



Aktenzeichen: Pet 1-21-12-9211-006087

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 23. April 2026 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Eingabe wird eine gesetzliche Regelung gefordert, wonach eine regelmäßige Überprüfung der Fahrtauglichkeit von Führerscheininhabern ab dem 70. Lebensjahr eingeführt wird.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 473 Mitzeichnungen und 97 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird insbesondere ausgeführt, dass der Straßenverkehr sehr hohe Anforderungen an Reaktionsfähigkeit, Aufmerksamkeit, Motorik und Urteilsvermögen stelle. Mit zunehmendem Alter könnten körperliche Beeinträchtigungen und geistige Einschränkungen auftreten, die die Fahrsicherheit beeinträchtigen könnten. Zudem könnten bestimmte Krankheiten, Seh- und Hörprobleme sowie die Einnahme bestimmter Medikamente die Verkehrstüchtigkeit einschränken. Andere europäische Länder hätten bereits verbindliche Überprüfungen ab einem bestimmten Alter eingeführt. Ziel der Forderung sei es, frühzeitige Einschränkungen zu erkennen und diese durch Hilfsmittel wie z. B. Fahrtrainings zu überwinden. Der Entzug der Fahrerlaubnis solle stets die letzte Möglichkeit darstellen. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Zunächst betont der Petitionsausschuss, dass er Forderungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit mit dem Ziel der Vision Zero - also der erheblichen Senkung der Zahl der Verkehrstoten und im Verkehr verletzten Personen - grundsätzlich unterstützt. Allerdings erkennt der Petitionsausschuss auch an, dass Einschränkungen für bestimmte Personengruppen wissenschaftlich belegt sein müssen. Zurzeit bestehen keine hinreichenden wissenschaftlichen Belege, die die Notwendigkeit einer solchen generalpräventiven Maßnahme rechtfertigen. Unter Berücksichtigung des jeweiligen Bevölkerungsanteils sind ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (65 Jahre und älter) deutlich seltener Unfallverursacherin oder Unfallverursacher als jüngere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer (18 bis 24 Jahre). Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass ältere Kraftfahrerinnen und -fahrer ihre mit dem Alter einhergehenden Leistungsbeeinträchtigungen kompensieren können. So vermeiden sie etwa Fahrten in der Dämmerung und Dunkelheit und fahren oft nur ihnen vertraute Strecken.

Dennoch bedarf dieses Thema einer besonderen Aufmerksamkeit, da sich der demografische Wandel auch auf Deutschlands Straßen widerspiegelt. Das zuständige Bundesministerium für Verkehr (BMV) setzt insoweit auf eine freiwillige Überprüfung der älteren Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und Motorrädern hinsichtlich ihrer Fahrtauglichkeit. Besondere Bedeutung und auch Verantwortung bei der Beratung der Seniorinnen und Senioren in Bezug auf die Fahrtüchtigkeit kommt dabei den Hausärztinnen und Hausärzten zu, da ältere Menschen deren Rat eher annehmen als etwa die Ratschläge der eigenen Familie. Aus diesem Grund hat die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) einen Bericht „Handbuch zur Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer durch Ärzte“ erstellt. Weiterhin hat die BASt Grundlagen für ein praxistaugliches „Screeningverfahren“ entwickelt, mit dem Hausärztinnen und Hausärzte einschätzen können, ob bei Patientinnen und Patienten verkehrssicherheitsrelevante Einschränkungen vorliegen könnten. Darüber hinaus wurde eine Weiterbildungsmaßnahme für Hausärztinnen und Hausärzte zur Stärkung der Beratungskompetenz konzipiert und evaluiert, die in den letzten Jahren



genutzt und auch bereits zertifiziert wurde. Eine kontinuierliche Weiterentwicklung bzw. Fertigstellung der o. g. Instrumente ist ein prioritäres Ziel der BASt.

Ungeachtet dessen finden für Inhaberinnen und Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen D, D 1, DE oder D1E (Busse) und der Klassen C, C1, CE, C1E (Lkw) sowie der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung regelmäßig alle fünf Jahre - und zwar unabhängig vom jeweiligen Alter der Fahrerlaubnisinhaber - ärztliche Untersuchungen statt. Diese resultieren aus entsprechenden Vorgaben der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein vom 20. Dezember 2006 (3. Führerscheinrichtlinie). Bei Personen, die – zeitlich gesehen – besonders viel am Straßenverkehr teilnehmen, ist die regelmäßige Überprüfung ihrer Eignung in einem Turnus von fünf Jahren verhältnismäßig. Die Verlängerung der Fahrerlaubnisklassen D, D1, DE und D1E kann ferner über die Vollendung des 50. Lebensjahres und die Verlängerung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung über die Vollendung des 60. Lebensjahres hinaus nur erfolgen, wenn die Antragstellerin oder der Antragssteller die Einhaltung der besonderen Anforderungen hinsichtlich Belastbarkeit, Orientierungs-, Konzentrations- und Aufmerksamkeitsleistung sowie Reaktionsfähigkeit durch Beibringung eines betriebs- oder arbeitsmedizinischen Gutachtens oder eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung nach Maßgabe der Anlage 5 Nummer 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) nachweist. Diese erhöhten Anforderungen tragen der besonderen Verantwortung etwa von Busfahrerinnen und Busfahrern für die von ihnen beförderten Fahrgäste Rechnung. Anders als Fahrerinnen und Fahrer von Pkw und Motorrädern können Berufskraftfahrerinnen und -fahrer etwaige Fahreignungsmängel aufgrund ihrer zeit- und streckengebundenen Tätigkeit weniger gut kompensieren. Auch mit der am 5. November 2025 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und am 25. November 2025 in Kraft getretenen Richtlinie 2025/2205/EG über den Führerschein - der sog. 4. Führerscheinrichtlinie - wird es zu keinen signifikanten Änderungen kommen. Sie sieht u. a. vor, dass sich Bewerberinnen und Bewerber um eine Pkw- oder Motorradfahrerlaubnis künftig – altersunabhängig – neben dem bereits vorhandenen Sehtest einer anlasslosen verpflichtenden ärztlichen Untersuchung unterziehen müssen, die die Mitgliedstaaten aber durch eine Selbsteinschätzung ersetzen können. Bei Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhabern, die ihren Pkw- oder



Motorrad-Führerschein verlängern wollen, konnte erreicht werden, dass die EU Mitgliedstaaten die ärztliche Untersuchung bzw. die Selbsteinschätzung auch durch die Einrichtung eines nationalen Systems zur Beurteilung der Fahreignung ersetzen können. Das BMV wird gemeinsam mit den Ländern erörtern, wie die Vorschriften in nationales Recht umzusetzen sind und welcher Rechtsänderungen es hier bedarf. Die Umsetzung soll gleichermaßen europarechtlich einwandfrei sowie praxistauglich sein. Die EU-Mitgliedstaaten haben drei Jahre Zeit, diese Vorschriften der 4. EU Führerscheinrichtlinie in das nationale Recht zu überführen, und vier Jahre Zeit, um sie anzuwenden.

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Aspekte, insbesondere wegen der fehlenden wissenschaftlichen Belege, vermag der Petitionsausschuss die Forderung nach einer regelmäßigen Fahrtauglichkeitsprüfung älterer Führerscheininhaberinnen und -inhabern nicht zu unterstützen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.