

18.06.98

Antrag

**der Freien und Hansestadt
Hamburg**

Verordnung zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Vorschriften

Punkt 49 der 727. Sitzung des Bundesrates am 19. Juni 1998

Zu Artikel 4 (Anlage 4 FahrschAusbO)

In Artikel 4 Anlage 4 ist in der Spalte „A 1, A, B“

a) in der Zeile 2 „Schulung auf Autobahnen“ die Zahl „4“ durch die Zahl „3“

und

b) in der Zeile 3 „Schulung bei Dämmerung oder Dunkelheit“ die Zahl „3“ durch die Zahl „2“

zu ersetzen.

Als Folge ist die Tabelle in Anlage 7.2 zur FahrschAusbO entsprechend zu ändern.

Begründung:

Die vorgesehene Erhöhung der Pflichtfahrstunden für die Schulung auf Autobahnen um ein Drittel und für die Schulung bei Dämmerung und Dunkelheit um die Hälfte kommt zwar den verständlichen wirtschaftlichen Interessen des Berufsstandes der Fahrlehrer entgegen, ist jedoch kein geeigneter Beitrag für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und ist deshalb abzulehnen.

Ausgeliefert am 18. JUNI 1998

Gerade die hohe Unfallbelastung der jungen Fahranfänger hat ihre Ursache nicht in fahranfängertypischen Defiziten, die mit Besonderheiten beim Fahren auf Autobahnen und bei Dämmerung oder Dunkelheit im Zusammenhang stehen. Maßgeblich sind vielmehr ganz andere Faktoren wie Imponiergehabe, Risikofreude, Eroberungsverhalten, Übermüdung, Ablenkung, Alkoholisierung etc. Eine besondere Rolle spielen ferner das Freizeitverhalten bestimmter Gruppen, die berufliche Zugehörigkeit und nicht zuletzt das Geschlecht; die Unfallbelastung und Verkehrsauffälligkeit der Fahranfängerinnen ist weitaus geringer als die ihrer männlichen Altersgenossen (vgl. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen „Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen“, Heft M 56, Mai 1996). Eine pauschale und undifferenzierte Erhöhung der Pflichtfahrstunden für alle Fahrschülerinnen und Fahrschüler ist daher nicht gerechtfertigt. Gefragt ist vielmehr die verantwortliche Entscheidung des Fahrlehrers, dem es als professionellem Ausbilder obliegt, Ausbildungsnotwendigkeiten sorgfältig zu ermitteln, individuell zu erkennen und sie den Fahrschülern gegenüber differenziert und überzeugend zu begründen.

Auch aus der in der amtlichen Begründung erwähnten Untersuchung des Verbandes der Schadensversicherer (VdS) zur „Struktur der Unfälle mit Getöteten auf Autobahnen in Bayern im Jahr 1991“ läßt sich kein gesetzgeberischer Handlungsbearf für eine so erhebliche Ausweitung der Pflichtfahrschulausbildung ableiten. In der Vergangenheit war dies auch immer Auffassung des Bundesministerium für Verkehr. Welche Gründe außer einem bestehenden Interesse des Berufsstandes der Fahrlehrer zu der kürzlichen Meinungsänderung geführt haben, ist nicht bekannt.

Schließlich würde die vom Verordnungsgeber gewollte Erhöhung der Pflichtfahrstunden die schon bestehende Entwicklung nochmals verstärken, daß der Führerscheinerwerb für mehr und mehr junge Menschen aus finanziellen Gründen unmöglich wird. Schon heute sind die Kosten eines Führerscheins der Klasse 3 von 2.000 bis 3.000 DM und mehr in Deutschland im europäischen Vergleich außerordentlich hoch. Dieser Entwicklung solle nicht weiter Vorschub geleistet werden durch eine noch stärkere gesetzliche Ausweitung der Fahrschulausbildung für alle, jedenfalls wenn ein plausibel darstellbarer Nutzen für die Verkehrssicherheit der Fahranfänger und übrigen Verkehrsteilnehmer fehlt. Alles Bemühen um eine ständige Verbesserung der Verkehrssicherheit muß im Blick behalten, daß der Führerschein nicht zu einem Privileg in unserer Gesellschaft wird, sondern erschwinglich bleibt.