

Begleitetes Fahren ab 17

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 154

bast

Begleitetes Fahren ab 17

**Vorschlag zu einem fahrpraxis-
bezogenen Maßnahmenansatz zur
Verringerung des Unfallrisikos
junger Fahranfängerinnen
und Fahranfänger in Deutschland**

Projektgruppe Begleitetes Fahren

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 154

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M- Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BASt-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 02444:
Begleitetes Fahren ab 17 - Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de
ISSN 0943-9315
ISBN 3-86509-076-1

Bergisch Gladbach, Dezember 2003

Kurzfassung – Abstract

Begleitetes Fahren ab 17

In Deutschland besteht ein hoher verkehrspolitischer Handlungsbedarf zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer. Mit einem fünffach höheren Risiko gegenüber dem Gesamtdurchschnitt ist die Altersgruppe der 18- bis 20-Jährigen am stärksten gefährdet. In dieser jüngsten Altersgruppe der Pkw-Fahrer finden sich die höchsten Anteile von Fahranfängern.

Derzeit bestehen in Deutschland noch keine Maßnahmenansätze, um Fahranfänger bereits zum Start in die selbstständige Fahrkarriere mit umfassenderen fahrpraktischen Erfahrungen auszustatten. Im Ausland wurden dagegen in den 90er Jahren mit fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansätzen bereits beträchtliche Erfolge erzielt: So konnte in Schweden das Unfallrisiko von Fahranfängern um bis zu 40 Prozent, in Nordamerika – je nach Maßnahmenausgestaltung – zwischen 4 und 60 Prozent gesenkt werden (GREGERSEN, 2000; MEI-LIN, 2003).

Im Mai 2002 richtete der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen die Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ mit Experten aus Bund und Ländern, Verbänden und Wissenschaft ein. Die Projektgruppe erhielt den Auftrag, die Übertragbarkeit der ausländischen Erfahrungen zu prüfen und ggf. einen Modellvorschlag für einen fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz in Deutschland zu erarbeiten.

Als Ergebnis ihrer Arbeit legt die Projektgruppe mit dem vorliegenden Bericht den Modellvorschlag „Begleitetes Fahren ab 17“ vor, verbunden mit der Aufforderung an den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die interessierten Bundesländer den Maßnahmenansatz erproben können.

Nach dem Vorschlag der Projektgruppe erhalten Fahranfänger mit dem Begleiteten Fahren die Möglichkeit einer zusätzlichen Übungspraxis von bis zu einem Jahr vor dem Beginn des selbstständigen Fahrens ab 18 Jahren. Auf der Grundlage wissenschaftlicher Abschätzungen zur Kompetenzentwicklung bei Fahranfängern wird ein Übungsumfang von 5.000 km empfohlen.

Die Projektgruppe sieht das „Begleitetes Fahren ab 17“ als eine Ergänzung der anderen Maßnahmenansätzen für junge Fahrer und Fahranfänger, nicht als eine Alternative oder Konkurrenz. Das Begleitetes Fahren verfolgt mit dem längerfristigen Aufbau fahrpraktischer Erfahrungen eine eigenständige Aufgabenstellung, die von den anderen Maßnahmenansätzen nicht wahrgenommen wird. Ebenso wie die freiwillige Fortbildung von Fahranfängern (Zweiphasenausbildung), für die im Mai 2003 die erforderliche Rechtsgrundlage geschaffen wurde, und das Pkw-Sicherheitstraining ist das Begleitetes Fahren als ein freiwilliges Modell angelegt, das Fahranfängern zusätzliche Möglichkeiten des Dazulernens bietet.

Das Projektgruppenmodell ist auf das Ziel einer Sicherheitsverbesserung für Fahranfänger ausgerichtet. Diese Zielsetzung wird mit den Zielen der Zugangsfreundlichkeit und der Praktikabilität verbunden, damit eine breite Nutzung des Modells und die Ausschöpfung seines Sicherheitspotenzials ermöglicht wird.

Die Projektgruppe geht aufgrund der Daten zum Risikoverlauf nach dem Fahrerlaubniswerb (Halbierung des Anfangsrisikos nach neun Monaten Fahrpraxis) von einem hohen Potenzial zur Absenkung des Fahranfängerrisikos aus. Der tatsächlich erzielbare Sicherheitsertrag des Begleiteten Fahrens in Deutschland ist jedoch im Rahmen einer praktischen Erprobung zu klären.

“Accompanied” driving from the age of 17

There is great need for action to be taken in Germany to reduce the accident risk of young drivers. The 18-20-year-old age group is at greatest danger; their risk of accident is five times higher than the overall average. This group, which is the youngest age group of car drivers, contains the highest percentage of novice drivers.

There are at present no measures in Germany for giving novice drivers more extensive practical driving experience when they begin driving on their own. In contrast to this, very good results were achieved in other countries in the 90s, using measures aimed at providing driving practice: in Sweden, for instance, the accident risk of novice

drivers was reduced by up to 40 percent, and in North America – depending on the structure of the measures – by between 4 and 60 percent (GREGERSEN, 2000; MEI-LI LIN, 2003).

In May 2002, the Federal Minister for Transport, Building and Housing set up a project group on “accompanied” driving at the Federal Highway Research Institute; the group contained experts from the federal government and the states, as well as from associations and academia. The project group was commissioned to test whether experiences made in other countries could be applied to conditions in Germany and, if applicable, to then draw up a proposal for driving practice measures which could be used in Germany.

The results of the project group’s work comprise this report, containing a proposal entitled “accompanied driving from the age of 17”, and a call for the Federal Minister for Transport, Building and Housing to create the legal basis for interested federal states to be able to test this proposed measure.

Under the proposal made by the project group, accompanied driving provides novice drivers with the opportunity to gain additional practice for up to a year before they are entitled to begin driving on their own, which in Germany is at 18 years of age. The proposal recommends that the driving practice should comprise about 5000 km of driving, a recommendation which is based on scientific estimates regarding the development of novice drivers’ skills.

The project group envisages that “accompanied driving from the age of 17” should be used in addition to other measures for young drivers and novice drivers rather than an alternative or as a measure which is in competition with others. Accompanied driving aims at the longer-term development of practical driving experience, an independent objective which is not catered for by other measures. As with voluntary training for novice drivers (two-phase training), for which the necessary legal basis was created in May 2003, and car safety training, accompanied driving is conceived as being a voluntary option which offers novice drivers additional opportunities to extend their learning.

The project group proposal is geared towards improving the safety of novice drivers. This aim is

combined with the aims of making the measure practical and easily accessible, so that it can be used by large numbers of people, thereby exploiting the safety potential as much as possible.

The project group assumes, based on data relating to risk development after people have acquired their driving licences (halving of the initial risk after nine months of driving practice), that there is great potential for reducing the risk of novice drivers. The safety benefit which accompanied driving could actually produce in Germany would, however, need to be clarified in a practical test.

Inhalt

Mitglieder der Projektgruppe	6	6.2.2 SAPP, F. W., Richter am Oberlandesgericht Hamm: Stellungnahme zu Haftungsfragen im Zusammenhang mit dem Modell „Begleitetes Fahren ab 17“	33
1 Ausgangslage	7	6.2.3 WOLFF, H., Vors. Richter am Oberlandesgericht Celle: Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen zum strafrechtlichen und strafprozessualen Bereich im Rahmen der Sachverständigenanhörung des Arbeitskreises Recht der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“	37
2 Modellvorschlag der Projektgruppe	8	6.3 Arbeitsentwurf einer Verordnung für die rechtliche Umsetzung des Modellvorschlags „Begleitetes Fahren ab 17“	39
2.1 Erarbeitung in der Projektgruppe	8	6.3.1 Verordnung über die freiwillige Teilnahme von jungen Fahranfängern an einem Modell des Begleiteten Fahrens vom ... (Entwurf)	39
2.2 Zielsetzung	9	6.3.2 Begründung zum Arbeitsentwurf einer Verordnung über die freiwillige Teilnahme von jungen Fahranfängern an einem Modell des Begleiteten Fahrens	41
2.3 Kriterien der Maßnahmengestaltung ...	9	6.4 Konzept zur Durchführung von Vorbereitungsveranstaltungen	47
2.4 Hauptmerkmale des Modellkonzepts ..	10	7 Literatur	51
2.5 Klärung zivil- und strafrechtlicher Fragen	11		
2.6 Einordnung in die bestehende Maßnahmenlandschaft	12		
2.7 Erwarteter Sicherheitsertrag	12		
3 Einzelregelungen	13		
3.1 Übersicht	13		
3.2 Begründung der Regelungen	13		
4 Wissenschaftliche Grundlagen und ausländische Erfahrungen	23		
5 Umsetzung des Modellkonzepts	25		
5.1 Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die Erprobung des Modellvorschlags	25		
5.2 Konzipierung und Umsetzung der Vorbereitungsveranstaltungen	25		
5.3 Begleitung der Einführung durch die Sicherheitskommunikation	25		
5.4 Evaluation und Optimierung des Maßnahmenansatzes	25		
6 Ergänzende Unterlagen	26		
6.1 Ergebnisse des internationalen Expertenhearings	26		
6.2 Stellungnahmen zu zivil- und strafrechtlichen Fragen	31		
6.2.1 Ergebnisprotokoll zur Sitzung der Arbeitsgruppe Recht am 7. März 2003 in Bonn	31		

Aus Gründen einer besseren Lesbarkeit wird im nachfolgenden Text die männliche Grammatikform verwendet, wenn Personen im Allgemeinen angesprochen sind.

Mitglieder der Projektgruppe¹

Michael Bahr, Dipl.-Soz.-Wiss.,
Bundesanstalt für Straßenwesen

Gerhard von Bressensdorf,
Vorsitzender der Bundesvereinigung der
Fahrlehrerverbände e. V.

Ingo Buchardt, OAR,
Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und
Verkehr des Landes Brandenburg

Henning Härter, MR,
Ministerium für Verkehr, Energie und Landespla-
nung des Landes Nordrhein-Westfalen

Dieter Hartmann, MR, Niedersächsisches Ministe-
rium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Dr. Judith Laeverenz, ORR,
Bayerisches Staatsministerium des Innern

Prof. Dr. Detlev Leutner,
Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Lehr-
Lernpsychologie

Dr. Reinhold Maier,
Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versi-
cherer, Bereich Straßenverkehr, im Gesamtver-
band der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.

Peter Poymann, ORR,
Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes
Baden-Württemberg

Monika Prüß, OAR'in,
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des
Landes Schleswig-Holstein

Rupert Schubert, ORR,
Behörde für Inneres der Freien und Hansestadt
Hamburg

Kay Schulte, Dipl.-Päd.,
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

Prof. Dr. Joachim Stiensmeier-Pelster,
Justus-Liebig-Universität Giessen, Fachbereich 06
Pädagogische Psychologie

Christian Weibrecht, RDir,
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Woh-
nungswesen

Götz Weich, Dipl.-Vw.,
Abteilungsleiter Verkehr, Allgemeiner Deutscher
Automobilclub

Georg Willmes-Lenz, ORR,
Geschäftsführer der Projektgruppe, Bundesanstalt
für Straßenwesen

Andreas Zehnpfennig, Dipl.-Päd.,
Deutsche Verkehrswacht e. V.

¹ Bei Verabschiedung des Projektgruppenberichts; im Verlauf
der Projektgruppenarbeit haben ferner mitgewirkt:

Alfons EGGERSMANN, RD,
Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-
Württemberg

Dietmar ENKEL, RD,
Ministerium für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-
Württemberg

Thomas FANDER, MR,
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des
Landes Nordrhein-Westfalen

Dr. Detlev LIPPHARD,
Institut für Straßenverkehr Köln (ISK) im Gesamtverband
der Versicherungswirtschaft

Reiner NOWACK, RDir,
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Dr. Rüdiger RÜMLER, MR,
Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt

1 Ausgangslage

Fahranfänger in Deutschland haben ein weit überdurchschnittliches Unfallrisiko. Im statistischen Durchschnitt sind Pkw-Fahranfänger in Deutschland pro Tag an 3 bis 4 Unfällen mit Getöteten, an 45 Unfällen mit Schwerverletzten und an 170 Unfällen mit leicht Verletzten beteiligt.² Bei diesen Unfällen kamen im Jahr 2000 1.488 Verkehrsteilnehmer zu Tode, 20.759 wurden schwer und 91.047 leicht verletzt. In über 63 Prozent waren Fahranfänger die Hauptverursacher dieser Unfälle.

Deutschland blickt auf langjährige Aktivitäten zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger zurück. Führerscheinerwerb und Einstieg ins Autofahren haben sich dadurch in vielerlei Aspekten verändert:

- Heutige Fahranfänger absolvieren eine Fahrausbildung, die in ihren Theorie- und Praxisteilen deutlich umfangreicher geworden ist und sich pädagogisch umfassend weiterentwickelt hat.
- Nach dem Fahrerlaubniserwerb unterliegen Fahranfänger den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe. Durch die Sonderbedingungen einer abgesenkten Sanktionsschwelle werden sie verstärkt zu einem regelgerechten Fahrverhalten angehalten.
- Etwa jeder 13. Fahranfänger wird in Aufbaueminare einbezogen, wo pädagogische und psychologische Fachkräfte die Motivation zu einem verkehrsgerechtem Verhalten stärken.
- In Schulen, bei der Bundeswehr, in der Disco und in den Medien treffen Fahranfänger auf Appelle, die ihnen die jugendspezifischen Gefährdungen beim Autofahren ins Bewusstsein rufen und sie zu einem sicherheitsangemessenen Verhalten auffordern.

Trotz der Verbesserungen auf der Maßnahmensseite ist bei jungen Fahrern und Fahranfängern unverändert ein deutlich höheres Unfallrisiko festzustellen als beim Durchschnitt der Fahrer.

Innerhalb der Problemgruppe der 18- bis 24-Jährigen ist die Teilgruppe der 18- bis 20-Jährigen besonders stark gefährdet. In dieser „Einsteigergruppe“ mit dem höchsten Anteil von Fahranfängern addieren sich Jugendlichkeitsrisiko und Anfängerisiko in ihrer Wirkung.

Das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko³ der 18- bis 20-Jährigen ist nach wissenschaftlichen Berechnungen annähernd fünfmal so hoch wie im Gesamtdurchschnitt aller Altersgruppen.⁴ Das entsprechende Risiko der 21- bis 24-Jährigen ist dagegen „nur“ etwas mehr als doppelt so hoch.

Diese Gegebenheiten spiegeln sich auch in den Daten der amtlichen Verkehrsunfallstatistik zum bevölkerungsbezogenen Getöteten- und Verunglücktenrisiko wider (vgl. Bild 1 und 2).

Der Abstand zwischen den Risikoniveaus der einzelnen Altersgruppen bleibt im Zeitverlauf weitgehend konstant. Bei den Getöteten ist ein positiver

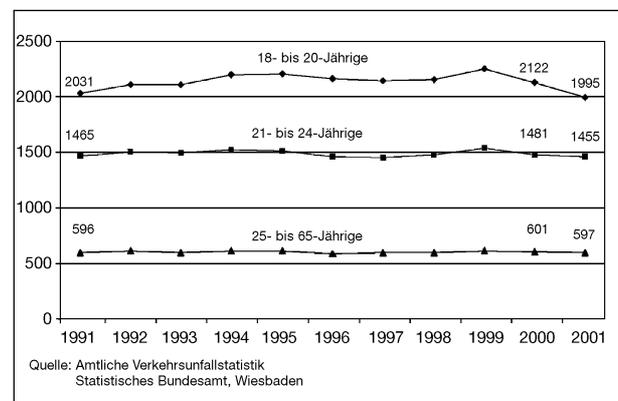


Bild 1: Verunglückte Verkehrsteilnehmer 1991 bis 2001 je 100.000 Einwohner – nach Altersgruppen –

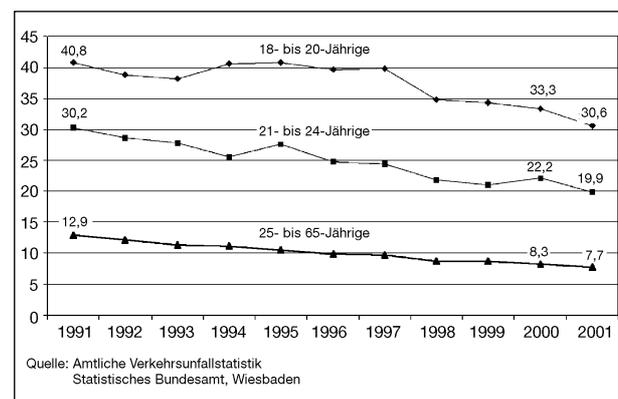


Bild 2: Getötete Verkehrsteilnehmer 1991 bis 2001 je 100.000 Einwohner – nach Altersgruppen –

² Berechnung auf Basis der Angaben der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik zu Pkw-Fahrern mit einer Fahrerlaubnisbesitzdauer bis 24 Monate, die im Jahr 2000 an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren. Sonderauswertung der BAST

³ Unfälle mit Verunglückten

⁴ vgl. HAUTZINGER & TASSAUX (1989); die unterschiedliche Verkehrsbeteiligung (Fahrleistung) in einzelnen Altersgruppen ist hier mitberücksichtigt.

Trend in allen Altersgruppen festzustellen. Die Verbesserungen bei den höher gefährdeten jüngeren Altersgruppen gehen allerdings nicht über den allgemeinen Trend hinaus.

Das Problem der überdurchschnittlichen Unfallgefährdung junger Fahrer und Fahranfänger stellt sich zum Beginn dieses Jahrzehnts demnach in Deutschland mit unveränderter Schärfe und begründet einen verkehrspolitischen Handlungsbedarf, der vom 41. Verkehrsgerichtstag in Goslar deutlich unterstrichen wurde.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat dem Tatbestand der unveränderten hohen Unfallproblematik junger Fahrer und Fahranfänger Rechnung getragen, indem es die Bemühungen um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahrer und Fahranfänger zum Schwerpunkt in seinem Verkehrssicherheitsprogramm vom Februar 2001 erklärt hat.

Im Oktober 2001 wurde in Wolfsburg unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers die Zweite internationale Konferenz zur Verkehrssicherheit Junger Fahrer und Fahrerinnen durchgeführt. Das Bundesverkehrsministerium stellte die Konferenz unter die Frage nach zielführenden Maßnahmenkonzepten zur Unfallprävention. Innovative Ansätze und neue internationale Erfahrungen sollten vorgestellt und auf ihr Potenzial zur Absenkung des Unfallrisikos abgeschätzt werden. Deutsche und internationale Experten präsentierten auf diesem Forum neue Maßnahmenansätze und diskutierten sie mit dem Fachpublikum.

Auf ein besonderes Interesse stießen dabei die ausländischen Maßnahmenansätze zur Verlängerung der Lernzeit, wie z. B. das „Begleitete Fahren“ (Accompanied Driving) und der „Gestufte Fahrerlaubniserwerb“ (Graduated Licensing). Sie setzen am fahrpraktischen Fertigkeitserwerb an und haben im deutschen Maßnahmenpektrum einstweilen noch keine Entsprechung. Mit diesen Ansätzen wurden im Ausland beträchtliche Absenkungen des Unfallrisikos von Fahranfängern erzielt: in Nordamerika – je nach Ausgestaltung der Maßnahmen – zwischen 4 und 60 Prozent, in Schweden um bis zu 40 Prozent.

Vor dem Hintergrund des Interesses in Fachkreisen und in der allgemeinen Öffentlichkeit an diesen Maßnahmenansätzen beauftragte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Bundesanstalt für Straßenwesen mit der Aus-

wertung der neuen ausländischen Erfahrungen und einer Überprüfung ihrer Übertragbarkeit auf Deutschland.

Die Auswertung ergab, dass mit einem initialen Gefährdungsschwerpunkt von Fahranfängern und einer anschließenden, durch zunehmende Fahrpraxis bedingten Verringerung ihres Unfallrisikos die grundlegenden Voraussetzungen für einen Erfolg fahrpraxisbezogener Maßnahmenansätze auch in Deutschland bestehen (vgl. BAST-Bericht M 144).

Um die konkreten Möglichkeiten für eine Berücksichtigung der positiven ausländischen Erfahrungen in Deutschland zu prüfen und ggf. ein Maßnahmenkonzept für Deutschland zu entwickeln, wurde Mitte 2002 bei der Bundesanstalt für Straßenwesen die Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ mit Experten aus Bund und Ländern, maßgeblichen Verbänden und aus der Wissenschaft eingerichtet.

2 Modellvorschlag der Projektgruppe

2.1 Erarbeitung in der Projektgruppe

Der mit diesem Bericht vorgelegte Projektgruppenvorschlag wurde im Rahmen von sieben Plenumsitzungen und weiteren Arbeitsgruppensitzungen zu rechtlichen und pädagogischen Fragen erarbeitet. Zur Berücksichtigung der Erfahrungen im europäischen Ausland wurde ein Hearing mit Experten aus Schweden, Norwegen, Belgien und Österreich durchgeführt und für die Projektgruppenarbeit ausgewertet. Zusätzliche externe Experten wurden an der Klärung rechtlicher Fragen beteiligt.⁵

Im Januar 2003 präsentierte die Projektgruppe ihre Vorstellungen auf dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar, der das Begleitete Fahren in die Thematik eines Arbeitskreises zum Unfallrisiko von Fahranfängern aufgenommen hatte (vgl. FELTZ 2003, HARTMANN 2003, WILLMES-LENZ 2003). Der Vorschlag greift den neuen Ansatz eines fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus auf und bindet ihn in ein Gesamtkonzept ein, das umfassend auf die deutschen Fahrausbildungsgegebenheiten abge-

⁵ vgl. die Dokumentation der Ergebnisse in Kapitel 6, „Ergänzende Unterlagen“

stellt ist. Nach einer lebhaften und in Teilen kontrovers geführten Diskussion wurde das Projektgruppenmodell am Ende nahezu einstimmig vom anwesenden Fachpublikum befürwortet (vgl. Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 2003, S. 7). Die Diskussion in Goslar lieferte auch Hinweise auf noch bestehenden Klärungs- und Überarbeitungsbedarf in einzelnen Punkten des vorgeschlagenen Modells.

Im Anschluss an Goslar widmete sich die Projektgruppe der Aufarbeitung der noch offenen Fragen und legt nunmehr hiermit ihr endgültiges Modellkonzept zum „Begleiteten Fahren ab 17“ vor, verbunden mit dem Vorschlag, die rechtlichen Voraussetzungen für eine Durchführung und Evaluation des von ihr vorgeschlagenen Maßnahmenansatzes in Deutschland zu schaffen.

2.2 Zielsetzung

Das „Begleitete Fahren“ zielt darauf, Fahranfänger bereits zum Beginn des selbstständigen Fahrens eine erweiterte fahrpraktische Kompetenzgrundlage zur Verfügung zu stellen, um damit zu einer Verringerung ihres Unfallrisikos beizutragen.

Aufbauend auf der bestehenden professionellen Ausbildung in der Fahrschule sollen in einer Phase eigenverantwortlicher Verkehrsteilnahme unter Begleitung (Begleitphase) fahrpraktische Erfahrungen gesammelt und die vielfältigen Aspekte sicheren Fahrens wiederholt und über einen längeren Zeitraum hinweg geübt und gefestigt werden. Dies führt zu einer erheblichen Verlängerung der Lernzeit vor Beginn des selbstständigen Fahrens.

Die Begleitung dient dem Zweck, die Gefährdungen zu minimieren, die mit einer fahrpraktischen Erfahrungsbildung im Straßenverkehr grundsätzlich – und für Anfänger in erhöhtem Maße – verbunden sind. Ohne Begleitung in der Anfangsphase findet der Aufbau von Fahrerfahrungen unter hohen Risikobedingungen statt. Er ist deshalb mit erheblichen 'Lernkosten' in Form der überproportionalen Anfängerverunfallung verbunden. Mit einer Begleitung in der Anfangsphase soll der Aufbau von Fahrerfahrung dagegen unter niedrigen Risikobedingungen mit einer wesentlich geringeren Unfallverwicklung stattfinden.

Wichtige Bereiche der fahrpraktischen Erfahrungsbildung sind das Fahrzeughandling in unterschiedlichsten Anwendungssituationen, das Erleben einer

großen Bandbreite von Fahr- und Verkehrssituationen im realen Straßenverkehr und das Bewältigen der daran geknüpften vielfältigen Fahraufgaben.

Um jungen Fahrerlaubnisbewerbern eine Teilnahme am Begleiteten Fahren und gleichzeitig ein selbstständiges Fahren – wie bisher – ab 18 Jahren zu ermöglichen, erfordert das Modell eine Absenkung des Mindestalters für den Zugang zum Fahrerlaubniswerb und zur Fahrausbildung.

Die Teilnahme am Modell soll auf freiwilliger Basis erfolgen.

Das Modell soll für die Zielgruppe der Fahranfänger, die Begleiter und für die beteiligten Behörden und Institutionen akzeptabel und praktikabel sein.

Auf zeitliche oder fahrleistungsbezogene Vorgaben für das Begleitete Fahren wird verzichtet. Es werden lediglich Empfehlungen gegeben, die sich auf wissenschaftliche Erkenntnisse zur Abnahme des Unfallrisikos mit wachsender Fahrerfahrung beziehen. Dabei wird vom Eigeninteresse und der Eigeninitiative der Nutzer ausgegangen, die Möglichkeiten des Modells auszuschöpfen.

2.3 Kriterien der Maßnahmengestaltung

Den Überlegungen zur Festlegung von Regelungen wurden allgemeine, auf das Modell des Begleiteten Fahrens bezogene, sowie speziellere, auf den Begleiter bezogene Gestaltungskriterien zugrunde gelegt:

Die zentralen modellbezogenen Gestaltungskriterien sind bezeichnet mit

- dem Sicherheitsgewinn,
- der Zugangsfreundlichkeit und
- der Praktikabilität des Modells.

Unter dem Gesichtspunkt des Sicherheitsgewinns geht es um eine Regelungsausgestaltung, die jungen Fahranfängern einen möglichst umfassenden Aufbau von Fahrroutine gestattet, wobei gleichzeitig darauf zu achten ist, dass die mit den Übungspraktiken selbst verbundenen Risiken minimiert werden. Ausschlaggebend ist dabei die Sicherheitsbilanz zwischen der erzielten Verringerung des Unfallrisikos in der Phase nach dem Begleiteten Fahren und den ggf. zusätzlichen Risiken, die mit der Ausübung des Begleiteten Fahrens unmittelbar verbunden sind.

Unter dem Gesichtspunkt der Zugangsfreundlichkeit geht es um die Vermeidung von Zugangs- und Nutzungsbarrieren, weil geringere Beteiligung und Nutzung unmittelbar zu Einbußen im Sicherheitsertrag des Modells führen. Die Zugangsfreundlichkeit sollte deshalb nur dort eingeschränkt werden, wo sie absehbar zu Sicherheitseinbußen führt.

Zugangsfreundlichkeit beinhaltet dabei sowohl den Aspekt der Teilnahmequote, die möglichst hoch sein sollte, als auch den Aspekt der Nutzungsintensität, die sich in Beteiligungsdauer und erbrachter Fahrleistung ausdrückt.

Unter dem Gesichtspunkt der Praktikabilität geht es darum, Regelungen zu treffen, die auf eine hohe Zielgruppenakzeptanz rechnen können, finanziellen und organisatorischen Mehraufwand gering halten und mit einem minimalen rechtstechnischen Aufwand etabliert werden können.

Kriterien zur Beschreibung der Rolle und der Aufgaben von Begleitern in einem Modell „Begleitetes Fahren“ ergeben sich aus wissenschaftlich gesicherten Erkenntnissen über die risikoverringende Auswirkung einer Begleitung von Fahranfängern. Darüber hinaus ergeben sie sich aus dem Grundsatzerkenntnis, dass die Fahrausbildungstätigkeit – entsprechend der geltenden Rechtslage – dem professionellen Bereich der Fahrschulen vorbehalten bleiben soll und die Begleiterrolle daher außerhalb dieses Bereichs anzusiedeln ist. Dies stellt einen Unterschied zu den ausländischen Modellen (Österreich, Frankreich, Belgien, Schweden, Norwegen) dar, in denen der Begleiter in die Fahrausbildung vor dem Fahrerlaubnisverfahren integriert ist.

Wesentliche Aspekte der Begleiterrolle und der mit ihr verbundenen Aufgaben sind danach:

- Anwesenheit bei der Fahrt ohne Ausübung einer Ausbildungsfunktion
 - Akzeptanz des Fahrers als verantwortlicher Fahrzeugführer und Akzeptanz der eigenen Rolle als die eines Begleiters
- Kommunikationspartner für den Fahrer während der Fahrt
 - Beschränkung auf gelegentliche Hinweise ohne direktes Eingreifen in die Fahrentscheidungen und Fahrmanöver
 - Mäßiger Einfluss auf den Fahrer in Belastungs- und Konfliktsituationen
 - Antworten auf Fragen des Fahrers

- Außerhalb der Fahrten
 - Beratung des Fahrers bezüglich sinnvoll zu fahrender Strecken
 - Gesprächspartner für einen Austausch über die Fahrerfahrungen

2.4 Hauptmerkmale des Modellkonzepts

Die von der Projektgruppe vorgeschlagenen Regelungen werden im nachfolgenden Kapitel 3 im Einzelnen aufgeführt und begründet.

Die grundsätzlichen Merkmale des Projektgruppenvorschlags sind:

- Verlängerung der Lernzeit für den Erwerb sicherer Fahrkompetenz:

Ein wesentlicher Kernpunkt des „Begleiteten Fahrens ab 17“ ist die erhebliche Verlängerung der Lern- und Vorbereitungszeit von Fahranfängern. Die Altersabsenkung auf 17 Jahre für den Fahrerlaubnisverfahren ist hierfür nur ein Hilfsmittel. Sie ist kein Selbstzweck. Ohne eine Absenkung auf 17 hätten Fahranfänger, die wie bisher ab 18 Jahre selbstständig fahren wollen (und dies häufig auch müssen, um Schule oder Arbeitsstätte zu erreichen), keine Möglichkeit einer längerfristigen Vorbereitung. Im Kern des Begleiteten Fahrens ab 17 steht demnach nicht die Ausweitung der individuellen Pkw-Mobilität, sondern die Ausweitung der Lern- und Vorbereitungszeit, um einen sichereren Einstieg ab 18 zu ermöglichen.

- Nutzung des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus zur Erzielung einer erheblich verbesserten Anfangskompetenz:

Fahrpraktischer Erfahrungsaufbau führt, wie deutsche Fahranfänger-Unfalldaten belegen, zu einer Halbierung des Unfallrisikos nach neun Monaten Fahrpraxis (SCHADE 2001). Er erweist sich damit als eine hochwirksame Lernquelle für sicheres Fahren.

- Erstaufbau fahrpraktischer Erfahrung unter niedrigen Risikobedingungen:

Der fahrpraktische Erfahrungsaufbau erfolgt bisher in der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens. Er fällt damit in eine Hochrisikophase und ist mit entsprechend hohen Unfallkosten verbunden. Durch die Begleitungsauflage wird,

wie empirische Erfahrungen eindrucksvoll belegen, ein protektiver Rahmen geschaffen, durch den die Unfallrisiken beim Sammeln der ersten Fahrerfahrung nachhaltig verringert werden. Gleichwohl wird auch bei diesem Fahrerfahrungsaufbau unter niedrigen Risikobedingungen die Fahr- und Verkehrskompetenz wesentlich erhöht, so dass am Anfang des selbstständigen Fahrens ein deutlich niedrigeres Unfallrisiko zu erwarten ist als bei einer Vorbereitung ohne längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbau.

- Ergänzung des bestehenden Systems der Fahranfängervorbereitung:

Das Begleitete Fahren steht ausdrücklich in einem Ergänzungsverhältnis, nicht in Konkurrenz zum bestehenden Maßnahmensystem oder einzelnen seiner Komponenten. Mit dem längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbau greift es einen Aspekt auf, der im Rahmen der anderen Systemkomponenten (u. a. Fahrausbildung, Sicherheitstraining, Fortbildungsseminare, Aufbau-seminare, Fahrerlaubnis auf Probe) nicht berücksichtigt werden kann. Insbesondere bleibt die Fahrausbildung vollständig in der Zuständigkeit professioneller Fahrlehrer, da das Begleitete Fahren kein Ausbildungsmodell für Fahrschüler, sondern ein Begleitmodell für Fahranfänger ist.

Zentrale Regelungspunkte des Projektgruppenvorschlags sind:

- Klare Trennung von Fahrausbildung/Fahrerlaubnisprüfung und anschließender Phase des „Begleiteten Fahrens“ (im Gegensatz zu den ausländischen Modellen).
- Die Fahrausbildung ist vollständig zu durchlaufen; der Fahranfänger ist bereits in der Begleitphase verantwortlicher Fahrzeugführer.
- „Begleitetes Fahren“ soll auf freiwilliger Basis angeboten werden.
- Bis zum Erreichen des Alters von 18 Jahren steht für das „Begleitete Fahren“ ein Zeitraum von bis zu einem Jahr zur Verfügung. Dies bedingt eine Absenkung des Mindestalters zum Erwerb der Fahrerlaubnis in Rahmen des „Begleiteten Fahrens“ auf die Vollendung des 17. Lebensjahres sowie die Erteilung der Fahrerlaubnis unter Auflagen.
- Der Begleiter besitzt keine Ausbildungsfunktion. Er ist nur „Ansprechpartner“ und darf nicht aktiv in das Fahrgeschehen eingreifen.

- In einer 90-minütigen Vorbereitungsveranstaltung sollen Begleiter auf ihre Aufgaben vorbereitet werden. Sie müssen besondere Voraussetzungen erfüllen (z. B. Mindestalter 30 Jahre; nicht mehr als 3 Punkte im VZR). Ob für sie eine eigene Promilleregulierung geschaffen werden soll, ist auf politischer Ebene zu entscheiden (vgl. näher hierzu Abschnitt 3.2, Ziff. 35).

2.5 Klärung zivil- und strafrechtlicher Fragen

Die Projektgruppe hat sich mit allen zivil- und strafrechtlichen Rechtsfragen befasst, die beim 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag thematisiert wurden.

Dabei handelt es sich um folgende zivilrechtliche Fragen:

- Deliktfähigkeit des minderjährigen Fahranfängers,
- Einschränkung des Minderjährigenschutzes,
- Zivilrechtliche Haftung der Begleitpersonen und der aufsichtspflichtigen Personen (aktives Eingreifen des Beifahrers, Mithaftung des Beifahrers im Falle des Unterlassens einer Einwirkung auf den Fahrer, Stellung des Begleiters als Aufsichtspflichtiger, Haftung des Begleiters aus § 823 BGB, Haftung des Begleiters im Rahmen des Gesamtschuldnerausgleichs),
- Fragen des Versicherungsvertragsrechts,
- Minderjährige als Halter,
- Zeugnisverweigerungsrechte.

In strafrechtlicher Hinsicht wurden folgende Fragen angesprochen:

- Anwendung von Jugendgerichtsgesetz und Ordnungswidrigkeitengesetz,
- Garantenstellung des Beifahrers,
- Zeugnis- und Auskunftverweigerungsrechte.

Darüber hinaus wurden folgende besonderen Fragestellungen behandelt:

- Führerschein-Vorzeigepflicht für die Begleitperson,
- Promille-Grenze für die Begleitperson.

Im Ergebnis wirft das Modell keine zivilrechtlichen Fragen auf, die nach dem geltenden Haftungsrecht nicht ohne weiteres gelöst werden könnten.

Durch das Modell

- werden Geschädigte nicht schlechter gestellt und
- wird der Minderjährigenschutz nicht eingeschränkt.

Damit ergibt sich auch keine rechtlich problematische Kollision zwischen den Interessen minderjähriger Pkw-Fahrer und denjenigen geschädigter Personen.

Die Begleitperson haftet so wie auch sonst jeder Beifahrer für unfallursächliches Handeln (z. B. Eingriff ins Lenkrad). U. U. kann jedoch auch ein Unterlassen die Haftung begründen (Übersehen von Müdigkeit, Trunkenheit o. Ä. vor Beginn der Begleitfahrt). Die Projektgruppe geht von der Möglichkeit einer versicherungsrechtlichen Absicherung dieses Haftungsrisikos aus, die so gestaltet werden sollte, dass die Bereitschaft geeigneter Begleitpersonen erhöht wird, sich Fahranfängern für deren Begleitung zur Verfügung zu stellen.

Im Straf- und Ordnungswidrigkeitenrecht ergeben sich aus dem Modell und aus der Minderjährigkeit des begleiteten Fahrers rechtlich ebenfalls keine Besonderheiten. Ob und unter welchen Voraussetzungen der Begleiter im Verhältnis zu einem Unfallgeschädigten im Einzelfall eine Garantenstellung besitzt, wird ggf. die gerichtliche Praxis zeigen. Ein gewisses strafrechtliches Risiko wird sich auch generalpräventiv zugunsten der Verkehrssicherheit auswirken.

Wegen der Einzelheiten und zu weiteren Fragestellungen wird auf die Dokumentation der in der Projektgruppe behandelten rechtlichen Beiträge (SAPP und WOLFF) in Kapitel 6 verwiesen.

2.6 Einordnung in die bestehende Maßnahmenlandschaft

Die Projektgruppe betrachtet das Begleitete Fahren als eine Ergänzung des Maßnahmenpektrums zur Unfallprävention bei jungen Fahrern. Während in der Fahrausbildung, der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule, der Zweiten Phase der Fahrausbildung und den weiteren Verkehrssicherheitsangeboten für junge Fahrer insbesondere die Einwirkung auf die jugendspezifischen Einstellungen im Vordergrund steht, ergänzt das Begleitete Fahren diese Aktivitäten dadurch, dass jungen Fahranfängern in deutlich höherem Umfang siche-

re Einübungsmöglichkeiten in die motorisierte Verkehrsteilnahme zur Verfügung gestellt werden.

2.7 Erwarteter Sicherheitsertrag

Die vorliegenden Erkenntnisse berechtigen zu der Erwartung, dass das Begleitete Fahren einen messbaren Beitrag zur Verringerung des Unfallrisikos von Fahranfängern leistet. Zu einer Abschätzung können die deutschen Daten zur Entwicklung des Unfallrisikos nach dem Fahrerlaubniserwerb (vgl. SCHADE 2001) sowie Ergebnisse von Wirksamkeitsuntersuchungen aus dem Ausland herangezogen werden.

Bei Fahranfängern in Deutschland führt der fahrpraktische Erfahrungsaufbau nach neun Monaten zu einer Halbierung ihres anfänglichen Risikos (vgl. SCHADE 2001). Entsprechende Fahrleistungen im Rahmen des Begleiteten Fahrens vorausgesetzt, kann erwartet werden, dass Fahranfänger nach der Begleitphase mit einem deutlich abgesenkten Risikoniveau in die Phase des selbstständigen Fahrens eintreten.

In Schweden kam es aufgrund der 1993 erfolgten Absenkung der Altersgrenze für den Fahrausbildungsbeginn auf 16 Jahre bei etwa der Hälfte der Fahranfänger zu einer wesentlich verlängerten Lernzeit vor dem selbstständigen Autofahren. Die Lernzeit beinhaltet sowohl professionelle Fahrstunden mit einem Fahrlehrer als auch 'begleitetes Fahren' mit einem Begleiter. Die Fahranfänger, die von der Möglichkeit der längeren Lernzeit Gebrauch machten, erreichten in dieser Zeit einen fahrpraktischen Übungsumfang von rd. 5.000 km und 120 Stunden. In den ersten zwei Jahren nach dem Start in das selbstständige Fahren wiesen sie ein bis zu 40 Prozent geringeres fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko auf als Fahranfänger mit einer kurzen Vorbereitungszeit ab dem Alter von 17,5 Jahren (vgl. GREGERSEN 1997, 2000, 2002).

Auch die Wirksamkeitsbefunde für die Systeme des gestuften Fahrerlaubniserwerbs in den USA und Kanada, die je nach Ausgestaltung des Modells Verringerungen des Fahranfängerrisikos zwischen 4 und über 60 Prozent ausweisen, lassen das hohe Sicherheitspotenzial von Maßnahmenansätzen mit einem längerfristigen Fahrerfahrungsaufbau unter protektiven Bedingungen erkennen (MEI-LI LIN 2003).

lungen zur Theorieprüfung und praktischen Prüfung festgelegt (vgl. 4 und 5).

Bei voller zeitlicher Ausschöpfung der Begleitphase ab dem 17. Geburtstag kommt es zu einem Ausbildungsbeginn mit ca. 16,5 Jahren und einem Ablegen der Fahrerlaubnisprüfung bis zu einem Monat vor dem 17. Geburtstag.

Zugangsvoraussetzungen zur Begleitphase

(2) Abgeschlossene Fahrausbildung (KI. B oder BE) gemäß Fahrerschülerausbildungsordnung

(3) Bestandene Fahrerlaubnisprüfung

Die Vermittlung einer ausreichenden Fahr- und Verkehrskompetenz soll unverändert die Aufgabe der bestehenden professionellen Fahrausbildung bleiben, und das Erreichen dieser Kompetenz soll in der Fahrerlaubnisprüfung nachgewiesen werden.

Erst nachdem diese Grundlage geschaffen ist, setzt das Begleitete Fahren ein. Seine Aufgabe ist damit bezeichnet, dem Fahranfänger unter niedrigen Risikobedingungen die Entwicklung einer bereits ausgereifteren Fahr- und Verkehrskompetenz zu ermöglichen, bevor er ab dem Alter von 18 Jahren ohne Begleitaufgabe als Autofahrer am Verkehr teilnimmt.

(4) Theorieprüfung frühestens drei Monate vor dem 17. Geburtstag

(5) Praktische Prüfung frühestens einen Monat vor dem 17. Geburtstag

Diese Regelungen in § 16 Abs. 3 Satz 2 und § 17 Abs. 1 Satz 4 FeV zum frühestmöglichen Zeitpunkt von Theorieprüfung und praktischer Prüfung sind entsprechend anzuwenden.

Aus fahrpädagogischen Gründen soll in den Begleitmaterialien empfohlen werden, die Prüfungen zeitnah zum geplanten Fahrbeginn zu absolvieren.

(6) Erwerb der Fahrerlaubnis für die Zeit bis zum Erreichen des Alters von 18 Jahren in Form einer Prüfungsbescheinigung, die nur für Deutschland Gültigkeit hat

Der Besitz der Fahrerlaubnis wird mit einer Prüfbescheinigung dokumentiert. Im Kartenführerschein kann aufgrund der EU-weit genormten Schlüsselung die Sonderbedingung der Begleitaufgabe nicht auf eine Art und Weise ausgewiesen werden, dass sie auch im Ausland zwingend gelten würde. Das hätte zur Folge, dass im Ausland ohne Begleitaufgabe gefahren werden könnte.

Mit der Aushändigung des Kartenführerscheins erst zum 18. Geburtstag und der Ausstellung einer bis zu diesem Zeitpunkt nur für Deutschland gültigen Prüfbescheinigung kann diesem Problem begegnet werden.

Die Möglichkeit, auf der Grundlage der Prüfbescheinigung im Ausland bestimmungsgemäß, d. h. begleitet, zu fahren, ist grundsätzlich möglich, jedoch von einer gesonderten Entscheidung der jeweiligen Länder abhängig.

(7) Teilnahme an einer Vorbereitung und Vorlage der Teilnahmebescheinigung

In einer gesonderten Vorbereitungsveranstaltung sollen sowohl Fahranfänger als auch Begleiter über Zielsetzung, Durchführungsmodalitäten und haftungsrechtliche Fragen im Zusammenhang des Begleiteten Fahrens informiert werden.

Die Vorlage der Bescheinigung vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung entspricht der geltenden Regelung zur Vorlage der Ausbildungsbescheinigung.

(8) Art der Vorbereitung: Inhaltlich gleiche Veranstaltung wie für Begleiter

Die Vermittlung der Ziele und Inhalte hat den Charakter einer Informationsveranstaltung.

Das zentrale Vermittlungsziel besteht darin, dass es sich bei der Begleitung lediglich um die Mitfahrt eines fahrerfahrenen und verkehrszuverlässigen Fahrers handelt, ohne dass vom Begleiter eine Ausbildungsfunktion ausgeübt oder Eingriffe in das Handeln des Fahrers vorgenommen würden.

Die Interaktion zwischen Fahranfänger und Begleiter und die Gestaltung der Beziehung zwischen ihnen stellen den Hauptgegenstand dar. Es ist deshalb sinnvoll, Begleiter und Fahranfänger mit derselben Veranstaltung anzusprechen.

Die gemeinsame Teilnahme von Fahranfänger und vorgesehenerm persönlichen Begleiter ist wünschenswert, soll aus Praktikabilitätsgründen jedoch nicht zur Verpflichtung gemacht werden.

(9) Zeitlicher Umfang der Vorbereitung: 90 min

Eine Dauer von 90 min erscheint vom Umfang her ausreichend, um eine ausführliche Information zu gewährleisten. Es ist davon auszugehen, dass die Informationsvermittlung durch weitere Kanäle, insbesondere Print-, Bild- und Tonmedien, wirkungsvoll unterstützt wird, so dass die angestrebten Kommunikationsziele erreicht werden können.

(10) Keine Medizinisch-Psychologische Untersuchung

Eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung eigens für Teilnehmer am Modell „Begleitetes Fahren“ wird nicht für erforderlich gehalten, da das Begleitete Fahren nicht als Ausnahmeregelung, sondern als eigenständige Regelung zum Mindestalter angelegt ist. Es ist auch davon auszugehen, dass die Auflage der Begleitung mögliche Mängel, insbesondere im Hinblick auf die charakterliche Reife, ausgleichen kann.

Darüber hinaus besteht im Rahmen der allgemeinen Regelungen die Möglichkeit, von Kandidaten, bei denen aufgrund konkreter Umstände Eignungszweifel bestehen, die Beibringung von fachärztlichen oder medizinisch-psychologischen Gutachten zu verlangen. Hinzuweisen ist auch auf die Möglichkeit des Fahrerlaubnisprüfers, erhebliche Auffälligkeiten im Rahmen der Prüfung an die Fahrerlaubnisbehörde zu melden.

Status des Fahranfängers in der Begleitphase

(11) Einschränkung der Fahrerlaubnis auf Fahren in Begleitung bis zum Erreichen des Alters von 18 Jahren als Auflage; Fahranfänger ist verantwortlicher Fahrzeugführer

Mit der Begleitaufgabe wird die maßgebliche Voraussetzung für einen Fahrerfahrungsaufbau unter niedrigen Risikobedingungen geschaffen. Der protektive Effekt einer Begleitung von Fahranfängern am Anfang ihrer Fahrkarriere wurde in wissenschaftlichen Untersuchungen nachgewiesen (GREGERSEN et al. 2002, MEI-LI LIN 2003) und auch in den praktischen Alltagserfahrungen beobachtet, z. B. in der L17-Ausbildung in Österreich (vgl. Protokoll des Expertenhearings Kapitel 6). Auch wissenschaftliche Befunde aus Deutschland zum Einfluss von Mitfahrern auf das Fahrerverhalten lassen einen protektiven Effekt erwarten, sofern es sich nicht um gemeinsame Fahrten im Gleichaltrigenkontext handelt (ELLINGHAUS & SCHLAG 2001). Diese Befunde bestärken die Erwartung, dass sich diese Effekte auch dann einstellen, wenn die Fahranfänger – wie im deutschen Modell – bereits den Status des verantwortlichen Fahrzeugführers haben.

Der Vorschlag der Projektgruppe sieht eine Begleitdauer von bis zu einem Jahr vor. In diesem Zeitraum kann nach den Verlaufskurven des Fahranfängerrisikos in Deutschland (SCHADE 2001) und ausländischen Forschungsergebnissen (GREGERSEN 1997, 2000, 2002; SAGBERG 2002, MEI-LI

LIN 2003) mit Risikoreduzierungen in der Größenordnung einer Halbierung des normalen Anfängerrisikos gerechnet werden. Dabei ist eine ausreichend große Fahrleistung vorausgesetzt, die nach den vorliegenden Daten aus Schweden auf etwa 5.000 km zu veranschlagen ist.

Der im deutschen Modell vorgesehene einjährige Zeitraum für einen Erfahrungsaufbau unter niedrigen Risikobedingungen bietet daher erhebliche Möglichkeiten der Risikoreduzierung vor dem Start in die selbstständige Fahrkarriere mit 18 Jahren. Mit dem Erlöschen der Begleitaufgabe zum Zeitpunkt der Aushändigung des Kartenführerscheins ist im Übrigen niemandem die Möglichkeit genommen, auch weiterhin noch so oft wie möglich mit einem erfahrenen Begleiter zu fahren, um auf diese Weise den eigenen Fahrerfahrungsaufbau unter protektiven Bedingungen fortzusetzen.

Die Begleitaufgabe ist rechtlich als eine Auflage gefasst, nicht als eine Beschränkung. In letzterem Falle würde ein Verstoß zu strafrechtlichen Konsequenzen führen (Fahren ohne Fahrerlaubnis). Gleichwohl werden bei einer Fassung als Auflage deutlich spürbare Sanktionen vorgesehen bis hin zum Widerruf der Fahrerlaubnis z. B. bei vorsätzlichem Fahren ohne Begleiter (vgl. unten „Sanktionen bei Verstößen gegen die Begleitaufgabe“).

Trotz der Begleitaufgabe besitzt der 17-jährige Fahranfänger den Status des verantwortlichen Fahrzeugführers, den er sich mit dem Durchlaufen einer vollständigen Fahrausbildung und dem Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung in der gleichen Weise erworben hat wie jeder andere Fahranfänger. Dieser Status wird durch die Anwesenheit eines Mitfahrers nicht eingeschränkt.

Hinsichtlich des Fahrerstatus unterscheidet sich das deutsche Modell des Begleiteten Fahrens von den anderen Modellen des Begleiteten Fahrens in Europa, in denen die Fahrerlaubnis und damit der Status des verantwortlichen Fahrzeugführers erst nach der Begleitphase erworben wird.

(12) Besitz einer Prüfungsbescheinigung zum Nachweis der erworbenen Fahrerlaubnis

(siehe Ziff. 6)

(13) Offene Begleiterregelung: Keine personen-gebundene Zuordnung von Fahranfänger und Begleiter

Im Rahmen der offenen Begleiterregelung können Fahranfänger im Begleiteten Fahren von jedem Be-

sitzer einer gültigen Begleitbescheinigung begleitet werden. Umgekehrt können Begleiter jeden Fahranfänger im Rahmen des Begleiteten Fahrens begleiten.

Mit dieser flexiblen Lösung wird einer Einschränkung der Übungsmöglichkeiten für Fahranfänger entgegengewirkt, etwa wenn der 'normale' Begleiter – Mutter oder Vater – krankheitsbedingt, wegen einer längeren Reise oder aus sonstigen Gründen nicht zur Verfügung steht. Das Offenhalten möglichst umfangreicher Übungsmöglichkeiten unter protektiven Bedingungen ist von hervorgehobener Bedeutung, da damit die Kernfunktionen und die Leistungsfähigkeit des Modells berührt sind.

Mit der offenen Begleiterregelung ist keine Relativierung der Anforderungen an den einzelnen Begleiter verbunden: Es dürfen in jedem Falle nur solche Personen die Begleittätigkeit ausüben, die die geforderten Voraussetzungen erfüllen (vgl. Regelungspunkte 27 bis 33).

Wissenschaftliche Erkenntnisse und Praxiserfahrungen aus Ländern mit Modellen des Begleiteten Fahrens zeigen, dass sich auch bei einer offenen Begleiterregelung der Kreis der Begleiter auf nur wenige Personen konzentriert, meist Mutter oder Vater (vgl. Ergebnisse des Expertenhearings in Kapitel 6).

Eine Einflussnahme der Eltern auf die Frage, wer ihr Kind begleiten darf, ist im Rahmen des Elternrechts (Umgangsbestimmung) möglich. In der Praxis dürfte davon auszugehen sein, dass die Eltern, die auch dem Abschluss des Ausbildungsvertrages mit der Fahrschule zustimmen müssen, mit dem Minderjährigen besprechen, wer als Begleiter in Frage kommt.

(14) Sanktion bei Verstößen gegen die Begleitauflage

Bei den Sanktionsregelungen werden drei Gestaltungsprinzipien angelegt:

- eine Sanktionierung unterhalb der Ebene von Straftatbeständen,
- eine konsequente Sanktionierung,
- eine Differenzierung zwischen vorsätzlichen und fahrlässigen Verstößen.

Die Sanktionshöhe im Falle vorsätzlicher Verstöße reicht an die obere Grenze der Sanktionsmöglichkeiten bei Auflagenverstößen. Diese harte Variante, auch wenn sie unterhalb der Straftatbestands-

ebene angesiedelt ist, trägt dem Sicherheitsaspekt während des Begleiteten Fahrens Rechnung: Es soll darauf hingewirkt werden, dass die Schutzvorkehrungen für einen möglichst gefahrlosen Aufbau von Fahrerfahrungen – d. h. vor allem die Begleitauflage – konsequent beachtet werden.

Ausdruck der konsequenten Ausrichtung der Sanktionsregelungen ist zudem, dass auch fahrlässige Verstöße spürbar bewehrt werden.

(15) Beginn der Probezeit mit Erwerb der Fahrerlaubnis

Die Festlegung des Beginns der Probezeit auf den Zeitpunkt des Erwerbs der Verantwortung für das Führen eines Fahrzeugs ist gerechtfertigt, da ab diesem Zeitpunkt faktisch eine Bewährungssituation besteht.

Im Rahmen dieser Bewährungssituation müssen die Bedingungen des Begleiteten Fahrens zusätzlich beachtet werden, was einer Verschärfung der Bewährungssituation im Vergleich zum Fahranfänger außerhalb des Begleiteten Fahrens gleichkommt. Auf der anderen Seite ist davon auszugehen, dass durch die Anwesenheit des Begleiters regelkonformes Verhalten gestützt und auf diese Weise das Bestehen der Probezeit wiederum erleichtert wird. Eine Bewährungssituation besteht jedoch von Anfang an und rechtfertigt einen Beginn der Probezeit mit dem Beginn des Begleiteten Fahrens.

(16) Dauer der Probezeit gemäß geltendem Recht

Die Dauer der Probezeit für die Fahranfänger innerhalb des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ soll in gleicher Weise wie für andere Fahranfänger nach den bestehenden rechtlichen Regelungen bestimmt werden.

Von einer Beaufschlagung, etwa um die Dauer der Begleitphase, soll abgesehen werden. In seinen Auswirkungen könnte dies kontraproduktive Effekte haben, da damit ein Anreiz zu einer kurzen Nutzung der Begleitphase geschaffen würde. Die Höhe des im Begleiteten Fahren erzielbaren Sicherheitsgewinns wird aber maßgeblich durch den Umfang der fahrpraktischen Einübung unter niedrigen Risikobedingungen bestimmt.

Die verhaltenswirksamen Elemente von Probezeit und Begleitauflage sind kongruent: Die abgesenkte Sanktionsschwelle in der Probezeit bewirkt

ebenso ein vorsichtigeres und regelorientierteres Verhalten (mit der Folge einer Verringerung des Unfallrisikos, vgl. MEEWES & WEISSBRODT 1992) wie die sozialen Kontrollwirkungen, die von der Anwesenheit eines Begleiters ausgehen.

Die Begleitung verstärkt somit die Wirkabsicht der Fahrerlaubnis auf Probe. Ein Gegenrechnen im Sinne „längere Begleitzeit“ – „längere Probezeit“ wäre daher verfehlt.

(17) Keine besondere Promillegrenze während der Begleitphase

Anhaltspunkte, dass Fahranfänger innerhalb des Begleiteten Fahrens alkoholbedingten Gefährdungen in einem höherem Maße ausgesetzt sein könnten als Fahranfänger außerhalb des Begleiteten Fahrens, sind nicht erkennbar.

Aufgrund der unmittelbaren sozialen Kontrolle durch den Begleiter ist davon auszugehen, dass Trink-Fahr-Konflikte eher zugunsten eines Verzichts auf das Trinken gelöst werden als bei Fahranfängern außerhalb des Begleiteten Fahrens, die sich z. B. im Rahmen ihrer Freizeitmobilität u. a. auch in alkoholpermissiven Peer-Group-Kontexten bewegen.

Insofern erscheint es nicht angezeigt, für Fahranfänger im Rahmen des Begleiteten Fahrens eine strengere, von den generellen Festlegungen abweichende Promillegrenze vorzusehen.

Davon unberührt ist die Frage, ob ggf. für Fahranfänger im Allgemeinen eine Absenkung der Promillegrenze erwogen werden sollte. Diese Fragestellung geht jedoch über die Konzeptüberlegungen zum Präventionsansatz des Begleiteten Fahrens hinaus und wurde daher im Rahmen der Projektgruppe nicht behandelt.

Durchführungsmodalitäten der Begleitphase

(18) Dauer der in Anspruch genommenen Begleitphase und Fahrleistung nur als Empfehlung

Die in der Begleitphase erbrachte Fahrleistung stellt die entscheidende Bestimmungsgröße für den Reifegrad der Fahr- und Verkehrskompetenz am Ende der Begleitphase dar. Von Bedeutung sind dabei v. a. der zeitliche Umfang, die erbrachte km-Leistung sowie das Spektrum der Fahrsituationen, in denen wiederholt Fahrerfahrungen gesammelt werden.

Trotz der Bedeutung des Fahrpraxisumfangs in der Begleitphase wird davon abgesehen, feste Vorga-

ben zu formulieren. Bei festen Vorgaben wären erhebliche Probleme beim Nachweis und der Kontrolle der jeweils erbrachten Fahrleistung zu erwarten.

Zielführender erscheint es, auf das Eigeninteresse der Betroffenen und ihren verständigen Umgang mit dem Begleiteten Fahren zu setzen.

Eine bedeutende Rolle kommt dabei der Sicherheitskommunikation zu. Ihre Aufgabe besteht darin, den Fahranfängern und den Begleitern die Funktionsprinzipien des Begleiteten Fahrens verständlich zu machen und ihnen Hilfestellungen für ihre Fahr- und Übungspraxis an die Hand zu geben.

In die Gestaltung einer wirksamen Sicherheitskommunikation können unterschiedliche Kompetenzen einfließen, angefangen von der fahrpädagogischen Beratung darüber, was sich junge Fahranfänger zutrauen sollten und was (noch) nicht, über die psychologische Unterstützung bei der Gestaltung eines förderlichen 'Arbeitsklimas' zwischen Fahrer und Begleiter bis hin zur Kommunikationsexpertise für eine positive Imageentwicklung des Begleiteten Fahrens als wesentliche Voraussetzung für eine Ausschöpfung der Möglichkeiten dieses Ansatzes zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit.

Von großer Bedeutung wird schließlich die wissenschaftliche Untersuchung der Praxis des Begleiteten Fahrens sein. Diesbezüglich wäre, so wie es in anderen Ländern bereits umfassend geschehen ist, im Rahmen einer Prozessevaluation detailliert zu untersuchen, in welchen konkreten Formen das Begleitete Fahren ausgeübt wird.

Aus den Ergebnissen der Begleitforschung zur Dauer der in Anspruch genommenen Begleitphase, den erbrachten Fahrleistungen, dem Spektrum der geübten Fahrsituationen, den Nutzerprofilen und weiteren wichtigen Merkmalen zur Praxis des Begleiteten Fahrens können Schlussfolgerungen für die Beratung der Zielgruppe und für die Optimierung des Modellansatzes gezogen werden.

(19) Inhalt der Empfehlung: 5.000 km, 10 bis 12 Monate

Auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse zum fahrpraxisbedingten Rückgang des Unfallrisikos bei Fahranfängern in Deutschland (SCHADE 2001) und Evaluationsergebnissen aus dem Vergleich von Fahranfängern mit umfangreicher und mit 'normaler' fahrpraktischer Vorbereitung in

skandinavischen Ländern (GREGERSEN 1997, SAGBERG 2001) werden eine Dauer der Begleitphase von 10 bis 12 Monaten sowie ein Fahrleistungsumfang von 5.000 km empfohlen.

Nach der professionellen Fahrausbildung in einer Fahrschule verfügt ein Fahranfänger in Deutschland durchschnittlich über 500 bis 1.000 km fahrpraktische Erfahrungen. Mit Begleitetem Fahren im empfohlenen Umfang würde dieser Erfahrungsbestand um ein Mehrfaches erweitert, bevor es zu einer selbstständigen Verkehrsteilnahme als Autofahrer kommt.

(20) Pädagogische Empfehlungen und Informationen zu weiteren wichtigen Aspekten des Begleiteten Fahrens

Neben den Empfehlungen zur Dauer der Begleitphase und zum Fahrleistungsumfang sind weitergehende Empfehlungen zur Durchführung des Begleiteten Fahrens in der Praxis erforderlich. Sie betreffen einen breiten Fragenkreis, angefangen von der sinnvollen Wahl von Fahrstrecken bis zur Gestaltung der Interaktion zwischen Fahrer und Begleiter. Hier sind Fahrpädagogen und Verkehrspsychologen gefragt. In besonderem Maße ist auch die künftige Evaluationsforschung gefragt, welche die Umsetzungspraxis und die Wirkungen im Einzelnen untersucht. Die Erkenntnisse der Evaluationsforschung sind dabei für die Zielgruppenberatung und die Weiterentwicklung des Modellansatzes heranzuziehen.

(21) Vorgaben für das Begleiterverhalten als Empfehlung

Für die Ausübung der Begleittätigkeit sollten dem Begleiter praktische Verhaltensempfehlungen an die Hand gegeben werden, die aus seiner Aufgabenstellung, wie sie im Rahmen des vorliegenden Projektgruppenvorschlags definiert ist (vgl. 39), abgeleitet sind. Eine orientierende Einwirkung auf das Begleiterverhalten in Form von Empfehlungen, Informationen und freiwilligem Erfahrungsaustausch hält die Projektgruppe für angemessen, da diese Einwirkungsformen dem privaten und freiwilligen Charakter der Begleittätigkeit entsprechen. Eine darüber hinausgehende Anleitung oder besondere Kontrolle wird angesichts der nicht professionell ausgerichteten Begleittätigkeit nicht für zielführend gehalten.

(22) Freiwilliges Führen eines Begleitheftes

Zur Unterstützung des Lernens in der Phase des Begleiteten Fahrens wird das Führen eines Begleit-

heftes empfohlen. Ein Begleitheft kann fahrpädagogisch fundierte Orientierungen für die Gestaltung des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus geben und ermöglicht dem Lernenden, seinen Erfahrungsfortschritt zu dokumentieren. Von einer Verpflichtung zum Führen eines Begleitheftes soll aus Praktikabilitätsgründen abgesehen werden.

(23) Freiwillige fahrpädagogische Betreuung – Offenheit für begleitende Angebote

Die Frage nach einer optimalen Durchführung des Begleiteten Fahrens in der Praxis schließt auch den Aspekt ein, welche zusätzlichen Möglichkeiten zu einer sinnvollen Unterstützung der Übungspraxis genutzt werden können.

An Anlässen und zeitlichen Möglichkeiten zur Nutzung geeigneter Angebote dürfte es nicht fehlen – immerhin befassen sich Fahranfänger und Begleiter, zumeist wohl die Eltern, über einen längeren Zeitraum hinweg mit Fragen des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz. Anders als in Österreich und in Frankreich ist im deutschen Modell des Begleiteten Fahrens keine obligatorische Begleitung dieser Phase durch fahrpädagogische Angebote vorgesehen. Gleichwohl besteht aber der Raum für entsprechende Aktivitäten.

Im schulischen Bereich zeichnen sich zusätzliche Angebote für diesen Bereich bereits ab (Führerschein AG's in Niedersachsen). Geeignete Angebote sind aber auch im Fahrschulbereich und im Bereich der Anbieter von Fahrsicherheitstrainings denkbar. Als strukturierende Hilfen zur Unterstützung von Lernprozessen können sie wertvolle Beiträge zum Erwerb ausgereifter Fahr- und Verkehrskompetenz leisten (vgl. LEUTNER & BRÜNKEN 2002).

(24) Maßnahmen zur flankierenden Sicherheitskommunikation (u. a. durch DVR, DVW)

In Teilen der Öffentlichkeit ist unter dem Stichwort „Führerschein ab 17“ leider ein Bild des Begleiteten Fahrens entstanden, das der Intention dieses Ansatzes nicht gerecht wird.

Der Ansatz zielt auf eine Verlängerung der Vorbereitungszeit auf das selbstständige Autofahren und den Aufbau umfassender fahrpraktischer Vorerfahrungen unter niedrigen Risikobedingungen. In der Medienöffentlichkeit wurde häufig jedoch nur die Absenkung des Einstiegsalters für den Fahrerlaubniswerb zur Kenntnis genommen und die Absicht

unterstellt, Fahranfängern einen früheren Zugang zur motorisierten Verkehrsteilnahme mit dem Pkw verschaffen zu wollen. Übersehen wurde dabei, dass auch beim Begleiteten Fahren die selbstständige Verkehrsteilnahme erst mit 18 Jahren beginnen soll.

Aufgrund dieser Informations-Schiefelage und weil das Begleitete Fahren ein neuartiger Präventionsansatz in Deutschland ist, stellt die adäquate Vermittlung der Ziele dieses neuen Maßnahmenansatzes besondere Anforderungen an die Sicherheitskommunikation.

Neben der Vermittlung der tatsächlichen Ziele wird es auch darum gehen, die praktische Umsetzung dieser für Deutschland noch ungewohnten Art der Fahranfängervorbereitung anzusprechen und mit Informationen und Tipps zu begleiten (vgl. 18). Auf diese Weise kann die Sicherheitskommunikation einen eigenständigen Beitrag dazu leisten, die positiven Möglichkeiten des Begleiteten Fahrens auszuschöpfen.

(25) Keine Kennzeichnung des Fahrzeugs

Eine Kennzeichnung der Fahrzeuge beim Begleiteten Fahren erscheint unter Sicherheitsgesichtspunkten zunächst überlegenswert. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrer im deutschen Modell des Begleiteten Fahren bereits eine vollwertige Fahrausbildung absolviert und die gleiche Prüfung bestanden haben wie andere Fahranfänger. Insofern besteht vom Kompetenzniveau her keine Veranlassung zu einer Sonderbehandlung. Aufgrund der Begleitung und der durch ihre Anwesenheit bewirkten Vermeidung von Risikosituationen darf sogar angenommen werden, dass begleitete 17-jährige Fahranfänger berechenbarer und regelorientierter fahren als nicht begleitete etwas ältere Fahranfänger. All dies spricht nach mehrheitlicher Auffassung in der Projektgruppe dafür, auf eine Kennzeichnung zu verzichten.

Aus der Praxis der Fahrausbildung ist bekannt, dass bei gekennzeichneten Fahrzeugen eher nachteilige Effekte zu erwarten sind. So fühlen sich nicht selten andere Verkehrsteilnehmer zu Belehrungsgesten oder gar riskanten Überholmanövern verleitet, wenn sie auf ein gekennzeichnetes Fahrschulfahrzeug stoßen, das ihnen möglicherweise etwas zu langsam fährt.

Schließlich ist darauf zu verweisen, dass die Kennzeichnungspflicht der Fahrzeuge in der Österreichi-

schen L17-Ausbildung bei der letzten Gesetzesnovellierung abgeschafft wurde, weil sie sich nicht bewährt hatte.

(26) Keine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen

Gegenüber der unter Sicherheitsgesichtspunkten erhobenen Forderung nach Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit für Fahranfänger im Rahmen des Begleiteten Fahrens ist auf die identische Vorqualifikation der Fahranfänger innerhalb und außerhalb des Begleiteten Fahrens hinzuweisen. Bei der Wahl der Fahrgeschwindigkeit ist davon auszugehen, dass die sozialen Kontrollwirkungen der Begleitung sich in der Regel zugunsten einer sicherheitsorientierten und vernünftigen Geschwindigkeitswahl auswirken dürften.

Die Festlegung von Geschwindigkeitshöchstgrenzen hätte zur Folge, dass der Umgang mit höheren Geschwindigkeiten aus dem geschützten Lernfeld des Begleiteten Fahrens herausgenommen und in die spätere Phase des selbstständigen Fahrens verschoben würde. Dadurch würden Lernchancen im protektiven Rahmen des Begleiteten Fahrens vertan und ggf. Gefährdungen durch einen ungeschützten Kompetenzerwerb beim späteren selbstständigen Lernen herbeigeführt.

Eine solche Regelung erscheint daher der Mehrheit der Projektgruppenmitglieder nicht nur überflüssig, sondern in bestimmten Aspekten sogar kontraproduktiv.

Sinnvoller erscheint, den bei Fahranfängern zu erwartenden Prozess des zunehmend routinierteren und in Teilen auch zügigeren Fahrens in der Sicherheitskommunikation und in der fahrpädagogischen Betreuung im Rahmen von freiwilligen Weiterbildungsangeboten zu begleiten.

Zugangsvoraussetzungen zur Begleitertätigkeit

(27) Mindestalter 30 Jahre

Die Festlegung des Mindestalters für Begleiter auf 30 Jahre weicht von den Regelungen in anderen europäischen Ländern ab, in denen diese Grenze bei 25 Jahren liegt. Obwohl aus der Modellpraxis dieser Länder keine negativen Erfahrungen bekannt sind, wird für Deutschland eine Altersgrenze von 30 Jahren vorgeschlagen. Damit sollen mögliche negative Peer-Group-Einflüsse sicher ausgeschlossen werden.

Eine Absenkung des Mindestalters auf 25 Jahre sollte ggf. geprüft werden, wenn sich in der Evaluation herausstellen sollte, dass sich ein Mindestalter von 30 Jahren als eine Zugangsbarriere für das Begleitete Fahren auswirkt.

(28) Seit mindestens 5 Jahren ununterbrochen im Besitz der Klasse B bzw. Klasse 3

Der fünfjährige ununterbrochene Besitz einer Fahrerlaubnis soll als Indikator für eine ausgereifte Fahrerfahrung und für Verkehrszuverlässigkeit dienen. Der faktische Umfang der Fahrerfahrung wird mit diesem Indikator nicht angezeigt. Da praktikable Verfahren zum Nachweis des tatsächlichen Fahrerfahrungsumfangs jedoch nicht zur Verfügung stehen, wird die Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes als ausreichend betrachtet.

Sollte in Einzelfällen trotz längeren Fahrerlaubnisbesitzes nur eine geringere Fahrerfahrung vorliegen, greifen dennoch die weiteren Begleitervoraussetzungen wie z. B. die Altersregelung, um eine ausreichende Grundlage für eine protektive Wirkung sicherzustellen.

(29) Erwerb der Begleitbefugnis durch Teilnahme an einer Vorbereitungsveranstaltung

Zu Funktion und Charakter der Vorbereitung wird auf die Ausführungen unter (7) „Teilnahme des Fahranfängers an einer Vorbereitung“ verwiesen.

Was den Begleiter betrifft, richtet sie sich an fahrfähre, verkehrszuverlässige Fahrerlaubnisinhaber. Ihnen ist ein verständiges Verhalten im Verkehr zu unterstellen, welches in Verbindung mit den speziellen, in der Vorbereitung vermittelten Informationen als ausreichende Grundlage für die Ausübung der Begleittätigkeit betrachtet wird.

Die Begleitbefugnis dient als Legitimationsausweis gegenüber dem Begleiteten und Dritten.

(30) Zeitlicher Umfang 90 min; Durchführbarkeit im Rahmen einer (Abend-)Veranstaltung

Ein zeitlicher Umfang der Vorbereitung von 90 Minuten ist ausreichend, um die notwendigen Informationen (vgl. Ziff. 7) zu vermitteln.

Die Begrenzung auf 90 Minuten und die Durchführbarkeit im Rahmen einer (Abend-)Veranstaltung

trägt auch dem Gesichtspunkt Rechnung, dass in der maßgeblichen Begleiterzielgruppe (Eltern von 17-Jährigen) in der Regel eine hohe berufliche Auslastung und in Folge dessen ein eher knappes Zeitbudget anzutreffen ist. Die Teilnahmemöglichkeit muss daher auch in zeitlicher Hinsicht praktikabel sein.

(31) Vorlage eines VZR-Auszugs (max. 3 Monate alt) bei Erwerb der Begleitbefugnis zum Nachweis eines Eintragszustandes von max. 3 Punkten

Ersatzweise kann eine Bescheinigung der Fahrerlaubnisbehörde vorgelegt werden, dass keine Eintragungen über 3 Punkte vorliegen.

Eine wesentliche Anforderung an die Begleitperson im Rahmen des Begleiteten Fahrens ist neben einer ausgereiften Fahrerfahrung und einem angemessenen Altersabstand zum jugendlichen Fahranfänger in der Bereitschaft zum regelgerechten Fahren zu sehen. Aufgrund dieser Anforderung sollen Personen, die mehrfach verkehrsauffällig geworden sind, von der Begleittätigkeit ausgeschlossen werden.

Der ursprüngliche Projektgruppenvorschlag einer Obergrenze von 7 VZR-Punkten orientierte sich an den gesetzlich vorgesehenen Interventionsstufen bei Punktetättern, die bei 8 VZR-Punkten eine erste Interventionsschwelle vorsehen (Möglichkeit des Abbaus von 4 Punkten durch den Besuch eines Aufbau-seminars) und damit eine Grenze zwischen einem niedrigeren und höheren Punktestand konstituieren. Auch auf dem 41. Verkehrsgerichtstag in Goslar wurde die mit dieser Grenze verbundene Punktbelastung als zu hoch empfunden und demzufolge ein Überprüfungsbedarf festgestellt. Die Projektgruppe schließt sich den Bedenken des Verkehrsgerichtstags an. Sie sieht in den 7 Punkten einen Hinweis auf Mängel in der Verkehrszuverlässigkeit.

Bei der Überprüfung durch die Projektgruppe wurden KBA-Daten zur Verteilung der Fahrerlaubnisbesitzer nach ihrem Eintragszustand im Verkehrszentralregister herangezogen (Personen im VZR-Bestand am 31.12.1999 nach Geschlecht und Alter sowie Punktestand, Kraftfahrt-Bundesamt, Februar 2003). Bei Festlegung einer Obergrenze von 3 VZR-Punkten würden nach diesen Daten etwa 1,1 Mio. Fahrerlaubnisbesitzer für eine Begleittätigkeit nicht in Frage kommen.

Die Masse der Fahrerlaubnisbesitzer bleibt danach unter 4 Punkten, so dass die Nutzungseinschränkung des Begleiteten Fahrens nach Einschätzung der Projektgruppe in einem vertretbaren Rahmen bleibt und durch den Vorteil der Beschränkung auf Begleiter mit einer höheren Verkehrszuverlässigkeit aufgewogen wird.

Bei dieser Abwägung wurde auch berücksichtigt, dass die Nutzungseinschränkung durch die offene Begleiterregelung gemildert wird, indem sie dem Fahranfänger das Ausweichen auf einen anderen Begleiter ermöglicht, falls eine für ihn ansonsten in Frage kommende Begleitperson wegen der restriktiveren Punktegrenze nicht tätig werden kann.

(32) Altersobergrenze

Auf den Vorschlag einer Altersobergrenze wird verzichtet. Aus den Erfahrungen in den anderen europäischen Ländern haben sich keine Hinweise auf Probleme mit älteren Begleitern ergeben.

(33) Empfehlung der gemeinsamen Teilnahme von Fahranfänger und Begleiter an der Vorbereitung

Aus einer gemeinsamen Teilnahme von Fahranfänger und vorgesehenem persönlichen Begleiter sind Vorteile für die Abstimmung untereinander vor dem Eintreten in die gemeinsame Fahr- und Begleitpraxis zu erwarten. Sie wird daher empfohlen. Aus Praktikabilitätsgründen soll sie jedoch nicht verpflichtend vorgeschrieben werden (Vgl. auch 8).

Begleiterstatus

(34) Mitführen der Teilnahmebescheinigung an der Vorbereitung

Der Begleiterstatus ist durch die Teilnahmebescheinigung an der Vorbereitung dokumentiert. Der Fahrer ist im Rahmen seiner Verantwortlichkeit für die Erfüllung der Voraussetzungen des Begleiteten Fahrens auch dafür verantwortlich, dass eine gültige Begleiterbescheinigung mitgeführt wird.

(35) Keine alkoholbedingte Beeinträchtigung des Begleiters

Durch eine alkoholbedingte Beeinträchtigung der Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit des Begleiters kann die positive Wirkungen seiner Anwesenheit während der Fahrt Schaden nehmen. So ist etwa davon auszugehen, dass sich Fahrer in ihrem

Verhalten auf einen alkoholisierten Mitfahrer weniger stark einstellen als auf einen Mitfahrer, der in seiner Aufnahmefähigkeit nicht eingeschränkt ist. Vor diesem Hintergrund ist zu fordern, dass der Begleiter keiner relevanten alkoholbedingten Beeinträchtigung unterliegt.

Idealerweise könnte diese Forderung durch Rechtsregelungen analog den bestehenden Regelungen für Kraftfahrer durchgesetzt werden. Damit wäre allerdings ein zeitaufwändiger, Gesetzesänderungen einschließender Rechtssetzungsprozess verbunden. Würde dieser Rechtssetzungsprozess zur Voraussetzung einer Einführung des Begleiteten Fahrens gemacht, hätte dies eine beträchtliche Verzögerung der Maßnahmeneinführung zur Folge.

Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, die Nicht-Beeinträchtigung des Begleiters durch Alkohol über eine Auflage für den Fahrer sicherzustellen und Verstöße gegen diese Auflage mit dem Widerruf der Fahrerlaubnis zu sanktionieren.

Aufgrund dieser deutlichen Sanktionsbewehrung kann erwartet werden, dass das Interesse der Fahrer an einer Vermeidung von Fahrten mit einem alkoholisch beeinträchtigten Begleiter nachhaltig gestärkt wird. Probleme bei diesem Lösungsansatz bestehen in gewissem Umfang bei der Identifikation und dem Nachweis der alkoholbedingten Beeinträchtigung des Begleiters. Probleme können sich auch im Verhältnis von Kindern und begleitendem Elternteil ergeben, wenn von Seiten des Fahranfängers eine alkoholbedingte Beeinträchtigung des elterlichen Begleiters festgestellt und daraus Konsequenzen gezogen werden sollen.

Bei den Überlegungen in der Projektgruppe zu einem praxisgerechten Lösungsweg wurde auch berücksichtigt, dass Trink-Begleit-Konflikte im Rahmen des Begleiteten Fahrens vermutlich nur am Rande und in Einzelfällen auftreten.

Unter Abwägung der Vor- und Nachteile beider Lösungsansätze schlägt die Projektgruppe mehrheitlich vor, zunächst den Regelungsweg einer Auflage für den Fahrer zu beschreiten. Dies impliziert einen einfacheren Rechtssetzungsaufwand, ermöglicht eine zügigere Einführung des Begleiteten Fahrens und hält die Möglichkeit einer gesetzlichen Regelung offen. Die Bewährung dieses Regelungswegs soll in der Evaluation detailliert geklärt werden. Damit sollen zugleich die Erkenntnisvoraussetzungen für die eventuelle Gestaltung eines rechtlichen Regelungsweges geschaffen werden.

(36) Beifahrer, kein Verkehrsteilnehmer im Sinne der StVO

Der Begleiter ist grundsätzlich Beifahrer und damit kein Verkehrsteilnehmer im Sinne der StVO, es sei denn, er greift aktiv in das Verkehrsgeschehen ein. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass direkte Eingriffe des Begleiters in Fahrentscheidungen und Fahrmanöver nicht zulässig sind (vgl. Ziff. 39).

(37) Keine Begrenzung der Begleitbefugnis auf bestimmte Personen

Die Begleitbefugnis berechtigt zur Begleitung eines jeden Fahranfängers im Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ (vgl. auch Ziff. 13).

(38) Keine zeitliche Befristung der Begleitbefugnis

Eine Befristung der Begleitbefugnis wird nicht für erforderlich gehalten, da davon auszugehen ist, dass sie in der Regel von Eltern erworben wird, um die eigenen Kinder zu begleiten. Ein Schwinden der Begleitbefähigung innerhalb des Zeitraums, bis z. B. ein nachfolgendes Geschwisterkind begleitet werden soll, ist nicht wahrscheinlich. Für die Begleitung des zweiten Kindes dürfte aufgrund der Vorerfahrung eher mit verbesserten Voraussetzungen auf der Seite des Begleiters gerechnet werden.

Die Verkehrsbewährung wird von der Projektgruppe als eine zentrale Begleitervoraussetzung betrachtet. Angesichts der Tatsache, dass die Begleiterauswahl im Rahmen des Begleiteten Fahrens eine Positiv-Auslese darstellt, geht die Projektgruppe von einem unveränderten Fortbestehen der Verkehrszuverlässigkeit nach der Erwerb der Begleitbefugnis aus. Die Vorlage eines aktualisierten VZR-Auszugs nach bestimmten Fristen wird daher nicht für erforderlich gehalten. Gleichwohl soll die Legalbewährung von Begleitern in der Evaluation des Begleiteten Fahrens jedoch nachverfolgt werden, um die getroffenen Annahmen überprüfen und die Regelung ggf. an eine geänderte Erkenntnislage anpassen zu können.

(39) Aufgaben des Begleiters

Die Aufgaben des Begleiters beinhalten keine Aspekte, die geeignet sind, die Verantwortlichkeit des Fahrers zu schmälern. Sie beinhalten keine Elemente des Eingriffs in die Fahrtätigkeit.

Insbesondere gehört die Instruktion oder Ausbildung des Fahranfängers nicht zu den Aufgaben des Begleiters.

Die wesentliche Aufgabe des Begleiters liegt in seiner Anwesenheit und in seiner Ansprechbarkeit für den Fahrer. Dadurch ist gewährleistet, dass der Fahrer die Person des Begleiters bei seinen Fahrentscheidungen mit einbezieht.

Die Ausübung der Begleitung erfolgt sinnvollerweise als Mitfahrt auf dem vorderen Beifahrersitz. Eine rechtliche Verpflichtung zur Benutzung des vorderen Beifahrersitzes bei der Mitfahrt ist nicht vorgesehen.

Um den Beteiligten die ausschließliche Begrenzung auf die Aufgabe der Begleitung deutlich zu machen, ist besonders zu betonen, dass manuelle Eingriffe in die Fahrtätigkeit aufgrund des Gefährdungspotenzials nicht zulässig sind.

Der Begleiter soll das Fahrverhalten des Fahranfängers und das Verkehrsgeschehen beobachten, um ihm ggf. nach der Fahrt für Rückmeldungen und Fragen zur Verfügung stehen zu können.

Der Begleiter soll bei Belastungen des Fahrers durch die Fahraufgabe auf Möglichkeiten der Entlastung achten und den Fahrer darin unterstützen, sich Entlastung zu verschaffen (Pause einlegen, langsamer fahren, Toleranz zeigen).

Organisation der Vorbereitung

40 Zulassung verschiedener Personen und Einrichtungen zur Durchführung der Vorbereitung durch die landesrechtlich dazu bestimmte Stelle

Für die angemessene Vermittlung der Informationen zum Begleiteten Fahren innerhalb der Vorbereitungsveranstaltungen, insbesondere zu den sozialen und psychologischen Aspekten des Verhaltens von Fahranfänger und Begleiter und zur Interaktion zwischen ihnen, ist nach Einschätzung der Projektgruppe geeignetes Personal in ausreichendem Umfang verfügbar (Fahrlehrer, Moderatoren, Lehrer, Erwachsenenbildner).

Ebenso zeichnet sich ab, dass interessierte Personen und Einrichtungen bereitstehen, die sich der Aufgabe der Entwicklung und Durchführung von Vorbereitungsveranstaltungen annehmen werden.

Anbieter von Vorbereitungsveranstaltungen sollten tätig werden können, nachdem ihr Seminarkonzept

von einer landesrechtlich dazu bestimmten Stelle gebilligt worden ist. Für eine Zulassung ist insbesondere nachzuweisen, dass die Vorbereitung durch angemessen qualifiziertes Personal erfolgt.

4 Wissenschaftliche Grundlagen und ausländische Erfahrungen

Der Projektgruppenvorschlag stützt sich auf wissenschaftliche und praktische Erkenntnisgrundlagen: die BAST-Auswertung zu internationalen Erfahrungen mit neuen Maßnahmenansätzen zur Verringerung des Unfallrisikos von Fahranfängern im Vorfeld der Projektgruppenarbeit (WILLMES-LENZ 2002), die Aufarbeitung kognitionspsychologischer Aspekte des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz in einem Beitrag von LEUTNER & BRÜNKEN (2002) zur Wolfsburger Junge Fahrerkonferenz und die Ergebnisse eines internationalen Expertenhearings, das im Rahmen der Projektgruppenarbeit im Oktober 2002 durchgeführt wurde (vgl. Kapitel 6). Diese Erkenntnisgrundlagen erweitern das Bild der Unfallproblematik junger Fahranfänger um wesentliche Aspekte, indem sie die Aufmerksamkeit auf die unfallkritische Bedeutung des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus lenken und diesen Erfahrungsaufbau kognitionspsychologisch als einen komplexen Prozess des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz beschreiben.

So geht aus deutschen und ausländischen Verlaufsuntersuchungen zum Unfallrisiko hervor, dass die höchste Unfallgefährdung für Fahranfänger unmittelbar am Anfang ihrer Fahrkarriere besteht (SCHADE 2001, MAYCOCK 1991, SAGBERG 2002, GREGERSEN 2000).

Die Daten belegen darüber hinaus, dass sich das Unfallrisiko mit wachsender Fahrerfahrung deutlich verringert. In Deutschland zeigt sich – vergleichbar mit anderen Ländern – eine Halbierung des Unfallrisikos nach 9 Monaten und eine Verringerung auf ein Restrisiko von 10 Prozent nach 2,6 Jahren (SCHADE 2001; vgl. Bild 3).

Fahrpraxis erweist sich somit als ein effizienter Sicherheitsfaktor, der von höchstem Interesse für eine Befähigung von Fahranfängern zu einem sicheren Einstieg in die motorisierte Verkehrsteilnahme ist. Der Kompetenzaufbau durch Fahrpraxis ist jedoch mit der Problematik verbunden, dass er in die Phase der höchsten Verkehrsgefährdung am Anfang des selbstständigen Fahrens fällt.

Aus Untersuchungen zur Begleitung von fahrunerfahrenen Fahrern geht hervor, dass sich bei Begleitung durch verkehrserfahrende Fahrer das zu erwartende erhöhte Fahranfängerrisiko nicht einstellt. In breit angelegten Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass sich die begleiteten Fahranfänger mit einem Risiko weit unterhalb des normalen Fahranfängerrisikos im Verkehr bewegen (GREGERSEN 2002). Begleitetes Fahren ermöglicht Fahranfängern daher die Gewinnung fahrpraktischer Erfahrungen unter vergleichsweise sicheren Bedingungen.

Eine Antwort auf die Frage, ob die unter dem 'Schutz' der Begleitung erworbenen fahrpraktischen Kompetenzen auch zu einer Absenkung des Unfallrisikos nach der Begleitphase führen, konnte erneut in breit angelegten schwedischen Untersuchungen gefunden werden (GREGERSEN 2000). Danach wurde bei Fahranfängern mit wesentlich ausgedehnteren fahrpraktischen Vorerfahrungen im Rahmen des Begleiteten Fahrens ein um 24 bis 40 Prozent geringeres fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko festgestellt im Vergleich zu Fahranfängern mit normaler Vorerfahrung (Fahrausbildung ab 17,5 Jahre; GREGERSEN 2000, 2002).

Die Verringerung des Unfallrisikos durch fahrpraktischen Erfahrungsaufbau lässt sich theoretisch im Rahmen kognitionspsychologischer Modelle der Informationsverarbeitung und der Handlungsregulation erklären.

In diesen Modellen wird Fahren als eine Mehrfachtätigkeit aufgefasst, bei der zur gleichen Zeit unterschiedliche Aufgaben bewältigt werden müssen (z. B. Spur halten, Geschwindigkeitsanpas-

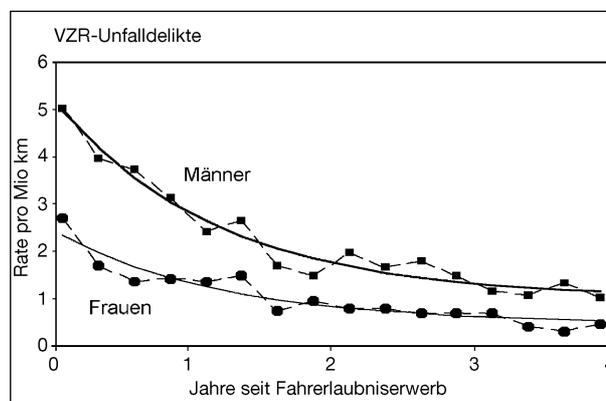


Bild 3: Unfallrisiko weiblicher und männlicher Fahranfänger der Klasse 3 aus dem Jahr 1987 in den ersten vier Jahren der Fahrkarriere. Unfälle mit Delikteintragung im Verkehrszentralregister (Männer: N = 5.205; Frauen: N = 6.095; zit. bei SCHADE, 2001)

sung, visuelle Überwachung des Verkehrsgeschehens, Einschätzen von Risiken, Treffen von Fahrentscheidungen). Jede Aufgabe erfordert Aufmerksamkeit und verbraucht kognitive Ressourcen. Angesichts grundsätzlich begrenzter kognitiver Kapazitäten besteht das Erfordernis der Handlungskoordination, und so werden bei sich abzeichnender kognitiver Überlastung Nebenaufgaben (z. B. Sprechen) vorübergehend ausgeblendet, um sich angemessen der Hauptaufgabe des Fahrens widmen zu können. Infolge von Überforderung kommt es zu Fahrfehlern oder einem vollständigen Verlust der Kontrolle.

Von erstrangiger Bedeutung für die reibungslose Bewältigung von Fahraufgaben ist das erreichte Fertigniveau, bei dessen Aufbau drei Phasen unterschieden werden können (vgl. Bild 4). In einer ersten Phase deklarativer und wissensbasierter Verarbeitung ist eine Schritt-für-Schritt-Handlungsausführung charakteristisch. In einer zweiten Phase regelbasierter Verarbeitung werden Handlungsschritte miteinander verkettet und verschmolzen, und in einer dritten Phase wird ein fertigkeitbasiertes Verarbeitungsniveau erreicht, in dem Handlungen weitgehend automatisiert mit nur noch einem geringen Maß an Aufmerksamkeitszuwendung erfolgen.

Im Ergebnis der längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsbildung und des dadurch bewirkten Aufbaus automatisierter Fertigkeiten und Handlungs-routinen verbessern Fahrer ihre Leistungsvoraussetzungen für eine fehlerfreie, schnelle und kognitiv nicht belastende Bewältigung von Fahraufgaben in erheblichem Umfang.

Die Relevanz der Fertigniveauverbesserung für die Fahranfängerproblematik wird nicht zuletzt durch den initialen Gefährdungsschwerpunkt unterstri-

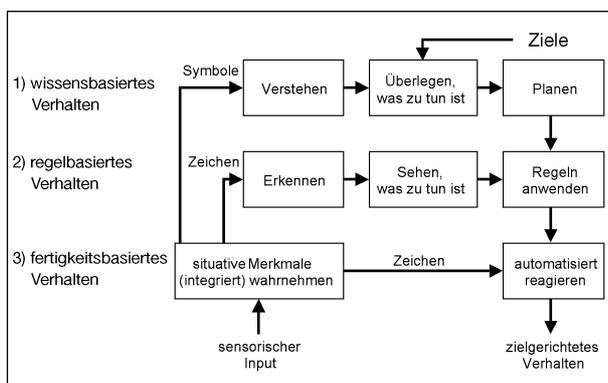


Bild 4: Modell des Erwerbs von Fahr- und Verkehrsexpertise (nach RASMUSSEN, 1984, zit. bei LEUTNER & BRÜNKEN, 2002)

chen, den man kurz nach dem Fahrerlaubniswerb schwerlich auf mangelnde Vorsicht oder verkehrsunangemessene Motive zurückführen kann. Überdies sind aus den empirischen Erkenntnissen zu den charakteristischen Kompetenzdefiziten, die Unfällen junger Fahrer und Fahranfänger zugrunde liegen, zahlreiche Hinweise auf klassische Fertigniveaufizite zu entnehmen. MAYHEW & SIMPSON (1995), die entsprechende Arbeiten gesichtet haben, nennen hier unter anderem Probleme bei der Spurhaltung, der Geschwindigkeitskontrolle, der Bewältigung von Mehrfachaufgaben, der visuellen Orientierung, der Gefahrenwahrnehmung und der Gefahreneinschätzung.

Neben den Fragen der Entwicklung des Unfallrisikos bei Fahranfängern und ihres Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz bezeichnet die Frage des Beifahrereinflusses einen weiteren zentralen Bereich wissenschaftlicher Erkenntnisgrundlagen für das Begleitete Fahren. Beim Begleiteten Fahren geht es dabei um den spezifischen Aspekt des unmittelbaren Einflusses eines älteren, fahrerfahrenen Beifahrers auf das Fahrverhalten eines Fahranfängers. Bei der Konzeption des vorliegenden Modellvorschlags wurden zwei Erkenntnisse herangezogen: zum einen der generelle Befund aus der Beifahrerforschung, dass sich die Begleitung junger Fahrer durch ältere günstig auf die Sicherheit auswirkt (vgl. ELLINGHAUS & SCHLAG 2001), zum anderen spezifische Befunde aus der wissenschaftlichen Evaluierung und praktischen Beobachtung des Begleiteten Fahrens, dass das Unfallrisiko in der Phase der Begleitung deutlich geringer ist als bei selbstständigem Fahren am Anfang der Fahrkarriere. In Schweden etwa wurde auf der Basis einer Auswertung des Unfallgeschehens ein fahrleistungsbezogenes Risikoverhältnis zwischen Begleitetem Fahren einerseits und den ersten zwei Jahren des selbstständigen Fahrens andererseits von 1 zu 34 festgestellt (GREGERSEN 2002).

Der Begleitung von Fahranfängern durch ältere, fahrerfahrene Beifahrer kann daher eine protektive Wirkung zugeschrieben werden. Welche Faktoren im Einzelnen diese Wirkung bedingen und welche Aspekte in der Interaktion von Fahrer und Begleiter – eingeschlossen die indirekte Berücksichtigung der Begleiteranwesenheit – eine Rolle spielen, ist noch wenig erforscht. Diese Fragestellungen werden im Rahmen einer künftigen Evaluierung des Begleiteten Fahrens eine hervorgehobene Rolle spielen (vgl. auch MEI-LI LIN 2003), da sie von

hoher praktischer Bedeutung für eine Optimierung sowohl der protektiven Wirkungen der Begleiter-Fahranfänger-Interaktion als auch der Ausschöpfung der Übungsmöglichkeiten im Begleiteten Fahren sind.

Die Projektgruppe geht davon aus, dass die Erfahrungen aus dem Ausland nicht eins zu eins auf Deutschland übertragbar sind. Deswegen wurde ein eigenes Modell entwickelt, das zur Erprobung vorgeschlagen wird.

5 Umsetzung des Modellkonzepts

5.1 Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für die Erprobung des Modellvorschlags

Die Projektgruppe ist zu der Auffassung gekommen, dass das hier beschriebene Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ ein Erfolg versprechender Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos von Fahranfängern ist.

Nach der zügigen Klärung der noch offenen Fragen – wie es in den Empfehlungen des 41. Verkehrsgesichtstags vom Januar 2003 gefordert wurde – und dem Erreichen tragfähiger Ergebnisse schlägt die Projektgruppe vor, durch Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen den interessierten Bundesländern die Möglichkeit zu geben, das Modell zu erproben.

Ein Arbeitsentwurf für eine rechtliche Umsetzung ist dem Projektgruppenbericht in Kapitel 6 beigelegt.

5.2 Konzipierung und Umsetzung der Vorbereitungsveranstaltungen

Für eine Umsetzung des Modells sind u. a. geeignete Rahmenkonzepte für Vorbereitungsveranstaltungen für Fahranfänger und Begleiter zu entwickeln.

In diesen Konzepten müssen die im Projektgruppenbericht vorgenommenen Festlegungen zu Rolle und Aufgaben von Fahranfänger und Begleiter im Rahmen des Begleiteten Fahrens angemessen aufgegriffen und didaktisch und maßnahmentechnisch umgesetzt werden.

Ebenso wie das Modell des Begleiteten Fahrens insgesamt sind die Maßnahmenkonzepte zur Vorbereitung von Fahranfängern und Begleitern im Rahmen der Modellevaluation auf ihre Praxisbewährung zu überprüfen und unter Berücksichtigung der Evaluationsergebnisse ggf. zu ändern oder weiterzuentwickeln.

5.3 Begleitung der Einführung durch die Sicherheitskommunikation

Der Sicherheitskommunikation kommt die Aufgabe zu, der Öffentlichkeit, insbesondere den Fahranfängern und potenziellen Begleiter die Funktionsprinzipien des Begleiteten Fahrens verständlich zu machen und geeignete Hilfestellungen für die Fahr- und Übungspraxis an die Hand zu geben.

Die Verdeutlichung von Anliegen und Charakter des Maßnahmenansatzes als einer Verlängerung der Vorbereitungs- und Lernzeit für die selbstständige Pkw-Mobilität ist von besonderer Bedeutung angesichts der noch bestehenden Informationsdefizite und teilweise auch Missverständnisse in der Öffentlichkeit, die den Zweck der Maßnahme fälschlich in einer früheren Pkw-Mobilität sehen.

Schließlich kann die Sicherheitskommunikation auch einen wichtigen Beitrag dazu leisten, das Begleitete Fahren mit den anderen Möglichkeiten der Fahranfängervorbereitung und -begleitung zu verknüpfen und die Fahranfänger und ihre Eltern zu einer Nutzung des gesamten Spektrums der Angebote für einen sicheren Einstieg ins Autofahren zu motivieren.

5.4 Evaluation und Optimierung des Maßnahmenansatzes

Die Projektgruppe unterstreicht das Erfordernis einer umfassenden Evaluation des Begleiteten Fahrens nach seiner Einführung. Regelungen zur Gestaltung des Modells, die einstweilen noch auf der Basis von Plausibilitätsüberlegungen getroffen werden mussten, können dann auf eine objektivierte Erfahrungsbasis gestellt und ggf. verändert werden. Das Hauptziel der Evaluation besteht dabei in der Überprüfung der Bewährung des Modellansatzes, deren zentrales Kriterium im Beitrag zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahranfänger zu sehen ist.

6 Ergänzende Unterlagen

6.1 Ergebnisse des Internationalen Expertenhearings

Protokoll des Internationalen Expertenhearings zum Modellvorschlag der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ am 28.10.2002 in Bonn

Top 1: Eröffnung des Hearings und Begrüßung der Teilnehmer

Top 2: Kurzvorträge der Experten zum Thema: „Bisherige Erfahrungen mit dem Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens und erste Stellungnahme zum Konsenspapier der Projektgruppe“

Top 3: Befragung der Experten

Top 4: Resümee durch den Geschäftsführer

Zu Top 1: Eröffnung des Hearings und Begrüßung der Teilnehmer

Der Geschäftsführer der Projektgruppe eröffnete das Expertenhearing mit der Begrüßung der geladenen Experten und der anwesenden Projektgruppenmitglieder. Er dankte den Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Bereitstellung der Tagungsräumlichkeiten und übergab das Wort an Herrn WEIBRECHT, der seinerseits Grußworte an die Teilnehmer richtete. In seinen einleitenden Worten wies er auf den zügigen Fortgang der Projektgruppenarbeit hin und sprach die Erwartung aus, im nächsten Frühjahr Ergebnisse vorlegen zu können. Die Tagesordnung wurde wie vorgeschlagen angenommen.

Zu Top 2: Kurzvorträge der Experten

GREGERSEN, VTI, Schweden

GREGERSEN erinnerte an die umfangreichen Untersuchungen zum Begleiteten Fahrenlernen in Schweden, die mit einer in diesem Jahr vorgelegten weiteren Studie zur Praxis dieser Ausbildungsform ergänzt worden sind (vgl. GREGERSEN 2002).

Als wesentliche Entwicklungen der letzten Jahre in Schweden hob er folgende Punkte hervor:

- Einen Rückgang bei den 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerbern – Jugendliche hätten inzwischen vielfach andere Prioritäten als den frühestmöglichen Führerscheinwerb –,

- die Reform vom September 1993 mit einer Absenkung des Mindestalters für den Fahrausbildungsbeginn auf 16 Jahre, um auf diese Weise mehr Fahrerfahrung zu ermöglichen, und
- das späterhin entwickelte, bisher jedoch noch nicht umgesetzte Modell eines gestuften Fahrerlaubnissystems, in dem die Ausrichtung an den Zielen der GADGET-Matrix (Fahrzeugbedienung, Verkehrsbeherrschung, sozialer Fahrtkontext und allgemeine Persönlichkeitsaspekte) einen wesentlichen Kern darstellt.

GREGERSEN gab nähere Erläuterungen zu dem seit September 1993 in Schweden praktizierten Fahrausbildungssystem, in dem neben der damals neu eingeführten Langform der Ausbildung ab 16 Jahre die bisherige Kurzform mit einem Ausbildungsbeginn ab 17,5 Jahren bestehen blieb. In beiden Ausbildungsvarianten ist ein Glättetraining obligatorisch (Fahrübungen auf glatter Fahrbahn). Die Probezeit nach dem Fahrerlaubniswerb beträgt zwei Jahre.

Aus der neuen schwedischen Untersuchung zu Praxis des Begleiteten Fahrens stellte GREGERSEN u. a. folgende Ergebnisse dar:

- Die professionelle Fahrausbildung wird zumeist erst am Ende der Lernphase in Anspruch genommen.
- In der Langform der Fahrausbildung beträgt der durchschnittliche Ausbildungsumfang 126 Fahrpraxisstunden, davon 112 mit einem privaten Begleiter und 14 mit einem Fahrlehrer. In der Kurzform der Ausbildung sind es 48 Stunden, ebenfalls aufgeteilt auf Fahrten mit einem privaten Begleiter und mit einem Fahrlehrer.
- Ein Fahrerlaubnisbewerber hat i. d. R. zwei private Begleiter. In der weit überwiegenden Zahl der Fälle handelt es sich um beide Elternteile.
- Die Altersspanne der Begleiter liegt nach den erhobenen Daten zwischen 24 und 77 Jahren. Probleme mit älteren Begleitern wurden nicht festgestellt.
- Das Unfallaufkommen bei Übungsfahrten mit privaten Begleitpersonen stellt nach GREGERSEN kein Problem dar, welches das Modell des Begleiteten Fahrenlernens in Frage stellen würde. Das fahrleistungsbezogene Verhältnis von Unfällen in der Begleitphase zu Unfällen in den ersten zwei Jahren des selbstständigen Fahrens gab er mit 1:34 an.

In seinen Schlussfolgerungen sprach GREGERSEN eine klare Empfehlung zugunsten des Begleiteten Fahrenlernens aus, da es wirksam zur Absenkung des Anfangsrisikos nach dem Fahrerlaubniserwerb beitrage.

Weiter empfahl er, Ausbildungsziele, Ausbildungsinhalte, die Prüfung und ggf. weitere Elemente des Ausbildungssystems harmonisch aufeinander abzustimmen. Die Prüfung sollte sich auf alle Ausbildungsteile erstrecken, eingeschlossen das Begleitete Fahrenlernen.

Im Zusammenhang der Frage nach Unfällen während des begleiteten Fahrens gab er seiner Meinung Ausdruck, dass einige Unfälle in Schweden durch eine Begleitervorbereitung möglicherweise hätten verhindert werden können.

SAGBERG, TOI, Norwegen

SAGBERG informierte über einige zentrale Entwicklungen im norwegischen Fahrerlaubnissystem. So wurde 1994 die Altersgrenze für den Ausbildungsbeginn auf 16 Jahre gesenkt, um den Fahrern mehr Möglichkeiten zu einer fahrpraktischen Vorbereitung zu geben. Das Mindestalter für den Fahrerlaubniserwerb blieb bei 18 Jahren. Die norwegische Fahrausbildung beinhaltet 9 Pflichtstunden in der Fahrschule. Begleiter müssen mindestens 25 Jahre alt sein und über eine mindestens fünfjährige Fahrpraxis verfügen.

Die deutschen Modellüberlegungen zum Begleiteten Fahren (Minimalkonsens) stellen nach SAGBERG einen „postgraduierten“ Lösungsansatz dar, da die Begleitung erst nach der Fahrausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung vorgesehen ist. Im Unterschied zu den sonstigen Modellen des Begleiteten Fahrens in Europa befände sich der Fahranfänger im deutschen Modell nicht so eindeutig in der Rolle eines Lernenden.

Angesichts der Besonderheiten des deutschen Modells sei eine Evaluation dieses Systems auch international von besonderem Interesse.

SAGBERG betonte die Bedeutung der fahrpraktischen Erfahrungsbildung für den Erwerb sicherer Fahr- und Verkehrskompetenz und erläuterte die Verlaufskurve des Unfallrisikos auf der Grundlage norwegischer Daten.

Eine Vorbereitung der Begleitpersonen bezeichnete er als sinnvoll. Für die Bestimmung des Mindestalters von Begleitpersonen könnte etwa das Unfall-

risiko berücksichtigt werden, das in den verschiedenen Altersgruppen anzutreffen sei. Sehr niedrige Werte seien hier in den Altersgruppen ab 35 Jahre zu finden.

SAGBERG befürwortete ein Nachdenken über ein Alkohollimit für den Begleiter, da die Begleitung oft schwieriger sei, als selbst zu fahren.

Auch aus norwegischer Sicht, so SAGBERG, stelle das Unfallaufkommen während der Begleitphase kein so großes Problem dar, dass der Nutzen des Begleiteten Fahrens in Frage zu stellen wäre.

AUWAERTS, Belgisches Verkehrsministerium

AUWAERTS informierte über die in Belgien existierenden Zugangswege zur Fahrerlaubnis. Es handelt sich um vier Modelle mit unterschiedlichen Anteilen an professioneller Fahrausbildung. Die von Fahrerlaubnisbewerbern zu entrichtenden Kosten schwanken je nach Ausbildungsform zwischen 67 und 1.041 Euro.

Das Modell, das dem Begleiteten Fahren entspricht, wird von fünf Prozent der Fahrerlaubniserwerber genutzt. Nach Einschätzung von AUWAERTS stellt es unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten die beste Vorbereitungsform auf das Autofahren dar.

AUWAERTS machte Ausführungen zur Bestehensquote bei der Fahrerlaubnisprüfung und zur Unfallrate nach dem Fahrerlaubniserwerb in Abhängigkeit von den unterschiedlichen Vorbereitungsformen. Wegen geringer Fallzahlen der zugrunde liegenden Stichproben können jedoch keine allgemein gültigen Schlussfolgerungen gezogen werden.

Als einen Schwachpunkt des belgischen Fahrerlaubnissystems nannte AUWAERTS die in der Vielzahl der Ausbildungsformen begründete übermäßige Kompliziertheit des Zugangs zur Fahrerlaubnis.

HAUSHERR, Österreichischer Fahrlehrerverband

HAUSHERR stellte die drei in Österreich etablierten Zugangswege zur Fahrerlaubnis vor:

- eine ausschließlich in der Fahrschule absolvierte Fahrausbildung („Vollausbildung“) mit 40 Unterrichtseinheiten theoretischem und 20 Unterrichtseinheiten praktischem Unterricht,
- eine Mischform privater und professioneller Vorbereitung auf den Fahrerlaubniserwerb mit 8 Unterrichtseinheiten theoretischem und 20 Un-

terrichtseinheiten praktischem Unterricht in der Fahrschule und

- eine integrierte längerfristige Fahrausbildung mit professionellen und privaten Anteilen, die mit 16 Jahren begonnen werden kann und bereits mit 17 zum Erwerb der Fahrerlaubnis führt („L17-Ausbildung“). Nach Einschätzung von HAUSHERR wird mit dieser Ausbildungsform die vergleichsweise höchste Fahr- und Verkehrskompetenz bei Fahranfängern erreicht.

HAUSHERR führte aus, dass alle Ausbildungsformen ab 1.1.2003 in den Rahmen einer so genannten „Mehrphasenausbildung“ integriert würden, wodurch eine längerfristige Begleitung der Fahranfänger in ihre Rolle als motorisierte Verkehrsteilnehmer gewährleistet werde.

Zur L17-Ausbildung stellte HAUSHERR fest:

Zumeist würden höhere Fahrleistungen als die vorgeschriebenen 1.000 km pro Ausbildungsabschnitt erbracht.

Erste Einschätzungen zu dieser 1999 eingeführten Ausbildungsform sprächen für ein deutlich geringeres Unfallrisiko am Anfang der Fahrkarriere im Vergleich zur normalen Fahrausbildung mit einem Fahrerlaubniserwerb ab 18 Jahre.

Die L17-Ausbildung habe zwischenzeitlich viel Zustimmung in der Bevölkerung gefunden und zu einer deutlichen Imageaufwertung der Fahrschulen beigetragen. Ein positiver Effekt sei z. B. die „automatische“ Nachschulung des Begleiters.

Die Handbremsregelung (Erreichbarkeit der Handbremse für den Begleiter) wurde von HAUSHERR als nicht sinnvoll bezeichnet.

Spezielle Geschwindigkeitsbeschränkung für L17-Absolventen haben sich nach den Angaben von HAUSHERR nicht bewährt und wurden vor kurzem angeschafft.

Die Akzeptanz einer Langform der Fahrausbildung setzt nach Einschätzung von HAUSHERR einen besonderen Teilnahmeanreiz voraus. Dieser konnte bei der L17-Ausbildung mit der Absenkung des Alters für den Fahrerlaubniserwerb auf 17 Jahre geschaffen werden. Das vorher bestehende analoge Ausbildungsmodell (L18) mit einem Fahrerlaubniserwerb ab 18 hatte keinen nennenswerten Zuspruch in der Bevölkerung gefunden.

Die jeweils 1.000 km der drei Ausbildungsabschnitte wurden anfangs gelegentlich in zu kurzen

Zeiträumen absolviert. Nach den kürzlich erfolgten Änderungen sind nunmehr Mindestzeiträume von zwei Wochen vorgeschrieben.

Fahrlehrer, welche die L17-Ausbildung anbieten wollen, müssen über eine dreijährige Berufspraxis verfügen und an einem zwölfstündigen Einweisungseminar teilgenommen haben.

Die anfänglich verbreiteten Befürchtungen, es könne zwischen Fahrlehrern und begleitenden Eltern zu Konflikten kommen, hätten sich in der Praxis als unbegründet herausgestellt.

Abschließend verwies HAUSHERR auf Untersuchungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit zur L17-Ausbildung, in denen insbesondere die folgenden Punkte als positive Merkmale der L17-Ausbildung festgestellt werden konnten: der gleichzeitige Schulfahrt-Effekt für die Begleiter, der vertiefte Zugang zu den Fahrschülern auf einer persönlichen Einstellungsebene, die zusätzliche Zeit für Blickschulung und Training der Gefahrenwahrnehmung sowie generell die Möglichkeit fahrpädagogischer Arbeit mit Fahrschülern, die bereits ein höheres Kompetenzniveau erreicht haben.

SCHNITZHOFER, KFZ-Prüfstelle Salzburg

SCHNITZHOFER erläuterte die formalen Voraussetzungen des L17-Modells. Auf eine Wiedergabe im Einzelnen wird hier verzichtet, da die Informationen den bereits vorliegenden Papieren entnommen werden können.

Folgende Einzelaspekte seien jedoch ergänzend aufgeführt:

Der Nachweis der erforderlichen geistigen und körperlichen Eignung erfolgt i. d. R. durch entsprechende Aussagen der Eltern.

Die Fahrschüler haben meist einen oder zwei Begleiter.

Die Begleiter müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- 7 Jahre Besitz der Fahrerlaubnis Klasse B,
- Fehlen schwerer Verkehrsverstöße,
- unentgeltliche Ausübung der Begleitung,
- Begleitung von maximal 2 Bewerbern in 2 Jahren.

Die Fahrtenprotokolle werden durch die Fahrschulen bestätigt. Es bestünden zwar grundsätzlich Ma-

nipulationsmöglichkeiten, bisher seien aber keine Probleme offenkundig geworden.

SCHNITZHOFER betont, dass die L17-Absolventen mit Abstand die besten Prüfungsergebnisse hätten.

Die Probezeit umfasst zwei Jahre plus die Ausbildungszeit.

Die Inanspruchnahme des L17-Modells ist nach SCHNITZHOFER insgesamt noch zurückhaltend. In Salzburg liegt die Teilnehmerquote bei knapp 10 Prozent. Von der L17-Ausbildung fühle sich insbesondere ein sicherheitsbewusster Personenkreis angesprochen.

KESKINEN, Universität Turku, Finnland

KESKINEN erläuterte wesentliche Aspekte des finnischen Fahrausbildungssystems. Danach besteht eine Besonderheit dieses Systems darin, dass Laien- und Fahrausbildung nebeneinander bestehen, ohne dass eine Kombination möglich ist.

Laienausbilder werden eingewiesen und müssen vor Aufnahme ihrer Tätigkeit einen Test ablegen.

Für die Fahrzeuge ist eine Ausrüstung mit einem Doppelbremspedal vorgeschrieben

Die deutschen Modellüberlegungen bewertete KESKINEN als viel versprechend. Auch er wies darauf hin, dass die Rolle des Begleiters in den deutschen Modellvorstellungen anders angelegt sei als in den sonstigen Modellen des Begleiteten Fahrens und dass Erfahrungsdaten mit einem solchen Modell von hohem Interesse sind.

Fragen der Projektgruppe an die Experten

In Beantwortung von Fragen aus der Projektgruppe wurden folgende Ausführungen gemacht:

Zum österreichischen L17-Modell gab HAUSHERR Erläuterungen zu verschiedenen Einzelaspekten, darunter zur Dauer der Unterrichtseinheiten, die 50 Minuten beträgt, und zum Status des Begleiters als verantwortlicher Fahrzeugführer.

HAUSHERR unterstrich, dass das L17-Modell einen intensiveren und längerfristigeren Zugang zur persönlichen Einstellungsebene der Fahrschüler ermögliche. Weil das Fahrzeughandling im fortgeschritteneren Ausbildungsstadium kein Problem mehr für die Fahrschüler sei, könne der Fahrlehrer

sich auf komplexere und anspruchsvollere Aspekte konzentrieren, wie z. B. das Blickverhalten.

SAGBERG und GREGERSEN führten zur Frage des Unfallrisikos während der Begleitung aus, dass es deutlich unter dem Risiko des Alleinfahrens nach Fahrerlaubniserwerb läge. Ursächlich für das geringere Risiko im Vergleich zu allein fahrenden Fahrern der gleichen Altersgruppe sei zweifellos die Kontrollwirkung, die von der Anwesenheit des Begleiters ausgehe.

Auf die Frage nach guten und schlechten Begleitern berichtete GREGERSEN, dass im Grunde nur Einzelerfahrungen mit inadäquatem, grundlegende Sicherheitsaspekte missachtendem Begleiterverhalten vorlägen.

AUWAERTS machte darauf aufmerksam, dass sich für eine Begleiterqualifizierung verschiedene Möglichkeiten anbieten, die auch in Ergänzung zueinander zu sehen sind: Informationsmaterial zum Selbststudium, Vorbereitungsveranstaltungen, Tests sowie spezielles Anleitungsmaterial für die Durchführung von Begleitfahrten.

SCHNITZHOFER betonte, dass in Österreich jüngere Personen nur in einem geringen Umfang als Begleiter tätig würden und Missbrauch nicht festzustellen sei.

Nach den Angaben von KESKINEN sind es in Finnland in der Regel Vater oder Mutter, welche die Begleiterrolle für ihre Kinder übernehmen.

Bei der Frage, wie Verkehrsverstöße bei Begleitfahrten sanktioniert werden und ob niedrigere Sanktionsschwellen angelegt würden, verwiesen SAGBERG, GREGERSEN und SCHNITZHOFER darauf, dass in ihren Ländern der Begleiter der verantwortliche Fahrzeugführer sei, bei dem auch die sonst übliche Sanktionierung greife.

Auf die Frage nach den Möglichkeiten einer Verbesserung von Begleiterkompetenzen durch Schulung wies LEUTNER auf die begrenzten Modifikationsmöglichkeiten hin, die auch bei größerem Schulungsaufwand gegeben seien. Angesichts dessen maß er der Begleiterauswahl und sinnvollen Auswahlkriterien eine hervorgehobene Bedeutung bei.

HAUSHERR brachte zum Ausdruck, dass nach seiner Einschätzung die Tätigkeit der Begleiter im L17-Modell nicht die Qualität einer Ausbildungstätigkeit besitze, auch wenn die Begleitung innerhalb der Fahrausbildung und vor dem Fahrerlaub-

niserwerb stattfinden würde. Als Unterstützung für die Durchführung der Begleitfahrten werde den Begleitern ein Leitfaden an die Hand gegeben.

Nach AUWAERTS hat in Belgien erst vor kurzem eine Diskussion darüber eingesetzt, ob Begleiter für ihre Tätigkeit vorbereitet werden sollten.

Bezogen auf die deutschen Modellüberlegungen hielt auch GREGERSEN eine umfassende Schulung des Begleiters für entbehrlich und verwies erneut auf die Kontroll- und Schutzwirkung, die sich aus der Anwesenheit eines Begleiters ergibt.

KESKINEN betonte hingegen für die finnischen Verhältnisse, dass der Begleiter angemessen auf Fragen des Anfängers antworten können sollte. Eine Vorbereitung und Schulung seien deshalb angebracht.

Ohne eine Einbindung der Begleitertätigkeit in die Fahrausbildung und ohne eine Betreuung durch die Fahrschule gehen nach Auffassung von HAUSHERR einige positive Aspekte verloren, die er unter anderem in der gleichzeitigen Vermittlung sicherheitsorientierter Einstellungen an Fahrschüler und Begleiter sieht.

Zur Frage, ob es bei der Begleitung zu typischen Unfällen käme und Schulung oder Begleiterauswahl darauf abgestimmt werden könnten, wurden verschiedene Aspekte diskutiert.

GREGERSEN machte in diesem Zusammenhang einige Ausführungen zu den Unfällen während der Laienausbildung in Schweden. Hieraus ergab sich der allgemeine Hinweis, dass die Begleiter ihr Augenmerk insbesondere auf die jederzeitige Einhaltung sicherer Fahrbedingungen richten sollten.

Auf die Frage, ob Begleitetes Fahren in ausreichendem Maße breiten sozialen Schichten zugänglich sei, stellte HAUSHERR fest, dass seiner Erfahrung nach weniger der soziale Status als vielmehr das Sicherheitsinteresse einer Familie den Ausschlag für eine Entscheidung zugunsten der L17-Ausbildung gäbe.

Für Finnland wies KESKINEN darauf hin, dass bei der Wahl des Begleiteten Fahrens vielfach das Motiv zugrunde liegt, sich Geldausgaben für die Fahrausbildung zu ersparen.

GREGERSEN berichtete von seinen Untersuchungsbefunden in Schweden, nach denen in der Ausbildungsform des begleiteten Fahrens ab 16 sozial besser gestellte Schichten etwas stärker vertreten waren.

Auf die Frage nach der Ausrichtung und den Inhalten des neuen schwedischen Ausbildungscurriculums führte GREGERSEN aus, dass im Unterschied zu früher auf die Festlegung einer Vielzahl von Einzelzielen verzichtet worden sei und stattdessen, unter Rückbezug auf die GADGET-Matrix, allgemeinere Zielkompetenzen formuliert worden seien. Auch Konzepte zur Ermöglichung individueller Lernwege spielten in den neueren schwedischen Überlegungen eine wichtige Rolle.

Zur Problematik der Vergleichbarkeit skandinavischer und deutscher Verkehrsverhältnisse verwies GREGERSEN darauf, dass sich Eltern in Schweden traditionell für die Fahrausbildung ihrer Kinder zuständig fühlten. Die damit verbundenen Besonderheiten seien aus seiner Sicht nicht ohne weiteres auf andere Länder übertragbar. Um Fahranfängern Möglichkeiten zur fahrpraktischen Erfahrungsbildung zu eröffnen, seien auch andere Wege als der in Schweden eingeschlagene denkbar. Der deutsche Vorschlag mit einer vorgeschalteten Fahrausbildung und Prüfung vor dem Begleiteten Fahren wurde von GREGERSEN als viel versprechend und mit besonderen Vorteilen versehen eingeschätzt.

Auf die Frage, ob im Rahmen der Fahrausbildung eine vollständige Umsetzung der in der GADGET-Matrix formulierten Ziele denkbar sei, antwortete GREGERSEN, dass dies in Bezug auf die allgemeineren Einstellungs- und Verhaltensziele sicherlich nicht der Fall sei. Gleichwohl sei es jedoch sinnvoll, diese allgemeineren Einstellungs- und Verhaltensebenen auch in der Fahrausbildung anzusprechen. Dieser Einschätzung schlossen sich auch KESKINEN und SAGBERG an.

Zur Frage, ob in der L17-Ausbildung die obligatorischen 17 professionellen Fahrstunden vor Beginn der Begleitphase zu einer ausreichenden Fahr- und Verkehrskompetenz führen würden, antwortete HAUSHERR, dass hier zum Teil tatsächlich Defizite zu beobachten wären. Nach seiner Einschätzung stelle die L17-Ausbildung dennoch die beste österreichische Variante zur Vorbereitung auf den Erwerb der Fahrerlaubnis dar.

Am Ende des Hearings dankte der Geschäftsführer der Projektgruppe den Experten für ihre Ausführungen und die eingehende Beantwortung der an sie gerichteten Fragen. In einem ersten Resümee stellte er fest, dass den Expertenäußerungen ein Interesse an den deutschen Überlegungen und darüber hinaus eine Ermutigung zum Fortschreiten auf dem eingeschlagenen Wege zu entnehmen gewe-

sen seien. Im Frage- und Antwortspiel habe man sich sowohl den Stärken des diskutierten Modelansatzes genähert, wie etwa der Basierung des Begleiteten Fahrens auf eine solide Ausbildungsgrundlage, als auch mögliche Schwächen in den Blick genommen, wie etwa die ggf. eingeschränkte Akzeptanz einer Begleitungsauflage nach dem Fahrerlaubniswerb. Mit dem erneuten Dank an alle Beteiligten schloss er darauf das Hearing.

6.2 Stellungnahmen zu zivil- und strafrechtlichen Fragen

6.2.1 Ergebnisprotokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Recht am 7. März 2002 in Bonn

Teilnehmer: Herr Weibrecht, Frau Dr. Laeverenz, Herr Hartmann, Herr Schubert, Herr Poymann, Herr Bahr, Herr Schäfer (GDV), Herr Sapp (Richter am OLG Hamm), Herr Wolff (Vorsitzender Richter am OLG Celle), Herr Feltz (Rechtsanwälte Görgens & Partner);

Herr Buchardt, Herr Härter und Frau Bucher (BMJ) sagten ihre Teilnahme aus terminlichen Gründen ab. Herr Dr. Jung (ADAC) war wegen Erkrankung verhindert.

Zu Beginn der Sitzung begrüßte Herr WEIBRECHT die anwesenden Arbeitsgruppenmitglieder sowie die Experten und erläuterte die bisher von der Projektgruppe erarbeiteten Konzeptvorstellungen. Dabei unterstrich er das Festhalten an der vollständigen Fahrausbildung und der bestandenen Fahrerlaubnisprüfung vor dem Beginn der Begleitphase.

Die Arbeitsgruppe verständigte sich darauf, zunächst die zivil- und strafrechtlichen Fragen zu diskutieren, die in dem Referat von Herrn FELTZ aufgeworfen wurden (nachfolgende Punkte I und II), um anschließend auf die Fragen der Führerscheinvorzeigepflicht und der Promille-Regelung für Begleitpersonen einzugehen (nachfolgender Punkt III).

I. Zivilrechtliche Fragen

Zur Problematik einer eventuell eingeschränkten Deliktfähigkeit bei Minderjährigkeit des Fahrers wurde festgestellt, dass keine Fälle bekannt sind, in denen eine Haftung wegen mangelnder Ein-

sichtsfähigkeit verneint wurde. Bei keinem der dargestellten und diskutierten Gerichtsurteile hatten Zweifel an der Einsichtsfähigkeit der minderjährigen Verkehrsteilnehmer bestanden. Dies gilt sowohl für das Zivilrecht als auch (entsprechend) für das Strafrecht (vgl. auch unter II).

Die Frage, ob seitens der Versicherungswirtschaft eine Praxis bestehe, in bestimmten Fällen die Einsichtsfähigkeit von minderjährigen Verkehrsteilnehmern anzuzweifeln bzw. ob ihm entsprechende Fälle bekannt seien, wurde von Herrn SCHÄFER verneint.

Insofern kann nicht begründet davon ausgegangen werden, dass bei Teilnehmern am Begleiteten Fahren ab 17 von einer mangelnder Einsichtsfähigkeit auszugehen ist.

Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass Gesetz und Rechtspraxis grundsätzlich vom Vorliegen der Einsichtsfähigkeit des Minderjährigen ausgehen. Der Minderjährige, der sich auf fehlende Einsichtsfähigkeit beruft, müsste dies beweisen.

In diesem Zusammenhang wurde über den Vorschlag der obligatorischen Einführung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung bei Teilnehmern am Begleiteten Fahren diskutiert. Herr WEIBRECHT wies darauf hin, dass es sich beim Begleiteten Fahren nicht um eine Ausnahmeregelung handle, die eine MPU erfordere, sondern um eine generelle und eigenständige Festsetzung des Mindestalters. Weiterhin wies er auf die Vielzahl von Fahrerlaubniserteilungen an Minderjährige insbesondere in Klassen mit Mindestalter unter 18 Jahren (z. B. M, L, T, A1) hin, die in der Vergangenheit auch keine haftungsrechtlichen Probleme bereitet hätten.

Herr HARTMANN erläuterte die KBA-Zahlen, wonach im Jahr 2001 über 115.000 Fahrerlaubnisse an unter 18-Jährige erteilt wurden. Die Fahrerlaubnisklasse A1 stellt dabei die größte Untergruppe dar. Nicht enthalten seien die Mofa-Prüfbescheinigungen sowie die Fahrerlaubniserteilungen an Austauschschüler. Weiterhin würden ca. 7.000 Bewerber unter 18 Jahren pro Jahr im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung eine Pkw-Fahrerlaubnis erhalten. Dabei würden einige Bundesländer (z. B. NRW) im Rahmen der Berufskraftfahrer-Ausbildung auf das Erfordernis einer MPU verzichten. In diesem Zusammenhang verwies Herr HARTMANN auf Angaben der Medizinisch-Psychologischen Institute, wonach ca. 94 % (1998) die MPU mit einem positiven Ergebnis abschließen würden. Entwicklungs-

psychologisch gebe es keinen Unterschied zwischen 17- und 18-Jährigen.

Zum Verhältnis des Minderjährigenschutzes zum Schutz des Geschädigten in Folge des neuen Schadensrechts wurde Folgendes festgestellt: Nach altem Schadensrecht musste der Geschädigte bei immateriellem Schaden dem Schädiger Verschulden nachweisen (§§ 823, 847 BGB). Nach neuem Recht ist auch hier ein Verschulden nicht erforderlich. Insofern ist der Schadenausgleich unabhängig von der Verschuldensfrage i. d. R. gewährleistet. Lediglich bezogen auf die Schmerzensgeldhöhe sowie bei Überschreiten der Höchstbeträge des Ersatzpflichtigen nach § 12 StVG ist ein Verschulden nach 823 BGB relevant. Diese Fälle seien jedoch äußerst selten.

Zur versicherungsrechtlichen Bewertung eines Unfalls im Zusammenhang mit einem Verstoß des Fahrers gegen die Begleitaufgabe vertrat der Vertreter des GDV die Auffassung, dass dies als Obliegenheitsverletzung mit der Konsequenz des entfallenden Kaskoschutzes zu werten sei.

Die so genannte Garantenstellung des Beifahrers im Zusammenhang mit Unterlassungsdelikten wurde sowohl in zivilrechtlicher als auch in strafrechtlicher Hinsicht diskutiert. Nach Auffassung von Herrn WOLFF ist grundsätzlich nicht von einer Garantenpflicht des Begleiters auszugehen, jedoch könnten aufgrund der Neuartigkeit der Position des Beifahrers Gerichte zu einer solchen Einschätzung gelangen. Die diesbezügliche Rechtsprechung müsse abgewartet werden.

Dabei muss unterschieden werden zwischen aktivem Handeln des Beifahrers (Eingriff mit evtl. Unfallfolge) und dem – selteneren Fall – Nichttätigwerden (Unterlassen). Im ersten Fall sei eine Haftung zweifelsfrei zu bejahen und unterscheide sich nicht von der Situation, in der auch der „normale“ Beifahrer in das Fahrgeschehen eingreife. Für den zweiten Fall (Unterlassen) gebe es bisher keine Rechtsprechung, die eine Pflicht zum Tätigwerden begründe, die über die des Erziehungsberechtigten bzw. des Fahrzeughalters hinausginge. Eine Haftung ist hier nicht auszuschließen in Fällen, in denen der Begleiter die Fahrt eines Fahruntüchtigen ermöglicht oder in denen er z. B. bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung über einen längeren Zeitraum nicht (verbal) eingreift. Bei plötzlichen Ereignissen, bei denen der Begleitete falsch reagiert, kommt grundsätzlich mangels Eingriffsmöglichkeit keine Haftung des Begleiters in Betracht.

Die AG stimmte darin überein, dass der Beifahrer in Bezug auf die Garantenstellung in zivilrechtlicher Hinsicht kein Risiko eingeht. Laut Herrn SAPP erscheint es sinnvoll, den Beifahrer/Aufsichtspflichtigen mit in die Kfz-Versicherung aufzunehmen, insbesondere um eventuelle Regressansprüche abschließen zu können.

Ob der Begleitperson eine besondere Verantwortung zukomme, die eine Garantenstellung begründe, wurde von Herrn WOLFF verneint, die Entwicklung der strafgerichtlichen Rechtsprechung sei jedoch nicht sicher vorhersehbar. Die im Konzept des Begleiteten Fahrens dem Beifahrer zukommende Anwesenheitspflicht sowie die Aufgabe, mäßigenden Einfluss in Konfliktsituationen auszuüben, gingen über den üblichen Beifahrerstatus, der nach ständiger Rechtsprechung keine Garantenposition darstelle, hinaus.

II. Strafrechtliche Fragen

Der minderjährige Kfz-Führer wird grundsätzlich nach dem Jugendstrafrecht behandelt. Im Bereich der Ordnungswidrigkeiten ergeben sich keine Besonderheiten gegenüber bereits jetzt denkbaren Fallkonstellationen mit Ordnungswidrigkeiten Minderjähriger.

Schuldfähigkeit wird Jugendlichen ab 14 Jahren zuerkannt. Insofern ist nicht vom Fehlen der Einsichtsfähigkeit 17-jähriger Fahrerlaubnisinhaber im Rahmen des Begleiteten Fahrens auszugehen: Der Jugendliche bewegt sich im Bereich des Jugendstrafrechts, während der Begleiter nach dem Erwachsenenrecht behandelt wird. Bei Straftaten wird es demnach zu unterschiedlichen Sanktionen kommen. Dies stellt keine Besonderheit gegenüber bereits jetzt denkbaren Fallkonstellationen dar und demnach keine besondere strafrechtliche Risikoquelle des Begleiteten Fahrens.

Auf der strafprozessualen Seite – z. B. beim Aussageverweigerungsrecht (insbesondere Fälle der Verwandtschaft, z. B. Eltern/Kinder) wirft das Begleitete Fahren keine Probleme auf.

III. Zusätzliche Fragen

Kontrolle des Führerscheinbesitzes beim Begleiter: Kann – ggf. aufgrund einer noch zu schaffenden Vorschrift – der Begleiter bei einer Verkehrskontrolle nach dem Führerschein gefragt und mit einem Bußgeld belegt werden, wenn er ihn nicht mitführt?

Diesbezüglich wurden von Herrn WOLFF keine Probleme gesehen. Er wies auf § 111 OwiG hin, wonach man mit einem Bußgeld belegt werden kann, wenn Fragen nach der Identität nicht beantwortet werden.

Bußgeld für den Begleiter: Können aufgrund des § 6 StVG, der sich ausschließlich auf die Verkehrsteilnahme bezieht, Bußgeldtatbestände geschaffen werden, wenn es um den Begleiter geht, der im rechtlichen Sinne kein Verkehrsteilnehmer ist? Dies wurde von Herrn WOLFF bejaht. Der Begleiter sei mehr als nur normaler Beifahrer, insofern er an einer speziellen Vorbereitung teilgenommen habe und dies auch nachweisen müsse. Eine Anpassung des § 6 sei evtl. notwendig.

Zur Frage der Alkoholgrenze für den Begleiter wurde von den Vertretern der Rechtsprechung vor der Einführung einer 0,0-Promille-Grenze für den Begleiter ausdrücklich gewarnt. Eine solche Regelung hätte zur Folge, dass der Begleiter, der im Gasthaus ein Bier trinkt, anschließend nicht mehr begleiten, wohl aber in der Regel noch selber fahren darf (nach gemeinsamem Ausflug „muss“ der Begleiter selbst fahren, „weil“ er ein Bier getrunken hat).

Im Übrigen wurden zwei Varianten diskutiert:

Variante 1: Keine spezielle Regelung für den Begleiter – wie im bisherigen Konzept vorgesehen –: Bei offensichtlicher Beeinträchtigung durch Alkohol und erkennbarer Unfähigkeit, die Begleiterfunktionen auszuüben, begeht der Fahrer einen Verstoß gegen Begleitaufgaben.

Variante 2: Schaffung eines gesetzlichen Regelungstatbestandes für den Begleiter: Dies hätte den Vorteil einer klar definierbaren Alkohol-Höchstgrenze und würde eine eigenständige, den Begleiter betreffende Pflicht konstituieren. Den Fahrer träfe darüber hinaus auch hier die Pflicht, auf offensichtliche, alkoholbedingte Ausfallerscheinungen des Begleiters zu achten (mit der Konsequenz des eventuellen Begleitaufgabenverstoßes).

Die Entscheidung für die eine oder andere Variante ist nach Auffassung der Arbeitsgruppe weniger eine rechtliche als eine rechtspolitische. Es wurde darauf hingewiesen, dass es in der öffentlichen Diskussion nur schwer zu vermitteln sei, einen alkoholbedingt fahruntauglichen Beifahrer als Begleiter zu akzeptieren. Die Experten des GDV und des ADAC sprachen sich für eine besondere Alkoholregelung für den Begleiter aus.

Zu vorgenannten Fragen wurde folgender Konsens in der Arbeitsgruppe erzielt: Es erscheint möglich, sowohl eine Führerscheinvorzeigepflicht des Begleiters (analog § 111 OwiG) als auch eine besondere Alkoholgrenze für den Begleiter mit einem daraus entstehenden Ordnungswidrigkeitentatbestand zu schaffen.

Bezüglich eventueller verfassungsrechtlicher Bedenken, die die rechtliche Stellung des Beifahrers betreffen, verweist die Arbeitsgruppe auf die gegenüber dem normalen Beifahrer hervorgehobenen Aufgaben (Übernahme von besonderen Pflichten und ggf. Garantienstellung) sowie auf den Aspekt der Freiwilligkeit, sich der Begleitertätigkeit zu unterziehen. Insofern erscheint es gerechtfertigt, für Begleiter eigenständige gesetzliche Regelungen mit entsprechenden Ahndungen bei Verstößen zu schaffen.

6.2.2 SAPP, F. W., Richter am OLG Hamm: Stellungnahme zu Haftungsfragen im Zusammenhang mit dem Modell „Begleitetes Fahren ab 17“

Anlage 1 zum Sitzungsprotokoll der Arbeitsgruppe „Recht“ vom 7.3.2003

Die nachstehenden Ausführungen fassen die Ergebnisse meiner Überlegungen zur Rechtslage zusammen, die überwiegend bereits Gegenstand der Erörterungen in der Sitzung des Arbeitskreises Recht vom 07.03.2003 gewesen sind. Angesprochen werden insbesondere die zivilrechtlichen Themenkreise, mit denen sich das anlässlich des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2003 von Herrn Rechtsanwalt FELTZ gehaltene Referat befasst.

1.

Es ist keinerlei Anhaltspunkt dafür ersichtlich, dass das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ zivilrechtliche Fragen aufwerfen könnte, die nach dem geltenden Haftungsrecht nicht ohne weiteres gelöst werden können.

Personen beliebigen Alters, die bei einem Unfall zu Schaden kommen, werden dadurch, dass der Fahrer eines beteiligten Pkw erst 17 Jahre alt ist, nicht schlechter gestellt als dann, wenn der Fahrer volljährig ist.

Die Einführung der Fahrerlaubnis ab 17 führt zu keinerlei Einschränkung des Minderjährigenschutzes. Es gibt keine rechtlich problematische

Kollision zwischen den Interessen minderjähriger Pkw-Fahrer und denjenigen geschädigter Personen.

1.1

Keine Benachteiligung Geschädigter

Mit dem Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ ist als neuer haftungsrechtlicher Aspekt die Frage verbunden, ob damit gerechnet werden muss, dass die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen geschädigter Personen ganz oder teilweise daran scheitern kann, dass sich der 17 Jahre alte Pkw-Fahrer als Minderjähriger mit Erfolg auf § 828 Abs. 3 BGB n. F. berufen kann.

Im Ergebnis ist diese Frage zu verneinen.

1.1.1

Für die rechtlichen Überlegungen ist ausschließlich das Schadensrecht in der nach dem 31.07.2002 gültigen Fassung von Interesse.

Dieses neue Schadensrecht gewährt dem Geschädigten unabhängig vom Verschuldensnachweis einen Anspruch auf nicht nur materiellen, sondern auch auf immateriellen Ersatz (Schmerzensgeld). Der Anspruch gegen den Halter beruht auf § 7 StVG, derjenige gegen den Fahrer auf § 18 StVG und derjenige gegen die Kfz-Haftpflichtversicherung auf § 3 PflVG.

Obwohl somit – anders als nach altem Schadensrecht – der Schmerzensgeldanspruch dem Grunde nach nicht mehr vom Verschuldensnachweis abhängig ist, kann auf eine Prüfung der Frage, ob die Interessen geschädigter Personen im Hinblick auf § 828 Abs. 3 BGB beeinträchtigt werden können, nicht ganz verzichtet werden. Denn unter folgenden Gesichtspunkten spielen Verschuldensfragen weiterhin eine Rolle:

- Bei der Bemessung von Schmerzensgeldbeträgen ist Verschulden zu berücksichtigen. Da allerdings bei Schmerzensgeldansprüchen aus Verkehrsunfällen die Ausgleichsfunktion des Schmerzensgeldes im Vordergrund steht und nicht die Genugtuungsfunktion, haben Verschuldensfragen hier eine eher geringe Bedeutung.
- In den wenigen Fällen, in denen die Schäden die Höchstbeträge aus § 12 StVG übersteigen, kann es darauf ankommen, ob neben der vom

Verschuldensnachweis unabhängigen Haftung nach dem StVG auch die der Höhe nach unbegrenzte Verschuldenshaftung gem. § 823 BGB greift.

- Verschuldensfragen haben weiterhin eine Bedeutung in den Fällen, in denen der Geschädigte zum Unfall beigetragen hat. Es ist in diesen Fällen eine Haftungsquote zu bilden, bei der auch Unfallverschulden zu berücksichtigen sein kann.
- Schließlich ist § 840 Abs. 2 BGB zu erwähnen.

1.1.2

Es kann davon ausgegangen werden, dass es einem 17 Jahre alten Fahrerlaubnisinhaber bzw. der hinter ihm stehenden Kfz-Haftpflichtversicherung niemals gelingen wird, sich unter Berufung auf § 828 Abs. 3 BGB n. F. eine haftungsrechtliche Position zu verschaffen, die günstiger wäre als bei einem volljährigen Pkw-Fahrer.

1.1.2.1

Einsichtsfähigkeit

Die Schuldfähigkeit wird bei einem über 10 Jahre alten Jugendlichen vermutet. Der Beweis dafür, dass dem 17 Jahre alten Fahrerlaubnisinhaber die Einsichtsfähigkeit gefehlt habe, obliegt daher im Schadensfall diesem und seiner Kfz-Haftpflichtversicherung.

Die zur Erkenntnis seiner Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht hat ein Minderjähriger, wenn er nach seiner geistigen Entwicklung fähig ist zu erkennen, dass sein Verhalten Unrecht ist und er verpflichtet ist, für die Folgen seines Verhaltens einzustehen (vgl. BGH VersR 84, 641 = NJW 84, 1958).

Es ist kaum vorstellbar, dass einem 17 Jahre alten Jugendlichen, der erfolgreich eine Fahrerlaubnisprüfung bestanden hat, nach seiner Verstandesentwicklung die Fähigkeit fehlen könnte, seine Verantwortlichkeit für Fehlverhalten im Straßenverkehr zu erkennen.

Die Beurteilung der Einsichtsfähigkeit hängt auch nicht davon ab, ob der Fahrer vor dem Erwerb seiner Fahrerlaubnis einmal medizinisch-psychologisch untersucht worden ist.

Die Frage der Einsichtsfähigkeit spielt bei Kfz-Unfällen zunächst einmal dann eine Rolle, wenn ein

Jugendlicher als Fahrer einen Unfall verursacht hat. Die gleiche Frage stellt sich aber auch dann, wenn es darum geht, ob ein geschädigter minderjähriger Beifahrer sich Mitverschulden entgegenhalten lassen muss, weil er sich einem Fahrer mit eingeschränkter Fahrtauglichkeit anvertraut hat.

Soweit ersichtlich, hat die Rechtsprechung die Einsichtsfähigkeit bei Personen der für das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ interessierenden Altersgruppe niemals verneint:

16 und 17 Jahre alte Pkw-Fahrer	BGH NJW 78, 421
17 Jahre alter Pkw-Fahrer	OLG Bamberg VersR 85, 786
15 Jahre alter Pkw-Fahrer	OLG Karlsruhe VersR 71, 509
Jugendliche mit entwendetem Pkw	OLG Hamm OLGR 00, 214 = r+s 00, 225 = NJW-RR 00, 1624 = NZV 01, 86 = DAR 01, 220
17 Jahre alter Pkw-Beifahrer	OLG Zweibrücken VersR 78, 1030
15 Jahre alte Pkw-Beifahrerin	LG Stuttgart VersR 85, 150

1.1.2.2

Fahrlässigkeit

Für die Frage der Fahrlässigkeit i. S. d. § 276 BGB ist ebenso wie bei Volljährigen auch bei Jugendlichen ein objektiver Maßstab anzulegen. Allerdings muss auf die Verstandesreife der entsprechenden Altersgruppe abgestellt werden (Gruppenfahrlässigkeit). Es kommt also darauf an, ob 17 Jahre alte Fahrerlaubnisinhaber in der Lage gewesen wären, sich in der Situation, die zum Unfall geführt hat, verkehrsgerecht zu verhalten.

Auch unter diesem Aspekt ist nichts dafür ersichtlich, dass einem Geschädigten der Verschuldensnachweis bei einem 17 Jahre alten Pkw-Fahrer im Vergleich etwa zu einem 18 Jahre alten Pkw-Fahrer erschwert wäre.

Bereits nach geltendem Recht gibt es zahlreiche minderjährige Inhaber von Fahrerlaubnissen für Kraftfahrzeuge. Fälle, in denen Ersatzansprüche Geschädigter nach Unfällen mit Beteiligung solcher minderjähriger Fahrerlaubnisinhaber an § 828 BGB gescheitert wären, sind mir nicht bekannt.

1.2

Keine Einschränkung des Minderjährigenschutzes

Aus den vorangegangenen Ausführungen folgt bereits, dass Minderjährige als Geschädigte durch

das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ nicht schlechter gestellt werden.

Es gibt aber auch keinen Grund anzunehmen, der erst 17 Jahre alte Fahrer verliere den ihm selbst als Minderjährigem zustehenden Schutz.

Soweit es um die Verschuldenshaftung gem. § 823 BGB geht, ist der Minderjährigenschutz schon dadurch gewährleistet, dass § 828 BGB zu beachten ist. Fehlt es nicht an der Einsichtsfähigkeit und hat der Jugendliche fahrlässig gehandelt, dann entspricht es dem geltenden Recht, dass auch ein Minderjähriger für den von ihm verursachten Schaden einzustehen hat. Eine Beeinträchtigung des gesetzlich vorgesehenen Minderjährigenschutzes liegt darin nicht.

Wird einem 17 Jahre alten Jugendlichen eine Fahrerlaubnis erteilt und verursacht er als Pkw-Fahrer einen Unfall, dann ist er gem. § 18 StVG schadensersatzpflichtig, und zwar ohne dass ihm schuldhaftes Verhalten nachgewiesen werden muss. Auch dadurch kommt es aber zu keiner Beeinträchtigung des Minderjährigenschutzes. Denn hier ist der Minderjährige durch die Kfz-Haftpflichtversicherung geschützt. Wer als Fahrer durch eine Kfz-Haftpflichtversicherung geschützt ist, bedarf grundsätzlich keines weitergehenden Schutzes (vgl. BGH VersR 72, 166, 167; BGHZ 116, 200 = VersR 92, 437).

2

Zur Haftung der Begleitpersonen und der aufsichtspflichtigen Personen

2.1

Wenn ein Beifahrer den Fahrer aktiv behindert, ihm etwa in das Lenkrad greift, dann wird er bei einem Unfall auch Dritten gegenüber gem. § 823 BGB ersatzpflichtig sein. Dies ist aber kein Spezialproblem des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ und kann daher an dieser Stelle außer Betracht bleiben.

2.2

Im Zusammenhang mit dem Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ stellt sich eher die Frage, ob der Beifahrer einem geschädigten Dritten nach einem durch Fehlverhalten des Fahrers verursachten Unfall haftet, weil er es unterlassen hat, während der Fahrt auf den Fahrer einzuwirken. Eine solche Haf-

tung wird i. d. R. nicht in Betracht kommen, weil grundsätzlich der Pkw-Fahrer für die Führung des Fahrzeugs die alleinige Verantwortung trägt (vgl. OLG Hamm VersR 00, 1255). Daran soll nach dem Konzept des Begleiteten Fahrens nichts geändert werden.

(Selbst wenn man aber einmal unterstellt, den Beifahrer träfe eine Pflicht zum Handeln, dann dürfte die Haftung des Beifahrers fast immer am Kausalitätsnachweis scheitern. Denn eine andere Möglichkeit, als verbal auf den Fahrer einzuwirken, steht einem Beifahrer nicht zur Verfügung. Der geschädigte Dritte müsste also schon beweisen, dass es nicht zu dem Unfall gekommen wäre, wenn der Beifahrer lediglich durch Worte auf den Fahrer eingewirkt hätte.)

2.3

Als Anknüpfungspunkt für eine eventuelle Haftung des Begleiters und des Aufsichtspflichtigen kommen daher eher nur Umstände in Betracht, die bereits vor Fahrtantritt vorgelegen haben.

2.3.1

Zur Haftung des Aufsichtspflichtigen aus § 832 BGB

Dass der Aufsichtspflichtige nach einem Unfall des 17 Jahre alten Fahrers Dritten gegenüber schon allein wegen seiner Stellung als Aufsichtspflichtiger haftet, ist eher nicht nahe liegend.

Zwar stellt § 832 BGB dann, wenn der Aufsichtsbedürftige einem Dritten widerrechtlich einen Schaden zufügt, sowohl die Vermutung auf, dass der Aufsichtspflichtige seine Aufsichtspflicht verletzt hat, als auch die Vermutung, dass die Aufsichtspflichtverletzung für den Schaden ursächlich geworden ist.

Die Vermutung der Aufsichtspflichtverletzung zu widerlegen ist aber bei einem 17 Jahre alten normal entwickelten Jugendlichen nicht übermäßig schwer.

Das Maß der gebotenen Aufsicht über Minderjährige bestimmt sich nach deren Alter, Eigenart und Charakter, wobei sich die Grenze der erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen danach richtet, was verständige Eltern nach vernünftigen Anforderungen tun müssen, um Schädigungen Dritter durch ihr Kind zu verhindern (BGH NJW 80, 1044 = VersR

80, 278). Die Zumutbarkeit von Maßnahmen kann insbesondere dann reduziert oder zu verneinen sein, wenn sich das Kind dem Volljährigkeitsalter nähert (vgl. FUCHS, NZV 98, 7, 8).

Der BGH hat die Aufsichtspflichtverletzung des Vaters eines 17 Jahre alten Jugendlichen, der einen anderen durch Schläge verletzt hat, verneint, obwohl der Jugendliche zuvor wiederholt in Gastwirtschaften andere Gäste niedergeschlagen hatte (BGH NJW 80, 1044 = VersR 80, 278). Ähnlich hat das OLG Hamm bei einem 17 Jahre alten Jugendlichen entschieden (OLGZ 92, 95).

Insgesamt dürfte die Haftung aus § 832 BGB jedenfalls bei 17 Jahre alten Kraftfahrzeugführern in der Praxis kaum eine Rolle spielen. In allen Fällen, in denen der 17-Jährige nachweisbar schuldhaft gehandelt hat, eine Haftung des Aufsichtspflichtigen aber ausschließlich aus § 832 BGB hergeleitet werden kann, bleibt es ohnehin gem. § 840 Abs. 2 BGB dabei, dass der Schaden letztlich nur von dem Aufsichtsbedürftigen getragen werden muss bzw. von der hinter ihm stehenden Kfz-Haftpflichtversicherung.

2.3.2

Zur Haftung des Begleiters aus § 823 BGB

Es erscheint ohne weiteres möglich, dass die Person, die sich als Begleiter zur Verfügung stellt, vor Fahrtantritt einen Fehler begeht und zum Beispiel fahrlässig übersieht, dass der 17-Jährige, dem sie den Fahrtantritt ermöglicht, z. B. völlig übermüdet und daher nur eingeschränkt fahrtauglich ist. Kommt es dann zu einem Unfall durch Übermüdung, so dürften die Voraussetzungen einer Haftung des Begleiters gegenüber geschädigten Dritten aus § 823 BGB gegeben sein.

2.4

Ist der Begleiter und/oder der Aufsichtspflichtige dem geschädigten Dritten nach einem Unfall Schadensersatzpflichtig, dann haftet er gem. §§ 840 BGB, 3 PflVG neben dem Fahrer, dem Halter und der Kfz-Haftpflichtversicherung als Gesamtschuldner.

Nimmt der geschädigte Dritte nun den aus § 823 BGB haftenden Begleiter in Anspruch, wird der Begleiter sich im Wege des Gesamtschuldnerausgleichs an die Kfz-Haftpflichtversicherung wenden.

Nimmt der geschädigte Dritte hingegen die Kfz-Haftpflichtversicherung in Anspruch, dann wird diese versuchen, im Wege des Gesamtschuldnerausgleichs den Begleiter an den Kosten zu beteiligen.

Letztlich wird sich der Begleiter wohl nicht immer mit Erfolg darauf berufen können, dass der (unter den Schutz der Kfz-Haftpflichtversicherung fallende) Fahrer allein für die Führung des Kraftfahrzeugs verantwortlich ist. Das kann dann zur Folge haben, dass der Begleiter letztlich einen Teil der dem geschädigten Dritten entstandenen Schäden tragen muss.

2.5

Es ist letztlich eine Frage der Zweckmäßigkeit, ob das Haftungsrisiko des Begleiters und/oder Aufsichtspflichtigen durch eine Versicherung abgedeckt werden soll. Von einer üblichen Privathaftpflichtversicherung wird dieses Risiko wohl nicht erfasst.

Falls das Risiko des Begleiters und/oder Aufsichtspflichtigen durch den Abschluss einer Versicherung aufgefangen werden soll, dann wird es sich empfehlen, dass der Schutz der Kfz-Haftpflichtversicherung durch vertragliche Vereinbarung entsprechend erweitert wird. Denn dann wird mit den Ansprüchen Dritter von Beginn an nur ein und dieselbe Versicherungsgesellschaft befasst. Probleme beim Gesamtschuldnerausgleich entfallen.

Rechtliche Bedenken dagegen, die Kfz-Pflichtversicherung durch vertragliche Vereinbarungen zwischen Versicherer und Versicherungsnehmer entsprechend zu erweitern, dürften nicht bestehen. Die Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kfz-Haftpflichtversicherung legt lediglich einen Mindestumfang an Versicherungsschutz fest. Einer vertraglich vereinbarten Erweiterung des Versicherungsschutzes steht sie nicht entgegen.

3

Versicherungsvertragsrecht

Die Einführung des Begleiteten Fahrens erfordert es nicht, dass der Minderjährige selbst einen Versicherungsvertrag abschließt. Es kommt daher nicht darauf an, inwieweit er zum wirksamen Abschluss eines solchen Versicherungsvertrages der Mitwirkung seines gesetzlichen Vertreters bedarf.

Allein entscheidend ist, dass der berechtigte Fahrer in dem Kfz-Haftpflichtversicherungsvertrag, den in der Regel der Halter des Kfz mit der Versicherungsgesellschaft abschließen wird, mitversichert wird. Das ist aber ohnehin gewährleistet und hängt nicht von der Geschäftsfähigkeit des Fahrers ab.

4

Minderjähriger als Halter

Die Einführung des Begleiteten Fahrens erfordert ferner nicht, dass ein Minderjähriger Fahrzeughalter wird.

Darauf, ob ein minderjähriger Kfz-Halter sein kann, was ohne weiteres zu bejahen sein dürfte (vgl. HENTSCHEL, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., § 7 StVG Rn 22), kommt es nicht an.

5

Zeugnisverweigerungsrechte

Das Risiko, dass sich die Ausübung des Aussageverweigerungsrechtes durch einen Angehörigen im Einzelfall auch einmal zum Nachteil eines Minderjährigen auswirken kann, ist kein Sonderproblem des Begleiteten Fahrens. Es ist auch nicht ersichtlich, dass hier ein für die Praxis besonders relevantes Problem stecken könnte.

6.2.3 WOLFF, H., Vors. Richter am Oberlandesgericht Celle: Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen zum strafrechtlichen und strafprozessualen Bereich im Rahmen der Sachverständigenanhörung des Arbeitskreises „Recht“ der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“

Anlage 2 zum Sitzungsprotokoll der Arbeitsgruppe „Recht“ vom 7.3.2003

Grundlage war zunächst das Referat von Herrn Rechtsanwalt FELTZ auf dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2003 in Goslar (FELTZ 2003) mit den darin aufgezeigten Bedenken gegen das Projekt; das Manuskript lag mir vor.

Soweit es Straftaten betrifft, kommt bei siebzehnjährigen Fahrerlaubnisinhabern, die es ja auch jetzt schon gibt, Jugendstrafrecht zur Anwendung, § 1 Abs. 2 Jugendgerichtsgesetz (JGG). Das würde auch bei dem geplanten begleiteten Fahren gelten. Das hat für den Schuldpruch im Falle eines Straf-

verfahrens gegen einen Jugendlichen grundsätzlich keine Bedeutung. Im materiellen Strafrecht genießt der Jugendliche, sieht man von der jeweils zu prüfenden Verantwortlichkeit ab, keine Sonderrolle. Auswirkungen ergeben sich bei den Rechtsfolgen und im Verfahren, die sich nach JGG richten. Anders liegt es bei Ordnungswidrigkeiten; von einigen Einschränkungen abgesehen gilt das Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) für Jugendliche genauso wie für Erwachsene, insbesondere können Geldbußen und Fahrverbote auch gegen Jugendliche verhängt werden.

Die strafrechtliche (§ 3 JGG) und ordnungswidrigkeitenrechtliche (§ 12 Abs. 1 OWiG) Verantwortlichkeit dürfte nach meiner Einschätzung bei einem Siebzehnjährigen, der mit Erfolg eine Fahrerlaubnis erworben hat, für den Verkehrsbereich in der Praxis kaum jemals zu verneinen sein. Es ist mir nicht bekannt, dass bei wie gesagt auch heute schon möglichen vergleichbaren Fällen – man denke an jugendliche Trecker- oder Kraffradfahrer – Probleme aufgetaucht wären.

Bei der zu diskutierenden strafrechtlichen oder verkehrsordnungswidrigkeitenrechtlichen Allein- oder Mitverantwortung der erwachsenen Begleitperson ist es zunächst wichtig zu unterscheiden, ob diese gehandelt hat oder ob sie untätig geblieben ist, obwohl die Situation ein Eingreifen nahe gelegt hätte. Greift die Begleitperson in das Führen des Kraftfahrzeugs durch den jugendlichen Fahrerlaubnisinhaber ein oder beeinflusst sie ihn durch Anweisungen zu einem bestimmten Verhalten und ergibt sich daraus ein Verkehrsvorgang, der strafrechtlich (oder ordnungswidrigkeitenrechtlich) erheblich ist, kann sie selbst – eventuell neben dem jugendlichen Fahrer – infolge positiven Tuns strafrechtlich dafür einstehen müssen (oder zum Verkehrsteilnehmer im Sinn von § 1 Abs. 2 StVO werden). Nach meiner Einschätzung werden solche Sachverhaltsgestaltungen gegenüber Unterlassungstaten in der Praxis überwiegen. Sie werden aber auch beim Begleiteten Fahren, wenn es wie geplant eingeführt wird, keine rechtlichen Besonderheiten oder Schwierigkeiten bieten. Vergleichbare Situationen können sich bereits heute ergeben, wenn z. B. der Beifahrer dem Fahrer in das Lenkrad greift oder durch Zuruf zu einer Fehlreaktion veranlasst, mögen derartige Fälle auch nicht sehr häufig sein.

Bleibt der Begleiter des jugendlichen Fahrers untätig, obwohl er sieht (oder sehen müsste), dass

dieser eine gefährliche Verkehrssituation heraufbeschwört oder sich nicht verkehrsgerecht verhält, ergibt sich die Frage, ob der Begleiter Unterlassungstäter einer daraus resultierenden Straftat (oder Ordnungswidrigkeit) sein kann. Das hängt im Wesentlichen davon ab, ob er eine Garantenstellung hat, die entsprechende Pflichten zu handeln auslöst. Dabei ist wieder zu unterscheiden, wem gegenüber diese Garantenstellung in Betracht kommt: ob dem jugendlichen Fahrer gegenüber oder dritten Verkehrsteilnehmern oder beiden gegenüber. Im Verhältnis des erwachsenen Begleiters zum jugendlichen Fahrzeugführer wird dies in der Praxis meist durch eine familienrechtliche Bindung dergestalt vorgezeichnet sein, dass beide eng miteinander verwandt sind; dann ergibt sich die Garantenstellung daraus, also z. B. des Vaters gegenüber dem Sohn. Doch wird damit nicht zugleich jeder andere Verkehrsteilnehmer geschützt, denn z. B. Eltern sind nicht ohne weiteres für Fehlverhalten ihrer an der Grenze zur Volljährigkeit stehenden Kinder gegenüber Dritten verantwortlich. Ist der Begleiter Halter des Fahrzeugs, kann sich seine Garantenstellung gerade Dritten gegenüber daraus ergeben; solche Fälle kommen bereits heute vor, ihre strafrechtliche Aufarbeitung bereitet in der Praxis keine Schwierigkeiten. Es bleibt im Grunde die Fragestellung, ob der erwachsene Begleiter des jugendlichen Fahrers, der nach dem verfolgten Konzept in vollem Umfang für das Führen des Kraftfahrzeugs verantwortlich ist, eine Garantenstellung im Sinne der Unterlassungsdelikte insbesondere gegenüber Dritten hat. Dies vermag ich nicht klar zu beantworten. Sicher ist, dass der schlichte Beifahrer keine Garantenstellung – weder gegenüber dem Fahrer noch gegenüber Dritten – hat, mag er auch wesentlich erfahrener als der Fahrer sein. Damit er in eine solche insbesondere gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern einrückt, muss etwas an Verantwortung hinzukommen (Beispiele: BGH NJW 1959, 1979 – sich ablösende, aber gemeinsam fahrende Fernfahrer; BGH VRS 17, 424 – der Beifahrer, der die Sicherung eines liegen gebliebenen Lastzugs übernimmt). Ob das, was der Begleiter des jugendlichen Fahrerlaubnisinhabers bewirken soll, dazu ausreicht und er damit – ähnlich einem Lotsen, der den Kapitän bei der Schiffsführung berät – Garant gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern wird, ist nach meiner Auffassung eher zu verneinen als zu bejahen; doch lässt sich die Beurteilung einer zukünftigen gerichtlichen Praxis nicht sicher abschätzen.

Soweit es um verfahrensrechtlich bedeutsame Zeugnisverweigerungsrechte (infolge Verwandtschaft) oder Auskunftsverweigerungsrechte (infolge möglicher strafrechtlicher Mitverantwortung) geht, wirft das Projekt aus meiner Sicht keine Probleme auf, die nicht bereits bekannt sind und von der gerichtlichen Praxis gelöst werden.

Zu einigen über das Referat FELTZ hinausführenden Fragestellungen:

Nach der verfolgten Konzeption ist es für den jugendlichen Fahrerlaubnisinhaber kein Fahren ohne Fahrerlaubnis im Sinne von § 21 StVG, wenn er ohne erwachsenen Begleiter unterwegs ist.

Ich habe keine Bedenken dagegen, dem Begleiter die Verpflichtung aufzuerlegen, bei einer Kontrolle seinen eigenen Führerschein vorzulegen und ein Zuwiderhandeln mit einem Bußgeld zu belegen. § 6 StVG bietet meines Erachtens eine ausreichende Rechtsgrundlage dafür.

Ein Problem ist, welchen eventuell bußgeldbewehrten Beschränkungen man den Begleiter hinsichtlich Alkoholgenuß unterwerfen kann und will. Grundsätzlich halte ich eine solche Beschränkung für möglich; dies ergibt sich meiner Auffassung nach aus der Freiwilligkeit der Übernahme der Begleitung eines jugendlichen Fahrerlaubnisinhabers. Doch sollte man zu der Frage vorsorglich noch einen Verfassungsrechtler einschalten. Ob man eine solche Beschränkung regeln will, ist eine rechtspolitische Frage. Wenn man für den Begleiter eine Alkoholgrenze einführt, sollte man sich allerdings an den Grenzwerten des § 24 a StVG ausrichten, weil sich sonst Friktionen ergeben (würde man vom Begleiter völlige Enthaltensamkeit verlangen, könnte sich nach geringfügigem Alkoholgenuß die Situation ergeben, dass er zwar selber fahren, aber nicht den Begleiter abgeben darf; das wäre nicht sehr sinnvoll).

6.3 Arbeitsentwurf einer Verordnung für die rechtliche Umsetzung des Modellvorschlags „Begleitetes Fahren ab 17“

6.3.1 Verordnung über die freiwillige Teilnahme von jungen Fahranfängern an einem Modell des Begleiteten Fahrens vom ... (Entwurf)

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben b), g), m), s) und Nr. 3 Buchstabe c) des Straßenverkehrsgesetzes

verordnet das Bundesministerium für

§ 1

(1) Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen B oder BE können ab dem 17. Lebensjahr in Begleitung eines älteren Fahrerlaubnisinhabers praktische Erfahrungen als verantwortliche Fahrzeugführer im Straßenverkehr sammeln (Begleitetes Fahren). Durch die Begleitung sollen die Unfallrisiken, denen insbesondere junge Fahranfänger unterliegen, weitestgehend ausgeschlossen werden. Darüber hinaus soll die in dieser Zeit zusätzlich gewonnene Fahrerfahrung ihr Risiko beim selbstständigen Führen von Kraftfahrzeugen ab dem 18. Lebensjahr senken.

(2) Die zuständigen obersten Landesbehörden ... pp können das Begleitete Fahren als Modellversuch nach Maßgabe der nachfolgenden Vorschriften einführen; die Entscheidung darüber ist nach den für Allgemeinverfügungen geltenden landesrechtlichen Vorschriften zu veröffentlichen.

§ 2

(1) Ein Fahranfänger kann an dem Modell teilnehmen, wenn er nach § 6 darauf vorbereitet und im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B oder der Klasse BE ist. Im Rahmen des Modells beträgt das Mindestalter für den Erwerb dieser Klassen 17 Jahre.

(2) Die Bescheinigung über die Teilnahme an der Vorbereitung ist vor der praktischen Fahrerlaubnisprüfung dem Sachverständigen oder Prüfer zur Einsicht vorzulegen. Sind die Angaben unvollständig oder hat der – aaSoP – Bedenken an der Richtigkeit der Angaben, darf die Prüfung nicht durchgeführt werden.

§ 3

(1) Die Fahrerlaubnis wird durch Übergabe einer im Inland gültigen Prüfungsbescheinigung erteilt, die längstens bis zum Ablauf von 3 Monaten nach Vollendung des 18. Lebensjahres befristet ist. Die Prüfungsbescheinigung gilt als Führerschein im Sinne von § 2 Abs.1 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes.

(2) Ab Vollendung des 18. Lebensjahres händigt die Fahrerlaubnisbehörde dem Fahranfänger auf Antrag einen Führerschein nach Muster 1 der Anlage 8 gemäß § 22 Abs. 3 Fahrerlaubnis-Verordnung gegen Abgabe der Prüfungsbescheinigung aus. Liegen Hinweise vor, die Bedenken am Besitz der

Fahrerlaubnis begründen, kann die Fahrerlaubnisbehörde zuvor Auskünfte entsprechend § 25 Abs. 4 der Fahrerlaubnis-Verordnung einholen.

§ 4

(1) Die Prüfungsbescheinigung nach § 3 Abs. 1 ist mit der Auflage zu versehen, dass der Fahranfänger bis zur Aushändigung des Führerscheins Fahrzeuge der Klassen B oder BE nur führen darf, wenn er von einer Person begleitet wird, die die Voraussetzungen nach § 5 erfüllt.

(2) Der Fahranfänger darf kein Fahrzeug der Klassen B oder BE führen, wenn die Begleitperson nicht in der Lage ist, ihre Aufgaben nach § 6 Abs. 2 zu erfüllen.

(3) Bei den Fahrten hat der Fahranfänger eine nach § 6 Abs. 3 Satz 4 auf die mitfahrende Begleitperson ausgestellte Bescheinigung sowie den auf sie ausgestellten Führerschein mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen.

§ 5

Begleiten kann, wer

1. das 30. Lebensjahr vollendet hat,
2. seit mindestens 5 Jahren ununterbrochen im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B oder der Klasse 3 (alt) ist,
3. zum Zeitpunkt der Auskunft aus dem Verkehrszentralregister oder der Bestätigung der Fahrerlaubnisbehörde nach § 6 Abs. 3 nicht mit mehr als 3 Punkten belastet ist und
4. an einer Vorbereitung nach § 6 teilgenommen hat.

§ 6

(1) Die 90-minütige Vorbereitung kann von einer geeigneten Person oder Institution durchgeführt werden, die die zuständige oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmte Stelle oder die nach Landesrecht zuständige Stelle auf Antrag für die Dauer des Modellversuchs bestimmt hat.

(2) Der Antragsteller hat einen Lehrplan für die Umsetzung der in § 1 genannten Ziele zur Genehmigung einzureichen und Personen zu benennen, die zur Vermittlung der Inhalte des Lehrplans geeignet

sind. Gegenstand des Lehrplans sind insbesondere die folgenden Aspekte der Rolle und der mit ihr verbundenen Aufgaben der Begleitperson:

Während der Fahrt

- Anwesenheit ohne Ausübung einer Ausbildungsfunktion,
- Akzeptanz des Fahranfängers als verantwortlicher Fahrzeugführer und Akzeptanz der eigenen Rolle als Begleiter,
- Kommunikationspartner für den Fahranfänger während der Fahrt,
- Beschränkung auf gelegentliche Hinweise ohne unmittelbares Eingreifen in Entscheidungen und Fahrmanöver,
- mäßigender Einfluss in Belastungs- und Konfliktsituationen,
- Antworten auf Fragen des Fahranfängers.

Außerhalb der Fahrten

- Beratung bezüglich sinnvoll zu fahrender Strecken,
- Gesprächspartner für einen Austausch über die Fahrerfahrungen.

Darüber hinaus ist der rechtliche Rahmen zu thematisieren.

(3) Vor Beginn der Vorbereitung hat die Begleitperson eine schriftliche Auskunft aus dem Verkehrszentralregister gemäß § 30 Abs. 8 des Straßenverkehrsgesetzes und den auf sie ausgestellten Führerschein dem Veranstalter zur Einsicht vorzulegen, um die Voraussetzungen des § 5 Nrn. 1, 2 und 3 nachzuweisen. Anstelle der Auskunft kann eine schriftliche Bestätigung der Fahrerlaubnisbehörde vorgelegt werden, dass die Begleitperson die Voraussetzungen erfüllt. Die Auskunft nach Satz 1 oder die Bestätigung nach Satz 2 darf nicht älter als 3 Monate sein. Nach der Vorbereitung sind der Begleitperson (mindestens) 2 Teilnahmebescheinigungen auszuhändigen.

§ 7

Führt ein Fahranfänger ein Fahrzeug der in § 2 genannten Klassen ohne in Begleitung einer Person im Sinne von § 5 zu sein, ist die Fahrerlaubnis zu widerrufen. Hat er wiederholt ein Fahrzeug geführt, obwohl die mitfahrende Begleitperson ihre Aufga-

ben nach § 6 Abs. 2 nicht wahrnehmen konnte, kann die Fahrerlaubnis widerrufen werden.

§ 8

(1) Ordnungswidrig im Sinne von § 24 des Straßenverkehrsgesetzes handelt ein Fahranfänger, der vorsätzlich oder fahrlässig als Inhaber einer Fahrerlaubnis nach § 3 Abs. 1 ein Fahrzeug der Klassen B oder BE führt und dabei

1. entgegen § 4 Abs. 1 nicht von einer Person begleitet wird, die die Voraussetzungen nach § 5 erfüllt,
2. entgegen § 4 Abs. 2 von einer Person begleitet wird, die die Aufgaben nach § 6 Abs. 2 nicht wahrnehmen kann, oder
3. entgegen § 4 Abs. 3 eine auf die Begleitperson ausgestellte Teilnahmebescheinigung oder den auf sie ausgestellten Führerschein nicht vorlegt.

(2) Eine Ordnungswidrigkeit nach Abs. 1 Nr. 1 wird mit einem Bußgeld in Höhe von 150 €, eine Ordnungswidrigkeit nach Abs. 1. Nr. 2 mit einem Bußgeld in Höhe von 75 € und eine Ordnungswidrigkeit nach Abs. 1 Nr. 3 mit einem Bußgeld in Höhe von 10 € geahndet.

§ 9

(1) Als schwer wiegende Handlung im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe gemäß § 2 a Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes wird eingestuft

eine Ordnungswidrigkeit nach § 8 Abs. 1 Nr. 1,

als weniger schwerwiegend

eine Ordnungswidrigkeit nach § 8 Abs. 1 Nr. 2.

(2) Nach dem Punktsystem sind im Verkehrszentralregister erfasste Entscheidungen zu § 8 Abs. 1 Nr. 1 mit 4 Punkten, zu § 8 Abs. 1 Nr. 2 mit 1 Punkt zu bewerten.

§ 10

Im Übrigen sind die Vorschriften der (Fahrerlaubnis-Verordnung) und der (Bußgeldkatalog-Verordnung) anzuwenden.

§ 11

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft und am außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

6.3.2 Begründung zum Arbeitsentwurf einer Verordnung über die freiwillige Teilnahme von jungen Fahranfängern an einem Modell des Begleiteten Fahrens

Allgemeines

1. Nach der Verordnung können sich die Länder an einem Modellversuch unter der Kurzbezeichnung „Begleitetes Fahren“ beteiligen, eine Verpflichtung zur Umsetzung besteht jedoch nicht. Die wissenschaftliche Auswertung des Modellversuchs soll zeigen, ob die hohe Unfallrate junger Fahranfänger dadurch gesenkt werden kann, dass ältere Fahrer sie zu Beginn ihrer Fahrerkarriere begleiten. Anfänger sollen Fahrerfahrung und damit Fahroutine erwerben, die ihr Unfallrisiko nachhaltig senken.
2. Im Jahr 2001 sind auf Deutschlands Straßen rund 7.000 Menschen ums Leben gekommen, davon waren 1.606 zwischen 18 und 24 Jahre alt. Diese Altersgruppe umfasst die am stärksten gefährdete Teilgruppe der 18- bis 20-Jährigen: Dort sind die meisten Fahrnovizen zu finden, deren fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko etwa fünfmal so hoch ist wie im Gesamtdurchschnitt aller Altersgruppen (HAUTZINGER/TAS-SAUX 1989), während das entsprechende Risiko der 21- bis 24-Jährigen etwas mehr als doppelt so hoch ist.

Fahranfänger haben gleich zu Beginn ihrer selbstständigen Verkehrsteilnahme als Pkw-Fahrer das höchste Unfallrisiko, das mit anfänglich hohen und in der Folge geringer werdenden Abnahmebeträgen sinkt. Der Risikoverlauf bei deutschen Fahranfängern zeigt nach etwa 9 Monaten eine Halbierung, nach 2,6 Jahren eine Verringerung auf 10 Prozent des Anfangsrisikos (SCHADE, KBA 2001). Diese Verlaufsform ist auch in anderen Ländern erkennbar. Sie entspricht zudem der Lernkurve, die beim Fertigkeitserwerb in anderen Bereichen regelmäßig zu beobachten ist; darin wird deutlich, dass mit Anforderungen verbundene Tätigkeiten mit zunehmender Geübtheit schneller, fehlerfreier und mit geringerer kognitiver Beanspruchung bewältigt werden.

Der Rückgang des Unfallrisikos bei Fahranfängern ist demnach auf einen kontinuierlichen fahrpraktischen Erfahrungszuwachs zurückzuführen.

Fahrpraxis in der Fahrschul Ausbildung ist auf Fahrleistungen zwischen 500 und 1.200 km be-

grenzt. Fahroutine, die das Unfallrisiko nachhaltig verringert, wird erst im Anschluss an die Fahrschulabildung nach Erwerb des Führerscheins gewonnen. Damit fällt der Erfahrungszuwachs in die Zeit des höchsten Risikos und wird mit vielen Unfällen „bezahlt“; dieser Widerspruch soll mit dem Begleiteten Fahren aufgelöst werden.

3. Das Modell geht u. a. von folgenden Voraussetzungen aus:

- a. Die Fahrausbildung ist den professionellen Fahrlehrern vorbehalten.
- b. Mit Erreichen des 18. Lebensjahres besteht ein Anspruch auf Erteilung einer Pkw-Fahrerlaubnis.

Um für den Maßnahmenansatz einen „Zeitpuffer“ zwischen der Aushändigung des Führerscheins und der völlig selbstständigen Teilnahme als motorisierter Fahrzeugführer zu erhalten, ist das Mindestalter für die Erteilung einer Pkw-Fahrerlaubnis auf 17 Jahre herabgesetzt worden. Diese Absenkung zielt nicht auf die Ausweitung individueller Mobilität, sondern verlängert die Lernzeit; sie ist ein Hilfsmittel, kein Geschenk.

Infolge der Herabsetzung des Mindestalters kann die Fahrschulabildung ein Jahr früher – etwa mit 16 1/2 Jahren – beginnen. Nach Teilnahme an einer auf das Begleitete Fahren vorbereitenden Veranstaltung und erfolgreicher Fahrerlaubnisprüfung ist die Erteilung der Fahrerlaubnis ab 17 Jahren möglich. Ausgehändigt wird zunächst eine befristete Prüfungsbescheinigung als Führerscheinersatz. Bis zur Aushändigung des regulären Kartenführerscheins – spätestens 3 Monate nach Vollendung des 18. Lebensjahres – darf der Anfänger nur in Begleitung einer mindestens 30 Jahre alten Person entsprechende Fahrzeuge führen. Die Begleitperson muss einige Voraussetzungen erfüllen, u. a. auf ihre Aufgabe vorbereitet sein.

4. Die Ausgestaltung des Modells ist an folgenden zentralen Kriterien ausgerichtet:

- Sicherheitsgewinn,
- Zugangsfreundlichkeit,
- Praktikabilität.

Unter dem Aspekt des Sicherheitsgewinns sollen junge Fahranfänger möglichst umfassende

Fahroutine erwerben, gleichzeitig sind die mit dem Fahrenüben verbundenen Risiken zu minimieren. Für die Sicherheitsbilanz sind gegenüber zu stellen: die heutige Unfallrate insbesondere der 18- bis 20-Jährigen und die Unfallrate während des Begleiteten Fahrens und nach der Begleitphase.

Unter dem Stichwort „Zugangsfreundlichkeit“ sind Zugangs- und Nutzungshindernisse zu vermeiden, weil eine geringere Beteiligung und Nutzung den Sicherheitsgewinn des Begleiteten Fahrens herabsetzten. Einschränkungen sind daher nur dort vorgesehen, wo die Sicherheit beeinträchtigt werden könnte.

Die Umsetzung des Modells muss einfach und praktikabel sein. Nur so ist mit einer Akzeptanz bei den jungen Heranwachsenden und bei deren Eltern – als Begleitpersonen – zu rechnen. Der Regelungen sind daher auf das Notwendigste beschränkt, der finanzielle und organisatorische Aufwand ist gering gehalten.

5. Die Annahme, dass der Erfahrungszuwachs durch Fahrenüben in Begleitung ebenso das Unfallrisiko verringert wie der beim selbstständigen, nicht begleiteten Führen eines Fahrzeugs, bestätigen insbesondere schwedische Wirksamkeitsuntersuchungen: Darin wird der Rückgang des Unfallrisikos in den ersten zwei Jahren des selbstständigen Fahrens zwischen 24 und 40 Prozent auf die Vorerfahrungen durch die Verlängerung der Lernzeit im Rahmen des Begleiteten Fahrens zurückgeführt. Nach bisher vorliegenden Studien führt der Zuwachs an Fahrerfahrung zur größten bekannten Absenkung des Unfallrisikos.

Das Begleitete Fahren selbst ist mit vergleichsweise geringen Unfallrisiken behaftet. Dies geht aus systematischen Untersuchungen und aus Berichten in den Ländern mit Modellen des Begleiteten Fahrens hervor. Nach den Ergebnissen schwedischer Analysen haben Fahranfänger in der Begleitphase ein 34fach geringeres fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko als in den ersten zwei Jahren der selbstständigen Verkehrsteilnahme. Auch Untersuchungsergebnisse und Praxiserfahrungen weiterer Länder (Österreich, Frankreich, Belgien und Norwegen) legen nahe, dass die für das selbstständige Fahren charakteristischen Fahranfänger- und Jugendlichkeitsrisiken nicht auf das Begleitete Fahren durchschlagen.

Auch wenn das Begleitete Fahren in diesem Modell nicht wie in anderen europäischen Ländern Teil der Fahrausbildung ist, sondern nach Erwerb der Fahrerlaubnis am Beginn der Fahrerkarriere einsetzt, ist eine besondere Unfallbelastung nicht zu erwarten, weil die Fahrnovizen zwar rechtlich in ihrer Entscheidungsfreiheit – sie sind verantwortliche Fahrzeugführer – nicht begrenzt sind, aber aufgrund der Anwesenheit einer wesentlich älteren Person emotionale und soziale Schranken bestehen. Außerdem steht für diejenigen (Fahranfänger und (überwiegend) Eltern), die sich für die Teilnahme an dem Modell entscheiden, das Fahrenüben im Vordergrund; andernfalls werden sich die jungen Heranwachsenden für den Führerscheinerwerb ab 18 Jahren entscheiden.

Im Einzelnen

Zu § 1

Arbeitshypothese für die Durchführung des Modellversuchs ist, dass infolge der Begleitung nicht nur das hohe Anfangsrisiko sinkt, die wesentlich längere Fahrpraxis führt auch zu mehr Fahrkompetenz, die weiterwirkt, wenn ab dem 18. Lebensjahr nach Erwerb des Kartenführerscheins ohne Begleitung gefahren werden darf.

Bei der „Begleitperson“ handelt es sich um eine natürliche Person, die die Voraussetzungen des § 6 erfüllen muss.

Den Ländern steht es frei, sich an dem Modellversuch zu beteiligen. Die Entscheidung, das Begleitete Fahren für Einwohner eines Bundeslandes als Maßnahme zur Senkung des Unfallrisikos anzubieten, ist nach den für Allgemeinverfügungen geltenden landesrechtlichen Bestimmungen zu veröffentlichen.

Zu § 2

Fahrten in Begleitung sind auf Personenkraftwagen beschränkt, weil diese Fahrzeugart die höchste Zulassungszahl aufweist und insbesondere für die Mitfahrt einer Begleitperson die besten Voraussetzungen bietet. Auch Fahranfänger, die im Besitz der Fahrerlaubnisklasse BE sind, werden einbezogen; denn die Begleitperson vermittelt keine Fahrausbildung und muss daher nicht fahrdynamische Zustände der Fahrzeugkombination im Unterschied zum Fahren mit einem Solofahrzeug erläutern. Gegenüber der Bestimmung des § 10 Abs. 1

Nr. 3 FeV ist das Mindestalter für diese Klassen auf das 17. Lebensjahr abgesenkt, um interessierten jungen Leuten die Teilnahme am Begleiteten Fahren und ab 18 Jahren ein selbstständiges Fahren – wie bisher – zu ermöglichen. Nur so ist es angesichts der bestehenden Rechtslage – abgeschlossene Fahrausbildung/-prüfung und Anspruch auf Aushändigung des Kartenführerscheins ab 18 Jahren – möglich, dass junge Fahrer an dem Begleiteten Fahren teilnehmen. Im Übrigen gibt es kein europäisches Land, das für den Erwerb einer Pkw-Fahrerlaubnis ein höheres Mindestalter als 18 Jahre vorschreibt. Entsprechend früher können die Fahrausbildung sowie die theoretische und praktische Prüfung für die genannten Klassen erfolgen.

Die Erteilung der Fahrerlaubnis vor Erreichen des 18. Lebensjahres ist in diesem Modell nicht von einer medizinisch-psychologischen Begutachtung abhängig. Zum einen handelt es sich um eine eigenständige Festlegung des Mindestalters in dieser Rechtsverordnung, zum anderen sollen Defizite, die aus der anfängerspezifischen Unerfahrenheit resultieren, gerade durch das Begleitete Fahren aufgefangen werden.

Außerdem hat der Fahranfänger an einer 90-minütigen Veranstaltung, deren wesentliche Inhalte in § 6 niedergelegt sind, teilzunehmen. Dort wird er auf das Fahrenüben in Begleitung vorbereitet. Die Bescheinigung über die Teilnahme an der Vorbereitung ist ähnlich einer Ausbildungsbescheinigung (§ 16 Abs. 3 Sätze 6 bis 9 FeV) vor der praktischen Prüfung dem Sachverständigen oder Prüfer zur Einsicht vorzulegen. Dieser prüft, ob die Bescheinigung dem (im Verkehrsblatt) veröffentlichten Muster entspricht, ausgefüllt und unterschrieben ist. Sind die Angaben nicht vollständig oder bestehen Bedenken, wird die Prüfung nicht durchgeführt, bis die Vorbehalte geklärt sind.

Zu § 3

Mit der Übergabe der Prüfungsbescheinigung wird die Fahrerlaubnis unbefristet erteilt. Nur die Geltungsdauer des Dokuments ist befristet.

Folgende Gründe sind maßgebend, dass eine befristete Prüfungsbescheinigung – § 22 Abs. 4 Satz 7 der FeV nachgebildet – den Besitz der Fahrerlaubnis dokumentiert:

- Dem Anfänger soll deutlich werden, dass er einem besonderen „Begleitstatus“ unterliegt, er immer noch Lernender ist, der Fahroutine und Fahrkompetenz erwerben soll.

- Es gibt keine harmonisierte Schlüsselzahl der Europäischen Union für die obligatorische Mitfahrt einer Begleitperson. Zwar verbirgt sich hinter der Schlüsselzahl 05.05 nach Abschnitt II der Anlage 9 zur Fahrerlaubnis-Verordnung „nur mit Beifahrer, der im Besitz der Fahrerlaubnis ist“; damit ist jedoch eine Fahrbeschränkung aus medizinischen Gründen gemeint. Bei einer nur in Deutschland verbindlichen Schlüsselzahl hätte ein junger Fahranfänger als Inhaber eines Kartenführerscheins im EU-Ausland ohne Begleitung fahren dürfen (siehe Abschnitt 12 des Anhangs I a der Richtlinie 96/47/EG des Rates vom 23.07.96 – Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 253 vom 17.09.1996 zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein). Der Gefahr, dass ein Fahranfänger tatsächlich ohne Begleitperson im Ausland fährt, wird durch die Aushändigung einer Prüfungsbescheinigung vorgebeugt.

Zudem lassen sich auf der Prüfungsbescheinigung die zur Durchführung des Modells erforderlichen Auflagen des § 4 nicht nur verschlüsselt, sondern als Text eintragen. Dies bietet Vorteile bei Kontrollmaßnahmen und erleichtert auch dem Fahranfänger, die Auflagen einzuhalten.

Mit Übergabe der Prüfungsbescheinigung beginnt die Probezeit (§ 2 a Abs. 1 Satz 1 StVG).

Ab Vollendung des 18. Lebensjahres wird der Führerschein nach Muster 1 der Anlage 8 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (Kartenführerschein) dem Fahranfänger ausgehändigt, es sei denn, es liegen Hinweise darauf vor, dass er nicht mehr im Besitz einer entsprechenden Fahrerlaubnis ist. Dann kann die Behörde die Auskünfte einholen, die auch bei Ausstellung eines Ersatzführerscheins möglich sind. Spätestens 3 Monate nach Vollendung des 18. Lebensjahres endet die Geltungsdauer der Prüfungsbescheinigung; in diesem Zeitraum besteht Gelegenheit, sie gegen einen Kartenführerschein einzutauschen.

Zu § 4

Folgende Auflagen treffen den Fahranfänger als Inhaber einer Fahrerlaubnis und als verantwortlichen Fahrzeugführer:

- Fahrzeuge der Klassen B oder BE dürfen nur in Begleitung geführt werden. Ausgenommen sind Fahrzeuge der Klassen L und M, die in der Klasse B eingeschlossen sind (§ 6 Abs. 3 Nr. 3 FeV),

weil das Mindestalter für die Erteilung der Klassen L und M 16 Jahre beträgt.

- Kann die Begleitperson die von ihr erwarteten Aufgaben überhaupt nicht wahrnehmen, weil sie z. B. stark alkoholisiert ist, darf der Fahranfänger sich nicht hinter das Steuer setzen.
- Der Fahranfänger hat eine auf die Begleitperson ausgestellte Bescheinigung über deren Teilnahme an einer Vorbereitung sowie den auf sie ausgestellten Führerschein mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen.

Auf die Erteilung einer Pkw-Fahrerlaubnis besteht – als so genannter gebundener Verwaltungsakt – bei Erfüllung der in § 2 Absatz 2 StVG genannten Voraussetzungen und Erreichen des 18. Lebensjahres ein Rechtsanspruch. Dieser Rechtsanspruch wird im Rahmen des Begleiteten Fahrens auf die 17-Jährigen ausgedehnt und zugleich in § 4 an bestimmte Auflagen geknüpft. Die Auflagen verlangen vom Fahranfänger ein persönliches Tun, Dulden und Unterlassen; sie sind während der Geltungsdauer der Prüfungsbescheinigung verbindlich. Die Auflagen haben je nach ihrer Bedeutung im Rahmen des Modells ein unterschiedliches Gewicht, das auch in den §§ 7 und 8 deutlich wird:

- Das Fahrenüben über einen längeren Zeitraum in Begleitung eines fahrerfahrenen älteren Mitfahrers ist das Kernstück.
- Kann die Begleitperson die von ihr erwarteten Aufgaben nicht wahrnehmen, weil sie z. B. stark alkoholisiert ist, darf der Fahranfänger die Fahrt nicht antreten. Für die Begleitperson kann es allerdings keine Promille-Grenze im Sinne einer relativen oder absoluten Fahruntüchtigkeit geben; denn die Fahruntüchtigkeit ist nicht mit der Begleitfähigkeit gleichzusetzen.
- Der Begleiter/die Begleiterin ist nicht Fahrzeugführer/in. Dies ist der Fahranfänger; daher ist er verpflichtet, die Voraussetzungen für die Teilnahme in dem Modell zu erfüllen und nachzuweisen, u. a. während der Fahrten die entsprechenden Nachweise auch für die Begleitperson mit sich zu führen und zuständigen Personen bei Kontrollen vorzulegen. Die Mitföhrpflicht setzt voraus, dass sich der Fahranfänger vor Fahrtantritt vergewissert, dass die Papiere vorhanden sind.

Es wird erwartet, dass die Teilnehmer die Möglichkeiten des Fahrenübens nutzen. Daher kann auch

ein Fahrnovize, der z. B. mit 17 Jahren und 9 Monaten die Fahrerlaubnis erwirbt, an dem Modellversuch teilnehmen. Fiele er „aus der Begleitregelung heraus“, könnte er nicht sofort ein Kraftfahrzeug führen, sondern erst mit Vollendung des 18. Lebensjahres, dann aber selbstständig und allein. Das Üben in Begleitung erscheint immer noch sicherer, wenn es auch nur für eine kurze Zeit und in dem Bewusstsein ausgeübt wird, dass keine längere Fahrstrecke zurückgelegt werden kann, als den jungen Fahrer allein ohne weiteres Üben in den Straßenverkehr zu entlassen.

Zu § 5

Hier sind die Voraussetzungen aufgeführt, die eine Person erfüllen muss, um begleiten zu können. Begleitpersonen werden überwiegend die Eltern sein.

Begleiten kann, wer 30 Jahre alt und seit 5 Jahren ununterbrochen im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B bzw. der Klasse 3 (alt) ist. Das Mindestalter ist auf 30 Jahre festgelegt worden, damit die Begleitpersonen – wie ELLINGHAUS/SCHLAG (Uniroyal-Verkehrsuntersuchung „Beifahrer“ Nr. 26, Köln/ Hannover 2001) hinsichtlich des Unfallrisikos u. a. ausführen – deutlich älter als die Fahranfänger sind, d. h. insbesondere nicht mehr zu der Gruppe der stark unfallbelasteten 18- bis 24-jährigen Fahrer zählen, und Peer-Group-Einflüsse ausgeschlossen sind. Eine Altersobergrenze ist nicht festgelegt, weil aus Erfahrungen in den anderen europäischen Ländern sich keine Hinweise auf Probleme mit älteren Begleitern ergeben haben.

Es handelt sich um ein „offenes Begleitmodell“, d. h., die Begleitung ist nicht an einen bestimmten Fahrnovizen gebunden; theoretisch könnte jede Begleitperson jeden Fahranfänger begleiten. Mit dieser flexiblen Lösung wird die Leistungsfähigkeit des Modells erhöht und einer Einschränkung der Übungsmöglichkeiten entgegengewirkt, wenn etwa der „normale“ Begleiter krankheitsbedingt, aufgrund einer längeren Abwesenheit oder aus sonstigen Gründen nicht zur Verfügung steht.

Eine öffentlich-rechtliche Zustimmung der Eltern bzw. des Personensorgeberechtigten zu einer fremden Begleitperson ist nicht erforderlich. Das zivilrechtliche Umgangsbestimmungsrecht als Teil des elterlichen Erziehungs- und Aufsichtsrechts reicht aus, eine unerwünschte Begleitperson zu verhindern. Im Übrigen werden die Eltern, die dem Abschluss des Ausbildungsvertrages mit einer Fahr-

schule zustimmen bzw. ihn genehmigen müssen, mit dem Jugendlichen erörtern, wer als Begleitperson in Frage kommt.

Der fünfjährige ununterbrochene Besitz einer Fahrerlaubnis ist ein Indikator für eine ausgereifte Fahrerfahrung und für Verkehrszuverlässigkeit. Von regelkonformem Verhalten als Zeichen für Verkehrszuverlässigkeit ist auch noch bei einem Stand von höchstens 3 Punkten im Verkehrszentralregister auszugehen, weil es sich hierbei um weniger schwerwiegende Verkehrsverstöße handelt, und die Forderung, dass überhaupt keine Eintragung mit einer Sanktion von z. B. 40 € vorliegt (§ 28 Abs. 3 Nr. 3 StVG), rd. 7 Mio. Fahrerlaubnisbesitzer ausschließen würde. Bei der festgelegten Obergrenze von 3 Punkten würden nach einer Auswertung des Kraftfahrt-Bundesamtes vom Februar 2003 etwa 1,1 Mio. Personen als Begleiter nicht in Betracht kommen.

Zu § 6

Eine Vorbereitung ist erforderlich, um Fahranfänger und Begleiter in ihre besonderen Rollen und Aufgaben einzuführen, Missverständnissen vorzubeugen und sie über den rechtlichen Rahmen zu informieren.

So ist vor allem deutlich zu machen, dass der Fahranfänger der verantwortliche Fahrzeugführer ist und der Begleiter keine Ausbildungsfunktion innehat. Seine Rolle ist ausschließlich durch die Funktionen bestimmt, die in § 6 (2) aufgeführt sind.

Die entsprechenden Informationen und Anleitungen können und sollen auch zusätzlich durch Druck- und Bildmedien vermittelt werden. Da es jedoch um die Vorbereitung von Personen für teilweise nicht selbstverständliche Rollenanforderungen geht, ist eine Einführung im Rahmen einer Face-to-face-Vermittlung erforderlich, in der z. B. geeignete und weniger geeignete Kommunikationsformen zwischen Fahranfänger und Begleiter unter fachkundiger Anleitung exemplarisch erprobt und geübt werden können.

90 Minuten – entsprechend einem schulischen Elternabend – erscheinen für eine derartige Einführung ausreichend – auch angesichts eines eher knappen Zeitbudgets der Eltern von 17-Jährigen.

Für die inhaltlichen und methodischen Anforderungen an den Lehrplan und an die Qualifikation der Personen, die die Einweisungen durchführen, ste-

hen die grundlegenden Standards zeitgemäßer Erwachsenenbildung zu Verfügung, wie sie beispielsweise in Fahrschulen, in der betrieblichen und verbandlichen Weiterbildung, in Volkshochschulen oder in Moderatorenprogrammen angewendet werden. Spezielle Standards können ggf. unter Berücksichtigung der Praxiserfahrungen später entwickelt werden. Die Vorgaben für einen Lehrplan werden (im Verkehrsblatt) veröffentlicht.

Da die Vorbereitung auf das Begleitete Fahren keine Fahrausbildung darstellt, kann sie grundsätzlich von jeder geeigneten Person oder Institution durchgeführt werden, die hierfür von einer nach Landesrecht etc. zuständigen Stelle bestimmt wird; die Befugnis gilt für die Dauer des Modellversuchs (siehe § 11). Eine vergleichbare „Bestimmung“ findet sich in § 48 Abs. 4 Nr. 7 Satz 2 Fahrerlaubnis-Verordnung für Stellen, die Ortskundeprüfungen durchführen.

Vor der Teilnahme an einem „Vorbereitungsabend“ hat die Begleitperson durch Vorlage einer Selbstauskunft aus dem Verkehrszentralregister gemäß § 30 Abs. 8 StVG gegenüber dem Veranstalter nachzuweisen, dass sie nicht mit mehr als 3 Punkten belastet ist. Es reicht auch die schriftliche Bestätigung der Fahrerlaubnisbehörde aus, in der nur enthalten ist, dass die Begleitperson die Vorgabe des § 5 Nr. 3 erfüllt, damit ihr „Punktekonto“, auch wenn es weniger als 4 Punkte aufweist, nicht offenbart werden muss. In Verbindung mit der Vorlage des Führerscheins, der belegt, dass die Begleitperson seit mindestens 5 Jahren ununterbrochen im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B oder der Klasse 3 (alt) ist, weist die nach der Vorbereitung ausgestellte Teilnahmebescheinigung mittelbar auch die Vorgaben hinsichtlich der Fahrerlaubnis und der Punktbelastung nach. Dem Teilnehmer ist eine Bescheinigung in (mindestens) zweifacher Ausfertigung zu übergeben; eine Ausfertigung hat der Fahranfänger vor den Begleitfahrten von der mitfahrenden Begleitperson einzufordern, damit er seinen Verpflichtungen aus § 4 Abs. 3 nachkommen kann.

Im Absatz 2 sind die wesentlichen Inhalte des Lehrplans, insbesondere die der Begleitperson zufallenden Aufgaben, umschrieben. Die Begleitperson führt keine Fahrausbildung durch – diese ist nach § 2 Abs. 2 Nr. 4 StVG in Verbindung mit den fahrlehrerrechtlichen Vorschriften den professionellen Fahrlehrern vorbehalten. Aufgrund des geltenden Verkehrsrechts hat sich ihre Funktion an dem „Bei-

fahrerstatus“ zu orientieren. Der Begleiter ist ebenso wie der Beifahrer kein Verkehrsteilnehmer im Sinne von § 1 Abs. 2 StVO. Nach höchst- und obergerichtlicher Rechtsprechung ist dies „nur derjenige, der sich verkehrserheblich verhält, d. h. körperlich und unmittelbar auf den Ablauf eines Verkehrsvorganges einwirkt“ (BGH NJW 1960 S. 924 ff.; BayObLG NZV 1992 S. 326 f.). Darauf soll die Begleitperson keinen Einfluss nehmen. Greift sie dennoch in die Führung des Kraftfahrzeugs ein oder beeinflusst sie den Fahranfänger durch Anweisungen zu einem bestimmten Verhalten, muss sie u. U. dafür einstehen. Derartige Situationen sind bereits heute anzutreffen, sie werden nicht durch das Begleitete Fahren ausgelöst.

Der Bundesgerichtshof hat a.a.O. weiter ausgeführt, dass „die den Verkehrsteilnehmer kennzeichnende Einwirkung auf das Verkehrsgeschehen (als ein auf einen Erfolg gerichtetes Verhalten) nicht notwendig ein tätiges Handeln ist, sondern auch ein Unterlassen sein kann, wenn dadurch eine Rechtspflicht zum Tätigwerden verletzt wird“. Eine Pflicht zum Tätigwerden kann sich aus der möglichen Position der Begleitperson als Gewahrsamsinhaberin des Fahrzeugs (als gefährliches Werkzeug) und als Halterin gemäß § 31 Abs. 2 StVZO ergeben. Falls ein Elternteil die Begleitung übernimmt, ergibt sich daraus allein noch keine Garantstellung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern; denn Eltern sind nicht ohne weiteres für ein Fehlverhalten ihrer an der Grenze zur Volljährigkeit stehenden Kinder verantwortlich. Da der schlichte Beifahrer keine Garantstellung innehat, ist dies auch grundsätzlich für die Begleitperson zu verneinen, weil deren Funktion mit einer gewährenden, passiven, reaktiven Hilfestellung zu umschreiben ist.

Zu § 7

Bei einer Fahrt ohne Begleitperson im Sinne von § 5 ist die Fahrerlaubnis des Fahranfängers gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 2 VwVfG zu widerrufen. Ein Widerruf kommt nach pflichtgemäßem Ermessen in Betracht, wenn der Fahranfänger wiederholt ein Fahrzeug geführt hat, obwohl die Begleitperson nicht „begleitfähig“ war.

Zu § 8

Ein Verstoß gegen die in § 4 genannten Auflagen stellt eine mit Bußgeld bewehrte Ordnungswidrig-

keit dar. Entsprechende Regelungen finden sich in § 75 Nrn. 3 und 9 FeV.

Verkehrszuwerhandlungen 17-Jähriger als Fahrzeugführer stellen kein Novum dar, weil sie bereits heute Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klassen A1 und M, in der Ausbildung zum Berufskraftfahrer der Klassen B, C1 und C1E, im Übrigen in Ausnahmefällen der Klasse B sein können; auf sie ist bei Straftaten Jugendstrafrecht anzuwenden, § 1 Abs. 2 JGG. Im materiellen Strafrecht nimmt der Jugendliche, sieht man von der jeweils zu prüfenden Verantwortlichkeit ab, keine Sonderrolle ein. Da der 17-Jährige die Fahrerlaubnis erworben hat, ist die strafrechtliche (§ 3 JGG) und ordnungswidrigkeitsrechtliche (§ 12 Abs. 1 OWiG) Verantwortlichkeit zu bejahen. Im Bereich der Ordnungswidrigkeiten gilt grundsätzlich das OWiG, insbesondere können Geldbußen und Fahrverbote auch gegen Jugendliche verhängt werden.

Zu § 9

Bezug nehmend auf § 8 sind die Verstöße als schwerwiegend oder weniger schwerwiegend im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe eingestuft. Deren Gewichtung knüpft u. a. an § 4 an.

Dies gilt auch für die nach dem Punktesystem im Verkehrszentralregister erfassten Entscheidungen. Die Bewertung des Fahrens ohne Begleitperson mit 4 Punkten ist deshalb gerechtfertigt, weil ein derartiger Verstoß den Kernbereich des Modells berührt.

Zu § 10

Im Übrigen sind die Vorschriften der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung) sowie der Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung) anzuwenden.

Zu § 11

Die Vorschrift bestimmt das Inkrafttreten der Verordnung sowie – weil es sich um einen Modellversuch handelt – das Außerkrafttreten.

6.4 Konzept zur Durchführung von Vorbereitungsveranstaltungen

Bei dem nachfolgend wiedergegebenen Rahmenkonzept für Vorbereitungsveranstaltungen für Fahranfänger und Begleiter im Rahmen des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ handelt es sich um einen ersten Vorschlag, der gemeinsam vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände vorgebracht und in der Projektgruppe noch nicht näher erörtert wurde.

Nach dem Vorschlag der Projektgruppe sollen geeignete Personen oder Stellen für das Angebot von Vorbereitungsveranstaltungen durch landesrechtlich dazu bestimmte Stellen zugelassen werden. Anbieter von Vorbereitungsveranstaltungen sollen tätig werden können, nachdem sie ihr Seminarekonzept vorgelegt und eine Zulassung erhalten haben.

Aus Sicht der Projektgruppe ist von besonderer Bedeutung, dass sie über angemessen qualifiziertes Personal für die Durchführung verfügen.

Begleitetes Fahren ab 17

Vorbereitungsveranstaltung für Fahranfänger und Begleiter

Zielbeschreibungen/Konzept des DVR und der BVF zur Diskussion



Ziele des Modells

„Begleitetes Fahren ab 17“ hat zum Ziel, jungen Fahrern/innen die Möglichkeit zu geben, nach der abgeschlossenen Fahrausbildung über einen längeren Zeitraum hinweg eigenverantwortlich, aber unter mäßigendem Einfluss eines Begleiters, Übungsmöglichkeiten zu haben, vielfältige Situationen im Straßenverkehr kennen zu lernen und ihre Kompetenz in der Bewältigung der Situationen zu erhöhen, um einen risikoärmeren Einstieg in die selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen.

Aufgaben des Begleiters

Dementsprechend sind die Begleiter im Sinne dieser Zielbeschreibung ausschließlich Beifahrer mit folgenden Aufgaben:

- Ausübung eines mäßigenden Einflusses in schwierigen Fahrsituationen,
- Gesprächspartner zur Aufarbeitung von Erlebnissen nach durchgeführten Fahrten,
- Motivationsunterstützer zur Durchführung von eigenverantwortlichen Fahrten,
- Ansprechpartner für sich ergebende Fragen.

Ziele der Vorbereitungsveranstaltung

Auf Basis der Aufgabenstellung des Begleiters und der Zielsetzung des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ wird es als unverzichtbar angesehen, dass in einer Vorbereitungsveranstaltung die nachfolgend beschriebenen Ziele erreicht werden müssen.

Die Teilnehmer an einer Vorbereitungsveranstaltung

- sollen die Ziele des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ kennen,
- sollen eine klare Vorstellung über den Ablauf des Modells bekommen,
- müssen wissen und verstanden haben, dass der Fahranfänger der verantwortliche Führer des Fahrzeugs ist,
- müssen wissen, dass der Begleiter eine reine Beifahrerfunktion ausübt,
- müssen wissen, dass die reine Anwesenheit eines Beifahrers mäßigenden Einfluss ausübt und dies der Zielsetzung des Modells entspricht,

- müssen verstanden haben, dass die Fahrt und der Fahrtverlauf durch den Fahranfänger mit bestimmt werden,
- sollen eine Vorstellung davon bekommen, welchen Sinn Fahren unter Begleitung hat und welche Chance mit dieser geschaffenen Übungsmöglichkeit im Sinne der Unfallreduzierung verbunden ist,
- sollen die Hintergründe für typisches Fahrverhalten von jungen Fahrern/innen kennen lernen,
- sollen ein Verständnis für anfängliche Schwierigkeiten beim eigenverantwortlichen Fahren entwickeln,
- müssen wissen und verstanden haben, dass „Begleitetes Fahren ab 17“ keine Fahrausbildung ist, sondern ein Raum zum eigenverantwortlichen Üben und Anwenden des in der Fahrausbildung vermittelten sicheren Verhaltens darstellt,
- müssen die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Teilnahme am Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ kennen,
- müssen sich über die Rechtsfolgen bei Verstößen gegen die Rahmenbedingungen des Modells im Klaren sein,
- müssen einen Überblick über die auftretenden Haftungsfragen, die mit dem Modell verbunden sein können, erhalten,
- sollen dazu motiviert werden, möglichst viele Fahrten unter Begleitung im Sinne des Modells durchzuführen,
- sollen dazu motiviert werden, die durchgeführten Fahrten anhand eines entsprechenden Begleitmediums im Nachhinein freiwillig aufzuarbeiten und auszuwerten,
- sollen die Chancen einer freiwilligen Aufarbeitung und Auswertung im Sinne der Modellziele kennen lernen,
- sollen Hilfestellungen bekommen, wie Auswertungsgespräche nach durchgeführten Fahrten aussehen könnten,
- sollen verdeutlicht bekommen, dass ein freiwilliger Erfahrungsaustausch zwischen mehreren Begleitern und Fahranfängern in kleinen Gruppen (freiwillige informelle Treffen) dazu beitragen kann, die vom Modell beabsichtigten Ziele zu erreichen.

Insbesondere die Begleiter

- müssen wissen, dass der Fahranfänger verantwortlicher Führer des Fahrzeugs ist und damit die für die Fahrt bestimmende Person ist,
- müssen ein Verständnis dafür bekommen, dass das in der Fahrausbildung vermittelte Verhalten im Sinne verkehrssicheren Verhaltens das richtige Verhalten ist,
- müssen sich im Klaren darüber sein, dass sie ausschließlich durch ihre Anwesenheit mäßigen Einfluss ausüben,
- müssen verstehen, dass es noch andere Fahrstile außer dem eigenen gibt,
- sollen erfahren, dass die Beobachtung des Verhaltens auch dazu beitragen kann, über eigenes, praktiziertes Verhalten nachzudenken und dieses zu hinterfragen,
- sollen kennen lernen, welche Chancen im Sinne der Modellziele mit einer Nachbesprechung der Fahrten verbunden sind,
- sollen erfahren, welche Risiken damit verbunden sind, wenn sie selbst nicht uneingeschränkt handlungsfähig sind.

Insbesondere die Fahranfänger

- müssen wissen, dass sie die verantwortlichen Führer des Fahrzeugs sind,
- müssen wissen, welche Kriterien sie bei der Auswahl geeigneter Begleiter anwenden sollten,
- müssen wissen, welche Folgen sie zu erwarten haben, wenn sie die Rahmenbedingungen des Modells nicht beachten.

Auswahl der Moderatoren für die Vorbereitungsveranstaltung

Ausgehend von den formulierten Zielen der Vorbereitungsveranstaltung lassen sich die notwendigen Kompetenzen für die Moderatoren, die die Veranstaltungen durchführen sollen, sowie die Institutionen, die sie anbieten werden, ableiten.

Die zukünftigen Institutionen, die die Vorbereitungsveranstaltungen für Begleiter und Fahranfänger im Rahmen des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ anbieten werden, müssen zur Erreichung der

beschriebenen Ziele somit sicherstellen, dass die eingesetzten Moderatoren folgende Kompetenzen besitzen:

- umfassende Kenntnisse über den Aufbau und die Ziele des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“,
- breites Hintergrundwissen zu den besonderen Schwierigkeiten von jungen Fahrern/innen im Straßenverkehr,
- besondere Kenntnisse zu den Rechts- und Haftungsfragen, die mit diesem Modell verbunden sind,
- detaillierte Kenntnisse über die Faktoren, die bei der Anwesenheit eines Beifahrers wirken,
- detailliertes Wissen über die Inhalte, die im Rahmen der Fahrschüler-Ausbildungsordnung zur Ausbildung vorgesehen sind,
- Kenntnisse über die im Straßenverkehr stattfindenden Lernprozesse beim eigenverantwortlichen Fahren,
- Kompetenz in der Anleitung von heterogenen Gruppen,
- Kompetenzen in der Erwachsenenbildung,

Rahmenbedingungen für die Durchführung der Vorbereitungsveranstaltungen für Begleiter und Fahranfänger

Die Vorbereitungsveranstaltung für Fahranfänger muss vor der Fahrerlaubnisprüfung besucht werden, damit die entsprechende Teilnahmebescheinigung dem amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer vor Antritt der Fahrerlaubnisprüfung vorgelegt werden kann. Dabei ist anzustreben, dass Begleiter und Fahranfänger möglichst dieselbe Vorbereitungsveranstaltung besuchen.

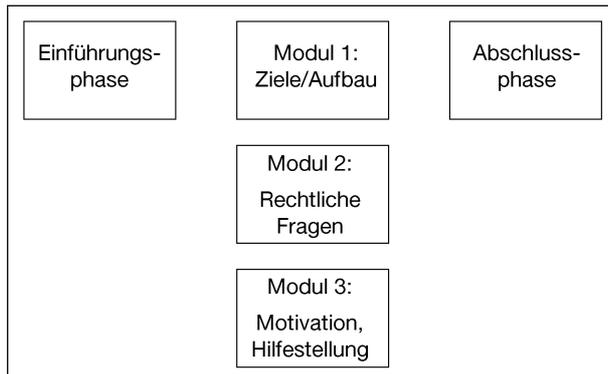
Die Vorbereitungsveranstaltungen sind für eine Dauer von mind. 90 Minuten zu planen.

Anbieter von Vorbereitungsveranstaltungen müssen durch die oberste Straßenverkehrsbehörde unter Vorlage eines Veranstaltungsplans, der die Mindestinhalte umfasst, anerkannt werden.

Vorbereitungsveranstaltungen zum Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ können auch als Einzelveranstaltungen durchgeführt werden.

Prototypischer Aufbau einer Vorbereitungsveranstaltung mit Inhaltsübersicht

Der prototypische Ablauf des DVR/BVF-Konzepts gliedert sich in eine Einführungsphase, die Behandlung von drei gleichwertigen Modulen und eine Abschlussphase.



Einführungsphase (5 Minuten)

In einer Einführungsphase („warming up“) werden auf Basis einer Erwartungsabfrage zur Teilnahme am Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ die von den Veranstaltungsteilnehmern genannten Erwartungen visualisiert, damit deutlich wird, welche Vorstellungen die Beteiligten davon haben.

Hierbei hat der Moderator die Möglichkeit, auf Basis der genannten Erwartungen, entsprechend gegenzusteuern oder diese zu unterstützen.

Modul 1: Ziele/Aufbau des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ (ca. 25-30 Minuten)

- o Ziele des Modells
- o Aufbau/Ablauf des Modells
- o Nutzen für den Fahranfänger (Begleitung als Möglichkeit des eigenverantwortlichen Übens)
- o Besondere Schwierigkeiten zu Beginn des eigenverantwortlichen Fahrens bei jungen Fahrer/innen
- o Nutzen für den Begleiter
- o Der Begleiter als Beifahrer (Wirkung)

Modul 2: Rechtliche Fragen (ca. 25-30 Minuten)

- o Fahranfänger ist verantwortlicher Führer des Fahrzeugs (Akzeptanz durch den Begleiter erforderlich)
- o „Begleitetes Fahren ab 17“ ist keine Fahrausbildung
- o Rechtsfolgen bei Verstößen gegen die Rahmenbedingungen (Eingriff/Unterlassung)
- o Haftungsrechtliche Fragen zum Modell „Begleitetes Fahren ab 17“

Modul 3: Motivation/Hilfestellungen/Empfehlungen (ca. 25-30 Minuten)

- o Chancen für den Fahranfänger
- o Chancen für den Begleiter
- o Auswertungsgespräche im Anschluss an durchgeführte Fahrten
- o Umgang mit Fragen während des Fahrens
- o Freiwilliges Führen eines Fahrtenbuchs (Vorteile für den Fahranfänger und den Begleiter)
- o Möglichkeiten und Vorteile eines freiwilligen Austausches (informelle Treffen)
- o Was zeichnet einen „guten“ Begleiter im Sinne des Modells aus? (Do its und Don't do its)

Abschlussphase (5-10 Minuten)

In der Abschlussphase soll jeder Teilnehmer ein persönliches Resümee nach folgender Fragestellung ziehen: „Für die Teilnahme am Modell 'Begleitetes Fahren ab 17' nehme ich mir vor ...“. Die Visualisierung wird getrennt nach Begleiter und Fahranfänger vorgenommen und den Erwartungen gegenübergestellt.

Anlagen

1) Teilnahmebescheinigung an einer Vorbereitungsveranstaltung zum Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ – hier: Fahranfänger

Inhalt:

Herr/Frau, geb. am, hat an einer besonderen Vorbereitung zur Teilnahme am Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ teilgenommen. Die Vorbereitung umfasste die Themenbereiche „Ziele und Aufbau des Modells“, „Rechtliche Rahmenbedingungen“ sowie „weiterführende Empfehlungen für Begleiter und Fahranfänger“.	
Ort/Datum:	
Moderator der Vorbereitungsveranstaltung	Stempel Veranstaltungsanbieter

2) Teilnahmebescheinigung an einer Vorbereitungsveranstaltung zum Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ – hier: Begleiter

Inhalt:

Herr/Frau, geb. am, hat an einer besonderen Vorbereitung zur Teilnahme am Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ teilgenommen und damit die Begleitbefugnis erlangt. Die Vorbereitung umfasste die Themenbereiche „Ziele und Aufbau des Modells“, „Rechtliche Rahmenbedingungen“ sowie „weiterführende Empfehlungen für Begleiter und Fahranfänger“.	
Ort/Datum:	
Moderator der Vorbereitungsveranstaltung	Stempel Veranstaltungsanbieter

3) Begleitmedium für Begleiter und Fahranfänger

Zur Unterstützung der Teilnehmer am Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ wird ein geeignetes Medium zur Verfügung gestellt werden, um die Ziele des Modells nachhaltig zu unterstützen. Dieses Medium beinhaltet dabei folgende Themenbereiche:

- Ziele des Modells
- Ablauf des Modells (Rahmenbedingungen)
- Chancen für Begleiter und Fahranfänger
- Empfehlungen für „Begleitetes Fahren ab 17“

- Der Fahranfänger (Stellung etc.)
- Der Begleiter (Aufgaben, „Was ist ein guter Begleiter?“, Was soll er – was soll er nicht?, Wirkung)
- Rechtliche Folgen bei Verstößen gegen die Rahmenbedingungen
- Haftungsrechtliche Fragen und Empfehlungen
- Das Auswertungsgespräch
- Unterstützung durch ein Fahrtenbuch
- Erfahrungsaustausch durch informelle Treffen
- Aufzeichnungsblätter zur Beschreibung von Begleitfahrten

7 Literatur

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2002): Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“. Referate der Zweiten Internationalen Konferenz vom 20. bis 30. Oktober 2001 in Wolfsburg. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe: Mensch und Sicherheit. Heft M 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (2003): 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2003. Veröffentlichung der auf dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 30. und 31. Januar 2003 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen. Jever: Brune-Mettcker

ELLINGHAUS, D. & SCHLAG, B. (2001): Beifahrer. Eine Untersuchung über die psychologischen und soziologischen Aspekte des Zusammenspiels von Fahrer und Beifahrer. Köln-Hannover: Uniroyal

FELTZ, M. (2003): Unfallrisiko Fahranfänger. Eine rechtliche Betrachtung des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“. In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (2003), S. 39-55

GREGERSEN, N. P. (1997): Evaluation of 16-years age limit for driver training. First report. VTI rapport 418, Linköping: vti

- GREGERSEN, N. P. et al. (2000): Sixteen Years Age Limit for Learner Drivers in Sweden – an Evaluation of Safety Effects. In: *Accident Analysis and Prevention* 32 (2000), S. 25-35
- GREGERSEN, N. P. & NYBERG, A. (2002): Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten. (Lay instruction during driver training – A study how it is carried out and its impact on road safety.) VTI rapport 481, Linköping: vti
- HARTMANN, D. (2003): Unfallrisiko Fahranfänger. Begleitetes Fahren ab 17. In: *Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft* (2003), S. 56-67
- HAUTZINGER, H., HEIDEMANN, D. KRÄMER, B. (1995): Fahrzeugbezogene Fahrleistungen und Risikokennziffern. Fahrleistungserhebung 1993. Schlussbericht. Projektbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach (FP 2.9102)
- Kraftfahrt-Bundesamt (2003): Personen im VZR-Bestand am 31.12.1999 in 1000, nach Geschlecht und Alter sowie Punktestand. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- LEUTNER, D. & BRÜNKEN, R. (2002): Lehr-lernpsychologische Grundlagen des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenz. In: *BASt* (Hrsg.) (2002): Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe: Mensch und Sicherheit. Heft M 143, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, S. 76-87
- MAYCOCK et al. (1991): The accident liability of car drivers. TRL research report 315
- MAYHEW, D. R. & SIMSON, H. M. (1995): *The Role of Driving Experience: Implications for the Training and Licensing of New Drivers*. Ottawa, Ontario, Canada, Traffic Injury Research Foundation
- MEEWES, V. & WEISSBRODT, G. (1992): Führerschein auf Probe. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. *BASt-Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr*, Heft M 87, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- MEI-LI LIN (Ed.) (2003). Special Issue: Graduated Driver Licensing. *Journal of Safety Research* 34 (2003) 1. Itaska: National Safety Council
- SCHADE, F.-D. (2001): Daten zur Verkehrsbe-währung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung HANSJOSTEN, E. & SCHADE, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*. Reihe: Mensch und Sicherheit. Heft M 71; Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- WILLMES-LENZ, G. (2002): Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*. Reihe: Mensch und Sicherheit. Heft M 144. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- WILLMES-LENZ, G. (2003): Unfallrisiko Fahranfänger. Absenkung des Anfangsrisikos durch begleitetes Fahren. In: *Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft* (2003), S. 68-84

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

M 1: Verkehrssicherheitsaktivitäten auf lokaler Ebene
D. Wagner, P. G. Jansen
124 Seiten, 1993

M 2: Identifikation und Ursachenuntersuchung von innerörtlichen Unfallstellen
L. Neumann, B. Schaaß, H. Sperber
136 Seiten, 1993

M 3: Sicherheit von Fußgängern außerorts bei eingeschränkten Sichtverhältnissen
G. Ruwenstroth, E. C. Kuller, F. Radder
91 Seiten, 1993

M 4: Sichtabstand bei Fahrzeugen in der Dunkelheit
A. Bartmann, D. Reiffenrath, A. M. Jacobs, H. Leder, M. Walkowiak, A. Szymkowiak
94 Seiten, 1993

M 5: Straßenverkehrsunfälle von Gefahrgutkraftfahrzeugen 1989 bis 1991
M. Pöppel, M. Kühnen
62 Seiten, 1993

M 6: Möglichkeit/Realisierbarkeit eines Sicherheitsinformationssystems
E. Hörnstein
64 Seiten, 1993

M 7: Sicherheitsanalyse im Straßengüterverkehr
J. Grandel, F. Berg, W. Niewöhner
298 Seiten, 1993

M 8: Effektivität des Rettungsdienstes bei der Versorgung von Traumapatienten
B. Bouillion
38 Seiten, 1993

M 9: Faktor Mensch im Straßenverkehr
Referate des Symposiums '92 der BAST und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1992 des Bundesministers für Verkehr am 3. Dezember 1992 in Bergisch Gladbach
79 Seiten, 1993

M 10: Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland
E. Brühning, M. A. Kühnen, S. Berns
66 Seiten, 1993

M 11: Marketing für Verkehrssicherheit in der Praxis
Expertengruppe der OECD
76 Seiten, 1993

M 12: Ausbildungssystem für Fahrlehrer
Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“
24 Seiten, 1993

M 13: Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden
H. Hautzinger, H. Dürholt, E. Hörnstein, B. Tassaux-Becker
70 Seiten, 1993

M 14: Kommunikation im Rettungsdienst
R. Schmiedel, M. Unterkofler
174 Seiten, 1993

M 15: Öffentlichkeitsarbeit für die Erste Hilfe
V. Garms-Homolová, D. Schaeffer, M. Goll
19 Seiten, 1993

M 16: Auswirkungen des Stufenführerscheins
B. v. Hebenstreit, Ch. Ostermayer, H. D. Utzelmann, G. Kajan, D. M. DeVol, W. Schweflinghaus, D. Wobben, H. J. Voss
156 Seiten, 1993

M 17: Zur Sicherheit von Reiseomnibussen
A. Schepers
52 Seiten, 1993

M 18: Methadonsubstitution und Verkehrssicherheit
G. Berghaus, M. Staak, R. Glazinski, K. Höher
34 Seiten, 1993

M 19: Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen
H. Ch. Heinrich
68 Seiten, 1993

M 20: Fahrleistungserhebung 1990
H. Hautzinger, D. Heidemann, S. Krämer
30 Seiten, 1993

M 21: Fahrerverhaltensbeobachtung im Raum Berlin
K. Reker, E. Buss, F. Zwieliß
203 Seiten, 1993

M 22: Lehrpläne zur schulischen Verkehrserziehung
H. Ch. Heinrich, A. Seliger
414 Seiten, 1993

M 23: Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland
Ch. Seipel
36 Seiten, 1994

M 24: Psychische Erste Hilfe für Laien
R. Bourauel
44 Seiten, 1994

M 25: Verkehrsunfallfolgen schwerstverletzter Unfallopfer
S. Busch
204 Seiten, 1994

M 26: Nachalarmierung von Notärzten im Rettungsdienst
Th. Puhon
36 Seiten, 1994

M 27: Psychologische Untersuchungen am Unfallort
B. Pund, W.-R. Nickel
111 Seiten, 1994

M 28: Erfahrungsaustausch über Länder-Verkehrssicherheitsprogramme
Referate der Arbeitstagung der Bundesanstalt für Straßenwesen am 1. Dezember 1993 in Berlin
64 Seiten, 1994

M 29: Drogen- und Medikamentennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern
M.R. Möller
31 Seiten, 1994

M 30: Fahrleistung und Unfallrisiko von Kraftfahrzeugen
H. Hautzinger, D. Heidemann, B. Krämer, B. Tassaux-Becker
340 Seiten, 1994

M 31: Neuere Entwicklungen und Erkenntnisse in der Fahrer-eignungsbegutachtung
M. Weinand
74 Seiten, 1994

M 32: Leistungen des Rettungsdienstes 1992/93
W. Siegener, Th. Rödelstab
96 Seiten, 1994

M 33: Kenngrößen subjektiver Sicherheitsbewertung
H. Holte
168 Seiten, 1994

M 34: Deutsch-polnisches Seminar über Straßenverkehrssicherheit
Referate des Seminars 1993 der Bundesanstalt für Straßenwesen am 26. und 27. Oktober 1993 in Görlitz
174 Seiten, 1994

M 35: Massenunfälle
Presseminar des Bundesministeriums für Verkehr am 14. und 15. September 1994 in Kassel
72 Seiten, 1995

M 36: Mobilität der ostdeutschen Bevölkerung
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 1
H. Hautzinger, B. Tassaux-Becker
126 Seiten, 1995

M 37: Sicher fahren in Europa
Referate des 2. ADAC/BAST-Symposiums am 7. und 8. Juni 1994 in Baden-Baden
182 Seiten, 1995

M 38: Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer
M. A. Kühnen, M. Pöppel-Decker
71 Seiten, 1995

M 39: Unfälle beim Transport gefährlicher Güter in Verpackungen 1987 bis 1992
M. Pöppel-Decker
58 Seiten, 1995

M 40: Sicherheit im Reisebusverkehr
B. Färber, H. Ch. Heinrich, G. Hundhausen, G. Hütter, H. Kamm, G. Mörl, W. Winkler
124 Seiten, 1995

M 41: Drogen und Verkehrssicherheit
Symposium der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Köln am 19. November 1994 in Bergisch Gladbach
84 Seiten, 1995

M 42: Disco-Busse
Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote
R. Hoppe, A. Tekaat
211 Seiten, 1995

M 43: Biomechanik der Seitenkollision
Validierung der Verletzungskriterien TTI und VC als Verletzungsprädiktoren
R. Mattern, W. Härdle, D. Kallieris
134 Seiten, 1995

M 44: Curriculum für die Fahrlehrerausbildung
B. Heilig, W. Knörzer, E. Pomeranke
192 Seiten, 1995

M 45: Telefonieren am Steuer
St. Becker, M. Brockmann, E. Bruckmayr, O. Hofmann, R. Krause, A. Mertens, R. Niu, J. Sonntag
188 Seiten, 1995

M 46: Fahrzeugwerbung, Testberichte und Verkehrssicherheit
M. Wachtel, K.-P. Ulbrich, St. Schepper, G. Richter, J. Fischer
160 Seiten, 1995

M 47: Kongreßbericht 1995 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.
28. Jahrestagung
Leipzig, 23. bis 25. März 1995
216 Seiten, 1995

M 48: Delegierte Belohnung und intensivierte Verkehrsüberwachung im Vergleich
Eine empirische Untersuchung zur Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens
E. Machemer, B. Runde, U. Wolf, D. Büttner, M. Tücke
104 Seiten, 1995

- M 49: **Fahrausbildung in Europa**
Ergebnisse einer Umfrage in 29 Ländern
N. Neumann-Opitz, H. Ch. Heinrich
184 Seiten, 1995
- M 50: **Eignung von Pkw-Fahrsimulatoren für Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung**
G. v. Bressendorf, B. Heilig, H. Ch. Heinrich, H. Kamm, W. D. Käßler, M. Weinand
88 Seiten, 1995
- M 51: **Unfallgeschehen auf Autobahnen - Strukturuntersuchung**
M. A. Kühnen, E. Brühning, A. Schepers, M. Schmid
118 Seiten, 1995
- M 52: **Junge Fahrer und Fahrerinnen**
Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz vom 12. bis 14. Dezember 1994 in Köln
466 Seiten, 1995
- M 53: **Methodik zur Beurteilung der Ausbildungslehrgänge in Erster Hilfe**
K. Clemens, S. Zolper, B. Kuschinsky, B. Koch
136 Seiten, 1996
- M 54: **Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas**
N. Neumann-Opitz
59 Seiten, 1996
- M 55: **Mobilität der westdeutschen Bevölkerung**
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 2
H. Hautzinger, R. Hamacher, B. Tassaux-Becker
100 Seiten, 1996
- M 56: **Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen**
H. Schulze
123 Seiten, 1996
- M 57: **Gesetzmäßigkeiten des Mobilitätsverhaltens**
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 4
H. Hautzinger, M. Pfeiffer
66 Seiten, 1996
- M 58: **Verkehrsunfallrisiko in Deutschland**
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 5
H. Hautzinger, B. Tassaux-Becker, R. Hamacher
131 Seiten, 1996
- M 59: **Mobilität der ausländischen Bevölkerung**
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre - Band 3
H. Hautzinger, B. Tassaux-Becker, M. Pfeiffer
142 Seiten, 1996
- M 60: **Medikamenten- und Drogennachweis bei verkehrsunfallfälligen Fahrern**
Roadside Survey
H.-P. Krüger, E. Schulz, Hj. Magerl
72 Seiten, 1996
- M 61: **Inländerfahrleistung 1993**
H. Hautzinger, D. Heidemann, B. Krämer
186 Seiten, 1996
- M 62: **Unfallrisiko von Pkw unterschiedlicher Fahrzeugtypen**
A. Schepers, M. Schmid
56 Seiten, 1996
- M 63: **Schlafbezogene Atmungsstörungen und Verkehrssicherheit**
P. v. Wichert, J.H. Peter, W. Casel, Th. Ploch
52 Seiten, 1996
- M 64: **Kombinationswirkung von Medikamenten und Alkohol**
Literaturübersicht
H.-P. Krüger
191 Seiten, 1996
- M 65: **Sehstörungen als Unfallursache**
B. Lachenmayr, A. Buser, O. Keller, J. Berger
75 Seiten, 1996
- M 66: **Verkehrssicherheitsprobleme infolge Zuwanderung**
G. Dostal, A. W. T. Dostal
131 Seiten, 1996
- M 67: **Polizeiliche Verkehrsüberwachung**
Literaturübersicht unter Berücksichtigung der kommunalen Verkehrsüberwachung
I. Koßmann
64 Seiten, 1996
- M 68: **Inlandsfahrleistung und Unfallrisiko 1993**
H. Hautzinger, D. Heidemann, B. Krämer
40 Seiten, 1996
- M 69: **Vergleich des Verkehrsordnungsrechts in Europa**
D. Ellinghaus, K. Seidenstecher, J. Steinbrecher
116 Seiten, 1997
- M 70: **Schwachstellenanalyse Gefahrguttransport**
P. R. Pautsch, S. Steininger
68 Seiten, 1997
- M 71: **Legalbewährung von Fahranfängern**
E. Hansjosten, F.-D. Schade
64 Seiten, 1997
- M 72: **Leistungen des Rettungsdienstes 1994/95**
Zusammenstellung von Ausstattungs- und Leistungsdaten zum Rettungswesen 1994 und
Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 1994 und 1995
R. Schmiedel
102 Seiten, 1997
- M 73: **Verbesserung des Schutzes von Kindern in Pkw**
K. Langwieder, P. Stadler, Th. Hummel, W. Fastenmeier, F. Finkbeiner
238 Seiten, 1997
- M 74: **Personale Kommunikation in Berufsbildenden Schulen**
Programmevaluation
R. Hoppe, A. Tekaat
142 Seiten, 1997
- M 75: **Verbesserung der Kommunikation bei der Notfallmeldung**
U. Smentek, V. Garms-Homolová
94 Seiten, 1997
- M 76: **Charakteristische Merkmale der Krafftfahrttauglichkeit von Methadonpatienten**
J. Kubitzki
82 Seiten, 1997
- M 77: **Kompensationsmöglichkeiten bei älteren Krafftfahrern mit Leistungsdefiziten**
M. Weinand
56 Seiten, 1997
- M 78: **Situationsbezogene Sicherheitskenngrößen im Straßenverkehr**
K. Dahmen-Zimmer, A. Zimmer
76 Seiten, 1997
- M 79: **Kommunale Überwachung von Kfz-Geschwindigkeiten in Tempo 30-Zonen**
R. Luthmann, U. Potthoff, St. Wachs, B. Reich, Th. Dietrich
90 Seiten, 1997
- M 80: **Neuere Entwicklung bei Fahrsimulatoren**
Dokumentation
H. Chr. Heinrich, M. Weinand
66 Seiten, 1997
- M 81: **Fahruntüchtigkeit durch Cannabis, Amphetamine und Cocain**
E. Schulz, M. Vollrath, C. Klimesch, A. Szegedi
88 Seiten, 1997
- M 82: **Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Versicherungsanreize**
H. Baum, T. Kling
198 Seiten, 1997
- M 83: **Sicher fahren in Europa**
Referate des 3. ADAC/BAST-Symposiums am 11. und 12. Juni 1997 in Baden-Baden
184 Seiten, 1997
- M 84: **Auswirkungen neuer Technologien im Fahrzeug auf das Fahrverhalten**
Ch. Chaloupka, R. Risser, A. Antoniadou, U. Lehner, M. Praschl
172 Seiten, 1998
- M 85: **Auswirkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs in Deutschland auf die Verkehrssicherheit**
D. Heidemann, R. Hamacher, H. Hautzinger, A. Müller
38 Seiten, 1998
- M 86: **Opiathaltige Schmerzmittel und Verkehrssicherheit**
M. Lakemeyer
50 Seiten, 1998
- M 87: **Qualitätskontrolle für quantitative Analysen von Betäubungsmitteln im Blut**
R. Aderjan, M. Herbold
62 Seiten, 1998
- M 88: **Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer**
H.-P. Krüger, P. Braun, J. Kazenwadel, J. Reiß, M. Vollrath
123 Seiten, 1998
- M 89: **Telefonieren am Steuer und Verkehrssicherheit**
E. Brühning, I. Haas, H. Mäder, I. Pfaffert, M. Pöppel-Decker
67 Seiten, 1998
- M 90: **Anspracheformen der Verkehrsaufklärung älterer Menschen**
H. J. Kaiser, S. Teichmann, J. Myllymäki-Neuhoff, K. Schüssel, W. D. Oswald, P. Jaensch
192 Seiten, 1998
- M 91: **Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer**
H. Schulze
43 Seiten, 1998
- M 92: **Kongreßbericht 1997 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**
29. Jahrestagung
Münster, 19. bis 22. März 1997
368 Seiten, 1998
- M 93: **Driver Improvement - 6. Internationaler Workshop**
Referate des Workshops 1997, veranstaltet von Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern, vom 20. bis 22. Oktober 1997 in Berlin
472 Seiten, 1998

- M 94: Der Konflikt „Alkohol und Fahren“: Normative Orientierungen und Verhaltensmuster**
Eine empirische Untersuchung in Deutschland zum Wandel im Westen und zum Ost-West-Vergleich
E. Kretschmer-Bäumel
150 Seiten, 1998
- M 95: Risikoanalyse des Gefahrguttransportes**
Unfallstatistische Risikoanalyse auf der Basis typischer Transportketten
A. Brenck, S. Mondry
108 Seiten, 1998
- M 96: Drogenerkennung im Straßenverkehr**
Schulungsprogramm für Polizeibeamte
Expertengruppe unter Leitung von M.R. Möller
151 Seiten, 1998
- M 97: Leistungen des Rettungsdienstes 1996/97**
Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 1996 und 1997
R. Schmiedel
61 Seiten, 1998
- M 98: Attraktivität des Berufes Rettungsassistent/Rettungsassistentin**
Th. Bals, K. Runggaldier
121 Seiten, 1998
- M 99: Die Aktion „Darauf fahren ich ab: Trinken und Fahren könnt ihr euch sparen“**
Evaluation einer Verkehrsaufklärungsmaßnahme für Jugendliche
M. Emsbach
69 Seiten, 1998
- M 100: Analyse organisatorischer Strukturen im Rettungsdienst**
Teil I: Entwicklung bedarfsgerechter Dispositionsbereiche von Rettungsleitstellen
Teil II: Die Organisation des Notarztdienstes im Zusammenhang mit den Mitwirkungsmöglichkeiten niedergelassener Ärzte (KV-Ärzte)
Teil III: Konzeption eines Anforderungsprofils an den „Leiter Rettungsdienst“
R. Schmiedel
232 Seiten, 1998
- M 101: Straßenverkehrsunfälle beim Transport gefährlicher Güter 1992 bis 1995**
M. Pöppel-Decker
34 Seiten, 1998
- M 102: Volkswirtschaftliche Kosten der Personenschäden im Straßenverkehr**
H. Baum, K.-J. Höhnscheid
84 Seiten, 1999
- M 103: Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer**
H. Schulze
67 Seiten, 1999
- M 104: Telematik-Systeme und Verkehrssicherheit**
B. Färber, B. Färber
96 Seiten, 1999
- M 105: Zweites Forschungsprogramm „Sicherheit in der Gefahrgutbeförderung“**
H. Beck, K.-H. Bell, E. Bruckmayer, R. Damzog, W. Förster, T. Heilandt, G. Hundhausen, W. Kachel, A. Lauer, R. Lütkemeyer, K. E. Wieser
120 Seiten, 1999
- M 106: Marktstudie des Reisebusverkehrs in Europa**
G. Dostal, A. W. T. Dostal
232 Seiten, 1999
- M 107: Konfrontierende Stilmittel in der Verkehrssicherheitsarbeit**
Confrontational Methods in Road Safety Campaigns
Vorträge, gehalten auf dem Europäischen Kongreß - veranstaltet von der Bundesanstalt für Straßenwesen und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V. am 19. und 20. April 1999 in Bonn
176 Seiten, 1999
- M 108: Mobilität und Raumeignung von Kindern**
J. Krause, M. Schömann, I. Böhme, H. Schäfer, S. Lässig
149 Seiten, 1999
- M 109: Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr**
W. Brög, E. Erl
39 Seiten, 1999
- M 110: Unfall- und Unfallkostenanalyse im Reisebusverkehr**
L. Neumann, P. Hofmann, B. Schaaf, F.A. Berg, W. Niewöhner
64 Seiten, 1999
- M 111: Kongreßbericht 1999 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**
30. Jahrestagung
Berlin, 10. bis 13. März 1999
199 Seiten, 1999
- M 112: Ältere Menschen als Radfahrer**
U. Steffens, K. Pfeiffer, N. Schreiber, G. Rudinger, H. Groß, G. Hübner
147 Seiten, 1999
- M 113: Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl**
P. Preisendörfer, F. Wächter-Scholz, A. Franzen, A. Diekmann, H. Schad, St. Rommerskirchen
153 Seiten, 1999
- M 114: ÖPNV-Nutzung von Kindern und Jugendlichen**
H. Dürholt, M. Pfeifer, G. Deetjen
73 Seiten, 1999
- M 115: Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung**
Gemeinsamer Beirat für Verkehrsmedizin beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und beim Bundesministerium für Gesundheit
95 Seiten, 2000
- M 116: Informations- und Assistenzsysteme im Auto benutzergerecht gestalten**
Methoden für den Entwicklungsprozeß
Referate des gemeinsamen Symposiums der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. (FAT) und der Bundesanstalt für Straßenwesen am 1. Juli 1999 in Bergisch Gladbach
84 Seiten, 2000
- M 117: Erleben der präklinischen Versorgung nach einem Verkehrsunfall**
E. Nyberg, M. Mayer, U. Frommberger
34 Seiten, 2000
- M 118: Leistungen des Rettungsdienstes 1998/99**
R. Schmiedel, H. Behrendt
59 Seiten, 2000
- M 119: Volkswirtschaftliche Kosten der Sachschäden im Straßenverkehr**
H. Baum, K.-J. Höhnscheid, H. Höhnscheid, V. Schott
21 Seiten, 2000
- M 120: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determinanten bis zum Jahr 2010**
R. Ratzberger
133 Seiten, 2000
- M 121: Sicher fahren in Europa**
Referate des 4. ADAC/BAST-Symposiums am 6. und 7. Juni 2000 in Baden-Baden
187 Seiten, 2000
- M 122: Charakteristika von Unfällen auf Landstraßen**
Analyse aus Erhebungen am Unfallort
D. Otte
66 Seiten, 2000
- M 123: Mehr Verkehrssicherheit für Senioren – More Road Safety for Senior Citizens**
Beiträge zur Europäischen Konferenz, veranstaltet von der Bundesanstalt für Straßenwesen und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V.
vom 2. bis 4. Mai 2000 in Köln
242 Seiten, 2000
- M 124: Fahrerverhaltensbeobachtungen auf Landstraßen am Beispiel von Baumalleen**
F. Zwieliich, K. Reker, J. Flach
51 Seiten, 2001
- M 125: Sachschadenschätzung der Polizei bei unfallbeteiligten Fahrzeugen**
D. Heidemann, B. Krämer, H. Hautzinger
33 Seiten, 2001
- M 126: Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befolgung von Verkehrsvorschriften**
M. Pfeiffer, H. Hautzinger
80 Seiten, 2001
- M 127: Verkehrssicherheit nach Einnahme psychotroper Substanzen**
Workshop veranstaltet von der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin vom 31.03. bis 01.04.2000 in Heidelberg
87 Seiten, 2001
- M 128: Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten**
W. Vogt, St. Denzinger, W. Glaser, M. O. Glaser, Th. Kuder
134 Seiten, 2001
- M 129: Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer in den Jahren 1997 und 1998**
H. Mäder, M. Pöppel-Decker
45 Seiten, 2001
- M 130: Informations- und Steuerungssystem für die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren**
R. Meka, S. Bayer
39 Seiten, 2001
- M 131: Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren**
Teil A: Erster Bericht der Projektgruppe zur Optimierung der Zielgruppenprogramme für die Verkehrsaufklärung von Senioren
Teil B: Modellprojekt zur Erprobung von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren
S. Becker, R. Berger, M. Dumbs, M. Emsbach, N. Erlemeier, H. J. Kaiser, U. Six

- Unter Mitwirkung von
A. Bergmeier, D. Ernst, M. Mohrhardt, S. Pech, M. Schafhausen, S. Schmidt, A. Zehnpfennig
124 Seiten, 2001
- M 132: **Fahrten unter Drogen- einfluss – Einflussfaktoren und Gefährdungspotenzial**
M. Vollrath, R. Löbmann, H.-P. Krüger, H. Schöch, T. Widera, M. Mettke
172 Seiten, 2001
- M 133: **Kongressbericht 2001 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
31. Jahrestagung
Frankfurt a. Main,
22. bis 24. März 2001
186 Seiten, 2001
- M 134: **Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/Fahrzeug/Mensch**
E. Jansen, H. Holte, C. Jung, V. Kahmann, K. Moritz, Ch. Rietz, G. Rudinger, Ch. Weidemann
276 Seiten, 2001
- M 135: **Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr**
D. Alrutz, D. Gündel, H. Müller
Unter Mitwirkung von
Th. Brückner, K. Gnielka,
M. Lerner, H. Meyhöfer
103 Seiten, 2002
- M 136: **Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien**
W. Funk, A. Wiedemann,
B. Rehm, R. Wasilewski,
H. Faßmann, F. Kabakci,
M. Dorsch, St. Klapproth,
St. Ringleb, J. Schmidtppott
171 Seiten, 2002
- M 137: **Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern**
K. Assing
83 Seiten, 2002
- M 138: **Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr**
W. Funk, H. Faßmann, G. Büschges, R. Wasilewski, M. Dorsch, A. Ehret, St. Klapproth, E. May, St. Ringleb, G. Schießl, A. Wiedemann, R. Zimmermann
251 Seiten, 2002
- M 139: **Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder**
Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft
W. Funk, A. Wiedemann,
G. Büschges, R. Wasilewski,
St. Klapproth, St. Ringleb,
G. Schießl
125 Seiten, 2002
- M 140: **Optimierung von Rettungseinsätzen**
Praktische und ökonomische Konsequenzen
R. Schmiedel, H. Moecke, H. Behrendt
231 Seiten, 2002
- M 141: **Die Bedeutung des Rettungsdienstes bei Verkehrsunfällen mit schädel-hirntraumatisierten Kindern**
Eine retrospektive Auswertung von Notarzteinsatzprotokollen in Bayern
M. G. Brandt, P. Sefrin
47 Seiten, 2002
- M 142: **Rettungsdienst im Großschadensfall**
P. M. Holle, U. Pohl-Meuthen
97 Seiten, 2002
- M 143: **Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“**
Referate der Zweiten Internationalen Konferenz vom 29. bis 30. Oktober 2001 in Wolfsburg
216 Seiten, 2002
- M 144: **Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger**
Voraussetzungen einer Übertragbarkeit auf Deutschland
G. Willmes-Lenz
40 Seiten, 2002
- M 145: **Drogen im Straßenverkehr**
Fahrersimulationstest, ärztliche und toxikologische Untersuchung bei Cannabis und Amphetaminen
M. Vollrath, H. Sachs, B. Babel, H.-P. Krüger
88 Seiten, 2002
- M 146: **Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr**
Vergleich polizeilicher und kommunaler Überwachungsmaßnahmen
M. Pfeiffer, R. Wiebusch-Wothge
72 Seiten, 2002
- M 147: **Leistungen des Rettungsdienstes 2000/01**
Zusammenstellung von Infrastrukturdaten zum Rettungsdienst 2000 und Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2000 und 2001
R. Schmiedel, H. Behrendt
84 Seiten, 2002
- M 148: **Moderne Verkehrssicherheitsstechnologie - Fahrdatenspeicher und Junge Fahrer**
H.-J. Heinzmann, F.-D. Schade
66 Seiten, 2003
- M 149: **Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrerverhalten**
B. Färber, B. Färber
108 Seiten, 2003
- M 150: **Benzodiazepine: Konzentration, Wirkprofile und Fahrtüchtigkeit**
B. Lutz, P. Stroheck-Kühner, R. Aderjan, R. Mattern
247 Seiten, 2003
- M 151: **Aggressionen im Straßenverkehr**
Chr. Maag, H.-P. Krüger, K. Breuer, A. Benmimoun, D. Neunzig, D. Ehmanns
166 Seiten, 2003
- M 152: **Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
32. Jahrestagung
Magdeburg,
20. bis 23. März 2003
204 Seiten, 2003
- M 153: **Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bundesautobahnen**
M. Pöppel-Decker, A. Schepers, I. Koßmann
61 Seiten, 2003
- M 154: **Begleitetes Fahren ab 17**
Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland
Projektgruppe „Begleitetes Fahren“
56 Seiten, 2003

Die Hefte sind kostenpflichtig. Aus postalischen Gründen werden die Preise in dieser Übersicht nicht aufgeführt.

Auskünfte und Bezug durch:
Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 88
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

