

**Fachaufsatz zur Thematik „Verkehrsprävention“ (unredigierte Fassung)  
veröffentlicht in: „Polizei Journal“, Heft 9-10/2002, S. 55 ff.  
Autor: Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Institut für Verkehrsrecht und  
Verkehrsverhalten Bautzen (IVVB)**

## **Junge Verkehrsstraftäter und erzieherischer Verkehrsunterricht nach § 10 JGG**

*von Prof. Dr. jur. Dieter Müller, Bautzen*

### **Die allgemeine Notwendigkeit von gesellschaftlicher Präventionsarbeit bei Verkehrsdelinquenz junger Fahrerinnen und Fahrer**

Jugendliche und Heranwachsende befinden sich als 14- bis 21jährige in einer besonderen, aus vielerlei Sicht auf interdisziplinärer Grundlage zu betrachtenden und professionell zu begleitenden Entwicklungsphase ihres charakterlichen Reifungsprozesses. Die Besonderheiten dieses Lebensabschnitts zeigen sich auch im Rahmen ihres Sozialisationsprozesses, den diese jungen Menschen bei der Integration in das soziale System des Straßenverkehrs durchlaufen.

Mit ihrem individuellen Erlebnis und subjektiv gesehenen Erfordernis der selbstständigen Motorisierung wird ein Lebensabschnitt eingeleitet, der auf Eigenständigkeit auch in Sachen Mobilität abzielt. Eine wichtige Voraussetzung dieser erwünschten Mobilität ist das möglichst rasche Erlangen der Fahrerlaubnis für das Kraftfahrzeug der eigenen Wahl und finanziellen Möglichkeit.

Nicht selten gehen die Prozesse des Erwachsenwerdens, des Erlangens der Fahrerlaubnis und des Gewinns an selbstgesteuerter Mobilität bei vielen jungen Menschen mit Verwerfungen einher. Diese sind von dem Auftauchen besonderer Risiken und Reifungsdefiziten in Sachen der Adaption von Verkehrssicherheitsdenken und -handeln geprägt, welche wiederum nicht eben selten in folgenschweren Verkehrsunfällen kulminieren. Jugendliche und Heranwachsende, aber auch generell junge Fahrerinnen und Fahrer sind schlicht und einfach in vielen Verkehrssituationen vollkommen überfordert und wissen im Einzelfall oft nicht wie sie adäquat reagieren sollen. Stehen ihnen keine erlernten Verhaltensmuster zur Verfügung, hängt es oft nur von zufälligen Gegebenheiten ab, ob es zu einem Verkehrsunfall kommt oder nicht.

Das System Straßenverkehr ist nur sehr begrenzt dazu geeignet, praktische Lernerfahrungen im Einüben verkehrssicheren Verhaltens zu machen. Tauchen unvorhersehbare Dinge auf, die zu unfallträchtigen Zwischenfällen führen können, reduziert sich automatisch der im Einzelfall zur Verfügung stehende Sicherheitsspielraum.

An diesen ganz praktischen Problemen setzt das juristische und pädagogische Instrument des erzieherischen Verkehrsunterrichts an, dessen praktische und theoretische Voraussetzungen aber im Vorfeld einer näheren Betrachtung zunächst erläutert werden müssen.

## **Das allgemein erhöhte Unfallrisiko für junge Fahrerinnen und junge Fahrer**

Für keine andere Gruppe von Verkehrsteilnehmern besteht ein so hohes Risiko im Straßenverkehr einen Verkehrsunfall zu erleiden wie für die Gruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer (18 – 24-jährige). Nach der aktuellen amtlichen Statistik des Statistischen Bundesamtes aus dem Jahr 2000 entstammt nahezu ein Viertel aller getöteten Pkw-Insassen aus der Gruppe von Fahranfängern, wobei die absoluten Zahlen der getöteten jungen Erwachsenen seit 1998 im wesentlichen stagnieren.

**Tabelle 1 – Personenschäden bei Unfällen im Straßenverkehr (Gruppe junge Erwachsene)**

Personenschäden	Einheit	1997	1998	1999	2000
Getötete im Alter von					
Alle Altersgruppen	Anzahl	8.549	7.792	7.772	7.503
18 – 25 Jahren	Anzahl	1.942	1.724	1.694	1.736
Verletzte im Alter von					
Alle Altersgruppen	Anzahl	501.094	497.319	521.127	504.074
18 – 25 Jahren	Anzahl	107.512	109.219	114.526	111.232

(Quelle: Statistisches Bundesamt unter [www.statistik-bund.de/basis/d/verk/verktab7.htm](http://www.statistik-bund.de/basis/d/verk/verktab7.htm) bzw. verktab6.htm; Stand der Tabelle 11.07.2001)

Die seit Jahren beständig hohe Unfallbeteiligung dieser Personengruppe wird u. a. auf die folgenden Hauptfaktoren zurückgeführt:

- 1. Erhöhte Risikobereitschaft <sup>1</sup>,**
- 2. Geringe Fahrerfahrung <sup>2</sup>.**

<sup>1</sup> Langwieder, K., Das Risiko des Fahranfängers und mögliche Gegenmaßnahmen, hrsg. von der Bruderhilfe-Akademie für Verkehrssicherheit, Kassel 1984, S. 13 f.

<sup>2</sup> Weißbrodt, G., Fahranfänger im Straßenverkehr, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft 70), S. 5.

Als Unfallursache spielt Alkohol am Steuer eine mitentscheidende Rolle <sup>3</sup>. Diese Erkenntnis korreliert mit dem Ergebnis der Studie von Schulze <sup>4</sup>, der in seiner Untersuchung nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer aus dem Jahr 1995 feststellte, dass in der Hälfte der Unfälle aus dieser Risikogruppe der Alkoholkonsum die Unfallursache darstellte.

Das erkannte Problem multipliziert sich in deren negativen Folgen noch dadurch, dass gerade junge Fahranfänger in dieser Lebensphase, die von starken sozialen Einflüssen durch die sie umgebende peer group geprägt ist, oft gemeinsam mit Freunden mit ihrem Auto unterwegs sind. Wenn die Fahranfänger einen gefährlichen Fahrstil praktizieren, gefährden sie also oft nicht nur ausschließlich sich selbst, sondern gleichzeitig auch ihre ebenfalls jungen Mitfahrer und darüber hinaus weitere Verkehrsteilnehmer, die ihnen während ihrer Fahrten begegnen.

## Typische Verhaltensfehler von Fahranfängern

Verkehrsunfälle haben stets bestimmte Ursachen und viele Verkehrsunfälle der hier allein interessierenden Fahranfänger beruhen auf Fahrfehlern oder fehlerhafter Fahrweise, die gleichzeitig Verstöße gegen verkehrsrechtliche Verhaltensnormen darstellen. Wo aber liegen die tieferen Ursachen für diese Verkehrsverstöße?

Der Schritt von der nicht motorisierten Teilnahme hin zur eigenständigen motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr stellt im Leben der Heranwachsenden regelmäßig einen Entwicklungsschritt besonderer Art dar <sup>5</sup>. Für viele junge Erwachsene beginnt das „richtige Erwachsensein“ erst mit dem Zeitpunkt, wenn der Führerschein in den Händen gehalten und der Umwelt, insbesondere aber ihrer peer group als Zeugnis besonderer Reife präsentiert werden kann.

Problematischer als der Erwerb der Fahrerlaubnis ist in der Regel der zeitlich nachfolgende Prozess der Integration der Fahranfänger in das bestehende System des Straßenverkehrs <sup>6</sup>. Eine erfolgreiche Integration von Fahranfängern hängt u. a. davon ab, dass diese sich im Straßenverkehr normadäquat verhalten und damit ihre Fähigkeit unter Beweis stellen, sich den geltenden Verkehrsregeln unterzuordnen. Unabdingbare Voraussetzung für einen erfolgreich verlaufenden Anpassungsprozess ist ein Mindestmaß an Teilhabe am bestehenden sozialen System des Straßenverkehrs, dessen in § 1 StVO festgeschriebene Grundregeln nachhaltig in der Fahrschule erlernt werden müssen <sup>7</sup>.

Die Untersuchung von *Hansjosten & Schade* brachte es an den Tag, dass 14 % aller Fahranfänger während ihrer Probezeit wegen eines oder mehrerer Delikte im Verkehrszentralregister (VZR)

---

<sup>3</sup> Müller, D., Fahranfänger und das Unfallrisiko Alkohol, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS) 47. Jg. (2001), S. 20.

<sup>4</sup> Schulze, H., Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 56), Bergisch Gladbach 1996, S. 14.

<sup>5</sup> Schulze, H., (Fn. 4) S. 11.

<sup>6</sup> Schulze, H., Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 91), Bergisch Gladbach 1998, S. 7.

<sup>7</sup> Etwa durch die didaktisch und plastisch gekonnte Umsetzung der Erkenntnisse über die in § 1 StVO normierten Grundregeln des Straßenverkehrs aus den Kommentaren von Hentschel, P., Straßenverkehrsrecht, 36. Aufl., München 2001, Rn. 5 ff. und von Müller, D., StVO aktuell – Straßenverkehrsordnung mit Kommentar (Stand: September 2001), Erläuterungen zu § 1 StVO.

eingetragen wurden, 40 % dieser Delikte mit einem Verkehrsunfall im Zusammenhang stehen und für VZR-auffällig gewordene Männer immerhin ein allgemeines Rückfallrisiko für eine weitere einschlägige Auffälligkeit von 35 % innerhalb von zwei Jahren nach ihrer Erstauffälligkeit besteht<sup>8</sup>.

Nicht zu Unrecht verorten *Ellinghaus & Steinbrecher* die Ursache für mangelhafte Regeltreue im Straßenverkehr im wachsenden Egoismus der Verkehrsteilnehmer, eine Erkenntnis, die auch für viele Jugendliche und Heranwachsende gilt<sup>9</sup>.

Sind jedoch von den jungen Verkehrsteilnehmern Verkehrsunfälle verursacht und Verhaltensverstöße gegen strafrechtliche und andere Verhaltensnormen begangen worden, steht im Rahmen der juristischen Aufarbeitung dieser objektiven und subjektiven Fehlleistungen – zumindest im Verfahren nach dem Jugendgerichtsgesetz (JGG) – bei der Ahnung des Geschehens der Erziehungsgedanke im Vordergrund.

Ein Ausdruck und Instrument zur praktischen Umsetzung dieses Erziehungsgedankens ist die ambulante sozialpädagogische Maßnahme des erzieherischen Verkehrsunterrichts, die im § 10 Abs. 1 Nr. 9 JGG gesetzlich verankert ist. Diese Maßnahme darf als richterliche Weisung nur dann angeordnet werden, wenn sie strukturell grundsätzlich dazu geeignet und individuell der Sache nach dazu bestimmt ist, auf die Lebensführung der Delinquenten positiv regelnde und fördernde Einflüsse auszuüben<sup>10</sup>. Um diese juristische und pädagogische Prognose mit dem notwendigen Leben zu füllen, bedarf es einer Analyse bestehender Ausbildungsmodelle des erzieherischen Verkehrsunterrichts, die vorzugsweise an Hand eines praktischen Beispiels verdeutlicht werden kann. Dieses plastische Beispiel für sozialpädagogisch geprägte Rechtsanwendung gibt der „Anti-Crash-Kurs“ des Görlitzer Vereins für Straffälligenhilfe.

## **Das Görlitzer Modell („Anti-Crash-Kurs“) des erzieherischen Verkehrsunterrichts**

Als Veranstalter des erzieherischen Verkehrsunterrichts („Anti-Crash-Kurs“) fungiert in Görlitz der Verein für Straffälligenhilfe Görlitz e. V. (VfS). Er bietet seine Kurse, die bislang fünfmal durchgeführt wurden, im Rahmen seines Vereinszwecks, der Förderung des Resozialisierungsprozesses bei Straffälligen, bereits seit 1997 an. Diese Kurse wurden bislang zur Gänze aus Mitteln des sächsischen Justizministeriums finanziert, obwohl auf entsprechende Nachfrage des Vereins auch die Kursteilnehmer grundsätzlich dazu bereit wären, eine angemessene Teilnahmegebühr zu leisten.

Das Görlitzer Kursangebot fügt sich nach aktueller Auskunft des Sächsischen Landesamtes für Familie und Soziales – Landesjugendamt – in einen Teppich aus entsprechenden Angeboten ein, die

<sup>8</sup> Hansjosten, E./Schade, F.-D., Legalbewährung von Fahranfängern, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 71), Bergisch Gladbach 1997, S. 31 f.

<sup>9</sup> Ellinghaus, D./Steinbrecher, J., Verfall der Sitten, 25. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung, Köln/Hannover 2000, S. 213.

<sup>10</sup> Eisenberg, U., Jugendgerichtsgesetz, 7. Aufl., München 1997, § 10 Rn. 1 ff.

sachsenweit von den meisten der 29 Jugendämter jeweils in Zusammenarbeit mit der örtlichen Verkehrswacht organisiert und gestaltet werden. Als ein Sonderfall ist in diesem Rahmen eine vollständige Fachkraftförderung von drei ausschließlich und vollzeitlich im erzieherischen Verkehrsunterricht nach § 10 JGG tätigen Sozialpädagogen anzusehen, die vier Jugendamtsbereiche im Großraum Dresden allein mit diesem Angebot versorgen. Als Anbieter fungiert wie in Görlitz so auch in Dresden ein freier Träger, dessen Angebot vollständig aus Mitteln der beteiligten Jugendämter und des Landesjugendamtes gefördert wird.

Der vom Görlitzer Verein für Straffälligenhilfe angebotene Kurs ist Bestandteil eines dreistufigen Gesamtkonzepts zum erzieherisch gestalteten Verkehrsunterricht. In dieses Konzept ist neben dem Verein für Straffälligenhilfe die Verkehrswacht Görlitz e. V. und der Internationale Bund e. V. einbezogen. Die beiden von den anderen Trägern angebotenen Kurse der Stufen I und II richten sich i.d.R. an Ersttäter von Verkehrsdelikten bzw. Täter mit geringerer und mittlerer Delinquenz.

Die Täter mit der höchsten Delinquenz, den vergleichsweise gewichtigsten Tatfolgen, die teils bereits über Hafterschaft verfügen und gegenüber denen bisher erfolglos interveniert wurde, werden dem Kurs der dritten Stufe und damit dem Unterrichtsmodell des Vereins für Straffälligenhilfe zugeteilt. Die Gesamtleitung wurde während aller durch den Verein für Straffälligenhilfe durchgeführten Kurse durch diplomierte Sozialarbeiter/Sozialpädagogen (FH) gewährleistet, die ehrenamtlich, als ABM-Kraft oder auf Honorarbasis arbeiteten.

Im Rahmen der strukturellen und inhaltlichen Fortentwicklung der Kurse erfolgte nach dem vierten Kurs eine Aufstockung der Veranstaltungstermine von 10 auf 14 Veranstaltungen, wobei jede Veranstaltung zwei Kurseinheiten zu je 45 min umfasst (Modell Dresden: 8 Veranstaltungen zu je 4 Einheiten á 45 min).

Als obligatorischer Einstieg in den Görlitzer Kurs der Stufe III erfolgte jeweils ein individuelles Einzelgespräch mit jedem der bislang ausschließlich männlichen Teilnehmer.

**Tabelle 2 – Aufbau „Anti-Crash-Kurs“**

Veranstaltungen	Thematik	Inhalte	Referent (Organisation)
1. Veranstaltung	Eröffnungsrunde	Kennenlernen	VfS/Verkehrswacht
2. Veranstaltung	Verkehrspsychologie 1	Eignung, Führerschein MPU	TÜV
3. Veranstaltung	Verkehrspsychologie 2	Alkohol/Drogen, Rechtsfolgen	TÜV
4. Veranstaltung	Anwaltsfragen 1	Verteidigung	RA
5. Veranstaltung	Arbeit der Polizei	Polizeikontrollen	Verkehrspolizei
6. Veranstaltung	Thematische Gruppenarbeit 1	Aufarbeitung	VfS/Verkehrswacht
7. Veranstaltung	Anwaltsfragen 2	Verteidigung	RA
8. Veranstaltung	Thematische Gruppenarbeit 2	Aufarbeitung	VfS
9. Veranstaltung	Verkehrsdelikte	Rechte und Pflichten	Polizei
10. Veranstaltung	Thematische Gruppenarbeit 3	Aufarbeitung	VfS
11. Veranstaltung	Versicherungsrecht	Haftungsfragen	Versicherung
12. Veranstaltung	Unfallfolgen	Unfallrettung	DRK
13. Veranstaltung	Thematische Gruppenarbeit 4	Aufarbeitung	VfS/Verkehrswacht
14. Veranstaltung	Abschlussveranstaltung	Auswertung	VfS

Die insgesamt acht fachbezogenen, nicht von der sozialpädagogischen Leitung moderierten Kurseinheiten werden von Praktikern der jeweiligen Themenkreise gestaltet. Während der acht Fachveranstaltungen ist die Kursleitung ebenfalls anwesend und beteiligt sich aktiv an der fachbezogenen Diskussion.

Eine gemeinsame vorbereitende Veranstaltung für sämtliche am Verkehrsunterricht beteiligte Moderatoren findet ebenso wenig statt wie eine gemeinsame Nachbereitung. Einige der Moderatoren verfügen jedoch über gemeinsame berufliche Kontakte.

### **Gesetzliche Grundlagen der Zuweisung zum Verkehrsunterricht**

Die Teilnahme an einem erzieherischen Verkehrsunterricht kann neben einer ebenfalls möglichen „freiwilligen“, d.h. präventiven Teilnahme auf unterschiedlicher rechtlicher Grundlage erfolgen.

Im Vorfeld von Jugenddelinquenz kann Jugendlichen und Eltern bzw. Erziehungsberechtigten zur Unterstützung erzieherischer Leistungen ein erzieherischer Verkehrsunterricht in Form sozialer Gruppenarbeit nach § 29 KJHG angeboten werden.

Im Rahmen der Ermittlungen von Jugenddelinquenz im Verkehrsrecht kann durch den Jugendstaatsanwalt gem. § 45 JGG von einem förmlichen Strafverfahren abgesehen werden, wenn dem delinquenten Verkehrstäter der Verkehrsunterricht als erzieherische Maßnahme auferlegt wird. Für delinquente Jugendliche und Heranwachsende kann eine Teilnahme im Rahmen einer Weisung durch den Jugendrichter gem. § 10 Abs. 1 Nr. 9 JGG angeordnet werden.

Während der Bewährungszeit kann delinquenten Jugendlichen oder Heranwachsenden die Teilnahme an einem erzieherischen Verkehrsunterricht gem. § 23 Abs. 1 JGG (jungen Erwachsenen gem. § 56 c Abs. 1 StGB) als Bewährungsaufgabe angeordnet werden.

### **Tabelle 3 – Nachgewiesene Rechtsgrundlagen der Zuweisung zum „Anti-Crash-Kurs“**

Kurs	Teilnehmer zugewiesen	Jugendrichter	StA	Bewährungsaufgabe	„freiwillig“
1997-I	14	6	0	6	2
1997-II	11	7	0	3	1
1998	8	3	1	3	1
2000	7	4	0	3	0
2001	11				
Summe	51				

Die verschiedenen Zuweisungen erfolgten unter Beteiligung der Jugendgerichtshilfe, der Jugendrichter, Jugendstaatsanwälte und Bewährungshelfer. Beteiligt waren auf der Seite der Zuweisenden also ausschließlich die beiden Berufsgruppen der Volljuristen im Justizdienst sowie Sozialarbeiter/Sozialpädagogen.

Das inhaltliche Konzept des Kurses für verkehrsauffällige Straftäter wurde diesen beiden Adressatenkreisen vorab ausführlich vorgestellt durch den jeweils hauptverantwortlichen Kursleiter. Für einen ersten informatorischen Überblick wurde ein Faltblatt erstellt. Die einzelnen Kursinhalte nebst Zielsetzungen des gesamten Konzepts waren Gegenstände der mündlichen Vorstellung des Kurses.

### **Teilnehmerkreis und Ablauf der Görlitzer „Anti-Crash-Kurse“**

Die ausschließlich männlichen Teilnehmer der bisherigen fünf Kurse befanden sich im Alter zwischen 16 und 26 Jahren. Zumeist bezog sich der sachliche Umfang ihrer Delinquenz, anders als die Zuweisung zum Verkehrsunterricht, nicht nur auf Verkehrsdelikte, sondern neben diesen Hauptdelikten auch auf Diebstahls- und Gewaltdelikte. Neben Fällen einmaliger Verkehrsdelinquenz standen andere Fälle von zweistelliger einschlägiger Delinquenz. Die aus den verschiedenen Taten zu erwartenden zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche erreichten in der

Gesamtsumme je Kurs Forderungshöhen zwischen 46.000 DM und 142.000 DM. Ca. 50 % der Teilnehmer hatten bereits Hafterfahrung. Die Spannweite der allgemeinen Schulbildung der verschiedenen Kursteilnehmer reichte vom Abgangszeugnis aus der 6. Klasse Hauptschule bis zum Abitur. Eine erfolgreiche Teilnahme des Kurses wurde von einer regelmäßigen Teilnahme an den einzelnen Veranstaltungen abhängig gemacht.

**Tabelle 4 – Teilnehmerkreis „Anti-Crash-Kurs“**

Kurs	Teilnehmer		Teilnahmeerfolg	
	zugewiesen	tatsächlich	Erfolgreich	Nicht erfolgreich
1997-I	14	14	9	5
1997-II	11	7	6	1
1998	8	5	4	1
2000	7	6	5	1
2001	11	10	6	4
Summe	51	42	30	12

Die jeweils an den Tag gelegte Motivation der Kursteilnehmer war höchst unterschiedlich und reichte vom beteiligungslosen Absitzen der Doppelstunden bis zu reger aktiver Teilnahme an den angebotenen Diskussionen. Aufmerksamkeit bei den Teilnehmern konnte von den Moderatoren im Regelfall dadurch geweckt werden, dass die Kursteilnehmer persönlich angesprochen wurden.

Nahezu alle Teilnehmer bekannten sich zu ihrer Delinquenz und auch Bagatellisierungsversuche hinsichtlich der begangenen Delikte und Deliktsfolgen bildeten die Ausnahme. Es erfolgten keine Provokationen und Störungen der Kurse.

### **Einschlägige Verkehrsdelikte der Kursteilnehmer der Görlitzer „Anti-Crash-Kurse“**

Die mit Abstand am häufigsten verwirklichten Delikte sind die drei typischen Jugendverfehlungen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis gem. § 21 StVG, der Trunkenheit im Straßenverkehr gem. § 316 StGB und des Fahrens ohne Pflichtversicherung gem. § 6 PflVersG.

Die durch die Täter der „Anti-Crash-Kurse“ begangenen einschlägigen Verkehrsdelikte, auf deren Tatbegehung die Anordnung des erzieherischen Verkehrsunterrichts erfolgte, waren folgende:

**Tabelle 5 – Verkehrsdelinquenz „Anti-Crash-Kurse“**

§ Delikt	Kurs 1997-I	Kurs 1997-II	Kurs 1998	Kurs 2000	Kurs 2001	Summe Einzeldelikte
21 StVG	69	18	24	6	22	139
22 StVG	6	2	3	4	12	27
6 PflVersG	21	7	7	5	12	52
142 StGB	10	5	6	2	0	23
315 c StGB	12	5	5	6	3	31
316 StGB	21	17	18	5	5	66
Delikte/Kurs	139	54	63	28	54	

Die Teilnehmer waren über die verschiedenen Straftatbestände materiell durchaus im Bilde und konnten an Hand angebotener Fallbeispiele sicher strafbares Handeln erkennen. Unkenntnis herrschte lediglich in fachspezifischen Fragen der verschiedenen Alkoholisierungsgrade sowie deren juristischer Bedeutung und in grundsätzlichen Fragen des Fahrerlaubnisrechts (MPU, Rechtsweg, Verfahren).

### **Die Zielsetzung der Görlitzer „Anti-Crash-Kurse“**

Das Hauptziel des erzieherisch gestalteten Görlitzer „Anti-Crash-Kurses“ liegt in dem Wunsch, bei den beteiligten Kursteilnehmern eine Einstellungsänderung in ihrer jeweiligen Verkehrsteilnahme zu erreichen. Es kommt der Sache nach eher einer Vision, denn einer konkret erreichbaren Zielsetzung gleich, da sich Kursleitung und Moderatoren der strukturellen Beschränkung ihres Einsatzes bewusst sein müssen.

Dennoch wurde es – um der einzelnen Kursteilnehmer willen – in jedem einzelnen Kurs erneut versucht, dieses Ziel mit allen pädagogisch und didaktisch zur Verfügung stehenden Mitteln konsequent zu verfolgen. Das im Rahmen der Kurse angebotene Programm ist nicht Selbstzweck, sondern ein Mittel zum Zweck, Hilfe zu leisten auf dem Weg der Kursteilnehmer, in Sachen Verkehrssicherheit und verkehrssicherem Verhalten reifer zu werden und ein Mehr an sozialer Kompetenz zu erlangen.

Wichtige inhaltliche Stationen auf dem Weg zum Hauptziel waren gegenüber den Kursteilnehmern folgende:

1. Verdeutlichen der Strafbarkeit der Delikte
2. Darstellen von Risiken und Folgen von Verkehrsdelinquenz
3. Vermitteln von Opfer-/Geschädigtensicht
4. Aufbrechen der charakterlich sichtbaren Schale aus „Coolness“ und Erzeugen von Nachdenklichkeit

## 5. Anregen des Einstehens für Folgen des eigenen Handelns

Mit diesen Etappenzielen werden Richtmarken definiert, die nur über den Weg einer am einzelnen Individuum ausgerichteten und insofern behandlungsorientierten Methode erfolgreich angesteuert werden können. Dieser Ansatz erfordert nicht nur eine entsprechende Qualifikation der Kursleiter, sondern auch die entsprechende inhaltliche Ausrichtung des gesamten Kurses einschließlich beteiligter Moderatoren aus angrenzenden Fachgebieten. Aber auch eine notwendige vertiefende Vermittlung dieses personellen sozialpädagogisch fundierten Ansatzes gegenüber den zu dieser Maßnahme zuweisenden Volljuristen aus den Kreisen der Justiz ist immens wichtig. Sie erfordert allerdings im Interesse der Delinquenten ein beiderseitiges intensives Eingehen auf die jeweils andere Ebene der beruflichen Profession.

### **Erste Ergebnisse der Görlitzer „Anti-Crash-Kurse“**

Bestimmte Risiken konnten von den Moderatoren so eingekreist und vermittelt werden, dass diese den Teilnehmern kurzzeitig bewusster wurden. Auch problembezogene Nachdenklichkeit konnte erzeugt werden, die zuweilen auch in vor der Gruppe geäußelter Selbstkritik mündete. Insbesondere in der abschließenden gemeinsamen durchaus kritischen Kursauswertung in der Gruppe sowie in verschiedenen Einzelgesprächen wurde deutlich, dass von einigen Kursteilnehmern Verhaltensänderungen erwogen und Handlungsalternativen in Betracht gezogen wurden.

Konkrete Ergebnisse der Kurse waren einige Anmeldungen zur MPU, verschiedentlich erfolgtes Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel sowie andere legale Fortbewegungsalternativen, mehrere Wünsche nach Täter- Opferausgleich und weitere Erfolge in Einzelfällen (z.B. Beginn von Schadensersatzzahlungen bzw. Geldbußenzahlungen, Kontaktaufnahmen mit Sucht- bzw. Schuldnerberatung).

Eine Evaluierung hinsichtlich nachhaltiger Einstellungs- und/oder Verhaltensänderungen erfolgte, bedingt durch häufigen Leitungswechsel noch nicht. Konkrete Einschätzungen über messbare Kurserfolge verbleiben daher zunächst auf der nicht zu abstrahierenden Schlüssen führenden Ebene von Einzelfällen.

### **Chancen und Grenzen möglicher spezialpräventiver Maßnahmen bei Verkehrsdelinquenz**

Verkehrsdelinquenz bei Jugendlichen und Heranwachsenden ist ein drängendes gesellschaftspolitisches Problem. Präventionsprojekte werden zwar zurzeit politisch stark gefördert, spielen aber derzeit noch eine in der Sache unverdiente untergeordnete Rolle. Politische Zielsetzungen in den zuständigen Ministerien bedürfen ob ihrer möglichen Zentrierung zugunsten wirtschaftlicher Fragen dringend einer Überprüfung und Relativierung gegenüber Zielen der Verkehrssicherheit.

Ebenso wie bei den durch Erwachsene begangenen Verkehrsstraftaten ist aber auch gegenüber Verkehrsdelinquenz bei Jugendlichen und Heranwachsenden der in weiten Bereichen mangelhafte staatliche Kontrolldruck beim Erkennen und Aufdecken von einschlägigen Straftaten problematisch. Die kriminologische Dunkelfeldforschung bedarf hier ebenso einer durchgreifenden Förderung wie die Entlastung der verkehrsspezifisch qualifizierten Polizei von verkehrsfremden Aufgaben.

Die einzelnen Verkehrsdelikte sind feststehend, bedürfen jedoch in ihren möglichen Folgen unterschiedlichster Art einer tieferen und pädagogisch in jeder Hinsicht qualifizierten Vermittlung an die Jugendlichen und Fahrschüler <sup>11</sup>. Vorhandene Lehr- und Ausbildungskonzepte bedürfen gerade auch im Hinblick auf eine flächendeckende Fortbildung der Verkehrspädagogen neuer Impulse.

Das Instrument des erzieherischen Verkehrsunterrichts nach JGG ist grundsätzlich eine sinnvolle Antwort auf dieses Problem. Die Gesamtangebote der verschiedenen Träger, die erzieherischen Verkehrsunterricht anbieten, bedürfen einer einheitlichen inhaltlichen Struktur, die sich an allgemein gültigen Qualitätsanforderungen messen lassen kann. Diese Anforderungen sollten in bundesweitem Rahmen unter fachlicher Leitung etwa der BAST oder des BMVBW erarbeitet werden. Konkrete Vorschläge zu genormten Inhalten gibt es bereits <sup>12</sup>.

## **Systematisierung, Qualitätskontrolle und Perspektive von Verkehrsunterrichtskursen nach JGG**

Die bundesweit allerorten bereits existierenden Verkehrsunterrichtskurse bieten wichtige Erkenntnisquellen auf dem Weg zur notwendigen Systematisierung und Qualitätskontrolle. Dennoch bilden sie bei weitem noch nicht das gegenüber dem drängenden Problem dieser Delinquenz erforderliche Netz von Gegenmaßnahmen. Sie sind derzeit noch unverzichtbares Stückwerk, das vom Wohl und Wehe der verantwortlichen Planung verantwortungsbewusster Träger abhängig ist.

Jeder einzelne Kurs bedarf jedoch daneben auch einer individuellen Vorbereitung im Hinblick auf den zu erwartenden und sich abzeichnenden Teilnehmerkreis. Dies ist die besondere Aufgabe der unverzichtbaren sozialpädagogischen Leitung eines jeden einzelnen Kurses. Keineswegs sollte die Kursleitung Personal übertragen werden, das nicht sozialpädagogisch qualifiziert ist und Fachmoderatoren sollten dazu bereit und in der Lage sein, sich sozialpädagogischen Qualitätsanforderungen zu stellen und sich diesen unterzuordnen. Begleitendes spezielles Fachwissen ist wichtig, bildet aber jeweils nur die Abrundung zu dem sozialpädagogischen Hauptzweck der Kurse.

Jeder erzieherische Verkehrsunterricht beinhaltet zwangsläufig und systemnotwendig eine soziale Gruppenarbeit, deren spezifische Hilfsmöglichkeiten von der Gruppe ausgehen müssen. Der

---

<sup>11</sup> Müller, D., StVO aktuell, Einführung, S. I.

<sup>12</sup> Thomsen, U., Verkehrserziehungskurse im Rahmen der Jugendgerichtshilfe, in: DVJJ-Journal 1999, S. 425 ff.

strukturelle Nachteil dieser speziellen Gruppen liegt in ihrer mangelhaften Homogenität, die sich auf vorzufindende Strukturen hinsichtlich Alter, Bildungsstand, soziale Herkunft und Wohnumfeld bezieht. Derzeit müssen die Teilnehmer trotz unterschiedlichster individueller Voraussetzungen in den wenigen Kursen zusammengefasst werden, um überhaupt eine kontinuierliche Arbeit auf diesem Gebiet anbieten zu können. Eine Aufteilung der Kursteilnehmer auf altersspezifische Kurse ist dringend notwendig, scheitert aber derzeit nicht zuletzt aufgrund begrenzter finanzieller Mittel zur perspektivischen Entwicklung und Gestaltung der Kurse.

In diesem Sinne schlägt auch Schulze vor, die in sich nicht homogene Gruppe der jungen Fahranfänger differenzierend zu betrachten und von staatlicher Seite unterschiedlich zu intervenieren<sup>13</sup>. Dieser Ansatz kann isoliert betrachtet auf sozialpädagogischer Ebene durchaus erfolgversprechend greifen, jedoch besteht dabei das große strukturelle Risiko, erst dann und im Ergebnis verspätet zu reagieren, wenn sich die Unfallgefahr realisiert hat. Dieser Ansatz bedarf also einer Ergänzung, die durch eine übergreifende Strategie erfolgen könnte.

Von entscheidender Wichtigkeit für das Gelingen jeden sozialpädagogisch motivierten Hilfeansatzes gegenüber den Verkehrsdelinquenten ist der in jeder Hinsicht anzustrebende unmittelbare zeitliche Bezug zwischen Verkehrsdelikt und staatlicher Reaktion<sup>14</sup>. In dieser wichtigen Frage bedarf es dringend einer Entlastung der Jugendstaatsanwälte von anderen Aufgaben, so dass eine Zeitverzögerung in der justizförmigen Reaktion auf einschlägige Delikte auf wenige Wochen zusammenschrumpfen könnte.

Verschiedene Ansatzpunkte strategischen staatlichen Handelns zur Anhebung der Verkehrssicherheit für Teilnehmer von Modellen des erzieherischen Verkehrsunterrichts nach JGG könnten sein:

1. Kritische Evaluation bestehender Aus- und Fortbildungsmodelle auf interdisziplinärer Grundlage (unter Beteiligung der Disziplinen Sozialpädagogik, Rechtswissenschaft, Psychologie, Pädagogik, Medizin).
2. Grundlegende Information und Fortbildung von Rechtsanwendern der Zielgruppe delinquenter Fahranfänger (Jugendrichter, Jugendstaatsanwälte, Jugendgerichtshilfe, Bewährungshilfe, Straßenverkehrsbehörden und Polizei).
3. Eine mit einer möglichen Verschärfung der bestehenden gesetzlichen Regelungen für Fahranfänger einhergehende Erhöhung des Kontroll- und Ahndungsdrucks im Rahmen der Verkehrsüberwachung<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Schulze, H., (Fn. 4), S. 51 f.

<sup>14</sup> Ferse, K., Das Interventions- und Präventionsprojekt der Jugendgerichtshilfe Dresden, in: Schnelle Reaktion, hrsg. vom Deutschen Jugendinstitut – Arbeitsstelle Kinder- und Jugendkriminalitätsprävention, München 2001, S. 57 ff.; Gabriel, G., Schnelle Reaktion und Jugendhilfe – eine Einführung, in: Schnelle Reaktion, hrsg. vom Deutschen Jugendinstitut – Arbeitsstelle Kinder- und Jugendkriminalitätsprävention, München 2001, S. 13 ff.

<sup>15</sup> Müller, D., Fahranfänger (Fn. 5), S. 21 f.

Auch *Wagner & Vierboom* präsentieren ein in dieser Hinsicht interessantes Konzept zur Ausbildung und Verhaltensbeeinflussung junger Fahrer, in dem sie insbesondere auf die Gefühlswelt junger Fahrer rekurren<sup>16</sup>. Dieses sehr sinnvolle und gut durchdachte Konzept könnte seinen Ansätzen nach bereits präventiv für die allgemeine Fahrschul Ausbildung junger Fahranfänger greifen, bedürfte dazu allerdings eines übergreifenden Konsenses der Fahrlehrerschaft. Eine Übernahme dieser bemerkenswerten Ansätze in Maßnahmen des Verkehrsunterrichts nach JGG ist möglich und sinnvoll.

Nimmt man die grundsätzliche bei Fahranfängern aufzufindende Akzeptanz von verkehrssicherheitsfördernden Maßnahmen zum Maßstab für eine perspektivische Fortentwicklung des Modells des erzieherischen Verkehrsunterrichts<sup>17</sup>, so liegt es an den Institutionen des Staates und den verschiedenen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit, bestehende Modelle zu überprüfen, weiter zu entwickeln und Elemente des Qualitätsmanagements sinnvoll zu integrieren.

Sinnvoll ist es jedoch darüber hinaus, in einem zweiten, parallel verlaufenden Schritt EU-einheitliche Regelungen für entsprechende Unterrichtskonzepte auf grund vorhandener nationaler Erfahrungen anzustreben, da die Problematik der Integration junger Fahranfänger in das System des Straßenverkehrs und ihr erhöhtes Unfallrisiko international gilt<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Wagner, W./Vierboom, C., Gefühlswelt junger Fahrer: Möglichkeiten der Beeinflussung, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft 84), Bergisch Gladbach 1991, S. 56 ff.

<sup>17</sup> Stern, J./Schlag, B., Akzeptanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch 18-24jährige Autofahrer, in: ZVS, 47. Jg. (2001), S. 23 f.

<sup>18</sup> Keskinen, E., Warum ist die Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer höher?, in: Junge Fahrer und Fahrerinnen, hrsg. von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Heft M 52), Bergisch Gladbach 1996, S. 42 ff.