

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VII

### Unfallrisiko „junge Fahrer“

---

1. Ursächlich für das erhöhte Unfallrisiko junger Fahrer sind nicht einzelne Merkmale, sondern eine Kumulation von Faktoren, die mit dem alterstypischen Risikoverhalten („Jugendlichkeitsrisiko“), mit unzureichender Fahrerfahrung („Anfängerrisiko“) und mit objektiven Unfallursachen (insbesondere Fahrzeugmängeln) zusammenhängen. Dieser Vielfalt der Unfallrisiken ist durch ein System der Fahranfängervorbereitung zu begegnen, in dem bewährte bestehende Ansätze optimiert und neuartige Maßnahmen eingeführt werden.
2. Die bisherigen Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallrisikos „junge Fahrer“ haben folgende Ergebnisse gebracht:
  - a) Die Verschärfung der Probezeitregelungen für Fahranfänger ab 01.01.1999 (§§ 2a-c StVG, 32 ff. FeV) führte zu keinem signifikanten Rückgang der von jungen Fahrern verursachten Unfälle.
  - b) Für das seit 2004 in den meisten Bundesländern angebotene Modellprojekt eines freiwilligen „Fortbildungsseminars für Fahranfänger“ (FSF) konnten bisher weder nennenswerte Einstellungsänderungen bei den Teilnehmern noch geringere Unfallzahlen nachgewiesen werden.
  - c) Die seit 2005 gesetzlich geregelte Möglichkeit des Führerscheinerwerbs ab 17 Jahren bei Begleitung durch einen erfahrenen Erwachsenen („begleitetes Fahren“, § 48a FeV) zeigt eine deutliche maßnahmenbedingte Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos sowie eine hohe Akzeptanz bei der angesprochenen Zielgruppe.
  - d) Das absolute Alkoholverbot für Fahranfänger während der Probezeit und bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres (§ 24c StVG, seit 01.01.2007) hat sich bewährt.
3. Neue Ansätze zur Verringerung des Unfallrisikos „junge Fahrer“ sollten auf der Grundlage wissenschaftlicher Begleitforschung in folgenden Bereichen erprobt werden:
  - a) Reduzierung des Fahrerfahrungsdefizites von Fahranfängern durch
    - dauerhafte gesetzliche Verankerung und Erweiterung des Anwendungsbereichs des begleiteten Fahrens,
    - alternative Ausbildungsmodelle, die alle Fahranfänger in die mögliche Risikoreduzierung einbezieht, da der Erfolg des begleiteten Fahrens bisher nur einen Teil der jungen Fahrer umfasst,
    - Verstärkte Verzahnung der theoretischen und praktischen Ausbildung durch die Integration multimedialer Lernformen (z. B. Einsatz von E-Learning und Fahrsimulation),
    - Vertiefung der Gefahrerkennung und Gefahrvermeidung in der Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung unter Berücksichtigung der häufigsten Unfallursachen bei jungen Fahrern.
  - b) Weitere Verbesserung der erzieherischen Präventionsarbeit durch
    - Vermittlung des erforderlichen Risikobewusstseins in der schulischen Verkehrserziehung, in der Fahrschulausbildung und in der medialen Sicherheitskommunikation, z. B. durch moderne Lernformen, Lernmedien und Internet-Anwendungen,
    - Ausbau der Fahrerlaubnis auf Probe durch erweiterte Maßnahmen innerhalb der Probezeit.
    - Vertiefung der Kenntnisse der Zielgruppe über Voraussetzungen und Konsequenzen der Fahrerlaubnis auf Probe.
  - c) Verstärkte Nutzung technischer Intelligenz durch
    - Einsatz von Fahrassistenzsystemen wie z. B. ESP (Elektronische Stabilitätskontrolle), ACC (automatische Abstandshaltung) und von tutoriellen Fahrdatenschreibern,
    - Reduzierung der hohen Quote mangelbehafteter älterer Kraftfahrzeuge bei jungen Fahrern (z.B. durch finanzielle Sicherheitsreize).