

Jugend-Check

Der Jugend-Check ist ein Instrument der Gesetzesfolgenabschätzung. Mit ihm werden die Auswirkungen von Gesetzesvorhaben auf junge Menschen zwischen 12 und 27 Jahren aufgezeigt.

Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Kraftfahrersachverständigengesetzes (Stand: 10.10.2018)

Prüfbericht

Regelungsvorhaben

Für den Jugend-Check relevant sind die Änderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG). Dieses wird zum einen insofern geändert, als dass es dem Antragssteller nunmehr freisteht, durch freiwillige Angabe seiner E-Mail-Adresse eine elektronische Kommunikation mit ihm zu ermöglichen, vgl. § 2 Abs. 6 S. 3 StVG i.V.m. Gesetz zur Verbesserung des Onlinezugangs zu Verwaltungsleistungen.¹ Zum anderen wird eine Ermächtigungsgrundlage für die Landesregierungen eingeführt, aufgrund derer diese das Mindestalter für die Führerscheinklasse AM von 16 Jahren auf 15 Jahre absenken können. Dabei wird die Fahrerlaubnis bei Erteilung auf diejenigen Bundesländer beschränkt, die von der Ermächtigungsgrundlage Gebrauch gemacht haben, § 6 Abs. 5a StVG.

Betroffene Gruppe(n) von jungen Menschen

Das Regelungsvorhaben hat mittelbar Auswirkungen auf junge Menschen, die entweder im Rahmen des „Modellprojekts AM 15“ einen Führerschein erworben haben und noch 15 Jahre alt sind, oder einen Führerschein der Klasse AM mit 15 Jahren, auch nach Ablauf des Modellprojekts, anstreben. Besondere Auswirkungen sind für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende zu erwarten. Junge Menschen in ländlichen Regionen sind voraussichtlich stärker betroffen als junge Menschen, die in Städten leben.

Betroffene Lebensbereiche

Familie Freizeit Bildung/Arbeit Umwelt/Gesundheit Politik/Gesellschaft Digitales

Erwartete Auswirkungen

Die Möglichkeit einer freiwilligen Angabe der E-Mail-Adresse von Bewerberinnen und Bewerbern um eine Fahrerlaubnis ermöglicht eine vereinfachte und beschleunigte Kommunikation via E-Mail im Bereich des Fahrerlaubniswesens. Dies ist insbesondere für die Generation der *Digital Natives*, für die dies der gewöhnliche Kommunikationspfad ist, bedeutend und vereinfacht deren Zugang zu den behördlichen Leistungen.

Bei Inanspruchnahme der Ermächtigungsgrundlage zur Absenkung des Mindestalters für die Führerscheinklasse AM durch ein Bundesland, eröffnet sich - über die Laufzeit des Modellprojekts hinaus - für dort gemeldete junge Menschen bereits im Alter von 15 Jahren die Möglichkeit des Erwerbs eines entsprechenden Führerscheins („Rollerführerschein“). Dies ist für junge Menschen in zweierlei Hinsicht bedeutsam, denn sie sind mit gestiegenen Mobilitätsanforderungen konfrontiert, haben jedoch häufig auch selbst höhere Mobilitätsbedürfnisse.² Gerade junge Menschen, die in ländlichen Regionen leben oder in Regionen mit einem schlecht ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), könnten ihren Alltag dadurch **selbstbestimmter** gestalten: von der Freizeitgestaltung über **politische oder gesellschaftliche Beteiligungsmöglichkeiten** bis zur Wahl des Schul- oder Ausbildungsortes. Denn durch die **verbesserte Mobilität** können auch überörtliche Angebote ohne Hilfe Dritter, wie etwa der Eltern, erreicht werden. So kann beispielsweise eine Ausbildung oder Tätigkeit in einem Ort, der ohne Moped nicht zu erreichen gewesen wäre aufgenommen und damit ggf. sogar eine Arbeitslosigkeit verhindert werden. Wird damit eine Ausbildung oder die Wahrnehmung einer Arbeitsstelle ermöglicht, hat dies auch **materielle Auswirkungen**, da sich auch die Einkommenssituation der betroffenen jungen Menschen verbessert.

Allerdings ist der Erwerb des Führerscheins auch mit Kosten verbunden, welche durch Theorie- und Praxisstunden sowie Erste-Hilfe-Kurs und Prüfungsgebühren, bei etwa 500-800 Euro liegen. Hinzu kommen Kosten für die Anschaffung eines Rollers sowie dessen Unterhalt. Da der Führerschein bereits mit 14 Jahren erworben werden kann, fallen auch die Kosten schon zu diesem Zeitpunkt an und müssen ggf. bis dahin erwirtschaftet werden.³ Allerdings sind die Möglichkeiten vor dem 15. Geburtstag eigenes Einkommen zu erwirtschaften aufgrund jugendschutzrechtlicher Bestimmungen, vgl. § 2 Abs. 1 i.V.m. § 5 Jugendarbeitsschutzgesetz, grundsätzlich noch geringer als für 15- bzw. 16-Jährige, die den Führerschein der Klasse AM anstreben. Junge Menschen im Alter von 15 Jahren, die selbst oder deren Eltern die Kosten nicht tragen können, haben dementsprechend keinen Mobilitätsgewinn. Diese jungen Menschen können darüber hinaus insofern Benachteiligung oder **Diskriminierung** erfahren, als dass sie ihre Freizeit weniger selbstbestimmt gestalten können und ggf. von bestimmten Aktivitäten ausgeschlossen sind sowie eher gebunden bzw. eingeschränkt sind, wenn es um den **Zugang zu Bildungs- und Ausbildungsmöglichkeiten** geht.

Aufgrund der früheren und intensiveren Teilnahme am Straßenverkehr kann zudem das Unfallrisiko steigen, was zu **gesundheitlichen** Beeinträchtigungen führen kann. Nach Erhebungen des Statistischen Bundesamtes ist es (neben Seniorinnen und Senioren) die Gruppe der 15- bis 17-Jährigen, die bei Kleinkrafträdern besonders unfallgefährdet ist: Im Jahr 2017 gehörten 21,9 Prozent aller verunglückten und 3,4 Prozent aller getöteten Fahrerinnen und Fahrer sowie Mitfahrerinnen und Mitfahrer bei Kleinkrafträdern zur Gruppe der 15- bis 17- Jährigen.⁴

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass junge Fahrerinnen und Fahrer für Wege, die ohne Probleme mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden könnten, auf das Moped zurückgreifen und sich insgesamt weniger bewegen, was ebenfalls zu entsprechenden **gesundheitlichen Auswirkungen** führen kann.

Anmerkungen und Hinweise

Das Unfallrisiko ist im Vergleich zum Jahr 2015 für die Gruppe der 15-17-jährigen zurückgegangen.⁵ Dennoch ist anzumerken, dass das höchste Risiko für 15- bis 17-Jährige, im Straßenverkehr zu verunglücken, im Jahr 2015 in den Bundesländern Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen bestand,⁶ in denen der Modellversuch bereits seit 2013 durchgeführt wird. Allerdings haben begleitende Studien noch keine eindeutigen Ergebnisse zur projektspezifischen Verkehrssicherheit erbracht.⁷

Datenbasis

Literaturrecherche, Sekundärdaten

¹ „BGBI. I S. 3122, 3138“ (o. J.).

² Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Modellversuch ‚Moped mit 15‘“, o. J., <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/modellversuch-moped-mit-15.html>.

³ Für den Führerschein der Klasse AM kann die theoretische Prüfung frühestens drei Monate und die praktische Prüfung frühestens einen Monat vor Erreichen des Mindestalters von 15 Jahren abgelegt werden. Die Kosten für den Führerschein entstehen somit häufig bereits vor Erreichen des Mindestalters. Vgl. „Landkreis Rostock: Moped-Führerschein mit 15 Jahren (AM15)“, o. J., https://www.landkreis-rostock.de/landkreis/kreisverwaltung/strassenverkehrsamt/sg_strassenverkehr/fuehrerschein/moped-fuehrerschein-ab-15.

⁴ Statistisches Bundesamt, „Verkehrsunfälle – Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2017“, 2018, 8.

⁵ Vgl. Statistisches Bundesamt, „Verkehrsunfälle - Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2015“, 2016, 8.

⁶ Insbesondere zur Überprüfung dieser Entwicklung und ihres ursächlichen Zusammenhangs scheint eine umfassende empirische Überprüfung im Zeitverlauf sinnvoll. Vgl. Statistisches Bundesamt, „Verkehrsunfälle - Unfälle von 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr 2015“, 2016, 6.

⁷ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „BMVI verlängert Modellprojekt für zwei Jahre“, o. J., <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/010-schmidt-modellprojekt-moped-mit-15.html>.