

Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK III:

„Aggressivität im Straßenverkehr“

Unsere Städte stehen vor dem Kollaps. Der Straßenraum in den Ballungsräumen platzt aus allen Nähten: Straßen, Radwege, Bus- und Lieferspuren - alles ist verstopft und überfüllt. Die daraus resultierende und häufig ausgelebte Aggression vieler Verkehrsteilnehmender steht im grundlegenden Gegensatz zu einer Kultur des Miteinanders, in der die Menschen aufeinander Rücksicht nehmen. Diese Aggression führt zu Unfällen, bei denen Menschen verletzt werden und ums Leben kommen.

Die Zeit der autogerechten Stadt ist lange vorbei. Das Auto ist nicht mehr das Maß aller Dinge, dem sich alle Planungsmaßnahmen und auch die schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie zu Fuß Gehende und Radfahrende unterzuordnen haben. Im Gegenteil: Die Veränderungen, die zum Mobilitätsverhalten der Gegenwart geführt haben, verleihen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden Selbstbewusstsein und den Anspruch, als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende behandelt zu werden.

Folglich ist ein neues Verständnis sämtlicher Verkehrsteilnehmender füreinander erforderlich! Sie alle eint der Wunsch nach Individualität und Flexibilität, denn alle möchten schnellstmöglich, vor allem jedoch unversehrt, ans Ziel kommen. Dabei besteht dank moderner Mobilität sehr häufig die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel so zu kombinieren, dass die Übergänge relativ reibungslos funktionieren.

Autos sind längst nicht mehr die alleinigen Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen. Stattdessen wachsen die Sharing-Angebote und die des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), selbstbewusste Rad- und Pedelec-Fahrende fordern mehr Platz. Die Neuverteilung und die intelligente digitale Nutzung des begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Raumes werden die politische Debatte der kommenden Jahre prägen. Straßen sind weder Rennstrecken noch Schauplätze zur Selbstinszenierung. Autorennen und ungebremste Raserei sind keine Kavaliersdelikte, sondern Gefährdungen, die schwerste Verletzungen und sogar den Tod von Unbeteiligten zur Folge haben können. Rasen ist eine Straftat. Kommt dabei eine unbeteiligte Person zu Tode – und es ist reines Glück, wenn niemand zu Schaden kommt – kann das als Mord gewertet und entsprechend bestraft werden.

Von Politik und Gesetzgeber fordert der ACE,

- den begrenzten öffentlichen Raum für alle Verkehrsteilnehmende sicher zu gestalten (Vision Zero);
- die multimodale Verkehrsmittelwahl und intelligente Mobilitätskonzepte zu fördern;
- mit Informations- und Aufklärungskampagnen für ein präventives und harmonisches Verkehrsverhalten zu werben;
- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch auf eine verstärkte Polizeipräsenz und Kontrolle zu setzen;
- eine Anhebung der Bußgelder – gestaffelt nach Einkommen – sowie die Verschärfung des Punktekatalogs anzupacken;
- Einführung von Tempo 130 auf Autobahnen, was kontrolliert und bei massiver Überschreitung massiv sanktioniert werden muss.

Ganz unabhängig von dieser politischen Debatte ist ein **Mentalitätswandel bei allen Verkehrsteilnehmenden** erforderlich. Denn: Dass die Straßen immer voller werden, ist eine Tatsache, die jeder Verkehrsteilnehmende akzeptieren muss. Aggressivität ist inakzeptabel und keine angemessene Reaktion darauf.

Der ACE fordert alle Verkehrsteilnehmenden dazu auf,

- mehr gegenseitige Rücksichtnahme zu praktizieren. Nur so lassen sich Konflikte, gefährliche Situationen und Verkehrsunfälle vermeiden;
- mit mehr Ruhe, Empathie, Vorsicht und Aufmerksamkeit am Verkehr teilzunehmen. Arbeitsbelastung, Leistungs- und Zeitdruck dürfen uns nicht zu aggressiven, gefährlichen, unberechenbaren Verkehrsteilnehmern werden lassen;
- schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder, Senioren oder behinderte Menschen eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken;
- dem jeweils anderen Verkehrsteilnehmende mehr Respekt entgegen zu bringen. Wie hätte ich mich selbst in dieser Situation mit dem jeweils anderen Verkehrsmittel verhalten?

All dies kann insgesamt zu einer verbesserten Verkehrssicherheit beitragen.

Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK IV:

„Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens“

Gegenstand des Arbeitskreises laut Presse-Information des VGT:

Verkehrsverstöße sind Massendelikte. Daher ist es nötig, Bußgeldanzeigen in vereinfachten Verfahren zu bearbeiten. So muss nicht jedes Mal aufs Neue aufgeklärt werden, wie ein Messgerät funktioniert. Grundsätzlich genügt es, wenn das eingesetzte Gerät einmal gründlich untersucht und für die amtliche Verkehrsüberwachung zugelassen wurde. Trotzdem muss konkreten Einwänden des Betroffenen nachgegangen werden, da kein technisches System garantiert fehlerfrei arbeitet. Dafür müssen alle relevanten Daten in der Akte sein. Der Arbeitskreis will klären, ob es hierzu einer gesetzlichen Neuregelung bedarf.

Nach geltendem Recht soll die Staatsanwaltschaft ein Bußgeldverfahren vor Abgabe an das Gericht prüfen; in der Praxis werden durch diese Prüfung allerdings meistens keine neuen Erkenntnisse gewonnen. Erörtert werden soll daher auch, ob zur Entlastung der Staatsanwaltschaften und zur Vereinfachung auf dieses sog. Zwischenverfahren verzichtet werden kann.

Das Gesetz regelt detailliert, unter welchen Bedingungen ein Bußgeldurteil mit der Rechtsbeschwerde angegriffen werden kann. Aber ist dieser umfangreiche Kriterienkatalog heute noch sachgerecht oder bedarf er der Korrektur? Der Arbeitskreis wird diese Frage ebenfalls prüfen.

Die Sachverhaltsermittlung nach Verkehrsverstößen ist oft zeitkritisch. Nur wenn der Fahrende rechtzeitig ermittelt wird, können Tempo- oder Abstandsverstöße geahndet werden. Reicht die dreimonatige Verjährungsfrist noch aus? Welche technischen Möglichkeiten der Verfahrensbeschleunigung sind vorstellbar? Sind Schwerpunktgerichte ein gangbarer Weg?

Über diese und weitere Reformansätze wollen die vier Referenten mit den Teilnehmern des Arbeitskreises diskutieren.

Massenverfahren Bußgeld – das „kleine Strafverfahren“ auf dem Prüfstand

Der deutsche Straßenverkehr ist mit ca. 830.000 asphaltierten Kilometern¹ nicht gerade klein. Dementsprechend gibt es schier zahllose Möglichkeiten, gegen die Straßenverkehrsordnung zu verstoßen.

Von den 83,1 Millionen Einwohnenden² hatten zum 01. Januar 2019³ über 40 Millionen eine Fahrerlaubnis. Im Jahr 2018 wurden 4.597.370 Zuwiderhandlungen beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Flensburg registriert. Auch einer Person mit juristischer Ausbildung erschließt sich hier schnell ein erhebliches Missverhältnis. Zumal damit etwa alle sieben Sekunden ein registrierungsfähiger Verstoß begangen wurde. Ausgenommen hiervon sind die nicht erfassbaren Verwarnungen und sonstigen Verstöße, welche nicht in Flensburg angezeigt werden.

Bei den durch das KBA festgestellten Ordnungswidrigkeiten handelt es sich zweifellos um sog. Massenverfahren, die freilich aus verschiedensten Gründen einer maschinellen und ggf. automatisierten Bearbeitung bedürfen. Hier gilt es einerseits, eine zügige Bearbeitung der Verfahren zu gewährleisten und andererseits der betroffenen Person auch ihre verfassungsmäßigen Rechte einzuräumen.

Der Arbeitskreis IV des 58. Deutschen Verkehrsgerichtstages in Goslar befasst sich mit dem Thema „Praxistauglichkeit des Bußgeldverfahrens“ und möchte vor allem darüber diskutieren, ob die Abwicklung solcher Massendelikte einer Reform bedarf. Insbesondere die Beteiligung der Staatsanwaltschaften im Zwischenverfahren und die Verfahrensbeschleunigung durch Schwerpunktgerichte stehen auf der Agenda.

1. Zwischenverfahren

Das sog. Zwischenverfahren nach Einlegung eines Einspruchs durch den Betroffenen eröffnet der Verwaltungsbehörde selbst die Möglichkeit, dem Bescheid abzuhelfen oder aber die Bußgeldakte an die Staatsanwaltschaft zu übersenden. Letzteres ist wohl eher der Regelfall. Nach eingehender Prüfung hätte die Staatsanwaltschaft theoretisch die Möglichkeit das Verfahren einzustellen. In den meisten Fällen wird die Akte jedoch an das Amtsgericht weitergeleitet. Diesen Gesichtspunkt betrachtend haben die ca. 117 Staatsanwaltschaften in Deutschland einiges zu tun, um die durchschnittlich 39.000 Bußgeldverfahren pro Behörde bearbeiten zu können.

¹ Quelle: BMVI Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs, Stand: 1. Januar 2019, Ausgabe August 2019

² Quelle: Destatis

³ Quelle: Kraftfahrtbundesamt (KBA)

Da diese Behörden schon seit Jahren an der personellen Belastungsgrenze arbeiten, ist es an der Zeit, über Entlastungen zu diskutieren und sie einzuleiten. Eine Möglichkeit wäre, zur Vereinfachung des Verfahrens auf das sog. Zwischenverfahren zu verzichten und damit direkt von der Bußgeldstelle an das zuständige Gericht weiterzuleiten. Es erscheint fraglich, warum drei Behörden in der Prüfung des Sachverhaltes involviert werden sollen.

Für diesen Vorschlag sprechen in erster Linie praktische Erwägungsgründe:

- regelmäßig keine neuen Erkenntnisse durch die Prüfung der Staatsanwaltschaft
- Einsparung von Zeit und Personal (effizienter Verfahrenslauf)
- schnellere gerichtliche Entscheidung fördert die persönliche Einsichtsfähigkeit der betroffenen Person und damit Sinn und Zweck der Sanktion

Auch die Steigerung der Effizienz der Verwaltungsbehörden wäre in diesem Zusammenhang wünschenswert. Die Einsparungen durch effektivere Verfahrensläufe bei den Staatsanwaltschaften, könnten zum Teil in die Bußgeldstellen fließen. Das dortige Personal könnte damit ausgebaut und weiter qualifiziert werden.

Natürlich dürfen die Gerichte bei diesen Überlegungen nicht unbeteiligt gelassen werden. Hier bietet es sich durchaus an, auch deren Strukturen bei der Bearbeitung von Verkehrsordnungswidrigkeiten näher zu betrachten.

2. Schwerpunktgerichte

In Deutschland gibt es etwa 638 Amtsgerichte⁴ welche sich als zuständige Gerichte nach § 68 OWiG auch mit den Einsprüchen gegen Bußgeldbescheide befassen müssen. Nicht selten kommt es dabei vor, dass ähnliche Verfahren unterschiedlich behandelt werden. Entscheidet doch die Richterin oder der Richter beim Amtsgericht allein. Von Flensburg bis Sonthofen, von Aachen bis Görlitz werden Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung unterschiedlich sanktioniert mit teils gravierenden Folgen für die Betroffenen.

Ein möglicher Ansatz zur Vereinheitlichung könnte die Einrichtung sog. Schwerpunktgerichte sein. Die Idee ist keineswegs neu. So beschäftigen sich bereits seit Jahrzehnten spezialisierte Richterinnen und Richter in verschiedensten Bereichen mit ähnlich gelagerten und entsprechend spezialisierten Sachverhalten.

⁴ Quelle: Statista 2019

Es ist ein großer Vorteil für alle Verfahrensbeteiligten, wenn die rechtsprechenden Personen in das jeweilige Gebiet eingearbeitet sind und dabei überdurchschnittlich gutes technisches sowie rechtliches Knowhow vereinen. Resultat sind in der Regel deutlich kompetentere und zügigere Urteile für alle Beteiligten. Im Rahmen der objektiven Wahrheitsfindung ein mehr als wünschenswertes Vorgehen.

Dies kann auch bei den Massenverfahren der Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr herangezogen werden. Es können bundesweit zentralisiert geführte Schwerpunktgerichte für das Verkehrswesen eingerichtet werden. Durch gut ausgebildete und hoch motivierte Richterinnen und Richter könnte die Vielzahl an Verfahren schneller, effizienter und gerechter durchgeführt werden.

Nebeneffekt: Durch die steigende Akzeptanz dürften auch weniger Rechtsmittel eingelegt werden.

3. Verfolgungsverjährung

Im oben genannten Zusammenhang kommt regelmäßig auch die Frage auf, ob die dreimonatige Verfolgungsverjährung noch zeitgemäß ist oder angepasst werden muss. Die aktuelle Situation betrachtend, kann schnell der Eindruck entstehen, dass die derzeitige Frist zur Fahrerermittlung zu kurz bemessen ist. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass die Fahrzeuge heute oft von wechselnden Personen geführt werden (Stichwort: Carsharing), ist es oftmals mühsam für die Behörde den Fahrenden rechtzeitig ausfindig zu machen.

Allerdings ist es fraglich, ob eine Verlängerung der Frist den beteiligten Behörden zugutekommt. Beschäftigen sie sich doch dann noch länger mit einem Sachverhalt, was wiederum personelle Ressourcen bindet und das Gegenteil einer gewünschten Entlastung darstellt.

Für die unveränderte Verfolgungsverjährung von drei Monaten spricht die alsbald eintretende Rechtssicherheit für die beschuldigte Person sowie die Beschleunigung des Verfahrens selbst. Die gesetzlichen Hemmungsgründe haben sich bewährt und sollten auch in Zukunft von der ermittelnden Behörde in Anspruch genommen werden. In diesem Zusammenhang ist eine effektive Arbeitsweise der Verwaltungsbehörden verzichtbar.

Forderungen des ACE Auto Club Europa e.V.

Der ACE fordert daher die Beteiligung der Staatsanwaltschaft einer neuerlichen Prüfung zu unterziehen und objektiv abzuwägen, ob diese Art des Zwischenverfahrens noch zeitgemäß ist. Insbesondere die Verfahrensbeschleunigung sowie die zu erwartende Akzeptanz erstinstanzlicher Urteile durch die betroffenen Personen und die damit reduzierte Zahl der eingelegten Rechtsmittel muss in die Waagschale geworfen werden.

Der ACE fordert, dass in der Sache darüber debattiert wird, ob bundesweit sog. Schwerpunktgerichte im Bereich der straßenverkehrsrechtlichen Ordnungswidrigkeiten eingerichtet werden. In Kombination mit dem möglichen Verzicht auf das Zwischenverfahren, können hier spezialisierte Gerichte geschaffen werden, die bundeseinheitlich und kompetent Urteile fällen können. Der Flickenteppich, der in Deutschland durch die Amts- und Oberlandesgerichte herrscht, könnte so zumindest verkleinert werden.

Hannes Krämer, ass. iur.

Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK V:

„Elektrokleinstfahrzeuge“

- Verkehrssicherheit
- Verteilungskampf
- Auslandserfahrungen

Seit Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung wird in zahlreichen Medien über Unfälle, rücksichtsloses Verhalten der Nutzenden und Belastungen für die Verkehrssicherheit berichtet und in der Öffentlichkeit diskutiert. Die Auswirkungen, die mit der Einführung des E-Scooters verbunden sind, werden erst nach und nach sichtbar.

Der erste Gerichtsbeschluss zu Elektrokleinstfahrzeugen (EKF), die auf gemeinsamen Geh- und Radwegen genutzt werden, wurde veröffentlicht: Das OLG Koblenz legt dar, dass auf kombinierten Fuß- und Radwegen zu Fuß Gehende gegenüber EKF absoluten Vorrang haben. Die Nutzerinnen und Nutzer der EKF müssen ihre Geschwindigkeit so anpassen, dass es nicht zu einer Behinderung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden kommt.

Da die Verkehrssicherheit aber für alle Verkehrsteilnehmenden oberste Priorität hat, muss nach Ansicht des ACE die Höchstgeschwindigkeit in bestimmten Bereichen, (beispielsweise bei der Einfahrt in freigegebene Fußgängerzonen) begrenzt und das Tempo automatisch gedrosselt werden. Dies muss bei der Betriebserlaubnis sichergestellt sein. Andernfalls könnte es hier trotz Regeln zu gefährlichen Situationen mit hohem Unfallrisiko kommen. Dabei ist noch zu klären, ob das temporäre Begrenzen der Höchstgeschwindigkeit durch externes Eingreifen zu einem Verlust der Typgenehmigung führen kann. Hier ist das KBA gefragt.

Seit der Zulassung von E-Scootern steigen die Unfallzahlen mit dem neuen Verkehrsgerät stetig. Das zeigt: Viele Nutzende unterschätzen die neuen Fahrzeuge oder gehen fahrlässig mit ihnen um. Nach Berichten einiger Kliniken ereignen sich Stürze mit dem E-Scooter häufig bei Fahrten unter Alkoholeinfluss, durch Unachtsamkeit im Straßenverkehr oder weil die Fahrenden die Geschwindigkeit und Handhabung unterschätzen. Diese Untersuchungen sind nicht repräsentativ, offenbaren aber ein grundsätzliches Verkehrssicherheitsproblem.

Nachdem im Sommer 2020 ein Jahr lang die EKF – überwiegend im Verleih – auf Deutschlands Straßen unterwegs sind, muss nach Ansicht des ACE im Rahmen einer wissenschaftlichen Evaluation zeitnah – im Sommer 2020 – geprüft werden, wie sich die Umsetzung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in der Praxis gestaltet und welche Risiken dieses neue Verkehrsmittel für die Verkehrssicherheit darstellt.

Zudem muss dabei untersucht werden, ob die derzeitigen Verleihsysteme mit dem Ziel der Vision Zero vereinbar sind oder ob an der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung bald nachgearbeitet werden sollte. Hilfreich bei einer solchen Analyse sind auch die Erfahrungen aus dem Ausland. Daraus lässt sich gesetzgeberischer Änderungsbedarf ableiten und es bieten sich möglicherweise neue Lösungsansätze an.

Die Existenz von EKF darf nicht dazu führen, dass darunter die Verkehrssicherheit leidet. Die Nutzung von EKF muss so geregelt werden, dass sie für alle Verkehrsteilnehmenden keine zusätzliche Gefahr im Straßenverkehr sind. Insbesondere die schwächeren am Straßenverkehr Teilnehmenden gilt es zu schützen.

Darüber hinaus können empirische Daten auch Auskunft darüber geben, ob überhaupt und inwieweit die EKF ein Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Auch sollte dabei überprüft werden, welche Rolle EKF auf der ersten und letzten Meile tatsächlich spielen und ob sie tatsächlich eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV sind. Auch dies sollte in der Evaluation aufgezeigt werden.

Für die Erarbeitung einer langfristigen und aussagekräftigen Strategie für EKF, die sich im Leihbetrieb befinden, spielen das Mobilitätsverhalten, das Verkehrsaufkommen, das Nutzungsverhalten der Nutzergruppen sowie die Anzahl und die Schwere der Unfälle eine große Rolle. Diese Daten müssen ein Jahr nach Zulassung der EKF vorliegen und untersucht werden. Konsequenzen in der Verkehrssicherheitsarbeit sind daraus abzuleiten. Die Unfallentwicklung muss im Mittelpunkt der Evaluation stehen. Außerdem ist dabei sicherzustellen, dass die Fahrzeugkategorie EKF in der Unfallstatistik gesondert erfasst wird, sonst lassen sich nur schwerlich Ergebnisse ableiten.

Der ACE fordert darüber hinaus eine öffentlichkeitswirksame Aufklärungskampagne für alle Verkehrsteilnehmende. Denn es herrscht offenbar zu viel Unkenntnis – auch bei anderen am Straßenverkehr Teilnehmenden – darüber, wo die EKF im Straßenverkehr fahren dürfen.

Grundsätzlich sind Radwege, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen für EKF vorgesehen. Gibt es all das nicht, dürfen sie auch auf der Straße fahren. Allerdings sollen die Straßenverkehrsbehörden in der Stadt auch gezielt Fußwege freigeben können durch ein spezielles Schild: „Elektrokleinstfahrzeuge frei“. Ein Verbotsschild hingegen gibt es bislang nicht. **Daher muss nach Ansicht des ACE in die StVO ein Verbotsschild zur Nutzung von Verkehrsflächen für EKF eingeführt werden.**

Da Hand- bzw. Fußzeichen bei Abbiegevorgängen zu Instabilität führen, müssen bei einer Aktualisierung der Verordnung Fahrtrichtungsanzeiger vorgeschrieben werden. Das Fahrzeug wird derzeit nur mit einer Hand an der Lenkeinrichtung gefahren, die zweite Hand zeigt die Richtungsänderung an und ein zusätzlicher Kontakt des Fahrers zum Fahrzeug über den Sitz fehlt. Dies führt zu Instabilität, **daher fordert der ACE dringend, Fahrtrichtungsanzeiger an der höchsten Stelle der Lenkstange anzubringen.**

Es ist wissenschaftlich belegt, dass bei Unfällen mit dem Zweirad die drei meistbetroffenen Körperregionen unter den Verunglückten der Kopf mit 71,9 Prozent, gefolgt vom Brustkorb mit 44,9 Prozent und den oberen Extremitäten mit 33,6 Prozent sind. Schädel-Hirn-Traumata sind die häufigste Verletzungsart¹. Verlässliche und aussagekräftige Unfallstatistiken zu Unfällen mit EKF liegen bislang nicht vor. **Der ACE fordert eine Schutzhelmpflicht – und diese nicht nur für Radfahrende, sondern für alle, die auf Zweirädern (E-Tretroller, Segways, etc.) unterwegs sind.** Im Sinne der Verkehrssicherheit und in Übereinstimmung mit dem Ziel von Vision Zero gilt es, das Verletzungsrisiko – und damit einhergehende Folgeschäden – von Rad- und allen anderen Zweiradfahrenden, zu minimieren.

Im Sinne der Verteilungsgerechtigkeit bzw. der Verteilungskonflikte wird es bei zunehmender Nutzung von EKF und dem zunehmenden Angebot der Sharing-Firmen in den großen Städten zu Verteilungskonflikten im Straßenraum kommen. **Daher fordert der ACE einen massiven, schnellen und dringend notwendigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur,** damit EKF auf lange Sicht tatsächlich ein Verkehrsgerät für die letzten Meile darstellen – im Sinne der Vision Zero.

¹ [Der Unfallchirurg](#): Helfen et al., 2016

Stellungnahme des ACE Auto Club Europa zum AK VI:

„Fahranfänger – neue Wege zur Fahrkompetenz“

Zum Arbeitskreis

In Kürze:

Immer mehr Fahrlernende fallen durch die theoretische und praktische Fahrprüfung. Junge Fahrende mit wenig Fahrerfahrung gehören zudem seit Jahren zu einer Hochrisikogruppe, die durch riskantes Verhalten und durch eine hohe Beteiligung an Verkehrsunfällen im Fokus stehen. Was sind die Ursachen? Welche Abhilfemöglichkeiten gibt es?

Im Einzelnen:

Seit Jahren steigen die Durchfallquoten bei der Führerscheinprüfung. Nach einer Feststellung des Kraftfahrtbundesamtes lag die Quote bei der theoretischen Prüfung im Jahr 2017 bei 39 Prozent (2016: 37 Prozent). Die Quote bei der praktischen Prüfung für den Pkw-Führerschein lag 2017 bei 32 Prozent (2016: 31 Prozent).

Die Fahrerlaubnisprüfung gewährleistet einerseits, dass zukünftige Fahrzeugführende die Voraussetzungen für eine sichere Verkehrsteilnahme erfüllen. Andererseits schränkt sie die Teilhabe an motorisierter Mobilität für Personen ein, die diese Voraussetzungen (noch) nicht erfüllen. In diesem Spannungsfeld müssen Kriterien für den Prüfungserfolg stetig an die neuen verkehrssicherheitsrelevanten Anforderungen für Fahrbeginnende angepasst werden. Denn die meist jungen Bewerbenden um eine Fahrerlaubnis lernen heutzutage mithilfe von modernsten Lehr- und Lernmedien in meist kurzer Zeit, sehr komprimiert und zielgerichtet auf einen Prüftermin hin. Die gestiegenen Nichtbestehensquoten machen Überlegungen in Bezug auf verändertes Lernverhalten der sich um eine Fahrerlaubnis bewerbenden Personen, die Komplexität des Fragenkataloges sowie eine optimierte Lernstandsbeurteilung erforderlich.

Auf Empfehlung des AK VII des 51. VGT 2013 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ eingerichtet. Sind die bisherigen Maßnahmen (z. B. Führerschein auf Probe, Begleitetes Fahren ab 17 etc.) wirksam und ausreichend?

Maßnahmenkonzepte für Fahrbeginnende

Junge Fahrbeginnende sind überproportional oft an Verkehrsunfällen beteiligt. Die Straßenverkehrsunfallstatistik zeigt jährlich eine traurige Bilanz:

Im Jahr 2018 verunglückten in Deutschland insgesamt 976 junge Männer und Frauen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr, 369 junge Erwachsene wurden getötet. Damit waren 15,3 % aller Verletzten und 11,3 % aller Getöteten im Straßenverkehr im Alter von 18 bis 24 Jahren, obwohl nur jeder 13. der Gesamtbevölkerung (7,6 %) dazu zählte. Die besondere Gefährdung der 18- bis 24-Jährigen wird deutlich, werden die Daten auf die Bevölkerungszahlen bezogen: Je 100 000 Einwohnende dieser Altersgruppe verunglückten 965 junge Erwachsene im Straßenverkehr, dies war mehr als das Doppelte des Durchschnittswertes für die Gesamtbevölkerung (482). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch. 58 junge Erwachsene je eine Million gemeldete Personen wurden im Straßenverkehr getötet. Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung mit 40 Getöteten je eine Million Einwohnende war auch das Tötungsrisiko der 18- bis 24-Jährigen fast eineinhalbmal so hoch.

Sind die bisherigen Maßnahmen (z. B. Führerschein auf Probe, Begleitetes Fahren ab 17 etc.) wirksam und ausreichend?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) evaluierte die Maßnahmen für Fahrbeginnende „Begleitetes Fahren ab 17“ und „Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe“ (Ergebnisstand November 2019). Insgesamt kann nach Auswertung aller Daten von einer positiven Wirkung des Modellversuchs BF17 für die Verkehrssicherheit und Verkehrsordnung gesprochen werden. Auch nach Berücksichtigung einer Reihe von Einflussfaktoren ist pro Millionen Pkw-Kilometer eine Senkung der Unfallbeteiligungsrate um 22 und der Rate von Verkehrsverstößen von 20 Prozent festzustellen.

Zur Absenkung der Unfallzahlen könnten somit weitere edukative Maßnahmen hilfreich sein.

Auf Empfehlung des AK VII des 51. VGT 2013 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) durch die BASt die Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ eingerichtet.

Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2018 in Hamburg begrüßt die Einrichtung dieser Projektgruppe. Ebenso begrüßt sie die Probezeitverkürzung durch edukative Maßnahmen. Sie dringt auch auf eine rasche Umsetzung dieser Vorschläge und bittet die Bundesregierung, das Rechtssetzungsverfahren wie angekündigt Anfang des Jahres 2019 zu beginnen.

Die BAST-Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ besteht aus wissenschaftlichen Verkehrsfachleuten, sowie Delegierten aus der Praxis u.a. aus Fahrlehrenden, Technischen Prüfstellen und Vereinen. Diese Gruppe entwickelte ein Optionsmodell, in dem folgende Gestaltungsmerkmale vorgesehen sind:

- 1) Verlängerung der regulären Probezeit.
- 2) Probezeitverkürzung in unterschiedlichem Umfang bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen.
- 3) Begleitetes Fahren und edukative Maßnahmen als probezeitverkürzende Maßnahmen.

Probezeitverkürzungen bilden einen wichtigen Anreiz für die optionale Teilnahme an Maßnahmen für Fahrbeginnende.

Damit edukative Maßnahmen erfolgreich sind und angenommen werden, müssen sie auf Plausibilität und Praktikabilität im Vorfeld einer möglichen Erprobung beurteilt werden.

Wie könnten die edukativen Maßnahmen aussehen? Laut der Projektgruppe Hochrisikophase sind zwei Maßnahmen möglich (Arbeitstitel).

- 1) Feedbackfahrten
 - a. zwei Fahrten im Realverkehr, begleitet von einem geschulten und fahrerfahrenen Kursteilnehmenden
- 2) EASi (Erfahren, Aufmerksam, Sicher?)
 - a. eintägiger Kurs, etwas sechs Stunden lang
 - b. Fahrdemonstrationen und -erfahrungen, Gruppengespräche

Die edukativen Maßnahmen können für Fahrerfahrene die Chance sein, ihren Fahrkompetenzerwerb nach dem Beginn des selbstständigen Fahrens zielgerichtet fortzuführen und zu ergänzen. Somit könnte diesen Maßnahmen ein Potential zur Verringerung des Unfallrisikos in der Hochrisikophase attestiert werden.

Fazit – Anforderungen und Maßnahmen

Als Fazit ist zu sagen, dass die Fahrausbildung nach dem Erwerb des Führerscheins nicht enden sollte, sondern zu einem ganzheitlichen „System der „Begleitung von Fahrbeginnenden weiterentwickelt werden muss. Das edukative Modell weist dem Fahrbeginnenden eine aktive Rolle als lernende Person zu und soll Selbstreflexion und Eigenverantwortung fördern. Ein Paradigmenwechsel in der Fahrausbildung ist nötig und wichtig. Lernen wird in zunehmendem Maße nicht mehr als reine Form der Übernahme von Wissen betrachtet, sondern als aktiver Prozess des Aufbaus neuer Wissensstrukturen aus der persönlichen Erfahrung heraus. Dazu braucht es Möglichkeiten und diese sind in den edukativen Maßnahmen für Fahrbeginnende gegeben.

Eine Evaluation dieser Maßnahmen sollte im Rahmen eines Modellprojektes enthalten sein. Dies ist vor allem im Hinblick auf die bereits vorhandenen freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahrbeginnende (Zweite Phase Maßnahmen) bedeutend, da diese mit schlechten Evaluationsbefunden einher gegangen sind.

Die Rahmenbedingungen, die inhaltliche Schwerpunktsetzung, die Lehr-Lernmethoden, die Qualifizierung der Kursleitung und die Konzepte zur Qualitätssicherung und Evaluation sollten sich klar von den Zweite-Phase-Maßnahmen abgrenzen.

Was tut der ACE bereits für Jugendliche und junge Fahrbeginnende?

1) Unfalldemo

Wie groß der Unterschied zwischen Tempo 30 und Tempo 50 ist, erfuhren mehr als 1.000 Jugendliche der 12. Klasse aus mehreren Gymnasien und Berufskollegs des Kreises Borken im Münsterland bei einer Unfalldemo. Seit 1992 wird diese Unfalldemo vom Kreis Borken gemeinsam mit der Kreisverkehrswacht, dem ACE-Kreis und dem Fahrsicherheitszentrum Westfalen organisiert. Die Zielgruppe der jungen Erwachsenen wurde gewählt, weil sie im Kreis Borken nur 18 Prozent der Bevölkerung im Kreis ausmachen, aber an 16 Prozent der Unfälle beteiligt sind. (siehe Zündschlüssel 4/2019)

2) Fahrsicherheitstrainings

Gefahren und Risiken im Straßenverkehr rechtzeitig zu erkennen und sie richtig einzuschätzen - das fällt nicht immer leicht. Hier setzen die Verkehrssicherheits-Trainings an. Sie bieten neben der Praxis auch viel Gelegenheit, sich gegenseitig auszutauschen. Eigene Einschätzungen und Verhaltensweisen

werden auf den Prüfstand gestellt, neue Erfahrungen gesammelt, vor allem vor dem Hintergrund des stetigen Wandels der Mobilität.

3) Projekt Jung-Clever-Sicher

Junge Menschen sollen für den Straßenverkehr, ob als Roller-, Motorrad- oder Autofahrer, besser vorbereitet werden. Sie werden dabei unterstützt, die kritische Zeit des "Erfahrens" leichter zu meistern.

Unser Kernthema Vision Zero/Verkehrssicherheit, also die Zahl der Verkehrstoten und Schwerstverletzten auf null zu senken; ist unser Ziel. Als zentralen Baustein einer nachhaltigen Verkehrspolitik und damit eine übergeordnete Leitlinie der Verkehrs- und Mobilitätspolitik sehen wir die Verkehrssicherheit. Der ACE fordert alle Beteiligten auf, sich weiterhin für die Vision Zero starkzumachen: im Rahmen der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur und des Straßenbaus, im Rahmen der Gesetzgebung und der Verkehrsüberwachung und im Bereich der Mobilitätsbildung für alle Altersgruppen.

Aus diesem Grund wird der ACE alle Bemühungen in diesem Bereich unterstützen und begrüßen.