



JUNG FÄHRT SICHER 3.0



Fahrsicherheitstraining
am Nürburgring
zu gewinnen

Eine Aktion des Deutschen
Instituts für Qualitätsförderung e. V.
für mehr Sicherheit bei Fahranfängern

DIQ

Deutsches Institut
für Qualitätsförderung e. V.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Vorwort	3
Statistik und Unfallursachen	4
Wissenswertes für Fahranfänger	8
Unfallvermeidung bei Jugendlichen	14
Ablenkung im Straßenverkehr	20
Anfänger- und Jugendlichkeitsrisiko	31
DIQ im Überblick	38
Linkliste	39

Impressum

Herausgeber
DIQ
Deutsches Institut für Qualitätsförderung e. V.

Bismarckstraße 37
66121 Saarbrücken

Telefon: +49 681 9987 – 0
Telefax: +49 681 9987 – 123
www.diq.org
info@diq.org

Redaktion
Hans-Georg Marmit (verantwortlich)
Peter Michaely, Thomas Schuster

Fotos
Allianz
Fotolia
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Bonn

Layout und Produktion
Aline Edelmann
Georg Ehl
Christian Sabo
Bastian Hansl

Die individuelle Mobilität hat für alle Altersgruppen entscheidende Bedeutung. Bei den jungen Fahranfängern aber steht sie maßgeblich auch für etwas Besonderes: die persönliche Freiheit. Der frisch erworbene Führerschein, das erste eigene Auto – das verheißt Unabhängigkeit.

Und es geht mit Verantwortung einher – für sich selbst, für das Auto, das man steuert, letztlich für alle Verkehrsteilnehmer, direkt oder indirekt.

Aber: Was bedeutet die Verbindung von Freiheit und Verantwortung konkret? Welchen besonderen Bedingungen unterliegen speziell die jungen Fahranfänger? Hier setzt die Verkehrssicherheitsaktion „Jung fährt sicher 3.0“ an:

Nicht zuletzt im Hinblick auf aktuelle Unfallzahlen sind diese Fragen wichtig und dringend. Immer noch sind viel zu viele Menschen zwischen 17 und 25 Jahren in Verkehrsunfälle involviert. Die Gründe dafür sind vielfältig. Wenn gleich das Thema immer wieder in den Medien behandelt und diskutiert wird, nicht selten engagiert und kontrovers, sind doch vor allem klare Fakten und

wissenschaftliche Hintergründe notwendig.

„Jung fährt sicher 3.0“ vermag diese Hintergründe zu liefern. Für die interdisziplinär angelegte Verkehrssicherheitsaktion konnten wir renommierte Wissenschaftler gewinnen. So leistet sie einen wichtigen Beitrag dazu, die Sicherheit der jungen Verkehrsanfänger – und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer – zu verbessern.

Denn: Die individuelle Mobilität ist heute vielfach schlicht eine Notwendigkeit, die Freude am Fahren kommt hinzu. Gerade für die jungen Fahranfänger ist das Wissen entscheidend: Vernunft, Verantwortung und Fahrspaß schließen sich nicht aus. Sie gehören zusammen – untrennbar.

Mit ihrem umfassenden Ansatz vor dieser Überzeugung entspricht „Jung fährt sicher 3.0“ im Sinne von Aufklärung in verständlicher, klarer und einprägsamer Weise dem Selbstverständnis und Qualitätsanspruch des DIQ.

Thomas Koch

*Deutsches Institut für Qualitätsförderung e. V.
(DIQ)
Geschäftsführer*

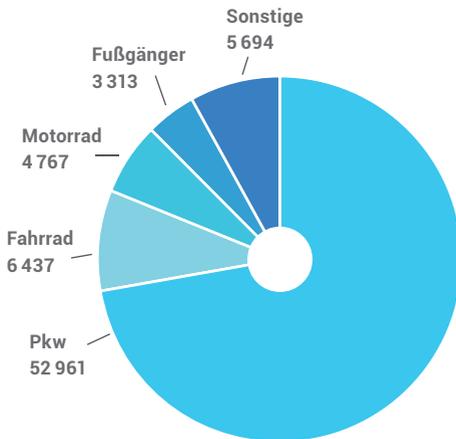
Statistik und Unfallursachen

Der Trend ist alarmierend: Erstmals seit 20 Jahren ist die Zahl der Verkehrstoten laut Statistischem Bundesamt 2011 wieder gestiegen. Nach vorläufigen Ergebnissen starben im Vorjahr 3.991 Menschen auf deutschen Straßen – 343 oder 9,4 Prozent mehr als 2010. Damit hat der Straßenverkehr 2011 durchschnittlich 11 Menschen pro Tag das Leben gekostet. 2010, dem Jahr mit der bisher niedrigsten Zahl an Todesopfern, starben im Durchschnitt 10 Menschen pro Tag. Der Bundesdurchschnitt lag 2011 bei 49 Getöteten je eine Million Einwohner. Die Zahl der Personen, die schwere oder leichte Verletzungen erlitten haben, erhöhte sich 2011 gegen-

über dem Vorjahr um 5,5 Prozent auf etwa 391.500.

Da die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Unfälle 2011 nach den bisher vorliegenden Zahlen zurückgegangen ist, besteht umso mehr Anlass zur Sorge. Sie sank um 2,8 Prozent auf rund 2,3 Millionen. Auf Landstraßen außerorts sowie innerorts war die Gefahr, tödlich zu verunglücken, besonders groß. Die Zahl der Getöteten auf Autobahnen dürfte laut Statistischem Bundesamt 2011 hingegen rückläufig gewesen sein.

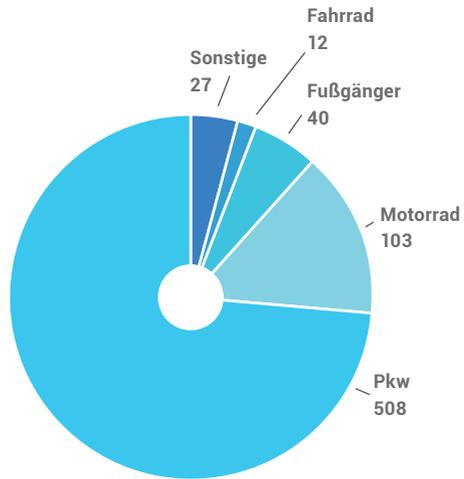
Haupt-Risikogruppe sind nach wie vor die 18- bis 24-Jährigen



Verunglückte 18- bis 24-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2010 nach Art der Verkehrsbeteiligung
Gesamt: 73 172

Belastbare Zahlen für bestimmte Risikogruppen liegen für 2010 vor. Ihnen zufolge gilt nach wie vor: 18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. 2010 verunglückten insgesamt 73.172 junge Männer und Frauen dieser Altersgruppe auf deutschen Straßen. 690 junge Erwachsene wurden getötet. Damit war jeder fünfte Verletzte und fast jeder fünfte Getötete 18 bis 24 Jahre alt. In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch.

Vor allem Autofahren birgt Gefahren. 2010 kamen fast drei Viertel der jungen Erwachsenen (72 Prozent) im Auto zu Schaden, 38.631 als Fahrer und 14.330 als Mitfahrer. Von den jungen Verkehrsteilnehmern, die bei Unfällen starben, kamen 74 Prozent als Pkw-Insassen ums Leben. Junge Männer sind wesentlich stärker gefährdet, tödlich zu verunglücken, als junge Frauen: 69 Prozent der Pkw-Verkehrstoten des Jahres 2010 in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen waren Männer und nur 31 Prozent Frauen.



Getötete 18- bis 24-Jährige bei Straßenverkehrsunfällen 2010 nach Art der Verkehrsbeteiligung
Gesamt: 690

2010: Vor allem weniger 18- bis 20-Jährige als Pkw-Insassen getötet

Allerdings gibt es auch eine positive Entwicklung: Verglichen mit 2009 ist die Zahl der im Pkw getöteten 18- bis 24-Jährigen um 76 Personen oder 13 Prozent gesunken. Altersspezifisch betrachtet zeigt sich dabei eine gegenüber 2009 sehr unterschiedliche Tendenz, denn der Rückgang ist 2010 vor allem auf die starke Abnahme bei den 18- bis 20-Jährigen zurückzuführen (-19 Prozent). Bei den 21- bis 24-Jährigen fiel der Rückgang mit 5,2 Prozent vergleichsweise niedrig aus.

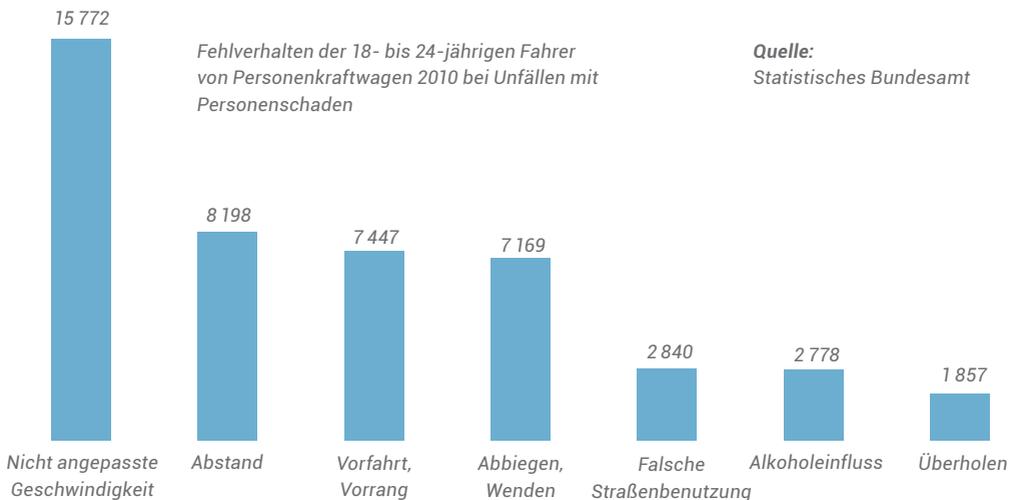
Die meisten jungen Erwachsenen (16 Prozent) wurden 2010 bei Unfällen in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs zwischen 16 und 18 Uhr verletzt oder getötet. Ein hohes Unfallrisiko besteht aber auch an Wochenenden, Stichwort „Disco-Unfälle“: In den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes, besonders freitags von 22 bis 24 Uhr sowie samstags und sonntags zwischen 0 und 6 Uhr, verunglückten 2010 sehr viele junge Leute tödlich. In diesen 14 Stunden des Wochenendes kam etwa jeder sechste (16 Prozent) der 690 im Jahr 2010 bei Verkehrsunfällen getöteten 18- bis 24-Jährigen ums Leben. In den übrigen Altersgruppen waren es nur 5,4 Prozent.

Junge Fahrer sind oft die Hauptverursacher eines Unfalls

Junge Fahrerinnen und Fahrer trugen 2010 überdurchschnittlich häufig die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls, an dem sie beteiligt waren: 66 Prozent wurden von der Polizei als Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden eingestuft.

Einen besonders hohen Hauptverursacheranteil von 71 Prozent hatten die 18- bis 20-jährigen Fahranfänger. Von

den unfallbeteiligten 21- bis 24-Jährigen trugen 61 Prozent die Hauptschuld am Zustandekommen des Unfalls. Der im Vergleich zu anderen Altersgruppen höhere Hauptverursacheranteil betraf vor allem die männlichen Fahrer: 69 Prozent der männlichen und 62 Prozent der weiblichen 18- bis 24-jährigen Unfallbeteiligten galten als Hauptverursacher eines Unfalls. Unfälle, die von jungen Pkw-Fahrerinnen verursacht wurden, waren zudem meist weniger folgenschwer als die von jungen Pkw-Fahrern verschuldeten.





Weiterhin gilt: Rasen ist out

Fuß vom Gas – das muss für junge Pkw-Fahrer vor allem die Devise sein. Denn von den 59.900 Unfallursachen, die die Polizei den jungen Autofahrern anlastete, stand die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wieder an der Spitze. Mehr als jeder fünfte der 72.598 unfallbeteiligten Pkw-Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren (22 Prozent) fuhr zu schnell. Mit weitem Abstand folgt die Unfallursache „Abstandsfehler“ (11 Prozent) sowie „Vorfahrt-/Vorrangfehler“ (10 Prozent) und Fehler beim „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (9,9 Prozent). „Falsche Straßenbenutzung“ wurde bei 3,9 Prozent der Unfallbeteiligten festgestellt, „Alkoholeinfluss“ bei 3,8 Prozent und „Fehler beim Überholen“ bei 2,6 Prozent.

Betrachtet man nur die besonders schwerwiegenden Unfälle – also Unfälle mit Getöteten – dann hatten in 2010 bei den 18- bis 24-jährigen Pkw-Fahrern die Unfallursachen „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (43 Prozent der Unfallbeteiligten), „falsche Straßenbenutzung“ (12 Prozent) und „Alkoholeinfluss“ (9,7 Prozent) eine wesentlich höhere Bedeutung als bei allen Unfällen mit Personenschaden.

Sowohl junge Männer als auch junge Frauen fuhren viel zu oft zu schnell. Allerdings wurde dieses Fehlverhalten mit 24 Prozent Männern häufiger vorgeworfen als Frauen mit 18 Prozent. Männer fielen im Vergleich zu Frauen auch häufiger durch „Fahren unter Alkoholeinfluss“, „falsche Straßenbenutzung“ sowie durch „Fehler beim Überholen“ auf. Frauen begingen dagegen etwas häufiger „Vorfahrts-/Vorrangfehler“.

Was Fahranfänger wissen müssen

Begleitetes Fahren ab 17 – mit Sicherheit eine gute Idee



Ist das cool: Mit 18 darf man den Führerschein machen und allein Auto fahren. Und wer am „Begleiteten Fahren ab 17“ (BF17) teilnimmt, kann sogar schon ein Jahr früher ans Steuer. Denn in diesem Fall beträgt das Mindestalter für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klassen B und BE – also für Pkw – 17 Jahre. Allerdings muss das Auto bis zum 18. Geburtstag in Begleitung von jeweils namentlich benannten, „verkehrszuverlässigen“ Personen gefahren werden. Sie sind Ansprechpartner, die Ratschläge und Hinweise erteilen sollen.

Die Begleitperson

- muss mindestens 30 Jahre alt sein
- muss die Fahrerlaubnisklasse B seit mindestens fünf Jahren haben
- darf im Flensburger Verkehrszentralregister maximal drei Punkte haben

Die Anzahl der Begleiter ist nicht begrenzt. Allerdings müssen alle in der Prüfungsbescheinigung eingetragen sein. Diese erhält der Bewerber nach bestandener Prüfung. Der Begleiter darf die 0,5-Promille-Alkoholgrenze nicht erreichen und nicht unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel stehen. Die Erziehungsberechtigten müssen der Benennung einer Begleitperson zustimmen.

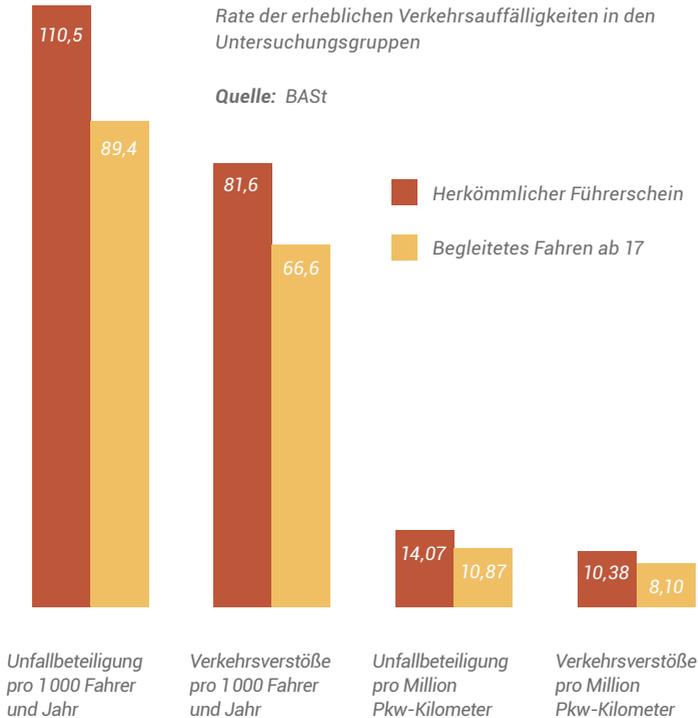
Wer ohne Begleiter fährt, begeht einen schwerwiegenden Verstoß innerhalb

der zweijährigen Probezeit. Seine Fahrerlaubnis wird widerrufen. Außerdem sind ein Bußgeld und eine Verlängerung der Probezeit die Folge. Vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis muss darüber hinaus ein Aufbauseminar absolviert werden.

Und das funktioniert?

Und wie!

Das zeigen die bisher vorliegenden Statistiken zur Sicherheitswirksamkeit des BF17-Modells:



Fazit: Unfall- und Deliktrisiko verringern sich in einem zweistelligen Prozentbereich, sobald BF17-Teilnehmer ab ihrem 18. Geburtstag selbstständig fahren. Je länger die Begleitphase dauert, desto besser sind die Ergebnisse. Die Fahrkompetenz von Führerscheinneulingen wird durch BF17 erheblich verbessert.

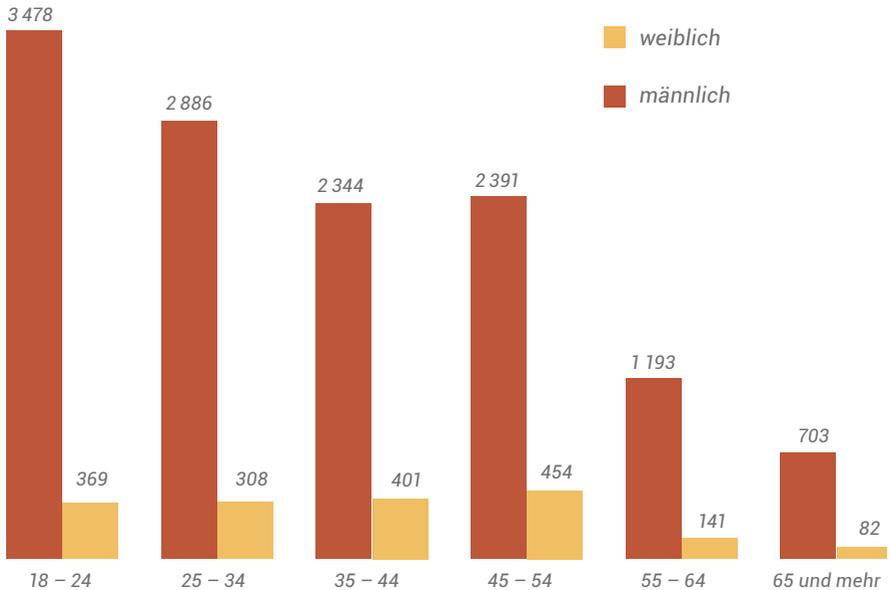
Übrigens: Auch die Begleiter profitieren, denn sie frischen ihre Kenntnisse auf und lernen etwas über den modernen Fahrstil, der in den Fahrschulen vermittelt wird. Auch dadurch steigt die Verkehrssicherheit.

Ins Netz gegangen:
www.bf17.de

Wer Alkohol trinkt oder Drogen nimmt, gehört nicht hinter das Lenkrad!

Alkoholisierete Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden 2010
nach Altersgruppen und Geschlecht

Quelle: Statistisches Bundesamt



- Für Fahranfänger besteht bereits bei niedrigen Alkoholkonzentrationen ein erhöhtes Unfallrisiko.
- In Deutschland gilt seit dem 1. August 2007 ein gesetzlich verankertes Alkoholverbot für Fahranfänger (§ 24c StVG – Straßenverkehrsgesetz).
- Das Alkoholverbot gilt für alle, die sich in der zweijährigen Probezeit befinden sowie für alle jungen Fahrerinnen und Fahrer vor Vollendung des 21. Lebensjahres.
- Diese Personen dürfen im Straßenverkehr weder Alkohol trinken noch eine Fahrt antreten, wenn sie bereits unter der Wirkung alkoholischer Getränke stehen.
- Wer trotz vorherigen Alkoholkonsums Auto fährt und dabei erwischt wird, muss eine hohe Geldbuße zahlen und

erhält zwei Punkte im Flensburger Verkehrszentralregister. Außerdem verlängert sich die Probezeit von zwei auf vier Jahre. Darüber hinaus ist die Teilnahme an einem Aufbauseminar Pflicht.

- Die Null-Promille-Grenze gilt auch für Mofa- und Mopedfahrer unter 21 Jahren. Sie riskieren bei Verstößen einen Verlust der Fahrerlaubnis und eine Sperre für den Autoführerschein.

Die Zahl der an einem Unfall beteiligten Pkw-Fahranfänger mit einer Blutalkoholkonzentration von mindestens 0,3 Promille ist innerhalb der ersten zwölf Monate nach Einführung des Alkoholverbots im Vergleich zum entsprechenden Vorjahres-Zeitraum um 15 Prozent gesunken. Das belegt eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Das Alkoholverbot zeigt also Wirkung.

Grundsätzlich gilt: Hände weg von Drogen! In § 24a StVG ist das Drogenverbot formuliert. Drogen gefährden nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die Gesundheit erheblich.

Auf der Internetseite dont-drug-and-drive.de warnt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV): „Eine entdeckte Drogenfahrt

kann eine Reihe von großen Unannehmlichkeiten nach sich ziehen: Bußgelder, Gerichtsverfahren, eingeschränkte Versicherungsleistungen, Schadenersatzzahlungen, 7 Punkte in Flensburg, Fahrerlaubnisentzug, Verlängerung der Probezeit, Aufbaueminare, Verkehrstherapie und medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU). Da kommen schnell Kosten von mehr als 3.000 Euro zusammen. Diese Kosten können als unterste Grenze angesehen werden, da nicht sichergestellt ist, dass man die MPU tatsächlich beim ersten Mal besteht. Darüber hinaus resultieren Nachteile, die man nicht in Euro und Cent rechnen kann: Verlust von Lebensqualität, weil man nicht mehr unabhängig, sondern oft auf andere angewiesen ist und weil man den Spaß des Autofahrens nicht mehr genießen kann. Möglicherweise verliert man seine Ausbildungsstelle oder seinen Arbeitsplatz, weil der Führerschein für den Job unabdingbar ist oder man einfach nicht mehr zur Arbeitsstelle kommt. Ist es das wirklich wert?“

.....
Ins Netz gegangen:

www.kenn-dein-limit.info

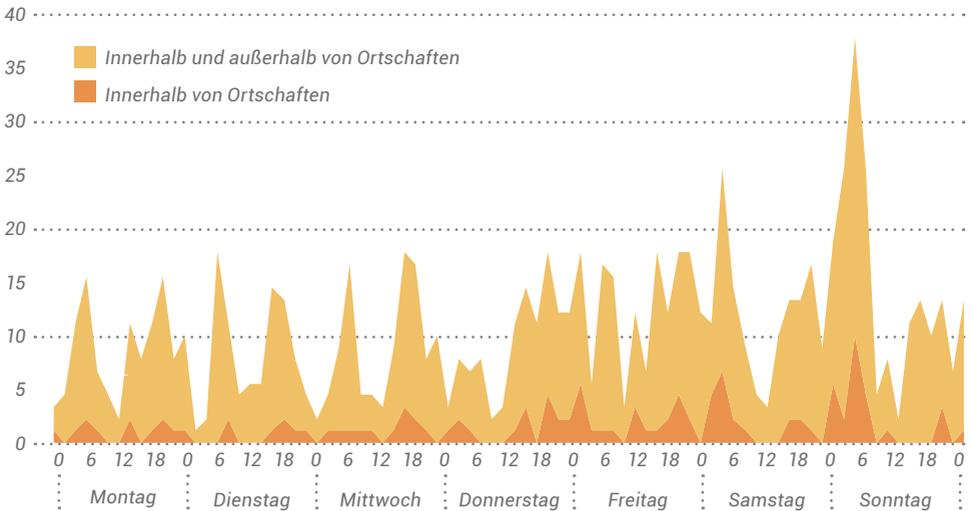
www.dont-drug-and-drive.de

www.bads.de

„Disco-Unfälle“ haben oft fatale Folgen

Mit dem Auto in die Disco oder zur Party? Am besten zusammen mit Freunden? Klar, das macht Laune. Allerdings ist das Unfallrisiko gerade dann extrem hoch. In den Abend- und Nachtstunden des Wochenendes, besonders freitags von 22 bis 24 Uhr sowie samstags und sonntags zwischen 0 und 6 Uhr, verunglückten 2010 sehr viele junge Leute tödlich. In diesen 14 Stunden des

Wochenendes kam etwa jeder sechste (16 Prozent) der 690 im Jahr 2010 bei Verkehrsunfällen getöteten 18- bis 24-Jährigen ums Leben. In den übrigen Altersgruppen waren es nur 5,4 Prozent. Junge Männer sind besonders gefährdet. Meistens verliert der Fahrer die Kontrolle über sein Auto und baut einen schweren Unfall, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer in den Crash verwickelt sind. Wenn sich mehrere Personen im Fahrzeug befinden, können die Folgen dramatisch sein.



Getötete 18- bis 24- Jährige
bei Straßenverkehrsunfällen 2010
nach Wochentagen, Uhrzeiten und Ortslagen

Quelle: Statistisches Bundesamt



Wie kommt man sicher in die Disco oder zur Party und wieder zurück?

- Bei Fahrgemeinschaften vorher abklären, wer fährt.
- Der Fahrer darf nicht unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen stehen und nicht übermüdet sein.
- Er muss so viel Charakterstärke haben, dass er immer fahrtüchtig bleibt. Imponiergehabe ist fehl am Platz.
- Die Mitfahrer können regulierend eingreifen – zum Beispiel, wenn der Fah-

rer zu schnell fährt oder Alkohol trinken will. Sie sollten sich im Extremfall weigern, mitzufahren.

- Öffentliche Verkehrsmittel oder Taxis sind eine sinnvolle Alternative, wenn eine sichere Fahrt nicht (mehr) gewährleistet ist.
- Gastgeber von Partys sollten für Fahrer alkoholfreie Getränke bereithalten – und dafür sorgen, dass die Fahrer diese auch konsumieren. Wer Fahrer betrunken macht und sie anschließend fahren lässt, kann sich strafbar machen.

.....
Ins Netz gegangen:
www.saar-bob.de

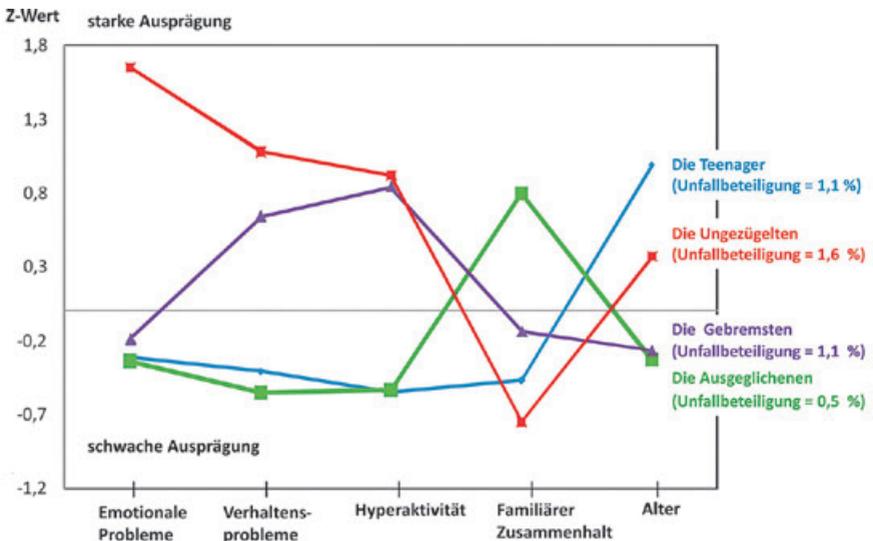
Unfallvermeidung fängt schon vor dem 18. Lebensjahr an

Dabei gilt: Kinder und Jugendliche sind im Straßenverkehr unterschiedlich stark gefährdet

„Die Aufspaltung der Heterogenität der Gruppe der Kinder und Jugendlichen in klar beschreibbare Subgruppen mit ihrem jeweiligen Gefährdungsgrad ist ein zielführender Ansatz, um differenzierte Interventionsstrategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu entwickeln.“ So lautet das Ergebnis einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen

(BASt) in Zusammenarbeit mit dem Berliner Robert-Koch-Institut (RKI). Das RKI hat hierzu einen Gesundheits-survey beigesteuert, der repräsentativ für die Wohnbevölkerung der 0- bis 17-Jährigen in Deutschland ist. Insgesamt 17.641 Kinder und Jugendliche haben an der Studie teilgenommen.

Die BASt-Analyse hat psychologische, medizinische, sozioökonomische und demographische Merkmale berücksichtigt und auf dieser Basis vier Gruppen gebildet:



„Die Teenager“:

Darunter sind ältere Unauffällige zu verstehen (34 Prozent). Sie sind psychisch normal, leben in relativ günstigen sozialen Verhältnissen und durchlaufen eine eher höhere Schulbildung.

„Die Ausgeglichenen“:

Das sind jüngere Unauffällige (30 Prozent). Damit sind die eher ungefährdeten und auf hohe Sicherheit bedachten Kinder gemeint. Sie sind psychisch „normal“. Der Zusammenhalt in der Familie wird als sehr stark empfunden.

„Die Gebremsten“:

So bezeichnet die Studie jüngere Auffällige (21 Prozent). Psychisch sind sie zum Teil „grenzwertig“ oder „auffällig“. Ihr soziales Umfeld ist in den meisten Fällen bescheiden. Den Zusammenhalt in der Familie empfinden sie als eher mäßig. Ihr Gesundheitszustand ist oft nicht besonders gut.

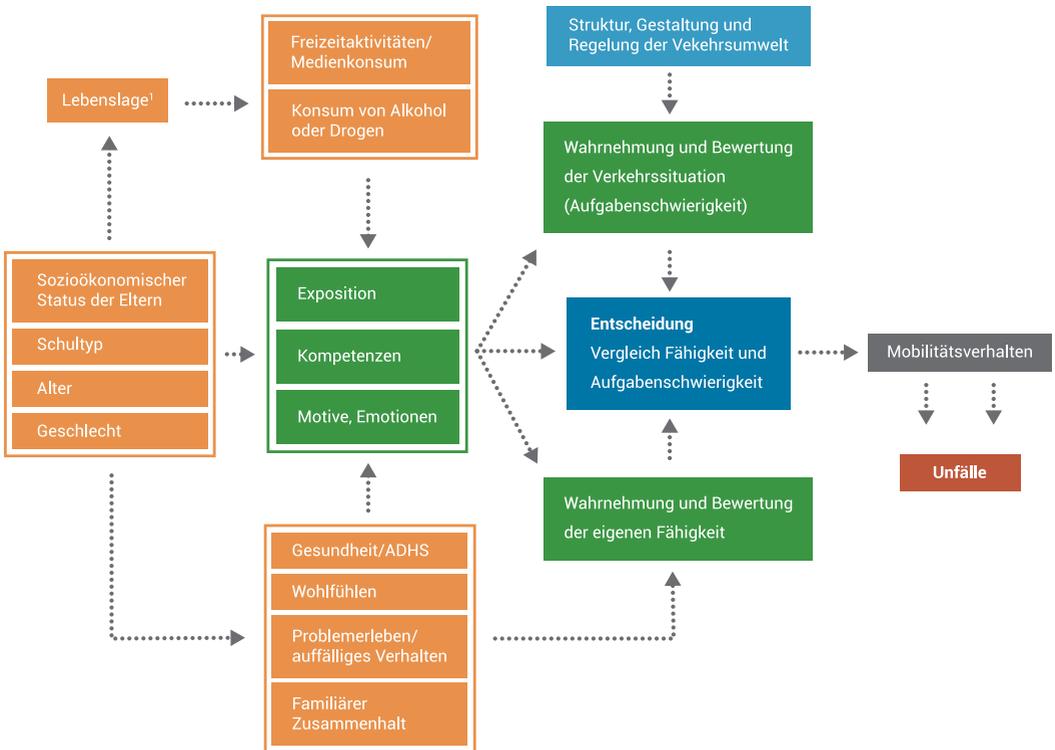
„Die Ungezügeltten“:

Diese Bezeichnung bezieht sich auf die älteren Auffälligen (15 Prozent). Ihr psychischer Zustand ist oft als „grenzwertig“ oder „auffällig“ einzustufen. Ihr soziales Umfeld ist eher ungünstig, das Bildungsniveau niedriger als in allen anderen Gruppen. In dieser Gruppe befinden sich mit Abstand die meisten chronisch Kranken.

Fazit:

„Das Ziel, Kinder zu einem eigenverantwortlichen, sicheren Verhalten im Straßenverkehr zu erziehen, kann nur erreicht werden, wenn die spezifischen entwicklungsbedingten Voraussetzungen, die spezifischen Probleme sowie

die jeweiligen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.“ Und: „Generell begründen die Ergebnisse dieser Studie die grundsätzliche Empfehlung, die zukünftige Forschung und Verkehrssicherheitsarbeit vermehrt auf die unterschiedlichen Gruppen von Kindern und Jugendlichen auszurichten.“



■ Konzepte lassen sich aus KiGGS-Fragebögen operationalisieren

■ ■ Konzepte lassen sich aus KiGGS-Fragebögen nicht operationalisieren

¹ Das Konzept der Lebenslage wird operationalisiert durch folgende Merkmale: Netto-Einkommen, Wohnsituation

Was muss getan werden?

Die BAST empfiehlt sechs Maßnahmen:

1 Stärkung der Erziehungskompetenz im Umgang mit Kindern

Als Zielgruppen definiert die BAST-Studie Personen, die unmittelbar mit der Erziehung von Kindern zu tun haben: Eltern, Lehrer, Kindergärtnerinnen, Kinderärzte, Psychologen und Sozialarbeiter. Eine Kompetenzstärkung könne im Rahmen von Informations-, Aufklärungs- oder Beratungsprogrammen erfolgen, die auf unterschiedliche Ziel- und Expertengruppen zugeschnitten sind.

2 Stärkung der Beratungskompetenz von relevanten Akteuren

Als Zielgruppen sind Personen definiert, die Eltern, Lehrer, Kindergärtnerinnen, Kinderärzte, Psychologen oder Sozialarbeiter im Hinblick auf Verkehrserziehung beraten. Eine gezielte Beratung setze nämlich eine zuverlässige Diagnose voraus. Mit den in der Studie vorgestellten Profilen von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren würden die diagnostischen Möglichkeiten erweitert.

3 Stärkung der Eigenkompetenz der Kinder

Ziel sollte es sein, die Kompetenz der Kinder zu verbessern, mit problematischen Verhaltensweisen und schwierigen Lebenslagen sowie kritischen Lebensereignissen, Gefühlen und Motiven umzugehen.

4 Entwicklung bzw. Anwendung von Therapiekonzepten für psychisch beeinträchtigte oder verhaltensauffällige Kinder

Damit sind laut Studie unter anderem Kinder mit ADHS-Syndrom (Aufmerksamkeits-Defizit-Syndrom mit Hyperaktivität) gemeint. Diese Verhaltensstörung tritt häufiger bei Familien mit niedrigem sozialem Status auf als in Familien mit mittlerem oder hohem Status.

5 Änderungen von Einstellungen und Verhaltensgewohnheiten

Die Studie hält fest, dass Einstellungen in der Regel stark änderungsresistent sind. Deshalb sei es erforderlich, wiederholt über den Nutzen und den Sinn bestimmter Verhaltensweisen durch personale Kommunikation oder durch den Einsatz von Massenmedien aufzuklären.

6 Änderungen in der Verkehrsumwelt von Kindern und Jugendlichen

Laut Studie ist es erforderlich, die Lebensbedingungen von Kindern und Jugendlichen unfallsicherer zu gestalten. Hierzu könnten insbesondere die Verkehrsplanung, die Verkehrsüberwachung sowie die Fahrzeugtechnik sinnvolle Beiträge leisten.



Quelle:

Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher; Autoren: Hardy Holte, BAST, in Zusammenarbeit mit dem Robert-Koch-Institut Berlin; Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe „Mensch und Sicherheit“, Heft M 206, Bergisch Gladbach, Januar 2010

Ablenkung im Straßenverkehr

Ablenkung – Junge Fahrer sind besonders gefährdet

Musik hören, mit Freunden im Auto quatschen, telefonieren, mit dem Smartphone E-Mails verschicken, das Navi bedienen, essen, rauchen, seinen Gedanken nachhängen, Tiere befördern, die Klimaanlage einstellen, die schöne Landschaft genießen – die Liste lässt sich noch weiter fortsetzen. Wer Auto fährt, wird durch solche Tätigkeiten und Einflüsse zum Teil sehr stark abgelenkt. Und das ist gefährlich. Die Allianz-Studie „Ablenkung im Straßenverkehr“ von 2011 stellt fest: „Etwa jeder zehnte Verkehrsunfall ist maßgeblich durch ablenkendes Verhalten der Autofahrer verursacht. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Ablenkungsunfälle beträgt damit mehr als 3 Milliarden Euro.“ Insgesamt 40 Möglichkeiten der Ablenkung wurden im Rahmen der Studie abgefragt.

Der Anteil bestätigender Antworten lag bei über 40 Prozent. Besonders alarmierend: Vor allem Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren sind anfällig für Ablenkung. Dadurch steigt ihr Unfallrisiko.

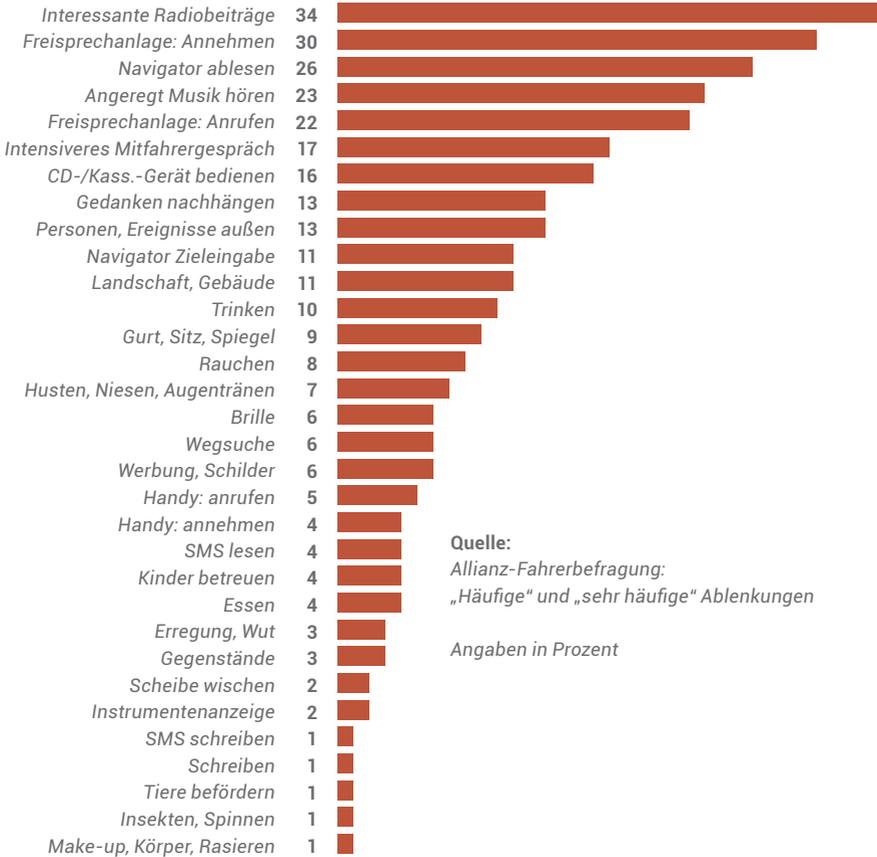
Die Studie resümiert:

„Ablenkung spielt sich im Wagen ab. Aktivitäten der zwischenmenschlichen Kommunikation (Telefonieren, Mitfahrer) und das Bedienen zusätzlicher Instrumente (Navigator) stellen die häufigsten Gefahren für den Fahrer dar.“

Abgelenkte Fahrer sind häufiger in Unfälle verwickelt. Bei etwa einem Drittel aller Unfälle spielt Unaufmerksamkeit allgemein eine Rolle. Autofahrer mit Unfällen innerhalb der letzten drei Jahre berichteten laut Studie 17 Prozent mehr Ablenkungsereignisse als Fahrer ohne Unfälle. Bei Fahrern mit eingeräumten Fahrfehlern waren es gegenüber solchen ohne bis zu einem Drittel mehr. Vor allem Allein- und Auffahrunfälle sind die Folge. In über einem Fünftel der Fahrzeit wurden von der Fahrerin oder dem Fahrer Nebentätigkeiten verrichtet. Die Dunkelziffer ist allerdings hoch. Frauen und Männer sind etwa gleich stark gefährdet.

Die Studie definiert:

Ablenkung ist die „Wegwendung des Verkehrsteilnehmers von der Hauptaufgabe der regelgerechten Teilnahme am Straßenverkehr“.



Quelle:

Allianz-Fahrerbefragung:

„Häufige“ und „sehr häufige“ Ablenkungen

Angaben in Prozent

Ablenkung nach Altersgruppen

Betrachtet man das Thema „Ablenkung“ nach Altersgruppen, dann sind vor allem 18- bis 24-jährige Fahrerinnen und Fahrer besonders betroffen:

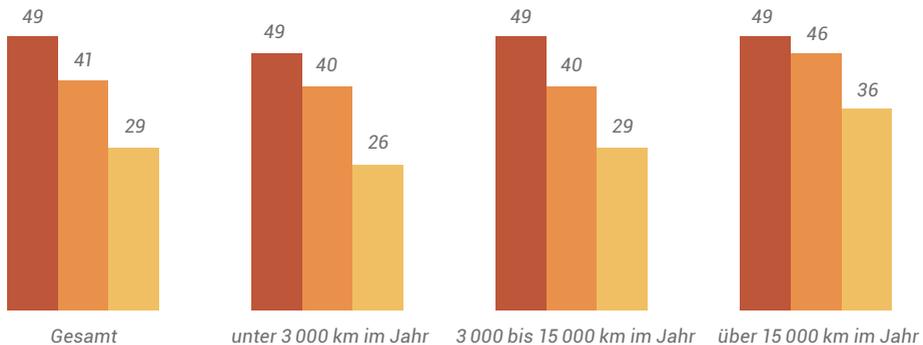
- 18- bis 24-Jährige berichten über 16 Prozent mehr Ablenkung als 25- bis 64-Jährige.
- Vergleicht man Fahranfänger mit Senioren (über 65 Jahre), ist das Ablenkungspotenzial sogar um über 40 Prozent höher.
- Junge Fahrer werden insbesondere durch Telefonieren, SMS-Schreiben und intensives Musikhören stark abgelenkt.
- Gleichaltrige Mitfahrer erhöhen das Unfallrisiko junger Fahrer.

Die Gefahr durch Ablenkung wird zu oft unterschätzt, wie die folgenden Beispiele zeigen:

- Greift man hektisch nach einem sich bewegenden Objekt, etwa nach einer vom Beifahrersitz rutschenden Tasche, steigt das Unfallrisiko um das Achtfache. 70 Prozent der jungen Fahrer bestätigten, dass sie während der Fahrt „nach Gegenständen suchen, greifen, bücken“.
- Wer mit einer Freisprecheinrichtung bzw. dem Handy in der Hand telefoniert, hat ein um das 2- bzw. 5-Fache höheres Unfallrisiko.
- Wer sich während des Fahrens schminkt, ist 3 Mal mehr gefährdet, einen Unfall zu bauen, als Fahrer(innen), die sich dadurch nicht ablenken lassen.
- Wer während der Fahrt das CD-/Kassettengerät bedient, ist einer um das 2,3-Fache höheren Unfallgefahr ausgesetzt.
- Wer beim Fahren isst, trinkt oder raucht, hat ein 1,5-fach höheres Unfallrisiko.

Handyverstöße inklusive Telefonieren kommen generell bei jungen Fahrern am häufigsten vor. 25 Prozent der 18- bis 24-Jährigen schreiben SMS und E-Mails während der Fahrt, 40 Prozent lesen sie – davon 15 Prozent häufig oder sehr häufig. 90 Prozent der Fahrer bedienen unterwegs das CD-/Kassettengerät. Beinahe 80 Prozent der jungen Fahrer trinken etwas beim Fahren, 70 Prozent essen. 63 Prozent geben während der Fahrt Ziele ins Navi

ein. Auch „Angeregt Musik hören“ lenkt vor allem 18- bis 24-Jährige vom Fahren ab. 22 Prozent von ihnen tun dies sehr häufig. Das ist der mit Abstand höchste Wert unter allen befragten Altersgruppen. 25- bis 64-Jährige und ältere Fahrer lassen sich nur zu 6 Prozent sehr häufig durch Musik hören ablenken. Auch das Rauchen am Steuer ist eine bei jungen Fahrern verbreitete Ablenkungsquelle.



Beschriebene Ablenkung in Prozent

- Fahreralter 18 bis 24 Jahre
- Fahreralter 25 bis 64 Jahre
- Fahreralter 65 Jahre und älter

Quelle:

Ablenkung im Straßenverkehr / Dr. Kubitzki
AZT Automotive GmbH

Ablenkung vermeiden: 5 Tipps für Autofahrer

1 Reduzieren Sie Gerätebedienungen auf ein Minimum!

Gefahr Nummer 1: Geräte jeder Art, vor allem Informations-, Kommunikations-, Unterhaltungselektronik. Bedenken Sie bei jedem Gerät, dass Sie sich mit Blick und Gedanken länger und plötzlicher als vermutet ablenken.

2 Beide Hände fürs Auto!

Greifen, Tasten, Auspacken, Halten erhöht Ihr Unfallrisiko. Sichern Sie auch kleine Gegenstände vor der Fahrt, damit sie nicht rutschen, halten Sie die Dinge bereit, die Sie zum Fahren benötigen, verstauen Sie Ablenkendes wie Unterlagen, Briefe, Zeitungen oder Einkäufe im Kofferraum.

3 Seien Sie auch mit Ihren Gedanken beim Fahren!

Auch die Gedanken gehören auf die Straße. Jede Kommunikation lenkt mental ab. Jede Interaktion verwickelt auch emotional stärker als vermutet. Berufliches, Familiäres, Sorgen, Ärger bergen Ablenkung. Erklären Sie mit Einklicken des Gurtes und Starten des Motors die Fahrt zur Pause von Ihren Problemen.

4 Ablenkung beginnt vor der Fahrt: Meiden Sie Zeitdruck und Bequemlichkeit!

Nebentätigkeiten können Sie vor der Fahrt bzw. beim Parken erledigen; Essen, Trinken, Rauchen sind bei einer Fahrpause erheblich stressfreier. Vieles wird aus Zeitdruck und Bequemlichkeit beim Fahren erledigt.

5 Lassen Sie sich von Assistenzsystemen helfen!

Einige Fahrerassistenzsysteme wie Notbremsassistent oder Abstandswarner helfen Unaufmerksamkeit auszugleichen oder Unfallfolgen zu mildern. Erkundigen Sie sich beim Autokauf auch über solche Funktionen.

Quelle:

Ablenkung im Straßenverkehr – Die unterschätzte Gefahr. Stand der Forschung und Ergebnisse einer Repräsentativbefragung von Autofahrern in Österreich, der Schweiz und Deutschland. Im Auftrag der Unternehmenskommunikation der Allianz Deutschland AG mit Unterstützung der Unternehmenskommunikation der Allianz Österreich und der Allianz Schweiz

Autor: Jörg Kubitzki

AZT Automotive GmbH – Allianz Zentrum für Technik, Ismaning

Mit freundlicher Unterstützung durch mvu – Institut Mensch Verkehr Umwelt, München; makam Market Research, Wien

Allianz Deutschland AG, München; August 2011

Drei Beispiele für unterschätzte Ablenkungsquellen: Navigation, Multimedia und Internet im Auto

Der Bundesverband Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien e. V. (BITKOM) hat im Rahmen der „Studie Automobil – ITK im Auto und Elektromobilität“ (2011) ermittelt:

GPS-basierte Navigationslösungen haben sich rasant durchgesetzt. Bereits drei von vier Autofahrern (73 Prozent) nutzen ein mobiles Navi, ein Festeinbau-Gerät oder navigieren mit ihrem Handy. Zu dem Boom hat maßgeblich das sinkende Preisniveau bei mobilen Navis beigetragen. Die Preise liegen heute im Durchschnitt bei 130 Euro, vor drei Jahren waren es noch 200 Euro. Der Trend geht in Richtung Navi-Apps. Jeder sechste Autofahrer (16 Prozent)

nutzt eine Navigationsfunktion auf dem Handy.

Multimedia-Funktionen sind beim Autokauf heute für viele Verbraucher ein wichtiges Kriterium. 43 Prozent der Autofahrer achten auf aktuelle Musikformate wie den MP3-Standard. Ein Anschluss für mobile Musikgeräte wie iPods und ein USB-Anschluss werden ebenfalls zunehmend nachgefragt.

Jeder zweite Autofahrer (51 Prozent) wünscht sich einen Internet-Zugang im Auto, der unabhängig von Handy oder Laptop funktioniert. Die am meisten nachgefragten Anwendungen sind Radar-Warnungen in Echtzeit (39 Prozent), eine Suchfunktion für Hotels und Tankstellen (20 Prozent), Wetter-Infos (19 Prozent) und Online-Straßenkarten (18 Prozent). Manche möchten auch E-Mails lesen, Internet-Radio hören und Nachrichten über Communities austauschen.





Interview mit Dr. Jörg Kubitzki,
Unfallforscher im Allianz Zentrum für
Technik (AZT), Ismaning, zum Thema
„Ablenkung im Straßenverkehr“

Kann Ablenkung hinter dem Steuer überhaupt vermieden werden?

Kubitzki: Provokant gefragt. Natürlich gibt es keinen Null-Level der Ablenkung beim Fahren. Andererseits ist unstrittig, dass der Fahrer das Fahrzeug jederzeit beherrschen und seine Aufmerksamkeit dem Verkehr zuwenden muss. Hier liegt aus unserer Sicht der Kern des Problems, denn oft beschäftigen sich die Fahrer gezielt mit fahrfremden Tätigkeiten.

Sind sich Autofahrer der Gefahren durch Ablenkung bewusst oder ist Ablenkung ein weithin unterschätztes Phänomen?

Kubitzki: In der Tat wird dem Thema nicht genügend Beachtung geschenkt, das Telefonieren einmal ausgenommen. Vieles, womit sich die Fahrer beim Fahren so beschäftigen, sehen sie als unkritisch an, es sind für sie Banalitäten,

Alltäglichkeiten, wie unsere Studie deutlich macht. Das liegt aber oft nur daran, dass die Verkehrssituation es hergab oder andere Verkehrsteilnehmer entsprechende Fahrfehler kompensierten. Andererseits muss betont werden, dass sich die Menschen der Fahrlässigkeit ihres Tuns oft sehr wohl bewusst sind, sie es aber dennoch nicht unterlassen. Und auch das erklärt sich mit dadurch, dass die meisten bislang einfach das Glück hatten, dass es nicht zu einem Unfall kam.

Navigationsgeräte, Multimedia-Funktionen und Internet im Auto werden mehr und mehr nachgefragt. Hat dies ein erhebliches Gefährdungspotenzial durch Ablenkung zur Folge?

Kubitzki: Wir sehen dieses Problem angesichts der Fülle elektronischer Geräte im Fahrzeug in der Tat. Der psychologische Begriff „Effort“ zeigt die Gefahr

auf: Die Humanforscher wissen, dass die Leichtigkeit, Mühelosigkeit, also der Aufwand, Effort, den der Fahrer treiben muss, ein wichtiger Faktor dafür ist, ob er diese oder jene Quelle der Ablenkung tatsächlich sucht und nutzt. Und dass die Nutzung das Unfallrisiko steigert, zeigen Feldstudien. Die Blickabwendung, die geistige Wegwendung ist höher als dies den Fahrern bewusst ist.

Zur vorherigen Frage: Wie kann gegengesteuert werden? Wie können die damit verbundenen Risiken minimiert werden?

Kubitzki: Allgemein zusammengefasst: Nur durch ein Zusammenspiel pädagogischer Maßnahmen und Aufklärung mit Techniklösungen, gesetzgeberischen Veränderungen und Kontrollen.

Warum sind Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren am stärksten durch Ablenkung gefährdet?

Kubitzki: Hier sind schlicht und einfach das Jugendlichkeits- und das Anfängerrisiko verantwortlich. Junge Fahrer praktizieren zum einen oft einen risikofreudigeren Lebensstil oder bewerten eine Handlung weniger riskant, zum anderen fehlt ihnen die Fahrpraxis bzw. die Fahrerfahrung im Umgang mit kritischen Verkehrssituationen. Und natür-

lich sind die Hauptablenkungsquellen technischer Natur: Moderne Kommunikationstechnologien und neue Medien sind für junge Menschen ungleich attraktiver.

Wie können junge Fahrer Ablenkung vermeiden?

Kubitzki: Natürlich hat jede FahrerIn und jeder Fahrer es selbst in der Hand, ablenkende Tätigkeiten zu unterlassen. Grundvoraussetzung, damit dies in der Fahrpraxis aber auch geschieht, ist ein entsprechendes Gefahrenbewusstsein. Sicherheitskampagnen und Lerneinheiten müssen dafür präzise auf die verschiedenen Situationen, unter denen Ablenkung vorkommt, abgestimmt sein. Die Verkehrspsychologie weiß aus anderen Themenfeldern: „Junge Fahrer“ sind als Ansprechgruppe nicht differenziert genug. Es gibt technikaffine Fahrer, die meist allein im Fahrzeug sitzen, es gibt Technikdesinteressierte, die oft mit Gleichaltrigen abends unterwegs sind. Einstellungs- und Verhaltensbeeinflussung muss daher sehr gezielt und situationsbezogen eingesetzt werden.

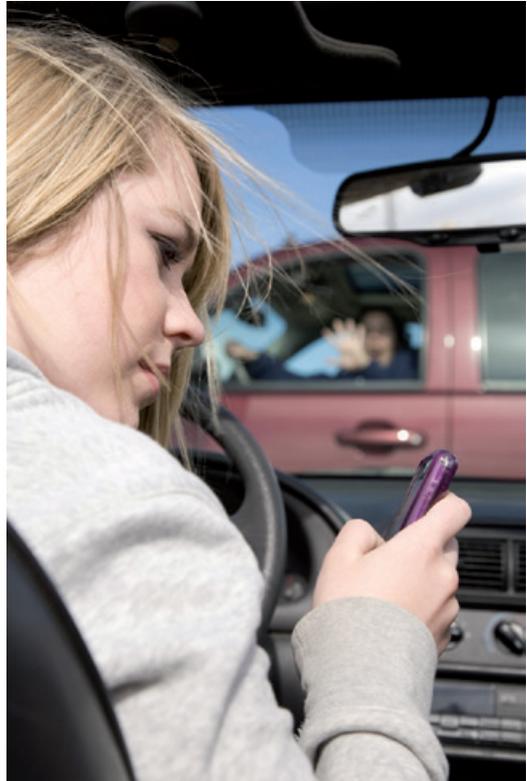
Wo sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Kubitzki: Leider gibt es in der deutschen Straßenverkehrsordnung nur das sog.

Handyverbot und den Paragraphen 23, der besagt, dass sich der Fahrer nicht in Sicht und Gehör beeinträchtigen lassen darf. Das kann präzisiert werden. Die Frage nach der Fahrlässigkeit einer Tätigkeit beim Fahren stellt sich leider immer erst nach einem Unfall. Die Dunkelziffer dürfte naturgemäß sehr hoch sein. Und unsere Studie ermittelte auch: In Anbetracht der tatsächlichen Häufigkeit der Handynutzung sind die in Flensburg registrierten Fälle sehr gering. Verhaltensbeeinflussung setzt immer auch eine Mindest-Sanktionswahrscheinlichkeit voraus.

Können auch die Autohersteller etwas gegen Ablenkung tun?

Kubitzki: Ergonomische Standards existieren durchaus. Nur werden auch die modernen Zusatzfunktionen immer komplexer. Auf EU-Ebene befassen sich Gremien mit Kriterien, die an die Bedien- und Wahrnehmungssicherheit moderner Fahrerinformations- und -assistenzsysteme zu stellen sind. Aber sicherlich sollte man auch die Möglichkeiten der situationsabhängigen Funktionsunterdrückung weiter verfolgen. Ein strittiger Aspekt ist zurzeit die zuverlässige Identifizierung des Fahrers, damit zumindest andere Insassen die Techniken nutzen können.



*Stichwort „Begleitetes Fahren ab 17“:
Können Fahrer durch die Begleitperson
abgelenkt werden? Wenn ja: Wie kann
dies vermieden werden?*

Kubitzki: Leider liegt noch zu wenig Praxiserfahrung vor, um solche Detailfragen zu beantworten. Das liegt vor allem auch daran, weil in der Begleitphase wesentlich weniger gefahren wird als zuvor vermutet. Und unsere Ablenkungsstudie zeigte eben auch: Ablenkung hat

etwas mit der Fahrleistung zu tun. Aber grundsätzlich sind sich die Experten einig, dass ein pädagogischer Begleiter nicht mit einem einfachen Mitfahrer gleichzusetzen ist. Im Begleiteten Fahren befinden sich beide Personen in einem Lern-, nicht in einem Freizeitkontext. Außerdem: Ein Begleiter, der sich mit seinem Schützling intensiv über die Bundesligaergebnisse ereifert, ist für seine Rolle kaum geeignet.

Sollte über das Thema Ablenkung bereits in den Fahrschulen stärker aufgeklärt werden? Anders gefragt: Wie früh und wo muss die Aufklärung über diese unterschätzte Gefahr ansetzen?

Kubitzki: Sicher. Die Fahrschule ist ein geeigneter Ort. Und dort ist es ja auch teilweise schon verankert. Tatsächlich liegt es natürlich am Geschick des Fahrlehrers, seine Schüler für die Themen der Sicherheit zu interessieren. Schulische und vorschulische Ver-

kehrserziehung tragen ebenfalls dazu bei, dass Kinder frühzeitig ein Gespür dafür bekommen, welche Alltäglichkeiten im Zweifelsfall zu einem schweren Unfall führen können, ob auf dem Rad zur Schule oder als Mitfahrer bei den Eltern.

Welche Tipps können Sie als Experte ganz persönlich geben? Wie vermeiden Sie selbst Ablenkung, wenn Sie fahren?

Kubitzki: In den vom AZT veröffentlichten fünf Tipps sind die wichtigsten Kategorien zusammengefasst, die für die Entstehung einer Ablenkungssituation von zentraler Bedeutung sind. Unter anderem sind Bequemlichkeit, Zeitdruck und eingeschliffene Gewohnheiten Dinge, auf die man bewusst Einfluss nehmen kann. Ich selbst verfüge natürlich über eine Freisprechvorrichtung, aber beherzige so weit es geht den Vorsatz, zum Telefonieren an den Rand zu fahren.

Anfängerrisiko, Jugendlichkeitsrisiko, Jugendliches Fahren

Eine Analyse von Professor Dr.
Malte Mienert

Der Psychologe Dr. Malte Mienert ist seit Oktober 2011 Professor für Hochschulbildung an der European New University in Kerkrade (NL). Hier leitet er als Dekan die Fakultät für Human- und Sozialwissenschaften. Seine Dissertation (2002) an der Humboldt-Universität Berlin entstand in einem Forschungsprojekt zum Fahrverhalten Jugendlicher und hatte den Titel „Entwicklungsaufgabe Automobilität – Psychische Funktionen des Pkw-Führerscheins für Jugendliche im Übergang ins Erwachsenenalter“.



und Fahrer, die in den Jahren nach dem Führerscheinerwerb bis Mitte zwanzig die höchsten Unfallbelastungen im Vergleich der Altersgruppen aufweisen.

„Die Zahl der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr sinkt immer weiter.“ Meldungen wie diese in den Zeitungen haben ein Aufatmen hervorgerufen. Seit mehreren Jahren stellte das Statistische Bundesamt rückläufige Unfallzahlen fest. 2011 wurde dieser positive Trend jedoch seit mehr als 20 Jahren zum ersten Mal wieder gebrochen. Um ganze 9,7 Prozent stieg die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr, 354 Menschen mehr als 2010 ließen im Straßenverkehr ihr Leben. Nach wie vor sind es dabei die jungen Fahrerinnen

Die Unfallforscher haben diese Zahlen genauso aufgeschreckt wie die Verkehrspsychologen, hatten doch die Fachleute den stetig rückläufigen Trend in der Vergangenheit immer gut mit neuen Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Verbindung setzen können. Nun gilt es genaue Ursachenforschung zu betreiben: Warum steigen die Unfallzahlen erneut, obgleich es eine ganze Reihe neuer Maßnahmen zur Verkehrssicherheit gab, die zunächst so erfolgversprechend erschienen? Ein paar zusätzliche Zahlen mögen das Phänomen

noch anschaulicher beschreiben: Im Vergleich der Monate Dezember 2011 und Dezember 2010 wird deutlich: Es sind insbesondere männliche Fahrer im Alter zwischen 21 und 25 Jahren, deren Todeszahl beunruhigend zugenommen hat. Hier stieg der Anteil der Getöteten von 14 im Dezember 2010 auf 25 im gleichen Zeitraum 2011. Bei den Frauen derselben Altersgruppe gab es keinen bedeutsamen Anstieg. Ähnliches kann auch über die männlichen Fahrer in der Gruppe der 25- bis 30-Jährigen ausgesagt werden. In allen anderen Altersgruppen gibt es bei den Anstiegen in den Getötetenzahlen keine bedeutsamen Geschlechterunterschiede, eine Ausnahme stellen nur die Männer im Alter von 50 bis 55 Jahren dar, wo das tödliche Unfallrisiko sogar um 23,5 Prozent sank, während es bei den Frauen unverändert blieb.

Woher kommt sie, diese so unverändert hohe Unfallgefährdung bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern? Und woher kommt es, dass die neuen Verkehrssicherheitsmaßnahmen hier noch keine Trendwende erreichen konnten und insbesondere bei den jungen Männern das Unfall- und Todesrisiko im Straßenverkehr sogar noch zugenommen hat? Wissenschaftliche Untersuchungen der Altersgruppe der Jugendlichen und jungen Fahrerinnen und Fahrer

haben sich zum Ziel gesetzt, genau diese Verbindung zwischen Verkehrsunfallgeschehen und dem Alter sowie weiteren soziodemografischen Variablen der Fahrerinnen und Fahrer (zum Beispiel das Geschlecht, aber auch der Schulabschluss, die regionale Lage, Fahrzeugbesitz in der Familie und andere) genauer aufzuklären. Die Untersuchung LaWIDA geht darüber sogar noch hinaus. In diesem Projekt der Deutschen Hochschule der Polizei und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e. V. in Zusammenarbeit mit den Innenministerien in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen werden Jugendliche bereits seit mehreren Jahren, beginnend im Alter von 14 Jahren, jährlich zu ihrer Persönlichkeit, ihren Einschätzungen von Auto, Straßenverkehr und Risiko sowie ihren eigenen Führerscheinplänen befragt. Hinzu kommt eine systematische Befragung der Eltern dieser Jugendlichen, um auch Aufschluss über Transfereffekte in Sicherheits- und Risikoeinstellungen in den Familien zu gewinnen. Bis zu 1 400 Jugendliche und ihre Eltern haben an den bisherigen Untersuchungen teilgenommen. 2012 tritt das Projekt in seine heiße Phase, da die ersten in der Stichprobe nun beginnen, eigene Autofahrerfahrungen zu sammeln, indem sie das Begleitete Fahren mit 17 und den Führerscheinwerb mit 18 avisieren.

Das Projekt wird nach Abschluss genaueren Aufschluss darüber geben können, inwieweit sich das Verkehrs- und Unfallverhalten von jungen Fahrern aus ihren Persönlichkeitseigenschaften, aus ihren Einstellungen zu Auto und Straßenverkehr, aber auch aus ihrem Umfeld (Familie und Freunde) vorher-sagen lässt. Ziel dabei ist es, Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen zu entwickeln, die tatsächlich auf die Hauptrisikogruppe der jugendlichen Fahranfänger abge-stimmt sind, diese tatsächlich auch erreichen und dort das Unfallrisiko sen-ken helfen.

Der Unfalltod im Straßenverkehr ge-hört für Jugendliche (neben Suizid) zu den häufigsten Todesursachen. Da-für, warum es gerade die jugendlichen Fahrerinnen und Fahrer sind, die so überzufällig häufig im Straßenverkehr in Unfälle verwickelt sind und sogar ihr Leben dort lassen, gibt es unter Fach-leuten unterschiedliche Erklärungs-modelle. Gemeinsam ist diesen Erklä-rungsmodellen jedoch, dass sie von einer pauschalisierten Alltagsmeinung „Die Jugend von heute ist eben un-möglich, und das zeigt sie auch im Straßenverkehr“ Abstand nehmen und ein differenzierteres Bild zeigen. Es ist dabei ganz klar: Je genauer die Unfall-ursachen erforscht sind, umso genauer lässt sich erfassen, mit welchen bisher

bereits praktizierten und in Zukunft zu implementierenden Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen dem Unfallrisiko im Jugendalter entgegengewirkt werden kann.

In der Fachwelt hat sich die Unterschei-dung in drei Hauptunfallursachen im Ju-gendalter herauskristallisiert. Eine die-ser Unfallursachen ist das sogenannte Anfängerrisiko. Diesem Komplex wer-den alle Unfälle zugeordnet, die auf ein noch ungenügendes fahrerisches Kön-nen der Jugendlichen zurückzuführen sind. Jugendliche, die eben gerade den Führerschein erworben haben, sind mit vielen komplexen Verkehrssituationen überfordert. Ihnen fehlen Handlungs-routinen und -alternativen für Situatio-nen, die in der Fahrschule bisher nicht geübt worden sind. Viele der komplexen Anforderungen, die erfahrene Fahre-rinnen und Fahrer mit automatisierten Handlungsabfolgen quasi ohne nach-zudenken bewältigen können, müssen von den Anfängern erst durch wieder-holtes Erleben und Üben automatisiert werden. Dabei betrifft dies nicht nur die jugendlichen Fahranfänger, son-dern gilt genauso auch für Ältere, die sich zum ersten Mal hinter das Steuer des Autos setzen. Im Kontext der gro-ßen Zahl jugendlicher Fahranfänger und der verschwindend geringen Zahl älterer Führerscheinneulinge fällt dies

jedoch kaum auf. Unfälle im Jugendalter insbesondere als Folge mangelnder Fahrpraxis und Fahrerfahrung? Wenn das Anfängerrisiko die Hauptursache für das erhöhte Verkehrsrisiko im Jugendalter ist, so gilt es insbesondere die Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu fördern, die den Fahranfängern mehr Zeit zum Üben des komplexen Fahrvorgangs geben und bei ihnen die FahrSicherheit und Fahroutine fördern.

Zu diesen Maßnahmen gehören unter anderem Fahrsicherheitstrainings, eine Verlängerung der Ausbildungszeit in der Fahrschule, Nachschulungskurse und Auffrischungen in den Fahrschulen sowie Überlegungen zum besonderen Training an örtlichen Unfallschwerpunkten. Insbesondere das Begleitete Fahren ab 17 Jahren (BF17), das den Fahranfängern bis zu einem Jahr mehr Fahrpraxis unter Anleitung von Erwachsenen ermöglicht und in ersten Untersuchungen eine deutliche Reduzierung der Unfallzahlen bei den Teilnehmenden zeigt, hat in der letzten Zeit großes öffentliches Interesse erlangt. Allerdings handelt es sich bei dieser Maßnahme um eine freiwillige Maßnahme, sodass die geringeren Unfallzahlen in der Gruppe der BF17-lerinnen und BF17-ler vielleicht auch das Ergebnis eines gewissen Schnellschlusses sind: Es ist zu erwarten, dass es insbesonde-

re auch eher brave, wenig risikobereite Jugendliche sind, die diesen Weg in die Automobilität wählen. Die Gruppe hochrisikobereiter Jugendlicher wird vielleicht durch diese freiwillige Maßnahme gar nicht erreicht.

Damit sind wir bereits beim zweiten Ursachenkomplex für jugendliches Verkehrsrisiko: dem sogenannten Jugendlichkeitsrisiko, das das Jugendalter generell als eine Phase des Auslebens, des Grenzen-Austestens und des Regelbruchs beschreibt. Unter dem Jugendlichkeitsrisiko werden Unfälle zusammengefasst, die als Folge eines (mehr oder weniger) bewussten Aufsuchens hochrisikoreicher Verkehrssituationen entstehen, die der Fahrerin oder dem Fahrer einen besonderen Nervenkitzel oder Kick versprechen. Imponiergehabe und Machotum scheinen dabei insbesondere männliche Heranwachsende dazu zu verleiten, bewusst dicht aufzufahren, Geschwindigkeitsbegrenzungen zu überschreiten, Kurven zu rasant anzufahren oder Verkehrsregeln zu brechen. Überstandene Situationen wie diese verstärken bei den Fahrerinnen und Fahrern sogar noch das Gefühl subjektiver Sicherheit. Durch administrative Anregungen ist einer bewussten Risikosuche im Sinne des Jugendlichkeitsrisikos nicht beizukommen. Maßnahmen, die genau

ein Jugendlichkeitsrisiko aufgreifen, stellen häufig Restriktionen dar, die insbesondere der Gruppe der Führerscheinneulinge (die ja gleichzeitig auch zumeist Jugendliche sind) auferlegt werden. Darunter können unter anderem folgende Ideen zusammengefasst werden: für jugendliche Fahranfänger verpflichtende Fahrerassistenzsysteme wie zum Beispiel Abstandswarner, Spurhalteassistenten, Imagekampagnen, die an den gesunden Menschenverstand der Fahrerinnen und Fahrer appellieren, das Führen eines Fahrtenbuchs oder ein eingebauter Fahrtenstreifen, der halbjährlich in der Fahrschule ausgewertet werden müsste und Verkehrsverstöße dokumentiert. Auch eine Markierung der Fahrzeuge von Fahranfängern durch ein Anfängerkennzeichen kann zu diesen Maßnahmen gerechnet werden, da es die Erkennbarkeit von jugendlichen Fahrern einerseits erhöht, auf der anderen Seite aber auch die Statussymbolkraft des Autos für Imponiergehabe und Machotum reduziert. Weiterhin gibt es auch Überlegungen, psychologische Tests zu entwickeln, mit deren Hilfe hochrisikoreiche verkehrsbezogene Einstellungen bei Jugendlichen gezielt entdeckt werden können. Ob das sogenannte Jugendlichkeitsrisiko tatsächlich auf Jugendliche beschränkt ist oder ob es bewusste Risikosuche und die Inkauf-



nahme gefährlicher Verkehrssituationen nicht auch in anderen Altersgruppen gibt, ist bisher noch offen. Denkbar wäre, dass es bei einer kleinen Gruppe von Menschen eine lebenslange Tendenz zu Risiko und Regelbruch gibt, die bei Älteren jedoch nicht mehr so häufig zu Verkehrsunfällen führt, da diese aufgrund längerer Fahrerfahrung tatsächlich das Fahrzeug besser beherrschen. Ca. 15 Prozent der Jugendlichen können unseren Untersuchungen nach als hochrisikoreich im Sinne des Jugendlichkeitsrisikos beschrieben werden. Dies bedeutet gleichzeitig auch, dass ca. 85 Prozent der Jugendlichen diese gefährlichen Einstellungsmuster nicht zeigen.

Der dritte Komplex von Unfallursachen ergibt sich aus der besonderen Lebenssituation, in der sich jugendliche Fahrerinnen und Fahrer befinden.

Dieser Komplex wird als das „Jugendliche Fahren“ bezeichnet. In diesem Komplex wird das Dilemma der Ursachenforschung im Straßenverkehr besonders deutlich: Wie soll im Alltag der Verkehrsunfälle tatsächlich sinnvoll unterschieden werden, ob hier spezifisch mangelnde Fahrerfahrung im Sinne des Anfängerrisikos oder bewusste Risikosuche nach einem Jugendlichkeitsrisiko ausschlaggebend war, wo doch die meisten Fahranfänger gleichzeitig auch Jugendliche sind? Offensichtlich ist nur, dass im Vergleich zum Erwachsenen andere Fahrsituationen vorherrschen. Typisch für das jugendliche Fahren sind Diskofahrten, Fahrten mit mehreren Mitfahrenden, nächtliche Überlandfahrten und Fahrten unter eigenem Alkoholeinfluss oder mit alkoholisierten Beifahrenden. Diese Fahrsituationen werden bei älteren Fahrern eher seltener und bergen in

sich selbst ein erhöhtes Unfallrisiko, das mit den anderen Unfallursachen noch addiert werden muss. Das Alkoholverbot für Fahranfänger hat das Unfallrisiko der jungen Fahrerinnen und Fahrer zunächst deutlich senken können. Die Verkehrssicherheitsforschung diskutiert weitere Maßnahmen wie ein generelles Nachtfahrverbot für jugendliche Fahranfänger, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h, verbindliche Alkolocks, die ein Fahren unter Alkoholeinfluss unmöglich machen, Nachschulungskurse im Sinne einer zweiten Phase der Fahrausbildung, die insbesondere die ersten Fahrerlebnisse der Heranwachsenden thematisieren sowie eine verbindliche Erwachsenenbegleitung bei allen Fahranfängern. Erfahrungen in anderen Ländern zeigen, dass gerade radikale Maßnahmen wie Nachtfahrverbote und Tempolimits die Unfallzahlen am deutlichsten senken



können. Sie gehören aber auch zu den mit Abstand unbeliebtesten Maßnahmen bei den Jugendlichen wie Befunde aus LaWIDA und weiteren Untersuchungen zeigen. Fahrspaß und Fahrsicherheit scheinen sich hier tatsächlich auszuschließen, was die Akzeptanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen nachdrücklich beeinträchtigt.

Es ist Zeit für ein Zwischenfazit auf dem Weg zur erhöhten Verkehrssicherheit für jugendliche Fahranfänger:

Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind dann geeignet, wenn sie an die Lebenssituation der jugendlichen Fahranfänger angepasst sind, die Anfänger in ihrem Fahrlernprozess wirksam unterstützen und gleichzeitig bewusste Risikosuche aktiv unterbinden. Die perfekte Verkehrssicherheitsmaßnahme, die alle diese Aspekte in sich vereint, gibt es nicht. Verkehrssicherheitsmaßnahmen wie Fahrsicherheitstrainings stehen im Verdacht, zwar das Anfängerrisiko zu senken, gleichzeitig aber dem Jugendlichkeitsrisiko Vorschub zu leisten, da sie das Gefühl subjektiver Sicherheit beim Risikofahren erhöhen könnten. Der Erfolg restriktiver Maßnahmen hängt im starken Maße davon ab, ob Verstöße tatsächlich auch von der

Polizei geahndet werden. Verbote von Situationen des jugendlichen Fahrens (z. B. Nachtfahrverbote und Tempolimits) gehen an der Lebenswirklichkeit der Jugendlichen vorbei und bestrafen pauschal alle Heranwachsenden. Hinzu kommt, dass durch solche Verbote den Jugendlichen ein wichtiges Verkehrslernfeld genommen wird und somit das Anfängerrisiko bei Nachtfahrten und beim Fahren mit höherer Geschwindigkeit erhalten bleibt. Für die Verkehrssicherheitsarbeit empfiehlt sich im ersten Schritt eine Neugestaltung des Fahranfangs, der die Unterschiedlichkeit der Fahranfänger bestmöglich berücksichtigt. Freiwillige Maßnahmen wie das BF17 und das Antiunfalltraining an lokalen Unfallschwerpunkten sollten unbedingt weiterhin unterstützt werden. Gleichzeitig sollten die Verkehrssicherheitsmaßnahmen gefördert werden, die alle Jugendlichen beim Fahrenlernen unterstützen, von den meisten Jugendlichen auch akzeptiert werden, insbesondere aber von der Gruppe von hochrisikoreichen Jugendlichen als echte Restriktion empfunden werden. Unseren Untersuchungen nach sind dies insbesondere der Alkolock, verbindliche Fahrerassistenzsysteme wie Spurhalter und Abstandswarner, Fahrtenschreiber sowie ein deutlich sichtbares Anfängerkennzeichen.

DIQ im Überblick

Qualität setzt sich durch. Für diese Überzeugung setzt sich das Deutsche Institut für Qualitätsförderung e. V. (DIQ) ein.

Konkret: In Wissenschaft und Industrie, in der Wirtschaft und im Dienstleistungsgewerbe entwickelt das DIQ als fachlich unabhängiges und interessenneutrales Institut Konzepte und Strategien zur angewandten Qualitätsförderung und Qualitätssicherung und für deren Umsetzung in einem fairen Wettbewerb.

Das Institut erarbeitet eigene Qualitätsstandards nach den anerkannten Regeln der Technik und nach den Goldstandards der aktuellen wissenschaftlichen Forschung. Immer wird die rechtliche Seite des Anliegens einbezogen: Das DIQ berät die zuständigen Stellen in Deutschland und der Europäischen Union (EU) bei der Formulierung von Gesetzen und Vorschriften, die das angestrebte hohe Niveau der Qualitätsförderung und Qualitätssicherung regeln.

Als eingetragener Verein („e. V.“) ist das Institut berechtigt, alle Tätigkeiten zur Förderung des Vereinszwecks auszu-

führen. Dies ist besonders wichtig bei der Erteilung von Forschungsaufträgen. Hierzu ist das DIQ ausdrücklich ebenso berechtigt wie zum Aussprechen von Abmahnungen im Sinne eines fairen Wettbewerbs und der Qualitätssicherung.

Den Beirat des DIQ bildet ein Gremium aus Fachausschüssen der Bereiche Architektur, Bauwesen, Datenschutz, Fahrzeugtechnik, Lebensmittelindustrie und Ernährungsfragen, Medizin, Nanotechnologie, Mystery Shopping, Qualitätsmanagement, Sachverständigenwesen, Technische Fahrzeugüberwachung, Versicherungs- und Finanzwesen sowie Wettbewerbsrecht.

In allen Fragen der Qualitätsförderung und Qualitätssicherung berät das Institut seine Mitglieder zuverlässig und kompetent. Zum Engagement des DIQ gehören auch Symposien. Die bisherigen Themen waren „Fußgängerschutz“ (2011) und „Sicherheit in Omnibussen“ (2012). Allen Zielen des DIQ gemeinsam sind Uneigennützigkeit und Unabhängigkeit: Der Verein dient dem Gemeinwohl.

Links

www.fahrlehrerverbaende.de

Homepage der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

www.bzga.de

Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung

www.verkehrssicherheitsprogramme.de

Informationen über Verkehrssicherheitsprogramme in Deutschland.

www.dvr.de

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)

www.jungesfahren.de

Informationen über Fortbildungsangebote und Sponsoring-Modelle, die eine vergünstigte Teilnahme ermöglichen.

www.runter-vom-gas.de

Kampagne des DVR und des Bundesverkehrsministeriums.

www.jung-sicher-mobil.de

Spricht junge Verkehrsteilnehmer im Saarland an. Beratungsangebote und Sicherheitschecks.

Partner:



VISION ZERO.



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat