

Verkehrssicherheit

Jugendlicher Leichtsinn fährt mit

Wenn Kinder in die Pubertät kommen, sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet – vor allem Jungen. Was sind die Gründe für die hohe Gefährdung Jugendlicher im Straßenverkehr und wie kann Abhilfe geschaffen werden?

Keiner von ihnen hat einen Fahrradhelm auf dem Kopf. Die Rede ist von sechs Jungs, die mit ihren Fahrrädern rasch in eine Einfahrt hineinfahren. Zur Personenbeschreibung: Einer ist groß, dünn und schlacksig, zwei sind kräftig, schon fast pummelig und die anderen haben Pickel im Gesicht, sie sind schätzungsweise zwischen 13 bis 15 Jahre alt. Die Jugendlichen treffen sich freitags abends fast immer bei ihrem Schulfreund Daniel; seine Eltern sind ziemlich großzügig. Alle verschwinden in Daniels Zimmer, die Türe nach draußen bleibt offen. Zigarettenrauch liegt in der Luft, Bierflaschen klirren, laute Musik wird aufgedreht. Der Computer wird umlagert. Ab und zu ist ein Wutschrei, Kraftausdruck oder beifälliges Gemurmel, wie „echt cool“ oder „geil, eh“, vernehmbar, dann wird gelacht, gespuckt und... In der Nacht steht der Heimweg noch an. – Die Unfallstatistik belegt ganz sachlich: Jugendliche – vor allem männliche – haben ein hohes Unfallrisiko.

Jugend als Reifungsprozess

Wenn Kinder in die Pubertät kommen, dann gelten andere Gesetze. Jeder, der mit jungen Menschen zu tun hat, kann dies bestätigen. 14-Jährige werden „zunehmend übel gelaunt, eigenwillig, streitsüchtig, unkooperativ, leidenschaftlich mit einem Hang zu Wutanfällen“, schreiben die australischen Familientherapeuten Ken und Elizabeth Mellor(1). Die stürmische Zeit der Pubertät wird von ihnen sogar mit einer Geburt, die von starken Geburtswehen begleitet ist, verglichen. Zum Erwachsenwerden gehört der Abschied von der Kindheit und die Abnabelung von den Eltern.

Pubertät

Was ist Pubertät? Wenn Jugendliche nur noch im Haus sitzen und „Null Bock“ murmeln, dann ist es soweit. Woher kommt diese Unlust? Immer nur herumhängen ist typisch für die Pubertät. Pubertät ist Stubenhockerzeit. Das Zimmer bietet Schutz in einer stürmischen Zeit. „Lass mich in Ruhe, Mama!“ sagt die 12-jährige Sabria. Die Abwehr gegen alles, was von den Eltern kommt, ist typisch für Pubertierende. Das jugendliche Alternativprogramm: Dauertelefonate mit der Freundin/dem Freund, TV-Soaps, Computer (Chatten) oder Kampf an der Playstation. Einigeln gehört zur normalen Entwicklung Jugendlicher. Bei Aufruhr im Inneren muss wenigstens die Umgebung überschaubar bleiben.

Suche nach Identität und Lebenssinn sind kennzeichnende Merkmale der Jugendphase. Dem entsprechen Verhaltensweisen der Abgrenzung und eine verstärkte Krisenanfälligkeit. „Die Reaktionen Jugendlicher auf die Anforderungen der Erwachsenenwelt – speziell die Anforderungen, selbst erwachsen zu werden – reichen von Anpassung bis zum Protest, von Verweigerung bis Zuneigung, von Selbstkritik bis Selbstklärung und sind charakteristisch für diesen Lebensabschnitt,“ sagt der Jugendforscher Prof. Dr. Klaus Hurrelmann von der Uni Bielefeld (Interview auf Seite 14). Hormonelle Veränderungen bringen in der Pubertät den Körper und die Psychische aus dem Gleichgewicht.

Risikoverhalten

Hinsichtlich ihrer körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit befinden sich junge Menschen ab ca. 14 Jahren auf einem hohen Niveau. Die Fähigkeiten wie Motorik, Aufmerksamkeit, Konzentration, Reaktionsfähigkeit, die für eine sichere Verkehrsteilnahme erforderlich sind, sind voll ausgebildet. „Durch ein altersspezifisches riskantes Verhalten bei den 12- bis 15-Jährigen bleiben die Unfallzahlen trotzdem hoch,“ erklärt Verkehrsexpertin für Kinder und Jugendliche Prof. Dr. Maria Limbourg, Universität-GH Essen.

Kontraproduktiv wirkt sich die allgemeine Verhaltenseinstellung Jugendlicher aus: Bei jugendlichem Verkehrsverhalten ist eine Tendenz

zu höherer Risikobereitschaft zu beobachten. Der Stellenwert der Verkehrssicherheit tritt bei Jugendlichen in ihrem Erleben zurück, zumal sie insgesamt dynamischer und aktiver, aber auch unbekümmerter und leichtfertiger sind. Bestimmte Gruppen von (männlichen) Jugendlichen neigen zu größerer Risikobereitschaft im Straßenverkehr (siehe Charaktereigenschaften).

Einige Beispiele: Nur 8 Prozent der 11- bis 16-Jährigen tragen einen Fahrradhelm; das sind 3 Prozent weniger als im Jahr 1999, so die Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Das Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken ist für die 10- bis 14-Jährigen 2,7-mal so hoch wie für Kinder unter sechs Jahren und etwa 2-mal so hoch wie für die 6- bis 9-Jährigen. Besonders die Fahrradunfälle steigen ab dem 10. Lebensjahr sowohl bei Mädchen und Jungen sehr stark an und erhöhen sich weiterhin – extrem jedoch beim männlichen Geschlecht. Bei den 14-jährigen Jungen ist schließlich die Spitze erreicht. Ein Teil der Rabauken steigt ab 15 Jahre aufs Mofa bzw. 16 Jahre aufs Motorrad um, wo die Statistik dann wiederum vermehrt Unfälle registriert (siehe Tab. Seite 11). Besonders bei den Getöteten und Schwerverletzten sind die motorisierten männlichen Zweiradfahrer in hoher Zahl betroffen.

Jugendliche haben ein im Vergleich zu Erwachsenen nur wenig ausgeprägtes Bewusstsein für Gesundheit, Krankheit, Sicherheit und Gefahr. Sie neigen zu einer risikoreichen, „ungesunden“ Lebensweise wie Drogen-, Tabak- und Alkoholkonsum, riskante Verkehrsteilnahme. Objektiv gesundheitsgefährdendes Verhalten wird von Jugendlichen selbst nicht als die eigene Gesundheit beeinträchtigend wahrgenommen. Prof. Maria Limbourg: „Die albertypische Selbstwahrnehmung verstellt den Blick für die realistische Einschätzung von Problemen und Gefahren. Sie resultiert aus den schnellen körperlichen und psychischen Veränderungen, denen Jugendliche ausgesetzt sind und ihre volle Aufmerksamkeit beanspruchen.“ Auch die Tatsache, dass Jugendliche nur selten krank sind, trägt zu einem wenig ausgeprägten Gesundheitsbewusstsein bei. Jugendliche beziehen Gefahren nicht auf sich selbst, sondern auf andere. Vorherrschend ist der „Schutzengelgedanke“: „So etwas kann mir nicht passieren“.

Das Risikoverhalten ist auch ein Ausdruck von Opposition gegenüber der Autorität der Erwachsenen. Normen und Regeln der von Erwachsenen dominierten Gesellschaft werden abgelehnt und oft als „Protestaktion“ gegen die Welt der Erwachsenen übertreten. Verkehrsregeln/-verbote, z.B. Vorfahrtsregeln, Alkohol- bzw. Drogenverbot, werden missachtet.

Eine weitere Besonderheit jugendlichen Fahrverhaltens ist, dass sie stärker augenblicksbezogen handeln als Erwachsene. Mögliche Konsequenzen werden nicht vorausgesehen, es folgt die Begrenzung auf den Augenblick: Der Augenblick bestimmt das Verhalten, die Zukunft wird kaum bewusst vorgestellt, man lebt „hier und jetzt“. Das Ausprobieren von Grenzen und die soziale Anerkennung von Gleichaltrigen stehen vielmehr im Vordergrund des Interesses.

Peergroup

Heranwachsende sind ungeduldig und gnadenlos mit sich und anderen. Sie haben Angst, sich zu blamieren und vergleichen ständig: Wie gut bin ich, was können die anderen? Alle Freizeitaktivitäten und Hobbys werden dahingehend überprüft, wie viel Image sie bringen. Man muss sich inszenieren, zeigen, was man kann und wer man ist. Riskante und gesundheitsgefährdende Verhaltensweisen stellen einen Weg dar, von den Freunden der Clique (Peergroup, Peers) akzeptiert zu werden und eine Identität innerhalb dieser zu erreichen. Für die Gruppenzugehörigkeit nehmen die Jugendlichen auch Risiken in Kauf. Durch „Vorsicht“ gewinnt man kaum Ansehen bei Gleichaltrigen. Der Schnellste zu sein, der „Geschickteste“ beim Durchschlängeln, das imponiert und gibt Selbstbestätigung.

Jugendlicher Leichtsinn fährt mit

Wenn Kinder in die Pubertät kommen, sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet – vor allem Jungen. Was sind die Gründe für die hohe Gefährdung Jugendlicher im Straßenverkehr und wie kann Abhilfe geschaffen werden?

Viele jugendtypische Verhaltensweisen werden durch die Peergroup gesteuert. Mutproben, schnelles Fahren, Alkohol- und Drogenkonsum, Übertreten von Normen und Regeln tragen dazu bei, in der Clique ein hohes Ansehen zu bekommen. Die Gruppe der Gleichaltrigen, die für die Persönlichkeitsentwicklung der jungen Menschen eine wichtige Aufgabe hat, spielt für Jugendliche eine sehr zentrale Rolle. Hier sprechen sie offen und fühlen sich verstanden. Gegenüber Erwachsenen (Eltern, Lehrer usw.) verschließen sich Jugendliche zunehmend und bauen ihnen gegenüber eine Fassade auf. „Mit meinen Eltern kann ich einfach nicht reden, die verstehen mich doch nicht und wollen mich immer belehren“, sagt der 15-jährige Björn. Das Ende jeder Unterhaltung zwischen Sohn und Eltern ist Anschreien und Brüllen sowie Türen knallen. Oft benehmen sich 15-Jährige noch wie kleine Kinder. Es ist eine sehr gefühlsbeladene Zeit. Kämpfe und Konflikte machen in diesem Alter den Umgang zwischen Jugendlichen und Erwachsenen anstrengend, aber auch spannend.

Draufgängertum, Härte und Wagemut täuschen häufig über Unsicherheit hinweg. Viele Unfälle in der frühen und mittleren Adoleszenz (10 bis 16 Jahren) sind auf Selbstüberschätzung zurückzuführen. Experten sprechen hier vom sogenannten „Personal-Fabel Phänomen“, dieses geht mit „Größenideen“ einher. So glaubt der junge Mensch „Ich bin ein toller Fahrer-/bzw. Mofafahrer“ und später in der Fortsetzung „Autofahrer“.

Selbstüberschätzung

Selbstüberschätzung ist vor allem ein typisch männliches Problem. Jungen stehen, bedingt durch die an sie gerichteten gesellschaftlichen stereotypen Rollenerwartungen, wie z.B. Mut bzw. keine Angst zeigen, eher unter dem Druck, sich vor ihren Freunden beweisen zu müssen. Durch starken Alkoholkonsum wird das Risikoverhalten

noch verstärkt. Viele Jugendliche konsumieren in sehr hohem Maße täglich alkoholische Getränke. Trinken ist eine ritualisierte Form der Kommunikation und hat Aspekte des Imponierens. Frust wird „heruntergespült“. Der stimmungsaufhellende Rausch dient zur Kompensation frustrierender Alltagserfahrungen. Die 14-jährige Silke trinkt aus Unsicherheit, sie meint sie ist zu dick und fühlt sich unattraktiv. Der 13-jährige Marcus will angeben und demonstrieren „ich bin ein toller Typ, ich vertrage jede Menge Bier“.



Das Risikoverhalten ist ein wichtiges jugendtypisches Phänomen, es ist ursächlich für die hohe Gefährdung Jugendlicher im Straßenverkehr. Risikoverstärkend wirken Imponiergehabe und mangelndes Sicherheitsgefühl sowie der Mangel an Fahrpraxis.

Alkohol

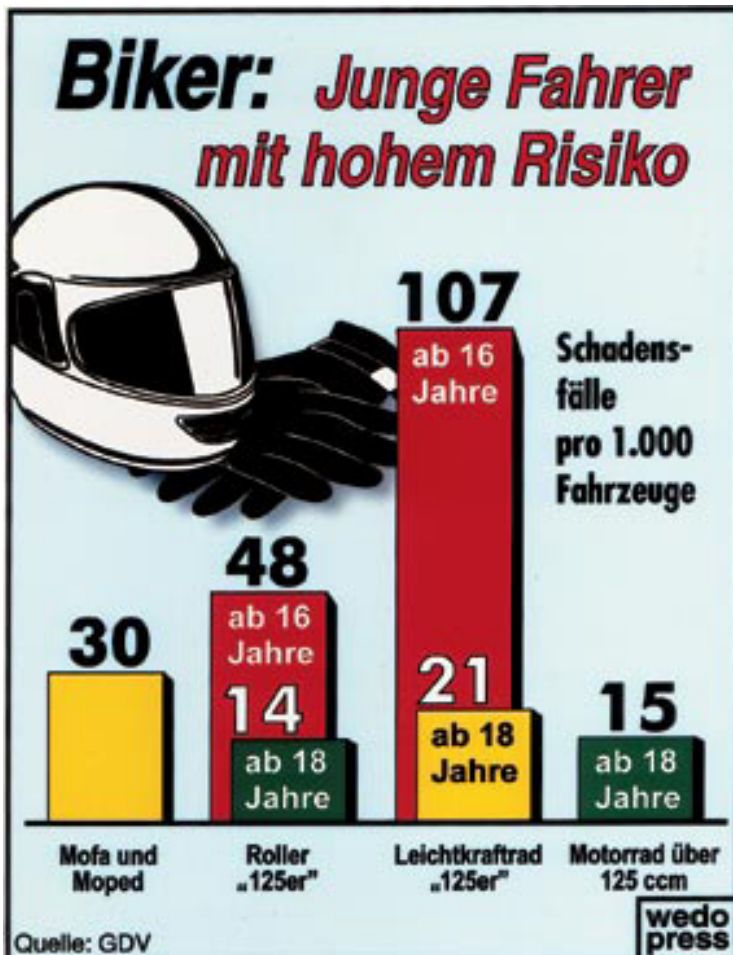
Die Statistik belegt: Besonders hoch ist der Anteil der Alkoholunfälle bei Mofa- und Mopedfahrern. Jeder elfte Unfallbeteiligte dieser Gruppe stand unter Alkoholeinfluss. Jungs fallen deutlich häufiger als Mädels durch Trunkenheit im Straßenverkehr auf.

Männliche Jugendliche und auch 18- bis 24-jährige Fahrer sind in der Unfallstatistik überproportional vertreten. Bei ihren Unfällen spielen Alkohol und überhöhte Geschwindigkeit weitaus häufiger eine Rolle als beim sogenannten „schwachen“ Geschlecht.

Fakten und Zahlen zeigen Unterschiede beim Risikoverhalten von Mädchen und Jungen im Straßenverkehr. 10- bis 14-jährige Jungen verunglücken doppelt so häufig als Fahrradfahrer wie Mädchen (siehe Grafik/Seite 10, Tab./Seite 11). Die höhere Risikobereitschaft der Jungen setzt sich bei der gefährdeten Risikogruppe der 18- bis 24-Jährigen fort. Im Verkehrszentralregister sind männliche Jugendliche viel stärker vertreten als weibliche. Frauen fallen deutlich seltener durch Trunkenheit am Steuer auf.

Mädchen und Jungen

Die Gründe für die höhere Risikobereitschaft des sogenannten „stärkeren“ Geschlechts sind sowohl durch die Genetik als auch die geschlechtsspezifische Sozialisation bedingt. „Jungen produzieren mehr Testosteron, das eine stimulierende Wirkung auf Verhaltensweisen wie Experimentieren, Austesten, Überschreiten von Grenzen, Vielseitigkeit und nicht zuletzt Aggressionen hat“, sagt Dr. Lauk Woltring, Hogeschool van Amsterdam, Niederland. Zum anderen bestehen geschlechtsspezifische stereotype Rollenerwartungen: Männlichkeit wird hierzulande immer noch mit Aggressivität, Unabhängigkeit, intellektuellem Leistungsstreben, Dominanz und Unterdrückung der Angstgefühle gleichgesetzt. Die Folge ist, dass Jungen beispielsweise bei ihren Freunden ihr Können unter Beweis stellen, indem sie schnell fahren.



Verkehrssicherheit

Jugendlicher Leichtsinns fährt mit

Wenn Kinder in die Pubertät kommen, sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet – vor allem Jungen. Was sind die Gründe für die hohe Gefährdung Jugendlicher im Straßenverkehr und wie kann Abhilfe geschaffen werden?

Fahren dient vielen Jugendlichen zur Befriedigung jugendspezifischer „Extramotive“. „Extramotive“ sind z.B. Spannungssuche, das Bestreben „Dampf abzulassen“, Tendenzen der Selbstdarstellung, Impulserregung, Suche nach sozialer Anerkennung, Macht, Flucht vor der oft frustrierenden Realität, Angehen gegen Langeweile, Freiheit, Ungebundenheit sowie Unabhängigkeit.

Geschwindigkeit

Selbstbehauptung und Imponieren, Identitätssuche und Selbsttestung (Grenzen des Verhaltens erproben), Spannungssuche und hohe Faszinationsbereitschaft sind Motive für schnelles Fahren: Jeder fünfte männliche Jugendliche macht solche Extramotive für sich geltend. Bei Mädchen ist die Bedeutung der Extramotive nur halb so hoch wie bei Jungen. Die Konsequenz: Nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine dominierende Unfallursache bei motorisierten männlichen Fahrern. Junge Frauen im Alter von 14 bis 18 Jahren sind eher bereit, Geschwindigkeitsbeschränkungen zu akzeptieren.

Schnellfahren ist für viele faszinierend. Fahren schafft Lust und dient zum Abbau von Frust. Die Teilnahme am Straßenverkehr wird zu einem nicht unerheblichen Teil von Gefühlen bestimmt. „Wenn ich Zoff mit meinen Eltern habe, dann haue ich eben ab und fahre mit meinem Motorroller los – einfach so durch die Gegend“, sagt der 16-jährige Christian. Tempo und Fahrzeugbeherrschung dienen als Kompensation für starke individuelle und soziale Spannungen.

Charaktereigenschaften

Wie schon erwähnt besteht bei Jugendlichen eine altersbedingte Neigung zur Regelverletzung und zu riskanten Verhaltensweisen. Das Fahren nach Alkoholgenuß wird oft „auf die leichte Schulter genommen“, Geschwindigkeitsempfehlungen werden ignoriert. „Problem-Kids“ haben häufig einen Freundeskreis in dem motorisiertes Zweiradfahren „in“ ist und oft Alkohol getrunken und riskant gefahren wird. Eine dominierende Bedeutung haben emotionale Aspekte auf das Fahrverhalten von Jugendlichen. „Zur Risikogruppe zählen besonders solche Jugendliche, die auf psychologischer Ebene weniger durch rationale als durch emotionale Verhaltenssteuerung und ein zu großes subjektives Sicherheitsgefühl gekennzeichnet sind“, sagt Prof. Maria Limbourg.

Jugendliche sind keine homogene Gruppe. Nicht alle Jugendlichen sind fleghafte Verkehrsrowdies. Sowohl seitens der Jugendforschung, z.B. Prof. Klaus Hurrelmann, Uni Bielefeld, als auch von Seiten der Jugend-Unfall-Forschung, z.B. Dr. Schulze, BAST, werden bis zu 30 Prozent der Jugendlichen als „abweichend“ bzw. „erhöht unfallgefährdet“ bezeichnet. Wie sich jemand im Straßenverkehr verhält, ist abhängig von seiner Persönlichkeit und seinen Charaktereigenschaften. Beispielsweise sind es hyperaktive Kinder/Jugendliche sowie stark nach außen orientierte, lebhaftere Kinder mit höherer Aktivität, die sich höheren Risiken aussetzen. Auch ängstliche, innerlich unruhige und empfindliche Kinder (häufig Mädchen) sind stärker unfallgefährdet. Und jemand, der ein geringes Selbstbewusstsein (geringe Ich-Stärke) bzw. negatives Selbstbild hat, wird den Straßenverkehr nutzen, um sich „groß zu tun“. Er wird riskanter fahren, um sich selbst zu beweisen und bei anderen durch sein Verhalten Eindruck zu machen.

Die Forschungsgruppe Risikowissenschaften, Universität Bremen, hat Persönlichkeits-/Charaktereigenschaften festgestellt, die sich auf das Fahrverhalten auswirken. Typologien und Klassifikationen wurden aufgestellt (siehe Kasten). Ein positives Beispiel: Die eher unsichere und vorsichtige Person, die versucht Gefahren zu antizipieren, ist am wenigsten gefährdet, Unfälle zu erleiden. Diese Gruppe von Personen berichtet über andere Kindheitserlebnisse, Schwerpunkte und Themen als die Gruppe der Risikofahrer. Späteres Fahrverhalten ist durch

Kontexteinflüsse aus und in der Kindheit geprägt. Verkehrsgerechtes Verhalten ist prosoziales Verhalten, es wird durch entsprechend positive Erfahrungen in der frühen Kindheit beeinflusst. Das Gefühl der Sicherheit und Geborgenheit und das kontrolliert emotionale Verhalten der Eltern bzw. Mütter in Interaktionssituationen haben lang-andauernde Auswirkungen. Prof. Dr. H. Jörg Henning, Universität Bremen, Institut für Psychologie: „Ich-Stark-Sanfte-Fahrer bevorzugen in ihrer Kindheit anderes Spielzeug als riskante Fahrertypen. Sie bevorzugen Rollenspiele, beachten verkehrsbezogenes Spielzeug kaum. Ihr Interesse an Autos ist von Anfang an gering. Sie haben soviel Ich-Stärke entwickelt, dass sie das riskante Verhalten ihrer Gleichaltrigen wahrnehmen und sich damit von ihnen abgrenzen können. Das riskante oder alkoholisierte Modell-Verhalten der Peers wirkt abschreckend statt nachahmenswert, da man ein realistisches Gefahrenbewusstsein und Selbstkonzept entwickelt hat.“

Prävention

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Jugendlicher ist eine „breit angelegte Intervention in allen Bereichen des Lebens notwendig“, sagt Verkehrsexpertin Prof. Maria Limbourg. Wenn hier endlich mehr in der Praxis getan würde, dann würde man auch das traurige Kapitel junge Fahrer, an dem schon seit Jahrzehnten herumgedoktert wird, in den Griff bekommen.

Neben Eltern und Bezugspersonen, die bereits im Kleinkindalter Grundlagen für das spätere Verkehrs-/Sozialverhalten legen – auch durch ihr „Modellverhalten“ – sind im Kindergarten sowie in der gesamten schulischen Laufbahn begleitende Maßnahmen wichtig. Prof. Limbourg: „Neben der Förderung von sozialen und kommunikativen Fähigkeiten ist bei unseren Kindern, ein Beitrag zum Aufbau eines gesunden Selbstbewusstseins zu leisten.“ Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) hat diverse Unterrichtsmaterialien für Erzieher und Pädagogen erstellt. Zur Thematisierung der motorisierten Verkehrsteilnahme und Risikobereitschaft das Lehrhandbuch „Jugend und Verkehr“ für die Sekundarstufe II. Die neue Verkehrserziehung „Lernwerkstadt“, die Mobilitäts-, Sozial-, Bewegungs- und Umwelterziehung umfasst, fördert die gesamte menschliche Persönlichkeitsbildung. Körperliches Training und Bewegung dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Abbau von Aggressionsimpulsen und inneren Spannungen. Auch die Fahrradprüfung und die Mofakurse bieten gute Ansatzpunkte.

Was die Ansprache durch Aufklärungskampagnen betrifft, so ist bekannt, dass Jugendliche über Risiken und Gefahren nur schwer zu beeinflussen sind; sie beziehen diese Gedanken nicht auf sich selbst. Gewisse Absicht auf Erfolg hat der Einsatz von „Jugendidolen“ für sicherheitsorientierte Verhaltensweisen und die Einbindung der erwünschten Verhaltensweisen in eine „Anti-Kampagne, z.B. gegen Raserei der Erwachsenen. Es müssen endlich Taten folgen, denn im Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17.6.1994 und im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird die hohe Priorität der schulischen Verkehrserziehung bis einschließlich Sekundarstufe II verkündet, aber die Realität sieht hier leider – vor allem in der Sekundarstufe II – ganz anders aus. Es tut sich so gut wie nichts.

Taten statt leerer Worte

Die geforderte Ganztagsbetreuung für Kinder böte eine gute Möglichkeit für die praktische Umsetzung solcher Projekte. Denn häufig monieren die Lehrer: „Wir haben leider keine Zeit für Verkehrserziehung“. Papier ist geduldig, Taten sind gefragt, damit in Deutschland weniger junge Menschen im Straßenverkehr verunglücken und sterben.

Mitarbeit: Martin Kraft, Josef Weiß, Dr. Rita Bouraue

Verkehrssicherheit

Jugendlicher Leichtsinn fährt mit

Wenn Kinder in die Pubertät kommen, sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet – vor allem Jungen. Was sind die Gründe für die hohe Gefährdung Jugendlicher im Straßenverkehr und wie kann Abhilfe geschaffen werden?

„Die Basis für das Vermeiden von Gefahren ist eine starke und sichere Persönlichkeit.“

**Interview mit dem Jugendforscher
Prof. Dr. Klaus Hurrelmann,
Universität Bielefeld**



Prof. Dr. Klaus Hurrelmann,
Universität Bielefeld

mobil und sicher: Herr Prof. Hurrelmann, Sie als Jugendforscher befassen sich seit Jahrzehnten mit dem Thema Jugendliche. Sind Jugendliche heute schwieriger geworden? Wenn ja, warum?

Prof. Hurrelmann: Die Jugendphase ist tatsächlich schwieriger als in früheren Lebensabschnitten, weil sie so früh wie noch nie in der menschlichen Geschichte einsetzt, aber kein eindeutiges Ende mit einem klaren Übergang in das Erwachsenenalter hat. Hierdurch sind die Anforderungen an die Selbstorganisation der Persönlichkeit deutlich gewachsen. Viele Jugendliche müssen große Aufmerksamkeit auf die Gestaltung ihrer Identität lenken und ständig die Frage stellen, welchen sozialen Ort in ihrem Lebenslauf sie gerade erreicht haben. Die Ausbildungsgänge können sehr lang sein, die Übernahme eines Berufes und der Eintritt in eine eigene Familie kann sich sehr weit in den Lebenslauf hineinstrecken.

mobil und sicher: Gibt es Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen in der Pubertät? Welche?

Prof. Hurrelmann: Die Pubertät setzt bei den jungen Frauen schon seit Jahrzehnten etwa ein Jahr vor den jungen Männern ein. Zugleich hat sich bei beiden Geschlechtern in den letzten 200 Jahren der Eintritt der Geschlechtsreife ganz offensichtlich im Lebenslauf nach vorne verlagert, von etwa 16 Jahren im Jahr 1800 bis etwa 11 Jahren heute.

mobil und sicher: Im Straßenverkehr sind Jugendliche – vor allem männliche – sehr gefährdet, das setzt sich fort bei den 18- bis 24-jährigen Fahranfängern. 30 Prozent der jungen Fahrer sind besonders gefährdet. Jugendliche sind über Risiken und Gefahren nur schwer zu beeinflussen. Kann diese Risikogruppe im Jugendalter überhaupt noch beeinflusst werden?

Prof. Hurrelmann: Wegen der offenen und lang gestreckten Jugendphase wird es für junge Männer und junge Frauen immer wichtiger, soziale Anhaltspunkte dafür zu gewinnen, wo sie sich auf der Reise ins Erwachsenenalter gerade befinden. Der eigene Führerschein und die mit dem Autofahren verbundene hohe Selbstständigkeit sind hier ein wichtiger Schritt. Gerade für die jungen Männer aber kann dieser Schritt auch gefährlich sein, denn sie missbrauchen das Autofahren als Erlebnis- und Abenteuerraum und neigen zu riskantem Verkehrsverhalten. Junge Frauen sind hier deutlich zurückhaltender, sie haben andere und weniger raumgreifende Formen, um mit ihren Entwicklungsproblemen umzugehen. Verkehrsgefährdendes Verhalten von jungen Männern ist aus diesem Grunde durchaus auch entwicklungspsychologisch ein großes Thema. Die jungen Männer mit Risikoverhalten sind schwer zu erreichen und auch schwierig zu beeinflussen. Hier hilft nur eine Kombination aus Erziehung und klaren Restriktionen.

mobil und sicher: In den Schulen passiert leider zu wenig. Verkehrserziehung ist Sozialerziehung. Außerdem umfasst die moderne Verkehrserziehung, wie z.B. die Lernwerkstadt der Deutschen Verkehrswacht, Mobilitäts- und Bewegungserziehung und trägt somit zur positiven Entwicklung von Charakter, Persönlichkeit und Körper bei.

Bewusstseinsbildung für mehr Verantwortung, Rücksichtnahme, Empathie, um nur einige Ziele zu nennen. Durch die Vermittlung dieser humanistischen Werte in attraktiven Unterrichtsprojekten könnte viel erreicht werden. Wie stehen Sie dazu?

Prof. Hurrelmann: In allen Bereichen der Prävention haben wir in den letzten Jahren die Botschaft gelernt: Die Basis für das Vermeiden von gesundheitlichen und verhaltensbezogenen Gefahren ist eine starke und sichere Persönlichkeit. Deswegen haben alle Präventionsprogramme als eine Art Fundamentum die intensive Förderung der sozialen Kompetenzen der jungen Männer und Frauen. Für die Verkehrserziehung und die Unfallprävention gilt das genauso wie für die Gewalt-, Sucht- und Stressprävention. Deswegen sind die modernen Ansätze der Verkehrserziehung als Sozialerziehung eindeutig auf dem richtigen Weg. Ich plädiere dafür, sie beherzt weiterzuentwickeln und sie zugleich wissenschaftlich systematisch zu überprüfen, sodass wir sie im Laufe der nächsten Jahre immer zielgenauer ausrichten können. Denn wegen der Unterschiede von jungen Männern und jungen Frauen müssen geschlechtsspezifische Muster berücksichtigt werden, wegen der hohen Bildungsunterschiede und Herkunftsunterschiede müssen auch diese Varianzen deutlich berücksichtigt werden.

mobil und sicher: Vielen Dank für das Interview.

Über die Jugend

„Die Jugend liebt heutzutage den Luxus. Sie hat schlechte Manieren, verachtet Autorität, hat keinen Respekt vor den älteren Leuten und schwatzt, wo sie arbeiten sollte. Die jungen Leute stehen nicht mehr auf, wenn Ältere das Zimmer betreten. Sie widersprechen ihren Eltern, schwadronieren in der Gesellschaft, verschlingen bei Tisch Süßspeisen, legen die Beine übereinander und tyrannisieren ihre Lehrer.“

Sokrates, 470-399 v. Chr. (frei zusammengefasst nach Platons 8. Buch vom Staat)



Hohe Unfallgefahr bei jugendlichen Fahrradfahrern ab dem 10. Lebensjahr – besonders bei den Jungen.

Jugendlicher Leichtsinns fährt mit

Wenn Kinder in die Pubertät kommen, sind sie im Straßenverkehr besonders gefährdet – vor allem Jungen. Was sind die Gründe für die hohe Gefährdung Jugendlicher im Straßenverkehr und wie kann Abhilfe geschaffen werden?

Wachsende Mobilität

Mit dem Wechsel auf weiterführende Schulen etwa im Alter von 10 Jahren beginnt für die meisten Kinder ein neuer Lebensabschnitt, der einher geht mit der Erweiterung der individuellen Mobilität. Der oft längere Schulweg stellt gewachsene Mobilitätsanforderungen. Kinder dürfen nun mit dem Fahrrad zur Schule und nutzen es auch im Freizeitbereich, um längere Strecken zurückzulegen. Die wachsende Mobilität eröffnet Heranwachsenden neue Möglichkeiten und Perspektiven, ist aber auch mit einer größeren Unfallgefahr verbunden.

Peergroup und Mutprobe

Die Anerkennung durch die Gleichaltrigen stärkt das Selbstwertgefühl der Jugendlichen und hilft ihnen, ein positives Bild von sich zu entwickeln. Das erfolgreiche Bestehen einer Mutprobe führt zur Anerkennung in der Gruppe, was wiederum zum Aufbau eines positiven Selbstbildes beiträgt.

Besonders Jungen mit einer niedrigen schulischen Qualifikation nutzen die Öffentlichkeit, zur demonstrativen Selbstdarstellung im Rahmen einer Mutprobe. Die Mutprobe bzw. das riskante Verhalten dienen zur Kompensation des negativen bzw. Erhöhung des positiven Selbstbildes. Es soll den anderen gezeigt werden „Ich bin ein toller Typ, was ich kann, traut ihr euch nicht!“

Literaturtipps: Maria Limbourg, Jürgen Raithel, Imke Niebaum, Silke Maifeld: Mutproben im Jugendalter. In: Schweer, M. (Hg.): Perspektiven pädagogisch-psychologischer Forschung: Das Jugendalter, Leske und Budrich, Opladen, 2003

Fahrrad-/Mofafahrer

Jugendliche Fahrradfahrer verstoßen öfter gegen Verkehrsvorschriften. Zwar verhalten sich jugendliche Motorzweiradfahrer verantwortungsvoller und verkehrsregelangepasster als die radfahrenden Altersgenossen. Trotzdem verunfallen statistisch gesehen häufiger Mofafahrer als Radfahrer und männliche Fahrer öfter als weibliche. Ursächlich sind sicherheitsabträgliche Einstellungen (hohe Risikobereitschaft und häufiges Missachten von Verkehrsregeln). Auch das Auffrisieren der motorisierten Zweiräder und der damit einhergehenden Überschreitung der fahrzeugspezifischen Höchstgeschwindigkeit spielt eine Rolle.



Jugendliche überprüfen alle Freizeitaktivitäten und Hobbys dahingehend, wie viel Image sie bringen. Risikoreiche Verhaltensweisen stellen ein Weg dar, von Freunden akzeptiert zu werden.