

- mental social psychology (Vol. 20, pp. 1–63). New York: Academic Press.
- [4] Backhaus, K., Erichson, B., Plinke, W. & Weiber, R. (1996). *Multivariate Analysemethoden: Eine anwendungsorientierte Einführung*. Berlin: Springer.
- [5] Beierle, B. (1995). *Psychologische und technische Analyse von LKW-Verkehrsunfällen*. Wiesbaden: DUV, Dt. Univ. Verlag.
- [6] Biehl, B. (1996). *Manual Tachistoskopischer Verkehrsauffassungstest Mannheim (TAVTMB)*. Mödling: Schuhfried GmbH.
- [7] Bishop, C. M. (1995). *Neural networks for pattern recognition*. Oxford, England: Oxford University Press.
- [8] Bortz, J. (1999). *Statistik für Sozialwissenschaftler*. Berlin: Springer.
- [9] Brown, M. T., & Wicker, L. R. (2000). Discriminant analysis. In H. E. A. Tinsley & S. D. Brown (Eds.), *Handbook of applied multivariate statistics and mathematical modeling* (pp.209-234). San Diego, CA: Academic Press.
- [10] Bukasa, B., Wenninger, U. & Brandstätter, C. (1990). *Validierung verkehrspsychologischer Testverfahren*. Wien: Literas.
- [11] Bukasa, B., Christ, R., Ponocny-Seliger, E., Smuc, M. & Wenninger, U. (2003). *Validitätsüberprüfung verkehrspsychologischer Leistungstests für die Fahreignungsbegutachtung*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 49 (4), 191–197.
- [12] Dorffner, G. (1991). *Konnektionismus*. Stuttgart: Teubner Stuttgart.
- [13] Groeger, J. A. (1997). Can psychological tests predict driving ability. In: Risser, R. (Ed.). *Assessing the driver* (pp.59–72). Braunschweig: Rot-Gelb-Grün.
- [14] Hergovich, A. & Schuster, B. (2003). *Manual Wiener Risikobereitschaftstest (WRBT)*. Mödling: Schuhfried GmbH.
- [15] Herle, M., Sommer, M., Wenzl, M. & Litzenberger, M. (2004) *Manual Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften (IVPE)*. Mödling: Schuhfried GmbH.
- [16] Hornke, L. F., Etzel, S. & Rettig, K. (2003). *Manual Adaptiver Matrizen Test (AMT)*. Mödling: Schuhfried GmbH.
- [17] Jahnke, W. (1982). *Klassenzuordnung: Zuordnung von Personen zu vorgegebenen Klassen*. In: K.-J. Groffmann & L. Michel (Hrsg.). *Enzyklopädie der Psychologie* (S. 376–466). Göttingen: Hogrefe
- [18] Klebelsberg, D. (1982). *Verkehrspsychologie*. Berlin: Springer.
- [19] Karner, T. & Neuwirth, W. (2000). *Validation of traffic psychology tests by comparing with actual driving*. International Conference on Traffic and Transport Psychology, 4–7 September, Berne Switzerland.
- [20] Kinnebrock, W. (1992). *Neuronale Netze*. München: Oldenbourg Verlag.
- [21] Litzenberger, M. (2003). *Strukturiertes Interview im Rahmen der Studie zum Validierungskriterium „Unfall“ der Fa. Schuhfried*. Unveröffentlichtes Manuskript, Institut für Entwicklungspsychologie und Psychologische Diagnostik, Fakultät für Psychologie, Universität Wien.
- [22] Michie, D., Spiegelhalter, D. J., & Taylor, C. C. (1994). *Machine learning, neural and statistical classification*. New York, NY: Ellis Horwood.
- [23] Mielke, A. (2001). *Neuronale Netze*. [Online im Internet] URL: <http://www.andreas-mielke.de/nn.html> [01.10.2001]
- [24] Nabney, I. T. (2002). *Netlab: Algorithms for pattern recognition*. London: Springer.
- [25] Puhr, U. (1982) *Manual Signal-Detection (SIGNAL)*. Mödling: Schuhfried GmbH.
- [26] Risser, R. (1997). *Validity of driver's diagnostics and selection*. In: Risser, R. (Ed.). *Assessing the driver* (pp.89–101). Braunschweig: Rot-Gelb-Grün.
- [27] Risser, R., Zuzan, W. D. Tamme, W. Steinbauer, J. & Kaba, A. (1991). *Handbuch zur Erhebung von Verkehrskonflikten mit Anleitungen zur Beobachterschulung. Kleine Fachbuchreihe des KfV, 28*. Wien: Literas
- [28] Rojas, R. (2000). *Neuronal Networks. A systematic introduction*. Heidelberg: Springer.
- [29] Schade, F.-D. (2005). *Lebt gefährliche, wer im Verkehrszentralregister steht?* Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 51, 7–13.
- [30] Schuhfried, G. (1998). *Manual Determinationstest (DT)*. Mödling: Schuhfried GmbH.
- [31] Sommer, M., Arendasy, M., Olbrich, A. & Schuhfried, G. (2004). *Qualitätsverbesserung in der verkehrspsychologischen Diagnostik mit neuronalen Netzen: Eine Pilotstudie*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 50, 193–198.
- [32] Spies, M. (1993). *Unsicheres Wissen. Wahrscheinlichkeit, Fuzzy-Logik, neuronale Netze und menschliches Denken*. Heidelberg: Spektrum Verlag.
- [33] Spoerer, E. (1965). *Analyse von Explorationen zum Verkehrs- und Unfallgeschehen*. In H. Böhm & W. Schneider (Hrsg.), *Verkehrsteilnehmergruppen und Verkehrserziehungsmittel*. Köln: Forschungsgemeinschaft „Der Mensch im Verkehr“.
- [34] Spoerer, E. (1979). *Einführung in die Verkehrspsychologie*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- [35] Undeutsch, U. (1962). *Persönlichkeit und Vorkommenshäufigkeit der „Unfälle“ unter den Kraftfahrern*. In *Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit*, Band IX. Köln.
- [36] Warner, B., & Misra, M. (1996). *Understanding neural networks as statistical tools*. *The American Statistician*, 50, 284–293.
- [37] Wittmann, W. & Süß, H.-M. (1997). *Challenging G-mania in intelligence research: answers not given, due to questions not asked*. *International Society for the study of individual differences*, 19–23 July, Aarhus, Denmark.

Mag. Markus Sommer, Jahrgang 1976. Leiter des Normierungs- und Forschungslabors der Firma Dr. G. Schuhfried GmbH.

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Martin Arendasy, Jahrgang 1962. Institut für Klinische, Biologische und Differentielle Psychologie, Fakultät für Psychologie der Universität Wien.

Dr. Gernot Schuhfried, Jahrgang 1941. Geschäftsführender Gesellschafter der Firma Dr. G. Schuhfried GmbH.

Univ.-Ass. Mag. Dr. Margarete Litzenberger, Jahrgang 1974. Institut für Entwicklungspsychologie und Psychologische Diagnostik, Fakultät für Psychologie der Universität Wien.

Anschrift:
Mag. M. Sommer
Dr. G. Schuhfried GmbH
Hyrtlstrasse 45
A-2340 Mödling
Email: sommer@schuhfried.at

Dokumentation: Müller, D.: *Der Verkehrsunterricht gemäß § 48 StVO in seiner praktischen Anwendung*. Z. f. Verkehrssicherheit 51 (2005) Nr. 2, S. 86

Schlagwörter: Verwaltung (0145), Polizei (1522), Gesetzesdurchführung (1534), Fahrernacherziehung (1591), Unfallverhütung (1661)

Der Verkehrsunterricht gemäß § 48 StVO in seiner praktischen Anwendung

D. Müller

Zusammenfassung: Die Studie widmet sich der in ganz Deutschland geltenden Vorschrift des § 48 StVO, die die Anwendung des Verkehrsunterrichts durch die Straßenverkehrsbehörden regelt. Diese Rechtsanwender machen jedoch nach den vorliegenden Ergebnissen von dem Rechtsinstitut größtenteils keinen Gebrauch. Aus diesem Grund entsteht eine bedenkliche Anwendungslücke für den Bereich der niederschweligen verkehrspädagogischen Maßnahmen im deutschen Straßenverkehrsrecht. Die höherschwelligen Rehabilitationsmaßnahmen der FeV greifen bekanntlich erst ab einer Punktzahl von 8 Punkten im Verkehrszentralregister (VZR), so dass vielen Verkehrsteilnehmern der Vorzug verwehrt wird, über die Wirkungen eines effektiv ausgestalteten Verkehrsunterrichts gar nicht erst in die höheren Punktereignisse des VZR vorzudringen. Ideal wäre es, die beiden vorhandenen Systeme zukünftig besser miteinander zu verknüpfen.

Safety instructions for traffic offenders: a specific regulation (§ 48 StVO) and its realisation by local authorities

Abstract: This study addresses § 48 of German road traffic regulations (StVO), which implies the directive of specific safety instructions for traffic offenders, applied by local authorities. This regulation is very easy to handle, however local authorities do not appear to make use of it very often. Thus they give up the chance of intervening with road users' behaviour earlier than it is done by the rehabilitation system in the context of the German Driver Licence Regulation (FeV). This system starts with specific interventions on a stage of 8 demerit points, registered in the Central Register of Traffic Offenders (VZR). It would be ideal to combine the instructions according to § 48 with the rehabilitation system more effectively in order to enhance traffic safety.

Einleitung

Im Jahr 2001 erinnerte der Autor in der Zeitschrift *Verkehrsdienst* daran, dass die StVO in ihrem § 48 eine Vorschrift beinhaltet, die neben den unterschiedlichen Instrumenten der FeV als ein weiteres verkehrspädagogisches Instrument ergänzend genutzt werden kann¹. Das Echo auf den Beitrag nahm der Autor zum Anlass, in den Jahren 2002 und 2003 die tatsächliche Anwendung dieser Maßnahme zu hinterfragen. Im Folgenden werden die Ergebnisse dieser Erkundungsstudie vorgestellt, die vom Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen (IVV Bautzen) im Jahr 2004 ausgewertet wurde.

¹ Müller, Dieter, Stellenwert und Voraussetzungen des Verkehrsunterrichts, in: VD 2001, S. 259 ff.; im Folgenden nicht näher bezeichnete §§ sind solche der StVO.

Zu Beginn der nachfolgend dargestellten Untersuchung stand die auf eine Stichprobenerhebung gestützte Vermutung², dass die Vorschrift des § 48, die seit 1970 in unveränderter Form in Kraft ist, von den Straßenverkehrsbehörden jedoch kaum mehr praktiziert wird. Ziel der Studie war es daher, einen Überblick über die tatsächliche Anwendung des Verkehrsunterrichts zunächst im Freistaat Sachsen und des Weiteren in anderen Bundesländern zu erhalten, um auf dieser Grundlage Rückschlüsse auf die Verbreitung dieser Präventionsvorschrift ziehen zu können.³

Methodisches Vorgehen

Zunächst wurde ein Fragebogen erstellt, anhand dessen die angeschriebenen und laut § 48 StVO als dessen Anwender angesprochenen Straßenverkehrsbehörden Auskünfte über ihre Anwendungspraxis des Verkehrsunterrichts geben sollten.

Der Fragebogen richtete sich eingangs auf den kommunalverfassungsrechtlichen Status und die Größe der Gebietskörperschaft, in welche die jeweils befragte Straßenverkehrsbehörde organisatorisch eingebettet ist.⁴ Der Katalog von 15 Fragen wurde im Jahr 2002 an die Straßenverkehrsbehörden von sämtlichen 29 sächsischen kreisfreien Städten (7 Städte)⁵ und Landkreisen (22) versandt. Mit 16 antwortenden Kommunen ergab sich für die sächsische Teilgruppe eine durchaus akzeptable Rücklaufquote von 55 %.⁶

In allen anderen Bundesländern wurden nach vorab festgelegten Auswahlkriterien weitere 42 Straßenverkehrsbehörden angeschrieben⁷, wovon mit großen zeitlichen Abständen ein Rücklauf von 27 ausgefüllten Fragebögen erfolgte, so dass diese Rücklaufquote sogar 64 % betrug. Erfreulicherweise antworteten die Straßenverkehrsbehörden der drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg und der Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen allesamt. Allein aus dem Bundesland Schleswig-Holstein gingen keinerlei Antworten ein. Die Gesamtrücklaufquote betrug bei 43 von 71 versandten Fragebögen immerhin 60,5 %, was bei Befragungen dieser Art sicherlich bereits als grundsätzlich vorhandenes Interesse an der verkehrspädagogischen Arbeit für die Verkehrssicherheit bewertet werden kann.

Mit den befragten Städten und Landkreisen wurde eine Bevölkerung von weit mehr als 8 Millionen Menschen aus nahezu allen Bundesländern in der Umfrage abgebildet. Die Streuung der Fragebögen verteilte sich auf Großstädte ebenso wie auf Kleinstädte und ein-

§ 48 StVO

Wer Verkehrsvorschriften nicht beachtet, ist auf Vorladung der Straßenverkehrsbehörde oder der von ihr beauftragten Beamten verpflichtet, an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen.

Verwaltungsvorschrift zur StVO zu § 48

- I. Zum Verkehrsunterricht sind auch Jugendliche von 14 Jahren an, Halter sowie Aufsichtspflichtige in Betrieben und Unternehmen heranzuziehen, wenn sie ihre Pflichten nicht erfüllt haben.
- II. Zweck der Vorschrift ist es, die Sicherheit und Ordnung auf den Straßen durch Belehrung solcher, die im Verkehr Fehler begangen haben, zu heben. Eine Vorladung ist daher nur dann sinnvoll und überhaupt zulässig, wenn anzunehmen ist, dass der Betroffene aus diesem Grunde einer Belehrung bedarf. Das trifft in der Regel nicht bloß bei Personen zu, welche die Verkehrsvorschriften nicht oder nur unzureichend kennen oder beherrschen, sondern auch bei solchen, welche die Bedeutung und Tragweite der Vorschriften nicht erfasst haben. Gerade Mehrfachtäter bedürfen in der Regel solcher Einwirkung. Aber auch schon eine einmalige Verfehlung kann sehr wohl Anlass zu einer Vorladung sein, dies vor allem dann, wenn ein grober Verstoß gegen eine grundlegende Vorschrift vorliegt, oder wenn der bei dem Verstoß Betroffene sich trotz Belehrung uneinsichtig gezeigt hat.
- III. Die Straßenverkehrsbehörde soll in der Regel nur Personen zum Verkehrsunterricht heranziehen, die in ihrem Bezirk wohnen. Müssen Auswärtige unterrichtet werden, so ist die für deren Wohnort zuständige Straßenverkehrsbehörde zu bitten, Heranziehung und Unterrichtung zu übernehmen.
- IV. Der Verkehrsunterricht kann auch durch Einzelaussprache erteilt werden, wenn die Betroffenen aus wichtigen Gründen am allgemeinen Verkehrsunterricht nicht teilnehmen können oder ein solcher nicht stattfindet.
- V. Die Vorladung muss die beruflichen Verpflichtungen der Betroffenen berücksichtigen. Darum kann es unter Umständen zweckmäßig sein, den Unterricht auf einen Sonntag festzusetzen; dann sind die Unterrichtszeiten mit den kirchlichen Behörden abzustimmen; Betroffene, die sich weigern oder nicht erscheinen, dürfen dafür nicht zur Verantwortung gezogen werden und sind auf einen Werktag oder einen Samstag umzuladen.

wohnerstarke wie einwohnerarme Landkreise in den alten und neuen Bundesländern.

Aus den vielen, z. T. sehr ausführlichen Begleitschreiben, die nahezu durchweg von den Behörden- und Amtsleitern persönlich verfasst wurden, ergab sich partiell ein großes Interesse an den Ergebnissen der Studie.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Studie zunächst einmal unkommentiert dargestellt⁸, um dann in einem kurz gehaltenen bewertenden Teil ein Fazit über die neu gewonnenen Erkenntnisse ziehen zu können.

Befragungsergebnisse

Frage 1: Wird in Ihrem Bereich Verkehrsunterricht nach § 48 StVO derzeit praktiziert?

Die wichtigste Frage der Studie bezog sich auf die tatsächliche Anwendung des Verkehrsunterrichts. Es sollte ermittelt werden, ob das Rechtsinstitut heute wirklich noch genutzt wird und in welchen Regionen Deutschlands die Nutzung ggf. in überdurchschnittlichem Umfang erfolgt.

Die Frage wurde von sämtlichen 43 teilnehmenden Behörden beantwortet und zeigte, dass derzeit in sechs Bereichen Verkehrsunterricht erteilt wird, während in den übrigen 37 Zuständigkeitsbereichen auf die Anwendung des Verkehrsunterrichts verzichtet wird. Aus dem Bundesgebiet wird der § 48 von den drei Städten Bamberg, Berlin und München angewendet, während die drei positiven Ergebnisse des Freistaates Sachsen aus

² Die Stichproben wurden bei einigen sächsischen Kommunen über Telefoninterviews erhoben.

³ Die Erhebung erfolgte in zwei Wellen, wobei die inner-sächsische Erhebung die erste, im Jahr 2002 erhobene Welle bildete.

⁴ Es antworteten insgesamt 20 kreisfreie Städte und 23 Landkreise.

⁵ Darunter befanden sich auch die drei größten sächsischen Städte Dresden, Leipzig und Chemnitz.

⁶ Bei den kreisfreien Städten beantworteten sechs der sieben kreisfreien Städte Sachsens den Fragebogen, während von den angeschriebenen 22 Landkreisen mit 10 beantworteten Fragebögen weniger als die Hälfte der Befragten eine Antwort gaben.

⁷ Die Landeshauptstädte sowie weitere Großstädte wurden angeschrieben und außerhalb der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen je Bundesland zusätzlich zwei weitere Landkreise oder kreisfreie Städte über eine zufällige Auswahl.

⁸ Ein Auszug aus den verschiedenen Ergebnissen der Studie wurde bereits vorab in der vornehmlich von Straßenverkehrsbehörden abonnierten Zeitschrift Verkehrsdienst publiziert, vgl. dazu VD 2004, S. 325 ff.

den Landkreisen Chemnitzer Land, Delitzsch und Zwickauer Land stammen. Bundesweit wird demnach bei ca. 14 % der antwortenden Teilnehmer und sachsenweit bei nahezu 19 % der antwortenden Teilnehmer Verkehrsunterricht nach § 48 erteilt, jedoch derzeit lediglich in den drei Bundesländern Berlin, Bayern und Sachsen⁹. In keinem der außerhalb Sachsens befragten Landkreise wird nach den Ergebnissen Verkehrsunterricht erteilt, so dass die Tendenz erkennbar ist, Verkehrsunterricht lediglich dort stattfinden zu lassen, wo viele Menschen an einem Ort konzentriert leben, nämlich in den städtischen Lebensräumen.

Frage 2: Aus welchen Gründen wird der Verkehrsunterricht nicht oder nicht mehr praktiziert?

Die nach dem vorangegangenen Ergebnis der Studie zweitwichtigste Frage bezog sich auf die Gründe, die bei den 37 befragten und negativ antwortenden Behörden zu dem aktuellen Verzicht auf die Anwendung des Verkehrsunterrichts führten.

Die Verteilung der Antworten auf die sechs vorgegebenen geschlossenen Kategorien geht aus Bild 1 hervor. Mit deutlichem Übergewicht rangiert in den Ergebnissen der Mangel an Personal an erster Stelle, wobei sich die Folgefrage aufdrängt, ob diese Behörden den Verkehrsunterricht anbieten würden, wenn sie über genügend Personal verfügen würden. Die weiteren 31 genannten Gründe aus den übrigen sechs Antwortkategorien sind eher prinzipieller Art. Im freien Textfeld wurden folgende Gründe benannt:

- Die Maßnahmen nach StVG und FeV genügen (6-mal genannt),¹⁰
- es wird kein greifbares Ergebnis sichtbar (1-mal),
- der Verkehrsunterricht wurde von der Polizei als Disziplinierungsmittel missbraucht (1-mal),
- es erfolgen keine Benennungen von Personen für den Verkehrsunterricht (1-mal),
- es sollen zunächst genauere Regelungen nach dem landesweiten Erlass zur Anwendung des § 48 abgewartet werden.¹¹

Die Mehrzahl der befragten Straßenverkehrsbehörden lehnt demnach den Verkehrsunterricht aus prinzipiellen Erwägungen heraus ab und dürfte ihre grundsätzliche Position daher nur aufgrund schwergewichtiger neuer Argumente überdenken. Eine gewichtige Minderheit von 15 Behörden lässt aber den Schluss zu, dass ein Verkehrsunterricht in diesen Bereichen dann wieder angewendet wird, wenn genügend geeignetes

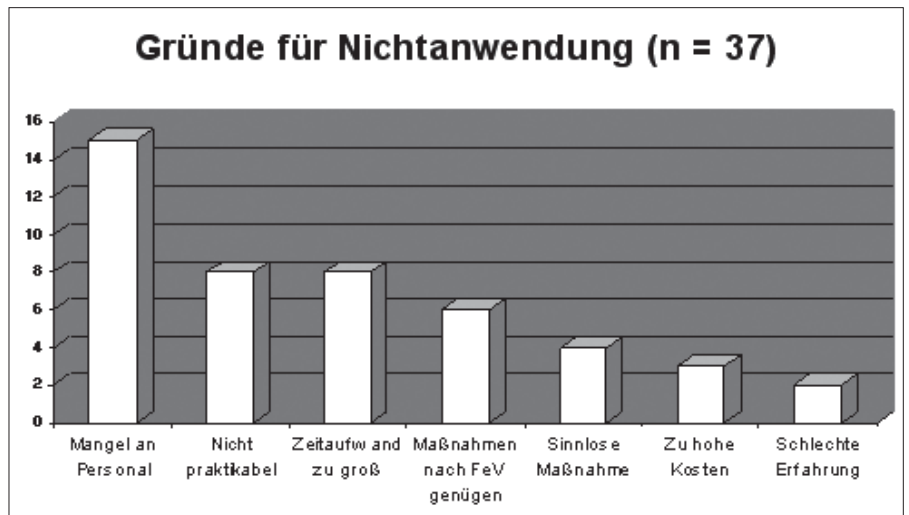


Bild 1: Gründe für die Nichtanwendung des Verkehrsunterrichts

Personal für dessen Ausgestaltung zur Verfügung steht.

Frage 3: Wurde der Verkehrsunterricht früher einmal praktiziert?

Diejenigen 37 Städte und Landkreise, die derzeit keinen Verkehrsunterricht praktizieren, wurden darüber befragt, ob in ihrem Zuständigkeitsbereich früher einmal vom Verkehrsunterricht Gebrauch gemacht wurde oder ob dieser von Beginn an abgelehnt wurde. In insgesamt 13 Fällen wurde der Verkehrsunterricht in früherer Zeit durchgeführt, wobei die Bandbreite der Einstellung des Verkehrsunterrichts zwischen den Jahren 1974 bis zum Jahr 2001 schwankte. Damit wurde in 35 % der die derzeitige Anwendung des Verkehrsunterrichts verneinenden Behörden dieser Unterricht bereits in früheren, teilweise noch gar nicht weit entfernten Zeiten für einige Jahre durchgeführt. Bildet man die Summe aus den derzeitigen und ehemaligen Anwendern des Verkehrsunterrichts, so ergibt sich die Anzahl von 19 an der Befragung teilnehmenden Straßenverkehrsbehörden, die überhaupt einmal Berührung mit der Durchführung des Verkehrsunterrichts hatten oder noch haben. Damit wurde in 44 % aller antwortenden Behörden der Verkehrsunterricht bereits einmal für längere Zeit praktiziert, während bei 56 % aller Befragten der Verkehrsunterricht noch nie praktiziert wurde.

Frage 4: Aus welchen Gründen wurde der Verkehrsunterricht aufgegeben?

Die Antworten der 13 den Verkehrsunterricht früher einmal erteilenden Straßenverkehrsbehörden wiederholten zu einem großen Teil die auf Frage 2 mitgeteilten Argumente. Hinzu traten als weitere Argumente ein mehrfach berichtetes nicht stimmiges Kosten-Nutzen-Verhältnis sowie eine einmal berichtete

Niederlage in einem Verwaltungsprozess, in dessen Verlauf es um die Rechtmäßigkeit der Anordnung eines Verkehrsunterrichts ging und der von dem betreffenden Landkreis mit negativer Kostenfolge verloren wurde¹². Zu einem großen Teil waren in den Behörden jedoch keine Informationen mehr darüber vorhanden, aus welchen Gründen der Verkehrsunterricht seinerzeit (oft in den 80er Jahren) eingestellt worden ist.

Frage 5: In welcher Form wird bei Ihnen Verkehrsunterricht erteilt?

Sämtliche den Verkehrsunterricht anwendenden Behörden berichteten von einem lediglich eintägigen doppelstündig durchgeführten Verkehrsunterricht. Eine mehrtägige Variante wird nirgendwo in den befragten Bereichen praktiziert, so dass die Beantwortung der Frage 6, die sich auf die mehrtägige Variante des Unterrichts bezog, obsolet wurde und damit aus der Untersuchung herausfiel.

Frage 7: Wer vermittelt die Ausbildungsinhalte?

In den sechs beantworteten Fällen wurde der Verkehrsunterricht in vier Bereichen ausschließlich von Beamten der Polizei und in zwei Bereichen von Mitarbeitern der Kreisverkehrswacht durchgeführt.

Frage 8: Wie oft findet ein Verkehrsunterricht statt?

Die Antwortpalette auf diese Frage nach der Häufigkeit der Anwendung des Verkehrsunterrichts reichte von 1-mal/jährlich bis zu mehr als 5-mal/jährlich. Bei weitem am meisten wird in München vom Verkehrsunterricht Gebrauch gemacht. Dort findet wöchentlich an 3–4 Tagen Verkehrsunterricht statt, während am unteren Ende der Antworten in der Stadt Bamberg lediglich einmal im Jahr

Verkehrsunterricht erteilt wird.

Frage 9: Wie viele Teilnehmer werden in einem Kurs unterrichtet?

Die Anzahl der Teilnehmer eines Kurses bewegt sich in drei Fällen bei weniger als 10 Teilnehmern, während in zwei Fällen die berichteten Teilnehmerzahlen über 15 Teilnehmern liegen. Den Spitzenwert erreichte die Stadt München, in der die Gruppenstärke der am Verkehrsunterricht teilnehmenden Personen jeweils zwischen 20 bis 45 Personen beträgt.

Frage 10: Wird eine Teilnahmegebühr erhoben?

In keinem der sechs berichteten Fälle wird eine solche Teilnahmegebühr erhoben. Der Verkehrsunterricht wird für die Kursteilnehmer überall kostenlos erteilt.

Frage 11: Auf welcher Vorinformation beruht die Anordnung des Unterrichts?

Die notwendigen Vorinformationen für die Anordnung des Verkehrsunterrichts können aus unterschiedlichen Quellen stammen. Berichtet wurde von folgenden Informationsquellen:

- Polizei (4-mal benannt),
- Bußgeldstellen (4-mal),
- Gerichte (2-mal),
- Jugendgerichtshilfe (1-mal).

In keinem Fall wurde über die Kursteilnehmer eine Auskunft aus dem Verkehrszentralregister eingeholt, obwohl die Verwaltungsvorschrift zur StVO zu § 48 unter II. ausdrücklich die Mehrfachfächer als Hauptzielgruppe für den Verkehrsunterricht benennt und dieser Personenkreis regelmäßig nur über einen VZR-Auszug ermittelt werden kann. Bei dem Einholen eines VZR-Auszuges für potenzielle Teilnehmer des Verkehrsunterrichts handelt es sich um eine von vielen bislang ungenutzten Möglichkeiten, die Datensammlung des VZR für präventive Zwecke zu nutzen.¹³

Frage 12: Welchen Altersgruppen wird Verkehrsunterricht erteilt?

Nach § 48 sowie dessen Verwaltungsvorschrift unter I. ist es möglich, den Verkehrsunterricht in unterschiedlichen Altersgruppen zu erteilen, wobei sogar schon Jugendliche von 14 Jahren an vorgeladen werden könnten. In drei Bereichen wird der Verkehrsunterricht ausschließlich in altersgemischten Gruppen, in einem Bereich ausschließlich der Gruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer erteilt. In zwei Bereichen, nämlich den Städten Berlin und München, wird der Unterricht, je nach vorhandenen Meldungen altersgemischt, jungen Fahrerinnen und Fahrern oder Erwachsenen erteilt. Eine Behörde berichtete von be-

sonderem Verkehrsunterricht ausschließlich für Senioren.

Frage 13: Welche Unterrichtsinhalte vermitteln Sie?

Frage 14: Welche Medien nutzen Sie?

Die möglichen Unterrichtsinhalte des Verkehrsunterrichts werden von der Vwv-StVO zu § 48 bewusst vage gehalten. Es wurden sechs Kategorien von möglichen Unterrichtsinhalten vorgegeben, die wie folgt beantwortet wurden:

- Regeln der StVO (in allen sechs Fällen),
- Verkehrsstrafrecht (in fünf Fällen),
- Gefahrenlehre (in vier Fällen),
- psychologische Inhalte (in drei Fällen),
- Haftungsrecht (in drei Fällen),
- Bußgeldrecht (in zwei Fällen).

In sämtlichen Fällen des Verkehrsunterrichts werden Filme bzw. Videos als pädagogisch unterstützende Hilfsmittel eingesetzt. In vier Fällen werden die Unterrichtsinhalte über Folien bzw. Lehrinhalte auf Flipcharts transportiert und in einem Fall wurde zusätzlich eine Power-Point-Präsentation eingesetzt.

Bewertung der Ergebnisse

Die Ergebnisse der Erkundungsstudie können je nach dem Grad ihrer Akzeptanz Auswirkungen auf verschiedene Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit und der dort tätigen Institutionen haben. Angesprochen ist der Verordnungsgeber, also das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie der Bundesrat, aber auch die Verkehrs- und Innenministerien der Bundesländer, die allesamt Anregungen zu einer Neubewertung des Verkehrsunterrichts geben könnten. Ganz direkt angesprochen sind jedoch sämtliche Straßenverkehrsbehörden. Ihre Entscheidung pro oder contra Verkehrsunterricht berührt alle möglichen Teilnehmer des Verkehrsunterrichts, die durchaus argumentieren könnten, ihnen würde in ihrem Bereich der Verkehrsunterricht als staatliche verkehrspädagogische Maßnahme zum Ausgleich von Wissensdefiziten zu Unrecht vorenthalten.

Das wichtigste Ergebnis der Befragung zeigt mit einer tatsächlichen aktuellen Anwendung des Verkehrsunterrichts in nur 6 der antwortenden 43 Straßenverkehrsbehörden das Bild eines in weiten Bereichen Deutschlands vernachlässigten Rechtsinstitutes.

Auf der Grundlage dieses ernüchternden Gesamtergebnisses bestehen nun drei Handlungsmöglichkeiten für den Verordnungsgeber:

(1) Erhalten des Status quo und mit der Tatsache leben, dass die staatliche Auf-

gabe des Verkehrsunterrichts bundesweit nur von einer Minderheit aller Straßenverkehrsbehörden umgesetzt wird. Erstaunlich ist in diesem Zusammenhang das Ergebnis der Befragung, dass in 56 % aller antwortenden Straßenverkehrsbehörden noch nie Verkehrsunterricht gem. § 48 erteilt wurde. Damit wird die wichtige Frage aufgeworfen, in welcher Haltung diese Straßenverkehrsbehörden einer staatlichen Pflichtaufgabe gegenüberstehen, die ihnen vom bundesdeutschen Verordnungsgeber unter zustimmender Beteiligung aller Bundesländer im Jahr 1970 übertragen worden ist. Hier ist deutlich an den Sinn des Rechtsinstitutes zu erinnern, der vom damaligen Verordnungsgeber als ein „gutes Mittel zur unfallverhütenden Aufklärung der Bevölkerung“ bezeichnet worden ist.¹⁴

(2) Gänzlicher Verzicht auf den Verkehrsunterricht und Streichung des § 48 im Rahmen der demnächst anstehenden grundlegenden Reform aus der StVO. Diese Möglichkeit würde den wenigen noch verbliebenen überzeugten Anwendern der Regelung die Möglichkeit nehmen, ein langjährig praktiziertes Konzept weiterhin durchführen zu können.

(3) Umformung bzw. Neubewertung des § 48, um dessen Anwendungsbreite und -tiefe zu verbessern. Diese Möglichkeit steht jedoch den Straßenverkehrsbehörden wegen des nur rudimentär ausgestalteten Rechtsinstitutes und des weiten behördlichen Ermessensspielraumes auch heute schon offen.

Konkrete Ansatzpunkte für Verbesserungen wären dafür etwa die Einführung eines Qualitätssicherungssystems wie dessen Zertifizierung von Trägern des Verkehrsunterrichts, der durchaus nicht von jeder Straßenverkehrsbehörde erteilt werden muss, sondern auf wenige zentrale Behörden konzentriert werden kann.

Weiterhin könnte die Verantwortung für den Verkehrsunterricht zwischen zwei Institutionen partnerschaftlich aufgeteilt werden, wofür sich die beiden Modelle

⁹ Allerdings erfolgte auf den Aufsatz des Verfassers hin im Jahr 2002 eine konkrete Anfrage zur Wiedereinführung des Verkehrsunterrichts aus dem nordrhein-westfälischen Landkreis Warendorf, von dessen weiterer Entwicklung jedoch nichts bekannt wurde.

¹⁰ Diese Maßnahmen gem. §§ 2a, 2b, 4 StVG i.V.m. §§ 35, 36, 38, 42, 43 FeV, die auch teilweise benannt wurden, sind: Aufbau-seminar, besonderes Aufbau-seminar und verkehrspsychologische Beratung.

¹¹ Diese Antwort kam aus Mecklenburg-Vorpommern, das im April 2002 die zwangsweise Einführung des Verkehrsunterrichts durch die Straßenverkehrsbehörden per Erlass regelte.

¹² Tatsächlich berichtete der betreffende niedersächsische Landkreis, dass der Verkehrsunterricht als Folge des verlorenen Verwaltungsgerichtsprozesses eingestellt wurde.

¹³ Vgl. dazu die interessanten Ansätze bei Schade, Franz-Dieter, Lebt gefährlich, wer im Zentralregister steht?, in: ZVS 51 (2005), S. 7 ff.

¹⁴ So die amtl. Begr. zu § 48 StVO, in: VkB1. 1970, S. 826.

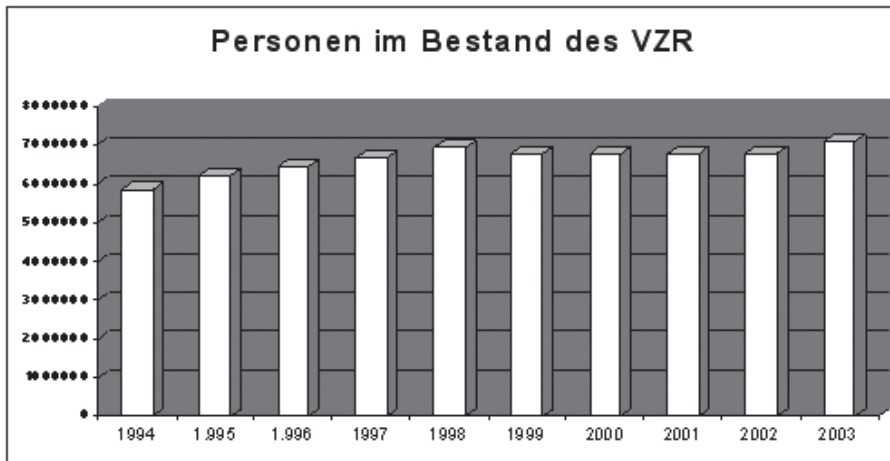


Bild 2: Gesamtbestand der Personen im VZR zum 31.12. des jeweiligen Jahres¹⁵

Straßenverkehrsbehörde/Polizei oder Straßenverkehrsbehörde/Verkehrswacht anbieten würden, die auch nebeneinander stehen könnten.

Zusätzlich könnte der Verkehrsunterricht, dem Beispiel der Nachschulung folgend, auch kostenpflichtig von einem kommerziellen Drittanbieter durchgeführt werden. Dieser müsste allerdings über die notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zur professionellen Durchführung des Verkehrsunterrichts verfügen und sich einer Überprüfung durch staatliche Instanzen oder deren Beauftragte stellen.

In jedem Fall kann jedoch der Verkehrsunterricht auch neben den verkehrspädagogischen Maßnahmen von StVG und FeV als deren sinnvolle Ergänzung seinen Platz im Gesamtsystem der staatlichen Verkehrssicherheitsarbeit finden. Das Punktesystem des § 4 StVG enthält gerade in dem Bereich unterhalb der Schwelle der Maßnahmen der Fahrerlaubnisbehörden, d. h. bei Fahrerlaubnisinhabern mit weniger als 8 Punkten im VZR, eine erhebliche Lücke, in der die Fahrerlaubnisinhaber bislang nicht durch pädagogische Maßnahmen erreicht werden können.

Zudem muss angesichts des trotz der im Punktesystem vorhandenen, für die Punktetäter sehr großzügigen Rabatt- und Verrechnungsmöglichkeiten (§ 4 Abs. 4, 5 StVG) ein stetiger Anstieg der im VZR eingetragenen Fahrerlaubnisinhaber auf inzwischen über sieben Mio. Personen (siehe Bild 2) verzeichnet werden, der nicht unbedingt für die von vielen befragten Straßenverkehrsbehörden vertretene Ansicht spricht, die verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Hilfemöglichkeiten würden bei den eingetragenen Personen auch tatsächlich zu den gewünschten Ergebnissen einer Änderung ihres Fahrverhaltens führen. Es liegt vielmehr die Vermutung nahe, dass die Eingriffsschwelle mit 8 Punkten deutlich zu hoch angesetzt ist

und weitere mit dem Punktesystem abgestimmte verkehrspädagogische Maßnahmen unterhalb dieser Schwelle dringend angezeigt sind.

Auch das auf den Grundlagen der §§ 2 a, 2 b StVG aufbauende Maßnahmen-system gegenüber den Fahrerlaubnisinhabern auf Probe kann bereits unterhalb der gegenüber diesem Personenkreis geltenden Eingriffsschwelle und damit präventiv durch einen sinnvoll auf diese besonders gefährdete Zielgruppe abgestimmten Verkehrsunterricht ergänzt werden. Es ist nämlich nicht eben selten, dass gerade junge Fahrerinnen und Fahrer im Rahmen polizeilicher Verkehrsüberwachung durch Geschwindigkeitsverstöße auffällig werden, die sich im Bereich statistisch nicht erfasster geringfügiger Ordnungsverstöße bewegen und – ohne auf ihre Verstöße hin Verkehrsunterricht erhalten zu haben – Jahr für Jahr zu hunderten im Straßenverkehr ums Leben kommen.

Noch ein weiterer Aspekt spricht für das Wiederbeleben des Verkehrsunterrichts. Auch die bislang punktefreien Fahrerlaubnisinhaber, die allenfalls mit staatlichen Sanktionen im Verwarnungsbereich bis zu 35 € Erfahrungen gewonnen haben, könnten über das Angebot eines konsequent durchgeführten Verkehrsunterrichts vor weiteren, womöglich riskanteren Verkehrsverstößen mit der Folge möglicher späterer Eintragungen im VZR bewahrt bleiben. Dazu müsste allerdings bundesweit flächendeckend ein Verkehrsunterricht angeboten werden können, der potenziellen Unterrichtsteilnehmern auf moderner didaktischer Grundlage ein verkehrspädagogisch qualifiziertes Lernangebot als einen persönlichen Anreiz zum Umdenken unterbreitet.

Durch die Nichtexistenz des Verkehrsunterrichts im größten Teil der Bundes-

republik werden vielen Fahrerlaubnisinhabern im Grunde vor einer Erhöhung ihres Punktekontos die auf niedrigerer Schwelle angesiedelten pädagogischen Möglichkeiten und Chancen des Verkehrsunterrichts vorenthalten. Diese hilfreichen Angebote könnten jedoch bei manchen Verkehrsteilnehmern individuell zu einer Fahrweise führen, die im Ergebnis des Unterrichts deren Punktekonto ebenso entlasten könnte wie zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit insgesamt führen würde. Die Grundlagen eines Modells für einen effektiven, die verkehrspädagogischen Maßnahmen von StVG und FeV sinnvoll ergänzenden Verkehrsunterricht werden derzeit vom IVV Bautzen unter Federführung des Autors entwickelt.

Literatur

- [1] Bode, Hans Jürgen/Winkler, Werner, Fahrerlaubnis, 4. Aufl. 2003, § 11.
- [2] Hentschel, Peter, Straßenverkehrsrecht, 38. Aufl. 2005, Kommentierung zu § 48 StVO.
- [3] Müller, Dieter, Stellenwert und Voraussetzungen des Verkehrsunterrichts, in: Verkehrsdienst 2001, S. 259 ff.
- [4] Müller, Dieter, Der Verkehrsunterricht gemäß § 48 – eine Studie, in: Verkehrsdienst 2004, S. 325 ff.
- [5] Schade, Franz-Dieter, Lebt gefährlich, wer im Zentralregister steht?, in: ZVS 51 (2005), S. 7 ff.



Dieter Müller, geb. 1959, Berufsausbildung zum Polizeibeamten in Niedersachsen, Studium der Theol. und Rechtswiss. in Göttingen und Hannover 1984 bis 1990, Wiss. Mitarb. Uni Hannover 1991, Referendariat OLG Celle bis 1994, Dozent Straßenverkehrsrecht an der FH Polizei Sachsen seit 1995, Dozent für Recht am FB Sozialwesen Hochschule Zittau/Görlitz 1997 bis 1999, Prom. Dr. jur. 1999 Uni Hannover, Berufung zum Prof. Hochschule Zittau/Görlitz 1999, Prof. für Straßenverkehrsrecht an der FH Polizei Sachsen seit 2000. Arbeitsschwerpunkte: Fahrverhaltensrecht in seinen Bezügen zur verkehrspädagogik und Verkehrspsychologie, Verkehrsdelinquenz, Verkehrssicherheit bei Einsatzfahrten, Drogen im Straßenverkehr.

Anschrift:
Institut für
Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen
Am Strehlaer Wasser 53
02625 Bautzen
E-Mail: dietermueller@ivvbautzen.de
Website: www.ivvbautzen.de

FAQ:

Was kann man unter www.zvs-online.de finden?

Antwort:

ca. 50 aktuelle **Tagungstermine** mit allen im Netz verfügbaren Informationen
ca. 100 direkte **Links** zu Verkehrssicherheitsinstitutionen in aller Welt
ca. 200 **Abstracts** im Fachartikel-Archiv für den Zeitraum 1995 bis 2004
ca. 250 **Schlagwörter** zum Auffinden der Fachartikel ... und vieles mehr

¹⁵ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg auf seiner informativen Homepage www.kba.de.