

## **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 Fahrer erfahrene 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.