

Fahreignungsseminar weiterentwickeln und Verkehrsgefährder stärker in den Blick nehmen!

Bundestagsentscheidung ein Schritt in die richtige Richtung

Zusammenfassung

Das freiwillig zu besuchende Fahreignungsseminar (FES) leistet einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der VdTÜV begrüßt die Entscheidung des Deutschen Bundestages, die Möglichkeit des Punktabzugs im Fahreignungsbewertungssystem für den Besuch eines FES aufrechtzuerhalten. Darüber hinaus fordert der TÜV-Verband, Verkehrsgefährder mit sechs oder sieben Punkten zur Teilnahme an einem FES zu verpflichten. In diesem Zusammenhang könnte die Möglichkeit des Punktabzugs erweitert werden.

Breite Zustimmung erfährt dieser Vorschlag in der Bevölkerung. In einer repräsentativen Forsa-Umfrage befürworteten acht von zehn Befragten, wenn Personen mit sechs oder sieben Punkten im Fahreignungsregister zur Teilnahme an einem FES verpflichtet würden. Rund zwei Drittel der Befragten sieht in Personen mit sechs oder sieben Punkten eine Gefahr für die Verkehrssicherheit.

I. Hintergrund und Erfahrungen zum Fahreignungsseminar

Seit dem 1. Mai 2014 bietet das Fahreignungsseminar mehrfach verkehrsauffälligen Kraftfahrern Unterstützung, ihr riskantes Fahrverhalten mit professioneller Hilfe langfristig zu ändern und sich zukünftig im Straßenverkehr regelkonform zu verhalten. Das FES kann damit einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des Unfallrisikos von mehrfach verkehrsauffälligen Fahrern und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Die Teilnehmenden eines FES werden in den verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Teilmaßnahmen individuell geschult und informiert. Gemäß § 4a Abs. 1 StVG sollen „die Teilnehmer sicherheitsrelevante Mängel in ihrem Verkehrsverhalten und insbesondere in ihrem Fahrverhalten erkennen und abbauen“.

Im Rahmen eines auf fünf Jahre befristeten Modellversuchs kann bei einem Stand von 1 bis 5 Punkten im Fahreignungsregister (bei Verstößen gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen) durch den freiwilligen Seminarbesuch ein Punkt abgebaut werden. Dies ist jedoch nur einmal innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren möglich. Bei sechs oder sieben Punkten wird auf den Besuch eines Fahreignungsseminars aufmerksam gemacht. Allerdings ist in dieser Maßnahmenstufe damit der Hinweis verbunden, dass keine Reduzierung des Punktestandes erfolgt.

Erfahrungen aus den bislang durchgeführten Seminaren

- Die Maßnahme wird von den Teilnehmern weitgehend positiv bewertet und ist sehr akzeptiert.
- Es finden fast ausschließlich Einzelsitzungen statt (obwohl beim Fahrlehrer Gruppenmaßnahmen möglich sind; bei Psychologen ist die Einzelsitzung ohnehin vorgeschrieben).
- Es gibt so gut wie keine Teilnehmer mit 6 oder 7 Punkten.
- Etwa die Hälfte der Teilnehmer haben 2 Punkte und wollen mit der Maßnahme die Voraussetzung als Begleitperson zum begleiteten Fahren mit 17 gewährleisten.
- Die Teilnehmer scheinen eher eine „Positivauslese“ zu sein, da sie grundsätzlich selbstkritisch eine Änderungsbereitschaft bekunden.
- Die Verteilung der Anfragen und Kunden ist in den Bundesländern und Regionen unterschiedlich verteilt.
- Die Aufteilung der (wenigen) Stunden im psychologischen Teil ist nicht optimal verteilt, da der erste Tag aufgrund der Standortbestimmung und Aufgabenentwicklung mehr Zeit in Anspruch nimmt als die zweite Sitzung in der primär die Erfahrungsauswertung im Vordergrund steht.
- Aus Sicht des VdTÜV ist das Fahreignungsseminar auch ein Instrument zur Pflege der guten Beziehungen zu den Fahrlehrern und Fahrlehrerverbänden, da hier neben dem „klassischen“ Thema Fahrerlaubniserwerb eine enge Kooperation stattfindet, die sehr gut funktioniert

II. Empfehlungen zur Optimierung

1. An der Möglichkeit des Punkteabzugs festhalten.

Es ist sehr zu begrüßen, dass der Gesetzgeber an der Möglichkeit des Punkteabzugs im Fahreignungs-Bewertungssystem für den Besuch eines Fahreignungsseminars festhält und die Anwendung auch nach Ablauf des Erprobungszeitraums (30. April 2020) gewährleistet. Die Reihenfolge der beiden Teile des Fahreignungsseminars sollten auch zukünftig frei wählbar sein, um den organisatorischen Aufwand gering zu halten. Im verkehrspsychologischen Teil sollte je nach Einzelfall eine variable Zeitaufteilung der beiden Sitzungen möglich sein.

2. Punktereduzierung ausbauen

Um die Anreize für eine Teilnahme zu erhöhen und damit eine Steigerung der Teilnehmerzahlen zu erreichen, sollte bis zu einem Punktstand von 5 ein Abzug von zwei Punkten gewährt werden. Bei einem Punktstand von 6 und 7 könnte noch ein Abzug von einem Punkt diskutiert werden. (siehe auch Empfehlung des Verkehrsgerichtstags 2019). Zielführender erscheint jedoch für diese Hochrisikogruppe die verpflichtende Teilnahme (s.u.).

3. Obligatorische Anordnung bei Verkehrsgefährdern

Eine einschneidende Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Erreichung der Zielgruppe der Verkehrsgefährder mit 6 oder 7 Punkten wäre eine obligatorische Anordnung zur Teilnahme bei Personen, die 6 und 7 Punkte im FAER aufweisen (ca. 35.000 Personen). Diese Gruppe stellt erfahrungsgemäß eine Hochrisikopopulation im Straßenverkehr dar und kann als „Verkehrsgefährder“ bezeichnet werden, die täglich Verkehrsverstöße begehen und sich und andere potenziell in Gefahr bringen.

Um die Durchführung einer obligatorischen Maßnahme von ca. 35.000 Teilnehmern zu gewährleisten, wären die Maßnahmen in Gruppen von 1-6 Teilnehmern durchzuführen. Dabei könnte die Stundenanzahl im psychologischen Teil gestaffelt werden:

- Bei 1-2 Teilnehmern insg. 150 Minuten
- Bei 3-4 Teilnehmern 210 Minuten
- Bei 5-6 Teilnehmern 255 Minuten

4. Anforderungen an BF 17-Begleitpersonen nicht absenken!

In diesem Zusammenhang wäre es fatal und ein kontraproduktives Vorgehen, die Punkteaufgabe von maximal einem Punkt als Zugangsvoraussetzung für Begleitpersonen beim begleiteten Fahren mit 17 aufzulösen. Ein Hochrisikofahrer mit z.B. 6 Punkten und einem Alter von 26 Jahren, kann nicht als vertrauenswürdige Vorbild einer Begleitperson gelten. Damit würde das Ziel und Ansinnen der Einführung des begleiteten Fahrens mit 17 als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Kopf gestellt und die bisherigen Erfolge dieses Modells gefährdet werden.

5. Prävention & Rehabilitation stärken

Eine obligatorische Anordnung bei 6 und 7 Punkten bewirkt einen weiteren wünschenswerten Nebeneffekt: Wer nach Inanspruchnahme einer qualifizierten verkehrstherapeutischen Maßnahme nicht weiter auffällt bzw. einen Punktestand von 8 vermeiden kann, hat gezeigt, dass er von der Maßnahme positiv profitieren und sein verkehrsgefährdendes Verhalten offenbar korrigieren konnte.

Andererseits wird bei denjenigen, die trotz der Maßnahme weiter gegen die Regeln verstoßen und bei Erreichen von 8 Punkten die Fahrerlaubnis einbüßen, deutlich, dass hier offenbar tiefgreifende Fehlhaltungen vorliegen. Die Wiederherstellung der Fahreignung und eine erfolgreiche Überprüfung in der MPU wäre dann faktisch nur durch die Inanspruchnahme einer fachkompetenten und tiefgreifenden verkehrspsychologischen Rehabilitation gewährleistet. Dies bräuchte dann im Vorfeld einer MPU nicht mehr obligatorisch durch den Gesetz- bzw.

Verordnungsgeber angeordnet und kontrolliert werden, sondern wäre eine logische Folge der Wiederauffälligkeit.

Insofern kann eine obligatorische Anordnung des Fahreignungsseminars in jedem Falle einen positiven Effekt für die Verkehrssicherheit bewirken und zur Erhaltung der Mobilität im Einzelfall beitragen.

6. Forsa-Umfrage: Bevölkerung befürwortet obligatorische Teilnahme

In der Bevölkerung gibt es eine breite Zustimmung dafür, Personen mit sechs oder sieben Punkten im Fahreignungsregister (FAER) obligatorisch verhaltensregulierende Maßnahmen aufzuerlegen. Eine vom VdTÜV beauftragte Forsa-Umfrage zeigt, dass eine große Mehrheit der Befragten (80%) zustimmt, dass Personen mit sechs oder sieben Punkten im FAER zur Teilnahme an einem FES verpflichtet werden sollten.

Rund zwei Drittel der Befragten (67%) sieht in Personen mit sechs oder sieben Punkten im Fahreignungsregister eine Gefahr für die Verkehrssicherheit.

