

Literatur

- [1] Evers, C. & Willmes-Lenz, G. (2000), Wirksamkeit des Pkw-Sicherheitstrainings. In Forschungsergebnisse und Erfahrungsberichte. Bundesanstalt für Straßenwesen, ZVS 46. 2000 H.1, s.37-40.
- [2] Hautzinger, H. & Tassaux, H. (1989), Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland, Bericht zum Forschungsprojekt 8303 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung
- [3] Maycock, G., Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991), The accident liability of car drivers, TRRL, Research Report 315
- [4] Meewes, V. (1990), Unfallauffälligkeiten junger Kraftfahrer, Beratungsstelle HUK (unveröffentlichtes Manuskript)
- [5] Meewes, V. & Butterwegge, P. (1995), Verkehrssicherheitsprüfung, Empfehlungen der Beratungsstelle für Schadenverhütung, Nr. 36
- [6] Munsch, G. (1972), Integrierte Verkehrsbildung, Referat beim Kongress des Internationalen Verbandes für Verkehrserziehung, Wien 1972
- [7] Munsch, G. (1976), Über die Bedeutung der Fahrzeugbeherrschung für die Verkehrssicherheit, Vortrag auf der Internationalen AGAM-Konferenz, München 1976
- [8] Munsch, G. (1978), Grundsätzliches zur Aufbaumethode, Vortrag auf der Internationalen AGAM-Konferenz, Kopenhagen 1978
- [9] Page, Y. (1995), Jeunes conducteurs, Apprentissage Anticipé de la conduite et accidents de la route, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, Les Cahier de L'Observatoire, No. 2, Oct. 1995
- [10] Pfundt, K. (1969), Vergleichende Unfalluntersuchungen auf Landstraßen, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 82
- [11] Pfundt, K. (1991), Handbuch der verkehrssicheren Straßengestaltung, Verkehrsblatt Verlag Dortmund
- [12] Pfundt, K. (1993), Untersuchungen zu den Möglichkeiten und Erfolgsaussichten einer zweiten Phase der Fahrausbildung, Büro für Verkehrssicherheit im Auftrag des HUK-Verbandes
- [13] Schlub, P. (1993), Eine Erfahrung, die zu einer französischen Institution geworden ist – Das vorgezogene Fahren ab 16 Jahren, JIDITVA, Brüssel, Oktober 1993
- [14] Schulz, S.-O., Henning H.J. & Chaselon, F. (1995), Schlussbericht zur Wirksamkeitsuntersuchung zum Modellversuch „Jugend fahrt sicher“, BAST, FP 2.9124, Universität Bremen
- [15] Siegrist, St. & Ramseier, E. (1992), Erfolgskontrolle von Fortbildungskursen für Autofahrer. bfu-Report 18
- [16] Thoma, J. (1993), Geschwindigkeitsverhalten und Risiken bei verschiedenen Straßenzuständen, Wochentagen und Tageszeiten, bfu-Report 20



Dr.-Ing. Konrad Pfundt, geb. 1927 in Berlin, Studium des Bauingenieurwesens in Berlin und Karlsruhe, Promotion mit einer Arbeit über die Methodik von vergleichenden Unfalluntersuchungen. 1957 bis 1992 Beratungsstelle für Schadenverhütung des HUK-Verbandes, seit 1972 als deren Leiter. Seit 1992 Büro für Verkehrssicherheit in Köln. 1963 bis 1998 Leiter des Ausschusses „Technische Fragen der Verkehrsordnung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. 1991 „Handbuch der verkehrssicheren Straßengestaltung“ im Verkehrsblatt-Verlag Dortmund.

Anschrift des Verfassers: Dr.-Ing. Konrad Pfundt, Büro für Verkehrssicherheit, Rolshover Straße 233, 51105 Köln. Tel. 02 21 / 83 10 46, Fax 02 21 / 83 20 10.

Dieter Müller

Fahranfänger und das Unfallrisiko Alkohol

Dokumentation: Müller, D.: Fahranfänger und das Unfallrisiko Alkohol. Z. f. Verkehrssicherheit 47 (2001) Nr. 1, 9 Lit.-Ang., S. 20-22

Schlagwörter: Trunkenheit (1783), Fahranfänger (2214), Einstellung (2267), Gefahr (1673)

Zusammenfassung: Der vorliegende Aufsatz widmet sich einem Thema mit großer Brisanz. Da unbestreitbar in der Jugend die Zukunft unserer Gesellschaft liegt, fällt dem Staat und seinen Institutionen die Aufgabe zu, diese Jugend besonders zu schützen, um ihr eine möglichst nachhaltige Entwicklung zu ermöglichen. Auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit hat der Staat nach Ansicht des Autors noch längst nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um diesem Schutzgebot gerecht zu werden. Insbesondere die Unfallursache Alkoholgenuss muss von staatlicher Seite her u. a. durch Verschärfung der Gesetze, Kontrollen und Prävention konsequenter als bisher bekämpft werden.

Abstract: The essay on hand devotes himself to a topic with big explosive force. Since the future of our society lies in the youth unquestionably, the task falls to the state and his institutions to protect this youth particularly to make an as lasting as possible development possible for her. The state hasn't exhausted all possibilities on the area of the traffic safety after opinion of the author yet long to do justice to this protection commandment. The cause of an accident alcohol must particularly get more consistent than fought till now from state side by increase of the laws, controls and prevention.

Einleitung

Verkehrsunfälle sind keine schicksalhaften Ereignisse. Sie haben vielfältige Ursachen, die sich nach dem Unfall aus seinen Spuren und Folgen ermitteln lassen.

Als ganz besonders tragisch wird ein Verkehrsunfall immer dann empfunden, wenn junge Menschen, die ihr Leben noch

vor sich hatten, durch den Unfall tödlich verletzt wurden. Nicht selten sind die Unfallverursacher junge Fahranfänger im Alter von 18 – 24 Jahren.

Dieser Beitrag möchte einige der besonderen Unfallursachen offen legen, die zum Tod junger Menschen geführt haben. Das Ziel des Aufsatzes ist es, ein Stück weit Aufklärung über typische Verhaltensweisen

junger Autofahrer zu geben, die in ihrem ungehinderten Verlauf immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen führen. Der Autor ist der festen Auffassung, dass Aufklärung ein erster wichtiger Schritt auf dem Weg zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle ist, durch die alltäglich menschliches Leid hervorgerufen wird.

1 Das allgemeine Unfallrisiko für junge Fahranfänger

Bereits das allgemeine Unfallrisiko junger Fahrer ist hoch und liegt deutlich über dem Risiko anderer Altersgruppen (Schulze 1996, S. 7ff). Es wird für die Untergruppe der 18 bis 20jährigen Pkw-Fahrer auf das drei- bis vierfache des allgemeinen Unfallrisikos für ältere Fahrer beziffert (Weißbrodt 1989, S.3). Dieses gesteigerte Unfallrisiko und dessen nähere Konkretisierung durch die selbst verschuldeten Unfälle junger Fahrer legen für die älteren Generationen beredtes Zeugnis dafür ab, dass die Entwicklung des einzelnen Fahranfängers zum Idealbild eines fehlerlosen Kraftfahrers in vielen Fällen nicht reibungslos verläuft, sondern bei einer deutlich messbaren hohen Anzahl junger Fahrer mit Reibungsverlusten in Form der Verursachung von Verkehrsunfällen verbunden

ist. Die Entwicklungspsychologie sieht in diesen Verwerfungen das Ergebnis nicht oder nur mangelhaft gelöster Entwicklungsaufgaben (Schulze 1996, S. 11). Einen interessanten und bedenkenswerten Ansatz für die Erklärung des gesteigerten Unfallrisikos bei Fahranfängern stellt dabei die Untersuchung des Lebensstils junger Menschen und der Zusammenhang zwischen diesem Lebensmuster und dem Unfallrisiko dar. (So lautet der Titel der Untersuchung von Schulze treffend: „Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen“. Zu diesem Thema auch Keskinen) Kerninhalt dieser Untersuchungen ist die besondere Affinität dieser jungen Menschen zu Risikosituationen im Straßenverkehr, einem zunächst gesteigerten Risiko, das sich häufig in schwerwiegenden Unfällen konkretisiert (Keskinen 1996).

Die Unfallursache des Alkoholkonsums spielt im Rahmen dieser Untersuchungen eine besonders ausgeprägte Rolle bei den jungen Fahranfängern (Zu den drei weiteren einschlägigen Hauptursachen: nicht angepasste Geschwindigkeit, Vorfahrtfehler, ungenügendem Sicherheitsabstand vgl. Weißbrodt 1989, S. 11). Deshalb wird im folgenden zunächst untersucht, aus welchen Gründen gerade dem Alkoholkonsum ein derart erhebliches negatives Gewicht in der Integration von Fahranfängern zukommt.

2 Sozialwissenschaftliche und verkehrspsychologische Erkenntnisse zum Alkoholkonsum junger Fahrer

Es ist allgemein anerkannt, dass die Entwicklung im Jugendalter nicht nach strengen Gesetzmäßigkeiten abläuft, sondern vielmehr von der Interaktion biologischer und psychischer Reifungsprozesse geprägt ist. Die jungen Menschen werden dabei von den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen auf der soziokulturellen Ebene auf verschiedene Art und Weise in unterschiedlicher Intensität beeinflusst. Entsprechend wichtig ist daher, die Gefühlswelten junger Fahrer zu kennen, um Rückschlüsse auf ihr Handeln und die dahinter stehende Motivation treffen zu können.

Aus der Untersuchung von KRÜGER et al. (1998) geht hervor, dass der Alkoholkonsum in der Altersgruppe der 18 – 24 jährigen während dieser Lebensphase sowohl für Männer als auch für Frauen deutlich ansteigt. Als Ursachen werden hier im wesentlichen die Einflüsse aus der peer group, die allgemeine gesellschaftliche Akzeptanz des Alkoholkonsums und familiäre Einflüsse genannt (Runge 1996).

Damit besteht aber aus verkehrswissenschaftlicher Sicht das prekäre Problem, dass der Alkoholgenuss bei diesen jungen Menschen genau dann eine ansteigende Tendenz aufweist, wenn diese Gruppe für gewöhnlich die Fahrerlaubnis erwirbt und danach eine Integration in den Straßenverkehr anstrebt (Krüger et al., S. 21).

Junge Fahranfänger sind als Mitglieder einer mobilen Generation im Vergleich

zu anderen Verkehrsteilnehmern relativ oft am Wochenende und nachts unterwegs (Krüger et al., S. 32, 35, auch zum Folgenden; ebenso Schulze, S. 3; zum Fahren bei Dunkelheit Weißbrodt, S. 9f). Alkohol wird im Gegensatz zur weitgehend alkoholfreien Arbeitszeit gerade zu diesen Zeiten der beruflichen Freizeit konsumiert. Es besteht daher allein schon bei Betrachtung des regelmäßigen Tagesablaufs vieler Fahranfänger eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass ein prozentual höherer Teil junger Fahranfänger während seiner Freizeit unter Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnimmt, als dies bei älteren Fahrern der Fall ist (Runge, S. 133f).

Das geltende Straßenverkehrsrecht begünstigt in nicht mehr länger vertretbarer Weise die Tendenz, dass (auch) Fahranfänger unter staatlich geduldetem Alkoholeinfluss am Straßenverkehr teilnehmen. Die geltende 0,5-Promille-Grenze fordert die Fahranfänger geradezu heraus, sich an diese absolute untere Grenze so knapp es möglich ist heran zu trinken. Bereits seit langen Jahren lernt jeder Fahrschüler in seiner Fahrschule, wie viele Gläser Bier er trinken darf, um im Konfliktfall (sprich: Alkoholkontrolle) nach der individuell vorhandenen Blutalkoholkonzentration (BAK) noch straffrei auszugehen. Diese Praxis ist ein Ausdruck der Tatsache, dass Fahren unter Alkoholeinfluss gesellschaftlich allgemein anerkannt ist und Fahranfänger dieses allgemeine Muster unkritisch für sich selbst übernehmen dürfen. Ein großer Teil dieser Fahranfänger ist daher von Beginn der Fahrpraxis an daran gewöhnt, unter regelmäßigem Alkoholeinfluss ein Kraftfahrzeug zu führen (Weißbrodt, S. 28). Einige Überlegungen sprechen für die Vermutung, dass viele Fahranfänger das Fahren unter Alkoholeinfluss aus den eben genannten Gründen der breiten Akzeptanz von Alkohol regelrecht erlernen und einüben (Weißbrodt, S. 28) Dieser in jeder Hinsicht gefährlichen gesellschaftlichen Tendenz gilt es mit verkehrspolitischen Mitteln dringend Einhalt zu gebieten. Gerade diese besondere Gruppe von Verkehrsteilnehmern ist nämlich mit dem Prozess der Integration in das komplexe System Straßenverkehr bereits derart geistig und körperlich gefordert, dass diese geduldeten negativen Einflüsse durch den Alkoholkonsum auf den Integrationsprozess kontraproduktiv wirken.

Auf den Straßenverkehr bezogen bedeuten diese Erkenntnisse zunächst einmal allgemein, dass der Staat, will er das Vorhaben einer erfolgreichen Integration von Fahranfängern konsequent und verantwortungsbewusst begleiten, diesen komplexen Vorgang des persönlichen Reifungsprozesses bei seinen steuernden Entscheidungen (Gesetze, Verordnungen, Erlasse) entsprechend berücksichtigen muss. Daraus folgt auch, dass von staatlicher Seite her eine ständige wissenschaftliche Begleitung dieser angestrebten Integration erfolgen muss. Dabei sind insbesondere die einschlägigen Risikofaktoren, die den Reifungsprozess negativ beeinflussen könnten, im Auge zu behalten, näher zu

erforschen und hinsichtlich ihres Einflusses mit staatlichen Mitteln zu minimieren. Dieser Ansatz wird bereits durch die verfassungsrechtliche Verpflichtung des Staates geboten, das Leben und die körperliche Unversehrtheit zu schützen (staatliche Schutzpflicht gem. Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG).

Kümmert der Staat sich somit konsequent um die Eingliederung junger Fahranfänger in das System Straßenverkehr, sollte er sich darum bemühen, jungen Fahranfängern eine individuelle Eingliederung ohne den staatlich geduldeten Einfluss von Alkohol zu ermöglichen. Während der Probezeit sollte also ein Alkoholverbot für Fahranfänger gelten.

3 Der Einfluss des Alkohols auf die Fahrweise junger Fahrer

Fahranfänger müssen sich im Straßenverkehr in einen komplexen Ablauf von Geschehnissen hinein finden, ohne bereits über ein verkehrstypisches Erfahrungswissen zu verfügen, das ihnen entsprechend eingübte Reaktionsmuster zur Verfügung stellt (Keskinen, S. 44; zu dem während einer Autofahrt bestehenden Anforderungsspektrum an Führer von Kraftfahrzeugen vgl. Krüger et al., S. 76 f). Während dieser Lehrjahre können im Rahmen der anfallenden Fahrten nahezu täglich Konflikte entstehen, die einer sofortigen adäquaten Reaktion des Fahrers bedürfen. Damit ist das Problem der Anpassung an die im Straßenverkehr geltenden Normen und Regeln ebenso gemeint, wie das Erlernen des notwendigen Miteinanders zwischen den verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern.

Ein übriges um entstehenden Leistungsdruck tragen alltägliche Zwänge wie etwa Fahren unter Zeitdruck, widrige Witterungsverhältnisse, komplexe Verkehrssituationen (rush hour) oder nervlich anstrengende Beifahrer bei.

Während der nicht alkoholisierte Fahranfänger sich auf die eintretenden emotionalen Belastungen im allgemeinen noch gut einstellen kann, tritt bei dem alkoholisierten Fahranfänger die vielfältige physiologische Beeinflussung durch die Wirkungen des Alkohols problemverschärfend hinzu. Damit steigern sich die Konflikte für den einzelnen Fahranfänger merklich, seine Belastungstoleranz reduziert sich und Affektreaktionen bilden oft das letzte Ventil für die überforderten Kraftfahrer (Krüger et al., S. 43; Schulze, S. 3, 12).

4 Alkoholfälle junger Fahranfänger

Zur Anzahl der Unfallbeteiligungen junger Fahranfänger ist zu sagen, dass diese Gruppe signifikant häufiger als andere Altersgruppen von Autofahrern gerade an den Unfällen beteiligt ist, die sich nachts und an Wochenenden ereignen (Krüger et al. S. 43, Schulze, S. 3, 12).

Der typische Alkoholfall ist dabei bezogen auf die zu prüfende Risikogruppe überwiegend ein Unfall männlicher Fahranfänger und tritt, bezogen auf den Un-

fallort, gehäuft im Kurzstreckenbereich auf (Krüger et al., S. 49; Keskinen, S. 42). Schulze (1996, S. 14) sieht das Hauptproblem in der Unfähigkeit männlicher Fahrer, „zwischen Trinken und Fahren zu trennen“. Krüger und Schöch (1993) sprechen von einer in der Bevölkerung „enorm hohen Akzeptanz“ der Trennung zwischen Trinken und Fahren, ohne allerdings der erkannten gestörten Akzeptanz bei männlichen Fahranfängern Beachtung zu schenken. Hansjosten und Schade (1997) stellen auf Grund ihrer Untersuchungen der Einträge ins Verkehrszentralregister fest, dass Alkoholdelikte insbesondere von männlichen Fahranfängern begangen werden. Krüger et al (S. 155ff), kommen in ihrer Untersuchung im Rahmen einer Risikoabschätzung zu den nachfolgend genannten bemerkenswerten Ergebnissen:

1. Junge Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren zeigen sowohl an Werktagen wie auch am Wochenende ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko.
2. Junge Männer weisen ein deutlich höheres Unfallrisiko auf als junge Frauen.
3. Ein besonders hohes Unfallrisiko trifft junge Fahrer mit relativ hoher Alkoholisierung.

Diese Ergebnisse werden bestätigt durch die Unfallanalysen von Schulze (1996 S. 3; auch zum Folgenden), der im Rahmen seiner Untersuchungen sämtliche schwere Unfälle junger Fahrer analysierte, die sich im Zeitraum von September bis November 1995 auf den bundesdeutschen Straßen ereignet hatten. Bei 50, 4% aller nächtlichen Freizeitunfälle junger Fahrer ermittelte er den Alkoholkonsum als Unfallursache (S. 15). Er konstatiert, dass die Mehrzahl dieser folgenschweren Unfälle vermeidbar gewesen wären, wenn kein Alkohol getrunken worden wäre.

Hervorgerufen werden diese Unfälle durch die besonderen Wirkungen des Alkohols auf die psychomotorische Reaktionsfähigkeit. Besondere Probleme treten auf durch Störungen der Sehkraft, die bereits bei dem relativ niedrigen Promillegehalt von 0,2 auftreten können (Schulze, S. 14). Bei Fahren unter Alkohol tritt bei Fahranfängern noch eine erhöhte Ansprechbarkeit für soziale Reize durch z. B. Mitfahrer hinzu, die über eine Herabsetzung der Aufmerksamkeit für die Belange des Straßenverkehrs eine zusätzlich erhöhte Unfallgefahr zwangsläufig mit sich bringt. Erschwerend tritt zu den bisherigen Erkenntnissen nach der Untersuchung von Hansjosten/Schade (S. 31) über die Rückfallhäufigkeit von einschlägig auffälligen Fahrerlaubnisinhabern auf Probe noch hinzu, dass Nachschulungen bislang offenbar wenig fruchten. Sie ermitteln für VZR-auffällig gewordene Männer immerhin ein allgemeines Rückfallrisiko für eine weitere VZR-Auffälligkeit von 35% innerhalb von zwei Jahren nach ihrer Erstauffälligkeit. Das speziell auf ein weiteres Alkoholdelikt berechnete Rückfallrisiko der erstmalig bereits mit einem Alkoholdelikt auffällig gewordenen Täter liegt danach bei 25% für Männer und bei 13%

für Frauen (S. 47). Ein höheres Maß an Abschreckung dieser beharrlich die Regeln missachtenden Gruppe durch eine verschärfte Promilleregulation erscheint daher auch aus diesem Grund sinnvoll zu sein. Überdies wird das für junge Fahranfänger kaum durchschaubare Dickicht von Promillegrenzwerten durchschaubarer, wenn diese Fahrer wissen, dass Alkoholgenuss kurz vor Fahrtantritt bzw. während der Fahrt im Falle der Alkoholkontrolle stets zu staatlichen Sanktionen führt.

Im übrigen gibt die Tatsache zu denken, dass bei denjenigen Fahranfängern, die während ihrer Probezeit wegen einer Verkehrsstrafat (Alkoholdelikte) zählen, in das VZR eingetragen wurden, nach Ende der Probezeit die dreifach erhöhte Wahrscheinlichkeit besteht, erneut mit einem weiteren Delikt eingetragen zu werden (Hansjosten/Schade, S. 59). Diese Erkenntnis spricht eindeutig dafür, über eine verschärfte Alkoholregelung und einen steigenden Kontrolldruck bereits in der Probezeit die im VZR eintragungsfähigen Delikte zu verhindern.

Ferner sollte bei der Beurteilung der hier dargelegten Problematik noch bedacht werden, dass ein großer Teil von Alkoholunfällen aus verschiedenen Gründen unentdeckt bleibt, so dass das Ausmaß der tatsächlichen Alkoholdisposition junger Fahrer noch weit größer sein wird, als bisher angenommen wurde. Dafür sprechen die von Schulze (S. 17) erwähnten folgenden drei Gründe:

1. Alkoholtests unterbleiben häufig bei Unfallverursachern mit schweren Verletzungen.
2. Blutproben ergeben nur verfälschte Ergebnisse, wenn schwer verletzte Unfallverursacher bereits mit Blutkonserven versorgt wurden.
3. Eine Leichenblutentnahme unterbleibt oft.

Auch diese bislang wenig beachteten Erkenntnisse aus der kriminologischen Dunkelfeldforschung sprechen dafür, dass der Gesetzgeber alle ihm zu Gebote stehenden Mittel nutzen sollte, um das den Fahranfängern durch Alkoholeinfluss drohende Unfallrisiko zu minimieren (Zur Dunkelfeldforschung bei Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr näher Schöch 1991).

Literatur

- [1] Hansjosten, Elfriede/Schade, Hans-Dieter, (1997) „Legalbewährung von Fahranfängern“, Berichte der BAST, Heft M 71, Bergisch Gladbach 1997,
- [2] Keskinen, Esko, (1996) „Warum ist die Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer höher?“, in: Berichte der BAST, Heft M 52, Bergisch Gladbach 1996,
- [3] Krüger, Hans-Peter/Schöch, Heinz, (1993) „Absenkung der Promillegrenze. Ein zweifelhafter Beitrag zur Verkehrssicherheit“, in: Deutsches Autorecht (DAR) 1993, S. 341,
- [4] Krüger, Hans-Peter/Braun, Peter/Kazenwadel, Jörg/Reiß, Jürgen/Vollrath, Mark, (1998) „Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer“, Berichte der BAST, Heft M 88, Bergisch Gladbach
- [5] Runge, Hedwig, (1996) „Auf der Suche nach der Freiheit? Alkohol und junge Fahrer“, in: Berichte der BAST, Heft M 52 Bergisch Gladbach
- [6] Schöch, Heinz, (1991) „Kriminologische und sanktionsrechtliche Aspekte der Alkoholdelinquenz im Verkehr“, in: Neue Zeitschrift für Strafrecht (NSiZ) 1991, S. 11 f.
- [7] Schulze, Horst (1996) „Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen“, Berichte der BAST Heft M 56, Bergisch Gladbach
- [8] Schulze, Horst, (1998) „Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer“, Berichte der BAST, Heft M 91
- [9] Weißbrodt, Günther, „Fahranfänger im Straßenverkehr“, Bericht aus der Reihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“ der BAST, Heft 70, Bergisch Gladbach 1989



Prof. Dr. jur. Dieter Müller, geb. 1.4.1959 in Ilten/Landkreis Hannover, Professor für Straßenverkehrsrecht am Fachbereich Verkehrswissenschaften der Fachhochschule für Polizei Sachsen in Rothenburg/Neiße. Ehemaliger Polizeibeamter in Niedersachsen (1978 – 1981), zuletzt tätig im Streifendienst in der Polizeidirektion Hannover

Anschrift des Verfassers: Prof. Dr. jur. Dieter Müller, OT Steindörfel 14, 02627 Hochkirch