund jede und jeder Dritte, dass Führerscheinentzug die Konsequenz von erkannten Defiziten sein sollte (35 Prozent).

Mehr Zuspruch gibt es dafür, dass die Angehörigen über festgestellte Defizite informiert werden (41 Prozent) oder dass es verpflichtende Beratungsgespräche gibt (59 Prozent).

Den geringsten Zuspruch erhält die Idee, die Fahrerlaubnis einzuschränken, etwa auf Tempo 25.

Jede und jeder Zehnte (10 Prozent) befürwortet keine der auswählbaren Konsequenzen.

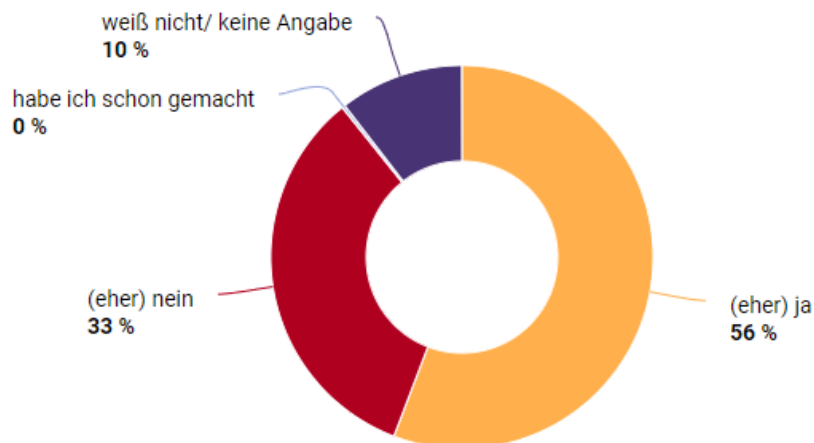
Frage: Angenommen, es gäbe in Deutschland verpflichtende Tests für Führerscheininhaberinnen und -inhaber: Welche Konsequenzen sollte es haben, wenn die jeweiligen Testergebnisse letzten Endes große Defizite bis hin zur Fahruntauglichkeit nahelegen? Bitte wählen Sie alles aus, was Sie befürworten.



Mehrheit kann sich vorstellen, im Alter auf den Führerschein zu verzichten

Eine Mehrheit der Befragten (56 Prozent) kann sich tendenziell vorstellen, den Führerschein im Alter freiwillig abzugeben. Jede und jeder Dritte (33 Prozent) hält das für unwahrscheinlich oder schließt das für sich aus. Jede und jeder Zehnte positionierte sich in dieser Frage nicht.

Frage: Könnten Sie sich vorstellen, Ihren Führerschein im Alter freiwillig abzugeben?



Technische Assistenzsysteme gelten vielen als hilfreiche Unterstützung für Fahren im Alter

Mit Blick auf die Verkehrsunfallstatistiken wird regelmäßig darüber diskutiert, ob und wie Menschen im höheren Alter noch lange aktiv am Verkehrsgeschehen teilnehmen können, ohne für sich selbst und andere ein großes Risiko darzustellen.

Unter den MDRfragt-Mitgliedern, die sich am aktuellen Stimmungsbild beteiligt haben, stehen technische Assistenzsysteme im Fokus.

- Mehr als jede und jeder Zweite (52 Prozent) hält **Abstandsmesser, Tempomat, Bremsautomatik und Co.** für einen sinnvollen Baustein; fast ebenso viele (49 Prozent) plädieren für **regelmäßige Fahrtrainings**.
- Ein Drittel (33 Prozent) hält **Rücksichtnahme anderer** Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer für sinnvoll; etwas weniger Zuspruch gibt es für **Hilfe durch Mitfahrerinnen und Mitfahrer** aus dem eigenen Familien- und Bekanntenkreis.
- **Mehr Tempobegrenzungen** für alle trifft sowohl für innerorts (13 Prozent) als auch für Strecken außerorts (12 Prozent) auf eher wenig Zuspruch.

Frage: Was ist aus Ihrer Sicht sinnvoll, damit Menschen auch im höheren Alter noch lange am Verkehrsgeschehen aktiv teilnehmen können? Sie können alles auswählen, was aus Ihrer Sicht zutrifft.

technische Assistenzsysteme im Auto (Abstandsmesser, Tempomat, Bremsautomatik...)

52 %

regelmäßige Fahrtrainings

49 %

Rücksichtnahme anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer

33 %

Hilfe durch Mitfahrerinnen und Mitfahrer (Nachbarn, Freunde, Familie)

29 %

mehr Tempobegrenzungen innerorts

13 %

mehr Tempobegrenzungen außerorts

12 %

nichts davon

9 %

Sonstiges, und zwar:

6 %

weiß nicht/ keine Angabe

4 %

Leichte Tendenz zu autonom fahrenden Autos als Alternative der Zukunft

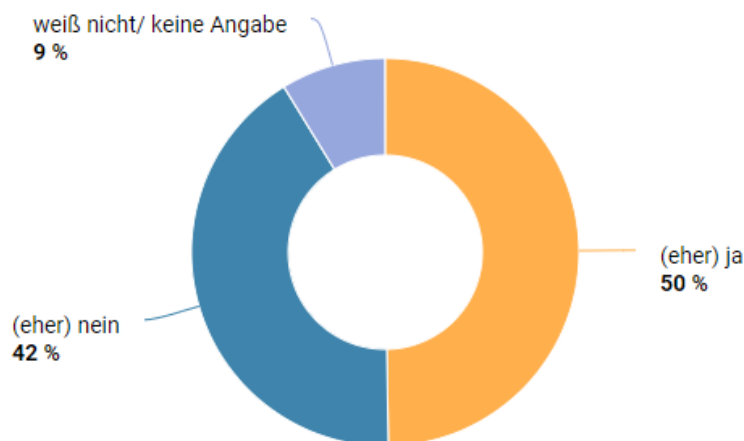
Technische Assistenzsysteme sind schon automatisierte und hoch technisierte Systeme, die mit Hilfe von Kameras, Sensoren und Berechnungen Autofahrerinnen und Autofahrern bestimmte Aufgaben abnehmen oder diese zumindest stark vereinfachen.

Vielerorts wird an autonom fahrenden Autos getüftelt, Fahrzeuge, die mit noch mehr Technik, Sensoren und Berechnungen selbstständig im Verkehr unterwegs sind und Entscheidungen treffen.

Wir wollten wissen, ob die Befragten daran glauben, dass der Durchbruch beim autonomen Fahren gelingt und autonom fahrende Autos perspektivisch eine gute Alternative sein können, damit Seniorinnen und Senioren bis ins hohe Alter selbstständig mobil sein können.

In einer leichten Tendenz schlägt das Stimmungsbild in Richtung ja aus. 50 Prozent der Befragten glauben an die Perspektive, dass autonom fahrende Autos diese Alternative bieten können. 42 Prozent der Befragten glauben das hingegen nicht oder eher nicht.

Frage: Seit einigen Jahren wird intensiv an autonom fahrenden Autos getüftelt. Wenn Sie in die Zukunft blicken: Glauben Sie, autonom fahrende Autos können perspektivisch eine gute Alternative sein, damit Seniorinnen und Senioren bis ins hohe Alter selbstständig mobil sein können?

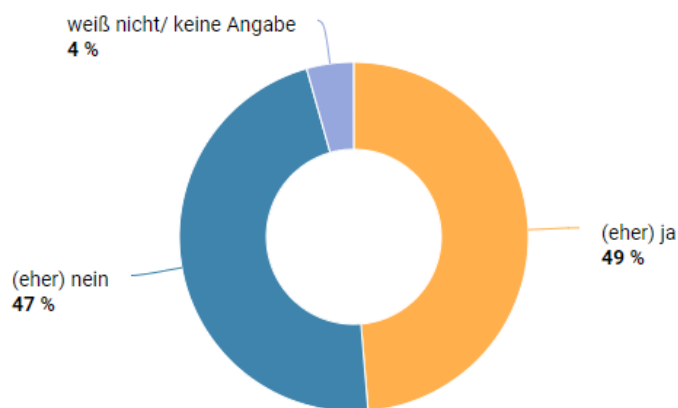


Leichte Tendenz für Meldepflicht von Ärztinnen und Ärzten bei Anzeichen für Fahruntauglichkeit

Zuletzt haben Expertinnen und Experten ernsthaft darüber diskutiert, ob Medizinerinnen und Mediziner verpflichtet werden sollten, den Behörden zu melden, wenn Einschränkungen ihrer Patientinnen und Patienten die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten.

Die MDRfragt-Gemeinschaft ist in dieser Frage gespalten. Letztlich entscheiden sich etwas mehr Befragte (49 Prozent) für eine solche Meldepflicht für Ärztinnen und Ärzte als es Gegenstimmen gibt (47 Prozent).

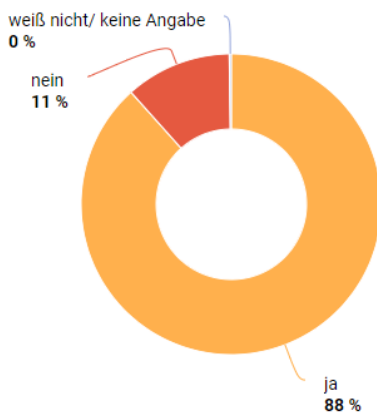
Frage: Ärztinnen und Ärzte können bei der Betreuung von Patientinnen und Patienten erkennen, ob es körperliche oder kognitive Einschränkungen gibt, die sich auf die Fahrtüchtigkeit auswirken könnten. Immer mal wieder wird diskutiert, ob Medizinerinnen und Mediziner verpflichtet werden sollten, solche Beeinträchtigungen zu melden. Wie sehen Sie das: Sollten Ärztinnen und Ärzte verpflichtet werden, den Behörden zu melden, wenn eine Patientin oder ein Patient nicht mehr fahrtauglich ist?



Fast alle Befragten nutzen zumindest hin und wieder ein Auto

Ein Großteil der Befragten fährt zumindest hin und wieder selbst mit dem Auto. Knapp neun von zehn (88 Prozent) bejahen das, nur 11 Prozent gaben an, nicht selbst Auto zu fahren.

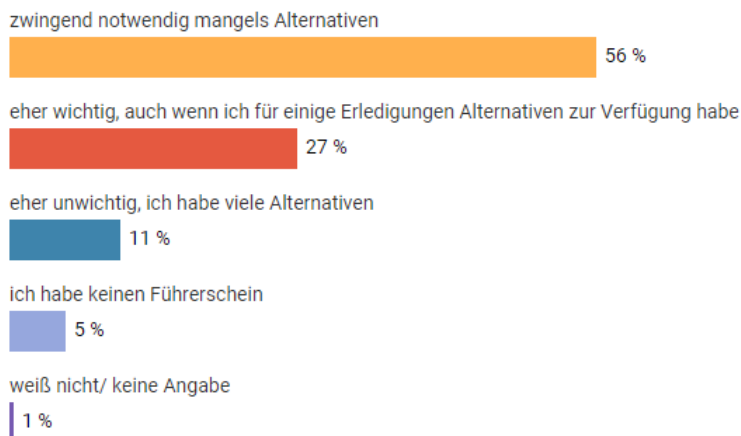
Frage: Zunächst gefragt: Fahren Sie zumindest hin und wieder selbst Auto?



Mehr als die Hälfte sieht keine Alternativ zum Auto für alltägliche Erledigungen

Mehr als die Hälfte der Befragten (56 Prozent) sieht keine Alternative zum eigenen Führerschein und der Nutzung eines Autos, um die alltäglichen Wege bewältigen zu können. Ein Viertel (27 Prozent) kann zwar für bestimmte alltägliche Wege auf Alternativen zugreifen, hält das Auto insgesamt für den eigenen Alltag aber für eher wichtig. Nur elf Prozent sagen: Sie haben genügend Alternativen, um auch zurecht zu kommen, ohne selbst Auto zu fahren. Jede und jeder Zwanzigste (5 Prozent) gab an, keinen Führerschein zu haben.

Frage: Und wenn Sie an Ihren Alltag und die Möglichkeiten denken, diese mit verschiedenen Verkehrsmitteln oder auch zu Fuß zu erledigen: Wie wichtig ist es, dass Sie für Ihre Erledigungen wie Einkaufen, Arbeit, Schule, Freizeitaktivitäten und Co. auch selbst ein Auto fahren können?



Großteil kennt Frist für den Führerscheinumtausch – oder hat schon getauscht¹

Seit einigen Jahren läuft eine große Umtauschwelle bei den Führerscheinen: Alle alten Papiere, die vor 2013 ausgestellt wurden, müssen in neue EU-Führerscheine umgetauscht zu werden. Dabei läuft jedes Jahr am 19. Januar die Frist für bestimmte Geburtsjahrgänge ab.

Nur 10 Prozent der Befragten wissen nicht, ob und wann sie ihren Führerschein umtauschen müssen. 16 Prozent der Befragten sind sich sicher, dass die Umtauschpflicht sie nicht betrifft.

Der große Teil der Befragten weiß, wann sie dran sind, ihren Führerschein umzutauschen. Fast zwei Fünftel haben schon getauscht (39 Prozent), knapp ein Drittel (29 Prozent) weiß, dass sie in den kommenden Jahren umtauschen müssen. Und 4 Prozent mussten bis zum 19. Januar 2024 ihren Führerschein umtauschen.

Wer seinen Führerschein vor dem 19. Januar 2013 bekommen hat, muss ihn in den kommenden Jahren in einen neuen EU-Führerschein umtauschen. Dafür gelten jedes Jahr für bestimmte Jahrgänge Umtauschfristen. Aktuell läuft am 19. Januar 2024 die Umtauschfrist für die Geburtsjahrgänge von 1965 bis 1970 aus. Wissen Sie, wann Sie Ihren Führerschein umtauschen müssen?



¹ Die Ergebnisse zu dieser Frage sind nicht gewichtet, da es nicht um die Aussagekraft eines Stimmungsbildes geht, sondern um die tatsächliche Betroffenheit unserer MDRfragt-Gemeinschaft.

Blick in die Untergruppen

Stadt-Land-Unterschiede

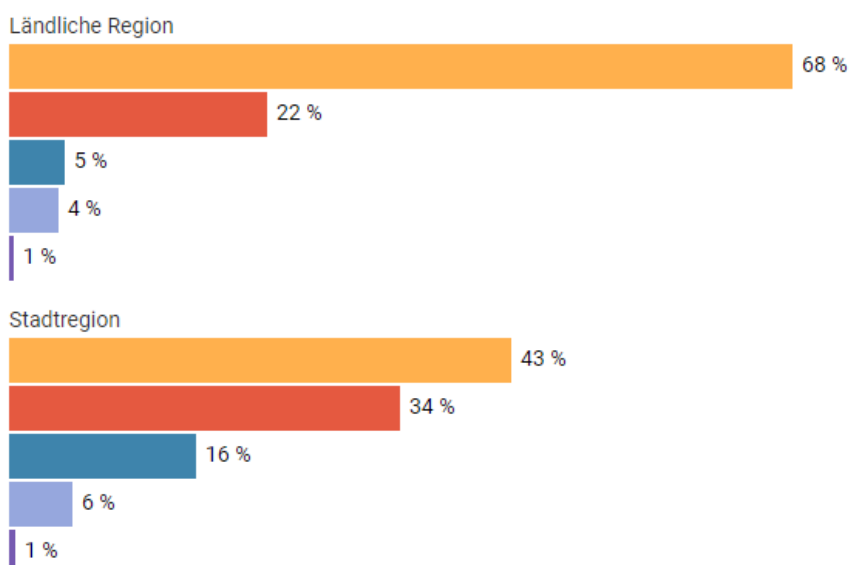
In der Befragung gaben deutlich mehr Menschen in ländlich geprägten Regionen an, sie seien zwingend auf das Auto angewiesen, als das Bewohnerinnen und Bewohner von Städten angaben:

Mehr als zwei Drittel der **ländlich Wohnenden** (68 Prozent) gaben an, am Auto führe für die Bewältigung des Alltags kein Weg vorbei, etwas mehr als ein Fünftel (22 Prozent) hat Alternativen, kann das Auto damit aber nicht vollständig ersetzen und nur jede und jeder Zwanzigste schätzt ein, dass das Auto eher unwichtig ist.

Im Gegensatz dazu gab weniger als die Hälfte der **städtisch Wohnenden** (43 Prozent) an, zwingend auf das Auto angewiesen zu sein. Knapp ein Drittel hält das Auto trotz Alternativen für eher wichtig im Alltag. Mit 16 Prozent ist der Anteil derjenigen, die angeben, genügend Alternativen zu haben, deutlich größer als bei den ländlich Wohnenden.

Und wenn Sie an Ihren Alltag und die Möglichkeiten denken, diese mit verschiedenen Verkehrsmitteln oder auch zu Fuß zu erledigen: Wie wichtig ist es, dass für sie ihre Erledigungen wie Einkaufen, Arbeit, Schule, Freizeitaktivitäten und Co. auch selbst ein Auto fahren können?

- zwingend notwendig mangels Alternativen
- eher wichtig, auch wenn ich für einige Erledigungen Alternativen zur Verfügung habe
- eher unwichtig, ich habe viele Alternativen
- ich habe keinen Führerschein
- weiß nicht/ keine Angabe

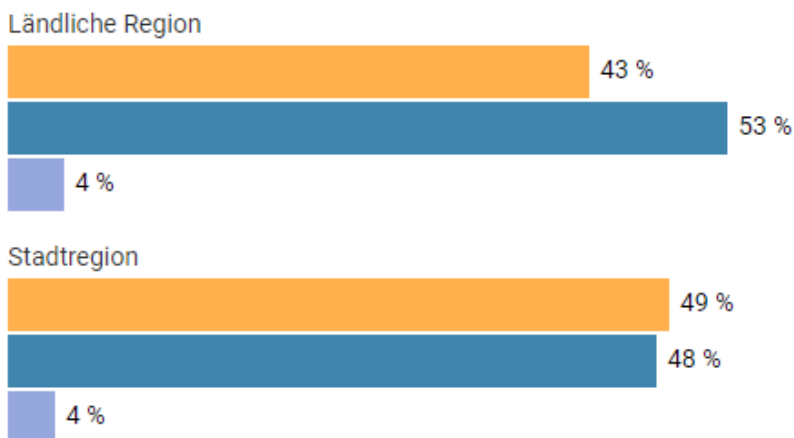


Während sich bei der Frage nach regelmäßigen Gesundheitschecks für Führerscheininhaberinnen und -inhaber oder bei der Selbsteinschätzung zur freiwilligen Abgabe des Führerscheins bei Unsicherheiten keine großen Stadt- und Land-Unterschiede zeigen, gehen die Sichtweisen auseinander bei verpflichtenden Testfahrten, bei denen Fachleute die Fahrsicherheit beurteilen.

Unter den **ländlich Lebenden** überwiegt die ablehnende Sicht (53 Prozent), knapp zwei Fünftel halten die Testfahrten hingegen für sinnvoll (43 Prozent). Bei den **städtische Wohnenden** ist die Ablehnung geringer (48 Prozent). Der Anteil derjenigen, die das eher für sinnvoll halten, ist hingegen höher (49 Prozent).

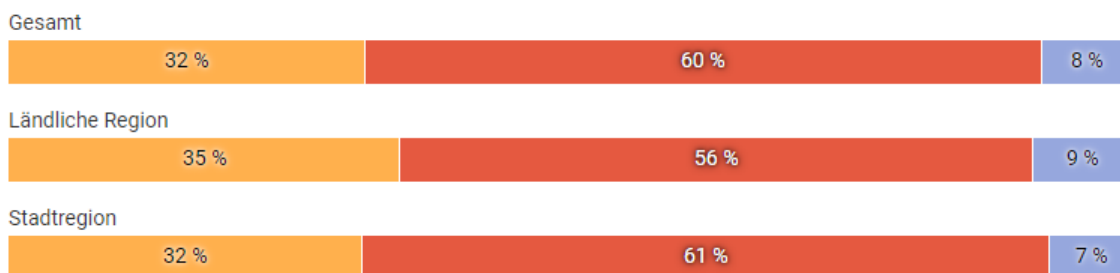
Neben medizinischen kann es auch zu kognitiven Problemen kommen: Beim Autofahren ist es wichtig, Situationen schnell zu erfassen und zu reagieren. Bereits jetzt können Autofahrerinnen und Autofahrer freiwillig bei Begleitfahrten von Fachleuten ihre Fahrtauglichkeit prüfen lassen. Welche Schlüsse sie daraus ziehen, ist ihnen überlassen. Würden Sie die verpflichtende Einführung solcher begleiteten Testfahrten in Deutschland begrüßen?

● (eher) ja ● (eher) nein ● weiß nicht/ keine Angabe



Gleichzeitig werten städtisch Wohnende etwas häufiger die Verkehrssicherheit höher als die Selbstbestimmung im hohen Alter als das die Befragten aus ländlichen Regionen tun.

● Selbstbestimmung bis ins hohe Alter ● Verkehrssicherheit ● weiß nicht/ keine Angabe



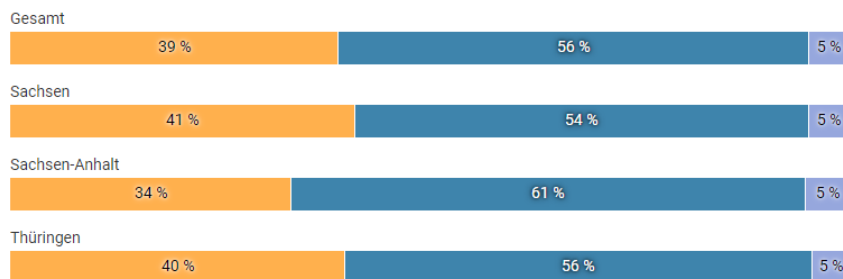
Bundesländer-Vergleich

In Sachsen-Anhalt ist der Anteil derjenigen, die ältere Menschen am Steuer für ein Verkehrsrisiko halten, geringer als in den Freistaaten Sachsen und Thüringen:

- 34 Prozent der Befragten in **Sachsen-Anhalt** meinen, ältere Autofahrerinnen und Autofahrer sind eine Gefahr, 61 Prozent sehen das nicht oder eher nicht so.
- In **Sachsen** sagen hingegen 41 Prozent der Befragten, ältere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer am Steuer seien eher eine Gefahr, 54 Prozent verneinen das.
- In **Thüringen** sind zwei Fünftel der Befragten der Ansicht, von Seniorinnen und Senioren am Steuer gehe eher eine Gefahr aus (40 Prozent), 56 Prozent sehen das nicht so.

Frage: Und alles in allem: Sehen Sie in älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern am Steuer eine Gefahr?

● (eher) ja ● (eher) nein ● weiß nicht/ keine Angabe



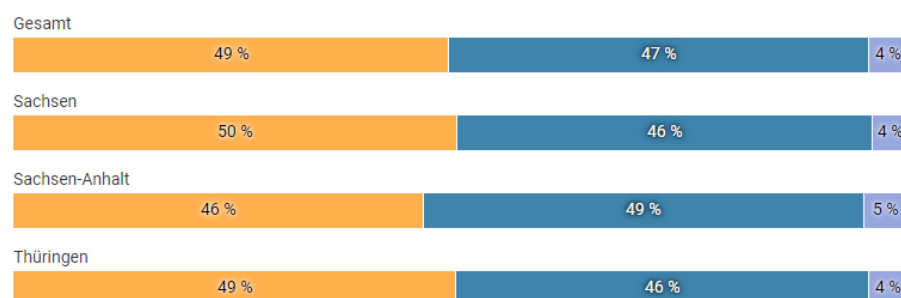
19

Gleichzeitig ist unter den Befragten in Sachsen-Anhalt der Anteil derjenigen höher, der in Sachen erkannter Einschränkungen, die sich auf die Fahrtüchtigkeit auswirken könnten, einer Meldepflicht von Medizinerinnen und Medizinern eher ablehnend gegenübersteht: Nur in Sachsen-Anhalt ist der Anteil der ablehnenden etwas größer als der der befürwortenden Befragten, wenn auch nur knapp.

Zum Vergleich: In **Sachsen-Anhalt** lehnen 49 Prozent die Meldepflicht eher ab, in **Sachsen** und **Thüringen** liegt dieser Anteil jeweils bei 46 Prozent. Gleichzeitig ist in **Sachsen** und **Thüringen** jeweils die Hälfte der Befragten tendenziell für die Meldepflicht, in **Sachsen-Anhalt** liegt der Anteil mit 46 Prozent leicht darunter.

Frage: Ärztinnen und Ärzte können bei der Betreuung von Patientinnen und Patienten erkennen, ob es körperliche oder kognitive Einschränkungen gibt, die sich auf die Fahrtüchtigkeit auswirken könnten. Immer mal wieder wird diskutiert, ob Medizinerinnen und Mediziner verpflichtet werden sollten, solche Beeinträchtigungen zu melden. Wie sehen Sie das: Sollten Ärztinnen und Ärzte verpflichtet werden, den Behörden zu melden, wenn eine Patientin oder ein Patient nicht mehr fahrtauglich ist?

● (eher) ja ● (eher) nein ● weiß nicht/ keine Angabe

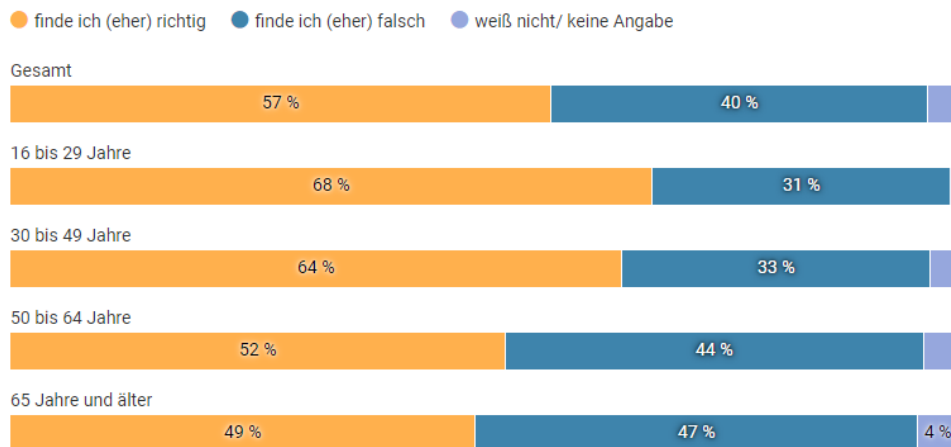


Blick in die Altersgruppen

Jüngere sind eher für Gesundheitschecks und begleitete Testfahrten sowie eine Meldepflicht für Medizinerinnen und Mediziner, wenn sie bei ihren Patientinnen und Patienten Einschränkungen feststellen, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten. Für all diese Punkte gilt: Je jünger die Befragten, desto größer der Zuspruch. **Je älter** die Befragten sind, desto eher könnten sie sich vorstellen, freiwillig den Führerschein abzugeben – oder die eigene Fahrtauglichkeit freiwillig zu überprüfen, wenn sie sich selbst eingeschränkt fühlen.

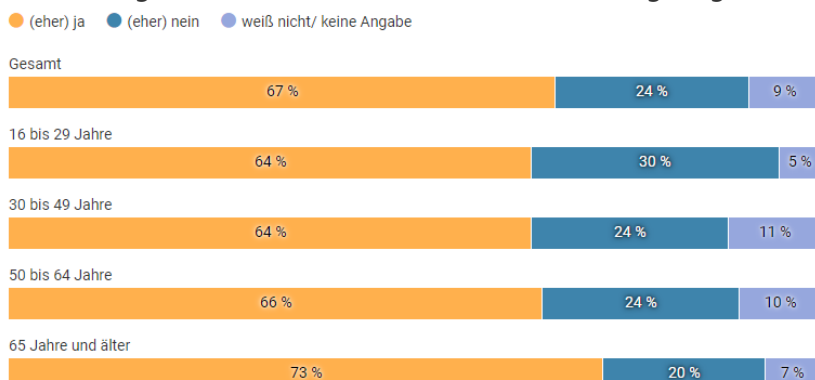
So sind beispielsweise mehr als zwei Drittel (68 Prozent) der Unter-30-Jährigen für verpflichtende und regelmäßige Gesundheitschecks, um die Fahrtauglichkeit zu überprüfen. Bei den Über-65-Jährigen sind es hingegen 49 Prozent.

In vielen europäischen Ländern müssen Autofahrer - meist im Alter - Gesundheitschecks durchlaufen, um ihren Führerschein behalten zu dürfen. Zuletzt wurde diskutiert, ob es in der gesamten Europäischen Union zur Pflicht werden soll, alle 15 Jahre die Fahrtauglichkeit zu überprüfen. Wie stehen Sie zu so einer verpflichtenden Überprüfung?



Umgekehrt schätzen sich vor allem Über-65-Jährige so ein, dass sie freiwillig einen Fahrtauglichkeitstest machen würden, wenn sie das Gefühl hätten, nicht mehr durchgängig schnell genug reagieren zu können.

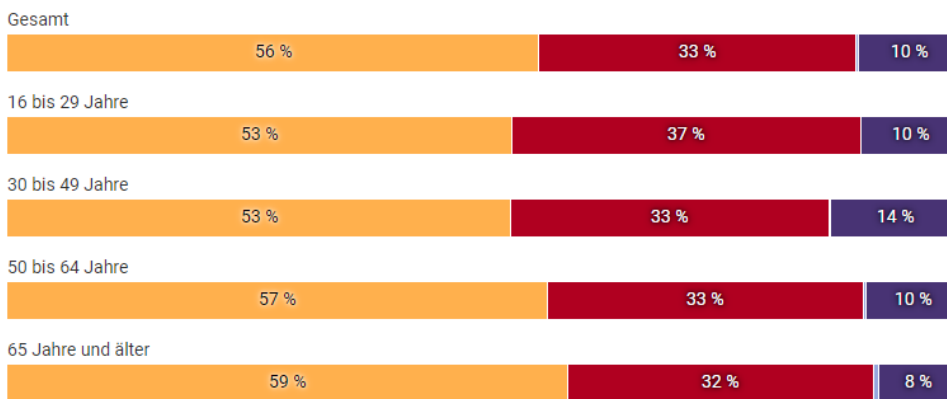
Frage: Wie schätzen Sie sich selbst ein: Würden Sie einen Fahrtauglichkeitstest machen, wenn Sie das Gefühl hätten, möglicherweise nicht mehr reaktionsschnell genug zu sein?



Ein ähnliches, wenn auch nicht ganz so deutliches Bild zeigt sich auch bei der Frage, ob die Befragten sich vorstellen könnten, freiwillig den Führerschein im Alter abzugeben: Je älter die Befragten sind, desto größer ist der Anteil derjenigen, die das für sich bejahen würden.

Frage: Könnten Sie sich vorstellen, Ihren Führerschein im Alter freiwillig abzugeben?

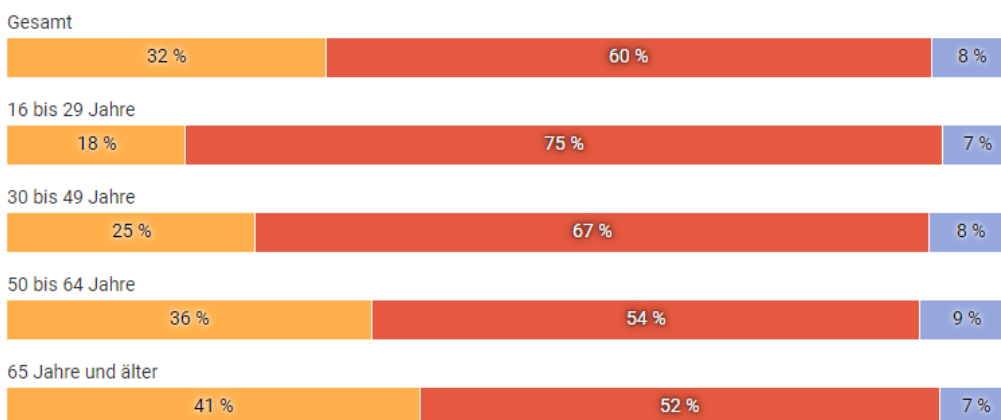
● (eher) ja ● (eher) nein ● habe ich schon gemacht ● weiß nicht/ keine Angabe



Auch die Frage nach Selbstbestimmung im hohen Alter vs. Verkehrssicherheit zeigen sich deutliche Unterschiede je nach Altersgruppe: **Je älter** die Befragten sind, desto größer ist der Anteil derjenigen, die der Selbstbestimmung im hohen Alter den Vorrang einräumen. Gleichzeitig gilt: **In allen Altersgruppen überwiegt der Anteil derjenigen, die Verkehrssicherheit höher einstufen als Selbstbestimmung bis ins hohe Alter.**

Frage: Statistisch betrachtet, geht von Seniorinnen und Senioren ein ähnlich hohes Unfallrisiko aus wie von Fahranfängerinnen und Fahranfängern. Unfälle bedeuten nicht nur ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, sondern auch für die Betroffenen selbst. Was wiegt aus Ihrer Sicht schwerer: Selbstbestimmung bis ins hohe Alter oder Verkehrssicherheit?

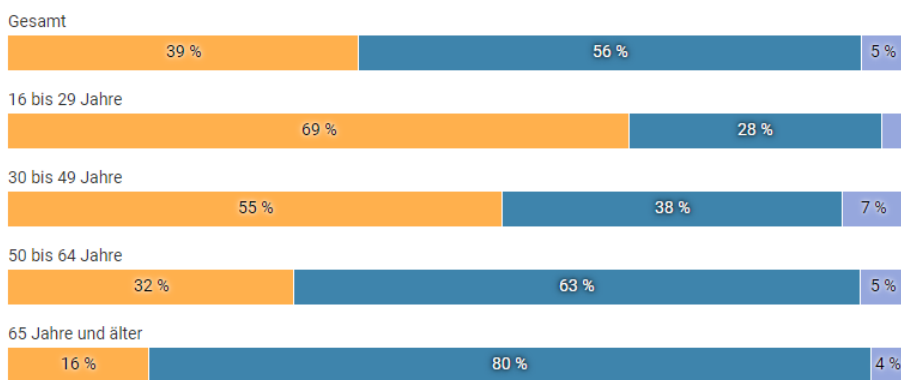
● Selbstbestimmung bis ins hohe Alter ● Verkehrssicherheit ● weiß nicht/ keine Angabe



Bei einer anderen Frage wechseln hingegen die Mehrheitsverhältnisse deutlich: Je älter die Befragten sind, desto seltener sehen sie in älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern am Steuer ein Risiko. Dabei gilt: Bei den **Unter-50-Jährigen** überwiegt der Anteil derjenigen, die in Seniorinnen und Senioren am Steuer tendenziell eine Gefahr im Straßenverkehr sehen. Bei den **Über-50-Jährigen** verneint das die Mehrheit der Befragten.

Frage: Und alles in allem: Sehen Sie in älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern am Steuer eine Gefahr?

● (eher) ja ● (eher) nein ● weiß nicht/ keine Angabe



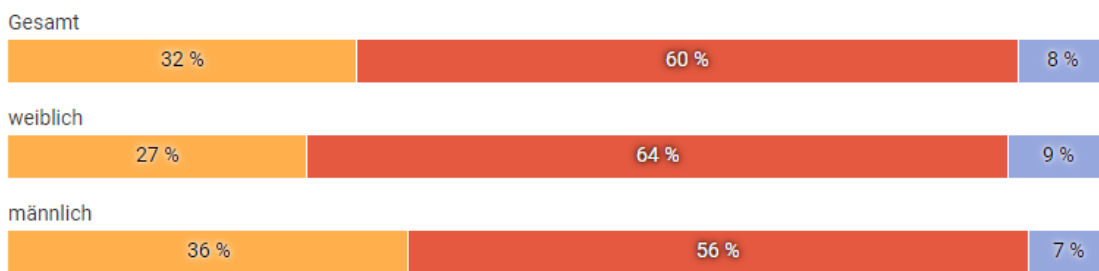
Unterschiede nach Geschlecht

Unter den weiblichen Befragten gibt es mehr Zuspruch zu verpflichtenden Checks und verpflichtenden Erste-Hilfe-Kursen als das bei den männlichen Teilnehmern der Fall ist.

Gleichzeitig gibt es unter den **Teilnehmerinnen** auch einen höheren Anteil derjenigen, die Verkehrssicherheit höher werten als die Selbstbestimmung bis ins hohe Alter – und im Gegensatz zu den Männern befürworten die Frauen, dass Medizinerinnen und Mediziner Auffälligkeiten bei ihren Patientinnen und Patienten an Behörden melden müssen, wenn diese Einschränkungen die Fahrtauglichkeit beeinflussen könnten.

Frage: Statistisch betrachtet, geht von Seniorinnen und Senioren ein ähnlich hohes Unfallrisiko aus wie von Fahranfängerinnen und Fahranfängern. Unfälle bedeuten nicht nur ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, sondern auch für die Betroffenen selbst. Was wiegt aus Ihrer Sicht schwerer: Selbstbestimmung bis ins hohe Alter oder Verkehrssicherheit?

● Selbstbestimmung bis ins hohe Alter ● Verkehrssicherheit ● weiß nicht/ keine Angabe



Beispiele:

- Unter den weiblichen Befragten sagen 64 Prozent, dass die Verkehrssicherheit schwerer wiegt als die Selbstbestimmung bis ins hohe Alter. Bei den männlichen Befragten sind es 56 Prozent.
- Unter den Frauen sehen 43 Prozent tendenziell eine Gefahr, die von Seniorinnen und Senioren am Steuer ausgeht, bei den Männern liegt dieser Anteil bei 35 Prozent.
- Gleichzeitig sind 75 Prozent der weiblichen Befragten dafür, dass Erste-Hilfe-Auffrischungskurse zur Pflicht werden. Bei den Männern sind es mit 70 Prozent Anteil etwas weniger.
- 51 Prozent der weiblichen Befragten befürworten eine Meldepflicht für Medizinerinnen und Mediziner, wenn sie bei Patientinnen oder Patienten Beeinträchtigungen bemerken, die sich auf die Fahrtüchtigkeit auswirken könnten. Bei den männlichen Befragten liegt der Anteil der Befürworter bei 46 Prozent.
- Regelmäßige verpflichtende Gesundheitschecks für alle, die einen Führerschein haben, befürworten 60 Prozent der befragten Frauen, bei den Männern sind es 54 Prozent.
- Kaum Unterschiede gibt es hingegen bei der Frage, welche Konsequenzen es haben sollte, wenn bei Gesundheitschecks Defizite bis hin zur Fahruntauglichkeit festgestellt werden: Männer wie Frauen befürworten hier gleichermaßen Beratungsgespräche (jeweils 59 Prozent) vor der Information der Angehörigen (Frauen: 42 Prozent, Männer 43 Prozent) und Führerscheinentzug (Frauen: 37 Prozent, Männer 33 Prozent).

Hinweise zur Auswertung

Die Befragung vom 12. bis 16. Januar 2024 stand unter der Überschrift:

Fahren im Alter – richtig wichtig oder richtig riskant?

Insgesamt sind bei MDRfragt 67.410 Menschen aus Mitteldeutschland angemeldet (Stand 16. Januar 2024, 17:00).

28.388 Menschen aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen haben online an dieser Befragung teilgenommen.

Verteilung nach Altersgruppen:

16 bis 29 Jahre:	316 Teilnehmende
30 bis 49 Jahre:	3.420 Teilnehmende
50 bis 64 Jahre:	11.516 Teilnehmende
65+:	13.136 Teilnehmende

Verteilung nach Bundesländern:

Sachsen:	14.579 (51,4 Prozent)
Sachsen-Anhalt:	6.882 (24,2 Prozent)
Thüringen:	6.927 (24,4 Prozent)

Verteilung nach Geschlecht:

Weiblich:	12.410 (43,7 Prozent)
Männlich:	15.913 (56 Prozent)
Divers:	65 (0,3 Prozent)

Die Ergebnisse der Befragung sind nicht repräsentativ. Wir haben sie allerdings in Zusammenarbeit mit dem wissenschaftlichen Beirat nach den statistischen Merkmalen Bildung, Geschlecht und Alter gewichtet. Das heißt, dass wir die Daten der an der Befragung beteiligten MDRfragt-Mitglieder mit den Daten der mitteldeutschen Bevölkerung abgeglichen haben.

Aufgrund von Rundungen kann es vorkommen, dass die Prozentwerte bei einzelnen Fragen zusammengerechnet nicht exakt 100 ergeben.