

Überprüfungen von LKW-, Bus- und Taxifahrern in Hamburg im Jahr 2023

Ewald Brandt

I. Einleitung

Der Berufskraftverkehr erfordert ein hohes Verantwortungsbewusstsein der Fahrzeugführenden im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere für die Fahrgäste, nicht zuletzt aber auch für die Fahrzeugführenden selbst sowie das von Ihnen transportierte Ladungsgut. Reaktions- und Koordinationsfähigkeit sowie Urteilsvermögen dürfen nicht beeinträchtigt sein, denn Unfälle verursachen häufig schwerwiegende Folgen. Alkohol und Drogen müssen daher für die Fahrzeugführenden ein absolutes Tabu sein. Vorbildhaft ist insoweit die Regelung für Gefahrguttransporte in §§ 28 Nr. 13, 37 Abs. 1 Nr. 20m GGVSEB¹, die ein komplettes Alkoholverbot für die Fahrzeugführenden vorsieht.²

Bei der staatlichen Überwachung des Berufskraftverkehrs muss folglich ein besonderes Augenmerk auf Rechtsverstöße wegen Alkohols und anderer berauschender Mittel liegen. Ein aktuelles Abbild der insoweit registrierten Delikte ist anhand der verfügbaren öffentlichen Statistiken allerdings kaum zu gewinnen. Das Statistische Bundesamt führt in seinen jährlichen Statistiken³ zwar Unfalldaten für Kraftomnibusse⁴ und Güterkraftfahrzeuge⁵ auf, eine generelle und unfallunabhängige Darstellung von registrierten Alkohol- und Drogendelikten der Fahrzeugführenden erfolgt jedoch nicht.

Auch in den regionalen Straßenverkehrsstatistiken werden für die Gruppe der Berufskraftfahrenden keine gesonderten Daten für Alkohol- und Drogendelikte ausgewiesen. Informationen über diese Gruppe erhält man in den

1 Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern

2 Diese Regelung entspricht der für Fahranfänger und unter 21jährige im Straßenverkehr (vgl. § 24c StVG) sowie der für Fahrzeugführende im Luftverkehr (§ 4a LuftVG), dazu näher: Brandt, Rechtliche Aspekte mangelnder Verkehrseignung im Luftverkehr, in: Alkohol, Drogen, Verkehrseignung – Luftverkehr, 2023, S. 17 ff, 23

3 Statistisches Bundesamt/Destatis, <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=46241-0011&bypass=true&levelindex=0&levelid=1722411238474#abreadcrumb> Zugriffen: 29.07.2024

4 Nutzfahrzeug, das nach seiner Bauart und Einrichtung zur Beförderung von mehr als 9 Personen (einschließlich Fahrzeugführer) und ihres Reisegepäckes bestimmt ist

5 Jedes Einzelkraftfahrzeug oder jede Kombination von Straßenfahrzeugen, d.h. Lastzug oder Sattelkraftfahrzeug, für die Beförderung von Gütern

verfügbaren Statistiken am ehesten unter den Rubriken der LKW-⁶, Bus⁷- und Taxi-⁸fahrenden. Nachfolgend sollen die Ergebnisse einer insoweit vorgenommenen Auswertung für das Bundesland Hamburg (Stadtstaat) dargestellt werden.

II. Hamburger Auswertung für das Jahr 2023

Seitens der Hamburger Polizei ist für das Jahr 2023 bezüglich der LKW-, Bus- und Taxifahrenden eine gesonderte Auswertung im Hinblick auf folgende Delikte vorgenommen worden.⁹

- **§ 24a StVG** (Ordnungswidrigkeit bzgl. des Führens eines Kraftfahrzeuges unter Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln im Straßenverkehr) Hinsichtlich des Alkohols gilt insoweit der BAK-Grenzwert 0,5 ‰; bezüglich des in der Praxis bedeutendsten weiteren Rauschmittels Cannabis galt im Jahr 2023 der analytische Nachweisgrenzwert von 1,0 ng/ml im Blutserum.
- **§ 315c StGB** (Straftat der Straßenverkehrgefährdung)
- **§ 316 StGB** (Straftat der Trunkenheit im Verkehr)
Für beide Straftaten gelten für den Bereich des Alkohols folgende Grenzwerte: Absolute Fahrunsicherheit ist nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ab einem BAK-Wert von 1,1 ‰ anzunehmen.¹⁰ Relative Fahrunsicherheit liegt dann vor, wenn neben dem gemessenen BAK-Wert von 0,3 bis 1,09 ‰ Beweisanzeichen (insbesondere alkoholbedingte Fahrfehler) vorliegen, dass der Fahrer oder die Fahrerin nicht mehr imstande war, sich mit seinem Fahrzeug sicher im Verkehr zu bewegen.¹¹ Für den Bereich der übrigen Rauschmittel muss jeweils ein Nachweis im Blutserum sowie ein rauschmittelbedingtes Fehlverhalten im Straßenverkehr vorliegen.¹²

6 Nutzfahrzeug, das nach seiner Bauart und Einrichtung zum Transport von Gütern bestimmt ist

7 Gleichbedeutend mit der Definition Kraftomnibus, s. Fn. 4

8 Personenkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt, vgl. § 47 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

9 Insoweit gilt mein besonderer Dank der Grundsatzabteilung der Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg.

10 BGHSt 37, S. 89 ff;

11 Zusammenfassend Hecker in Schöнке/Schröder, Strafgesetzbuch, 30. Auflage, 2019, § 316 Rdnr. 6 ff mit weiteren Hinweisen auf die Rechtsprechung

12 Näher Fischer, Strafgesetzbuch, 68. Auflage, 2021, § 316 Rdnr. 39 ff m.w.N.

1 Vergleichszahlen

Hinsichtlich der genannten Delikte wurden insgesamt 4040 Fahrzeugführende auffällig, 161 entfielen davon auf die genannte Gruppe der LKW-, Bus- und Taxifahrenden.

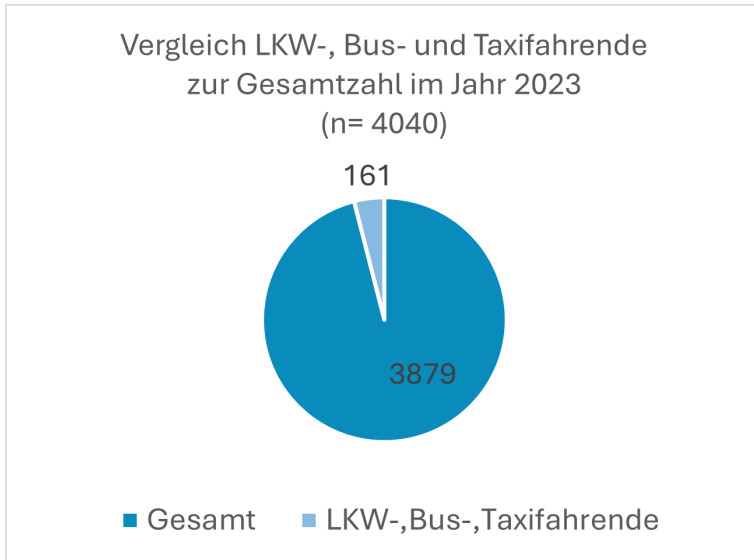


Abb. 1

Quelle: Polizei Hamburg

Die erfassten Daten zeigen zwar eine relativ geringe Auffälligkeit von LKW-, Bus- und Taxifahrenden, sie lassen jedoch nicht die Annahme zu, dass für den Straßenverkehr keine gesonderte Gefahr vom LKW-, Bus- und Taxiverkehr ausgeht. Die Delikte gemäß § 24a StVG und § 316 StGB sind sog. Kontrolldelikte; diese werden in erster Linie durch staatliche Kontrollen und nicht durch Anzeigen Dritter aufgedeckt.¹³ Insoweit muss in Abweichung zum allgemeinen KFZ-Verkehr beachtet werden, dass in Hamburg im Jahr 2023 verdachtsunabhängige Verkehrskontrollen (§ 36 Abs. 5 StVO) von LKW-, Bus- und Taxifahrenden kaum durchgeführt wurden. Dies ist nicht nur darauf zurückzuführen, dass bei derartigen Kontrollen von Bus- und Taxifahrenden in der Regel zugleich

¹³ Näher Brandt (Fn. 2), S. 29 f m.w.N.

Fahrgäste und ggf. auch Fahrpläne betroffen sind, sondern auch darauf, dass qualifiziertes Kontrollpersonal erforderlich ist. Insbesondere LKW-Kontrollen müssen durch speziell fortgebildete Polizeibeamte durchgeführt werden, da technisches und rechtliches Fachwissen erforderlich ist. Aufgrund der bestehenden Personallage sind derartige Kontrollen jedoch nur begrenzt möglich.

2 Einzelerkenntnisse

Gleichwohl lohnt ein Blick auf die genannten 161 Verdachtsfälle der LKW-, Bus- und Taxifahrenden.

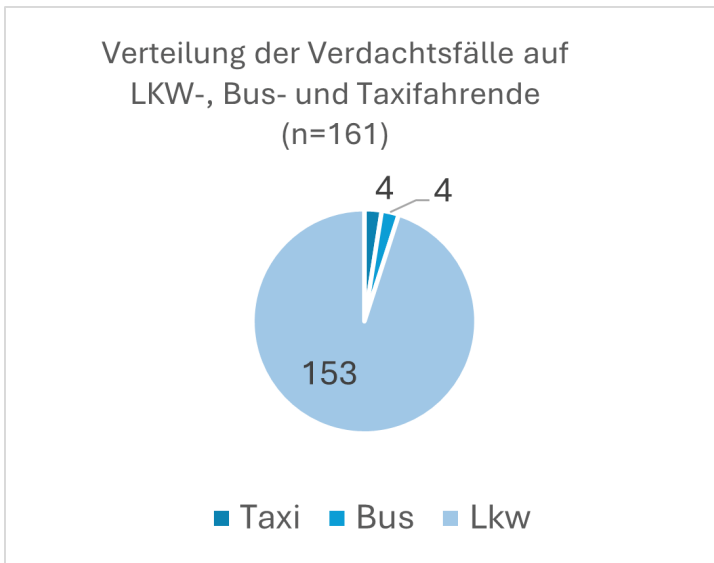


Abb. 2

Quelle: Polizei Hamburg

Die je vier Fälle der Bus- und Taxifahrenden (sämtlich männliche Verdächtige) bilden nur eine kleine Teilmenge, so dass sich aus dieser keine generellen Erkenntnisse ziehen lassen. Von größerem Interesse erscheint daher die Gruppe der LKW-Fahrenden (153 Fälle; 148 männliche und 5 weibliche Verdächtige). Hinsichtlich der genannten Alkohol- und Drogendelikte ergab sich folgende Verteilung.

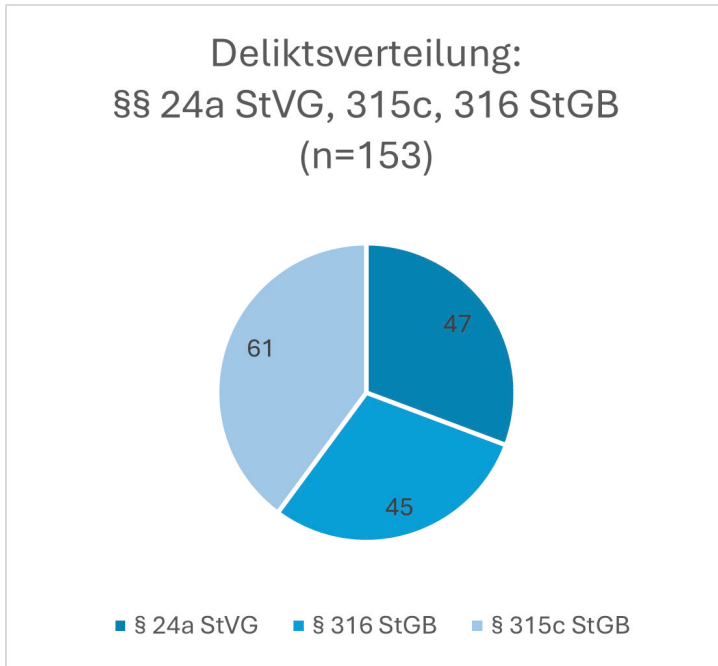


Abb. 3
Quelle: Polizei Hamburg

Der relativ hohe Anteil der Straftaten gemäß § 315c StGB (Straßenverkehrsgefährdung) verdeutlicht, dass die Polizei bei Überprüfungen aufgrund einer Anzeige oder eines selbst festgestellten Anlasses tätig wurde (auffällige Fahrweise, Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, Verkehrsunfälle pp.). Für die Kontrolldelikte gemäß § 24a StVG und § 316 StGB dürfte daher ein nicht unerhebliches Dunkelfeld bestehen. Generell überwiegen die Straftaten gemäß § 316 StGB Delikte gemäß § 315c StGB in etwa um das Vierfache. Für das Jahr 2021 wurden beispielsweise unter dem Straftatbestand § 316 StGB bundesweit 50.210 Abgeurteilte erfasst, für § 315c StGB lediglich 12.373 Abgeurteilte.¹⁴

Von besonderem Interesse dürften weiter die bei den Fahrzeugführenden festgestellten Rauschmittel sein. Für die Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG zeigte sich folgende Verteilung:

¹⁴ Statistisches Bundesamt/Destatis, Fachserie 10/Reihe 3 (Rechtspflege/Strafverfolgung 2021), S. 46 ff https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00074064/2100300217004.pdf, zugegriffen: 29.07.2024

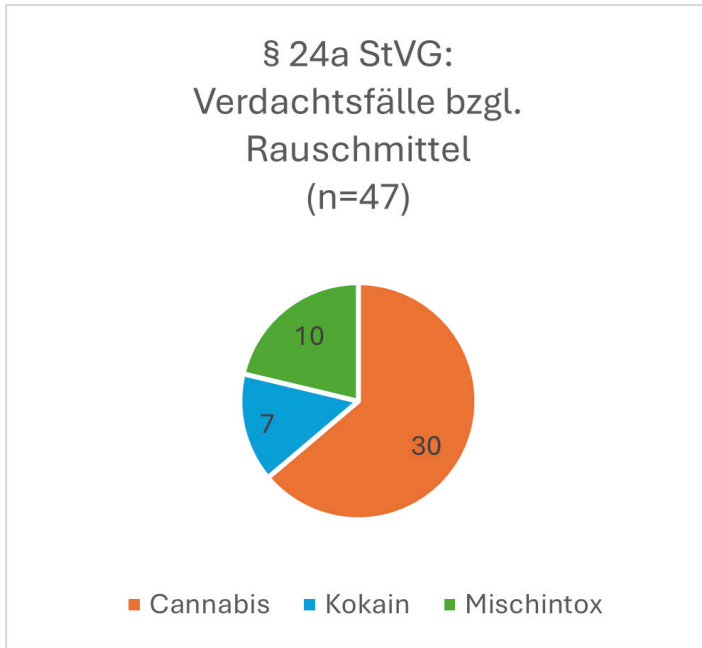


Abb. 4

Quelle: Polizei Hamburg

Überraschend ist, dass Alkohol unter den Delikten gemäß § 24a Abs. 1 StVG nur in den 10 Fällen der Mischintoxikationen (Alkohol und andere Rauschmittel) relevant war. Bei den verbleibenden 37 Fällen bildete die Einnahme von Cannabis (30 Fälle) den Schwerpunkt.

Bemerkenswert ist der mit 21,3 % recht hohe Anteil von Mischintoxikationen. Hinsichtlich der von diesen Intoxikationen ausgehenden Gefahren für den Straßenverkehr dürfte noch erheblicher Forschungsbedarf bestehen. Erfreulich ist jedoch, dass insoweit nun erstmals ein eigener Sanktionstatbestand in § 24a Abs. 2a StVG eingefügt worden ist, mit dem der Gesetzgeber – der Empfehlung einer Expertengruppe folgend – der besonderen Gefährdung durch den Mischkonsum von Cannabis und Alkohol Rechnung trägt.¹⁵ Konsequenter wäre es allerdings gewesen, auch Mischintoxikationen unter dem THC-Grenzwert von 3,5 ng/ml im Blutserum zu erfassen.

¹⁵ Näher Drucksache 20/11370 des Deutschen Bundestages, S. 11 f; siehe insoweit auch die zusammenfassende Dokumentation „Einführung eines Cannabis-Grenzwertes im Straßenverkehr“ in: Blutalkohol 2024, S. 353 bis 373

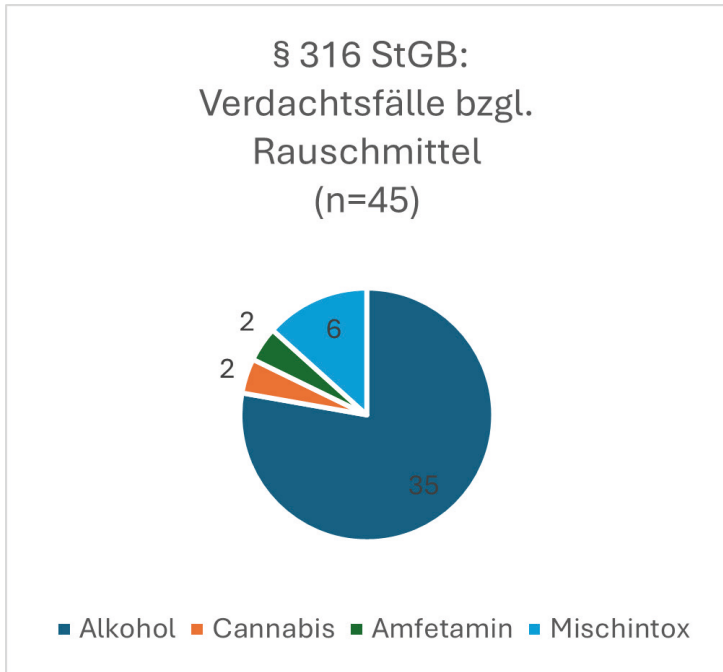


Abb. 5

Quelle: Polizei Hamburg

Bei den Verdachtsfällen gemäß § 316 StGB lag der eindeutige Schwerpunkt bei Alkohol mit mehr als Dreiviertel aller Vorgänge. In 25 dieser Fälle lag der BAK-Wert über 1,1 ‰, so dass eine absolute Fahruntüchtigkeit gegeben war. Die Spitze bestand bei einem BAK-Wert von 3,3 ‰. Bei den 6 Fällen der Mischintoxikation war in dreien ein über 1,1 ‰ liegender BAK-Wert ermittelt worden. In den 4 Fällen mit Cannabis- und Amphetamin-Intoxikationen bestand der Verdacht rauschmittelbedingter Fahrfehler.

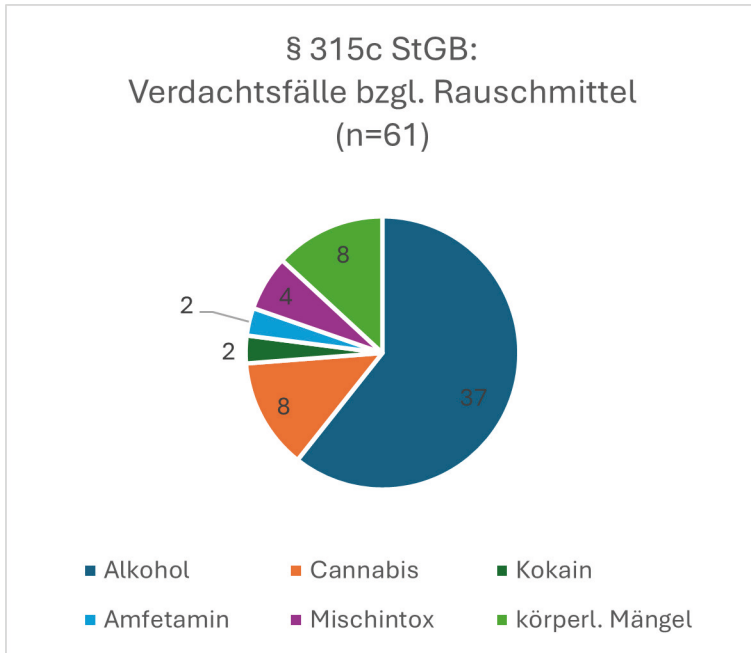


Abb. 6

Quelle: Polizei Hamburg

Auch bei den Fällen gemäß § 315c StGB (61 Fälle) war als alleiniges Rauschmittel Alkohol in 37, also in mehr als der Hälfte aller Fälle gegeben. Dabei lag der BAK-Wert in 26 Fällen über 1,1 ‰.

III. Fazit

Die ausgewerteten Hamburger Daten lassen keinen sicheren Schluss zu, ob der LKW-, Bus- und Taxiverkehr eine gesondert zu beachtende Gefahr für den Straßenverkehr darstellt. Berücksichtigt werden muss jedoch, dass genauere Erkenntnisse nur durch allgemeine Verkehrskontrollen gewonnen werden können. Die Vornahme gezielter, verdachtsunabhängiger Verkehrskontrollen gemäß § 36 Abs. 5 StVZO erscheint daher sinnvoll und dürfte zu einer Aufhel-

lung des Dunkelfeldes führen.¹⁶ Daneben bietet sich als eine effektive Präventionsmaßnahme die verpflichtende Installation von sog. Alkohol-Interlock-Systemen (atemalkoholgesteuerte Wegfahrsperrern) in LKWs, Bussen und Taxen an.¹⁷

Bei der erfolgten Auswertung war die hohe Anzahl von Verdachtsfällen auffällig, in denen bei LKW-Fahrenden andere Rauschmittel als Alkohol festgestellt wurden. Bei der Ordnungswidrigkeit gemäß § 24a StVG war Alkohol als alleiniges Rauschmittel in keinem der Verdachtsfälle gegeben. Insoweit dürfte eine nicht unerhebliches Dunkelfeld bestehen. Es ist anzunehmen, dass bei zusätzlich durchgeführten Verkehrskontrollen Alkoholdelikte gemäß §§ 24a StVG, 316 StGB in höherem Maße festgestellt worden wären.

Beachtenswert ist ferner der relativ hohe Anteil an Cannabis-Intoxikationen. Mit der am 22. August 2024 in Kraft getretenen Anhebung des THC-Grenzwertes in § 24a StVG von 1,0 auf 3,5 ng/ml im Blutserum ist ein erheblicher Rückgang der Ordnungswidrigkeiten zu erwarten. Welche Auswirkungen dies auf die Verkehrssicherheit hat, lässt sich derzeit nicht sicher absehen.

Bei allen drei in der Auswertung erfassten Delikten fand sich eine nicht unerhebliche Anzahl von Mischintoxikationen. Eine nähere Untersuchung dieser Fallkonstellationen sowie deren mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit dürfte sinnvoll sein. In den Forschungsarbeiten stand in der Vergangenheit möglicherweise zu sehr die Wirkung separater Wirkstoffe im Vordergrund.

Durch die Hamburger Auswertung ist zudem deutlich geworden, dass der Einsatz von gesondert fortgebildeten Polizeibeamten¹⁸ bei der Überwachung des Berufsverkehrs unverzichtbar ist. Durch ihre Fachkenntnisse war zumeist erst die Erkennung von Drogenverdachtsfällen möglich. Ihr Einsatz dürfte maßgeblich zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beitragen.

16 Siehe insoweit auch Schäfer, 'Importierte' Alkoholgefahr – das totgeschwiegene Problem im Transportgewerbe; in diesem Band. Schäfer weist insoweit beispielsweise auf die Möglichkeiten von Kontrollen in Tank- und Rastanlagen hin.

17 Näher Seidl/Feustel-Seidl, Alkohol-Interlock: Unterstützung für die verkehrspsychologische Rehabilitation alkoholauffälliger Kraftfahrer, Blutalkohol 2019, S. 1 ff m.w.N.; DeVol/Schreiber, Alkohol-Interlock – Ein Gewinn für die Verkehrssicherheit?, Blutalkohol 2019, S. 112 ff m.w.N.; Stewin/Nickel/Schubert, Der internationale Stand in der Alkohol-Interlock-Forschung, in: Nickel/Schubert (Hrsg.), Best Practice Alkohol-Interlock, 2012, S. 62 ff m.w.N.

18 Näher Schalhorn, Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) bei der Polizei Hamburg, in: Brandt/Halecker/Brieler/Püschel, Verkehrseignung - Senioren, 2023, S. 109 ff

Mit 18 Jahren auf den 40 Tonner? Junge Lkw-Fahrer im EU-Vergleich

Arbeitsstandbericht zum Projekt „Junge Lkw-Fahrer“

*Anne Pagenkopf¹, Adalina von Winterfeld¹, Arnd Engeln¹,
Thomas Wagner²*

¹ Do UX GmbH, ² DGVP

Im Rahmen der Revision der 4. EU-Führerscheinrichtlinie wird die Absenkung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestalters zum Erwerb eines Lkw-Führerscheins von derzeit 21 auf 18 Jahre in einem bereits im EU-Parlament erörterten Entwurf vorgeschlagen (Fastenmeier & Wagner, 2023). Dadurch soll dem Mangel an Berufskraftfahrern entgegengewirkt werden (ebd.). Vor diesem Hintergrund führt die Do UX GmbH (Do UX, 2024) – im Auftrag der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) – von Februar 2024 bis Juli 2024 das Projekt „Junge Lkw-Fahrer“ durch. Ziel dieses Projektes ist die Zusammenstellung und Bewertung von Informationen zur Einschätzung des Gefährdungspotenzials junger Nutzfahrzeugfahrer unter Einbeziehung von 3 Themenfeldern:

- Landesspezifische Zugangsvoraussetzungen in den 27 EU-Mitgliedstaaten: Ermittlung der landesspezifischen Zugangsvoraussetzungen zum Erwerb und Erhalt eines Führerscheins der Klassen C, CE, C1 und C1E.
- Erkenntnisse zum Verkehrs- und Gesundheitsrisiko junger Fahrer: Literaturanalyse zum Verkehrs- und Gesundheitsrisiko von Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klassen C, CE, C1 und C1E unter besonderer Berücksichtigung junger Fahrer unter 21 Jahre.
- Unfallgeschehen junger Fahrer: Auswertung von nationalen Unfalldatenbanken ausgewählter, relevanter (EU-)Länder und Abgleich mit dem Lagebild in Deutschland

Dieser Beitrag gibt den Arbeitsstandbericht zum Thema „Landesspezifische Zugangsvoraussetzungen“ wieder. Der Fokus liegt in diesem Beitrag auf dem Abgleich der EU-Länder zum Mindestalter für den Erwerb eines Lkw-Führerscheins der Klassen C und CE sowie auf psychologischen Inhalten in der

Führerscheinausbildung. Zur Ermittlung der Umsetzung in den einzelnen EU-Ländern wurde eine Internetrecherche durchgeführt. Die verwendeten Quellen umfassen nationale Führerscheingesetze, Straßenverkehrsordnungen, Informationsseiten von Ministerien und Ausbildungsverbänden, Führerscheinausbildungsverordnungen sowie Informationsangebote einzelner zufällig ausgewählter Fahrschulen. Die Verfügbarkeit von Informationen in den einzelnen Ländern ist sehr unterschiedlich, die Zuverlässigkeit der Quellen nicht immer prüfbar. Die in diesem Beitrag aufgeführten Übersichten erheben daher keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Mindestalter

Laut Artikel 4 der 3. EU-Führerscheinrichtlinie (Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments vom 20.12.2006.) ist das Mindestalter für die Klassen C und CE auf 21 Jahre festgelegt. Mit Kroatien¹ und Zypern ist nach aktuellem Kenntnisstand in zwei der 27 EU-Länder tatsächlich 21 Jahre das ausnahmslose, generelle Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins der Klassen C und CE (s. Abbildung 1).



Abbildung 1. EU-Länder, die das Fahren eines Lkw der Klassen C und CE generell erst ab 21 Jahren erlauben.

1 Die Quellen zu allen nachfolgenden länderspezifischen Aussagen können – geordnet nach den Ländern – im Quellenverzeichnis nachgelesen werden. Auf die Quellenverweise wird im Text selbst aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet.

In keinem EU-Land ist aktuell der Erwerb eines Führerscheins der Klassen C und CE unter 21 Jahren generell erlaubt. In 25 EU-Ländern ist jedoch der Erwerb unter Auflagen ab 18 bzw. 19 Jahren möglich (s. Abbildung 2).

- Belgien (BE)
- Bulgarien (BG)
- Dänemark (DK)
- Deutschland (DE)
- Estland (EE)
- Finnland (FI)
- Frankreich (FR)
- Griechenland (GR)
- Irland (IE)
- Italien (IT)
- Lettland (LV)
- Litauen (LT)
- Luxemburg (LU)
- Malta (MT)
- Niederlande (NL)
- Österreich (AT)
- Polen (PT)
- Portugal (PT)
- Rumänien (RO)
- Schweden (SE)
- Slowakei (SK)
- Slowenien (SI)
- Spanien (ES)
- Tschechien (CZ)
- Ungarn (HU)



Abbildung 2. EU-Länder, die das Fahren eines Lkw der Klassen C und CE unter Auflagen ab 18 bzw. 19 Jahren erlauben.

Die in der Recherche identifizierten Auflagen für den C/CE-Führerschein unter 21 Jahren lassen sich in vier Kategorien unterteilen:

- Berufsbefähigungsnachweis: in 23 EU-Ländern ist das Fahren eines Lkw der Klassen C/CE unter 21 Jahren mit einem Berufsbefähigungsnachweis („Driver Certificate of Professional Competence“) bzw. im Rahmen einer Ausbildung zum professionellen Lkw-Fahrer möglich (Länder: AT, BE, BG, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GR, IE, IT, LT, LU, LV, MT, NL, PL, PT, RO, SE, SI).
- Eingegrenzte Berufe/Zwecke: in 6 EU-Ländern ist das Fahren eines C/CE-Lkw nur im Rahmen eingegrenzter Berufe bzw. Zwecke erlaubt, wie z.B. Militär, Polizei oder Feuerwehr (Länder: AT, CZ, DK, EE, PL, SK).
- Land: in 3 EU-Ländern ist das Fahren mit einem Lkw der Klassen C/CE auf das eigene Land beschränkt (Länder: HU, DE, LV).
- Kurze Strecken: in 2 EU-Ländern ist das Fahren nur auf Strecken bis zu 50km Länge erlaubt (Länder: EE, RO).

Die dargelegten Rechercheergebnisse offenbaren, dass das in der EU-Richtlinie geforderte Mindestalter von 21 Jahren für den C/CE-Führerschein-erwerb von der überwiegenden Mehrheit der EU-Länder – wenn auch unter Auflagen und Beschränkungen – bereits heute herabgesetzt wird.

Der variierende Umgang mit Ausnahmen vom Mindestalter zeigt sich auch bei anderen Zugangsvoraussetzungen zum Führerschein innerhalb der 27 EU-Mitgliedsstaaten. So z.B. in Bezug auf Gesundheitsprüfungen bei der Beantragung einer Fahrerlaubnis. Die Ermittlung von fahrsicherheitsrelevanten Gesundheitsstörungen basiert innerhalb der Europäischen Union auf unterschiedlichen Methoden, die von der Selbstauskunft des Bewerbers, über eine orientierende Gesundheitsprüfung im Sinne eines Screenings, bis hin zur Begutachtung bestimmter Bereiche, z.B. der Herz-Kreislauffunktion und einer möglichen Substanzabhängigkeit (Alkohol und/oder Drogen) durch einen Facharzt reichen. In manchen Ländern sind Ärzte verpflichtet, Fahrer nach Bekanntwerden bestimmter Erkrankungen, die das Führen eines Fahrzeugs beeinträchtigen könnten, den Fahrerlaubnisbehörden zu melden. In einigen Ländern sind auch die Fahrer selbst verpflichtet, fahrsicherheitsrelevante Krankheiten von sich aus zu melden. Bei derartigen Meldungen über eine zwischenzeitliche Erkrankung wird meistens ein ärztliches Attest von der Führerscheinstelle verlangt, und einige Länder entziehen den Führerschein, bis weitere Untersuchungen durchgeführt wurden.

In Deutschland gilt beim Führerscheinwerb unter dem gesetzlich vorgegebenen Mindestalter ein zweistufiges Überprüfungsverfahren. Doch zunächst muss eine Ausnahme vom Mindestalter beantragt werden. Darin muss der jeweilige Härtefall begründet und nachvollziehbar belegt werden. Durch die Vorlage eines Ausbildungsvertrages zum Berufskraftfahrer kann z.B. dargelegt werden, dass die Ausbildung nicht abgeschlossen werden kann, bevor das Mindestalter für die entsprechende Fahrerlaubnisklasse erreicht ist. Sofern die Antragstellung Erfolg hat und der Ausnahmefall als solcher bestätigt wird, durchläuft der Kandidat/die Kandidatin zunächst die generell vorgeschriebenen Gesundheitsprüfungen im Fahrerlaubnisrecht. Diese bestehen aus einer orientierenden ärztlichen Untersuchung gemäß Anlage 5.1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV, zu § 11 Abs. 9, § 48 Abs. 4 und 5 FeV) sowie einer erweiterten Überprüfung des Sehvermögens gemäß Anlage 6.2 der FeV (zu §§ 12, 48 Abs. 4 und 5 FeV). Die zweite Stufe des Überprüfungsverfahrens sieht eine anschließende medizinisch-psychologische Untersuchung vor, die im Idealfall bestätigt, dass der Bewerber vor Erreichen des Mindestalters bereits die erforderliche körperliche, psychologische, intellektuelle und soziale Reife zum sicheren Führen von Kraftfahrzeugen der beantragten Art erreicht hat. Die der Begutachtung zugrundeliegende Fragestellung lautet in der Regel: "Besitzt (Name des Kandidaten) die erforderliche körperliche, geistige und charakterliche Reife zum Führen von Kraftfahrzeugen der Gruppe 2 (Nennung der beantragten Klasse/n) vor Erreichen des Mindestalters?" Die zugehörige Rechtsnorm für die Begutachtungsanordnung durch die Fahrerlaubnisbehörde findet sich in § 11 Abs. 3, Nr. 2 der FeV. Führt die Begutachtung zu einem positiven Ergebnis, kann die Behörde Auflagen und Beschränkungen festlegen.

Bei der zukünftig angedachten, generellen Herabsetzung des Mindestalters für den Fahrerlaubniswerb in der EU ist mit einer noch deutlich höheren Zahl 18 bis 21-jähriger Nutzfahrzeugführer im Straßengeschehen zu rechnen. Deshalb wird im nachfolgenden Abschnitt das altersspezifische Unfallrisiko betrachtet.

Risikoeinschätzung junger Lkw-Fahrer

Im Jahr 2020 wurden in Deutschland 22420 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen erfasst. Abbildung 3 zeigt den Anteil der Fahrer der jeweiligen Altersgruppen, die an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren. Dazu wurde die Anzahl der Beteiligten mit der Anzahl der Fahrerlaubnisinhaber (alle C-Klassen) ins Verhältnis gesetzt.

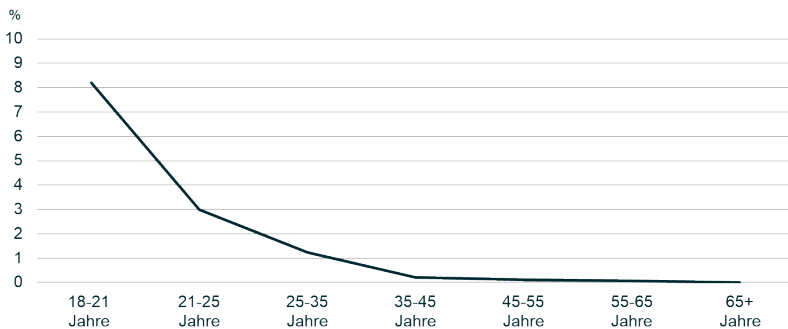


Abbildung 3. Beteiligung von Fahrern von Güterkraftfahrzeugen an Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2020 im Verhältnis zur Anzahl der Fahrerlaubnisinhaber in der jeweiligen Altersgruppe. Eigene Berechnung auf Basis folgender Datenquellen: Unfälle von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr 2020 (Statistisches Bundesamt, 2022) und Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im zentralen Fahrerregister Stand am 1.1.2021 (Kraftfahrt-Bundesamt, 2021).

In der Gruppe der 18 bis 21-jährigen Fahrer ist der Anteil der an einem Unfall mit Personenschaden beteiligten Fahrer sehr hoch, etwa jeder 12. Fahrerlaubnisinhaber ist betroffen. Der Anteil nimmt bereits bei der nächsten Altersgruppe, der 21 bis 25-jährigen Fahrer, um über 60% ab. Er sinkt mit zunehmendem Alter weiter ab und bleibt in den Altersgruppen ab 35 Jahren bis zur ältesten betrachteten Fahrergruppe auf niedrigem Niveau stabil.

Aufgrund des enorm erhöhten Risikos junger Nutzfahrzeugführer, an einem Verkehrsunfall mit Personenschaden beteiligt zu sein, erscheint es im Zusammenhang mit der in der EU diskutierten generellen Herabsetzung des Fahrerlaubniszugangsalters auf 18 Jahre wichtig, geeignete Maßnahmen zur Kompensation der Jugendlichkeitsrisiken junger Fahrer in den Fahrerlaubnis-erwerb zu integrieren. Im nachfolgenden Abschnitt wird deshalb zunächst die aktuelle Praxis der Integration psychologischer Inhalte in die Führerscheinausbildung innerhalb der EU beschrieben.

Psychologische Inhalte in der Führerscheinausbildung

Diese Kapitel beschäftigt sich mit der Frage, inwieweit innerhalb der EU psychologische Inhalte in die Führerscheinausbildung integriert werden, um mögliche anfänger- und mehr noch jugendspezifische Risiken junger Fahrer zu kompensieren und einen verantwortungsvollen Umgang mit der Fahrerlaubnis zu unterstützen.

Die nachfolgend dargelegte Recherche identifiziert psychologische Ausbildungsinhalte in zwölf der 27 betrachteten EU-Länder (dabei wird nicht ausgeschlossen, dass in den übrigen 15 EU-Ländern ebenfalls psychologische Inhalte in der Führerscheinausbildung integriert sind). Insgesamt lassen sich 18 unterschiedliche (aber nicht überschneidungsfreie) Themen des menschlichen Erlebens und Verhaltens abgrenzen, die in der Führerscheinausbildung behandelt werden (s. Tabelle 1).

Tabelle 1. Psychologische Inhalte in der Führerscheinausbildung.

Psychologische Inhalte	EU-Länder ²
Aufmerksamkeitsdefizite, Konzentrationsmängel, Ermüden und Ablenkung	BE, DE, DK, EE, GR, IT, LV, SK
Einfluss von Alkohol, Drogen und Medikamenten	BE, DE, DK, EE, IT, LV, SE, SK
Besondere Risikofaktoren bei Fahranfängern, jungen und älteren Fahrern	BE, DE, EE, IT, SE, SI, SK
Bedeutung von Gesundheit & Fitness, Lebensstil	DE, DK, EE, SE
Einstellung und Werthaltungen ggü. Fahrzeugen, Fahren und Straßenverkehr	DE, DK, EE, SE
Bedeutung von Aggression, Angst, Fahrfreude, Stress und weitere Emotionen	DE, IT, LV
Risikobewusstsein und -wahrnehmung	GR, IE, LT
Psychophysiologie, psychophysischer Zustand	LV, SI, SK

2 Die Bedeutung der Länderkürzel kann aus den Abb. 1 und 2 sowie aus dem Quellenverzeichnis entnommen werden.

Psychische und soziale Voraussetzungen	DE, EE, SE
Gefahrenbewusstsein	EE, IE
Entstehung von Gruppenzwang (sozialer Druck) und wie er das Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit beeinflusst	EE, SE
Selbstbilder, Realitätsnähe der Selbsteinschätzung (Über- und Unterschätzung)	DE, EE
Fahrdeale und Fahrerrollen	DE, EE
Bedeutung von bewussten oder impulsiven Handlungen, die Suche nach Abenteuer, Aufregung, Vergnügen, Spiel und Ähnlichem	SE
Auswirkungen mangelnder Bereitschaft zur Einhaltung von Regeln und Vorschriften auf die Sicherheit und die Umwelt	SE
Bedeutung von Gelassenheit und Geduld	DE
Für andere Verkehrsteilnehmer mitdenken	DE
Wissen um das Risiko von Geschwindigkeitsrausch und Geschwindigkeitsgewohnheiten	DE

Die identifizierten Themen decken verschiedene psychologische Themen und Risikofelder ab. Diese Themen sind nicht spezifisch für die Lkw-Klassen, sie gelten in allen recherchierten Ländern gleichermaßen für den Pkw-Führerschein. Spezifische Inhalte oder Vertiefungen im Rahmen der C/CE-Ausbildung konnten nicht gefunden werden. Aufgrund der nicht in allen Quellen ausführlich beschriebenen Lektionen und Inhalte, kann der Umfang und die Tiefe der vermittelten Themen nicht beurteilt werden. Eine Aussage über den effektiven Beitrag dieser Inhalte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit kann an dieser Stelle nicht getroffen werden.

Ausblick auf nächste Projektschritte

Im Projekt „Junge Lkw-Fahrer“ wird aufgrund der oben beschriebenen Problematik das Verkehrs- und Gesundheitsrisiko insb. von jungen Lkw-Fahrern unter 21 Jahre weiter untersucht. Dazu werden in einer Literaturanalyse zum einen die Risikobereitschaft und das Risikoverhalten junger Fahrer sowie konkrete Risiken dieser Altersgruppe analysiert. Zum anderen werden Gesundheitsaspekte und das Gesundheitsverhalten junger Fahrer näher betrachtet, die im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit stehen, wie z.B. Drogen/Alkoholmissbrauch, Kreislauferkrankungen, Diabetes, Ernährungsverhalten, Ermüdung, Ablenkung und der Umgang mit Stress. Zusammenhänge zwischen Verkehrsrisiken und Soziodemographie, z.B. Bildungsgrad und Geschlecht, sowie Maßnahmen zur Senkung des Verkehrsrisikos junger Fahrer, z.B. besondere Arbeitszeiten/-bedingungen, Einschränkungen, Motivationsanreize und

Kontrollen, werden ebenfalls betrachtet. Ein weiterer Projektschritt beinhaltet zudem die Auswertung von nationalen Unfalldatenbanken ausgewählter, relevanter Länder und es erfolgt ein Abgleich mit dem Lagebild in Deutschland.

Literatur

Do UX (2024). Unternehmensinformation der Do UX GmbH, Tübingen. www.do-ux.de
Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung) (Text von Bedeutung für den EWR), Amtsblatt der Europäischen Union, S. L 403/18-60

Fastenmeier, W. & Wagner, T. (2023, unveröffentlicht). Erwerb eines Führerscheins für Nutzfahrzeuge innerhalb der EU –Zugangsvoraussetzungen und Gefährdungspotenzial junger Fahrer. Ausschreibung eines Forschungsprojekts im Auftrag der DGVP.

Kraftfahrt-Bundesamt (2021). Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im Zentralen Fahrregister (ZFER), 1. Januar 2021 [Dataset].

Statistisches Bundesamt (2022). Unfälle von Güterkraftfahrzeugen Straßenverkehr 2020.

Belgien (BE)

<https://mobilit.belgium.be/fr/route/conduire/permis-de-conduire/permis-de-conduire-belge/camions-categorie-c-c1-ce-c1e#:~:text=Ce%20document%20est%20valable%20pendant,aupr%C3%A8s%20de%20votre%20administration%20communale>
<https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1998014078~w8ylf1lyws>

Bulgarien (BG)

<https://lex.bg/en/laws/ldoc/2134649345>

Dänemark (DK)

<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2023/1402>
<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/761>

Deutschland (DE)

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/voraussetzungen-fuer-die-fahrerlaubnis-und-geltungsdauer.html>
https://www.gesetze-im-internet.de/fahrschausbo_2012/FahrschAusbO_2012.pdf
https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-gueterkraftfahrzeuge-5462410207004.pdf?__blob=publicationFile
https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/fahrerlaubnisbestand_node.html?yearFilter=2021

Estland (EE)

<https://transpordiamet.ee/juhtimisoiguse-kategooriad-ja-tingimused#juhtimisoiguse-taotl>
https://www.riigiteataja.ee/akti/1280/6201/1039/MKM60_lisa5.pdf#

Finnland (FI)

<https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen/kuorma-auton-ajokortin-hankkiminen>

Frankreich (FR)

<https://www.eure.gouv.fr/Demarches/Permis-de-conduire#!/particuliers/page/F2843>

<https://www.eure.gouv.fr/Demarches/Permis-de-conduire#!/particuliers/page/F2846>

Griechenland (GR)

[https://www.diploma-fortigou-pei.gr/com/59_Diplwma-Forthgoy-\(Diplwma-G-kathgorias-\)](https://www.diploma-fortigou-pei.gr/com/59_Diplwma-Forthgoy-(Diplwma-G-kathgorias-))

<http://www.opengov.gr/yme/?p=4705>

Irland (IE)

<https://www.rsa.ie/services/learner-drivers/types-of-licences>

<https://www.rsa.ie/services/learner-drivers/theory-test/what-it-is>

Italien (IT)

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idm=363>

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idm=356>

Kroatien (HR)

<https://mup.gov.hr/promet-281589/32-s-koliko-se-godina-moze-upisati-u-autoskolu-i-razli-kuje-li-se-dobna-granica-s-obirom-na-kategorije-vozila/281780>

Lettland (LV)

<https://www.csdd.lv/par-vaditaju-aplicibam/vispareja-informacija>

<https://likumi.lv/ta/id/36720-autoparvadajumu-likums>

<https://likumi.lv/doc.php?id=208534>

Litauen (LT)

<https://www.regitra.lt/lt/paslaugos/egzaminai/kategorijos-kodai/kategoriju-apibudinimai>

<https://www.regitra.lt/lt/paslaugos/egzaminai/praktiniai-patarimai-ruosiantis-egzaminams-teorijos-egzamino-temos-ir-vertinimas>

Luxemburg (LU)

<https://transports.public.lu/fr/secteurs/circulation-routiere/conducteurs/permis-conduire/categories/permis-c.html>

Malta (MT)

<https://www.transport.gov.mt/land/driving/driving-licence/obtaining-your-driving-licence-786>

Niederlande (NL)

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/rijbewijs-vrachtwagen>

Österreich (AT)

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723>

Polen (PL)

<https://mubi.pl/poradniki/prawo-jazdy-kategorii-c/>

Portugal (PT)

<https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Condutores/CartaConducao/PesadosMercadorias/Paginas/AutomoveisPesadosMercadorias.aspx>

Rumänien (RO)

<https://lege5.ro/Gratuit/geydembrha/permisul-de-conducere-regulament?dp=gmydcnjug4zdc>

<https://asmo-solutions.ro/cum-sa-deveniti-sofer-profesionist/>

Schweden (SE)

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/ta-korkort/tung-lastbil/c-tung-lastbil/>

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/korkort/ta-korkort/tung-lastbil/ce-tung-lastbil-med-tungt-slap/>

https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202011_20.pdf

Slowakei (SK)

https://www.slovensko.sk/sk/agency/agenda/_podmienky-na-udelenie-vodicske/

https://www.jiscd.sk/fileadmin/user_upload/esd/Ucebne_osnovy_auto%C5%A1koly_aktualizovane/uo_vodici.pdf

Slowenien (SI)

<https://e-uprava.gov.si/si/podrocja/osebni-dokumenti-potrdila-selitev/osebni-dokumenti/voznisko-dovoljenje.html>

<https://www.avp-rs.si/vozniki/sole-voznje/program-usposabljanja-kandidatov-za-voznike/>

Spanien (ES)

<https://www.dgt.es/nuestros-servicios/permisos-de-conducir/clases-de-permisos-de-conducir/>

Tschechien (CZ)

<https://www.ridicak.cz/ridicky-prukaz/nakladni-automobily>

<https://www.ridicak.cz/ridicky-prukaz/nakladni-automobily/nakladni-automobily-s-prive-sem>

Ungarn (HU)

<https://kamionsuli.hu/kepzese/kategorias/c-kategoria/>

<https://kamionsuli.hu/kepzese/kategorias/ce-kategoria/>

Zypern (CY)

http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/2001_1_94/full.html