



bernardbodo

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Am anderen Ende der Leitung

Eine Panne ist für den Betroffenen immer mit Stress verbunden. Doch wie läuft eine Pannemeldung idealerweise ab? Sascha Hegemann, Fachcoach der Roland Assistance für Mitarbeiter der Servicehotline, gibt Einblick in die Bearbeitung einer Pannemeldung aus der Sicht derjenigen, die am anderen Ende der Leitung sitzen und alles in die Wege leiten.

Worauf kommt es bei der Pannemeldung an?
Im Telefonat erfragen wir alles, was für eine schnelle Organisation der Hilfe erforderlich ist. Damit wir sie schnell zuordnen können, benötigen wir die Mitgliedsnummer, die stets griffbereit sein sollte. Auch nach diesem Telefonat sollte das betroffene Mitglied für die Servicemitarbeiter und den Pannenhelfer telefonisch erreichbar bleiben.

Können all diese Angaben auch in der digitalen Pannenhilfe eingegeben werden?

Alle Angaben können vom Mitglied direkt im Smartphone eingegeben werden. Auf der BAVC-Website gibt es im Bereich „Meine Mitgliedschaft“ dazu sogar eine Anleitung. Sind alle Angaben korrekt und vollständig, wird direkt und automatisiert ein Pannenhelfer beauftragt, der dann alle Details übermittelt bekommt. Fehlende oder fehlerhafte Eingaben meldet uns das System, sodass ein Team-Kollege den auf Hilfe Wartenden anrufen und offene Fragen mit ihm klären kann.

Wonach richtet sich, ob Pannenhilfe vor Ort geleistet wird oder abgeschleppt werden muss?
Dies kann verlässlich erst der Pannenhelfer am Schadenort entscheiden. Den Schaden vor Ort zu beheben, ist oberstes Ziel und gelingt auch bei den meisten Einsätzen. Moderne Fahrzeug-

elektronik setzt hier leider Grenzen. Auch der Wunsch, neue Reifen oder eine neue Batterie gleich mitzubringen, ist aufgrund der Typenvielfalt heute nicht mehr erfüllbar.

Kann das Mitglied immer beim Pannenhelfer mitfahren?

Vor Corona hätte die Antwort einfach „Ja“ gelautet. Doch auch für Pannenhelfer ist Ansteckung ein Thema. Daher entscheiden sie über die Mitnahme. Alternativ steht BAVC-Mitgliedern in diesem Fall eine Taxifahrt zu.

Wie genau lässt sich das Eintreffen der Pannenhilfe vorhersagen? Was kann dazwischenkommen?

Das ist wohl die am häufigsten gestellte Frage. Sobald ein Pannenhelfer gefunden ist, geben wir eine vorläufige Ankunftszeit an. Wenn dann der Pannenhelfer direkt beim Mitglied anruft, kann er diese schon präzisieren. Leider lässt sich nicht alles vorab einplanen. Verzögerungen sind also mitunter unvermeidlich: Unfälle auf Autobahnen haben Priorität und müssen vorgezogen werden. Unfallorte, die zu Straßensperrungen führten, müssen geräumt werden. Pannensituationen mit Kindern können vom Fahrer bzw. der Disposition vorgezogen werden. Dichter Verkehr kostet ebenfalls Zeit. Denn auch die Abschleppdienste fahren nur auf Straßen. Übrigens: Wer seine Panne digital per App gemeldet hat, kann die Fahrt seines Pannenhelfers in Echtzeit verfolgen.

Gibt es Unterschiede im Vorgehen bei Pannen im Ausland? Wer sind hier die Partner vor Ort?
Für die BAVC-Mitglieder ist die Kontaktaufnahme identisch. Bei der Organisation der

(Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

die Corona-Pandemie beschäftigt uns nach wie vor. Hinzu kommen andere gravierende Themen: die Folgen des Klimawandels und der Krieg in der Ukraine mit seinen Auswirkungen auf unseren Wohlstand und unsere Sicherheit. Politik und Verwaltung in Bund, Ländern und Gemeinden arbeiten an Lösungen, um Teuerung, Versorgungsenpässen und Flüchtlingsthematik sowie den Herausforderungen des Klimawandels Herr zu werden.

Mit Herausforderungen souverän umzugehen, ist auch das Thema dieser Ausgabe. Der Titelbeitrag widmet sich dem Ablauf einer Pannenhilfe und soll Einblick geben in deren einzelne Phasen, angefangen bei der Pannemeldung und der folgenden internen Bearbeitung bis hin zum Einsatz des Pannenhelfers vor Ort und den sich ggf. anschließenden Maßnahmen.

Wir möchten Sie als Mitglied darin unterstützen, auf das Außerplanmäßige, das eine Panne immer darstellt, gut vorbereitet zu sein. Und Sie können darauf vertrauen, dass für die Profis am anderen Ende der Leitung das Außerplanmäßige das Normale ist. Sie alle werden ihr Bestes geben, um Sie zügig und mit Hilfe der vereinbarten Leistungen wieder mobil zu machen.

Blieben Sie gesund, und seien Sie sicher unterwegs.

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



(Fortsetzung von Seite 1)

Leistungen unterstützt die jeweilige Korrespondenz-Assistance des Landes. So stellen wir sicher, dass gerade auch bei kniffligeren Fällen von Mitgliedern mit Mobilschutz EURO oder WELT – also mit Anspruch auf Mietwagen oder Fahrzeugrücktransport – alles unbelastet von Sprachproblemen reibungslos klappt.

Abschließend noch ein paar Fragen zu den erweiterten Leistungen: Erfährt ein Mitglied, das über den Mobilschutz EURO oder WELT verfügt, gleich bei Absetzen des Pannennotrufes, welche dieser erweiterten Hilfen möglich sind, wenn sein Fahrzeug nicht sofort wieder fahrbereit gemacht werden kann?

Zum Zeitpunkt der Pannenmeldung ist noch nicht klar, ob überhaupt abgeschleppt werden muss und ob eine Reparatur länger dauert. Dennoch werden die Folgeleistungen erläutert. Im Ausland erhält das Mitglied zusätzlich und direkt nach der Beauftragung eine SMS mit allem, was wichtig ist. Wenn das Fahrzeug dann abgeschleppt wurde und eine schnelle Reparatur nicht möglich ist, muss das Mitglied sich nur wieder auf der Service-Nummer melden. Dann besprechen wir mit ihm die benötigten Leistungen und veranlassen anschließend alles Erforderliche.

Muss das Mitglied bei Mietwagen oder den Kosten für Bahn oder Flug in Vorleistung treten?

Einen Mietwagen können wir in der Regel mittels Kostenübernahmezusage organisieren. Zusätzlich verlangen jedoch alle namhaften Mietwagenfirmen eine Kautions. Diese muss vom Mieter, also dem BAVC-Mitglied, übernommen werden. Hierfür ist mittlerweile nicht nur im Ausland eine Kreditkarte erforderlich. Taxiunternehmen und übrigens auch die Deutsche Bahn akzeptieren keine Kostenübernahmen. Hier muss das Mitglied in Vorleistung gehen und die entsprechenden Belege dann bei der Geschäftsstelle des BAVC einreichen.

Welcher Zeitvorlauf ist erfahrungsgemäß mindestens einzukalkulieren, bis ein Mietwagen zur Verfügung gestellt werden kann?

Leider lässt sich auch diese oft gestellte Frage nicht seriös konkret beantworten. Infolge der Pandemie ist das Mietwagenangebot insgesamt noch immer stark eingeschränkt. Bei der Suche nutzen wir automatisierte Abläufe, um keine Zeit zu verlieren: Wir fragen ein passendes Leihfahrzeug gleichzeitig bei fünf Firmen an. Sobald die erste Rückmeldung eingeht, erfolgt der Auftrag. Herausfordernd ist die Mietwagenbeschaffung im Ausland. Selbst

große Autovermietungen bieten nicht immer Fahrzeuge, die ins Ausland überführt werden dürfen. Manchmal sind sie auch schlicht zu teuer. Wir besprechen mit dem Mitglied zudem immer Alternativen wie Bahn, Flug oder Übernachtungen während der Reparaturdauer.

Nicht immer kann das Fahrzeug kurzfristig in der Werkstatt repariert werden. Was gilt es bei einem Fahrzeugrücktransport zu beachten?

Ist in den bedingungsgemäß festgelegten Zeiträumen am Schadenort keine Reparatur möglich, werden die Optionen des Rücktransports geprüft. Im Inland hat der Einzeltransport mit oder ohne Mitnahme des Mitglieds Priorität; im Ausland wird immer ein Sammeltransport organisiert. Das Mitglied wird im gesamten Ablauf mit allen notwendigen Informationen unterstützt. Auf Vollmachten und Einverständniserklärungen des Mitglieds können wir dabei nicht verzichten. Informationen zur Vorbereitung von Auslandsreisen sind im Mitgliederbereich der BAVC-Website abrufbar. Und falls Sie zu Hause oder im Urlaub eine Panne haben und die Werkstatt gleich um die Ecke ist: Belege für selbstorganisierte Pannenhilfe, eingereicht beim BAVC, werden bis zur bedingungsgemäßen Höhe erstattet.

Batteriepass für ausweislich mehr Transparenz

„Der Paß ist der edelste Teil von einem Menschen. Er kommt auch nicht auf so einfache Weise zustande wie ein Mensch. Ein Mensch kann überall zustande kommen, auf die leichtsinnigste Art und ohne gescheiterten Grund, aber ein Paß niemals. Dafür wird er auch anerkannt, wenn er gut ist, während ein Mensch so gut sein kann und doch nicht anerkannt wird.“

Was Bertolt Brecht in seinen Flüchtlingsgesprächen 1940/1941 zum Wert und Wesen eines Passes für Menschen je nach Lesart spöttisch oder klagend formuliert, passt im Großen und Ganzen auch zum Anspruch, den die Initiatoren des Batteriepasses haben.

Bei E-Autos liefert ein im Fahrzeugboden verbauter und mehrere hundert Kilogramm schwerer Batterieblock den kompletten Strom für den E-Motor und für alle sonstigen elektrischen Systeme an Bord. Entsprechend ist er deutlich größer und leistungsfähiger als die konventionelle Autobatterie eines Verbrenners. Bei der Fertigung von Elektroautos stellt die Batterie den größten Kostenblock dar: etwa 40 Prozent der gesamte Wertschöpfung. Gleichzeitig ist der Herstellungsprozess dieser Hochleistungsakkus nicht unproblematisch. Erforderliche Rohstoffe wie Kobalt, Nickel und Lithium werden teilweise unter Bedingungen



gewonnen, die für Mensch und Umwelt katastrophal sind. Auch bei der CO₂-Bilanz ihrer Herstellung gibt es große Unterschiede.

Vor diesem Hintergrund hat die EU-Kommission entschieden, eine Dokumentationspflicht für alle Faktoren einzuführen, die im Zusammenhang mit der Herstellung, dem Gebrauch und dem Wiederverwerten einer Batterie relevant sind. Diese Daten sollen in einer Art Batteriepass digital aufgezeichnet und abrufbar gemacht werden. Ziel des Ganzen: Abschluss über den gesamten Lebenszyklus einer Batterie zu geben.

Wenn das gelingt, so könnte der Batteriepass dazu beitragen, die Herstellungsbedingungen nachhaltiger und humaner zu gestalten. Und auch die Entscheidung, ob eine Batterie im

Fahrzeugaufbau wiederverwendet kann, ob sie als Teil eines industriellen Stromspeichers genutzt wird oder besser in ihre Bestandteile zerlegt und recycelt werden sollte, würde der Batteriepass wesentlich erleichtern. Denn dafür ist es wichtig zu wissen, welchen Belastungen der Akku im Laufe seines Lebens ausgesetzt war: Extremtemperaturen, Anzahl der Ladezyklen, etwaige Komplettentladungen.

Was einfach und einleuchtend klingt, wirft komplexe Fragen auf. Etwa nach der Verlässlichkeit der Instanzen, die diese Daten zur Verfügung stellen, oder nach der Fälschungssicherheit der Systeme zur Datenweitergabe.

Ein Verbund von Industrieunternehmen und Forschungseinrichtungen, darunter Audi, BMW, BASF und das Fraunhofer-Institut, ist dabei, eine Lösung zu erarbeiten, die den Vorgaben der EU-Kommission entspricht. Und wenn der Batteriepass 2026 Pflicht wird, sollte er möglichst auch Vorbildwirkung für den weltweiten Markt besitzen, um den Wettbewerb verschiedener Standards zu vermeiden. So könnte der Batteriepass, um es in Anlehnung an Brecht zu sagen, wenn nicht zum edelsten, so doch zu einem ganz wesentlichen Teil der Batterie werden. Weil er ihre Herkunft und Geschichte kennt und über ihre Zukunft entscheidet.

Handicap-Umrüster als Wegbereiter autonomen Fahrens



Mit 240 Sachen über den Nürburgring und das in einem Fahrzeug ohne klassische Lenkung? Möglich macht das ein Drive-by-Wire-System. Es kommt ohne Lenksäule aus. Es gibt also keine mechanische Verbindung zwischen Lenkrad und Rädern. Stattdessen wird die komplette Steuerung – Lenken, Bremsen, Beschleunigen – digital über Kabel (wire) bedient.

Drive-by-wire-Systeme haben ihren Ursprung in der Umrüstung von Fahrzeugen auf die Bedürfnisse von Menschen, die ein Auto nicht per Lenkrad und Pedalen fahren können. Das Aufkommen der Digitaltechnik verlieh den diversen technischen Lösungen der Fahrzeugumrüster neuen Schub. Die Bauelemente wurden kleiner, zuverlässiger und günstiger. Als Nachrüstätze lassen sie sich in vielen gängigen Fahrzeugtypen einsetzen. Das

macht sie nun auch für den Bau von Fahrzeugen interessant, die heute bereits teilautonom und irgendwann einmal vollständig autonom fahren können sollen.

Ein solches Drive-by-wire-System ist zum Beispiel auch SpaceDrive, entwickelt vom deutschen Fahrzeugumrüster Paravan. Ende der 1990er-Jahre gegründet und ursprünglich auf Fahrzeugumbauten für Menschen mit Behinderung spezialisiert, ist Paravan inzwischen mit dem Automobil- und Maschinenbaulieferer Schaeffler eine Partnerschaft eingegangen. Gemeinsam will man das System für den Markt autonom fahrender Fahrzeuge zur Serienreife entwickeln.

Die Chancen dafür stehen nicht schlecht. Im Rennsport wird die Technologie unter extremen Voraussetzungen getestet. Die dort geltenden hohen Anforderungen an Schnelligkeit und Reaktionsfähigkeit sind optimal, um ein System zu erproben und zu optimieren. Schließlich muss es absolut zuverlässig sein, wenn Menschen ihm ihr Leben anvertrauen. Hier kann SpaceDrive schon eine beachtliche Bilanz vorweisen. Laut Paravan ist das System weltweit bereits in mehr als 9.000 Fahrzeugen verbaut, die insgesamt mehr als eine Milliarde Kilometer unfallfrei zurückgelegt haben.

Kosten sparen beim Autofahren

Gegen die Höhe der Spritpreise lässt sich allein wenig unternehmen. Doch ein paar Stellschrauben gibt es, um Verbrauch und Kosten in Zaum zu halten.

Preisbewusst tanken

Morgens sind die Spritpreise in der Regel am höchsten. Abends ab 18 Uhr ist Tanken erfahrungsgemäß am günstigsten. Die Preise schwanken um bis zu zehn Cent pro Liter. Wenn sie steigen, dann in größeren Cent-schritten als beim Sinken. Apps und Portale helfen beim schnellen Spritpreis-Check. Die Website des Bundeskartellamts listet Apps auf, die auf die Echtzeitdaten des Kartellamts zugreifen: www.bundeskartellamt.de

Spritsparend fahren

Nicht bereits beim Starten Gas geben, früh hochschalten, vorausschauend und im mittleren Drehzahlbereich fahren, heftiges Bremsen, starkes Wiederbeschleunigen und hohes Tempo vermeiden, auf Kurzstreckenfahrten (unter 10 km) möglichst verzichten. Dies sind nur ein paar Faktoren, die den Spritverbrauch reduzieren helfen. Weitere Hebel sind:

- Stromverbrauch reduzieren (z.B. Klimaanlage sparsam nutzen)
- auf richtigen Reifendruck achten
- beim Bergabfahren Motorbremse nutzen
- auf hügeligen Strecken auf Tempomat verzichten
- bei längeren Rotphasen oder stehendem Verkehr Motor ausschalten
- keinen unnötigen Ballast spazieren fahren
- saisonal passende Reifen wählen

Wartungsintervalle einhalten

Verdeckte Mängel wie verrußte Zündkerzen oder ein verstopfter Luftfilter mindern die Leistung. Der Motor verbraucht mehr Sprit.

Clever parken

Gerade in Innenstädten kann Parken teuer sein. Vor allem dann, wenn pro angefangene Stunde kassiert wird, obwohl die Stunde gar nicht voll genutzt ist. Praktisch sind hier Apps wie EasyPark oder ParkNow, die demnächst von EasyPark übernommen wird. Mit ihnen lässt sich die voraussichtlich benötigte Parkzeit voreinstellen. Aber auch wenn's länger dauert: Man bezahlt immer nur die tatsächlich verbrauchte Zeit. Weitere Infos und App-Download: www.easypark.de

Mal ehrlich: Leben ist immer lebensgefährlich.

Mitte der 1980er-Jahre habe ich in den Semesterferien regelmäßig als Hilfspfleger in einem Unfallkrankenhaus gejobbt. Ich sah, was mir blühen konnte, wenn ich Pech hatte. Aber das hat mich nicht angefochten. Für die Chirurgen und Chirurgen, die im OP bis zum Umfallen schufteten, um Leben zu retten und ein erträgliches Leben danach zu ermöglichen, waren wir Moppedfahrer einfach nur Organspender: jung, dumm, hormongesteuert und bereit, unser Leben wegzuerwerfen.

Und heute? Gesunkene Unfallzahlen trotz steigender Verkehrsdichte und Motorleistung. Die aktive Sicherheit ist besser: Reifen, Bremsen, Beschleunigungsverhalten und Spurtreue. Ebenso die passive dank Helmen und Schutzkleidung. Im Straßenbau gibt es nun rutschfeste Fahrbahnmarkierungen und Leitplanken mit Unterfahrschutz. Die Fahrausbildung ist solider, und es gibt Fahrsicherheitstrainings.

Ganz sicher gehen wir heute mit den Risiken des Moppedfahrens anders um. Auch sonst hat sich ein kultivierterer Umgang mit Gefahr etabliert, eine Art Risikobalance, die jeder für sich austariert. Gefahr beherrschen zu können und an der Herausforderung zu wachsen, gilt heute viel. Risikoverhalten üben, statt Gefahr generell vermeiden, ist die Devise: Für die Jugend auf dem Mopped, für Kinder auf dem Lauf- oder Fahrrad und für die Älteren zunehmend auf dem E-Bike. Vor allem, wenn der lebensgeschichtliche Sinkflug schon eingesetzt hat: Jeden Tag kann man noch Risiken minimieren, z.B. durch Gehen statt Schlurfen, um nicht über die Teppichkante zu stürzen.

Bleiben Sie gesund und auf dem Weg, und fahren Sie mit Gottes Segen.

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrscoach.com

IMPRESSUM

Herausgeber:

BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:

Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand
Konzeption, Layout/Realisation:
PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Tübingen
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub



Rechtsprechung zum Verkehrsrecht im Jahr 2022

Vorsätzliches Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit

Für ein vorsätzliches Handeln bei Geschwindigkeitsüberschreitungen reiche das Wissen, schneller als erlaubt zu fahren (Urteil OLG Hamm, 07.02.2022, Az. 5 RBs 12/22). Dem Betroffenen sei nach Ansicht des Gerichts damit bewusst, dass er die zulässige Höchstgeschwindigkeit jedenfalls nicht unerheblich überschritten habe. Wenn er es im Bewusstsein dessen unterließ, seine Geschwindigkeit durch den ihm jederzeit problemlos möglichen Blick auf den Tachometer zu kontrollieren und herabzumindern, bringe er dadurch hinreichend deutlich zum Ausdruck, dass er eine Geschwindigkeitsüberschreitung auch in dem tatsächlich realisierten Ausmaß zumindest billigend in Kauf nahm. Das OLG Zweibrücken hat den Vorsatz bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung hingegen abgelehnt (Beschluss vom 11.07.2022, Az. 1 OWi 2 SsBs 39/22). Bei einer im absoluten Maß vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeitsüberschreitung – hier 22 km/h – sei nicht ohne Weiteres und stets anzunehmen, der Fahrer habe die Übertretung anhand der äußeren Kriterien (Motorengeräusche, sonstige Fahrgeräusche,

Fahrzeugvibration und Schnelligkeit der Änderung in der Umgebung) zwanglos erkannt. So sei eine Differenz zwischen den erlaubten 100 km/h und den tatsächlich gefahrenen 140 km/h für den Fahrer weit deutlicher erkennbar als eine Differenz zwischen 60 km/h und 84 km/h. Dies gelte erst recht innerhalb einer Baustelle, bei der aufgrund von Fahrbahnebenenheiten auch bei Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit regelmäßig mit höheren Fahrgeräuschen zu rechnen sei.

Höhere Strafen für SUV-Fahrer?

In diesem Jahr ist zudem die Diskussion um höhere Strafen für SUV-Fahrer entfacht. Ein Gericht hatte die Regelstrafe für einen Mann, der an einer Ampel geblitzt wurde, die bereits seit mehr als einer Sekunde rot war, von 200 Euro auf 350 Euro hochgesetzt. Zudem verhängte es ein einmonatiges Fahrverbot. Begründet wurde die höhere Strafe damit, dass die kastenförmige, hohe Form des Geländewagens das Verletzungsrisiko etwa für Fußgänger wesentlich erhöht habe. Das Urteil des Amtsgerichts Frankfurt/Main vom 03.06.2022 (Az. 974 OWi 533 Js-OWi 18474/22) ist noch nicht rechtskräftig.

Kann das „Auto-Posen“ verboten werden?

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf sagt dazu ein klares „Nein“ (Urteil vom 01.09.2022, Az. 6 K 4721/21). Weder ein Verbot von drei Jahren noch Zwangsgelder zur Durchsetzung des Verbots in Höhe von 5.000 Euro und mehr seien zulässig. Für ein derartiges Vorgehen gegen „Auto-Poser“ stehe der Stadt nach derzeit geltendem Recht keine Rechtsgrundlage zur Verfügung. In Deutschland sei der Straßenverkehr abschließend durch Bundesrecht – u.a. durch das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) – geregelt. Demnach kann das „Auto-Posen“, das gegen § 30 Abs. 1 StVO verstößt, derzeit lediglich mit einem Bußgeld in Höhe von 80 bis 100 Euro geahndet werden.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert:

Nicole Gronemeyer
Rechtsanwältin und Notarin
Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
ng@gronemeyer.law | www.gronemeyer.law

Gruppendruck und Fehleinschätzung bei jungen Fahrern



Junge Menschen nehmen in Verkehrsunfallstatistiken eine besondere Rolle ein: Obwohl die Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Fahrer nur 10 Prozent an der Gesamtbevölkerung ausmacht, ist sie an knapp einem Drittel aller Autounfälle beteiligt. Junge Fahrerinnen

und Fahrer haben das höchste Unfallrisiko. Zu schnelles Fahren ist dabei die Hauptursache. Es folgen Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren. Auch das Fahren unter Alkohol- und/oder Drogen Einfluss tritt in dieser Altersgruppe vergleichsweise häufiger auf als in anderen.

Verkehrssicherheitsexperten erklären diese Auffälligkeit mit einer Mischung aus Selbstüberschätzung, geringem Risikobewusstsein und mangelnder Fahrpraxis. So wurden der Führerschein auf Probe und das begleitete Fahren ab 17 Jahren eingeführt, um die Fahrersicherheit junger Autofahrer zu erhöhen und ihr Unfallrisiko zu senken. Doch es gibt noch einen weiteren Faktor, wie eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) aus

dem Jahr 2016 zeigt: Auch der Freundeskreis hat Einfluss auf das Risikoverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer.

Für die Studie zum „Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer“ wurden 311 junge Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren repräsentativ ausgewählt und befragt. Zusätzlich wurden jeweils drei von ihnen benannte gute Freunde ausführlich zu verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten interviewt. So flossen die Angaben von 1.244 Personen in die Studie ein.

Bei den Fahrverhaltensweisen fokussierte sich die Untersuchung ebenfalls auf die Risikoformen, die für diese Altersgruppe typisch sind:

- Fahren mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit (Speeding)
- Fahren nach dem Konsum von Alkohol (Drink and Drive)
- Handybenutzung während des Fahrens (Texting)

Für diese drei Verhaltensweisen wurde untersucht, wie stark sie von der betreffenden Person selbst sowie von ihrer „Peergroup“, also der Gruppe ihrer Freunde, beeinflusst sind. Wie die Erfahrung zeigt, kann in diesem Alter

der Gruppendruck das eigene Handeln und Verhalten maßgeblich beeinflussen. Schließlich steht die Akzeptanz im Freundeskreis, die „Street Credibility“ auf dem Spiel. Der Einfluss dieses Gruppendrucks auf das Risikoverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer konnte klar nachgewiesen werden. Laut Studie lässt sich in etwa ein Drittel des Risikoverhaltens der Testpersonen durch Merkmale der Peergroup erklären: Je häufiger ein junger Autofahrer/ eine junge Autofahrerin ein entsprechendes Risikoverhalten bei seinen/ihren Freunden wahrnimmt, desto wahrscheinlicher wird auch er/sie sich riskanter verhalten.

Die Studie zeigte auch, dass die Testpersonen das Risikoverhalten und die Risikoakzeptanz ihrer Peergroup häufig überschätzen. Diese systematische Fehleinschätzung verbunden mit zu großem Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und hoher Risikobereitschaft sind ein fataler Mix. So empfehlen die Autoren der Studie, bei den Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsberatung immer auch die Peergroup gezielt anzusprechen. Wenn allen Beteiligten klar ist, dass riskantes Verhalten von keinem aus der Gruppe gewollt ist und eher vermieden wird, schwindet der Druck, es den anderen zeigen zu müssen. Und dafür Risiken einzugehen, denen man nicht gewachsen ist.