

Unfallforschung kompakt Nr. 109

Unfallrisiko und Präventionsmaßnahmen für junge Pkw-Fahrer:innen



Impressum

Herausgeber

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Telefon 030 / 20 20 – 58 21, Fax 030 / 20 20 – 66 33
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktion

Kristina Gaster, M.Sc
Dr. Tina Gehlert

Realisation

pensiero KG, www.pensiero.eu

Bildnachweis

Titelbild: Vladimir Vladimirov – gettyimages.de;
die Nutzungsrechte der weiteren in dieser
Broschüre abgebildeten Fotos liegen bei
der Unfallforschung der Versicherer
bzw. beim GDV.

Erschienen: 07/2021



Inhalt

- 04** Vorbemerkung
- 04** Gegenwärtige Situation
- 05** Unfallrisiko im Vergleich zu anderen Altersgruppen im Jahr 2017
- 08** Fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko im Vergleich 2008 und 2017
- 10** Fehlverhaltensweisen junger Pkw-Fahrer:innen
- 12** Maßnahmen
- 16** Zusammenfassung
- 17** Literatur

Vorbemerkung

Junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Betrachtet man die verschiedenen Arten der Verkehrsbeteiligung, verunglücken sie am häufigsten als Pkw-Nutzer:innen. Im Jahr 2019 verunglückten rund 67 Prozent der jungen Erwachsenen als Pkw-Insassen, davon knapp 30.000 als Fahrer:innen und etwas über 10.000 als Mitfahrer:innen [1].

Der Anteil der **Hauptverursacher:innen (HV)** an allen Unfallbeteiligten zeigt, dass 18- bis 24-jährige Pkw-Fahrer:innen überdurchschnittlich häufig die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls tragen. 65 Prozent der jungen unfallbeteiligten Pkw-Fahrer:innen wurden im Jahr 2019 von der Polizei als Hauptverursacher:innen eines Unfalls mit Personenschaden eingestuft [1].

Die Gründe für das besonders hohe Unfallrisiko der jungen Fahrer:innen werden sowohl in der fehlenden Fahrerfahrung (sogenanntes „Anfängerrisiko“) sowie in alters- und entwicklungsbedingten Einflüssen (sogenanntes „Jugendlichkeitsrisiko“) vermutet. Zu Letzterem zählen unter anderem eine erhöhte Risikobereitschaft, Ablenkbarkeit und Überschätzung der eigenen Fahr-

fähigkeiten [2]. Über das einzelne Individuum hinaus scheinen zudem gleichaltrige Bezugspersonen einen Einfluss auf das Risikoverhalten junger Fahrer:innen auszuüben [3].

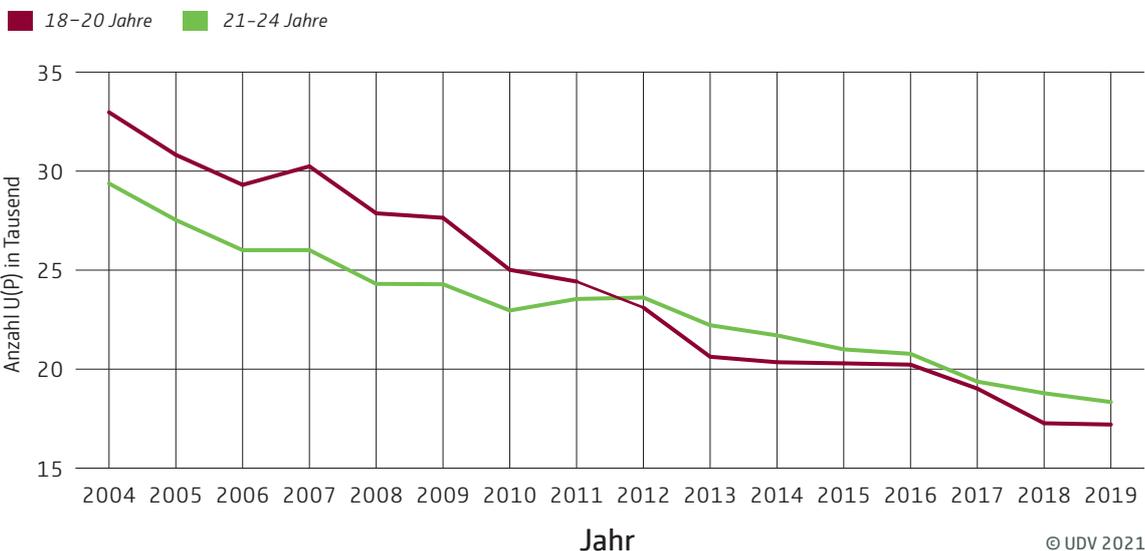
Gegenwärtige Situation

Laut der amtlichen Unfallstatistik verursachten Pkw-Fahrer:innen im Alter von 18 bis 20 Jahren im Jahr 2019 17.202 **Unfälle mit Personenschaden (U(P))**. Dabei wurden 172 Personen getötet, 3.961 schwer und 21.668 leicht verletzt. Pkw-Fahrer:innen im Alter von 21 bis 24 Jahren verursachten im Jahr 2019 18.339 Unfälle. Dabei wurden 163 Personen getötet, 3.680 schwer und 22.467 leicht verletzt [4].

Schaut man sich die Unfallentwicklung seit 2004 an, so fällt auf, dass dem allgemeinen Trend folgend die Anzahl der Unfälle in beiden Altersgruppen kontinuierlich zurückgeht (Abb. 1). Allerdings ist der Rückgang in der Gruppe der 18- bis 20-Jährigen stärker als in der Gruppe der 21- bis 24-Jährigen. Ab dem Jahr 2012 verursachen die 21- bis 24-Jährigen sogar mehr Unfälle als die 18- bis 20-Jährigen. Vorher war das Verhältnis umgekehrt.

Abbildungsüberschrift: Anzahl der U(P) mit jungen Pkw-Fahrer:innen als HV

Abbildung 1 · von 2004 bis 2019 [5]



Unfallrisiko im Vergleich zu anderen Altersgruppen im Jahr 2017

Der Vergleich des Unfallrisikos mit anderen Altersgruppen wird für das Jahr 2017 vorgenommen, da nur für dieses Jahr Expositionsdaten vorliegen. Die absolute Anzahl der Unfälle wird mit zwei Variablen ins Verhältnis gesetzt, die auch einen Einfluss auf die Anzahl der Unfälle haben können. Das ist hier zum einen die Anzahl der Einwohner:innen, zum anderen die Fahrleistung pro Altersgruppe.

Abbildung 2 zeigt die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, verursacht durch Pkw-Fahrer:innen verschiedener Altersgruppen. Jeweils zehn Prozent dieser

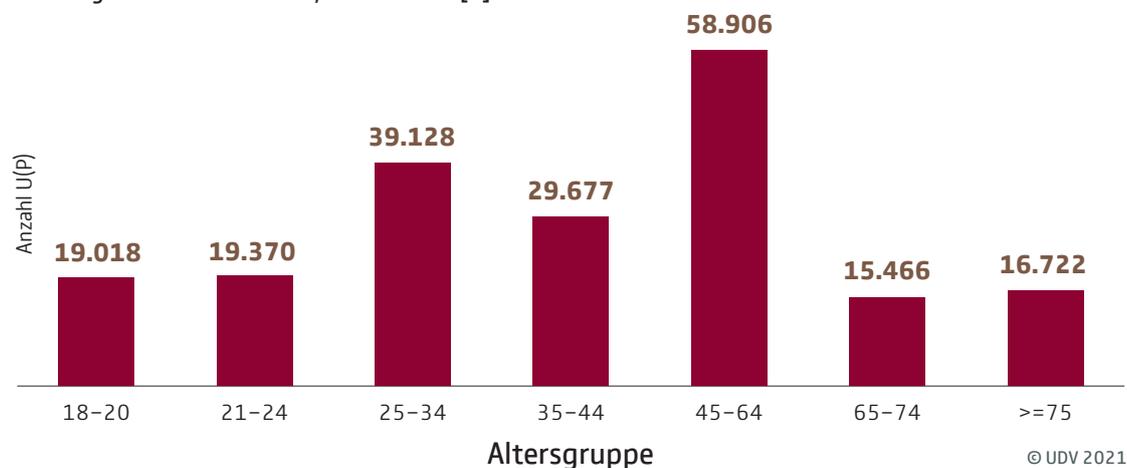
Unfälle werden den 18- bis 20-Jährigen sowie den 21- bis 24-Jährigen zugeschrieben.

Abbildung 3 zeigt die Anzahl der Einwohner:innen pro Altersgruppe. Demnach machen die 18- bis 20-Jährigen sowie die 21- bis 24-Jährigen lediglich einen Anteil von rund vier Prozent beziehungsweise fünf Prozent an der Gesamtbevölkerung über 18 Jahre aus.

Abbildung 4 stellt die Fahrleistung pro Altersgruppe dar. Die Fahrleistung wurde der Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland (MID) - 2017“ [6] entnommen. Abgebildet wird hier die Summe aller mit dem Pkw als Fahrer:in zurückgelegten Kilometer aller Personen einer Altersgruppe. Gemäß Abbildung 4 entfällt auf die 18- bis 20-Jährigen und die 21- bis 24-Jährigen lediglich ein Anteil von rund drei Prozent beziehungsweise vier Prozent der Gesamtfahrleistung.

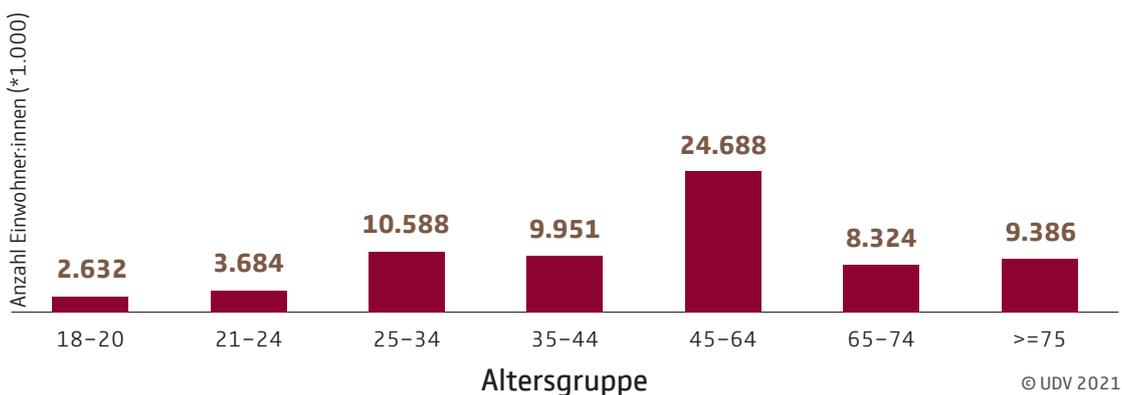
Anzahl der U(P) mit Pkw-Fahrer:innen als HV

Abbildung 2 · nach Alter der HV, im Jahr 2017 [7]



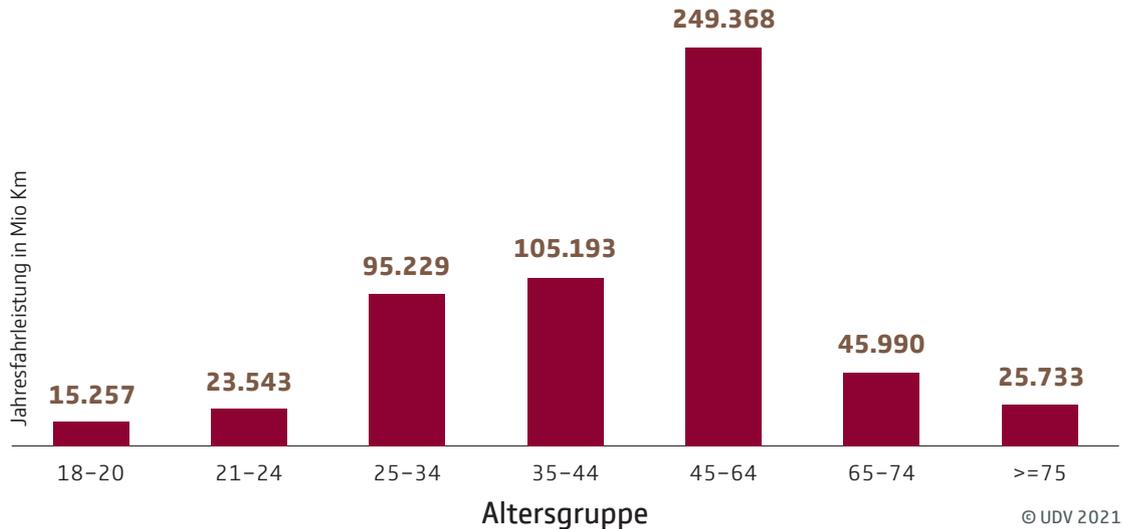
Anzahl der Einwohner:innen

Abbildung 3 · nach Altersgruppen, im Jahr 2017 [8]



Jahresfahrleistung der Pkw-Fahrer:innen

Abbildung 4 · nach Altersgruppen, im Jahr 2017 (eigene Berechnungen basierend auf [6])



Um das Unfallrisiko bezugnehmend auf die Zahl der Einwohner:innen beziehungsweise die Fahrleistung pro Altersgruppe zu berechnen, wurde pro Altersgruppe ein Quotient gebildet. Dieser berechnet sich aus dem Anteil der Altersgruppe an der Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden U(P) geteilt durch den jeweiligen Anteil der Altersgruppe an der Gesamtzahl der Bevölkerung in Deutschland beziehungsweise an der Fahrleistung. Das Unfallrisiko einer Altersgruppe entspricht ihrer Zahl der Einwohner:innen beziehungsweise ihrer Fahrleistung, wenn dieser Quotient den Wert 1 annimmt. Werte größer 1 weisen auf ein erhöhtes und Werte unter 1 auf ein niedriges einwohnerzahlbezogenes beziehungsweise fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko hin.

Demnach besteht für die Altersgruppe der 18- bis 20-Jährigen das höchste **einwohnerzahlbezogene Unfallrisiko** (Abb. 5). Pkw-Fahrende zwischen 18 und 20 Jahren verursachen zweieinhalbmal so viele Unfälle (Quotient 2,5) als es ihr Anteil an der Bevölkerung erwarten lassen würde. Ihr einwohnerzahlbezogenes Risiko liegt mehr als doppelt so hoch wie das von Pkw-Fahrer:innen, die älter als 25 Jahre sind. Das zweithöchste Risiko besteht für die Altersgruppe der 21- bis 24-Jährigen. Sie verursachen knapp zweimal so viele Unfälle (Quotient 1,8) als es ihr Anteil an der Bevölkerung erwarten lassen würde. Mit zuneh-

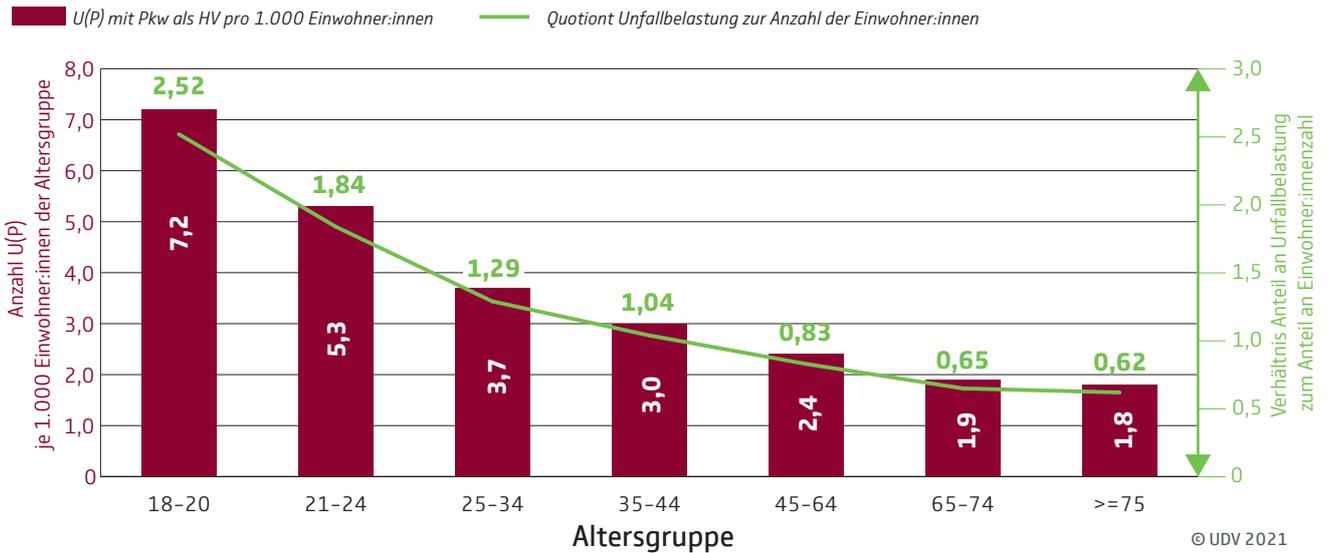
mendem Alter nimmt das einwohnerzahlbezogene Unfallrisiko ab.

Da das einwohnerzahlbezogene Risiko aber nicht berücksichtigt, wie viele Kilometer tatsächlich in den einzelnen Altersgruppen gefahren werden, wird zudem das **fahrleistungsbezogene Unfallrisiko** berechnet (Abb. 6). Hierbei zeigt sich für die Gruppe der 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrer:innen das höchste fahrleistungsbezogene Unfallrisiko. Sie verursachen dreieinhalb Mal so viele Unfälle als es ihr Anteil an der Fahrleistung als Pkw-Fahrer:innen erwarten lassen würde. Ihr fahrleistungsbezogenes Risiko liegt mehr als dreimal so hoch wie das von Pkw-Fahrer:innen zwischen 25 und 74 Jahren. Das zweithöchste Risiko besteht für die Altersgruppe der 21- bis 24-Jährigen. Sie verursachen 2,3-mal so viele Unfälle als es ihr Anteil an der Fahrleistung als Pkw-Fahrer:innen erwarten lassen würde. Ihr fahrleistungsbezogenes Risiko liegt mehr als doppelt so hoch wie das von Pkw-Fahrer:innen zwischen 25 und 74 Jahren.

Diese Ergebnisse machen deutlich, dass das Risiko junger Pkw-Fahrer:innen zwischen 18 und 24 Jahren einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen bezogen auf die Zahl der Einwohner:innen sowie auf die Fahrleistung höher ist als in allen anderen Altersgruppen. Somit sind Verkehrssicherheitsmaßnahmen für junge Pkw-Fahrer:innen unbedingt erforderlich.

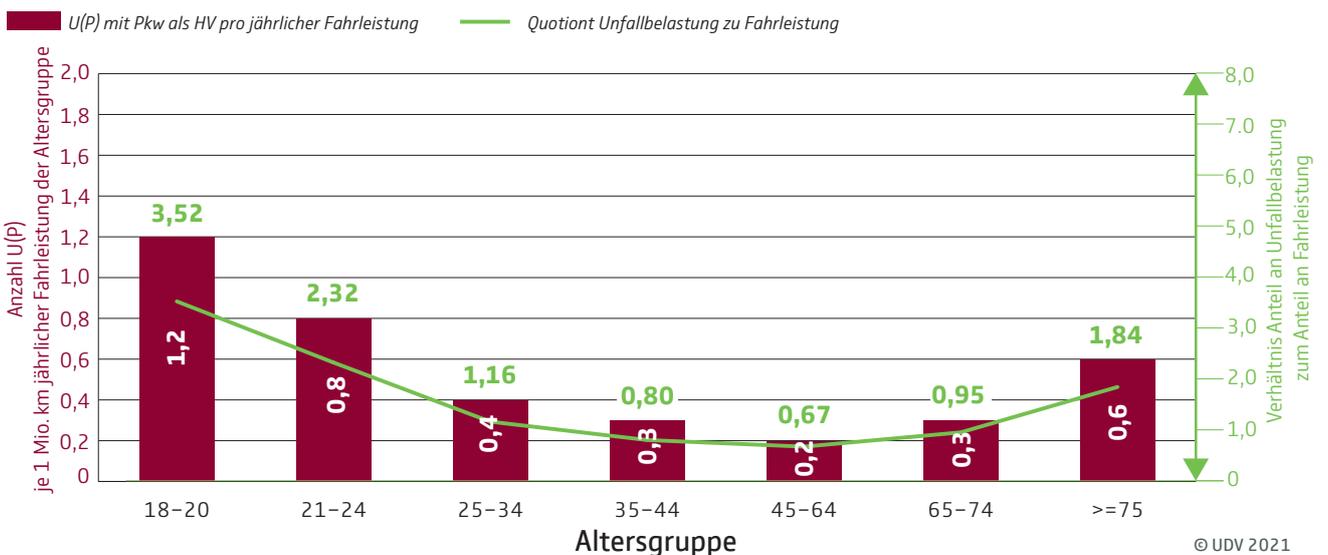
Anzahl der U(P) verursacht durch Pkw-Fahrer:innen

Abbildung 5 · je 1.000 Einwohner:innen der Altersgruppe (rot) sowie einwohnerzahlbezogenes Unfallrisiko (grün) nach Altersgruppen, im Jahr 2017 (eigene Berechnungen basierend auf [7] und [8])



Anzahl der U(P) verursacht durch Pkw-Fahrer:innen

Abbildung 6 · je eine Million Kilometer jährlicher Pkw-Fahrleistung (rot) sowie fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko (grün) nach Altersgruppen, im Jahr 2017 (eigene Berechnungen basierend auf [6] und [7])



Fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko im Vergleich 2008 und 2017

Für die Analyse des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos stehen nur Daten aus den Jahren 2008 und 2017 zum Vergleich zur Verfügung, da nur in diesen beiden Jahren Fahrleistungsdaten im Rahmen der Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland (MID)“ als Bezugsgrößen erhoben wurden.

Vergleicht man das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko im Jahr 2017 mit dem im Jahr 2008, so zeigt sich für die 18- bis 20-Jährigen eine deutliche Reduktion des Unfallrisikos (Abb. 7, Tab. 1). Im Jahr 2008 verursachten sie noch 5,3-mal so viele Unfälle als es ihr Anteil an der Fahrleistung als Pkw-Fahrer:innen erwarten lassen würde, im Jahr 2017 nur noch 3,5-mal so viele Unfälle.

Im Gegensatz dazu nahm das Unfallrisiko bei den 21- bis 24-Jährigen sogar zu. Im Jahr 2008 verursachten sie noch 1,9-mal so viele Unfälle als es ihr Anteil an der Fahrleistung als Pkw-Fahrer:in erwarten lassen würde, im Jahr 2017 waren es schon 2,3-mal so viele Unfälle. Für die anderen Altersgruppen sind nur geringe oder keine Veränderungen des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos zu beobachten.

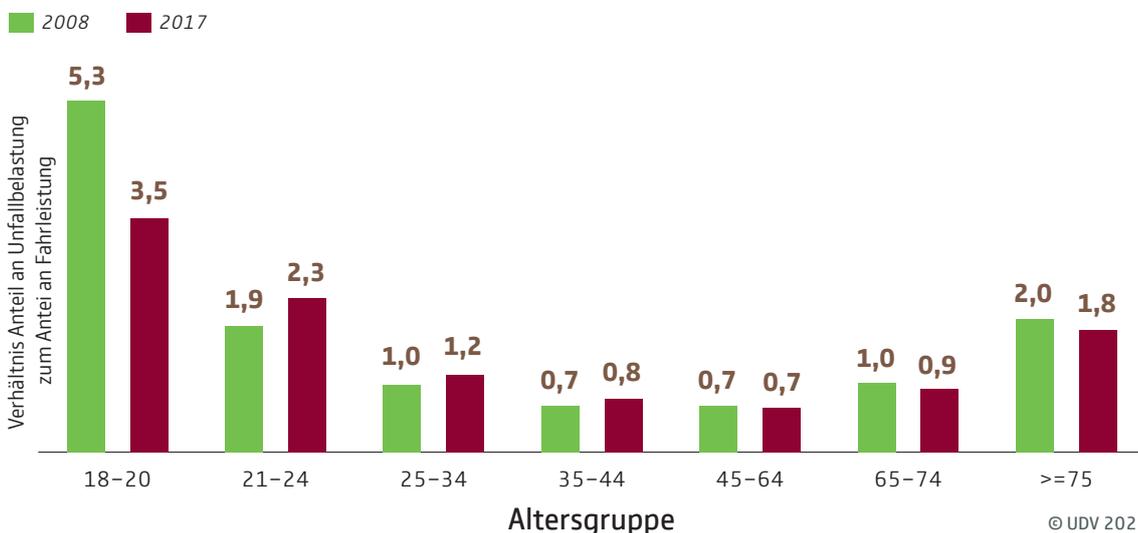
Fahrleistungsbezogenes Risiko als Pkw-Fahrer:in einen U(P) zu verursachen

Table 1 · nach Altersgruppe des/der HV, 2008 und 2017 im Vergleich (eigene Berechnungen basierend auf [7], [9] und [10])

Alter	Jahr 2008	Jahr 2017	+/-
18–20 Jahre	5,29	3,52	-1,77
21–24 Jahre	1,90	2,32	+0,49
25–34 Jahre	1,01	1,16	+0,15
35–44 Jahre	0,70	0,80	+0,10
45–64 Jahre	0,69	0,67	-0,02
65–74 Jahre	1,04	0,95	-0,09
>=75 Jahre	2,00	1,84	-0,16

Fahrleistungsbezogenes Risiko als Pkw-Fahrer:in einen U(P) zu verursachen

Abbildung 7 · nach Altersgruppe des/der HV, 2008 und 2017 im Vergleich (eigene Berechnungen basierend auf [7], [9] und [10])



Vergleich Anzahl der U(P) mit Pkw-Fahrer:innen als HV sowie Vergleich Jahresfahrleistung in 2008 und 2017

Table 2 · nach Altersgruppen (eigene Berechnungen basierend auf [7], [9] und [10])

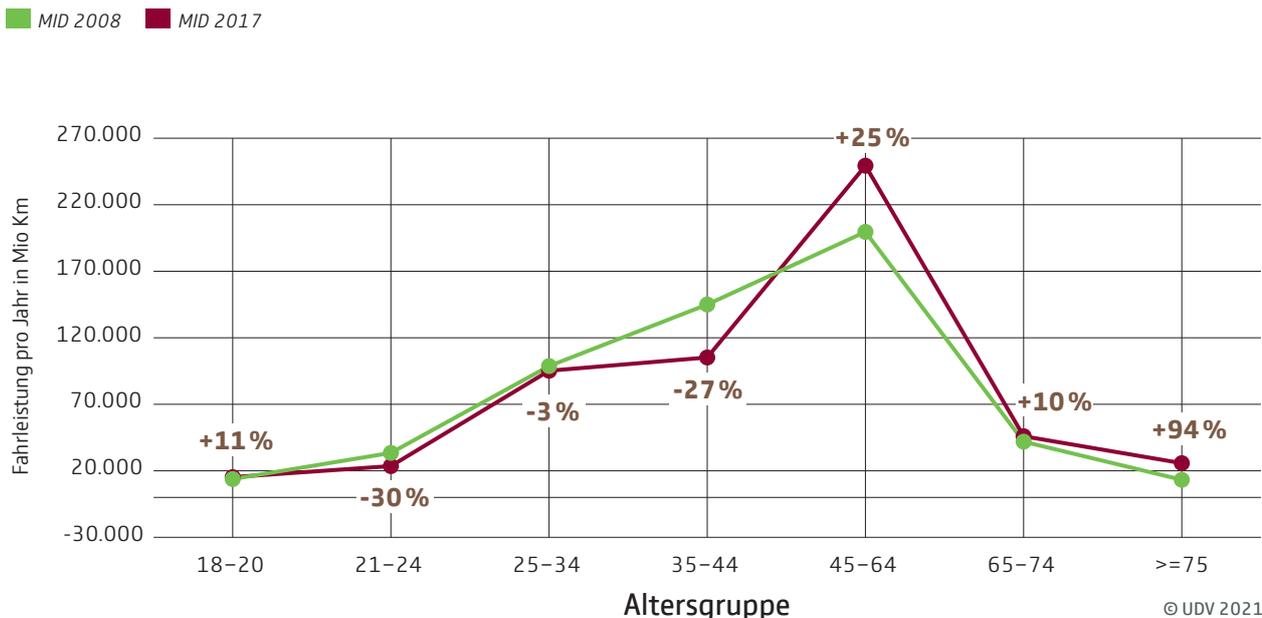
Alter	U (P)			Jahresfahrleistung in Mio. km		
	Jahr 2008	Jahr 2017	+/-	Jahr 2008	Jahr 2017	+/-
18–20 Jahre	27.870	19.018	-32 %	13.797	15.257	+11 %
21–24 Jahre	24.305	19.370	-20 %	33.470	23.542	-30 %
25–34 Jahre	38.011	39.128	+3 %	98.732	95.228	-3 %
35–44 Jahre	38.855	29.677	-24 %	145.014	105.193	-27 %
45–64 Jahre	52.499	58.906	+12 %	199.618	249.368	+25 %
65–74 Jahre	16.696	15.466	-7 %	41.902	45.990	+10 %
>=75 Jahre	10.128	16.722	+65 %	13.249	25.732	+94 %

Der starke Rückgang des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos bei den 18- bis 20-jährigen Pkw-Fahrer:innen geht zurück auf eine starke Abnahme der Anzahl der Unfälle (-32%), bei gleichzeitig leicht gesteigener Fahrleistung (+11%) (Tab. 2). Bei den 21- bis 24-Jährigen hingegen nahm die Fahrleistung stärker ab (-30%) als die Anzahl der Unfälle (-20%). Daraus ergibt sich für diese Altersgruppe im Jahr 2017 ein höheres fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko als im Jahr 2008.

Den Vergleich der Fahrleistung in den Jahren 2008 und 2017 verdeutlicht noch einmal Abbildung 8.

Vergleich der Jahresfahrleistung der Pkw-Fahrer:innen in den Jahren 2008 und 2017

Abbildung 8 · nach Altersgruppen (eigene Berechnungen basierend auf [10])



Fehlverhaltensweisen junger Pkw-Fahrer:innen

Das häufigste Fehlverhalten bei den jungen Pkw-Fahrer:innen im Alter von 18 bis 24 Jahren bei Unfällen mit Personenschaden (U(P)) ist die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ gefolgt von den „Abstandsfehlern“ und „Vorfahrt- /Vorrangfehler“ (Abb. 9).

Betrachtet man nur die besonders schwerwiegenden Unfälle, also die Unfälle mit Getöteten, so wurde im Jahr 2019 bei den unfallbeteiligten 18- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer:innen als Unfallursache am häufigsten eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ vermerkt, gefolgt von „falscher Straßenbenutzung“ und „Alkoholeinfluss“ [1].

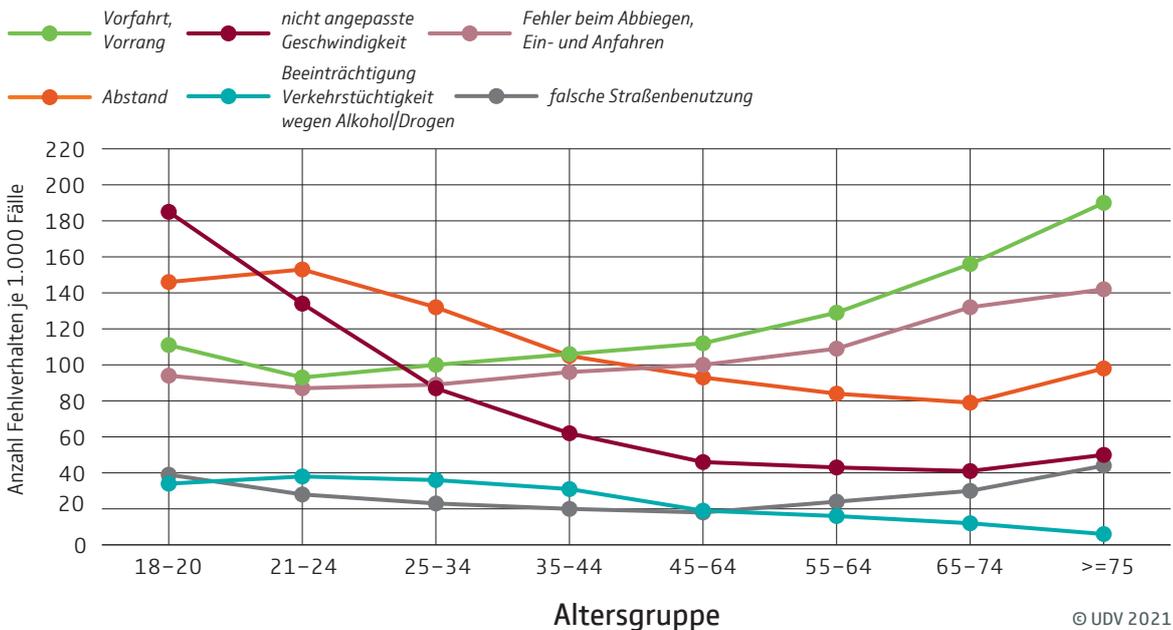
Da bei Alkoholunfällen überproportional häufig Personen getötet oder schwerverletzt werden, wird im Folgenden besonderes Augenmerk auf Unfälle unter

Alkoholeinfluss gelegt. Tabelle 3 stellt die Unfälle mit Personenschaden mit Pkw-Fahrer:innen als Hauptverursacher:innen, mit Pkw-Fahrer:innen als alkoholisierte Hauptverursacher:innen sowie die Fahrleistung nach Altersgruppen für das Jahr 2017 dar. Daraus geht noch einmal hervor, dass insgesamt sowohl die 18- bis 20-Jährigen als auch die 21- bis 24-Jährigen einen höheren Anteil an den Hauptverursacher:innen stellen als ihr Anteil an der Fahrleistung dies erwarten ließe. Das verdeutlicht noch einmal das überproportionale unfallrisiko dieser Gruppen.

Aus Tabelle 3 geht auch hervor, dass der Anteil der alkoholisierten Hauptverursacher:innen (7,9%) in der Gruppe der 18- bis 20-Jährigen ihrem Anteil an Hauptverursacher:innen insgesamt (9,6%) entspricht (genau genommen sogar etwas geringer ist). Somit ist diese Gruppe nicht häufiger vertreten als es ihr Anteil an den Hauptverursacher:innen insgesamt erwarten lassen

Sechs der häufigsten Fehlverhaltensweisen der Pkw-Fahrer:innen bei U(P)

Abbildung 9 · nach Altersgruppen, im Jahr 2019 (eigene Darstellung basierend auf [4])



würde. Dies kann als Hinweis darauf gesehen werden, dass das Alkoholverbot für Fahranfänger:innen in der zweijährigen Probezeit und/oder für Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, einen positiven Effekt auf das Alkoholunfallgeschehen hat.

In der Gruppe der 21- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer:innen jedoch ist der Anteil der alkoholisierten Hauptverursacher:innen (13,2%) höher als ihr Anteil an den Hauptverursacher:innen insgesamt (9,8%). Somit ist diese Gruppe hier überrepräsentiert. Die 21- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer:innen treten häufiger als alkoholisierte Hauptverursacher:innen in Erscheinung als man es aufgrund ihres Anteils an Hauptverursacher:innen, insgesamt erwarten würde. Gleiches gilt für die Gruppe der 25- bis 34-Jährigen und der 35- bis 44-Jährigen. Der Anteil alkoholisierter Hauptverursacher:innen ist erst in den Altersgruppen ab 45 Jahren wieder kleiner als der Anteil an Hauptverursacher:innen insgesamt.

Anzahl der U(P) mit Pkw-Fahrer:innen als HU, als alkoholisierte HU und Fahrleistung

Table 3 · nach Altersgruppen, im Jahr 2017 (eigene Berechnungen basierend auf [7], [10] und [11])

			davon alkoholisierte			
	HU insgesamt		HU		MID 2017	
Alter	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Mio km /Jahr	Anteil in %
18–20	19.018	9,6	581	7,9	15.257	2,7
21–24	19.370	9,8	972	13,2	23.543	4,2
25–34	39.128	19,7	2.272	30,7	95.229	17,0
35–44	29.667	15,0	1.337	18,1	105.193	18,8
45–64	58.906	29,7	1.869	25,3	249.368	44,5
65–74	15.466	7,8	242	3,3	45.990	8,2
>=75	16.722	8,4	116	1,6	25.733	4,6
18-bis 75-Jährige insgesamt	198.277	100,0	7.389	100,0	560.312	100,0

Maßnahmen

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und deren Wirksamkeit

In der Vergangenheit wurden bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahrer:innen, insbesondere der 18- bis 20-Jährigen, ergriffen. Die folgenden Maßnahmen haben sich als besonders effektiv erwiesen.

Das Begleitete Fahren mit 17 Jahren (BF17, seit 1.1.2011 bundesweit)

Beim begleiteten Fahren mit 17 Jahren dürfen die Teilnehmer:innen ab sechzehneinhalb Jahren die Fahrschule absolvieren. Nach bestandener Fahrprüfung (Theorie & Praxis) erhalten sie ab dem 17. Geburtstag eine Prüfbescheinigung. Mit dieser und mindestens einer Begleitperson dürfen sie bis zum 18. Geburtstag Pkw fahren. Die Begleitpersonen:

- müssen mindestens 30 Jahre alt sein,
- müssen seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen die Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen,

- dürfen nicht mehr als einen Punkt im Fahreignungsregister in Flensburg haben,
- müssen in der Prüfbescheinigung als Begleitperson eingetragen sein. Die Anzahl der Begleitpersonen, die man in die Prüfungsbescheinigung eintragen lassen kann, ist unbegrenzt.

Die Evaluation der Wirksamkeit des BF17 zeigte, dass das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko von ehemaligen BF17-Teilnehmer:innen im ersten Jahr des selbständigen Fahrens um 22 Prozent niedriger lag als das gleichaltriger Fahranfänger:innen mit herkömmlichem Erwerb des Pkw-Führerscheins unmittelbar nach dem 18. Geburtstag. Auch die Rate der Verkehrsverstöße war bezogen auf die Fahrleistung um 20 Prozent geringer [12].

Das Alkoholverbot für Fahranfänger:innen (seit 1.8.2007)

Für Fahranfänger:innen in der zweijährigen Probezeit und für Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, gilt ein striktes Alkoholverbot. Demnach dürfen sie als Fahrer:in eines Kraftfahrzeugs im Straßenverkehr keine alkoholischen Getränke zu sich nehmen oder die Fahrt antreten, wenn sie unter der Wirkung eines solchen Getränks stehen. Für Fahranfänger:innen in der Probezeit und Personen unter 21 Jahren gilt demnach die Null-Promille-Grenze. Ein Verstoß hat mindestens einen Punkt im Fahreignungsregister und 250 Euro Bußgeld zur Folge.

Die erstmalige Evaluation der Wirksamkeit direkt nach der Einführung des Verbots ergab, dass sich durch das Alkoholverbot die Anzahl der alkoholisierten unfallbeteiligten Pkw-Fahrer:innen mit Führerschein auf Probe beziehungsweise zwischen 18 und 20 Jahren um neun Prozent reduzierte, zusätzlich zum allgemeinen Rückgang der alkoholisierten unfallbeteiligten Pkw-Fahrer:innen [13].

Eine Re-Evaluation im Jahr 2019 zeigte, dass die (ehemaligen) 18- bis 20-jährigen Fahranfänger:innen der ersten Kohorte, die unter das Alkoholverbot fiel, auch langfristig seltener alkoholisiert an Straßenverkehrsunfällen beteiligt sind als Vergleichsgruppen. Auch die Zahl alkoholbedingter Verkehrsverstöße reduzierte sich langfristig deutlich stärker in dieser Gruppe. Die Akzeptanz des Alkoholverbots ist bei den heutigen 17- bis 20-jäh-

rigen Fahranfänger:innen weiterhin sehr hoch und gegenüber der ersten Evaluation noch gestiegen. Demnach leistet das Alkoholverbot für Fahranfänger:innen und Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, auch langfristig einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit, indem es auch in den Folgejahren eine positive Wirkung entfaltet, wenn die Fahrer:innen nicht mehr unter das Alkoholverbot fallen [14].

Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb

18- bis 20-jährige Pkw-Fahrer:innen (Hochrisikophase)

Das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko von Pkw-Fahrer:innen zwischen 18 und 20 Jahren ist in der Vergangenheit deutlich gesunken. Die ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dieser Gruppe zeigen Wirkung. Allerdings ist es weiterhin die Altersgruppe mit dem höchsten fahrleistungsbezogenen Unfallrisiko. Weitere Anstrengungen sind demnach notwendig.

In einer Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unter Beteiligung der UDV wurden weiterführende Maßnahmen zur Absenkung des Unfallrisikos von Fahranfänger:innen in der Phase ihrer Höchstgefährdung unmittelbar am Anfang des selbständigen Fahrens (sogenannte „Hochrisikophase“) vorgeschlagen [15]. Diese umfassen im Wesentlichen:

- eine generelle Verlängerung der Probezeit von derzeit zwei Jahren auf drei Jahre, um Fahranfänger:innen länger zu einem vorsichtigen und regelkonformen Fahren anzuhalten;
- Probezeitreduzierungen von maximal zwölf Monaten bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen (Untergrenze bleibt eine zweijährige Probezeit entsprechend der derzeitigen Regelung);
- als qualifizierte Maßnahmen werden BF17 (mit vereinfachten Regelungen u.a. für die Begleitung) und edukative Maßnahmen vorgeschlagen;
- die Öffnung des Begleiteten Fahrens auch für über 18-Jährige.

Zudem soll die wissenschaftliche Weiterentwicklung von Fahrausbildung und Vorbereitung der Fahranfänger:innen institutionalisiert werden.

Laut einer Umfrage unter BF17 Teilnehmer:innen aus dem Jahr 2014 verweilen diese im Durchschnitt 8,4 Monate im BF17 und fahren dabei zirka 2.500 Kilometer. Nur etwa ein Viertel nutzt die maximal mögliche Dauer von zwölf Monaten aus und erbringt dabei eine Fahrleistung von über 3.600 Kilometern [16]. Zu ähnlichen Resultaten kommt eine Befragung aus dem Jahr 2019 von Personen, die Fahranfänger:innen begleitet haben. Dort geben 37 Prozent der Begleitpersonen an, dass die Begleitung neun bis zwölf Monate vor dem 18. Geburtstag der Fahranfänger:innen begonnen hat. Weitere 23 Prozent geben sechs bis acht Monate an [17]. Demnach macht nur ein kleiner Teil der BF17 Teilnehmer:innen Gebrauch von der kompletten zwölfmonatigen Begleitphase.

Als Gründe für die Nichtnutzung des BF17 werden meistens Zeitprobleme genannt (Tab. 4). Dem könnte unter anderem durch die Öffnung des Begleiteten Fahrens für über 18-Jährige Abhilfe geschaffen werden. Die Begleitphase kann damit auch nach Vollendung des 18. Lebensjahrs noch beendet werden. Überlegenswert wäre auch, das Alter für den Ausbildungsbeginn von aktuell sechzehneinhalb Jahre auf 16 Jahre abzusenken, um sicherzustellen, dass die Teilnehmer:innen mit Beginn des 18. Lebensjahres ihre Fahrausbildung beendet haben und in die Begleitphase starten können.

Begleitetes Fahren bereits mit 16?

Das Land Niedersachsen schlägt das Modell Begleitetes Fahren mit 16 (BF16) vor. Analog des Begleiteten Fahrens mit 17 soll es Jugendlichen ab dem 16. Geburtstag erlaubt sein, mit einer Prüfbescheinigung und einer Begleitperson Pkw zu fahren. Die Jugendlichen könnten in dem Modell die Fahrausbildung ab fünfzehneinhalb Jahren absolvieren. Die Begleitphase wäre dann auf maximal

zwei Jahre bis zum 18. Geburtstag verlängert. Ziel soll es sein, mehr Jugendlichen das Begleitete Fahren zu ermöglichen, die Verweildauer und die Fahrleistung im Begleiteten Fahren zu erhöhen.

Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass eine Absenkung des Einstiegsalters in die Fahrausbildung und Begleitung problematisch für die Verkehrssicherheit sein kann. Aktuelle Forschungsergebnisse der UDV zeigen, dass erst ab einem Alter von 14 Jahren die verkehrsrelevanten Kompetenzen so weit entwickelt sind, dass man von der Fähigkeit der Kinder/Jugendlichen zur sicheren selbständigen Verkehrsteilnahme ausgehen kann [18]. Am Beispiel von 15-jährigen Mopedfahrer:innen wurde kürzlich gezeigt, dass diese in den kognitiven Bereichen Ablenkung und Gefahrenwahrnehmung nicht die für Erwachsene in einer Fahreignungsbegutachtung gestellten Mindestanforderungen erreichen [19]. Des Weiteren ist bei Jugendlichen in der Pubertät die sozial-emotionale Entwicklung sowie die Entwicklung der Impulskontrolle noch nicht abgeschlossen. Hier liegt ein nicht zu unterschätzendes Konfliktpotenzial mit den Begleitpersonen. In einer Befragung im Jahr 2014 wurden die Kommentare der Begleitperson am Ende des BF17 im Vergleich zur Erstbefragung von den Fahranfänger:innen als weniger hilfreich empfunden und die Zustimmung zur Angemessenheit der Kommentare sank leicht [16]. In einer aktuellen Umfrage unter Personen, die Fahranfänger:innen begleitet haben, berichteten 30 Prozent der Befragten, dass sie Konflikte mit den jungen Fahranfänger:innen erlebt haben [17].

Wie oben bereits ausgeführt, werden als Gründe für die Nichtnutzung des BF17 meistens Zeitprobleme genannt. Fast ebenso häufig aber werden auch ein Desinteresse am BF17 (aus verschiedenen Gründen) sowie eine mangelnde Finanzierung der Fahrausbildung angeführt (Tab. 4). Mit einer Etablierung des BF16 ließe sich das Zeitproblem womöglich adressieren. Ob sich dadurch aber das Interesse am Programm erhöht oder die Finanzierung der Fahrausbildung verbessert, ist unklar.

Gründe gegen die Teilnahme am BF17 von 18-jährigen Fähranfänger:innen

Table 4 · Mehrfachantworten möglich, 2.686 Antworten von 910 Befragten [16]

Gründe gegen eine BF17-Teilnahme	Antworten		Befragte
	Anzahl (n)	Anteil in %	Anteil in %
Keine Zeit verfügbar	394	14,7	43,3
Keine Vorteile durch das BF17	368	13,7	40,5
BF17 war nicht interessant	319	11,9	35,1
Wollte mit 17 Jahren noch keinen Führerschein machen	310	11,5	34,0
Kein Geld für den Führerschein	234	8,7	25,7
Fahrausbildung hat länger gedauert	229	8,5	25,1
Wollte nicht mit Erwachsenem als Begleitperson fahren	217	8,1	23,8
Kein Auto zur Verfügung	95	3,5	10,5
Bereits Fahrerfahrung mit anderer Fahrerlaubnis	64	2,4	7,1
Mögliche Begleitpersonen kamen aus meiner Sicht nicht in Frage	51	1,9	5,6
Mögliche Begleitpersonen hatten Führerschein nicht lange genug	39	1,4	4,3
Mögliche Begleitpersonen waren noch keine 30 Jahre	36	1,3	4,0
Keine Einwilligung der Eltern	32	1,2	3,5
Mögliche Begleitpersonen hatten zu viele „Punkte in Flensburg“	25	0,9	2,8
Keine Begleitperson verfügbar	25	0,9	2,8
Unkenntnis über das BF17	11	0,4	1,2
Sonstige Gründe	236	8,8	26,0
Insgesamt	2.686	100,0	295,0

21- bis 24-jährige Pkw-Fahrer:innen

In der Gruppe der Pkw-Fahrer:innen zwischen 21 und 24 Jahren zeigt sich zwar auch ein Rückgang der Unfälle mit Personenschaden, das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko ist jedoch zwischen 2008 und 2017 gestiegen. Die Fahrleistung ist in dieser Gruppe deutlich stärker gesunken als die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden dies tat. Zudem ist die Gruppe der 21- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer:innen überrepräsentiert bei den alkoholisierten Hauptverursacher:innen von Unfällen mit Personenschaden. Demnach sollte dieser Altersgruppe in Zukunft mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden, um eine ähnliche Dynamik bei der Reduktion des Unfallrisikos zu erreichen wie bei den 18- bis 20-Jährigen.

Folgende Maßnahmen erscheinen für diese Altersgruppe vielversprechend:

- Öffnung des Begleiteten Fahrens für über 18-jährige Fahranfänger:innen, wie es in der BAST-Projektgruppe bereits empfohlen wird [15].
- Ausweitung des Alkoholverbots für junge Fahrer:innen und Fahranfänger:innen. Die Altersgrenze (Vollendung des 21. Lebensjahres) war seinerzeit willkürlich gewählt. Das Jugendlichkeitsrisiko besteht mindestens bis zur Vollendung des 24. Lebensjahres fort. Vor dem Hintergrund des überproportionalen Anteils der alkoholisierten Hauptverursacher:innen zum Anteil an Hauptverursacher:innen insgesamt in dieser Altersgruppe ist auch eine Ausweitung auf die Altersgruppe der 21-bis 24-Jährigen durchaus zu rechtfertigen.

Zusammenfassung

Dem allgemeinen Trend folgend geht die absolute Anzahl der selbst verursachten Unfälle mit dem Pkw in den jungen Altersgruppen in den letzten Jahren kontinuierlich zurück. Allerdings ist der Rückgang in der Gruppe der 18- bis 20-Jährigen stärker als in der Gruppe der 21- bis 24-Jährigen. Ab dem Jahr 2012 verursachen die 21- bis 24-Jährigen sogar mehr Unfälle als die 18- bis 20-Jährigen. Vorher war das Verhältnis umgekehrt. Bezogen auf die Fahrleistung besteht für beide Gruppen junger Fahrer:innen ein höheres Risiko, einen Unfall mit Personenschaden zu verursachen, als für alle anderen Altersgruppen. Ein Vergleich über die Zeit zeigt, dass sich das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko im Jahr 2017 für die 18- bis 20-Jährigen im Vergleich zu 2008 deutlich reduziert hat. Im Gegensatz dazu nahm das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko bei den 21- bis 24-Jährigen sogar zu. In dieser Altersgruppe nahm die Fahrleistung stärker ab als die Anzahl der selbst verursachten Unfälle dies tat.

Die ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit 18- bis 20-jähriger Fahrer:innen, wie das BF17 und das Alkoholverbot für Fahranfänger:innen in der zweijährigen Probezeit und Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, zeigen Wirkung. Da dies jedoch weiterhin die Altersgruppe mit dem höchsten fahrleistungsbezogenen Unfallrisiko ist, sind weitere Anstrengungen notwendig. Es könnte zum Beispiel eine Verlängerung der Probezeit in Betracht gezogen werden. Zudem sollte der Gruppe der 21- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer:innen in Zukunft mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden, um eine ähnliche Dynamik bei der Reduktion des Unfallrisikos zu erreichen wie bei den 18- bis 20-Jährigen. Hierfür würden sich eine Öffnung des Begleiteten Fahrens für über 18-jährige Fahranfänger:innen und eine Ausweitung des Alkoholverbots anbieten.

Literatur

- [1] Statistisches Bundesamt (2020). Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2019. Wiesbaden.
- [2] Holte, H. (2012). Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 229. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [3] Baumann, E., Geber, S., Klimmt, C. & Czerwinski, F. (2019). Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 292. Bremen: Fachverlag NW.
- [4] Statistisches Bundesamt (2020). Verkehr - Verkehrsunfälle 2019. Fachserie 8 Reihe 7. Wiesbaden.
- [5] Statistisches Bundesamt (2005-2020). Verkehr - Verkehrsunfälle 2004 - 2019. Fachserie 8 Reihe 7. Wiesbaden.
- [6] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): MiD (2017) - Mobilität in Deutschland 2017, SPSS-Datensatz der Studie Mobilität in Deutschland 2017, Berlin.
- [7] Statistisches Bundesamt (2018). Verkehr - Verkehrsunfälle 2017, Fachserie 8, Reihe 7, Wiesbaden.
- [8] Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit - Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage des Zensus 2011, Fachserie 1, Reihe 1.3, Wiesbaden.
- [9] Statistisches Bundesamt (2009). Verkehr - Verkehrsunfälle 2008, Fachserie 8, Reihe 7, Wiesbaden.
- [10] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): MiD - Mobilität in Deutschland, SPSS-Datensatz der Studie Mobilität in Deutschland, Zeitreihendatensatz 2002 2008 2017, Berlin.
- [11] Statistisches Bundesamt (2018). Verkehrsunfälle. Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr - 2017. Wiesbaden.
- [12] Schade, F.-D. & Heinzmann, H.-J. (2011). Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 218. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [13] Holte, H., Assing, K., Pöppel-Decker, M. & Schönebeck, S. (2010). Alkoholverbot für Fahranfänger. Evaluation der Wirksamkeit. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 211. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [14] Evers, C. & Straßgütli, L. (2020). Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 305. Bremen: Fachverlag NW.
- [15] Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ (2019). Fahranfänger - Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb. Abschlussbericht. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M 293. Bremen: Fachverlag NW.

[16] Funk, W. & Schrauth, B. (2018). Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit. Heft M284. Bremen: Fachverlag NW.

[17] ADAC (2019). Begleitetes Fahren. Umfrage unter Begleitern zum Begleiteten Fahren (BF17). https://www.adac.de/-/media/pdf/motorwelt/mfo_begleitetes-fahren.pdf?la=de-de&hash=AA1348AB84E4E4406145861C2C573220, letzter Zugriff am 03.03.2021

[18] Schlag, B., Richter, S., Buchholz, K. & Gehlert, T. (2018). Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil I: Wissenschaftliche Grundlagen. Forschungsbericht Nr. 50. Berlin: Unfallforschung der Versicherer.

[19] Schützhofer, B. et al. (2019). MOVER – Jugendliche MopedlenkerInnen und Verkehrsreife. Forschungsbericht des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds. Nr. 069. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.



Wilhelmstraße 43 / 43G
10117 Berlin
Tel.: 030 / 20 20 - 58 21
Fax: 030 / 20 20 - 66 33

unfallforschung@gdv.de
www.udv.de
www.gdv.de

[f facebook.com/unfallforschung](https://www.facebook.com/unfallforschung)
[t Twitter: @unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
[y www.youtube.com/unfallforschung](https://www.youtube.com/unfallforschung)