

## **Bericht**

### **Situation der jungen Fahranfänger in Deutschland und Erfahrungen mit dem „begleiteten Fahren“**

#### **1. Mobilität in der modernen Gesellschaft**

Mobilität ist einer der am meisten gebrauchten Begriffe, der mit unterschiedlichen Bedeutungen und Wertigkeiten im Beruf, im gesellschaftlichen Leben, in Pädagogik und Psychologie und in der Politik verwendet wird. Mobilität ist ein berechtigtes Bedürfnis des modernen Menschen. Mobil sein zu wollen oder zu können zählt zum Profil moderner Berufsausübung und ist gleichzeitig ein Synonym für persönliche Ungebundenheit oder geistige Beweglichkeit. Mobilität bedeutet in den unterschiedlichsten Verwendungen immer auch ein Stück Lebensqualität.

Mobilität in Verbindung mit Verkehr bedeutet die Umsetzung dieser Freizügigkeit im beruflichen wie im privaten Leben. Die Kinder und Jugendlichen wachsen heute in diese veränderte Mobilität hinein. Ihre Verkehrsteilnahme hat sich stark verändert, ihr Mobilitätsradius ist größer, ihre Teilnahme am Straßenverkehr häufiger, und die Wahl ihrer Verkehrsmittel ist vielfältiger. Das ist nicht nur durch den Schulbesuch bedingt, sondern auch der private Bewegungsraum unserer Kinder hat sich verändert.

Mobilität ist aber nicht nur das Bedürfnis, von einem Ort zum anderen zu gelangen, sondern Mobilität ist auch ein Freizeitvergnügen geworden, ein Stück Lebensqualität. Die Mobilität steigert sich mit zunehmendem Alter. Nicht nur der Aktionsradius weitet sich aus, nach Fahrrad und Inlineskatern werden mit zunehmendem Alter motorisierte Verkehrsmittel benützt und die Freude an der Fortbewegung wird ausgelebt.

#### **2. Situation der jungen Fahranfänger in Deutschland**

In Deutschland machen jährlich ca. 1,2 Mio junge Menschen mit 18 Jahren den Führerschein. Diese jungen Fahranfänger tragen, wie die verfügbaren Statistiken zeigen, ein weit überdurchschnittliches Unfallrisiko. In dieser Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen verunglückten im Jahre 2004 insgesamt 92.223 Personen, davon 52.442 Männer und 39.708 Frauen. 986 junge Männer und 282 junge Frauen wurden dabei getötet. Von den insgesamt 1.269 getöteten jungen Menschen waren 988 Insassen eines PKW und 153 Motorradfahrer. 1.074 davon verunglückten außerorts, 195 innerorts (Statistisches Bun-

desamt 2004, siehe Anlage). Die Gruppe der jungen Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren macht ca. 7,5 % der Bevölkerung aus. Ihr Anteil bei den im Straßenverkehr getöteten beträgt dagegen ca. 23,5 %.

Diese Zahlen werden seit Jahren in verschiedenen anderen Erhebungen, z.B. Schulze 1995, 24. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung 1999 (Ellinghaus und Steinbrecher), jährliche Berichte der Länder, bestätigt.

Eine besondere Problematik stellen die sog. Disco-Unfälle dar. Beschränkt auf die Zeiten am Freitag und Samstag jeweils von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr früh beträgt der Anteil der jungen Fahranfänger an den zu diesen Zeiten im Straßenverkehr getöteten Personen mehr als 60 %.

Wenn auch erfreulicher Weise eine „positive“ Tendenz erkennbar ist und die Zahl der Unfälle und der Getöteten in den letzten Jahren kontinuierlich rückläufig ist, so bleibt festzustellen, dass junge Fahrerinnen und Fahrer das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr haben.

Prof. Stiensmeier-Pelster (Justus-Liebig-Universität Gießen) charakterisiert die Unfallursachen bei den jungen Fahranfängern wie folgt: „Die Unfälle junger Fahrerinnen und Fahrer werden insbesondere verursacht durch Fehlverhalten wie unangepasste Geschwindigkeit, Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzungen, zu dichtes Auffahren, Fehler beim Abbiegen bzw. Wenden, falsche Straßenbenutzung, Alkoholeinfluss, Überholfehler. Dieses fehlangepasste Fahrverhalten ist wiederum seinerseits verursacht durch bestimmte, für junge Fahranfänger(innen) typische verkehrsbezogene Einstellungen (Fahren zur Spaßgenerierung, Bagatellisierung des Einflusses von Alkohol und Drogen, Kompensation von Selbstwertdefiziten, usw.), Bagatellisierung des Einflusses von Alkohol und Drogen, einer erhöhten Risikobereitschaft und der noch mangelnden Fahrkompetenz. Fahranfängern fehlt es ganz offensichtlich an den für sicheres Fahren nötigen Fähigkeiten, denn diese werden zu einem erheblichen Teil erst durch das Fahren selbst erlangt (vgl. Leutner, 2002). Auch könnten bestimmte Fehleinschätzungen über die Beherrschbarkeit bestimmter Verkehrssituationen zu erhöhtem Unfallrisiko beitragen. Junge Fahranfänger überschätzen möglicherweise ihre Fähigkeiten, bestimmte Fahrmanöver sicher durchzuführen oder sie unterschätzen deren Risiken.“ (Stiensmeier-Pelster beim Symposium „Begleitetes Fahren“ 14.11.2005 in Berlin)

### 3. Erfahrungen mit dem „Begleiteten Fahren“

„Begleitetes Fahren“ ist ein international erfolgreicher Ansatz zur Senkung des Unfallrisikos junger Fahranfänger. Nach langwierigen Diskussionen und trotz breiter Zustimmung der Länder und des Deutschen Verkehrsgerichtstages hat der Bundesminister für Verkehr 2003 eine bundesweite Einführung eines Modellversuchs ausgeschlossen.

In Niedersachsen wird der Modellversuch „Begleitetes Fahren“ trotzdem seit 19. April 2004 durchgeführt. Dem Modellversuch haben sich auch Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein angeschlossen.

Am 14.11.2005 wurden bei einem Symposium in der Vertretung des Landes Niedersachsen in Berlin die Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des Modellversuchs „Begleitetes Fahren“ in Niedersachsen sowie Erfahrungen aus anderen Staaten vorgestellt.

#### a) andere Staaten

„Begleitetes Fahren“ ist seit vielen Jahren in anderen Staaten eingeführt, so in Schweden, Österreich, den Niederlanden, ebenso in Kanada.

Bekannt sind die positiven Ergebnisse etwa aus Schweden, wo sich die Anzahl der Unfälle mit jungen Fahranfängern seit Einführung des Modells um 40 % verringert hat.

#### b) Modellversuch in Niedersachsen

Der Modellversuch „Begleitetes Fahren“ in Niedersachsen wird wissenschaftlich begleitet und evaluiert von Prof. Dr. Stiensmeier-Pelster (Justus-Liebig-Universität Gießen).

Zentraler Punkt der bisherigen Evaluation war eine Untersuchung der Wirkungen des Begleiteten Fahrens **nach Abschluss der Begleitphase**. Dazu wurden zwei Gruppen untersucht, einerseits Teilnehmer am Modellversuch BF 17 und eine Kontrollgruppe, die den Führerschein auf bisherige Weise mit 18 Jahren ohne Begleitphase erworben haben.

Wesentliche Ergebnisse der Untersuchung sind:

- 40 % weniger selbstverschuldete Unfälle bei den Teilnehmern BF 17 als bei der Kontrollgruppe
- 58,6 weniger (von der Polizei aufgenommene) selbstverschuldete Unfälle bei Teilnehmern BF 17 als bei der Kontrollgruppe

- 64,5 % weniger Bußgelder bei Teilnehmern am BF 17 als bei der Kontrollgruppe.

Als Fazit der Untersuchung wurde festgestellt:

- Teilnehmer am BF 17
  - \* verstoßen signifikant seltener gegen die Verkehrsregeln
  - \* verursachen signifikant weniger Unfälle
- Begleitetes Fahren reduziert
  - \* das Anfängerrisiko
  - \* das Jugendlichkeitsrisiko.

#### 4. Schulisches Begleitprogramm

Niedersachsen bietet neben dem Modell „Begleitetes Fahren“ ein schulisches Begleitprogramm an in Form einer „Führerschein-AG“. Diese Arbeitsgemeinschaft wird derzeit in integrierten Gesamtschulen, Realschulen, Gymnasien und beruflichen Schulen, auch schul- und schulartübergreifend angeboten.

Die Führerschein AG umfasst – wie der theoretische Unterricht der Fahrschule – 14 Doppelstunden, die in enger Abstimmung mit einer Fahrschule in der Schule von einer Lehrkraft durchgeführt werden. Die Lehrkraft führt die AG im Rahmen ihrer Unterrichtsverpflichtung mit 2 Wochenstunden durch und erhält in der Implementationsphase eine weitere Anrechnungsstunde, die der Schule vom Kultusministerium vergütet wird.

Die Gruppe der Führerschein AG bleibt in der Schule geschlossen zusammen wie auch beim theoretischen Unterricht der Fahrschule, der in der Schule oder in den Räumen der Fahrschule durchgeführt wird. Fahrschullehrkraft und Lehrkraft der Führerschein AG stimmen sich inhaltlich und thematisch ab.

Der praktische Fahrunterricht wird von der kooperierenden Fahrschule durchgeführt.

Führerschein AG und Fahrschulunterricht verlaufen parallel. Sie beginnen mit Schülern in einem Alter von 16 ½ Jahren (Ende Jahrgangsstufe 10, Jahrgangsstufe 11) und enden mit Erreichen des 17. Lebensjahres bei der Führerscheinprüfung. Danach beginnt die ein-jährige Begleitphase. Die Schüler erhalten ein Zertifikat über die Teilnahme an der AG.

Aussagen von Lehrkräften, Fahrschullehrern und Schülern einer Führerschein AG am Luther-Gymnasium Hannover (von 110 Schülern der 11. Klassen nehmen 2 x 20 Schüler teil, ca. 1/3)

#### **Organisation:**

- Lehrkraft in der AG mit 2 Stunden seiner Unterrichtspflichtzeit + 1 Stunde Anrechnung in der Einführungsphase (vom Kultusministerium)
- Bindung an 1 - 2 Fahrschulen am Ort
- gute Abstimmung zwischen Lehrkraft und Fahrschule (Themen, Zeiten) (Rahmenthemen in der Vorlage des KM)
- vorbereitender Elternabend mit Info über Konzept, konkrete Fahrschule, Preise
- Meldung zur AG freiwillig, aber dann Pflichtteilnahme
- Zertifikat am Ende (ermöglicht Vergünstigungen bei Versicherung), aber nur bei vollständiger Teilnahme an der AG
- beginnt günstigstenfalls mit 16 ½, AG dauert mit Fahrschule ½ Jahr,
- Probleme mit Fahrlehrerverband, Auswahl der kooperierenden Fahrschulen
- die Kooperation Schule- Fahrschule in Niedersachsen fußt auf einer Regelung in § 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG), wonach „Maßnahmen zur Erziehung zu...p) einer verantwortungsbewussteren Einstellung zum Straßenverkehr und damit zur Senkung der besonderen Unfallrisiken von Fahranfängern (...) durch eine Ausbildung, die schulische Verkehrserziehung mit der Ausbildung nach den Vorschriften des Fahrlehrergesetzes verknüpft, als Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4, erlaubt werden“.
- gemeinsame Fortbildungen / Erfahrungsaustausch Lehrkräfte – Fahrlehrer; Referenten werden durch Verkehrsministerium, Kultusministerium und Landesverkehrswacht gestellt.

#### **Aussagen der Schüler:**

- begleitetes Fahren gibt zusätzliche Sicherheit in der Anfängersituation (neues Auto, komplexe Verkehrssituation)
- Vergleich Radfahren lernen: wenn Eltern beim Lernen neben her laufen, gibt das auch mehr Sicherheit
- mit 17 Jahren ist das zeitlich günstiger, mit 18 Jahren (Kollegstufe) muss man sich auf die Schule konzentrieren (Leistungskurse), mehr Zeit zum Lernen
- es ist gut, in der Gruppe zu lernen, auch die gleiche Gruppe im Theorieunterricht,
- zusätzliche Zeit (14 Doppelstunden der AG) sind kein Problem

- man lernt oder übt viele Dinge, die später passieren können (z.B. Rollenspiel Mitfahren mit alkoholisiertem Freund)
- Eltern als Begleiter sind kein Problem
- Rückkoppelung zum eigenen Fahrstil der Eltern erkennbar.

#### **Aussagen Lehrkräfte / Schulleiter:**

- AG-Stunden sind freiwillig, werden so gelegt, dass Schulbetrieb nicht gestört wird,
- Theorieunterricht der Fahrschule kann auch (gleiche Gruppe wie Führerschein-AG) in Schule stattfinden. Voraussetzung ist, dass ein Unterrichtsraum zur Verfügung steht, der von der Fahrschulaufsichtsbehörde abgenommen werden muss.
- Abstimmung mit Fahrschule, um Theorie- und Praxisstunden so legen, dass Schüler nicht im Unterricht fehlen
- Stresszeiten (Klausuren) können vermieden werden
- positive Rückkoppelung mancher AG-Ergebnisse (soziale Kompetenz) auf den Unterricht, z.B. partnerschaftlicher Umgang

#### **Aussagen der Fahrschule:**

- wesentlicher Vorteil durch kontinuierliche Gruppe
- wesentlicher Vorteil durch homogene Gruppe
- inhaltliche Ausweitungen und Vertiefungen durch Abstimmung mit der Schule
- kein Lernen nach Fragebogen sondern nach inhaltlichen Themen
- bessere Ergebnisse in der Führerscheinprüfung

#### **Prof. Stiensmeier-Pelster hat auch die Führerschein AG in Niedersachsen evaluiert:**

Basis: 50 Führerschein-AG's, ca. 500 Schüler an 20 Schulen in Niedersachsen

- Führerschein-AG an allen Schulformen möglich, am ehesten an beruflichen Schulen (Berufsfachschule, Berufsvorbereitungsjahr, Fachoberschule, Fachakademie, weniger Berufsschulen)
- Gruppengröße 15 - 20, unter 10 Schülern kostenaufwändig für die Fahrschule
- Leitung der Führerschein AG durch eine speziell für die AG eingewiesene Lehrkraft (Unterstützung durch Moderator der Landesverkehrswacht, Jugendleiter, Studierende Erz.-wissenschaft, Elternteil möglich)
- Einsatz von Externen möglich (z.B. Polizei, Gerichte, TÜV, Werkstätten, Unfallkliniken, Feuerwehr, Rettungsdienste)

- auch leistungsschwache Schüler sind eingebunden, ermöglicht anderen Zugang, Ausgleich von Stärken und Schwächen, prakt.-theoretische Kenntnisse und Vorerfahrungen,
- kann auch schulformübergreifend durchgeführt werden (zeitliche Abstimmung)
- Wirkung als einzelne AG (ohne vorherige Verkehrserziehung) erkennbar, aber besser bündeln (kontinuierliche Maßnahmen über die ganze Schulzeit)
- Bereitschaft zum Risiko nimmt ab
- weniger unfallträchtige Situationen
- Anfängerrisiko ist gleich (mit 18-jährigen ohne Begleitung), aber Jugendlichkeitsrisiko ist reduziert
- Risiken und Gefahrensituationen werden besser bewusst gemacht (Hinweise der Begleiter), risikominimiertes Verhalten (bei Schnee lieber mit Bus, etc)
- Fahrschulausbildung (Theorie) ist intensiver (gleiche, immer feste Gruppe)
- positive Rückkoppelungen in der Gruppe (sprechen miteinander über Probleme, Meinungsverschiedenheiten), mehr Toleranz
- Führerschein-AG ohne Verzahnung mit Fahrschule zeigt geringere Effekte, aber alle Zwischenformen sind besser wie keine Maßnahme.

## 5. Weitere Entwicklung

Seit einem neuerlichen Beschluss des Bundesrates wurde der Modellversuch „Begleitetes Fahren“ in weiteren Ländern eingeführt, so z.B. in Bayern, Nordrhein-Westfalen.