

**Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW
Abteilung Duisburg**

**Präventive Verkehrssicherheitsarbeit
der Polizei**

„begleitetes Fahren ab 17 Jahre“

**Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Präventive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei
Seminarleiter: Horst Wolf**

**vorgelegt von
Bettina Großbecker, Polizeikommissaranwärterin,
Kurs P08/02
Duisburg, Juli 2010**

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	3
2 Risikogruppe junge Fahrer/Fahranfänger	3
2.1 Die Statistik	3
2.2 Ursachen	4
3 begleitetes Fahren ab 17 Jahre	6
3.1 Die Grundidee	6
3.2 Das Modell	6
3.3 Rechtliche Grundlagen	7
3.4 Voraussetzungen zur Teilnahme	8
3.5 Die Fahrschul Ausbildung	9
3.6 Der Führerschein	9
3.7 Die Begleitphase	10
3.7 Auflagenverstöße	12
4 Bisherige Erkenntnisse	14
4.1 Ergebnisse des Modellversuchs in Niedersachsen	14
4.2 Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen	15
5 Meinungsumfrage	17
5.1 Was sagt der TÜV?	17
5.2 Die Autoversicherungsgesellschaften	18
5.3 Der ADAC	18
5.5 Die Fahranfänger	20
5.6 Die Begleitpersonen/Eltern	21
5.7 Was sagen die Fahrschulen?	23
Fazit	24
Quellenverzeichnis	26
Anlagen	28
Selbstständigkeitserklärung	29

1 Einleitung

Verkehrsunfälle stehen nicht nur auf den deutschen Straßen an der Tagesordnung. Nicht selten sind junge Fahrer/innen in solche Unfälle verwickelt oder sogar Unfallverursacher.

Um das Unfallrisiko von jungen Fahrern/Fahrerinnen zu verringern, wurde das begleitete Fahren ab 17 Jahre im April 2004 als Modellversuch zunächst in Niedersachsen und schließlich auch in anderen Bundesländern, so wie im Oktober 2005 in Nordrhein Westfalen eingeführt.¹

Warum junge Fahrer eine der Risikogruppen darstellen, was begleitetes Fahren bedeutet und wie es bei den Beteiligten ankommt, sind nur einige Fragen die es zu beantworten gilt.

2 Risikogruppe junge Fahrer/Fahranfänger

2.1 Die Statistik

Junge Fahrer sind Spitzenreiter in der Unfallstatistik und verursachen überproportional viele Unfälle.

2008 gehörte jeder fünfte Verunglückte und Getötete zu der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen. Und dies obwohl ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 8,3 Prozent betrug.

Auf die Einwohner ihrer Altersgruppe bezogen, verunglückten 1196 junge Erwachsene je 100.000 Einwohner und 130 junge Erwachsene je eine Million Einwohner kamen zu Tode.

Im Vergleich zum Durchschnitt aller Altersgruppen (54 Getötete je eine Million Einwohner), ist das Risiko für einen Erwachsenen sein Leben im Straßenverkehr zu verlieren mehr als zweimal so hoch.

¹ Vgl. http://www.polizei-nrw.de/moenchengladbach/stepone/data/pdf/04/00/00/infobrief_mbv_zum_begleiteten_fahren.pdf Seite 33

Ebenfalls überdurchschnittlich hoch waren die Werte der jungen Erwachsenen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden. 62 Prozent der 18- bis 24-Jährigen wurden als Hauptunfallverursacher und sogar 66 Prozent wurden als Unfallbeteiligte eingeordnet.

Auf die Altersgruppe der 18- bis 20-Jährigen beschränkt wurden sogar 71 Prozent als Hauptunfallverursacher eingestuft.²

2.2 Ursachen

Ursächlich hierfür sind unter anderem ihre Ausgelassenheit, die Unternehmenslust und das Imponiergehabe vor den Freunden, sowie die Unerfahrenheit im Straßenverkehr.

Abgesehen von der Selbstüberschätzung was ihr Fahrkönnen angeht, spielen vielfach auch Alkohol oder Drogen als „Problemlöser“ eine wichtige Rolle. Die Wirkung wird häufig völlig falsch eingeschätzt. Nicht selten kommt es zu der Einschätzung das man noch fahren könne, was häufig schwerwiegende Folgen für den Fahranfänger, aber auch für andere hat.³

Weiterhin sind Fahranfänger sehr Risikobereit.

Sie können zwar die Gefahren und Risiken genügend abschätzen, doch ihr Verhalten ist nicht dementsprechend. Viel mehr wollen sie Abenteuer, sich vor ihren Freunden wichtig und „cool“ fühlen und produzieren häufig ein übersteigertes Selbstwertgefühl. Oftmals kommt es dabei zu überhöhten Geschwindigkeiten oder zu Abstandsfehlern.³

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden stellen diese Fahrfehler der jungen Fahrer die häufigste und zweithäufigste Unfallursache dar.²

² Vgl. http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pk/2009/Unfallgeschehen/begleitheft_Unfallgeschehen.property=file.pdf Seite 34

³ Vgl. Verkehrsmanagement der Polizei, Seite 60

Zudem kommt noch die „fehlende Routine“.

Eine der Voraussetzungen für sicheres Fahren ist, dass sich die Verkehrsteilnahme auch im Unterbewusstsein abspielt.

Bis alle Handgriffe stimmen und angemessene Reaktionen bei den Fahranfängern sitzen, dauert es ca. 5 bis 7 Jahre oder eine Fahrstrecke von ca. 80.000 - 100.000 Kilometer.

Die im Laufe der Zeit erlernten Verhaltensweisen (Routinehandlungen) laufen schließlich automatisch ab. Dies führt zu einer Entlastung der bewussten Informationsverarbeitung.

Da den Fahranfängern dies jedoch fehlt, müssen sie viele Fahraufgaben auf der langsameren Funktionsebene des bewussten Verhaltens bewältigen.

Nicht selten fehlt ihnen auch die „soziale Verantwortung“ um am Straßenverkehr eigenverantwortlich teilzunehmen.

Eine Beeinflussung durch Erziehungs- oder Aufklärungskampagnen führt bei ihnen meist zu einer Trotzhaltung.

Selbst Schockvideos zeigen kaum Wirkung. Sie führen eher zu Ignoranz, Problemverdrängung oder Schuldverweisung auf andere.

Auffällig ist auch, dass Fahranfänger in komplexen Verkehrssituationen nicht lageangepasst reagieren. Ihnen fehlt das Reaktionsvermögen und die Umsetzung von Theorie und Praxis fällt ihnen schwer.⁴

Dies sind jedoch nur Erklärungsansätze für die überdurchschnittliche Beteiligung an Verkehrsunfällen durch junge Autofahrer.

⁴ Vgl. Verkehrsmanagement der Polizei, Seite 62

3 begleitetes Fahren ab 17 Jahre

Da die Polizei unter anderem das Ziel zu verfolgen hat, Verkehrsunfälle zu reduzieren und die Folgen zu minimieren, wurde das „begleitete Fahren ab 17“ als Präventionsmaßnahme möglich gemacht.⁵

3.1 Die Grundidee

Die Idee des begleiteten Fahrens zielt darauf ab, den mit einem überdurchschnittlichen Unfallrisiko belasteten jungen Fahranfängern, während der besonders riskanten ersten Phase ihrer Fahrpraxis, durch Anwesenheit einer verkehrserfahrenen Begleitperson, eine erweiterte fahrpraktische Kompetenzgrundlage zur Verfügung zu stellen und somit das Unfallrisiko erheblich zu senken.⁶

3.2 Das Modell

Mit dem begleiteten Fahren bekommen die Jugendlichen die Möglichkeit, ihre Fahrausbildung für die Klasse B und BE schon früher als bisher zu beginnen. Mit dem 17. Geburtstag und erfolgreicher Absolvierung der Führerscheinprüfung wird ihnen eine Prüfbescheinigung ausgehändigt. Diese Prüfbescheinigung ist eine Art „provisorischer“ Führerschein und gilt nur unter bestimmten Voraussetzungen. Beispielsweise ist sie nur innerhalb Deutschlands und nur in Begleitung eines namentlich benannten Erwachsenen gültig. Nach Vollendung des 18. Lebensjahres wird auf Antrag der „normale“ EU- Kartenführerschein ausgehändigt und es darf ohne Begleitung gefahren werden.⁷

⁵ Vgl. Erlass des Innenministeriums NRW vom 19.10.2009 - 41 - 61.02.01 - 3 -

⁶ Vgl. BAST-Bericht „Begleitetes Fahren ab 17“, Heft M 154, Seite 9

⁷ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1092, Randziffer 7

3.3 Rechtliche Grundlagen

Am 14.08.2005 wurden durch den Bund mit den neu geschaffenen Paragraphen

- 6e Straßenverkehrsgesetz (StVG) „*Führen von Kraftfahrzeugen in Begleitung*“,
- 48a Fahrerlaubnisverordnung (FeV) „*Voraussetzungen*“,
- 48b FeV „*Evaluation*“,
- sowie der Anlage 8a FeV „*Muster der Prüfbescheinigung*“,

verbindliche Rahmenbedingungen für den Modellversuch „begleitetes Fahren“ geschaffen.

Damit steht es jedem Land frei, diesen Modellversuch mit einer entsprechenden Rechtsverordnung umzusetzen.⁸

Baden-Württemberg hat als letztes Bundesland im Januar 2008 den Modellversuch bei sich eingeführt, so dass nun alle 16 Bundesländer an dem Pilotprojekt teilnehmen.⁹

Mit dem § 65 Abs. 12 StVG „*Übergangsbestimmungen*“ hat der Gesetzgeber jedoch die Erprobungsphase des Modellprojektes zeitlich begrenzt.

Dieser besagt:

„§ 6e Abs. 1 und 2 sowie die auf Grund dieser Vorschriften erlassenen Rechtsverordnungen sind mit Ablauf des 31. Dezember 2010 nicht mehr anzuwenden. Eine bis zu dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt erteilte Fahrerlaubnis behält ihre Gültigkeit; auf diese sind die zum Zeitpunkt ihrer Erteilung geltenden Vorschriften weiter anzuwenden.“¹⁰

⁸ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 129, Randziffer 6 und 7

⁹ Vgl. <http://www.vdtuev.de/themen/aktuell/Begleitetes%20Fahren>

¹⁰ StVG §65 Abs. 12

Ob der Modellversuch verlängert oder das begleitete Fahren gegebenenfalls fest im Gesetz verankert wird, soll aufgrund wissenschaftlicher Evaluation beurteilt werden.¹¹

3.4 Voraussetzungen zur Teilnahme

Auf Grundlage der Ermächtigung des § 6e StVG legt § 48 a FeV die Voraussetzung für das begleitete Fahren fest.

Anforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber

- Der Fahrerlaubnisbewerber muss das Mindestalter von 16,5 Jahren erreicht haben.
- Weiterhin darf an der theoretischen Prüfung frühestens 3 Monate und an der praktischen Prüfung frühestens ein Monat vor Vollendung des 17. Lebensjahres teilgenommen werden.¹²
- Voraussetzung für die Erteilung ist die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters in schriftlicher Form¹³

Auswahlkriterien der Begleitperson

- „Sie muss das 30. Lebensjahr vollendet haben,
- mindestens seit 5 Jahren Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis der Klasse B oder BE bzw. Klasse 3 sein,
- und darf zum Zeitpunkt der Erteilung der Prüfbescheinigung im Verkehrszentralregister mit nicht mehr als 3 Punkten belastet sein.“¹⁴

¹¹ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 381, Erläuterungen zu Absatz 12

¹² Vgl. http://www.polizei-nrw.de/moenchengladbach/stepone/data/pdf/04/00/00/infobrief_mbv_zum_begleiteten_fahren.pdf Seite 5

¹³ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1091, Randziffer 1

¹⁴ FeV §48a Absatz 5

3.5 Die Fahrschulausbildung

Die Fahrschulausbildung kann in jeder zugelassenen Fahrschule durchgeführt werden und fordert keine besonderen Ausbildungs- oder Prüfungsvorschriften.

Der zuständigen Führerscheinstelle müssen neben den üblichen Unterlagen wie:

- Antrag auf Erteilung der Fahrerlaubnis,
- Lichtbild,
- eigene Unterschrift,
- Bescheinigung eines Sehtest
- und Bescheinigung der Teilnahme an dem Kurs „Sofortmaßnahmen am Unfallort“,

noch

- ein Zusatzantrag „begleitetes Fahren mit 17“,
 - darin werden die Begleitpersonen benannt,
- eine Führerscheinkopie der Begleitpersonen und
- eine Personalausweiskopie der Begleitpersonen

vorgelegt werden.¹⁵

3.6 Der Führerschein

Nach bestandener Führerscheinprüfung erhält der Prüfling, sofern er schon das 17. Lebensjahr erreicht hat, seine Prüfbescheinigung.

Damit ist er jetzt berechtigt, Fahrzeuge der Klasse B oder BE in Begleitung einer geeigneten Person, bzw. der Klassen L, M und S ohne Begleitperson, innerhalb von Deutschland zu führen.¹⁶

¹⁵ Vgl. Gespräch mit dem Fahrlehrer der Fahrschule Böhm, Herrn Klemm (Anlage 1)

¹⁶ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1092 Randziffer 7

Mit Erreichung des 18. Lebensjahres entfallen die Auflagen und der Fahranfänger darf ohne Begleitung fahren.¹⁷

Die erhaltene Prüfbescheinigung gilt bis zu 3 Monate nach dem 18. Geburtstag als Nachweis der Fahrerlaubnis. Innerhalb dieser Frist sollte bei der Fahrerlaubnisbehörde der „normale“ Kartenführerschein beantragt werden.¹⁸ Geschieht dies nicht, begeht der Fahranfänger einen Verstoß gegen die Mitführipflicht des Führerscheins.¹⁹ Mit der Aushändigung der Prüfbescheinigung beginnt auch die Probezeit nach § 2a I 1 StVG für den Fahranfänger.¹⁸ Wer also am 17. Geburtstag die Prüfbescheinigung erhalten hat und schließlich über zwei Jahre im Straßenverkehr nicht auffällt, hat seine Probezeit am Tag nach dem 19. Geburtstag beendet.

3.7 Die Begleitphase

Wurden die Voraussetzungen für die Teilnahme am begleiteten Fahren erfüllt und die Prüfbescheinigung nach bestandener Prüfung ausgehändigt, hat der Fahranfänger, aber auch die Begleitperson noch weitere Dinge zu beachten.

Begleitphase des Fahranfängers

- Der Fahranfänger hat während der gesamten Phase des begleiteten Fahrens den Status des verantwortlichen Fahrzeugführers.²⁰
- Er ist verantwortlich für die Einhaltung der Auflagen, auch die der Begleitpersonen²¹

¹⁷ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 130, Randziffer 10; Seite 1093 Randziffer 8

¹⁸ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1093, Randziffer 7

¹⁹ FeV §4 Absatz 2 Satz 1 und 2

²⁰ Vgl. http://www.polizei-nrw.de/moenchengladbach/stepone/data/pdf/04/00/00/infobrief_mbv_zum_begleiteten_fahren.pdf Seite 5

²¹ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1094, Randziffer 14

- und darf nur mit zugelassener/eingetragener Begleitperson fahren.²²
- Weiterhin ist der Fahranfänger verpflichtet, die Prüfbescheinigung mitzuführen und auf Verlangen berechtigten Personen auszuhändigen.
- Da die Prüfbescheinigung kein Lichtbild enthält, hat der Fahranfänger ein amtliches Ausweisdokument mitzuführen.

Verpflichtend ist dies jedoch nur für die, die ihre Prüfbescheinigung nach dem neuen Muster der Prüfbescheinigung vom 18.07.2008 erhalten haben. Zudem ist damit bei einer Verkehrskontrolle leichter festzustellen, ob die in der Prüfbescheinigung genannte Person auch mit dem Fahrzeugführer übereinstimmt.²³

Die Begleitperson

- *„Die begleitende Person soll dem Fahrerlaubnisinhaber vor Antritt einer Fahrt und während des Führens des Fahrzeuges, soweit die Umstände der jeweiligen Fahrsituation es zulassen, ausschließlich als Ansprechpartner zur Verfügung stehen, um ihm Sicherheit beim Führen des Kraftfahrzeuges zu vermitteln.*

Zur Erfüllung ihrer Aufgabe soll die begleitende Person Rat erteilen oder kurze Hinweise geben.“²⁴

- Zudem hat sie rechtlich lediglich die Funktion eines Beifahrers.²⁵
- Weiterhin muss Sie als berechtigte Begleitperson in der Prüfbescheinigung eingetragen sein und²⁶

²² FeV §48a Absatz 2 und 3

²³ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1092, Randziffer 7

²⁴ FeV §48a Absatz 4

²⁵ Vgl. http://www.polizei-nrw.de/moenchengladbach/stepono/data/pdf/04/00/00/infobrief_mbv_zum_begleiteten_fahren.pdf Seite 5

²⁶ FeV § 48a Absatz 3

- „darf den Inhaber einer Prüfungsbescheinigung nicht begleiten, wenn sie
 - 0,25mg/l oder mehr Alkohol in der Atemluft oder 0,5 Promille oder mehr Alkohol im Blut oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Atem- oder Blutalkoholkonzentration führt,
 - unter der Wirkung eines in der Anlage zu § 24a des Straßenverkehrsgesetzes genannten berauschenden Mittel steht.“²⁷
- Außerdem hat die Begleitperson ihren gültigen Führerschein mitzuführen und auch auf Verlangen den berechtigten Personen auszuhandigen.²⁸

3.7 Auflagenverstöße

Verantwortlichkeiten

Auflagenverstöße sind Ordnungswidrigkeiten für die der Fahranfänger in die Verantwortung genommen wird. Er hat sich während der Begleitphase, vor jeder einzelnen Fahrt zu vergewissern, dass er und seine Begleitpersonen die erforderlichen Anforderungen erfüllen.²⁹

Steht die Begleitperson unter starkem Alkohol- oder Drogeneinfluss und hat der Fahranfänger dies nicht bemerkt, kann ihm Fahrlässigkeit durch Sorgfaltspflichtverletzung vorgeworfen werden.³⁰

Ein Verstoß gegen die Verpflichtungen des Begleiters ist für diesen nicht Bußgeld bewehrt. Ihm kommt damit lediglich deklaratorische Bedeutung zu, mit der Folge, dass die Beachtung der Vorschriften gegen den Willen des Betroffenen nicht geprüft werden kann.²⁹

²⁷ FeV § 48a Absatz 6

²⁸ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1093, Randziffer 10

²⁹ Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1094, Randziffer 14

³⁰ Vgl. SVR Zeitschrift für die Praxis des Verkehrsjuristen SVR 8/2005, Seite 283

Widerruf der Fahrerlaubnis bei Zuwiderhandlungen, § 6e Abs. 3 StVG

„Eine auf der Grundlage der Rechtsverordnung nach den Absätzen 1 und 2 erteilte Fahrerlaubnis der Klasse B und BE ist zu widerrufen, wenn der Fahrerlaubnisinhaber einer vollziehbaren Auflage nach Absatz 1 Nr.2 über die Begleitung durch mindestens einer namentlich benannten Person während des Führens von Kraftfahrzeugen zuwiderhandelt.

Ist die Fahrerlaubnis widerrufen, darf eine neue Fahrerlaubnis unbeschadet der übrigen Voraussetzungen nur erteilt werden, wenn der Antragsteller nachweist, dass er an einem Aufbauseminar nach § 2 a Abs. 2 teilgenommen hat.“³¹

Fährt der Fahranfänger also ohne eine eingetragene Begleitperson, hat dies schwerwiegendere Konsequenzen.

Doch Vorsicht, eine Fahrt ohne erforderliche Begleitperson liegt nicht nur dann vor, wenn der Fahranfänger ohne eingetragene Begleitperson fährt.

Sie liegt auch vor, wenn die eingetragene Begleitperson

- ihre Fahrerlaubnis der Klasse B oder vergleichbar abgeben musste,
- ihre erforderliche Fahrerlaubnis während der Fahrt nicht mitführt oder
- unter starkem Alkohol- oder unter Drogeneinfluss steht.

Nach § 6e Abs. 3 StVG und der Begründung des Verkehrsblatt 2005 Seite 691, ist der Widerruf der Fahrerlaubnis nach dem Auflagenverstoß eine zwingende Rechtsfolge ohne Ermessensspielraum für die Fahrerlaubnisbehörden.

Jedoch nicht in allen Fällen, da auch hier der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit eine Rolle spielt.

³¹ StVG § 6e Absatz 3

Zudem bleiben bei einem Widerruf die mit der Prüfbescheinigung enthaltenen Fahrerlaubnisklassen L, M und S erhalten und die Probezeit wird ebenfalls nicht verlängert. Um die Fahrerlaubnis erneut erteilt zu bekommen, muss der Fahranfänger, wie § 6e Abs. 3 StVG es fordert, an einem Aufbau-seminar teilnehmen.³²

4 Bisherige Erkenntnisse

4.1 Ergebnisse des Modellversuchs in Niedersachsen

Die Auswertungen des Modellversuchs in Niedersachsen sprechen eine deutliche Sprache.

Auf Grund einer Begleitstudie der Universität Gießen, sowie dem ausführlichen Abschlussbericht für das Niedersachsen Modell, kommt der damalige niedersächsische Verkehrsminister Walter Hirche bereits 2007 zu dem Schluss, dass das Fahren in Begleitung einen enormen Gewinn an Sicherheit im Verkehr bringt.

Festgestellt wurde in diesen Untersuchungen, dass die Teilnehmer am niedersächsischen Modellversuch nach der Begleitphase, im Vergleich zu sonstigen Fahranfängern, 28,5 Prozent weniger Unfälle verursachen und 22,7 Prozent weniger Verkehrsverstöße begehen. Zudem wurde festgestellt, dass die Fahranfänger um so mehr von der Begleitung profitieren, je länger die Begleitphase andauert. So haben die Teilnehmer, die länger als 6 Monate mit Begleitung gefahren sind, 57 Prozent weniger Unfälle und 23,1 Prozent weniger Verkehrsverstöße als die übrigen Teilnehmer begangen.

Des Weiteren kam Niedersachsen zu den Erkenntnissen, dass durch begleitetes Fahren, Anfänger- und auch Jugendlichkeitsrisiko verringert werden. Der Modellversuch in Niedersachsen stieß bei den Teilnehmern auf große Akzeptanz.

³² Vgl. Becksche Kurzkommentare (Hentschel) Seite 1094, Randziffer 12

So ist ein Großteil der Eltern dort bereit, sich für den Aufbau von Fahrkompetenz bei ihren Kindern zu engagieren.

Auch die Begleitung wurde von den Fahranfängern, aber auch den Begleitpersonen als unproblematisch und im Bezug auf die Beziehung zueinander, eher als gewinnbringend angesehen. Nach Einschätzung der niedersächsischen Fahranfänger und Begleiter leistet begleitetes Fahren ab 17 Jahren einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit junger Fahranfänger.

Abschließend kann gesagt werden, dass begleitetes Fahren laut der Studien in Niedersachsen ein rund um gewinnbringendes Modell zu sein scheint.³³

4.2 Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen

Auch die Erkenntnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), vom 22.03.2010 zum begleiteten Fahren ab 17 Jahren, fallen positiv aus.

Die bisher vorliegenden Evaluationsergebnisse weisen eine maßnahmenbedingte Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos zu Beginn des selbstständigen Fahrens ab 18 Jahren aus.

Im Vergleich zum „normal“ ausgebildeten Fahranfänger zeigt sich laut Studie, dass die Fahranfänger, die am begleiteten Fahren teilgenommen haben, einen um 19 Prozent geringeren Anteil an erheblichen Unfallbeteiligungen und einen 18 Prozent geringeren Anteil an erheblichen Verkehrsverstößen pro 1000 Fahranfänger und Jahr haben.

Berücksichtigt man die Fahrleistung, so steigen die Prozentzahlen sogar auf 23 Prozent weniger Anteil bei erheblichen Unfallbeteiligungen und auf 22 Prozent weniger Anteil an erheblichen Verkehrsverstößen.

³³ Vgl. http://www.begleitetes-fahren.de/fileadmin/downloads/Begleitetes_Fahren/BF17_Abschlussbericht.pdf

Die Zahlen bestätigen, dass das Modell erheblich zur Verbesserung der Fahrkompetenz von Fahranfängern führt.

Die Studie der BAST zeigt auch, dass die Jugendlichen sich überwiegend selbst oder durch Impulse von Gleichaltrigen oder Eltern für die Teilnahme am Modellversuch melden. Motiviert werden sie vor allem durch das eigene Interesse endlich Auto fahren zu dürfen. Jedoch spielten auch Sicherheitsüberlegungen eine wichtige Rolle.

Als häufigste Begleitperson dienen die Eltern, da diese meist im gleichen Haus wohnen und gemeinsame Fahrten einfacher zu planen sind. Für die Begleiter sind Hilfe und Unterstützung für Jugendliche, sowie alterspraktische Überlegungen, wie beispielsweise eine günstigere Kfz-Versicherung, stärkste Impulsgeber. Aber auch Sicherheitsüberlegungen sind ausschlaggebend.

Generell wurde der Modellversuch laut der Studie der BAST sehr positiv angenommen. Nahezu alle befragten Jugendlichen würden das begleitete Fahren weiterempfehlen.

Bei den Begleitpersonen kam es auch gut an. So hat das begleitete Fahren neben den positiven Auswirkungen bei den Fahranfängern auch bei den Begleitpersonen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Auf Grund der Modellversuchsteilnahme frischten diese ihr Wissen über die Verkehrsregeln auf, machten sich mehr Gedanken über die Verkehrssicherheit und fuhren sicherheitsbewusster.

Schließlich zeigt die Studie, dass das begleitete Fahren eine generationsübergreifend wirkende Verkehrssicherheitsmaßnahme ist.

Zu Bemängeln hatte die Bundesanstalt für Straßenwesen jedoch auch etwas. Sie weißt auf die erbrachte Fahrleistung und Nutzungsdauer in der Begleitphase hin, die laut Studie bei durchschnittlich sieben bis acht Monaten liegt. Dies bezeichnet sie als nicht ausgeschöpft und als Gegenstand künftiger Optimierungsanstrengungen.

Außerdem betont sie, dass die bisherigen Ergebnisse nicht abschließend sind und die Fragen zur Wirksamkeit noch endgültig geklärt werden müssen.³⁴

5 Meinungsumfrage

5.1 Was sagt der TÜV?

Die TÜV NORD Mobilität sowie der TÜV Rheinland stehen dem Modellversuch des begleiteten Fahrens mit 17 sehr positiv gegenüber. Grundlage für diese Ansicht sind zum einen die positiven Untersuchungsergebnisse der Begleitstudien und zum anderen die höhere Bestehensquote bei der theoretischen und auch der praktischen Prüfung. Diese liegt etwa zehn Prozent höher im Vergleich zum "normalen" Erwerb der Klasse B mit 18 Jahren.

Zudem handelt es sich bei dem Modellprojekt laut TÜV um eine kostenneutrale Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Bei den Jugendlichen ist der Modellversuch auch sehr gefragt. Im Zuständigkeitsbereich der TÜV Nord erwerben derzeit ca. 34% in Nordrhein-Westfalen, 20 % in Bremen, 30% in Schleswig-Holstein und 40% in Niedersachsen die Fahrerlaubnis der Klasse B bereits mit 17 Jahren.

Laut TÜV Rheinland nehmen in ländlichen Regionen 50% aller Bewerberinnen und Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klasse B an dem Modellversuch teil. In städtischen Gebieten sind es trotz der besseren ÖPNV-Netze (Öffentlicher Personennahverkehr) und der anderen Sozialstruktur noch 20-30% die an dem Modellprojekt teilnehmen.

Der TÜV Rheinland sieht es als Gewinn an, wenn sich noch mehr Bewerber daran beteiligen würden.

³⁴ Vgl. http://www.bast.de/cln_005/nn_42254/DE/Publikationen/Download-Berichte/downloads/U4-Evaluation-Fahrerlaubnismassnahmen-2009.html

Als Optimierung schlägt er daher Anreizsysteme wie beispielsweise Reduzierung der Versicherungsprämie, Begünstigung im Rahmen der Probezeit oder ähnliches vor. Weiterhin würde er einer Pflichtteilnahme an dem Projekt nicht abgeneigt sein.

Eine dauerhafte gesetzliche Verankerung und Erweiterung des Anwendungsbereichs des begleiteten Fahrens unterstützen TÜV Nord und TÜV Rheinland gleichermaßen.³⁵

5.2 Die Autoversicherungsgesellschaften

Die UDV (Unfallforscher der Autoversicherungen) sehen den Modellversuch als großen Erfolg an. „Erstmals existiert eine Maßnahme, die auch auf der Verhaltensseite Erfolg zeigt“.

Die Evaluationen und Zwischenergebnisse -auch der Versicherer- weisen im Vergleich der 18- Jährigen, die am begleiteten Fahren teilgenommen haben gegenüber denen, die nicht daran teilgenommen haben, einen günstigeren Schadenverlauf auf. Wenn die Fahrausbildung das reale Unfallgeschehen besser abbilden und entsprechend abgewandelt werden würde, stellt dies in den Augen der UDV eine noch anzustrebende Optimierung dar.³⁶

5.3 Der ADAC

Der ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) spricht ebenfalls positiv über das Modell des begleiteten Fahrens. Es bietet den Fahranfängern die Gelegenheit, ihr Können unter Anleitung zu verbessern. Und das brauchen sie aus Sicht des ADAC auch um sicher durch den Straßenverkehr zu kommen. Die Auswertungen des ADAC haben ergeben, dass bisher 380.000 Jugendliche den Führerschein mit 17 Jahren gemacht haben.

³⁵ Vgl. E-Mail H. Bohne TÜV Rheinland; H. Biedinger TÜV Nord vom 23. 03.2010 (Anlage 2)

³⁶ Vgl. <http://www.udv.de/verkehrsverhalten-und-psychologie/kraftfahrer/junge-fahrer/unfallrisiko-junger-fahrer/>

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse und Erfahrungen in Deutschland, ist nun laut ADAC die Bundesregierung am Zuge. Von ihr fordert er, dass die „Maßnahmen, die das Können von 18- bis 25-Jährigen verbessern, Gesetz werden.“

Trotzdem sieht der ADAC auch Verbesserungsmöglichkeiten. So hält er beispielsweise eine Einweisung des Begleiters für notwendig um ihn auf seine Rechtsposition und seine Aufgaben gegenüber dem Fahranfänger vorzubereiten.³⁷ Als weitere Optimierung zeigt er eine bessere Schulung im Bezug auf die jugendtypischen Fahrsituationen und das personenbezogene Risikoverhalten auf.³⁸ Als optimale Lösung schlägt er jedoch eine Fahrausbildung mit Elementen aus dem Modell des „begleiteten Fahrens“ und dem Modell der „mehrstufigen Ausbildung mit Fortbildungsseminaren für Fahranfänger“ (FSF-Seminare) vor.³⁹

Bei dem Modell „FSF-Seminar“ geht es darum, dass Fahranfänger bereits nach einem Jahr aus der Probezeit entlassen werden können. Und zwar dann, wenn sie an einem freiwilligen Fortbildungsseminar für Fahranfänger (Abkürzung: FSF), in einer dafür anerkannten Fahrschule, teilnehmen.⁴⁰

5.4 Die Polizei

Eine offizielle Stellungnahme seitens der Polizei gibt es zu dem Modellprojekt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht. Jedoch äußerte sich der Wachleiter der Polizeiwache Nettetal wie folgt:

„Grundsätzlich ist das begleitete Fahren positiv zu sehen. Gerade in dieser Altersklasse können die Grundlagen für eine sichere Fahrweise und eine geringere Beteiligung an Verkehrsunfällen geschaffen werden.“

³⁷ Vgl. http://www1.adac.de/images/Begleitetes%20Fahren%20ab%2017_tcm8-69271.pdf

³⁸ Vgl. http://www1.adac.de/Recht_und_Rat/verkehrsrecht/verkehrsgerichtstag_04/default.asp#atcm:8-72704 Arbeitskreis VII „junge Fahrer“

³⁹ Vgl. Motorwelt, Heft 4 April 2010, Seite 58

⁴⁰ <http://www.fahrtipps.de/fuehrerschein/zweite-ausbildungsphase.php>

Um jedoch eine konkrete Aussage zu dem Projekt machen zu können, müssen Statistiken über eine Unfallbeteiligung ehemaliger Teilnehmer am begleiteten Fahren erstellt werden. Außerdem könnte eine Statistik der Polizei als Anhaltspunkt für weitere Präventionsmaßnahmen dienen und damit die Verkehrssicherheitsarbeit erleichtern.“

Das Projekt würde der Wachleiter auf jeden Fall weiterempfehlen. Vor allem weil es zum jetzigen Zeitpunkt schwierig ist eine Aussage zu treffen und Zahlen und Daten gesammelt werden müssen, die Rückschlüsse auf die Verfahrensweisen zulassen.⁴¹

5.5 Die Fahranfänger

Bei den Fahranfängern kommt das Modellprojekt ebenfalls sehr gut an.

Eine eigens durchgeführte Umfrage unter den Fahranfängern, die an dem Modellprojekt teilgenommen haben, hat ergeben, dass die Hauptgründe für eine Teilnahme das frühere Autofahren, nicht mehr mit dem Fahrrad fahren zu müssen und eine kürzere Probezeit vom 18. Geburtstag ausgehend sind. Fahrerfahrung zu sammeln und den Rollerführerschein (Klasse M) gleichzeitig zu bekommen waren auch nicht selten ausschlaggebende Gründe für die Teilnahme.

Die Fahranfänger haben hauptsächlich positive Erfahrungen gemacht. Sie nannten beispielsweise das sie von Fahrt zur Fahrt sicherer wurden, dass sie gute Tipps von ihren Begleitpersonen bekommen haben, dass sie von den Erfahrungen ihrer Begleitpersonen viel lernen konnten und häufig ein intensiveres Verhältnis zu ihren Begleitpersonen, die meist die Eltern waren, zustande kam.

Weiterhin wurde die neue Mobilität als sehr positiv empfunden und das Sammeln von Erfahrung ohne teure Fahrstunden wurde ebenfalls genannt.

⁴¹ Vgl. Gespräch mit Herrn Anderski, EPHK, Wachleiter der PW Nettetal (Anlage 3)

Manche haben sogar bei ihrer Kfz-Versicherung aufgrund der Teilnahme am begleiteten Fahren durch niedrigere Einstiegstarife profitiert.

Es gab jedoch auch negative Erfahrungswerte. Einige äußerten, dass es nervig war mit den Eltern zu fahren, da sie übertrieben vorsichtig waren und häufig kritisierten. Streitereien waren auch nicht selten und manche Fahranfänger fühlten sich von ihrer Begleitperson überwacht.

Als Optimierung führten einige Fahranfänger die Herabsetzung der Altersgrenze von den Begleitpersonen an, da diese ein anderes Fahrverhalten zeigen und man dann nicht zwingend mit den Eltern fahren muss. Weiterhin wurde eine Reduzierung der Begleitphase erwähnt und die Ausdehnung der Gültigkeit der Prüfbescheinigung auf die EU.

Auf die Frage, ob die Begleitphase Auswirkungen auf ihr jetziges Fahrverhalten hat, wurde überwiegend mit „ja“ geantwortet und auf die positiven Erfahrungen verwiesen. Allerdings wurde auch die Ansicht vertreten, dass die Begleitphase keinerlei Auswirkungen auf das jetzige Fahrverhalten hat, da man ein ganz anderes Fahrgefühl bekommt wenn man alleine fährt.

Abschließend konnte festgestellt werden, dass jeder der Fahranfänger das begleitete Fahren weiterempfehlen würde.⁴²

5.6 Die Begleitpersonen/Eltern

Eine Umfrage bei den Begleitpersonen/Eltern ergab folgendes.

Die Begleitpersonen/Eltern standen dem Modellversuch vor Beginn unterschiedlich gegenüber.

Einige waren sehr positiv eingestellt, andere eher ängstlich oder skeptisch. Doch spätestens während der Begleitphase wurden positive Erfahrungen gemacht. So empfanden die einen es schön ihre Fahrerfahrungen weiterzugeben und Sicherheit zu vermitteln.

⁴² Vgl. Umfrage Fahranfänger (Anlage 4)

Die anderen waren überrascht wie sicher der Fahranfänger fährt. Weitere bekamen dadurch Vertrauen in die Fahrkünste ihres Kindes und wieder andere empfanden es einfach als positiv mehr Zeit mit ihrem Kind zu verbringen. Sehr viele der Begleitpersonen haben durch die Begleitphase auch ihre Kenntnisse über die Verkehrsregeln aufgefrischt und waren erstaunt, wie viel sich verändert hat.

Negative Erfahrungen wurden nur wenige gemacht. Dazu gehörten Streitigkeiten mit den Fahranfängern über Fahrsituationen, sowie das Gefühl als „Kontrolleur“ zu fungieren. Außerdem wurde auch der Benzinkonsum kritisiert, da der Fahranfänger häufig nur zum Üben fahren wollte.

Auf das Verhältnis zwischen Fahranfänger und Begleitperson hatte das Modellprojekt selten Auswirkungen. Und wenn es welche gab, dann nur positive, da mehr miteinander gesprochen und mehr Zeit miteinander verbracht wurde.

Konfliktsituationen traten bei jedem der Befragten auf, da häufig Fahrsituationen anders wahrgenommen wurden als von dem Fahranfänger. Doch diese Situationen wurden meist direkt besprochen und haben zur Entwicklung des Fahranfängers beigetragen. Der Großteil der Befragten glaubt, dass das Modellprojekt den Fahranfänger in seiner zukünftigen Fahrweise beeinflusst hat. Sie denken, dass die Fahranfänger Situationen besser einschätzen und von ihren bisherigen Erfahrungen profitieren.

Weiterempfehlen würde das Projekt jede der befragten Begleitpersonen. Doch auch hier gab es Optimierungsvorschläge. So wurde eine Kombination mit einem Fahrsicherheitstraining nach Beendigung der Begleitphase und eine Verkürzung der Begleitphase genannt. Die Begleiter auf Eignung zu prüfen, da nicht jeder der die Anforderungen erfüllt als Begleitperson geeignet ist, wurde ebenso angeführt.⁴³

⁴³ Vgl. Umfrage Begleitpersonen (Anlage 5)

5.7 Was sagen die Fahrschulen?

Die Fahrschulen äußerten bei der Umfrage, dass die Nachfrage bei Einführung des begleiteten Fahrens sehr hoch war. Doch auch heute, wo das Projekt nicht mehr vom „Neuheitseffekt“ profitiert, sind ca. 30-40 Prozent der Fahrschüler Teilnehmer am begleiteten Fahren.

Das Verhalten der Fahrschüler die am begleiteten Fahren teilnehmen, unterscheidet sich von den „normalen“ Fahrschülern laut Fahrlehrer dahin gehend, dass die 17-Jährigen leichter zu „formen“ sind. Sie gehen meist motivierter und engagierter an die Sache heran und sind lernfähiger. Jedoch wird dies nicht von allen Fahrlehrern so gesehen. Nicht selten wurde kein Unterschied in dem Verhalten festgestellt.

Die Schulbildung hat nach überwiegender Meinung der Fahrlehrer keinerlei Auswirkungen auf die Teilnahme am begleiteten Fahren. Einzelne führten an, dass Probanden für das begleitete Fahren aus Haushalten kommen, die sich um ihre Kinder kümmern. Haushalte in denen Kinder eine gewisse Führung und Erziehung genossen haben und wo der Sinn für das begleitete Fahren erkannt wurde. Sehr häufig war dort auch eine bessere Schulbildung zu finden. Dass Ausnahmen die Regel bestätigen, wurde jedoch ausdrücklich betont.

Auch die Fahrlehrer haben Anregungen zur Optimierung des Projektes.

So halten die meisten eine Einweisung der Begleitpersonen durch die Fahrschule für sinnvoll. Außerdem wurde eine Blutalkoholkonzentration von 0,0 Promille für die Begleitperson und eine Vereinfachung der Antragsformulare angeführt. Weiterhin wurde vorgeschlagen, dass Fahrlehrer unter 30 Jahren auch als Begleitperson fungieren dürfen sollten.

Alle befragten Fahrlehrer sehen das Modellprojekt als förderlich an. Ihrer Meinung nach hilft es den Fahranfängern gerade in den ersten Monaten gefahrlos weitere Erfahrungen zu sammeln.

Außerdem gehen sie mit 18 Jahren weniger energisch an das Autofahren heran, da sie schon am Straßenverkehr teilgenommen haben.

Aufgrund der durchweg positiven Erfahrungen der Fahrlehrer mit dem Projekt, halten diese eine Teilnahme für empfehlenswert.⁴⁴

Fazit

Mit dem begleiteten Fahren hat der Gesetzgeber eine wirksame und wichtige Grundlage zur präventiven Verkehrssicherheitsarbeit geschaffen.

Die wissenschaftlichen Begleituntersuchungen, sowie die Meinungen der befragten Institute und Personen, kommen häufig zu den gleichen Erkenntnissen und fallen hauptsächlich positiv aus.

So leistet das Modell zum Sammeln von Fahrerfahrung im Rahmen einer Begleitung offensichtlich einen erheblichen Beitrag zur Senkung des Unfallrisikos der jungen Fahranfänger. Es kommt bei allen Beteiligten gut an und produziert keine wesentlichen Mehrkosten.

Den positiven Nebeneffekt, der Auffrischung von Verkehrsregeln und das Reflektieren der eigenen Fahrpraxis bei den Begleitpersonen, darf man auch nicht verkennen.

Jedoch halte ich einige Optimierungsvorschläge, wie die Verkürzung der Begleitphase und die Reduzierung des Mindestalters der Begleitperson, sowie eine Pflichtteilnahme für ungeeignet. Wie die Begleitstudie aus Niedersachsen bestätigt, ist eher zu sagen, dass je länger die Begleitphase dauert, desto mehr positive Auswirkungen hat sie auf die spätere Fahrweise des Fahranfängers. Eine Reduzierung des Mindestalters der Begleitpersonen würde meiner Meinung nach dazu führen, dass der Fahranfänger wieder mehr mit dem Jugendlichkeitsrisiko konfrontiert wird.

⁴⁴ Vgl. Umfrage Fahrlehrer (Anlage 6)

Eine Pflichtteilnahme würde zu Demotivation und Verhinderung der positiven Effekte der Begleitphase führen.

Zudem gibt es hier und da auch noch einige Ergänzungsmöglichkeiten um das Projekt zu optimieren. So wäre es sinnvoll das Projekt mit einem Fahr-sicherheitstraining im Anschluss an die Begleitphase zu kombinieren oder auf eine Kombination mit dem Projekt „FSF- Seminar“, wie es der ADAC vorgeschlagen hat, zurückzugreifen. Weiterhin schließe ich mich der Meinung der Fahrlehrer und des ADAC an und befürworte eine Schulung der Begleitpersonen, da diese den Fahranfänger dann gezielter unterstützen können.

Abschließend kann gesagt werden, dass eine feste Verankerung des begleiteten Fahrens im Gesetz sinnvoll erscheint und zu empfehlen ist.

Doch trotz des positiven Modellprojekts sollte immer klar sein, dass eine Maßnahme alleine nicht alle Probleme eindämmen kann. Daher sollte ein Bündel von Maßnahmen angeboten und ggf. kombiniert werden um das hohe Unfallrisiko von jungen Fahrern zu minimieren.

Quellenverzeichnis

Literatur

Albrecht, Frank (Hrsg.): „Begleitetes Fahren mit 17 und neue Straftatbestände im Straßenverkehrsgesetz.“ In: SVR Straßenverkehrsrecht, Zeitschrift für die Praxis des Verkehrsjuristen. SVR 8/2005.
(Vgl. *SVR Zeitschrift für die Praxis des Verkehrsjuristen*)

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): „Begleitetes Fahren ab 17“, Heft M 154, Wirtschaftsverlag NW 2003.
(Vgl. *BAST-Bericht „Begleitetes Fahren ab 17“*)

Hentschel Peter; König Peter; Dauer Peter: „Becksche Kurz-Kommentare, Straßenverkehrsrecht, 40.“ neu bearbeitete Auflage des Johannes Floegel. München: Verlag C.H. Beck 2009. Band 5.
(Vgl. *Becksche Kurzkommentare (Hentschel)*)

Stiebling, Gerhard: „Verkehrsmanagement der Polizei“, Skript für Studium und Praxis, 3. überarbeitete Ausgabe, Hagen, Oktober 2006.
(Vgl. *Verkehrsmanagement der Polizei*)

Stricker, Sandra: „Mehr Sicherheit für Anfänger“. In: ADAC Motorwelt, Heft 4 April 2010. Seite 58-59.
(Vgl. *ADAC Motorwelt*)

Internet

ADAC e.V. (Hrsg.), (2006). Begleitetes Fahren ab 17 (Pdf-Datei, Stand: 26.04.2010) Internet:
http://www1.adac.de/images/Begleitetes%20Fahren%20ab%2017_tcm8-69271.pdf
[Zugriff: 27.04.2010, 16:19 MEZ]

ADAC e.V. (Hrsg.), (2010). Empfehlungen des 48. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2010 in Goslar. Arbeitskreis VII: Unfallrisiko "junge Fahrer" (www-Seite, Stand: 23.03.2010) Internet:
http://www1.adac.de/Recht_und_Rat/verkehrsrecht/verkehrsgerichtstag_04/default.asp#atcm:8-72704
[Zugriff: 28.03.2010, 20:30 MEZ]

Andreas Wismann (Hrsg.), (2005). FSF: Probezeit verkürzen durch zweite Ausbildungsphase (www-Seite, Stand: 25.09.2005) Internet: <http://www.fahrtipps.de/fuehrerschein/zweite-ausbildungsphase.php> [Zugriff: 16.4.2010, 16:00 MEZ]

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) (Hrsg.), (2010). Unfallrisiko junger Fahrer: Unfallforschung der Versicherer (www-Seite, Stand: 25.03.2010) Internet: <http://www.udv.de/verkehrsverhalten-und-psychologie/kraftfahrer/junge-fahrer/unfallrisiko-junger-fahrer/> [Zugriff: 28.03.2010, 20:12 MEZ]

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrheinwestfalen (Hrsg.), (2005). Begleitetes Fahren ab 17. Ihre Fragen – Unsere Antworten (Pdf-Datei, Stand: 22.11.2005). Internet: http://www.polizei-nrw.de/moenchengladbach/stepone/data/pdf/04/00/00/infobrief_mbv_zum_begleiteten_fahren.pdf [Zugriff: 23.3.2010, 15:42 MEZ]

Reiter, Bernhard F. ,(2006). Begleitetes Fahren (Führerschein mit 17) (www-Seite, Stand:01.02.2010)Internet: <http://www.vdtuev.de/themen/aktuell/Begleitetes%20Fahren> [Zugriff 23.03.2010, 15:50 MEZ]

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.),(2009). Unfallentwicklung auf Deutschen Straßen 2008 (Pdf-Datei, Stand:08.07.2009) Internet: http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Presse/pk/2009/Unfallgeschehen/begleitheft_Unfallgeschehen.property=file.pdf [Zugriff: 21.03.2010, 18:39 MEZ]

Stiensmeier- Pelster, Joachim, (2009). Abschlussbericht zum Niedersächsischen Modellversuch Begleitetes Fahren ab 17 (Pdf-Datei, Stand: 17.08.2009) Internet: http://www.begleitetes-fahren.de/fileadmin/downloads/Begleitetes_Fahren/BF17_Abschlussbericht.pdf [Zugriff: 23.3.2010, 16:05 MEZ]

Willmes-Lenz Georg, Prücher Frank, (2009). Evaluation der Fahranfängermaßnahmen „Begleitetes Fahren ab 17“ und „Freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe“ (www- Seite, Stand: 23.03.2010) Internet: http://www.bast.de/cln_005/nn_42254/DE/Publikationen/Download-Berichte/downloads/U4-Evaluation-Fahranfaengermassnahmen-2009.html [Zugriff: 23.3.2010, 16:41 MEZ]

Gesetze

Straßenverkehrsgesetz (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I 310, berichtigt: BGBl. I 919) zuletzt geändert durch Gesetz vom 8. April 2008 (BGBl. I 706)
(*StVG §6e Abs.3*); (*StVG §65 Abs. 12*)

Verordnungen

Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis – Verordnung - FeV) Vom 18. August 1998 (BGBl. I 2214), zuletzt geändert durch VO vom 18. Juli 2008 (BGBl. I 1338)
(*FeV § 48a*); (*FeV §4 Abs.2*)

Erlasse

Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Nordrhein-Westfalen
RdErl. d. Innenministeriums vom 19.10.2009 - 41 - 61.02.01 - 3 –
(*Vgl. Erlass des Innenministeriums*)

Anlagen

Gesprächsprotokoll: Gespräch mit dem Fahrlehrer der Fahrschule Böhm in Kempen, Herrn Klemm am 22.04.2010 (Anlage 1)
(*Vgl. Gespräch mit dem Fahrlehrer der Fahrschule Böhm*)

E-Mail vom 23.03.2010 Arne Boehne TÜV Rheinland; Jörg Biedinger TÜV Nord (Anlage 2)
(*Vgl. E-Mail H. Boehne TÜV Rheinland; H. Biedinger TÜV Nord*)

Gesprächsprotokoll: Gespräch mit dem Wachleiter der PW Nettetal Herrn Anderski (EPHK) am 07.05.2010 (Anlage 3)
(*Gespräch mit Herrn Anderski EPHK, Wachleiter PW Viersen*)

Meinungsumfrage bei den Fahranfängern (Anlage 4)
(*Umfrage Fahranfänger*)

Meinungsumfrage bei den Begleitpersonen (Anlage 5)
(*Umfrage Begleitpersonen*)

Meinungsumfrage bei den Fahrlehrern (Anlage 6)
(*Umfrage Fahrlehrer*)

Selbstständigkeitserklärung

Ich versichere, dass ich die Seminararbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

„Bettina Großbecker“

„Kempfen“, den Juli 2010