

Auswertung MDRfragt:

Autofahren im hohen Alter - unverantwortlich oder unverzichtbar?

Befragungszeitraum: 20.01. – 23.01.2023

29.359 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Die Ergebnisse in der Übersicht:

Themenbereich: Autofahren im hohen Alter

Je jünger die Befragten, umso eher sehen sie in älteren Verkehrsteilnehmern eine Gefahr

Bei 6 von 10 geht Verkehrssicherheit vor Selbstbestimmung bis ins hohe Alter

Deutliche Mehrheit findet Mobilität im hohen Alter wichtig

Themenbereich: Fahrtauglichkeit

Knapp die Hälfte plädiert für Führerscheinentzug bei nachgewiesener Fahruntauglichkeit

Begleitete Testfahrten: Jüngere befürworten sie, Ältere lehnen sie eher ab

Drei Viertel befürworten Gesundheitschecks als Voraussetzung für gültige Fahrerlaubnis

Mehrheit befürwortet ärztliche Meldung fahruntauglicher Personen

Drei Viertel befürworten regelmäßige Sehtests für Führerscheininhaber

Themenbereich: Freiwillige Selbstkontrolle von Autofahrern

6 von 10 können sich freiwillige Abgabe des Führerscheins im Alter vorstellen

Drei Viertel würden freiwillig einen Fahruntauglichkeitstest durchführen

Deutliche Mehrheit lehnt befristete Fahrerlaubnis ab

Themenbereich: E-Scooter

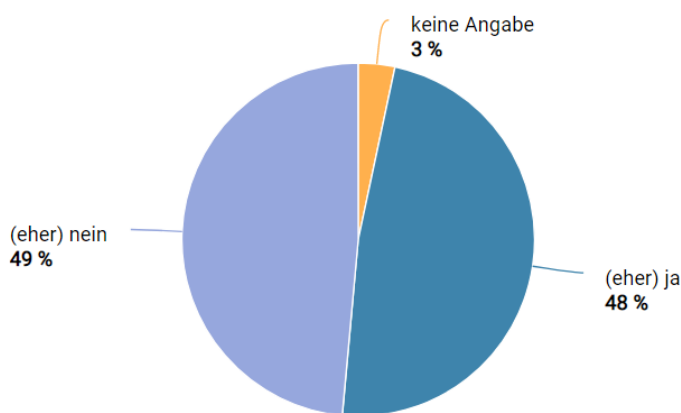
Jeder Zweite findet es richtig, dass E-Scooter in Deutschland erlaubt sind

Die Ergebnisse im Detail:

Je jünger die Befragten, umso eher sehen sie in älteren Verkehrsteilnehmern eine Gefahr

49 Prozent der MDRfragt-Mitglieder, die an der Befragung teilgenommen haben, gaben an, dass sie in älteren Verkehrsteilnehmern keine Gefahr sehen. Demgegenüber sehen 48 Prozent ältere Verkehrsteilnehmer hingegen schon als Gefahr.

Frage: Unterm Strich: Sehen Sie in älteren Verkehrsteilnehmern eine Gefahr?

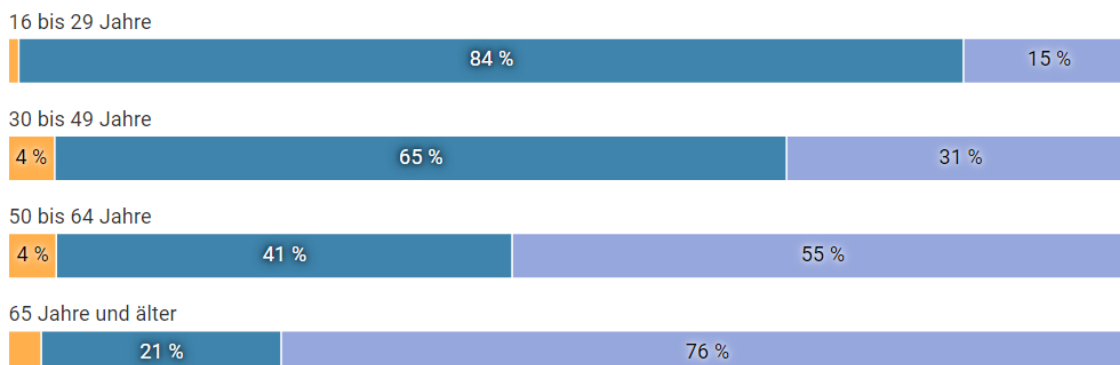


2

Betrachtet man das Antwortverhalten in den jeweiligen Altersgruppen, zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede: **Je jünger die Befragten, umso eher sehen sie ältere Verkehrsteilnehmer als Gefahr an.**

So sind bei den 16- bis 29-Jährigen 84 Prozent der Ansicht, dass ältere Verkehrsteilnehmer eine Gefahr darstellen. Bei den 30- bis 49-Jährigen teilen 65 Prozent diese Ansicht. Deutlich weniger sind es bei den 50- bis 64-Jährigen. In dieser Altersgruppe sehen weniger als die Hälfte, 41 Prozent, in älteren Verkehrsteilnehmern eine Gefahr. Am geringsten ist der Anteil bei den Über-65-Jährigen. Hier denkt nur noch ein Fünftel (21 Prozent), dass ältere Verkehrsteilnehmer eine Gefahr darstellen.

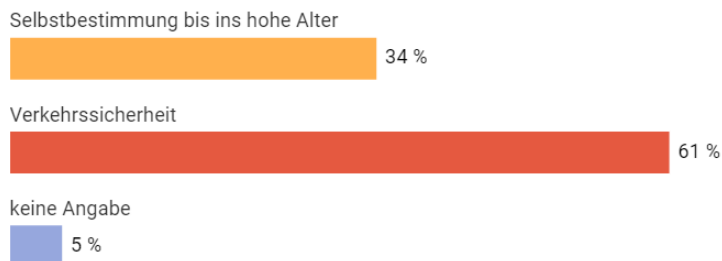
keine Angabe (eher) ja (eher) nein



Bei 6 von 10 geht Verkehrssicherheit vor Selbstbestimmung bis ins hohe Alter

Statistisch betrachtet geht von Senioren ein ähnlich hohes Unfallrisiko wie von Fahranfängern aus. Im Hinblick auf die Diskussion, ob in Deutschland mehr Einschränkungen für das Autofahren im hohen Alter eingeführt werden sollten, überwiegt für 61 Prozent der Befragungsteilnehmenden das Argument der Verkehrssicherheit. Bei einem Drittel (34 Prozent) steht hingegen die Selbstbestimmung bis ins hohe Alter im Vordergrund.

Frage: Statistisch betrachtet geht von Senioren ein ähnlich hohes Unfallrisiko wie von Fahranfängern aus. Welches Gut überwiegt aus Ihrer Sicht bei der Abwägung, ob in Deutschland mehr Einschränkungen für das Autofahren im hohen Alter eingeführt werden?

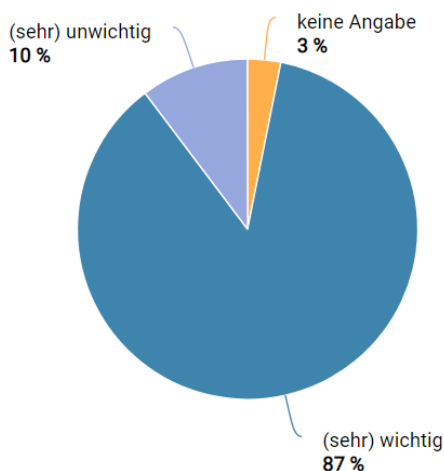


Deutliche Mehrheit findet Mobilität im hohen Alter wichtig

3

 Trotzdem ist den allermeisten Befragungsteilnehmenden wichtig, dass Senioren auch im hohen Alter noch Auto fahren dürfen (87 Prozent). 10 Prozent sind hingegen der Meinung, dass dies für Senioren unwichtig ist.

Frage: Wie wichtig ist es aus Ihrer Sicht für Senioren, dass sie weiterhin selbst Auto fahren dürfen - ggf. auch im hohen Alter?



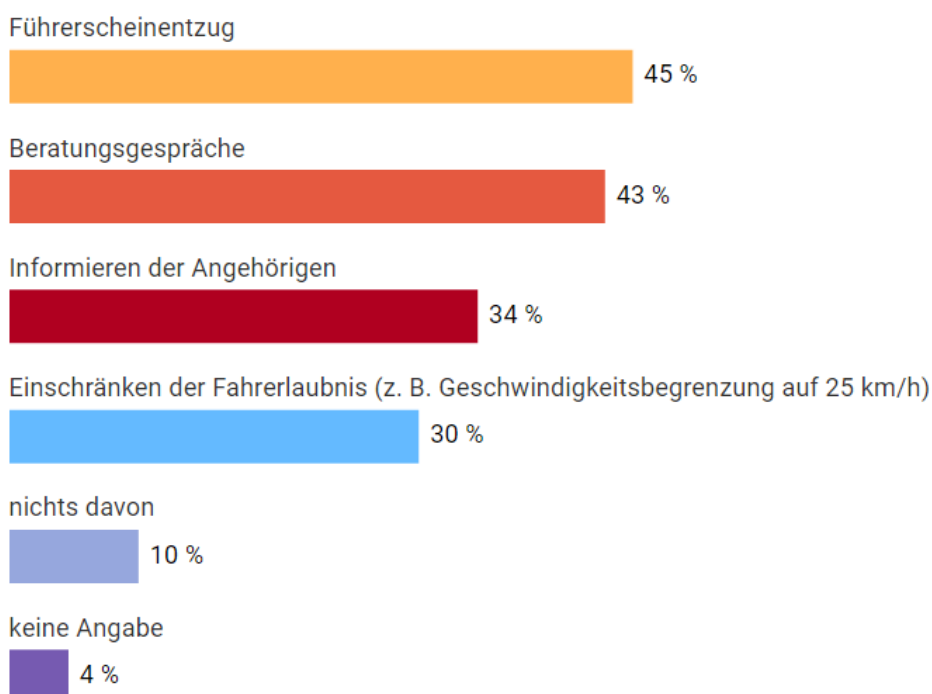
Knapp die Hälfte plädiert für Führerscheinentzug bei nachgewiesener Fahruntauglichkeit

Unter der Annahme, dass es in Deutschland verpflichtende Tests für Führerscheininhaber gäbe, befürworten die Befragungsteilnehmenden unterschiedliche Konsequenzen, wenn die jeweiligen Testergebnisse - ggf. nach ausführlichen Folgetests - letzten Endes große Defizite bis hin zur Fahruntauglichkeit aufzeigen:

- 45 Prozent sprechen sich dafür aus, dass Personen in diesem Fall der Führerschein entzogen wird.
- 43 Prozent sind der Ansicht, dass Beratungsgespräche durchgeführt werden sollten, wenn die Testergebnisse große Defizite bis hin zu einer Fahruntauglichkeit aufzeigen.
- Ein Drittel (34 Prozent) befürworten es, wenn in diesem Fall die Angehörigen informiert werden.
- Daneben sind 30 Prozent der Meinung, dass die Einschränkung der Fahrerlaubnis (z. B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 25 km/h) erfolgen sollte.
- Unabhängig davon gaben 10 Prozent an, keine der genannten Maßnahmen zu befürworten.

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

4

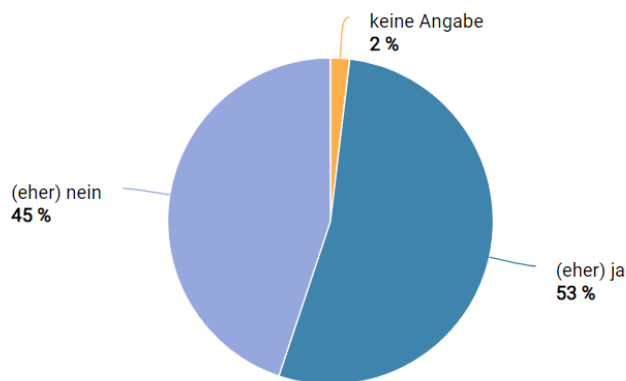


Begleitete Testfahrten: Jüngere befürworten sie, Ältere lehnen sie eher ab

Neben medizinischen kann es auch zu kognitiven Problemen kommen: Beim Autofahren ist es wichtig, Situationen schnell erfassen und verarbeiten zu können. Einige Experten sprechen sich daher für begleitete Testfahrten aus, auf denen insbesondere Senioren von Fachkräften auf ihre Reaktionsschnelle und damit Fahrtauglichkeit getestet werden.

Bei den Befragungsteilnehmenden ist die Meinung hierzu eher geteilt. So würden 53 Prozent die verpflichtende Einführung begleiteter Testfahrten in Deutschland begrüßen. 45 Prozent lehnen dies jedoch ab.

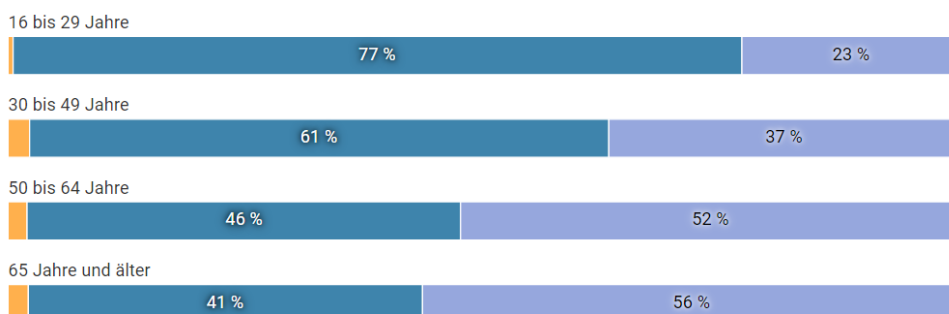
Frage: Neben medizinischen kann es auch zu kognitiven Problemen kommen: Beim Autofahren ist es wichtig, Situationen schnell erfassen und verarbeiten zu können. Einige Experten sprechen sich daher für begleitete Testfahrten aus, auf denen insbesondere Senioren von Fachkräften auf ihre Reaktionsschnelle und damit Fahrtauglichkeit getestet werden. Würden Sie die verpflichtende Einführung solcher begleiteten Testfahrten in Deutschland begrüßen?



5

Umso höher dabei das Alter der Befragungsteilnehmenden ist, umso geringer wird jedoch die Zustimmung für eine verpflichtende Einführung solcher begleiteten Testfahrten. So beträgt der Anteil derer, welche einer Einführung zustimmen, bei den 16- bis 29-Jährigen 77 Prozent. Bei den 30- bis 49-Jährigen sinkt die Zustimmung auf 61 Prozent. Demgegenüber äußerten bei den 50- bis 64-Jährigen nur noch weniger als die Hälfte, 46 Prozent, ihre Zustimmung für die Einführung verpflichtender Testfahrten. Bei den Über-65-Jährigen sinkt die Zustimmung nochmals auf 41 Prozent.

● keine Angabe ● (eher) ja ● (eher) nein



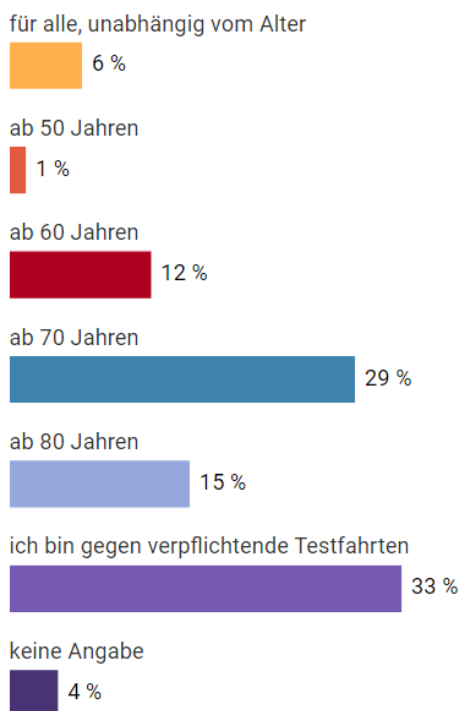
3 von 10 befürworten verpflichtende Durchführung begleiteter Testfahrten ab 70 Jahren

Auf die Frage hin, ab welchem Alter die Befragungsteilnehmenden die verpflichtende Durchführung von begleiteten Testfahrten befürworten, fallen die Antworten unterschiedlich aus:

- 6 Prozent sind der Ansicht, dass die begleiteten Testfahrten für alle - unabhängig vom Alter verpflichtend durchgeführt werden sollten.
- 1 Prozent ist demgegenüber der Meinung, dass diese erst ab einem Alter von 50 Jahren verpflichtend durchgeführt werden sollten.
- 12 Prozent setzen die Altersgrenze für die verpflichtende Durchführung begleiteter Testfahrten etwas höher. Sie sind der Ansicht, dass diese ab einem Alter von 60 Jahren absolviert werden sollten.
- Darüber hinaus sind 29 Prozent der Meinung, dass die Durchführung begleiteter Testfahrten ab einem Alter von 70 Jahren verpflichtend erfolgen sollte.
- 15 Prozent plädieren für deren verpflichtende Durchführung ab 80 Jahren.
- Unabhängig davon spricht sich ein Drittel (33 Prozent) grundsätzlich gegen die verpflichtende Durchführung begleiteter Testfahrten aus.

Frage: Ab welchem Alter würden Sie solche begleiteten Testfahrten befürworten?

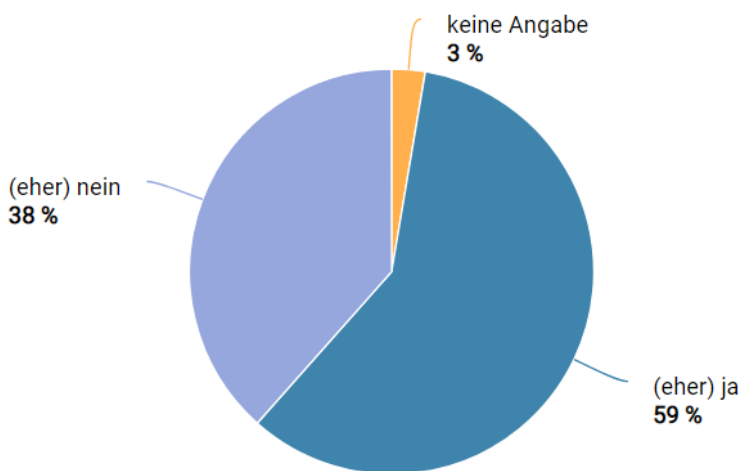
6



Deutliche Mehrheit sorgt sich vor unrechtmäßigem und voreiligem Führerscheinentzug

Unter der Annahme, dass in Deutschland tatsächlich die Möglichkeit bestünde, insbesondere Senioren nach Testfahrten die Fahrerlaubnis zu entziehen, sorgt sich die deutliche Mehrheit (59 Prozent) der Befragungsteilnehmenden davor, dass vielen Menschen der Führerschein zu voreilig und zu Unrecht entzogen werden würde. 38 Prozent teilen diese Sorge hingegen nicht.

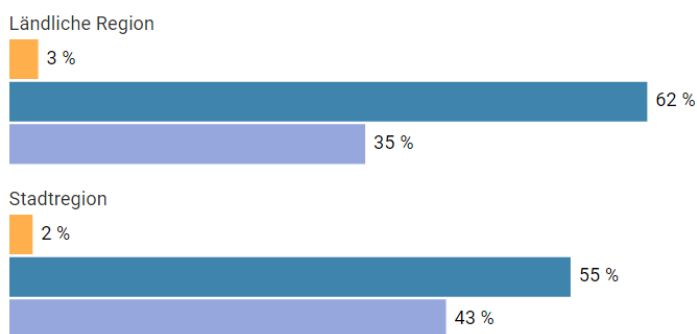
Frage: Wenn in Deutschland die Möglichkeit bestünde, insbesondere Senioren nach Testfahrten die Fahrerlaubnis zu entziehen: Hätten Sie Sorge, dass vielen Menschen der Führerschein zu voreilig und zu Unrecht entzogen würde?



7

Das Ausmaß der Sorge **unterscheidet sich bei den Stadt- und Landbewohnern** dieser Befragung leicht. So sorgen sich in den ländlichen Regionen 62 Prozent vor einem voreiligen und unrechtmäßigen Führerscheinentzug. 35 Prozent teilen die Sorge hier jedoch nicht. In der Stadtregion ist die Sorge etwas geringer. Hier sorgen sich 55 Prozent vor einem voreiligen und ungerechtfertigten Führerscheinentzug. 43 Prozent, also etwas mehr als in den ländlichen Regionen, teilen diese Sorge hingegen nicht.

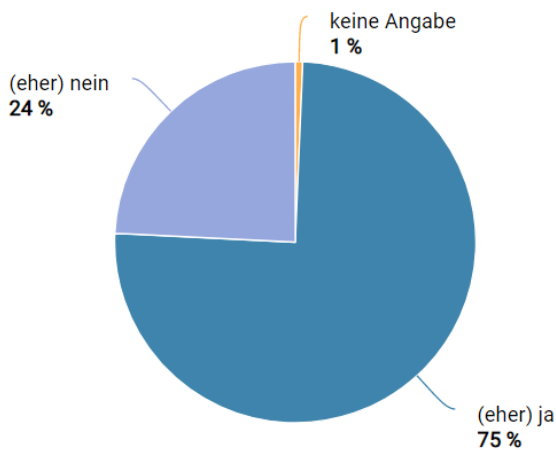
keine Angabe (eher) ja (eher) nein



Drei Viertel befürworten Gesundheitschecks als Voraussetzung für gültige Fahrerlaubnis

In vielen europäischen Ländern müssen Autofahrer - meist im Alter - Gesundheitschecks durchlaufen, um ihren Führerschein behalten zu dürfen. Drei Viertel (75 Prozent) der Befragungsteilnehmenden würden es befürworten, wenn auch in Deutschland regelmäßige Gesundheitschecks zur Voraussetzung für eine gültige Fahrerlaubnis werden würden. Knapp ein Viertel (24 Prozent) lehnt dies hingegen ab.

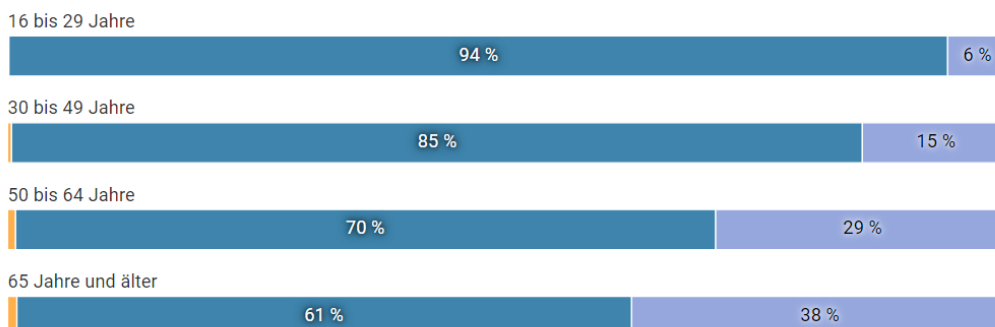
Frage: In vielen europäischen Ländern müssen Autofahrer - meist im Alter - Gesundheitschecks durchlaufen, um ihren Führerschein behalten zu dürfen. Würden Sie befürworten, wenn auch in Deutschland regelmäßige Gesundheitschecks zur Voraussetzung für eine gültige Fahrerlaubnis würden?



8

Auch hier zeigen sich **je nach Altersgruppe deutliche Unterschiede im Antwortverhalten**. So sind bei den 16 bis 29-Jährigen 94 Prozent der Ansicht, dass auch in Deutschland regelmäßige Gesundheitschecks zur Voraussetzung für eine gültige Fahrerlaubnis werden sollten. Bei den 30 bis 49-Jährigen teilen 85 Prozent diese Ansicht. Deutlich weniger sind es bei den 50 bis 64-Jährigen. In dieser Altersgruppe befürworten 70 Prozent, die Durchführung regelmäßiger Gesundheitschecks als Voraussetzung für eine gültige Fahrerlaubnis. Am geringsten ist der Anteil bei den Über-65-Jährigen. Hier befürworten 61 Prozent deren Durchführung zur Beibehaltung der Fahrerlaubnis.

keine Angabe (eher) ja (eher) nein



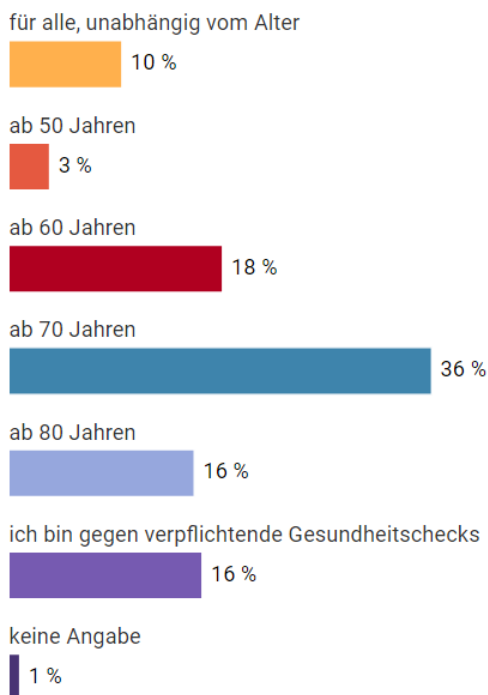
Mehr als ein Drittel befürwortet verpflichtende Gesundheitschecks für Beibehaltung der Fahrerlaubnis ab 70 Jahren

Auf die Frage hin, ab welchem Alter regelmäßige Gesundheitschecks für die Beibehaltung der Fahrerlaubnis verpflichtend sein sollten, fallen die Antworten der MDRfragt-Mitglieder, die sich an der Befragung beteiligt haben, unterschiedlich aus:

- 10 Prozent sprechen sich dafür aus, dass die Gesundheitschecks für alle - unabhängig vom Alter verpflichtend sein sollten.
- 3 Prozent sind demgegenüber der Ansicht, dass regelmäßige Gesundheitschecks erst ab einem Alter von 50 Jahren durchgeführt werden sollten.
- Knapp ein Fünftel (18 Prozent) setzt die Altersgrenze für verpflichtende Gesundheitschecks etwas höher und ist der Ansicht, dass diese ab 60 Jahren verpflichtend sein sollten.
- Darüber hinaus sind mehr als ein Drittel (36 Prozent) der Meinung, dass allgemeine und regelmäßige Gesundheitschecks erst ab einem Alter von 70 Jahren verpflichtend durchgeführt werden sollten.
- 16 Prozent sind hingegen der Ansicht, dass dies erst ab 80 Jahren der Fall sein sollte.
- Ebenfalls 16 Prozent sprechen sich jedoch grundsätzlich gegen verpflichtende Gesundheitschecks aus.

Frage: Ab welchem Alter würden Sie regelmäßig (z.B. alle 5 Jahre) allgemeine, verpflichtende Gesundheitschecks für die Fahrerlaubnis befürworten?

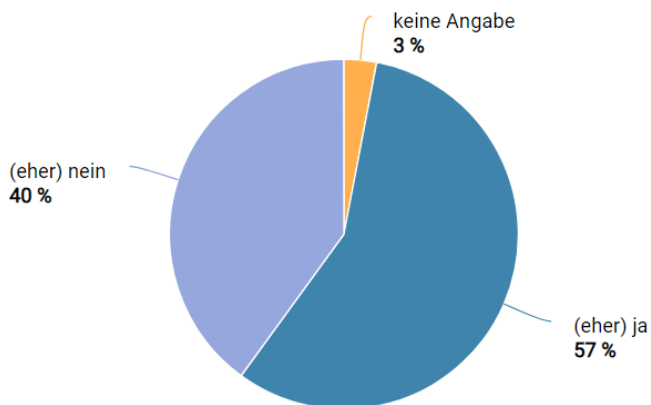
9



Mehrheit befürwortet ärztliche Meldung fahruntauglicher Personen

Auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar wird auch darüber diskutiert, ob Ärzte verpflichtet werden sollen, fahruneignete Personen zu melden. Bei den Befragungsteilnehmern ist die Meinung hierzu eher geteilt. 57 Prozent würden es befürworten, wenn Ärzte den Behörden melden müssten, wenn ein Patient nicht mehr fahrtauglich ist. 40 Prozent lehnen dies jedoch ab.

Frage: Auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar wird auch darüber diskutiert, ob Ärzte verpflichtet werden sollen, fahruneignete Personen zu melden. Wie sehen Sie das: Sollten Ärzte den Behörden melden müssen, wenn ein Patient nicht mehr fahrtauglich ist?

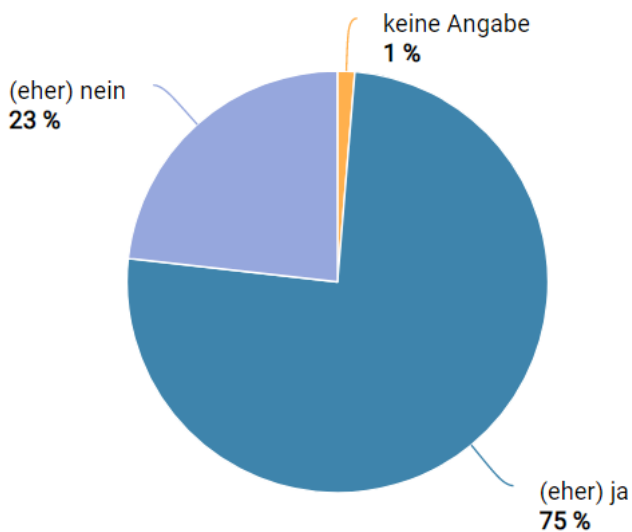


Drei Viertel befürworten regelmäßige Sehtests für Führerscheininhaber

Im Rahmen des Führerscheinenerwerbs ist ein Sehtest verpflichtend: Wird eine Sehschwäche festgestellt, wird dies in den Führerschein eingetragen - der Fahrer ist daraufhin verpflichtet, während des Autofahrens eine Sehhilfe zu nutzen. Weitere Sehtests werden jedoch nicht durchgeführt, wodurch später auftretende Sehschwächen nicht erfasst werden.

Drei Viertel (75 Prozent) der Befragungsteilnehmenden sind jedoch der Meinung, dass Sehtests für Führerscheininhaber darüber hinaus regelmäßig zur Pflicht werden sollten. 23 Prozent teilen diese Ansicht hingegen nicht.

Frage: Im Rahmen des Führerscheinenerwerbs ist ein Sehtest verpflichtend: Wird eine Sehschwäche festgestellt, wird dies in den Führerschein eingetragen - der Fahrer ist daraufhin verpflichtet, während des Autofahrens eine Sehhilfe zu nutzen. Weitere Sehtests werden jedoch nicht durchgeführt, wodurch später auftretende Sehschwächen nicht erfasst werden. Sollten Sehtests Ihrer Meinung nach für Führerscheininhaber regelmäßig zur Pflicht werden?

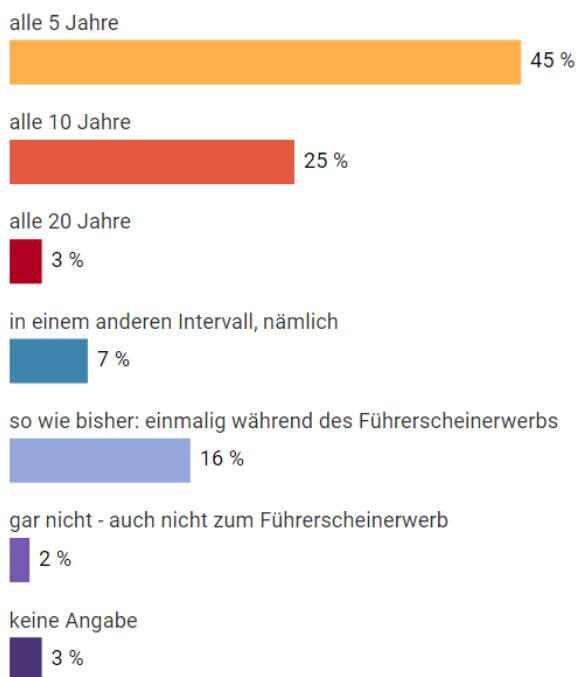


Knapp die Hälfte befürwortet alle 5 Jahre verpflichtende Sehtests für Führerscheininhaber

Auf die Frage hin, in welchem Intervall die Befragungsteilnehmenden regelmäßige, verpflichtende Sehtests für Führerscheininhaber befürworten würden, fallen die Antworten unterschiedlich aus:

- 45 Prozent sind der Ansicht, dass verpflichtende Sehtests für Führerscheininhaber alle 5 Jahre durchgeführt werden sollten.
- Ein Viertel (25 Prozent) denkt hingegen, dass das Intervall für die verpflichtenden Sehtests 10 Jahre betragen sollte.
- Lediglich 3 Prozent sind der Meinung, dass verpflichtende Sehtests für Führerscheininhaber alle 20 Jahre durchgeführt werden sollten.
- Demgegenüber sprechen sich 7 Prozent für ein anderes Intervall aus, beispielsweise jährlich
- Unabhängig davon plädieren 16 Prozent dafür, dass Sehtests - wie bisher - ausschließlich einmalig während des Führerscheinenerwerbs durchgeführt werden sollten.
- Darüber hinaus sind 2 Prozent der Ansicht, dass ein Sehtest generell nicht verpflichtend sein sollte, auch nicht zum Führerscheinenerwerb.

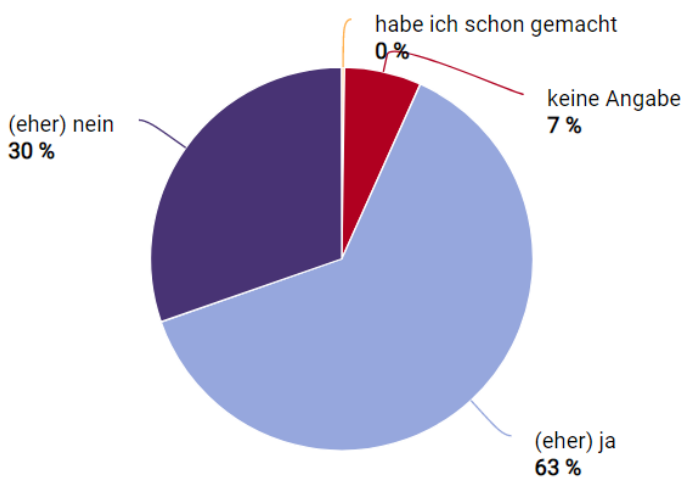
Frage: In welchem Intervall würden Sie einen verpflichtenden Sehtest für Führerscheininhaber befürworten?



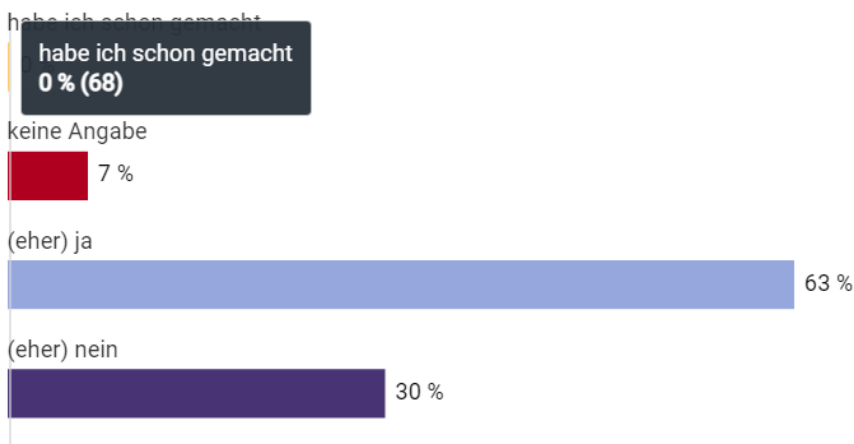
6 von 10 können sich freiwillige Abgabe des Führerscheins im Alter vorstellen

63 Prozent der MDRfragt-Mitglieder, die an der Befragung teilgenommen haben, könnten sich vorstellen, ihren Führerschein im Alter freiwillig abzugeben. 30 Prozent lehnen diese Vorstellung hingegen ab. 68 Befragungsteilnehmende haben ihren Führerschein nach eigenen Angaben bereits freiwillig abgegeben.

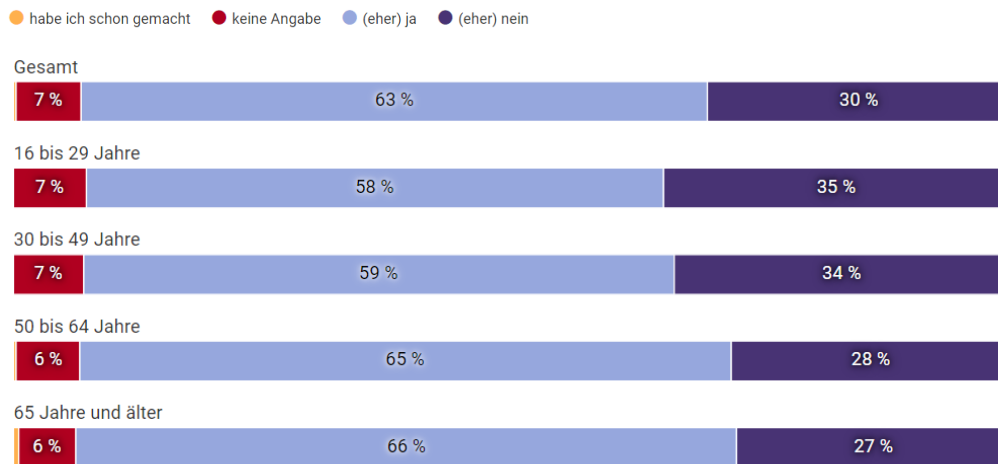
Frage: Könnten Sie sich vorstellen, Ihren Führerschein im Alter freiwillig abzugeben?



13



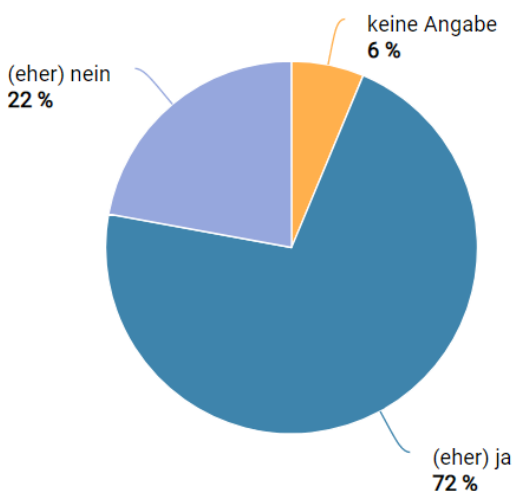
Je höher dabei das Alter der Befragungsteilnehmenden ist, umso eher können sie es sich vorstellen, den Führerschein im Alter freiwillig abzugeben. So beträgt der Anteil derer, welche sich eine freiwillige Abgabe des Führerscheins im Alter vorstellen können, bei den 16- bis 29-Jährigen 58 Prozent. Bei den 30- bis 49-Jährigen ist er mit 59 Prozent in etwa gleich hoch. Demgegenüber geben bei den 50- bis 64-Jährigen 65 Prozent an, dass sie sich eine freiwillige Abgabe des Führerscheins im Alter vorstellen könnten. Bei den Über-65-Jährigen steigt der Anteil derer auf 66 Prozent.



Drei Viertel würden freiwillig einen Fahrtauglichkeitstest durchführen

72 Prozent der Befragungsteilnehmenden gaben an, dass sie selbst einen Fahrtauglichkeitstest durchführen würden, wenn sie das Gefühl hätten, möglicherweise nicht mehr reaktionsschnell genug zu sein. Mehr als ein Fünftel (22 Prozent) würde dies hingegen nicht tun.

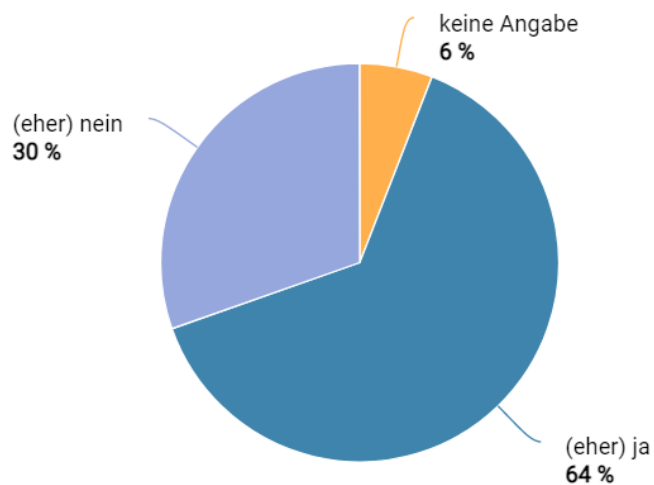
Frage: Wie schätzen Sie sich selbst ein: Würden Sie Fahrtauglichkeitstests durchführen, wenn Sie das Gefühl hätten, möglicherweise nicht mehr reaktionsschnell genug zu sein?



Knapp zwei Drittel würden freiwillig ein Senioren-Fahrtraining durchführen

Knapp zwei Drittel (64 Prozent) der Befragungsteilnehmenden gaben an, dass sie freiwillig und ohne konkreten Anlass ein Senioren-Fahrtraining im entsprechenden Alter durchführen würden. 30 Prozent lehnen dies jedoch ab.

Frage: Würden Sie auch ohne konkreten Anlass im Alter selbst Senioren-Fahrtrainings auf freiwilliger Basis durchführen?

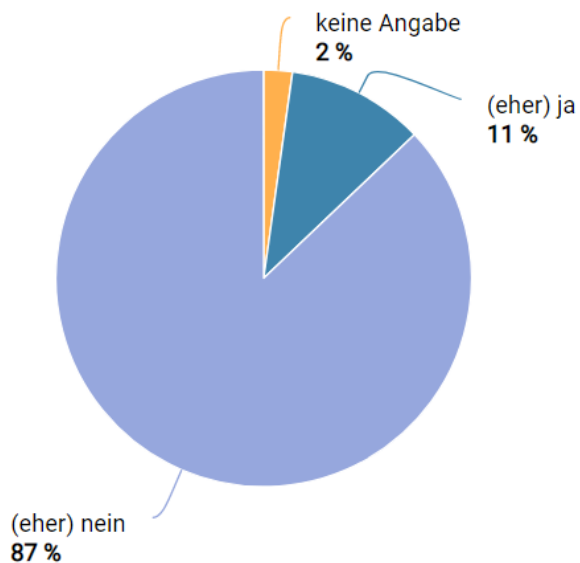


Deutliche Mehrheit lehnt befristete Fahrerlaubnis ab

In Deutschland muss man die Führerscheinprüfung nur einmal bestehen, dann gilt sie in der Regel ein Leben lang - unabhängig davon, ob sich Regeln und Techniken (E-Mobilität, autonomes Fahren) ändern oder nicht.

Im Hinblick auf die Frage, ob der Führerschein befristet und nach Ablauf der Gültigkeit eine neue Prüfung fällig sein sollte, zeigt sich eine deutliche Ablehnung. 87 Prozent der MDRfragt-Mitglieder, die sich an der Befragung beteiligt haben, lehnen eine Befristung des Führerscheins und eine erneute Prüfung nach Ablauf der Gültigkeit ab. Lediglich 11 Prozent befürworten dies.

Frage: Und wie ist es mit der Führerscheinprüfung: Auch diese muss man in Deutschland nur einmal bestehen, dann gilt sie in der Regel ein Leben lang - unabhängig davon, ob sich Regeln und Techniken (E-Mobilität, autonomes Fahren) ändern oder nicht. Sollte der Führerschein Ihrer Meinung nach befristet sein - und nach Ablauf der Gültigkeit eine neue Prüfung fällig sein?



Ein Drittel lehnt regelmäßige und verpflichtende Fahrsicherheitstrainings für Autofahrer ab

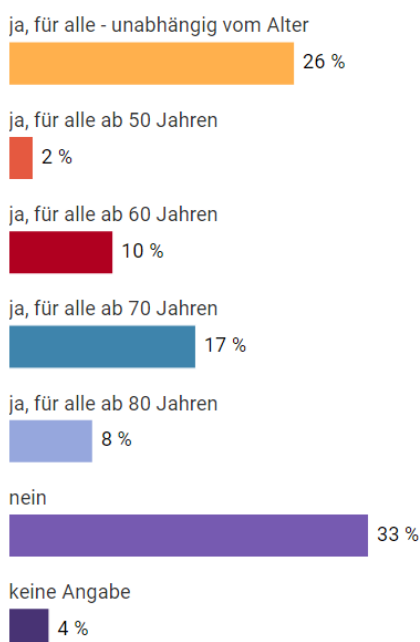
Berufsbus- oder LKW-Fahrer müssen regelmäßig Weiterbildungen absolvieren. Autofahrer müssen, wenn sie keine groben Verstöße begehen, hingegen nur einmalig eine Fahrschule besuchen.

Im Hinblick auf die Frage, ob es auch für Autofahrer verpflichtende, regelmäßige Fahrsicherheitstrainings geben sollte, fallen die Antworten der Befragungsteilnehmenden unterschiedlich aus:

- Ein Viertel (26 Prozent) sind der Ansicht, dass es regelmäßig verpflichtende Fahrsicherheitstrainings für alle Autofahrer - unabhängig von Alter geben sollte.
- 2 Prozent sind demgegenüber der Meinung, dass diese erst ab einem Alter von 50 Jahren verpflichtend von Autofahrern absolviert werden sollten.
- 10 Prozent setzen die Altersgrenze für die verpflichtende und regelmäßige Durchführung von Fahrsicherheitstrainings etwas höher. Sie sind der Ansicht, dass diese ab einem Alter von 60 Jahren von Autofahrern durchgeführt werden sollten.
- Darüber hinaus sind 17 Prozent der Meinung, dass die regelmäßige, verpflichtende Durchführung von Fahrsicherheitstrainings für Autofahrer ab einem Alter von 70 Jahren erfolgen sollte.
- 8 Prozent plädieren für deren Durchführung ab 80 Jahren.
- Unabhängig davon spricht sich ein Drittel (33 Prozent) gegen die verpflichtende, regelmäßige Durchführung von Fahrsicherheitstrainings für Autofahrer aus.

17

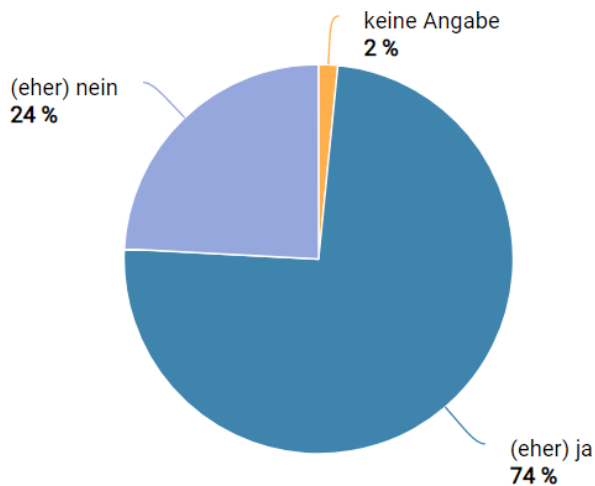
Frage: Berufsbus- oder LKW-Fahrer müssen regelmäßig Weiterbildungen absolvieren. Autofahrer müssen, wenn sie keine groben Verstöße begehen, hingegen nur einmalig eine Fahrschule besuchen. Sollte es für Autofahrer verpflichtende, regelmäßige Fahrsicherheitstrainings geben?



Drei Viertel befürworten verpflichtende Erste-Hilfe-Auffrischungskurse für Führerscheininhaber

Auch ein Erste-Hilfekurs ist nur einmalig im Rahmen des Führerscheinserwerbs Pflicht. Knapp drei Viertel (74 Prozent) der MDRfragt-Mitglieder, die an der Befragung teilgenommen haben, sprechen sich dafür aus, dass es darüber hinaus auch verpflichtende Erste-Hilfe-Auffrischungskurse für Führerscheininhaber geben sollte. Knapp ein Viertel (24 Prozent) lehnt dies hingegen ab.

Frage: Auch ein Erste-Hilfekurs ist nur einmalig im Rahmen des Führerscheinserwerbs Pflicht. Sind Sie für verpflichtende Erste-Hilfe-Auffrischungskurse für Führerscheininhaber?



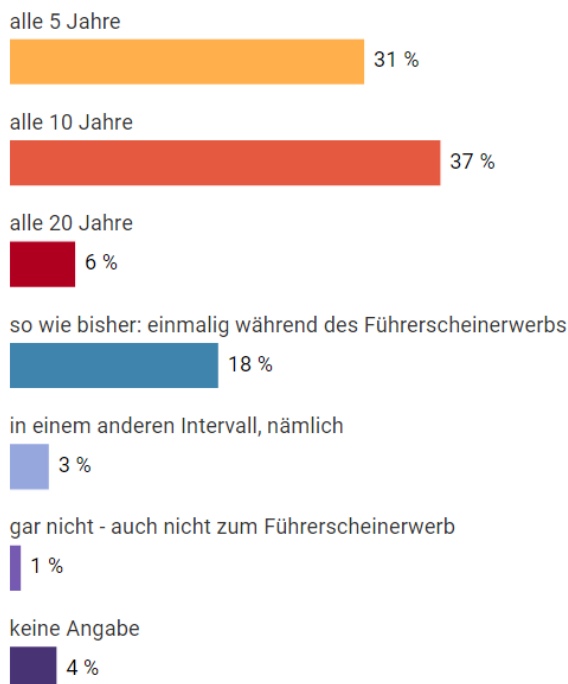
Mehr als ein Drittel befürwortet alle 10 Jahre verpflichtende Erste-Hilfe-Auffrischungskurse

Auf die Frage hin, in welchem Intervall die Befragungsteilnehmenden regelmäßige und verpflichtende Erste-Hilfe-Auffrischungskurse für Führerscheininhaber befürworten würden, fallen die Antworten unterschiedlich aus:

- Knapp ein Drittel (31 Prozent) ist der Ansicht, dass ein Erste-Hilfe-Auffrischungskurs alle 5 Jahre von Führerscheininhabern verpflichtend absolviert werden sollte.
- Mehr als ein Drittel (37 Prozent) denkt hingegen, dass das Intervall für einen verpflichtenden Erste-Hilfe-Auffrischungskurs 10 Jahre umfassen sollte.
- Lediglich 6 Prozent sind der Meinung, dass dieser alle 20 Jahre verpflichtend durchgeführt werden sollte.
- Demgegenüber sprechen sich 3 Prozent für ein anderes Intervall aus, beispielsweise jährlich oder alle 15 Jahre
- Unabhängig davon plädieren 18 Prozent dafür, dass ein Erste-Hilfe-Kurs – wie bisher – ausschließlich einmalig während des Führerscheinwerbs durchgeführt werden sollte.
- Darüber hinaus ist 1 Prozent der Ansicht, dass ein Erste-Hilfe-Kurs generell nicht verpflichtend sein sollte, auch nicht zum Führerscheinwerb.

Frage: In welchem Intervall sollten Erste-Hilfekurse für Führerscheininhaber Pflicht sein?

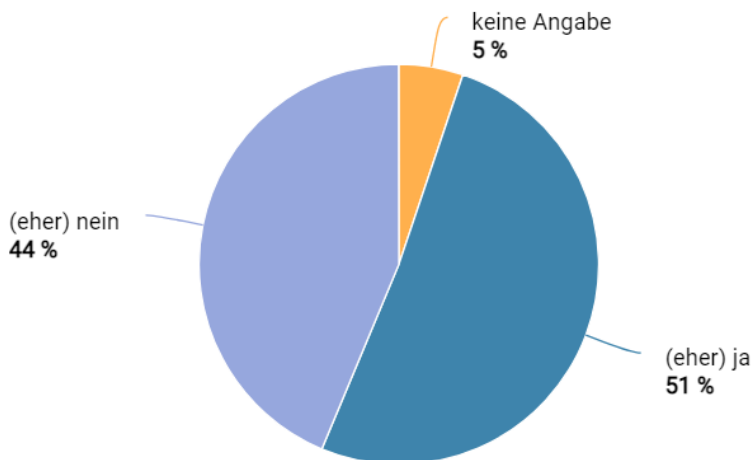
19



Jeder Zweite findet es richtig, dass E-Scooter in Deutschland erlaubt sind

51 Prozent der MDRfragt-Mitglieder, die an der Befragung teilgenommen haben, gaben an, dass sie es für richtig halten, dass E-Scooter in Deutschland erlaubt sind. 44 Prozent teilen diese Ansicht jedoch nicht. Sie halten es nicht für richtig, dass E-Scooter in Deutschland erlaubt sind.

Frage: Und finden Sie es generell richtig, dass E-Scooter in Deutschland erlaubt sind?

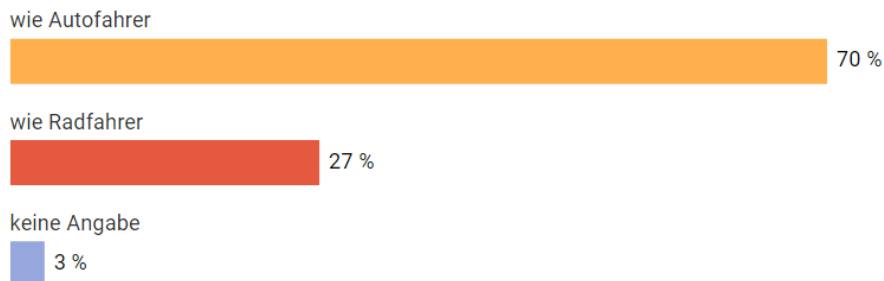


7 von 10 fordern, dass E-Scooter-Fahrer bei Promillegrenzen weiterhin wie Autofahrer behandelt werden

Auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar geht es auch um die Promillegrenze für E-Scooter-Fahrer. Bislang werden E-Scooter-Fahrer beim Thema Alkohol wie Autofahrer behandelt. Einige Experten fordern nun, dass sich die Promillegrenzen stattdessen an denen für Radfahrer orientieren sollten.

70 Prozent der Befragungsteilnehmenden sind jedoch der Ansicht, dass E-Scooter-Fahrer bei den erlaubten Promillegrenzen weiterhin wie Autofahrer behandelt werden sollten. Mehr als ein Viertel (27 Prozent) teilt hingegen die Ansicht, dass E-Scooter-Fahrer bei den Promillegrenzen wie Radfahrer behandelt werden sollten.

Frage: Auch andere Fragen werden auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar diskutiert - etwa die Promillegrenze für E-Scooter-Fahrer. Folgende Regelungen zum Alkohol im Straßenverkehr gibt es: Für Autofahrer: Ab 0,5 Promille Ordnungswidrigkeit mit bis zu 500 Euro Bußgeld + 1 Monat Fahrverbot, ab 1,1 Promille Straftat mit möglicherweise dauerhaftem Führerscheinentzug (MPU notwendig) Für Radfahrer: Straffreiheit bis 1,6 Promille (solange keine Ausfallerscheinungen und Unfälle auftreten), ab 1,6 Promille droht auch hier u.a. der Führerscheinentzug. Bislang werden E-Scooter-Fahrer beim Thema Alkohol wie Autofahrer behandelt. Einige Experten fordern nun, dass sich die Promillegrenzen stattdessen an denen für Radfahrer orientieren sollten. Wie sehen Sie das: Sollten E-Scooter-Fahrer bei den erlaubten Promillegrenzen wie Auto- oder wie Radfahrer behandelt werden?



Hinweise zur Auswertung

Die Befragung vom 20.01. – 23.01.2023 stand unter der Überschrift:

Autofahren im hohen Alter - unverantwortlich oder unverzichtbar?

Insgesamt sind bei MDRfragt 63.370 Menschen aus Mitteldeutschland angemeldet (Stand 23.01.2023, 01 Uhr).

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

Verteilung nach Altersgruppen:

16 bis 29 Jahre:	406 Teilnehmende
30 bis 49 Jahre:	4.143 Teilnehmende
50 bis 64 Jahre:	12.154 Teilnehmende
65+:	12.656 Teilnehmende

Verteilung nach Bundesländern:

Sachsen:	15.163 (52 Prozent)
Sachsen-Anhalt:	7.049 (24 Prozent)
Thüringen:	7.147 (24 Prozent)

Verteilung nach Geschlecht:

Weiblich:	13.160 (45 Prozent)
Männlich:	16.137 (55 Prozent)
Divers:	52 (0,02 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.