

Abschlussbericht (Kurzversion)  
zum Niedersächsischen Modellversuch

**Begleitetes Fahren mit 17**

vorgelegt von

Joachim Stiensmeier-Pelster  
Justus-Liebig-Universität Gießen

Anschrift des Verfassers:  
Prof. Dr. Joachim Stiensmeier-Pelster  
Fachbereich 06 – Psychologie und Sportwissenschaften  
Justus-Liebig-Universität Gießen  
Otto-Behaghel-Straße 10F  
35394 Gießen  
email: joachim.stiensmeier-pelster@psychol.uni-giessen.de

## 1. Ausgangslage

Betrachtet man die Unfallzahlen der zu Beginn der Projektplanung aktuellsten Unfallstatistiken, so zeigt sich gerade für die Gruppe der Fahrer unter 25 Jahren ein überdurchschnittlich hohes Unfallrisiko. Bei den Altersjahrgängen der 18-25jährigen verunglückten 1721 von 100.000 Personen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr. Dies waren fast dreimal so viele wie der durchschnittliche Wert für die Gesamtbevölkerung (610 Verunglückte je 100.000 Einwohner). Das Risiko der 18-25jährigen im Straßenverkehr getötet zu werden, liegt mit 250 Getöteten je 1 Millionen Personen dieser Altersgruppe ebenfalls weit über dem der Gesamtbevölkerung (85 Getötete je 1 Millionen Einwohner; Statistisches Bundesamt, 2000). Eine Unterteilung der Problemgruppe junger Fahranfänger in 18-20jährige und 21-24jährige zeigt, dass die besonders jungen Fahranfänger besonders stark gefährdet sind. 1998 verunglückten je 100.000 Personen der Gruppe der 18-20jährigen 2183, aber "nur" 1478 der 21-24jährigen, wobei zu beachten ist, dass der Zeitraum 18 – 20 nur drei Jahrgänge umfasst, der Zeitraum 21 – 24 jedoch vier Jahrgänge, und dass der prozentuale Anteil der Fahrerlaubnisbesitzer bei den 18-20jährigen wahrscheinlich je Jahrgang geringer ist als in der Gruppe der 21-24jährigen. Weitere Untersuchungen zeigen, dass insbesondere die ersten Monate des selbständigen Fahrens ein besonderes Unfallrisiko bergen. So verursacht etwa jeder 50. männliche und etwa jede 90. weibliche Fahranfänger/in in den ersten drei Monaten seiner/ihrer Fahrkarriere einen Unfall. Nach bereits 9 Monaten Fahrerfahrung hat sich die Wahrscheinlichkeit einen Unfall zu verursachen halbiert (Schade, 2001). Dieser Trend – deutliche Abnahme der Unfallgefährdung mit zunehmender Fahrerfahrung – gilt nicht nur für Deutschland, sondern kennzeichnet auch die internationale Situation (Maycock u. a. 1991).

Eine Analyse der Struktur und der Umstände der Verkehrsunfälle junger Fahranfänger/innen zeigt, dass insbesondere die Unerfahrenheit, die in komplexen Verkehrssituationen bestehende kognitive Überlastung und die noch unzureichende Automatisierung von Routinehandlungen beim Autofahren das erhöhte Unfallrisiko bedingen. Dazu kommt die bei jungen Menschen bestehende erhöhte Risikobereitschaft, die junge Fahranfänger/innen dazu verleitet, bisweilen unangemessen riskante Fahrmanöver auszuführen.

Vor allem in der Gruppe der 18-21jährigen steht die nicht angepasste Geschwindigkeit sowie teilweise damit einhergehend ein nicht angemessener Sicherheitsabstand als Unfallursache im Vordergrund (ca. 42% aller Unfälle von Fahranfängern gehen hierauf zurück; Statistisches Bundesamt, 1999). Die Regulation der Geschwindigkeit ist eine besonders komplexe Aufgabe. Sie ist viel komplexer als Abbiegen und Wenden. Es muss z.B. antizipiert werden, ob bei einer bestimmten Geschwindigkeit in möglichen Gefahrensituationen mittels angemessener Fahrmanöver noch so reagiert werden kann, dass ein Unfall vermieden wird. Bei der Regulation des Abstandes wird von Fahranfängern die Reaktionszeit meist unterschätzt. Sie übersehen beispielsweise, dass sie als Fahranfänger eine längere Reaktionszeit benötigen als erfahrene Fahrer, weil die meisten Fahrreaktionen noch nicht automatisiert sind.

## 2. Begleitetes Fahren mit 17

Mit dem Ziel, das insbesondere zu Beginn der Fahrkarriere extrem erhöhte Unfallrisiko deutlich zu senken, konnten in Niedersachsen im Rahmen eines Modellversuchs ab April 2004 junge Menschen mittels einer Ausnahmegenehmigung den Erwerb der Fahrerlaubnis um höchstens 1 Jahr vorziehen. Für den Fall, dass sie von dieser Ausnahmegenehmigung Gebrauch machten, erhielten sie die Erlaubnis – nach Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung – als verantwortliche/r Fahrzeuglenker/in in Begleitung eines Elternteils bis zur Vollendung ihres 18ten Lebensjahrs am Straßenverkehr teilzunehmen („Begleitetes Fahren mit 17“). In dieser Zeit können im Realverkehr praktische Erfahrungen gesammelt werden. Die begleitenden Eltern haben keinerlei Ausbildungsfunktion. Sie sind „Beifahrer“ und stellen durch ihre Anwesenheit einen protektiven Rahmen dar.

Begleitetes Fahren, wenn auch in der Regel als „Laienausbildung“ konzipiert, ist in vielen Ländern innerhalb und außerhalb Europas möglich. Ziel ist es, die Lernzeit und damit die Zeit zu verlängern, in der wichtige, eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr ermöglichende Erfahrungen gesammelt werden können. Dabei stellt der anwesende Begleiter sicher, dass riskante Fahrmanöver ausbleiben und der Aufbau der Fahrkompetenz in einem sicheren Raum verläuft. Hierdurch wird dem sogenannten „Young Drivers Paradox“, wonach Fahrerfahrungen als die wesentliche Grundlage eines sicheren Fahrens nur im Realverkehr und somit unter enormen Gefährdungen gesammelt werden können, begegnet.

Die Wirkungen des Begleiteten Fahrens waren bereits häufig Gegenstand wissenschaftlicher Evaluation. Insgesamt zeigen diese Studien, dass während der Begleitphase kaum Unfälle zu verzeichnen sind und dass zudem durch eine Phase des begleiteten Fahrens ein deutlicher Sicherheitsgewinn beim späteren selbständigen Fahren resultiert (zsf. Willmes-Lenz, 2002).

Für den Sicherheitsgewinn wird insbesondere der Aufbau fahrpraktischer Fertigkeiten diskutiert (Verringerung des spezifischen Anfängerisikos). So soll es während der Begleitphase zu einer Automatisierung der Fahrreaktionen kommen, wodurch kognitive Kapazität freigesetzt wird, die nötig ist, um u.a. Gefahrensituationen schneller zu erkennen und angemessener beurteilen zu können oder aber die Fahrgeschwindigkeit sowie Abstand zum Vordermann effektiv zu regulieren. Weiterhin sollen Erfahrungen in unterschiedlichen Fahrsituationen gesammelt werden, wodurch mehr Wissen um potentielle Gefährdungen zur Verfügung steht; zudem soll sich die Fähigkeit entwickeln, vorausschauend zu fahren. Dies alles trägt wesentlich zur Fahrsicherheit bei. Als für einen stabilen Sicherheitsgewinn notwendige Fahrleistung wird eine Fahrleistung von etwa 5000 km angenommen. Als weniger bedeutsam wird in der Regel die Beeinflussung spezifischer Fahrmotive und Einstellungen rund um das Autofahren angesehen (Verringerung des Jugendlichenrisikos). Dennoch könnte Begleitetes Fahren sich auch positiv auf das Jugendlichenrisiko auswirken. Sofern die Begleitperson dafür sorgt, dass die Fahranfänger defensiv, rücksichtsvoll und umsichtig fahren (statt risikoreich, draufgängerisch etc.) könnte sich bei den jugendlichen Fahranfängern ein umsichtiger und defensiver Fahrstil einstellen, den sie dann möglicherweise auch in der Zeit des selbständigen Fahrens beibehalten.

### 3. Evaluation des Modellprojekts Begleitetes Fahren mit 17

#### 3.1 Ziele der Evaluation

Ziel der Evaluation ist die Abschätzung der Wirksamkeit des niedersächsischen Modellversuchs Begleitetes Fahren mit 17 im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Als Indikatoren für die Wirksamkeit werden sowohl die Anzahl der im VZR eingetragenen Verkehrsverstöße (Ordnungswidrigkeiten) herangezogen, wie auch die Anzahl der verschuldeten Unfälle (ebenfalls über deren Eintragung im VZR). Weiterhin wird geprüft, ob sich das Ausmaß an Übung, d.h. die Länge der Begleitphase, auf einen potentiellen Sicherheitsgewinn auswirkt.

Konkret soll geprüft werden, ob sich ein Mehr an Übung in einem Mehr an Sicherheit niederschlägt.

### 3.2 Methode der Evaluation

**Versuchspersonen:** Die zur Evaluation des niedersächsischen Modellversuchs „Begleitetes Fahren mit 17“ gebildete **Experimentalgruppe** umfasste 5468 Personen, die ab Beginn des Modellversuchs bis spätestens 30.03.2005 eine Ausnahmegenehmigung vom Mindestalter beantragt und die Fahrerlaubnisprüfung vor Vollendung des 18ten Lebensjahres bestanden hatten. Parallel hierzu wurden 2660 junge Führerscheinebewerber aus Niedersachsen, die nicht am Modellprojekt teilnahmen, als **Kontrollgruppe** angeworben. Die Anwerbung der Teilnehmer der Kontrollgruppe geschah zum einen über die TÜV-Organisation und zum anderen über Lehrkräfte verschiedener Schulen des Landes Niedersachsen. Die Ansprache erfolgte beim TÜV direkt nach der Theorieprüfung und in den Schulen durch die Lehrer während des Unterrichts.

Leider konnten nicht alle Personen zur Evaluation herangezogen werden. Die Anzahl der auswertbaren Datensätze reduzierte sich, da nicht alle Personen rechtzeitig die Fahrerlaubnis erwarben, teilweise Daten über die bestandene Praxisprüfung nicht vorlagen bzw. aufgrund fehlerhafter Angaben oder unleserlicher Namensschreibweise die Fahrerlaubnisdaten nicht recherchiert werden konnten bzw. eine Abfrage von Daten beim KBA nicht möglich war. Zur Auswertung des Modellprojekts standen daher die Daten von 4454 Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Modellprojekt (Experimentalgruppe) und 2421 Personen der Kontrollgruppe zur Verfügung.

**Abfrage der Fahrerlaubnisdaten sowie der Eintragungen beim KBA:** Sämtliche Daten über die bestandene Fahrerlaubnisprüfung wurden vom TÜV zur Verfügung gestellt. Sämtliche Daten zu den begangenen und aufgefallenen Ordnungswidrigkeiten sowie über die verursachten und registrierten Unfälle sind dem Verkehrszentralregister („Verkehrsünderdatei“) entnommen und wurden vom KBA übermittelt.

**Zuordnung von Ordnungswidrigkeiten zur Dauer der Begleitphase:** Um zu prüfen, ob die Übungszeit in Begleitung (Anzahl der Monate, die in Begleitung gefahren wurde) einen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit ausübt, beim späteren selbständigen Fahren (ab18) einen

Verkehrsverstoss zu begehen bzw. einen Unfall zu verursachen, wurden die registrierten Verkehrsverstösse und die verursachten Unfälle zur Fahrpraxis, die in Begleitung erworben wurde, in Beziehung gesetzt. Hierzu wurden die Monate zwischen dem Datum des Fahrerlaubniserwerbs und der Vollendung des 18ten Lebensjahres (Beginn des selbständigen Fahrens) ausgezählt. Anhand dieser Zeitspanne wurden zwei Gruppen gebildet: Bis zu 6 Monaten Fahrpraxis in Begleitung (geringe Übungszeit); mehr als 6 Monate Fahrpraxis in Begleitung (lange Übungszeit).

#### 4. Ergebnisse der Evaluation

**Soziodemographische Variablen:** Wie aus Tabelle 1 zu ersehen, sind in der Kontrollgruppe wie auch der Gruppe der BF17-Teilnehmer gut die Hälfte der Probanden männlich.

Weiterhin ist festzuhalten, dass in beiden Gruppen gut zwei Drittel der Probanden über einen Fachoberschulabschluss verfügen bzw. die gymnasiale Oberstufe besuchen. Außerdem zeigte sich, dass die Teilnehmer/innen am BF17 in den ersten Monaten des selbständigen Fahrens eine etwas größere Fahrleistung aufweisen als die Personen der Kontrollgruppe.

**Dauer der Begleitphase:** Wie oben diskutiert hängt der Erfolg der Maßnahme ganz wesentlich davon ab, ob die Teilnehmer/innen am BF17 eine hinreichend lange Übungszeit haben. Die Auswertung der Übungszeit (operationalisiert durch das Intervall zwischen Erwerb der Fahrerlaubnis und Vollendung des 18ten Lebensjahres) ergab, dass 1987 Teilnehmer/innen eine Übungszeit von bis zu sechs Monaten aufwiesen und 2467 mehr als 6 Monate in Begleitung fuhren.

**Unfälle und Ordnungswidrigkeiten beim selbständigen Fahren ab 18:** Aus Abbildung 1 ist die in den ersten 18 Monaten des selbständigen Fahrens aufgefallene und im VZR registrierte Anzahl der Verkehrsverstösse zu ersehen. Abgetragen sind die Verkehrsverstösse in Prozent. Wie die Abbildung zeigt, übertreten Teilnehmerinnen und Teilnehmer am BF17 in dieser Phase deutlich seltener die geltenden Verkehrsregeln (minus 22,7%) als die Personen der Kontrollgruppe ( $\chi^2 = 10,6$   $p < .01$ ). Die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall verursacht zu haben, ist für beide Gruppen aus Abbildung 2 zu ersehen. Wie aus der Abbildung ersichtlich, ist diese Wahrscheinlichkeit für Teilnehmer/innen am BF17

gegenüber der Kontrollgruppe um 28,5% reduziert ( $\chi^2 = 4,8$ ,  $p < .05$ ). Da die Teilnehmer/innen am BF17 sowohl regelkonformer fahren wie auch weniger Unfälle verursachen, ist davon auszugehen, dass die Reduktion der Unfallhäufigkeit zu einem Teil darauf zurückzuführen ist, dass sie sich seltener unfallträchtigen Situationen aussetzen. Es spricht also vieles dafür, dass das BF17 neben dem Anfänger- auch das Jugendlichenrisiko reduziert.

**Der Einfluss der Übung (Länge der Begleitphase) auf die Wahrscheinlichkeit einen Verkehrsverstoß zu begehen bzw. einen Unfall zu verursachen:** Abbildung 3 zeigt den Einfluss der Länge der Begleitphase auf die Wahrscheinlichkeit, während der Zeit des selbständigen Fahrens einen Verkehrsverstoß zu begehen. Wie aus der Abbildung zu ersehen, hat die in Begleitung verbrachte Zeit (gewonnene Fahrpraxis) einen deutlichen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, eine Ordnungswidrigkeit zu begehen. Je länger die Fahranfänger in Begleitung gefahren sind, umso geringer ist die Wahrscheinlichkeit, in den ersten 18 Monaten des selbständigen Fahrens einen Verkehrsverstoß zu begehen (minus 23,1% in der Gruppe mit langer Übungszeit im Vergleich zur Gruppe mit kurzer Übungszeit;  $\chi^2 = 4,7$ ,  $p < .05$ ). Abbildung 4 zeigt den Einfluss der Übung (Länge der Begleitphase) auf die Wahrscheinlichkeit, während der Zeit des selbständigen Fahrens einen Unfall zu verursachen. Wie aus der Abbildung zu ersehen, hat die in Begleitung verbrachte Zeit einen sehr deutlichen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall zu verursachen (minus 57,0% in der Gruppe mit langer Übungszeit im Vergleich zur Gruppe mit kurzer Übungszeit;  $\chi^2 = 12,2$ ,  $p < .01$ ). Ein Vergleich der Abbildungen 3 und 4 zeigt zudem, dass der Umfang der Übung sich auf die Wahrscheinlichkeit, einen Verkehrsverstoß zu begehen, weniger stark auswirkt als auf die Unfallwahrscheinlichkeit. Dies deutet darauf hin, dass der mit zunehmender Übung in der Begleitphase entstehende Sicherheitsgewinn nicht allein auf die Einhaltung der Verkehrsregeln und somit auf eine defensivere Fahrweise zurückzuführen ist, sondern sich wahrscheinlich mit zunehmender Übung auch die für sicheres Fahren nötigen Fertigkeiten und Automatisierungen einstellen. Insgesamt scheint der Sicherheitsgewinn durch das Begleitete Fahren sowohl auf eine veränderte Fahrweise (insgesamt defensiver), als auch auf eine Erhöhung der nötigen Fahrfertigkeiten zurückzuführen zu sein.

## 5. Diskussion der Ergebnisse und Handlungsempfehlungen

Die Evaluation des Modellprojekts BF17 hat gezeigt, dass das Begleitete Fahren mit 17 zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Erforderlich ist, dass bestimmte Bedingungen eingehalten werden. Begleitetes Fahren mit 17 reduziert sowohl das Jugendlichenrisiko als auch das Anfängerrisiko. Junge Fahranfänger/innen, die über einen längeren Zeitraum mit den Eltern in Begleitung Fahrerfahrung gesammelt haben, verstoßen nicht nur signifikant seltener gegen die Verkehrsregeln, sondern sie verursachen auch signifikant weniger Unfälle. Eine wesentliche Voraussetzung für die positiven Wirkungen des begleiteten Fahrens besteht in einer hinreichenden Übung, d.h. einer hinreichend großen Fahrleistung während der Begleitphase. Diese ist nur zu gewährleisten, wenn die Begleitphase über viele Monate andauert. Sie sollte den Zeitraum von 6 Monaten nicht unterschreiten. In diesem Sinne sollten die Fahrschulen wie auch die in der Verkehrssicherheitsarbeit involvierten Verbände die Jugendlichen informieren.

Zugrundegelegt wurden Daten aus den für das Modellprojekt ausgewählten Landkreisen und kreisfreien Städten. Die Eltern der beteiligten Fahranfänger/innen zeigten ein großes Interesse am BF17 und waren in großer Zahl bereit, an einer freiwilligen Schulung bei der Verkehrswacht bzw. in einer Fahrschule teilzunehmen (vgl. Tabelle 1). Diese Schulung ist spezifisch im Landesmodell Niedersachsen vorgesehen. Dieses gilt auch für die zwingend vorgeschriebene Schulung aller Teilnehmer/innen in Bezug auf die Besonderheiten des BF17. Bedauerlicherweise ist diese in das Bundesmodell nicht übernommen worden.

## Literatur

Maycock, G., Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991). The accident liability of car drivers. TRL Research Report 315. Crowthorne: Transport Research Laboratory.

Schade, F.-D. (2001). Verkehrsauffälligkeiten mit und ohne Unfällen bei Fahranfängern (Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung von Hans-Josten & Schade, 1997; Legalbewährung von Fahranfängern; Berichte der BAST, Heft 71). Flensburg: KBA.

Statistisches Bundesamt. (1999). Straßenunfälle 1998. Wiesbaden: Metzler.

Statistisches Bundesamt (2002). Straßenunfälle 2001. Wiesbaden: Metzler.

Willmes-Lenz, G. (2002), Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Voraussetzungen einer

Übertragbarkeit auf Deutschland. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 144. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW