

Verkehrssicherheit

Junge Fahrer – Wege aus dem Risiko

Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit bei 18- bis 24-jährigen jungen Fahrern

Sie sind seit Jahrzehnten die „Sorgenkinder“ im Straßenverkehr. Viele Verkehrswachtmitarbeiter, Wissenschaftler, Politiker und andere Fachleute aus der Verkehrssicherheitsszene haben sich schon ihre Köpfe darüber zerbrochen, wie sie zur Vernunft zu bringen sind. Die Rede ist von den jungen Fahranfängern – den 18- bis 24-Jährigen. Mehr als jeder fünfte Verletzte und Getötete gehört zu diesen sieben Altersjahrgängen, obwohl nur jeder 13. der Gesamtbevölkerung (7,9%) dazu zählt.

Das Wissen über diese Risikogruppe ist mittlerweile gut erforscht. Lebensstile wurden eruiert und zahlreiche Vorschläge für die Präventionsarbeit dieser hochgefährdeten Zielgruppe erarbeitet. Auch die Gesetzgebung und Fahrausbildung versuchen, das Problem zu lösen. Der Führerschein auf Probe beispielsweise war jedoch leider kein besonders erfolgreicher Versuch, die Verkehrssicherheit dieser Altersgruppe zu erhöhen. Hingegen trägt die Notbremse, die neuerdings in der Fahrausbildung Pflichtteil ist, zu mehr Verkehrssicherheit bei, so das Ergebnis einer Studie zum Sicherheitstraining (SHT), wo die Notbremse ebenfalls ein wichtiger Bestandteil ist.

Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) und ihre Landes-, Kreis- und örtlichen Verkehrswachten widmen sich der Verkehrssicherheitsarbeit für junge Menschen, um die hohe Unfallbelastung abzubauen. Sie führen auch in diesem Jahr wieder mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB) die Aktion Junge Fahrer (AJF) durch (siehe Seite 9). Die Verkehrswachten veranstalten an Berufsbildenden Schulen Verkehrssicherheitstage/-wochen, um den jungen Fahrern die Gefahren des Straßenverkehrs bewusster zu machen. „Mit der Aktion Junge Fahrer ist die Verkehrswacht auf dem richtigen Weg. Ich wünsche mir allerdings, dass in allen Schulen die Verkehrsunfallprävention eine höhere Priorität erhält“, sagt DVW-Präsident Heinz Hardt (MdL).

Handreichungen für Lehrer zur Unterrichtsgestaltung mit attraktiven Unterrichtsideen für junge Menschen hat die DVW schon vor Jahren erarbeitet. Außerdem hat die Initiative LernWerkStadt ihr Informationsangebot um die Zielgruppe junge Fahrer erweitert. „Informationen gibt es also genug für die Lehrer, aber es hapert an der praktischen Umsetzung“, klagt Hardt.

Die Landes-, Kreis- und Ortsverkehrswachten führen auch eigene Aktionen durch, um junge Fahrer für mehr Verkehrssicherheit zu sensibilisieren (siehe Seite 29, 30, 31), z.B. Christophorus-Seminare für Azubis aus den Bereichen Metallverarbeitung und Kraftfahrzeugmechanik der Landesverkehrswacht Niedersachsen, Aktion gegen Alkohol und Drogen der Landesverkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern, Disco-Busse der Verkehrswacht Bersenbrücker Land in Niedersachsen, Rallyes der Verkehrswacht Arnstadt in Thüringen bzw. der Verkehrswacht Hoyerswerda in Sachsen oder der Verkehrswacht Oranienburg in Brandenburg, Gedenkgottesdienst für Unfallopfer der Verkehrswacht Münster in Nordrhein-Westfalen, Vorträge in Schulen der Sek. II „Montabaurer Modell“ in Rheinland-Pfalz, Jugendpartys der Verkehrswacht des Landkreises Jerichower Land und der Verkehrswacht Oschersleben im Bördekreis in Sachsen-Anhalt. Die Ortsverkehrswacht Rüsselsheim in Baden-Württemberg machte dem Schulleiter einer Gesamtschule das Angebot unentgeltlich im Wahlpflichtfach zwei Stunden Verkehrsunterricht für 15- bis 17-jährige Schüler durchzuführen; Verkehrswachtmann Reinhard Otte unterrichtete die jungen Menschen. Mit der Aktion „safety check“ bieten Verkehrswachten und DEKRA jungen Fahrern die Möglichkeit, ihr Auto auf Sicherheitsmängel prüfen zu lassen (siehe Seite 12). Diese Beispiele der Verkehrswachtarbeit machen deutlich, was schon alles getan wird, damit die jungen Fahranfänger weniger verunglücken. Die Unfallrisiken junger Fahrer zu reduzieren, ist ein politisches Anliegen der Bundesregierung, was explizit im Koalitionsvertrag festgeschrieben ist. Im Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr des BMVWB kommt den jungen Fahrern natürlich eine Priorität zu.

„Alle Möglichkeiten zur Senkung der Unfallrisiken junger Fahrer müssen genutzt werden“, sagt DVW-Präsident Heinz Hardt. Deshalb befürwortet die DVW auch den derzeit in der Diskussion stehenden Vorschlag des Begleiteten Fahrens (siehe Seite 10). Gleichwohl das Begleitete Fahren in der Öffentlichkeit aus Unkenntnis der genauen Fakten und auch wegen Vorurteilen bezüglich des herabgesetzten Fahreralters auf 17 Jahre eher kritisch gesehen wird, haben sich die Experten der Projektgruppe bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch Gladbach (siehe Seite 11) und schließlich auch der diesjährige 41. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar (siehe mobil und sicher 2/03, Seite 20) positiv für das Begleitete Fahren ausgesprochen. Ob es ein Modellprojekt dazu geben wird, muss derzeit noch politisch entschieden werden. Die Bundesregierung will sich, wie BMVWB-Staatssekretär Ralf Nagel bei der letzten Länder-Verkehrsministerkonferenz in Mainz mitteilte, für ihre Entscheidung mindestens bis Herbst 2003 Zeit lassen.

Junge Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahren sind auf deutschen Straßen überdurchschnittlich gefährdet; sie haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Im Jahr 2002 wurden insgesamt 102339 junge Männer und Frauen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren im Straßenverkehr verletzt, 1550 wurden getötet. Mit Abstand die meisten Getöteten werden am Wochenende gezählt: Samstags (17%) und sonntags (21%). Die jungen Fahrer verunglücken überproportional häufig während der Nachtstunden des Wochenendes. Besonders freitags zwischen 22 Uhr und samstags 6 Uhr sowie samstags 22 Uhr und sonntags 6 Uhr enden viele Unfälle tödlich. „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ steht an der Spitze der Unfallursachen (24%). Mit weitem Abstand folgen „Abstandsfehler“ (11%), „Vorfahrt-/Vorrangfehler“ (10%), „Abbiegefehler“ (5,5%), „Alkoholeinfluss“ (4,6%).

Internet: www.destatis.de Rubrik Verkehr

Wer ist gefährdet?

Risikofaktoren für das Zustandekommen von Verkehrsunfällen bei den 18- bis 24-jährigen jungen Fahrern sind der Lebensstil, die Persönlichkeit, der familiäre Hintergrund sowie die Schul- und Ausbildungssituation der Jugendlichen. Nach Lebensstilanalysen ist das Unfallrisiko für die sog. „Action-Typen“, „Fan-Typen“ und „Kicksuchende-Typen“ unter den Jugendlichen deutlich erhöht. Diese Freizeit-Typen besuchen häufiger als andere Diskotheken oder Fußballspiele und konsumieren Alkohol und/oder Drogen. Sie haben eine erhöhte Risikobereitschaft und verunglücken deshalb häufig im Straßenverkehr. Ungefähr 37% der 18- bis 24-Jährigen – vorwiegend männlichen – jungen Erwachsenen können diesen Gruppen zugeordnet werden (Dr. Horst Schulze 1996; 1999, BASt).

Verkehrsunfälle im Jugendalter – und besonders nächtliche Disco-Unfälle – gehen mit einer niedrigen schulischen Qualifikation einher: Circa 65% der Verursacher von Disco-Unfällen sind Hauptschüler, obwohl ihr Anteil in der Altersgruppe nur 37% beträgt. Sie sind demnach unter den Verursachern nächtlicher Freizeitunfälle deutlich überrepräsentiert. In den Berufsschulen sind Lehrlinge aus den Berufen Metall und Bau stärker unfallgefährdet als andere Berufsgruppen. Fast jeder zweite nächtliche Freizeitunfall (48%) wird von Angehörigen dieser beiden Berufsgruppen verursacht (Dr. Horst Schulze 1998).

Zu der Risikogruppe „Junge Fahrer“ zählen besonders solche Jugendliche, die auf psychologischer Ebene weniger durch eine rationale als durch eine emotionale Verhaltenssteuerung und ein zu großes subjektives Sicherheitsgefühl (Selbst-überschätzung) gekennzeichnet sind. Auch „hyperaktive“ Jugendliche sind stärker unfallgeschädigt.

Besonderen Risiken im Straßenverkehr sind auch sog. „Problem-Kids“

Verkehrssicherheit

Junge Fahrer – Wege aus dem Risiko

Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit bei 18- bis 24-jährigen jungen Fahrern

ausgesetzt. Sie haben häufig einen Freundeskreis, in dem motorisiertes Fahren „in“ ist, oft Alkohol getrunken und riskant gefahren wird. Als Konsequenz fährt der Jugendliche selber alkoholisiert und riskant.

Quelle: Maria Limbourg, Jürgen Raithel, Karl Reiter: Jugendliche im Straßenverkehr. in: Raithel, J. (Hg): Risikoverhalten im Jugendalter. Leske und Buderich, Opladen 2000

Aktion Junge Fahrer

Die Aktion Junge Fahrer (AJF) ist eine Initiative der Deutschen Verkehrswacht (DVW). Sie wird unterstützt vom BMVBW, dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) sowie regionalen Sponsoren. Zielgruppe sind junge Fahrer im Alter von 18 bis 25 Jahren.

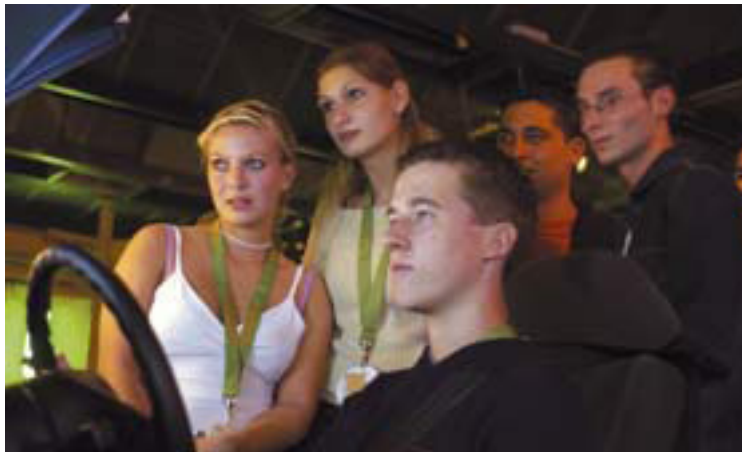
Mit 178 Aktionstagen von den Landes-, Kreis- und örtlichen Verkehrswachten durchgeführt, wurden im Jahr 2002 rund 350.000 junge Menschen zwischen 16 und 30 Jahren direkt erreicht. Die Aktionstage bieten neben Stellwänden und Infoständen u.a. zahlreiche Testgeräte zur Verkehrssicherheit, z.B. Alkohol-Fahrsimulatoren, Gurtschlitten, Rettungs- und Fahrsimulator, Unfallfahrzeug am Kran, Reaktionstestgeräte.

DVW-Verbandsdirektor Dr. Norbert Weigang: „Ich hoffe, dass zukünftig noch viel mehr Verkehrswachten Verkehrssicherheitstage und -wochen an allen Schulen und im besonderen an Haupt-, Real-, Gesamt- und Berufsschulen der Bereiche Metall bzw. Bau – im Rahmen der AJF durchführen werden.“ Empfehlenswert ist es, junge Menschen in das Vorhaben aktiv mit einzubeziehen und Kooperationspartner zu suchen (siehe auch Seite 14)

Allen Verkehrswachten viel Erfolg und gutes Gelingen für die Veranstaltungen im Rahmen von AJF!

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an Ihre Landesverkehrswacht oder an Gabriele Scheulen bei der DVW

Fax 02225-88490, Mail: gs@dvw-ev.de



Die Aktion Junge Fahrer der Deutschen Verkehrswacht (DVW) wird von den Landes-, Kreis- und Ortsverkehrswachten vor Ort umgesetzt. Die Aktionstage bieten u.a. zahlreiche Testgeräte zur Verkehrssicherheit, z.B. (Alkohol-) Fahrsimulator.

Begleitetes Fahren mit 17 Schritt in die richtige Richtung

Mit 17 schon Auto fahren – in Schweden darf man das seit 10 Jahren. Allerdings nur, wenn im ersten Jahr nach dem Führerscheinwerb eine erwachsene Begleitperson die Fahraufsicht übernimmt. Der Erfolg: Die Zahl der Unfälle junger Autofahrer reduzierte sich um 46 %.



Das Begleitete Fahren bietet eine Chance, das hohe Unfallrisiko junger Fahrer zu reduzieren. In Schweden reduzierte sich die Zahl der Unfälle junger Autofahrer um 46 Prozent.

Seit seiner Einführung in die deutsche Maßnahmendiskussion hat das „Begleitete Fahren“ zunehmend Akzeptanz gefunden. Mit Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen haben sich über den Kreis der Initiatoren hinaus weitere Bundesländer an der Entwicklung des Maßnahmenansatzes beteiligt. In einstimmigen Entscheidungen der Landtage Niedersachsens und Bayerns wurden verkehrspolitische Optionen für das „Begleitete Fahren“ artikuliert.

Nach einer Einarbeitung der Hinweise und Anregungen des 41. Verkehrsgerichtstags wird die Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ihren endgültigen Vorschlag zu einem Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ vorlegen.

Fahrer haben in Deutschland das höchste Unfallrisiko unmittelbar zu Beginn des selbstständigen Fahrens. Bis zur Fahrprüfung legen deutsche Fahrer lediglich 500 bis 1000 km im praktischen Fahrschulunterricht zurück. Aus neuen unfallstatistischen Erkenntnissen geht jedoch hervor, dass fahrpraktischer Erfahrungsaufbau die ergiebigste Quelle zur Verringerung des Unfallrisikos darstellt. So senken Fahrerlaubniserwerber in Deutschland ihr Unfallrisiko durch Fahrpraxis nach neun Monaten auf 50 % des Anfangsrisikos, nach 2,6 Jahren auf ein Restrisiko von 10 %. Das „Begleitete Fahren“ zielt auf einen längerfristigen Aufbau fahrpraktischer Erfahrung vor dem Start in die selbstständige Fahrkarriere. DVW-Präsident Heinz Hardt (Mdl): „Das Modell Begleitetes Fahren ab 17, wie es in Goslar vorgestellt wurde, ist ein Schritt in die richtige Richtung.“

Es ist davon auszugehen, dass das „Begleitete Fahren“ über ein vergleichsweise hohes Potenzial zur Absenkung des Unfallrisikos verfügt. Zu einer Abschätzung können die deutschen Daten zum Risikoverlauf nach dem Fahrerlaubniserwerb und die verschiedenen Wirksamkeitsergebnisse aus dem Ausland herangezogen werden. In welchem Umfang das Sicherheitspotenzial dieses Maßnahmenansatzes in der Praxis ausgeschöpft werden kann, bleibt empirisch zu klären. Dies sollte im Rahmen eines Modellversuchs geschehen, wie es auch für die Maßnahme einer freiwilligen zweiten Phase der Fahrausbildung vorgesehen ist.

Merkmale des Projektgruppenvorschlags

- Der Modellvorschlag der Projektgruppe geht von einer klaren Trennung von Fahrausbildung/Fahrerlaubnisprüfung einerseits und anschließender Phase des „Begleiteten Fahrens“ andererseits aus. Die Fahrausbildung ist vollständig zu durchlaufen und der Fahrer ist – im Unterschied zu den anderen europäischen Modellen

Verkehrssicherheit

Junge Fahrer – Wege aus dem Risiko

Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit bei 18- bis 24-jährigen jungen Fahrern

- bereits in der Begleitphase der verantwortliche Fahrzeugführer
- Bis zum Erreichen des Alters von 18 Jahren steht für die Übungspraxis im Rahmen des „Begleiteten Fahrens“ ein Zeitraum von bis zu einem Jahr zur Verfügung, je nachdem, wie pünktlich zum 17. Geburtstag die Fahrerlaubnis erworben wurde. Auf der Grundlage wissenschaftlicher Abschätzungen zur Kompetenzentwicklung bei Fahranfängern wird ein Übungsumfang von 5000 km empfohlen.
- Der Begleiter besitzt keine Ausbildungsfunktion. Seine Rolle ist die eines Ansprechpartners, der durch seine Anwesenheit Sicherheit vermittelt, die Erwartung einer sicherheitsangemessenen Fahrweise befestigt und für Fragen zur Verfügung steht, ohne in das Fahrgeschehen einzugreifen. In einer 90minütigen Einweisung durch eine qualifizierte, nach Landesrecht zugelassene Person oder Stelle soll er auf seine Aufgabe vorbereitet werden.
- Die Projektgruppe sieht das „Begleitete Fahren ab 17“ in einem Ergänzungsverhältnis zu den anderen Maßnahmen für junge Fahrer und Fahranfänger, nicht als eine Alternative oder Konkurrenz. Sein spezifischer Ansatz ist mit dem Aufbau fahrpraktischer Erfahrung bei niedrigem Risiko bezeichnet. Ebenso wie die zweite Phase der Fahrausbildung und das Pkw-Sicherheitstraining ist das „Begleitete Fahren“ als freiwilliges Modell angelegt, das Fahranfängern zusätzliche Möglichkeiten des Dazulernens bietet.

Meinungen

Heinz Hardt, MdL, Präsident Deutsche Verkehrswacht (DVW):

„Junge Fahranfänger zahlen in Deutschland durch ihre Unerfahrenheit im Umgang mit dem Auto einen hohen Preis in Form von vielen tragischen Unfällen. Angesichts der anhaltend hohen Unfallzahlen bei jungen Fahranfängern müssen dringend neue Maßnahmen erprobt werden. Die Unfallforschung zeigt, dass junge Fahrer zum Beginn ihrer Fahrerkarriere die meisten Unfälle verursachen. Daher ist das Modell des Begleiteten Fahrens ab 17, wie es in Goslar vorgestellt wurde, ein Schritt in die richtige Richtung. Die jungen Leute erhalten die Möglichkeit, vor dem selbstständigen Fahren eigene Erfahrungen zu sammeln und können in dieser kritischen Phase begleitet werden. Es besteht die Hoffnung, dass sich dadurch das Unfallrisiko erheblich verringert. Wissenschaftliche Erkenntnisse aus dem In- und Ausland bestätigen diese Annahme. Die Erprobung des Modells sollte daher schnell möglich gemacht werden.“

Christian Wulff, Niedersächsischer Ministerpräsident:

„Fast 25 % der bei tödlichen Verkehrsunfällen Verunglückten waren Fahranfänger. Aber nicht nur diese selbst werden Opfer schwerer Unfälle, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer. Mangelnde Fahrpraxis, Rücksichtslosigkeit und Selbstüberschätzung junger Autofahrer stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial im Straßenverkehr dar. Deshalb sind Fahranfänger möglichst frühzeitig und intensiv zu einem verantwortungsvollen Umgang im Verkehr anzuhalten. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund hat sich der Niedersächsische Landtag in einer Entschließung vor rund einem Jahr für die schnellstmögliche Verwirklichung des Konzepts Begleitetes Fahren ausgesprochen. Der Auftrag des Landtages ist für uns Verpflichtung, die Sicherheit von Fahranfängern zu verbessern. Als Ministerpräsident des Landes Niedersachsen werde ich nichts unversucht lassen, für mehr Sicherheit im Straßenverkehr einzutreten. Einen Beitrag hierzu kann ein Modellversuch zum Begleiteten Fahren ab 17 leisten.“

Wenn nach den internationalen Studien – und dies wird durch das

Kraftfahrtbundesamt auch für Deutschland bestätigt – die wachsende Erfahrung beim Autofahren das Unfallrisiko erheblich senkt, muss dieser Ansatz in Deutschland erprobt werden. Wir würden uns sonst eine Chance vergeben, das dramatisch hohe Risiko junger Fahranfänger nachhaltig zu reduzieren. Ich möchte daher Herrn Bundesminister Stolpe ermutigen, für den Modellversuch jetzt die Ampel auf grün zu stellen.“

Dr. Günther Beckstein, MdL, Bayerischer Staatsminister des Inneren:

„Eine Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen hat sich dafür ausgesprochen, dass bereits 17-Jährige nach entsprechender Ausbildung in der Fahrschule und Führerscheinprüfung ein Jahr lang in Begleitung eines erfahrenen Führerscheininhabers Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln können, bevor sie mit 18 Jahren alleine fahren dürfen. Ich begrüße dies ausdrücklich. Denn das Modell wäre eine hervorragende Ergänzung zur der von Bayern seit Jahren geforderten Einführung einer zweiten Ausbildungsphase für junge Fahranfänger. Studien aus dem Ausland sprechen dafür, dass sich das Unfallrisiko mit solchen Konzepten deutlich reduzieren ließe.“

Prof. Manfred Bandmann, Präsident Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR):

„Das Unfallrisiko junger Menschen nachhaltig zu senken ist und bleibt eine Daueraufgabe des DVR und seiner Mitglieder – so auch der DVW. Außer Frage steht für mich, dass die Fahranfänger während dieser neuen Entdeckungsreise Straßenverkehr nicht allein gelassen werden dürfen. Dies belegen die Ergebnisse der entsprechenden Jugendkongresse des DVR. Es geht dabei nicht alleine um die Vermittlung oder Aneignung der fahrpraktischen Fähigkeiten und der Befolgung von Straßenverkehrsregeln, sondern es geht insbesondere um die Erweiterung des Erlebnishorizonts, den der Einstieg in den motorisierten Straßenverkehr mit sich bringt. Der DVR begrüßt die Zustimmung des Bundesrates von Mitte April diesen Jahres zur Einführung einer zweiten Fahrausbildungsphase in den Bundesländern. Das BMVBW und die beim DVR angesiedelte Projektgruppe „zweiphasige Fahrausbildung“ arbeiten zur Zeit intensiv an den notwendigen Rahmenbedingungen für eine rasche Einführung, um für die jungen Fahrer/innen einen professionell betreuten Raum zu schaffen, u.a. Wünsche an Mobilität, Motive für praktizierte Verhaltensweisen und die damit verbundenen Risiken aufzudecken.“

Gleichzeitig wirkt der DVR in der BAST-Projektgruppe Begleitetes Fahren ab 17 mit und ist der Ansicht, dass eine wesentliche Voraussetzung für eine Begleitphase die abgeschlossene Fahrausbildung und bestandene Fahrerlaubnisprüfung darstellt. Mit diesem Modell könnten die jungen Fahrer/innen auf ihrer Entdeckungsreise in die Geheimnisse des Straßenverkehrs, verbunden mit den geschriebenen und ungeschriebenen Gesetzen, durch einen Begleiter unterstützt werden, der durch seinen mäßigenden Einfluss als Beifahrer das Eingehen bestimmter Risiken verhindern kann.“

Risiko: Alte Autos mit viel PS

Junge Männer verunglücken mit alten, leistungsstarken Autos

Die jungen Fahrer sind häufiger mit älteren – vermutlich technisch unsicheren – Fahrzeugen an Verkehrsunfällen beteiligt als Verkehrsteilnehmer anderer Altersgruppen. Es ist erwiesen, dass unfallur-

Verkehrssicherheit

Junge Fahrer – Wege aus dem Risiko

Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit bei 18- bis 24-jährigen jungen Fahrern

sächliche Mängel am Pkw mit zunehmendem Fahrzeugalter rapide ansteigen. Außerdem verfügen ältere Fahrzeuge nicht über das in neueren Fahrzeugen vorhandene aktive und passive Sicherheitszubehör wie Airbags, Gurtstraffer, ABS-Bremsen, ESP (Elektronisches Stabilitätssystem) usw., das Unfälle verhindern und Unfallfolgen mildern kann.

Junge Männer fahren ältere und leistungsstärkere Fahrzeuge, wie das Statistische Bundesamt bei den Unfallanalysen feststellte. Unfallbeteiligte junge Frauen fahren hingegen neuere, aber leistungsschwächere Fahrzeuge. 40% der jungen Männer waren mit einem über 10 Jahre alten Auto an einem Unfall beteiligt, bei den jungen Frauen waren es hingegen „nur“ 32%. Am Steuer eines unter zwei Jahre alten Wagens saßen dagegen knapp 7,8% der unfallbeteiligten Frauen, aber nur 6,4% der Männer.

21% der unfallbeteiligten jungen Frauen waren Fahrer eines Autos unter 40 kW (53 PS) Motorleistung, dagegen waren dies nur 9,5% der jungen Männer. Einen Pkw mit über 75 kW (102 PS) Motorleistung fuhren 27% der unfallbeteiligten jungen Männer, aber nur 12% der jungen Frauen.

Das männliche Geschlecht interessiert sich in der Regel mehr für Autos und Technik als das Weibliche. Die Autoorientierung ist bei Männern sehr hoch. Es wird gebastelt, ausprobiert, mit Freunden gefachsimpelt und angegeben. Vermutlich gehören die jungen verunfallten Männer mit den älteren, leistungsstarken Fahrzeugen zu der bekanntesten Risikogruppe der Lehrberufe Metall und Bau (siehe Seite 8).

Der Deutschen Verkehrswacht (DVW) ist diese Problematik bekannt. Mit der Aktion „safety check“ bieten die DVW und DEKRA seit 1998 jungen Fahrern die Möglichkeit, ihr Auto freiwillig und kostenlos an Bremsen, Reifen, Licht und Lenkung auf Sicherheitsmängel überprüfen zu lassen. „safety check“ findet bundesweit in ausgewählten DEKRA-Niederlassungen statt und wird von Veranstaltungen und Informationen der örtlichen Verkehrswachten begleitet. In 2002 wurden 57 „safety-check“-Aktionen mit mehr als 12.000 Fahrzeugüberprüfungen durchgeführt.

www.safety-check.net



Junge Männer verunglücken oft mit alten Autos, die eine hohe PS-Zahl haben.

Sicherheitstraining

Das Sicherheitstraining nach DVR-Richtlinien hilft jungen Fahrern, Gefahren im Straßenverkehr besser einzuschätzen und zu vermeiden

Für jeden Fahranfänger sollte ein Sicherheitstraining nach DVR-Richtlinien, das die Verkehrswachten anbieten, Pflicht sein“, sagt Siegfried Noß, Geschäftsführer der Verkehrswacht Diepholz in Niedersachsen. Er steht mit seiner Meinung gewiss nicht alleine da. Wissenschaftliche Studien zeigen, dass ein Sicherheitstraining positiven Einfluss auf das

Fahrverhalten und die Unfallhäufigkeit hat. Die Teilnehmer lernen, Gefahren besser einzuschätzen und zu vermeiden.

Auch das BMVBW erwähnt das Pkw-Sicherheitstraining in seinem Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr: „Alle Möglichkeiten zur Senkung der Risikobereitschaft müssen genutzt werden (...). Daneben verdient freiwilliges Verhalten der Fahranfänger – wie z.B. Teilnahme an einem Pkw-Sicherheitstraining – die Unterstützung aller Beteiligten. Hierzu sollen Anreize, sowohl in rechtlicher als auch in finanzieller Hinsicht, auf ihre Effizienz und Machbarkeit hin geprüft werden.“

Die Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen hat im April des vergangenen Jahres mit der Provinzial-Versicherung in Düsseldorf und der Lippischen Landes-Brandversicherungsanstalt die Aktion „sicher lenken – beitragsenken“ ins Leben gerufen. Zielgruppe sind die 18- bis 24-jährigen Führerscheinbewerber, die einen Kfz-Haftpflichtprämiennachlass von 230% auf 140% erhalten, wenn sie an einem Pkw-Sicherheitstraining nach DVR-Richtlinien teilnehmen. Bleibt zu hoffen, dass dieses gute Beispiel bundesweit ausgedehnt wird.

www.sicher-lenken.de

Alkohol und Sexualität

Warum Menschen Alkohol trinken?

Viele Menschen, vor allem junge Erwachsene, haben ein sehr starkes Interesse an Alkohol und Sex. Häufig wird Alkohol konsumiert, um die Chancen auf ein sexuelles Erlebnis zu erhöhen. Durch das Herabsetzen der Hemmschwelle werden gesellschaftliche Kontakte erleichtert und die Stimmung verbessert. Beispiele für Äußerungen: „Um selbstbewusster und mutiger zu sein“, „Um mich sexy und verführerisch zu fühlen“ und „Damit ich gewisse Gefühle freier zum Ausdruck bringen kann“. Studien haben gezeigt, dass Frauen und Männer als sexuell verfügbarer wahrgenommen werden, wenn sie Alkohol konsumieren, als wenn sie nüchtern sind. Zudem wird einverständlicher Sex erwartet, wenn eine Frau und ein Mann zusammen Alkohol trinken.

Außerdem hat der Alkoholkonsum gesellschaftliche Gründe, die sich auf soziale Motive, Genuss und Geselligkeit beziehen. Beispiel: „Etwas, was meine Freunde tun, wenn wir uns treffen“. Auch wird Alkohol getrunken, um Spannungen abzubauen oder Sorgen zu verdrängen.

Kinderradfahren

Wie Kinder sicheres Fahrrad fahren lernen

Kinder sollten nicht zu früh mit dem Fahrrad fahren beginnen. Eltern sollten zunächst auf den Kauf eines Tretrollers ausweichen. Er trainiert den Gleichgewichtssinn erheblich besser als ein Fahrrad mit Stützrädern. So können Kinder wichtige Erfahrungen für das Fahrrad fahren sammeln.

Die ersten Übungsfahrten auf dem Fahrrad sollten immer unter Aufsicht der Eltern auf Plätzen ohne Verkehr (Schonraum) stattfinden. Übungen und Spiele zur Gewinnung von Grundfähigkeiten/-fertigkeiten für das sichere Fahrradfahren im Straßenverkehr sind unabdingbar (siehe erste Übungen auf dem Rad).

Fahrrad fahren macht Kindern Spaß und ist hervorragend geeignet, um überflüssige Pfunde loszuwerden (siehe Seite 14). Bei den 6- bis 9-Jährigen ist jedes vierte Kind zu dick. Zur Zeit leben über 12 Mio. Kinder bis zu 14 Jahren in Deutschland; hoch gerechnet hat rund eine Mio. Übergewicht. Die Kinder essen zu viel bzw. zu fett und bewegen

Verkehrssicherheit

Junge Fahrer – Wege aus dem Risiko

Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit bei 18- bis 24-jährigen jungen Fahrern

sich zu wenig. Zur Reduzierung des Gewichts empfehlen Kinderärzte mehr Bewegung an der frischen Luft. Außerdem sollten z.B. Achtjährige nicht länger als eine Stunde vor dem Computer oder Fernseher sitzen.

Bringen Beifahrer mehr Sicherheit?

Beobachtungen ergaben, dass Fahrer mit Begleitung langsamer fahren, größere Abstände zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten und sich an Kreuzungen korrekter verhalten. Der generell positive Beifahrereffekt greift nach Untersuchungen von Prof. Dr. Hans-Peter Krüger vom Interdisziplinären Zentrum für Verkehrswissenschaften an der Universität Würzburg auch bei jungen Fahrern, wenn z.B. die Eltern oder ältere Beifahrer mit im Auto sind. Junge Fahrer pflegen hingegen einen riskanteren Fahrstil, wenn gleichaltrige Freunde mit im Auto sitzen:

1. Junge Männer fahren dann schneller als Ältere;
2. sie fahren noch schneller, wenn ein männlicher junger Begleiter im Fahrzeug ist;
3. jedoch fahren sie langsamer mit einer Begleiterin;
4. auch junge Frauen fahren mit einem männlichen Beifahrer schneller.
5. Die Ergebnisse zeigen, dass ältere Beifahrer einen wichtigen Beitrag zum sicheren Fahren junger Fahrer leisten können.

Übermüdet und total k.o.

Nichts getrunken, keinen Joint geraucht und trotzdem unfallgefährdet. Übermüdung ist eine sehr häufige Unfallursache. Wenn ein Mensch übermüdet ist, zeigen Körper und Geist das auf vielfältige Weise.

- Es gibt eine natürliche Bio-Leistungskurve. In der Zeit zwischen 2.00 und 5.00 Uhr morgens hat der Mensch normalerweise seine Tiefschlafphase. Fahrten in diesem Zeitraum sind absolut risikoreich, da die Gefahr des Sekundenschlafes besonders groß ist.
- In der Woche leben die jungen Menschen zum Großteil nach einem ganz normalen Tagesrhythmus. Sie gehen tagsüber zur Schule oder zum Arbeitsplatz. Nachts gehen sie, oft schon recht früh, schlafen. Die arhythmischen Wachzeiten am Wochenende beeinträchtigen nachhaltig die Konzentrationsfähigkeit und Reaktionsbereitschaft.
- Der natürliche Ermüdungsprozess in diesen „Disconächten“ wird oft nicht bemerkt. Auch wer sich topfit fühlt, ist erschöpft. Man fühlt sich „gut drauf“. Dieses Empfinden wird durch körpereigene „Drogen“, z.B. dem Glückshormon Endorphin, unterstützt. Müdigkeitssymptome werden nicht wahrgenommen. Seh- und Hörfähigkeit haben durch Laserblitze und laute Musik gelitten, die Fahrtüchtigkeit ist eingeschränkt.



Junge Männer gehören zur Hauptrisikogruppe, vor allem Auszubildende aus den Gebieten Metall und Bau. Die Aktion Junge Fahrer der Deutschen Verkehrswacht wird von den Verkehrswachtern deshalb oft in Berufsschulen durchgeführt.

Prävention: Was kann getan werden?

Zur Verringerung der Unfallrisiken für Jugendliche und junge Erwachsene können unterschiedliche Maßnahmen getroffen werden. Die in Frage kommenden Maßnahmen lassen sich folgenden Kategorien zuordnen

- planerische und technische Maßnahmen und Normierung (engineering),
- legislative Maßnahmen, Kontrolle und Überwachung (enforcement),
- Anreizsysteme (economy)
- kommunikative und erzieherische Maßnahmen (education).

Planerische und technische Maßnahmen haben häufig eine hohe und dauerhafte Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit. So sind z. B. verkehrsverlangsamende bauliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen, Kreisverkehre usw.) wirksame „Dauerbremsen“ für den Straßenverkehr – und auch für junge Fahrer.

Auch die Einrichtung von Discobus-Linien und der Ausbau des nächtlichen Öffentlichen Verkehrs können zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Fahrern beitragen, wenn diese vom Auto auf den Bus umsteigen. Ähnliches gilt für den Ausbau der Radwegnetze in den Städten und Gemeinden.

Kontrolle und Überwachung sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Insbesondere sind Verkehrsregeln, die eine Auswirkung auf die Sicherheit von Jugendlichen haben, durch eine gezielte Überwachung durchzusetzen (z.B. Alkohol-Drogen- und Geschwindigkeitskontrollen in der Nähe von Discotheken usw.). Auch die sicherheitsorientierte nächtliche Überwachung in Bussen/Bahnen und an Haltestellen kann eine unfallpräventive Wirkung haben, weil dann mehr Jugendliche – und insbesondere mehr junge Frauen – die öffentlichen Verkehrsmittel, anstatt des Autos nutzen werden.

Unfälle können auch durch unterschiedliche Anreizsysteme verhindert werden. So könnten z. B. günstige Anfangstarife bei der Haftpflichtversicherung und eine starke Steigerung nach jedem Unfall zu einer vorsichtigeren Fahrweise motivieren. Die Nutzung von Disco-Bussen oder Sammeltaxen könnte durch ein Freigetränk „belohnt“ werden. Auch die Getränkepreise in Bars und Discotheken könnten sich verhaltenssteuernd auswirken (nicht-alkoholische Getränke sollten preiswerter als alkoholische Getränke sein).

Kinder und Jugendliche sollen in den verschiedenen Erziehungs- und Bildungsinstitutionen (Familie, Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen) rechtzeitig lernen, Risiken richtig einzuschätzen und Gefahrensituationen zu vermeiden oder zu bewältigen. Besonders intensiv sollten diese pädagogischen Bemühungen bei der Arbeit mit den bekannten Risikogruppen liegen (Hauptschüler und Berufsschüler mit Ausbildungsberufen aus den Gebieten Metall und Bau).

Möglichkeiten zur Kommunikation und Aufklärung bieten sich außer in der Schule und im Elternhaus auch besonders in Vereinen und Freizeiteinrichtungen, die von Jugendlichen häufig besucht werden (z.B. Fußballvereine, Discotheken, Popkonzerte). Die Sport-, Musik- und Film-Idole der Jugendlichen können dabei durch ihre Vorbildfunktion einen wichtigen Beitrag bei der Kommunikation von unfallpräventiven Botschaften leisten.

Die Jugendlichen müssen lebensweltnahe erreicht werden, hier sind auch Gespräche mit gleichaltrigen verunglückten Rad-, Motorrad- oder Autofahrern in der Schule oder in Unfall- oder Rehabilitationskliniken als erfolgversprechend anzusehen. Über Betroffenheit und Einsicht kann bei den Jugendlichen in aufdeckenden und nachhaltigen Maßnahmen eine Verhaltensänderung in präventiver Absicht erreicht werden.

Quelle: Limbourg u.a. in: Raithe (siehe auch Seite 8)

Verkehrssicherheit

Junge Fahrer – Wege aus dem Risiko

Möglichkeiten der Verbesserung der Verkehrssicherheit bei 18- bis 24-jährigen jungen Fahrern

Verkehrssicherheitsarbeit mit der Zielgruppe junge Fahrer

- 1. Gemeinsam!**
Machen Sie Jugendliche von Beginn an zu beteiligten Akteuren. Beziehen Sie sie in die Planung und Durchführung des Vorhabens ein. Nehmen Sie deren Interessen ernst und setzen Sie Anregungen konsequent um. Nur so wird aus behelrenden Monologen ein bereichernder Dialog!
- 2. Nah dran!**
Führen Sie Veranstaltungen dort durch, wo Jugendliche, die zur Hauptrisikogruppe zählen, sind. Es eignen sich besonders Haupt-, Real- und Gesamtschulen sowie Berufsschulen der Bereiche Metall und Bau.
Auf die Ortswahl kommt es an: Je bekannter und belebter, umso mehr junge Menschen erreichen Sie.
- 3. Attraktiv!**
Wählen Sie Aktionsformen und -themen, die junge Menschen ansprechen, die attraktiv, unterhaltsam und informativ sind.
- 4. Sichtbar!**
Pressearbeit und Werbemaßnahmen sind unerlässlich.
- 5. Kontinuierlich!**
Einmal ist keinmal. Setzen Sie nicht (allein) auf einen Paukenschlag, sondern auf einen langen Atem. Planen Sie eine Reihe von Maßnahmen.
- 6. Vernetzt!**
Suchen Sie sich für Ihre Maßnahme starke Partner vor Ort. Überzeugen Sie Institutionen, Jugendverbände, lokale Unternehmen oder Prominente von der Bedeutung Ihrer präventiven Arbeit.
Werden Sie gemeinsam aktiv.

Quelle: *jung & sicher*. Eine Dokumentation des zweiten internationalen Kongress in Wolfsburg 29./30. Oktober 2001, BMVBW, BG, DVR

Charakter im Fuß

Auch das DVW-Mitglied, die Deutsche Renault AG, engagiert sich, junge Fahrer zu verantwortungsvollem Verhalten am Steuer zu motivieren. Der bundesweite Wettbewerb „Deutschlands beste Fahranfänger“ ist Bestandteil der Initiative „Charakter im Fuß“, mit der Renault, das Magazin stern und die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) vor zwei Jahren begonnen haben.

Ziel der Aktion ist es, unter den Fahranfängern das positive Leitbild einer souverän-gelassenen Fahrerpersönlichkeit aufzubauen und zu stärken.

www.charakter-im-fuss.de



**Stärken von Kindern
entdecken und anerkennen**

**Interview mit Prof. Dr. Maria
Limbourg, Erziehungswissen-
schaftliche Fakultät,
Universität Essen**

mobil und sicher: Frau Prof. Limbourg, jeder zweite Verkehrsunfall wird von Berufsschülern aus den Berufen Metall und Bau verursacht. Haben Sie ein Patentrezept zur Reduzierung der Verkehrsunfälle dieser besonders gefährdeten Zielgruppe?

Prof. Limbourg: Das sind Berufe, die fast nur Männer lernen. Und Männer gehören insgesamt zur Risikogruppe. Die Metalller lieben das Auto und basteln viel dran herum. Dann muss es auch ausprobiert werden. Ihre Autoorientierung ist sehr hoch. Gegenmittel: Verstärkte Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Hauptschule, der Realschule und in den Berufsschulen.

mobil und sicher: Die Basis für das Vermeiden von Gefahren ist eine starke und sichere Persönlichkeit. Wie sollten Eltern, Erzieher und Lehrer erziehen, damit Kinder sich derart entwickeln?

Prof. Limbourg: Kinder demokratisch erziehen, nicht autoritär aber auch nicht laissez faire. Außerdem sehr wichtig: Jedes Kind hat Stärken, kann etwas gut. Das müssen Eltern und Lehrer entdecken und anerkennen. Das Selbstwertgefühl der Kinder darf nicht nur auf der schulischen Leistung aufgebaut werden. Viele Kinder, die schlecht in der Schule sind, können gut musizieren, singen, Fußball spielen usw. Dafür müssen sie Anerkennung bekommen.

mobil und sicher: Was halten Sie vom „Begleiteten Fahren“ zur Reduzierung der Unfälle junger Fahrer?

Prof. Limbourg: Ist sehr positiv, wie auch die Erfahrungen im Ausland zeigen. Die jungen Fahrer/innen können üben, ohne ihre Risikobereitschaft austoben zu können. Die Begleiter tolerieren das nicht. Auch nächtliche Disco-Fahrten entfallen meistens. Welcher Begleiter will denn schon um 5 Uhr morgens mit den jungen Fahrern/innen von der Disco nach Hause fahren?

mobil und sicher: Wie beurteilen Sie die Aktion Junge Fahrer der Deutschen Verkehrswacht, die von den Landesverkehrswachten und örtlichen Verkehrswachten bundesweit vor Ort umgesetzt wird?

Prof. Limbourg: Sehr positiv!
Hervorragende Ansprache der Zielgruppe!