

## 15. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 01. November 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. November 2005) und **Antwort**

#### **Führerschein mit 17 – weniger Unfälle, mehr Sicherheit, doch der Senat bleibt im Leerlauf**

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Erkenntnisse hat der Senat über die Ergebnisse des Modellversuches in Niedersachsen zum begleiteten Fahren mit 17 Jahren?

Antwort zu 1: Das Land Niedersachsen hat im Vorgriff auf die bundesgesetzliche Regelung vom 14.8.2005 bereits am 19.3.2004 den Modellversuch des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“ mit der Ausstellung von Einzelausnahmen in insgesamt 16 Regionen und seit März 2005 in ganz Niedersachsen eingeführt. Bis zum 30.9.2005 sind rd. 17.000 Ausnahmeanträge gestellt worden. Rd. 6.500 Teilnehmer nehmen zurzeit am „Begleiteten Fahren“ teil und rd. 6.000 junge Fahranfänger haben die Begleitphase abgeschlossen. Der Modellversuch wird von der Universität Gießen evaluiert. Ergebnisse liegen noch nicht vor. Bisher sind nur sehr wenige Verkehrsunfälle (nur Sachschäden) bekannt geworden. Es ist davon auszugehen, dass Niedersachsen im Rahmen eines noch in diesem Monat stattfindenden Symposiums zum Modellversuch des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“ weitere Details vorstellen wird.

Frage 2: Welche Erkenntnisse hat der Senat über Erfahrungen mit dem begleiteten Fahren von FahranfängerInnen in anderen europäischen Staaten?

Antwort zu 2: Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat u.a. in einem Gutachten auch ausländische Fahrmodelle zum „Begleiteten Fahren“ von jungen Fahranfängern und Fahranfängerinnen miteinander verglichen. Obwohl in den einzelnen Staaten sehr unterschiedliche Ausbildungs- und Prüfungssysteme zum Erwerb des Führerscheins existieren, die einen direkten Vergleich mit den in Deutschland bestehenden Regelungen nicht zulassen, waren die Aussagen zur Unfallminderung junger Fahranfänger und Fahranfängerinnen, die am „Begleiteten Fahren“ teilgenommen haben, durchweg positiv.

Frage 3: Trifft es zu, dass die Unfallzahlen in der stark überproportional an Unfällen beteiligten Gruppe der Fahranfänger um 15 und teilweise sogar um bis zu 40 Prozent zurückgegangen sind?

Antwort zu 3: Bedauerlicherweise ist insbesondere die Gruppe der 18- bis 24-jährigen Fahranfänger/innen überproportional an Verkehrsunfällen (drei- bis viermal höheres Risiko) mit Personenschäden und Getöteten beteiligt. Erst durch die Fahrpraxis verringert sich nachweisbar das Unfallrisiko der Fahranfänger/innen. So belegen wissenschaftliche Untersuchungen aus Österreich (Winkelbauer et al. 2003) und Schweden (Gregersen et al. 2002), dass Fahranfänger/innen, die im ersten Jahr in Begleitung eines erfahrenen Kraftfahrers kontrolliert am Straßenverkehr teilnehmen, weniger an Unfällen beteiligt sind, als dies in einer entsprechenden Altersgruppe traditionell ausgebildeter Fahranfänger/innen der Fall ist. In Österreich konnten Unfallminderungsraten von 15 % und in Schweden von bis zu 40 % nachgewiesen werden.

Frage 4: Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus diesen Kenntnissen?

Antwort zu 4: Der Senat steht einer Einführung des Modellversuchs im Land Berlin aufgeschlossen gegenüber. Vor einer Entscheidung des Senats sind noch Abstimmungen erforderlich und die Ergebnisse einer Anhörung, die im Rahmen der Tagung des Forums für Verkehrssicherheit durchgeführt wird, abzuwarten. Der Modellversuch ist auch Gegenstand einer Erörterung auf der Gemeinsamen Kabinettsitzung der Länder Berlin und Brandenburg am 13. Dezember dieses Jahres.

Frage 5: Wird der Senat die bundesgesetzliche Ermächtigung nutzen, um auch im Land Berlin - wie in den Bundesländern Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Bayern - einen Modellversuch zum begleiteten Fahren durchzuführen?

Wenn ja, wann soll dieser Modellversuch beginnen und welche rechtlichen und organisatorischen Maßnahmen muss der Senat bis wann ergreifen, damit der genannte Zeitpunkt eingehalten werden kann?

In welchem Umfang sollten nach Ansicht des Senates die die FahranfängerInnen begleitenden Personen in den Fahrunterricht eingebunden werden und wie will der Senat dies in der Realität sicherstellen?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5: Wie bereits in der Antwort zu Frage 4 ausgeführt, steht eine Entscheidung über die Einführung des „Begleiteten Fahrens“ noch aus, so dass keine Terminangaben gemacht werden können. Sollte der Modellversuch in Berlin umgesetzt werden, wird nach der bundesgesetzlichen Ermächtigung - vorausgesetzt das Abgeordnetenhaus macht von seinem Recht gem. Art. 80 Abs. 4 Grundgesetz keinen Gebrauch - ein Senatsbeschluss erforderlich. Die erforderlichen organisatorischen Maßnahmen sind dann von den zuständigen Verwaltungen, insbesondere der Fahrerlaubnisbehörde, rechtzeitig zu treffen. Der Modellversuch darf nur nach den bundesrechtlichen Bestimmungen durchgeführt werden, d.h. landesspezifische Regelungen sind nicht zulässig. Eine „Schulung“ für die begleitende/n Person/en sehen die bundesrechtlichen Vorschriften nicht vor. Folglich kann diesem Teilnehmerkreis nur der Besuch einer entsprechenden Vorbereitungsveranstaltung in einer Fahrschule empfohlen werden.

Frage 6: Wie bewertet der Senat das im Auftrage des Niedersächsischen Kultusministeriums entwickelte Curriculum Mobilität, das die Inhalte der bisherigen Verkehrserziehung um alle Fragen zur Mobilität erweitert, um diesen Lernbereich in die Rahmenrichtlinien ausgewählter Fächer zu integrieren und ihm eine fachimmanente und Fächer übergreifende Systematik und Kontinuität zu geben?

Frage 7: Welches Ergebnis hat die in der Kleinen Anfrage Nr. 15/12454 angekündigte Überprüfung des Curriculums durch das LISUM ergeben und kann zumindest für die Jahrgangsstufen 1 - 6 der Berliner Schule das Curriculum für Berlin adaptiert werden?

Wenn ja, wie soll dies konkret geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 6 und 7: Das in Niedersachsen entwickelte Curriculum „Mobilität“ ist eine gute Basis für eine Verkehrs- und Mobilitätserziehung als integraler Bestandteil ausgewählter Unterrichtsfächer. Damit ist die Möglichkeit einer erhöhten Umsetzbarkeit gegeben.

Nach Prüfung des vorliegenden niedersächsischen Curriculums „Mobilität“ durch das LISUM kann festgestellt werden, dass eine Konkretisierung für die Berliner Schule hinsichtlich der Standards und der Kompetenzentwicklung erforderlich ist.

Die im Curriculum „Mobilität“ getroffenen Grundsatzüberlegungen und thematischen "Bausteine" dienen als Orientierungshilfen für die Lehrkräfte.

Es fehlt allerdings bisher - selbst in Niedersachsen - eine systematische und wissenschaftlich fundierte Evaluation des Curriculums „Mobilität“ in der Schulpraxis.

Das LISUM entwickelt deshalb gegenwärtig eigene Unterrichtsmaterialien für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung in den Jahrgangsstufen 1 - 4 der Grundschule, die einige didaktische Positionen aufgreifen, die auch im niedersächsischen Curriculum „Mobilität“ thematisiert sind.

Berlin, den 11. November 2005

In Vertretung

K r a u z b e r g e r

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dezemb. 2005)