

# Themen

Service für Presse, Hörfunk und Fernsehen

## Junge Fahrerinnen und Fahrer und das Risiko Straßenverkehr



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.



Die gewerblichen  
Berufsgenossenschaften



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



## Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>Seite 3</b>
<b>Unfallzahlen und Unfallursachen</b>	<b>Seite 4</b>
<b>Mangelnde Erfahrung und „Risiko Jugendlichkeit“</b>	<b>Seite 6</b>
<b>Gefühlswelten und Fahrverhalten</b>	<b>Seite 8</b>
<b>Maßnahmen des DVR und seiner Mitglieder, Teil 1</b>	<b>Seite 10</b>
<b>Interview Bundesverkehrsminister</b>	<b>Seite 12</b>
<b>Maßnahmen des DVR und seiner Mitglieder, Teil 2</b>	<b>Seite 14</b>
<b>Mobilität und Mobilitätstypen</b>	<b>Seite 16</b>
<b>Es gibt keinen Königsweg?!</b>	<b>Seite 18</b>
<b>Maßnahmen des DVR und seiner Mitglieder, Teil 3</b>	<b>Seite 20</b>
<b>Serviceadressen zum Thema junge Fahrer bzw. Verkehrssicherheit</b>	<b>Seite 22</b>

## Impressum

### **Herausgeber:**

Medienfachverlag Rommerskirchen GmbH  
Mainzer Str. 16-18  
53424 Remagen-Rolandseck  
Telefon: 02228/931171  
www.rommerskirchen.com

### **Verantwortlich:**

Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer  
Ute Hammer, Geschäftsführerin  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)  
Beueler Bahnhofplatz 16  
53222 Bonn

### **Konzept und Redaktion:**

Carla Bormann, Presse-/ Öffentlichkeitsarbeit, DVR  
Telefon: 0228/4000174, Telefax: 0228/4000167  
e-mail: cbormann@dvr.de

### **Bildnachweis:**

DVR, Klaus Niermann

### **Genereller Hinweis:**

Wir bitten um Verständnis, dass die Aufzählung der Maßnahmen für junge Fahrer sowie der Serviceadressen im Rahmen dieses Magazins keinen Anspruch auf Vollständigkeit haben kann.

Erstellt mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Hauptverbands der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG)





## Liebe Leserin, lieber Leser,

„Weniger Unfalltote als im Vorjahr“ – so titeln die Medien nun schon seit rund einem Jahrzehnt. Und das ist gut so, denn schließlich zielt die umfassende Arbeit des 1969 gegründeten Deutschen Verkehrssicherheitsrats genau auf dieses Ergebnis ab. Die Kehrseite der guten Nachricht ist, dass sich diese Meldung immer ein wenig nach Entwarnung anhört. Doch davon, dass wir die Hände in den Schoß legen können, sind wir weit entfernt. Besonders die Zahlen junger Menschen, die im Straßenverkehr ums Leben kommen oder verletzt werden und ihr Leben lang unter Beeinträchtigungen leiden sind dramatisch und inakzeptabel.

Warum dies so ist bzw. welche speziellen Fahrmotive, Einstellungen, Lebenswelten und mangelnden Erfahrungen bzw. Kompetenzen sich bei jungen Fahrern zu einem gefährlichen Risiko-Mix vermengen, soll Ihnen diese Beilage erläutern. Neben den Zahlen und Fakten zur Unfallbilanz möchten wir Ihnen auch den aktuellen Stand der Experten-Diskussion z.B. zur Fahrausbildung, zu jugendgerechten Kommunikationsformen und geeigneten Maßnahmenansätzen für die Unfallvermeidung vermitteln. Selbstverständlich zeigen wir auch die vielfältigen Wege auf, mit denen der DVR und seine rund 240



Mitglieder, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Träger zahlreicher Maßnahmen, die gewerblichen Berufsgenossenschaften mit ihrem Auftrag der Unfallprävention und -rehabilitation und viele andere gesellschaftliche Organisationen und

Unternehmen zur Vermeidung und Verminderung von Verkehrsunfällen bei Fahranfängern und jungen Fahrern beitragen wollen.

Auch die Medien können eine wertvolle Unterstützung zur Unfallreduzierung leisten. Helfen Sie uns, die Risiken des Straßenverkehrs und die Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit in der Zielgruppe und Öffentlichkeit noch bekannter zu machen.

In diesem Sinne freuen wir uns auf Ihre Fragen, Anregungen und Kritik.

**Prof. Manfred Bandmann,**  
Präsident des  
Deutschen Verkehrssicherheitsrats e.V. (DVR)



# Unfallzahlen und Unfallursachen

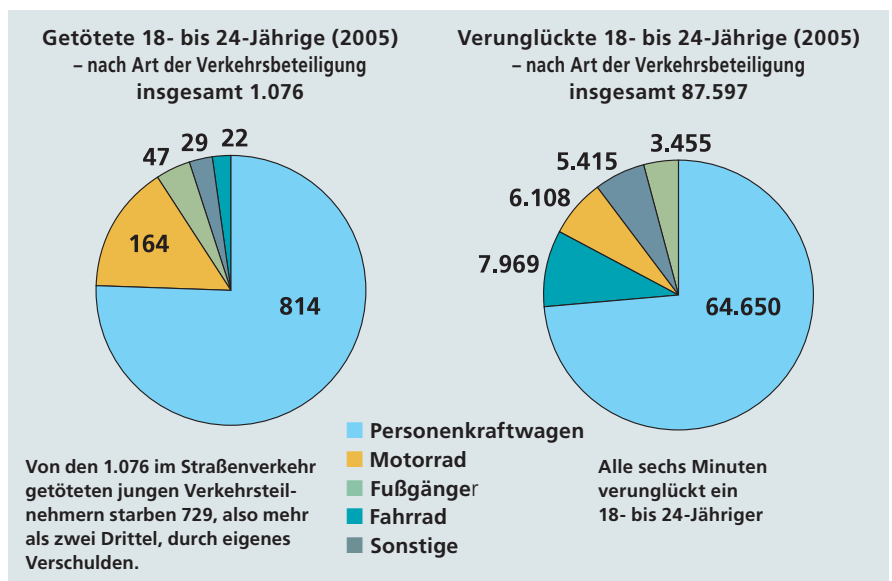


## Alle acht Stunden stirbt ein 18- bis 24-Jähriger im Straßenverkehr

Das ist die traurige Bilanz der Unfallzahlen 2005. Obwohl im Vergleich zum Vorjahr 15 Prozent weniger junge Männer und Frauen auf Deutschlands Straßen ums Leben kamen, gehörte über ein Fünftel aller Getöteten zu dieser Altersgruppe. „Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von acht Prozent hatten junge Erwachsene also ein sehr viel höheres Risiko im Straßenverkehr zu sterben“, erläuterte Johann Hahlen, Präsident des Statistischen Bundesamtes, Mitte Juli 2006 in Berlin auf einer gemeinsamen Pressekonzferenz mit dem DVR.

18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer haben das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr. Im Jahr 2005 verunglückten in Deutschland insgesamt 87.597 junge Männer und Frauen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren im Straßenverkehr, davon wurden 1.076 Personen getötet. Jeder fünfte Verletzte und Getötete gehörte damit zu diesen 7 Altersjahrgängen, obwohl nur jeder 12. der Gesamtbevölkerung (8,2%) dazu zählte.

Die besondere Gefährdung dieser Altersgruppe wird deutlich, wenn man die Da-



ten auf die Einwohnerzahlen bezieht: Je 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe verunglückten 1.293 im Straßenverkehr, dies war das 2,5-fache des durchschnittlichen Wertes für die Gesamtbevölkerung (532). In keiner anderen Altersgruppe war das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, derart hoch. Je eine Million Einwohner wurden 159 junge Erwachsene im Straßenverkehr getötet, im Vergleich zur Gesamtbevölkerung

mit 65 Getöteten je eine Million Einwohner waren dies mehr als doppelt so viele.

Im längerfristigen Vergleich ist allerdings eine positive Entwicklung festzustellen: 1991 verunglückten in Deutschland mit 134.764 Personen noch 54% mehr junge Menschen im Straßenverkehr als 2005 mit 87.597 Verunglückten. Die Zahl der Getöteten in dieser Altersgruppe sank innerhalb dieses Zeitraums um 61% von 2.749 auf 1.076.



## Kontrollverlust und Geschwindigkeitsrausch

Nahezu jeder dritte Unfall mit Personenschaden, der in 2005 durch einen jungen Pkw-Fahrer verursacht wurde (32%), gehört zum Unfalltyp „Fahrerunfall“. Fahrerunfälle sind Unfälle, bei denen die Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über das Fahrzeug verlieren.

Bei den Unfallursachen stand die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ an der Spitze – insgesamt und auch für die jungen Fahrer.

ten), „falsche Straßenbenutzung“ (10,2%), „Alkoholeinfluss“ (9,4%) und „Fehler beim Überholen“ (8,5%) eine wesentlich höhere Bedeutung als bei allen Unfällen mit Personenschaden. „Vorfahrtsfehler“ (3,4%) und „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren“ (3,6%) waren dagegen seltener die Unfallursache.

Bei beiden Geschlechtern stellte die Unfallursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ das häufigste

Fehlverhalten dar, dieses wurde jedoch mit 24% den männlichen Pkw-Fahrern von der Polizei erheblich häufiger vorgeworfen als den Pkw-Fahrerinnen mit 16%.

„Das Fahranfänger und junge Fahrer besonders gefährdet sind und deutlich häufiger als andere Altersgruppen verunglücken, liegt

an vielfältigen Gründen“, stellt DVR-Präsident Prof. Manfred Bandmann fest.

Geringe Fahrerfahrung, Selbstüberschätzung, eine höhere Risikobereitschaft, jugendspezifische Fahr- und Sozialsituationen, ein Faible für Geschwindigkeit und auch Alkohol- und Drogenkonsum spielten für diese Altersgruppe eine besondere Rolle.

## Auf drei in einem Pkw getötete junge Männer kommt „nur“ eine junge Frau

Junge Männer sind immer noch erheblich gefährdeter als junge Frauen: Von den in 2005 verunglückten 18- bis 24-jährigen Pkw-Insassen waren 52 Prozent männlich und 48 Prozent weiblich. Vor allem jedoch ist die Unfallschwere bei jungen Männern erheblich größer. 74 Prozent der in einem Pkw ums Leben gekommenen jungen Menschen waren Männer, 26 Prozent Frauen.

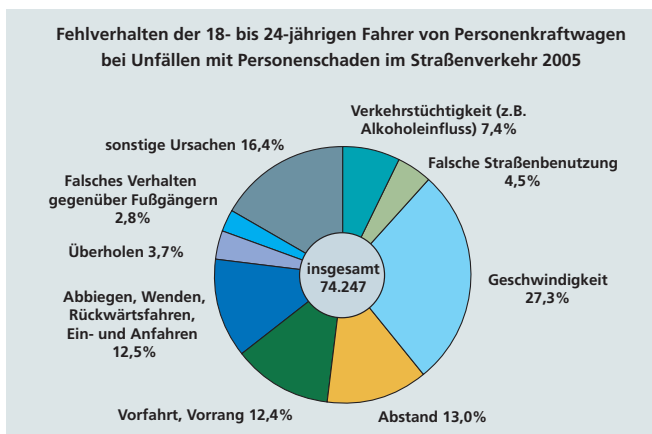
Während fast jede dritte junge Frau (30 Prozent) als Mitfahrerinnen in einem Pkw getötet wurde, saß bei den jungen Fahrern nur etwa jeder Fünfte (21 Prozent) nicht selbst am Steuer. 67% der männlichen, aber „nur“ 60% der weiblichen jungen Unfallschweren galten 2005 als Hauptverursacher eines Unfalls.

## Die schwersten Unfälle ereignen sich in der Nacht



Die meisten 18- bis 24-Jährigen werden bei Unfällen in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs zwischen 16 und 18 Uhr verletzt oder getötet. Für die Abend- und Nachtstunden zeigt sich jedoch ein vom Durchschnitt abweichendes Unfallgeschehen für diese jungen Erwachsenen. In der Zeit zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens verunglückten 31% dieser Altersgruppe, aber nur 18% der übrigen Altersgruppen. Noch gravierender ist der Unterschied bei den im Straßenverkehr Getöteten. 47% der getöteten 18- bis 24-Jährigen starb in dieser Zeitspanne, während der entsprechende Anteil bei den übrigen Altersgruppen 26% betrug. Das bedeutet, dass die nächtlichen Unfälle, häufig so genannte „Disco-Unfälle“ besonders schwerwiegende Folgen haben.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden



Diese Ursache hatte einen Anteil von 27,3% aller Fehlverhalten, die jungen Pkw-Fahrern bei Unfällen mit Personenschaden angelastet wurden.

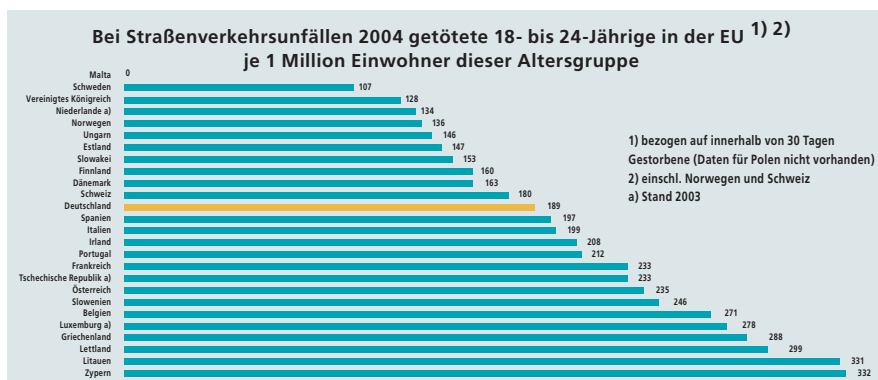
Betrachtet man nur die besonders schwerwiegenden Unfälle mit Getöteten, so hatten in 2005 bei den 18- bis 24-jährigen Pkw-Fahrern die Unfallursachen „nicht angepasste Geschwindigkeit“ (46% der Unfallschweren)

## Deutschland europaweit nur auf Platz 10

Innerhalb der Europäischen Union belegt Deutschland mit 189 getöteten 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmern pro 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe im Jahr

2004 Platz 10. Nimmt man die Schweiz und Norwegen hinzu, fällt Deutschland sogar auf den 12. Rang ab.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden



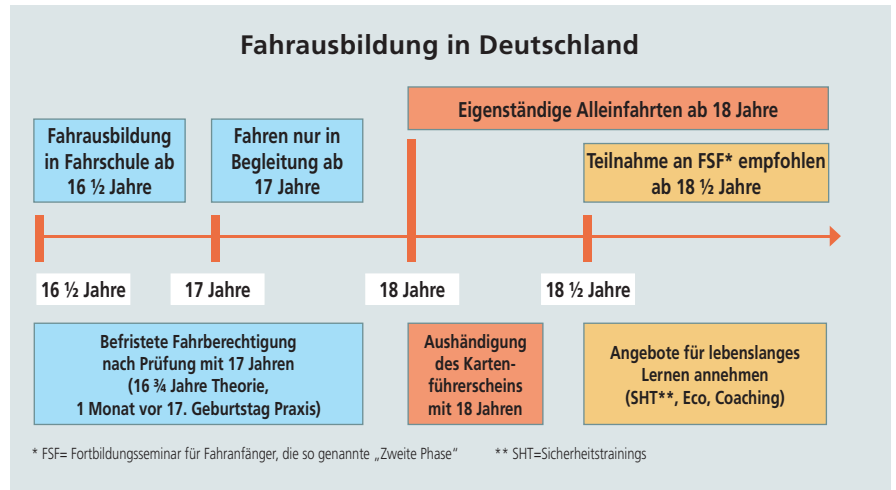
# Mangelnde Erfahrung und „Risiko Jugendlichkeit“

## „Begleitetes Fahren ab 17“ zur Erhöhung der Fahrpraxis und damit der Sicherheit

Basierend auf dem schwedischen Vorbild einer Lernzeitverlängerung, mit dem auch in anderen Ländern wie Österreich und Frankreich gute Ergebnisse erzielt wurden, hat sich mittlerweile auch in Deutschland das „Begleitete Fahren ab 17 Jahren“ nach einer professionellen Fahrausbildung und dem Bestehen der Führerscheinprüfung in fast allen Bundesländern durchgesetzt. Durch die so geschaffene Möglichkeit, nach bestandener Fahrerlaubnisprüfung bis zu einem Jahr „unter Aufsicht“ eines benannten Begleiters viel Erfahrung aufzubauen, bevor die erste Alleinfahrt stattfindet, sorgt für ein geringeres Einstiegsrisiko. Dies ist grundsätzlich eine gute Chance für Fahranfänger, möglichst viele komplexe Fahrsituationen unter „dämpfenden Bedingungen“ selbst erleben und meistern zu können, bevor sie ganz auf sich alleine gestellt am Straßenverkehr teilnehmen. Aus Untersuchungen zum Verlauf des Unfallrisikos geht hervor, dass das Unfallrisiko von Fahranfängern innerhalb der ersten neun Monate der Fahrpraxis nach Erwerb der Fahrerlaubnis auf 50 Prozent des Ausgangsrisikos sinkt; die reine Fahroutine also einen bedeutenden Beitrag für mehr Sicherheit darstellt (Schade, Kraftfahrtbundesamt, 2001).



Inwieweit die Begleiter, also Eltern, Verwandte oder Bekannte, der Verantwortung im didaktischen Sinne und auch durch ihre eigene Fahrkompetenz gerecht werden können, bleibt umstritten bzw. ist von Fall zu Fall unterschiedlich. Anforderungen an die Begleiter wie ein Mindestalter von 30 Jah-



Quelle: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), Bundesvereinigung der Fahrlehrverbände e.V. (BVF)

ren, Besitz der Fahrerlaubnis seit mindestens fünf Jahren, ein maximaler Eintrag von drei Punkten im Flensburger Verkehrszentralregister und die empfohlene Teilnahme an einer Vorbereitungsveranstaltung sind im Bemühen festgelegt worden, ungeeignete Begleitpersonen auszuschließen.

Erste Erkenntnisse zeigen, dass dieses Modell von Teilnehmern gut angenommen wird und es zu einer intensiven Kommunikation innerhalb der Familie über die Fahrersicherheit kommt. In Schweden konnte mit der Lernzeitverlängerung das Unfallrisiko zu Beginn der Fahrerkarriere deutlich gesenkt werden. Auch in Österreich zeichnen sich Erfolge ab. In Deutschland ist der Modellversuch bis Ende 2010 befristet und wird durch die Bundesanstalt für Straßenverkehr (BASt) begleitet.

Von vielen Experten und Fahrlehrern wird „Begleitetes Fahren ab 17“ daher als eine sinnvolle Maßnahme unter mehreren zur individuellen Aneignung der Fahrkompetenz betrachtet. Die Möglichkeit, bereits mit 17 Jahren in die Fahrpraxis einzusteigen, bietet zusätzliche Lerneffekte und eine verbesserte Fahroutine. Das begleitete Fahren ist eine sinnvolle Möglichkeit für den Start der Fahrpraxis, es ersetzt jedoch nicht die ebenfalls zweckmäßige zweite Phase der Fahrausbildung.

## Die „Zweite Phase“ zur Reflexion des „Happenings Straßenverkehr“

In Fortbildungsseminaren für Fahranfänger (FSF) bzw. der sogenannten „Zweiten Phase“ der Fahrausbildung geht es nicht allein um das Wissen und Können, sondern auch

um den sozialen Kontext im „Happening Straßenverkehr“. Die professionelle Fahrausbildung zum Führerscheinwerb ist in der Lage, eine Grundkompetenz auf hohem Niveau zu vermitteln. Doch erst danach erleben die jungen Fahrer kritische Situationen im sozialen Kontext, z.B. in einem voll besetzten Pkw mit lärmenden Freunden oder unter dem Druck, sich gegenüber einer Freundin als „cooler Fahrer“ beweisen zu wollen. Das FSF hat die Aufgabe nach einer ersten Zeit des Alleinfahrens das bisher erlernte und gezeigte (alterstypische) Fahrverhalten noch einmal kritisch zu hinterfragen. Es ist mittlerweile in fast allen Bundesländern eingeführt. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) hat mit Unterstützung seiner Mitglieder 2003 die pädagogische Konzeption sowie entsprechende Handbücher für die spezielle Ausbildung der Seminarleiter und Moderatoren der zweiten Fahrausbildungsphase entwickelt.

In den Fahranfänger-Seminaren werden soziale Interaktion, Fahrmotive und Emotionen, die einen wesentlichen Anteil am Verkehrsgeschehen haben, aufgearbeitet. Der freiwillige Weiterbildungskurs umfasst theoretische und praktische Teile. In Gruppensitzungen tauschen die Teilnehmer mit dem Seminarleiter, einem besonders dafür ausgebildeten Fahrlehrer, individuelle Alltagserfahrungen aus und entwickeln gemeinsam bessere und sichere Strategien. Für die Teilnehmer der Fortbildung kann sich die reguläre Führerschein-Probezeit von zwei Jahren bzw. die verlängerte Probezeit von vier Jahren um maximal ein Jahr verkürzen. Die „Zweite Phase“ ist als Modellversuch bis Ende 2009 befristet und wird durch die Bundesanstalt für Straßenwesen evaluiert.

Internet: [www.zweitephase.de](http://www.zweitephase.de)





## Junge Fahrer

„In der Fahrschule lernt man für die Prüfung. Das richtige Autofahren lernt man erst später.“ Mag sein, dass diese Aussage vor 40 Jahren zumindest teilweise ihre Berechtigung hatte. Heute ist sie jedenfalls falsch. In der Fahrschule wird heute das Fahren gelehrt und gelernt, das junge Fahrer auch nach der Prüfung beibehalten sollen. Dazu gehört neben einem vorausschauenden und sicherheitsbewussten Fahrstil auch das wirtschaftliche Fahren. Leider geben viele junge Fahrer den in der Fahrschule gelernten Fahrstil nur allzu bald wieder auf, weil sie durch das Beispiel der Anderen dazu verleitet werden. Jeder Kraftfahrer sollte sich deshalb auch seiner Verantwortung gegenüber den jungen Fahrern bewusst sein. Wer sich in den Sicherheitsabstand zwischen zwei Fahrzeugen hinein drängt, wer vor unübersichtlichen Stellen überholt, wer Geschwindigkeitsregelungen missachtet, gibt jungen Fahrern ein schlechtes Beispiel und bringt sie unter Umständen dazu, sich auch entsprechend zu verhalten, was sie auf Grund der noch fehlenden Erfahrung in große Schwierigkeiten bringen kann.

Im Laufe der Fahrausbildung legt der Fahrschüler der Klasse B zwischen 700 und 900 Kilometer zurück. Davon entfallen rund 400 Kilometer auf Fahrten auf der Autobahn und auf Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften. Natürlich reichen diese Fahrten nicht aus, Verhaltensautomatismen zu prägen und zu verankern. Junge Fahrer müssen trotz der deutlich verlängerten Ausbildungszeit auch heute noch ihr Verhalten über das Bewusstsein steuern. Deshalb ist ihr Verhalten in höherem Maße „störungsanfällig“ als das von erfah-

### Gerhard von Bressendorf,

Vorsitzender Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V., München

renen Autofahrern. Damit wird auch zu Recht das beabsichtigte Alkoholverbot für junge Fahrer begründet.

Die Schwierigkeiten von Fahranfängern haben im Wesentlichen zwei unterschiedliche Ursachen: Das Anfängerrisiko, das sich in der noch unzureichenden Erfahrung manifestiert und das Jugendlichkeitsrisiko, das durch Selbstüberschätzung und fehlende oder zumindest noch nicht ausgeprägte Wahrnehmung von Problemen geprägt ist. Diesen Schwierigkeiten der Fahranfänger soll mit zwei unterschiedlichen Ansätzen begegnet werden. Es wäre aber falsch, alle Fahranfänger über einen Kamm zu scheren, obwohl alle im Großen und Ganzen die gleichen Schwierigkeiten haben. Auffällig durch Unfälle oder Missachtung der Regeln wird nur eine Minderheit. Das bedeutet aber nicht, dass es nicht sinnvoll ist, allen jungen Fahrern Hilfen anzubieten.

Beim „Begleiteten Fahren“ bekommt der Novize die Möglichkeit, die ersten Erfahrungen nach der Prüfung nicht alleine machen zu müssen sondern einen Begleiter an der Seite zu haben. Dabei kommt der Begleitperson nicht die Rolle eines „Hilfsfahrlehrers“ zu. Sie soll lediglich durch ihre Anwesenheit im Fahrzeug dazu beitragen, dass der Anfänger gar nicht erst in schwierige Situationen kommt oder zumindest in solchen ruhig und gelassen bleibt. Ein großer Mangel des „Begleiteten Fahrens“ ist es, dass die Zeit des Fahrens in Begleitung auf die Probezeit angerechnet wird.

Es ist erfreulich, dass die Auswertung der ersten Erfahrungen mit dem „Begleiteten Fahren“ positiv ist. Dabei darf aber nicht übersehen werden, dass die Teilnahme an diesem Projekt freiwillig ist und die Mehrzahl der Teil-

nehmer eher aus den Gruppen kommt, die ohnehin nur selten auffallen.

Mit der „Zweiten Phase“ bekommt der junge Fahrer die Chance etwa ein halbes Jahr nach der Führerscheinprüfung mit anderen jungen Fahrern unter Anleitung eines erfahrenen Moderators die bis dahin gewonnenen Erfahrungen zu reflektieren und in der Gruppe Strategien zu entwickeln, die es ihm ermöglichen, seinen Fahrstil in Richtung Sicherheit zu optimieren. Deshalb gehören zu den Seminaren der „Zweiten Phase“ auch praktische Teile, in denen der junge Fahrer seine eigenen Grenzen kennen lernt und von seinen Mitfahrern Rückmeldungen zu seinem Fahrstil bekommt. Da diese Seminare auf eigene Erfahrungen der Fahranfänger bei Alleinfahrten oder Fahrten mit Gleichaltrigen abzielen, können sie nicht unmittelbar nach dem Führerscheinwerb durchgeführt werden. Sie sind deshalb auch nicht während der Zeit des „Begleiteten Fahrens“ sinnvoll.

Die Unfallstatistik weist aus, dass die Unfallbelastung der jungen Fahrer im letzten Jahr deutlich stärker zurückgegangen ist, als bei den übrigen Bevölkerungsgruppen. Es bleibt zu hoffen, dass dieser Trend auch in den nächsten Jahren anhält. Von der Auswertung der beiden Modellversuche erwarten sich Fahrlehrer, Wissenschaftler aber auch die Politiker belastbare Ergebnisse, wie durch weitere sinnvolle Maßnahmen die nach wie vor zu hohe Unfallbelastung der jungen Fahrer weiter gesenkt werden kann.



## Erfahrungsbericht Fortbildungsseminar für Fahranfänger



### Nadine Reiss, Teilnehmerin FSF

Im November 2004 war es endlich soweit. Ich bestand meine praktische Prüfung und hielt stolz meinen Führerschein in der Hand. Jetzt konnte es endlich losgehen, wären da nicht die langen zwei Jahre Probezeit.

Von Freunden erfuhr ich, dass man diese um ein Jahr verkürzen könne, durch die Teilnahme an einem Fortbildungsseminar für Fahranfänger (FSF). Sie klangen so begeistert, dass ich mich auch anmeldete. Einzige Voraussetzung war, dass ich meinen Führerschein mindestens schon ein halbes Jahr besaß. Das Seminar bestand aus drei Sitzungen, einer Probefahrt und einem Sicherheitstraining.

In der ersten Sitzung tauschten wir uns gegenseitig aus, für welche Strecken wir das Auto nutzen, wie sich unser Fahrverhalten verändert hat sowie über die Vor- und Nachteile unseres Fahrstils. Jeder fand irgendwelche Veränderungen bei sich. Der eine fuhr nun doch immer etwas schneller, der andere übersah gerne mal wichtige Schilder (STOOOPP) ...

Bei der Beobachtungsfahrt durfte sich ein anderer Teilnehmer über mein Fahrverhalten Notizen machen, so wie ich es später über ihn tat. Gegenseitig verglichen wir unser Fahrverhalten und gaben uns Tipps. Ich persönlich hatte Schwierigkeiten beim Auffahren auf die Autobahn. Von daher war ich sehr froh, dies noch einmal unter Anleitung zu üben. Es hat mir sehr geholfen, denn viele Sachen, die zu beachten sind, hatte ich schon wieder verlernt oder gar

vergessen. In einer weiteren Sitzung ging es um Aufregung, Ärger und Zeitdruck. Ein Thema, das beim Autofahren immer wieder auftritt. Das Beste, was mir jetzt in solchen Situationen hilft, ist, sich in die Lage des anderen zu versetzen.

Auf das Sicherheitstraining freuten wir uns besonders. „Bremsen“ und „Kurven fahren“ gehörten zu den Hauptübungen. Wir hatten eine Menge Spaß, aber auch mal Zittern in den Knien. Zur Vollbremsung gehörte für mich so auf Antrieb schon ein bisschen Mut – erst recht auf nassem Asphalt. Die letzte Sitzung handelte über Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Mich haben die Statistiken überrascht, weil so viele Jugendliche in Verkehrsunfälle verwickelt sind. Die vielen nützlichen Tipps und Tricks aus dem Seminar kann ich täglich anwenden und fahre nun energiesparender und vor allem sicherer.

# Gefühlswelten und Fahrverhalten

„Neurobiologisch gesehen ähneln Teenager einem vollbesetzten Airbus, der mit vibrierenden Triebwerken über die Startbahn jagt, während im Cockpit noch an Kontrollinstrumenten und Navigationssystemen geschraubt wird.“ (Zeitschrift Geo, 9/2005)

## Lernziel: Perfektion?

Eine im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats durchgeführte, breit angelegte qualitative Grundlagenstudie von rheingold, Institut für qualitative Markt- und Medienanalysen, Köln, hatte 2001 zum Ziel, wirksame Verkehrssicherheitskonzepte für junge Erwachsene herauszuarbeiten. Ausgangspunkt der Untersuchung war, dass Ge- und Verbote der Straßenverkehrsordnung den jungen Menschen meist bekannt sind und auch die mangelnde Routine im Verkehr das riskante Fahrverhalten von Fahranfängern nur unzureichend erklären kann. Die tieferen Ursachen für das Verhalten liegen in der besonderen Lebenswirklichkeit von jungen Leuten. Erst ein besseres Verständnis der entwicklungs-psychologischen Implikationen dieses Lebensabschnitts kann die Voraussetzungen für wirksame Kommunikations-, Schulungs- und Präventionsmaßnahmen bilden.

In Gruppendiskussionen und Tiefeninterviews wurden daher insgesamt 185 Jugendliche und junge Erwachsene, davon 74 weiblich und 111 männlich, im Alter zwischen 16 und 24 Jahren, von erfahrenen Psychologen zu ihren Motiven der Lebensgestaltung, zur Mobilität, Unfallgefahren und Verkehrssicherheitskonzepten befragt.

Dabei kristallisierte sich heraus, dass es für die jungen Menschen zu Beginn des 21. Jahrhunderts sehr schwer ist, einen Lernprozess mit Entwicklungsräumen, in denen sie experimentieren und Erfahrungen machen können, zu durchlaufen.

Mobilitätseuphorie und Perfektionszwang: Diese beiden kulturellen Leitbilder, die unter dem Begriff „Jugendkult“ für die gesamte Gesellschaft gelten, machen jungen Menschen eine Abgrenzung und die Entwicklung der eigenen Persönlichkeit nicht einfach. Fehler machen und „aus Erfahrung klug werden“ ist kein „angesagtes“ Verhaltensmuster in einer mobilen Gemeinschaft, wobei mobil im Sinne ständig wechselnder Lebensstile gemeint ist. Denn das „jung bleiben wollen“, beweglich und flexibel in-

nerhalb wechselnder Rollen zu sein, geht mit einem Zwang zur Perfektion einher. Das Streben nach perfekten Inszenierungen lässt sich von Modestilen bis hin zu anderen Lebens- und Freizeitbereichen festmachen.

## Cooler Fassade als Bewältigungsstrategie für Unsicherheit

In einer durch diese Leitbilder geprägten Gesellschaft blenden Jugendliche ihre Pubertätsprobleme und Unsicherheiten aus und gestehen sich keine Lehrjahre zu, weil sie gleich erwachsen und perfekt sein wollen. So wirken junge Menschen oft betont erwachsen und abgeklärt – eben cool. Hinter der Fassade hingegen verbirgt sich viel Unsicherheit, Hilflosigkeit und Orientierungslosigkeit.

Weil es ihnen peinlich ist, Fehler zu machen, blenden Jugendliche notwendige Lernbereiche und Unsicherheiten einfach aus. Dies gilt auch für das Verhalten im Straßenverkehr, so die Studie.

„Ich dachte, ich kann es, aber in Mailand zu fahren war die Hölle, ich habe Blut und Wasser geschwitzt. Gut, dass mich keiner gesehen hat.“

Typisch sind Blechschäden beim Einparken, da das Rangieren noch nicht ausreichend geübt wurde. Viele Unfälle der Fahranfänger haben mit ungeahnten Überforderungen und kopflosen Fehlleistungen zu tun, so lautet die Einschätzung des Instituts.

„Ich hab' beim Zurücksetzen so stark eingeschlagen, dass sich der Wagen überschlagen hat.“

Dass peinliches Lernen weitgehend aus dem Alltag ausgegrenzt wird, kann besonders für die Fahrtüchtigkeit und Verkehrskompetenz fatale Folgen haben. Demonstrative Coolness führt oft zu Fehlleistungen, konstatiert die Befragung.

## Acht Regeln für die jugendspezifische Kommunikation

Um Jugendliche und junge Erwachsene für die Verkehrssicherheit zu sensibilisieren, so ein Ergebnis der DVR-Studie, sollten die folgenden acht Regeln verstärkt beachtet werden.

Wichtig sei es, jungen Menschen das Lernen und Ausprobieren zu ermöglichen, ihr Interesse daran zu wecken und sie in ihrer Entwicklung zu begleiten.

### Die Kommunikation sollte ...

- 1) ... in den Mittelpunkt stellen, dass Mobilität im Dienste bewegender Liebes- oder Lebensfragen steht.
- 2) ... den Jugendlichen signalisieren, dass ihre Mobilitäts-Entwicklung nicht im freien Raum stattfindet, sondern unter dem aufmerksamen und teilnehmenden Blick von Erwachsenen.
- 3) ... indirekt, aber deutlich-verständlich zeigen, dass Fehlverhalten im Straßenverkehr tragische bis tödliche Konsequenzen haben kann.
- 4) ... die Mobilitäts- und Persönlichkeitsentwicklung als einen spannenden Prozess spürbar machen und zeigen, dass man durch Beachtung von Regeln und das Erwerben von Fahrstilen in seiner gesamten Entwicklung vorankommt.
- 5) ... den Verkehr als eine Herausforderung vermitteln, die nicht einfach zu bewältigen ist.
- 6) ... darauf aufmerksam machen, dass Perfektion im Straßenverkehr unmöglich ist und dass nur derjenige Meister werden kann, der zuvor Lehrling sein durfte – mit allen Ängsten und Fehlern.
- 7) ... mit Persönlichkeiten werben, die einerseits hohes Ansehen/Können besitzen und die andererseits einen umsichtigen Fahrstil glaubwürdig vertreten können.
- 8) ... konkrete Hilfestellungen anbieten. Umsichtiges Fahrverhalten sollte als Zugewinn von Handlungsspielräumen, d.h. Verhaltens- und Wissensalternativen vermittelt werden.



## Auf der Suche nach dem Idealfahrer

Der Ergebnisbericht über das von der Europäischen Kommission geförderte Untersuchungsprojekt GADGET – Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology – hat 1999 europaweit anerkannte Maßstäbe für einen anzustrebenden Idealfahrer sowie für die dafür notwendigen Maßnahmen gesetzt. Dabei wurden vom europäischen Konsortium die Bereiche Engineering (Telematik, Verkehrsplanung), Education (Ausbildung/Training, Kommu-

nikation/Kampagnen) und Enforcement (Gesetzgebung, Kontrolle, Überwachung) untersucht.

Die so genannte GDE-Matrix (Goals for Driver Education) enthält alle wesentlichen Faktoren und Zielebenen, die eine europaweit etablierte Fahrausbildung laut der GADGET-Experten aus acht Ländern beinhalten sollte. Auch diese Untersuchung kommt also zu dem Schluss, dass die psychologischen und sozialen Einflüsse auf das Fahrverhalten mehr Gewicht erhalten müssten. Diese Schlussfolgerung hat bis heute ihre Gültigkeit nicht verloren.

## Geschlechtsspezifische Unterschiede bei Fahranfängern



**Dipl.-Psych. Birgit Kollbach,**  
Fachpsychologin für  
Verkehrspsychologie,  
Dekra Akademie,  
Berlin

„Wo sind die anderen Mädels?“ Reuig aber selbstbewusst begrüßt mich die einzige junge Frau unter 12 Teilnehmern des besonderen Aufbaueminars, das Fahranfänger nach Alkohol- oder Drogenvergehen besuchen müssen. 1,3 Promille - das hat sie „völlig unterschätzt“. Ihr Alkoholtrinkverhalten - „nicht weniger problematisch als das der Jungs“, berichtet sie. Und wenn Frauen Punkte in Flensburg haben, dann auch überwiegend wegen Geschwindigkeit. Frauen sind auf Aufholjagd.

Gibt es noch den „kleinen Unterschied“? Das Anfängerrisiko trifft beide Geschlechter. Doch junge Frauen verwechseln Auto-Mobilität nicht mit Autonomie. Sie betrachten die Fahrerei emotionsloser. Das Auto bleibt in erster Linie ein Mittel zur Fortbewegung. Diese Einstellung schützt vor besonders risikoreichen jugendspezifischen Grenzüberschreitungen: 2005 waren 74 % der zu beklagenden getöteten jungen Pkw-Insassen männlich. Unfälle junger Pkw-Fahrerinnen blieben meist weniger folgenschwer.

Junge Frauen benutzen leistungsschwächere, neuere Pkw. Selbstwert am Fahrzeug zu messen, ist ihnen eher fremd. Anerkennung, Dominanz über die Fahrweise zu erlangen, scheint weniger wichtig. Die Frage nach dem Wunschfahrzeug lässt meine Teilnehmerin cool: „4 Räder, sicher, fahrbereit.“

### Goals for Driver Education (GDE)

Wesentliche Ausbildungsinhalte			
Hierarchische Ebenen des Fahrverhaltens	Wissen und Fähigkeiten	Risikoerhöhende Faktoren	Selbsteinschätzung
Lebensziele und Fähigkeiten für das Leben (generell)	Wissen/Kontrolle darüber, wie Lebensziele und persönliche Tendenzen Lenkerverhalten beeinflussen z.B. Lebensstil und -umstände	Risikante Tendenzen z.B. Konsum von Alkohol und Drogen	Selbsteinschätzung/Bewusstsein z.B. von der Sicherheit zuwiderlaufenden Motiven
Absichten und sozialer Kontext (bezogen auf Fahrt)	Wissen und Fähigkeiten z.B. betreffend der Notwendigkeit der Fahrt	Risiken verbunden mit z.B. sozialen Umständen und Gesellschaft	Selbsteinschätzung/Bewusstsein z.B. von persönlicher Fähigkeit zur Planung
Beherrschen von Verkehrssituationen	Wissen und Fähigkeiten z.B. betreffend Antizipation des Situationsverlaufs	Risiko verursacht durch z.B. risikoerhöhenden Fahrstil (z.B. aggressiv)	Selbsteinschätzung/Bewusstsein z.B. von persönlichen Sicherheitsmargen
Fahrzeugbedienung	Wissen und Fähigkeiten z.B. betreffend Kontrolle der Richtung und Position	Risiken verbunden mit z.B. ungenügenden Automatismen/Fähigkeiten	Bewusstsein z.B. von Stärken und Schwächen beim elementaren Fahrkönnen

## KriSiS – Kritische Situationen im Blickfeld des Fahrdatenspeichers

In den Jahren 1999 bis 2002 haben der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. und die gewerblichen Berufsgenossenschaften im Rahmen ihres gemeinsamen langfristigen Programms „Sicherheit auf allen Wegen“ eine qualitative und quantitative Untersuchung kritischer Fahrsituationen junger Fahrer durchgeführt. Dabei wurde neben etablierten Instrumenten wie Befragungen und Gruppendiskussionen auch ein Fahrdatenspeicher eingesetzt, der zusätzlichen Aufschluss über die tatsächlichen Gefahrenmomente geben sollte.

Insbesondere der Abgleich von technisch-physikalischen Parametern aus der Fahrdatenspeicherung mit Befragungsinhalten des affek-

tiv-emotionalen Bereiches sollte Rückschlüsse darüber geben, welche Bestimmungsfaktoren zu kritischen Fahrsituationen oder Unfällen führen. 133 spezielle Fahr-Ereignisse von 22 jungen Fahrerinnen und Fahrern wurden in dieser Weise analysiert und weitere 2.418 Datensätze zur Beschreibung von 29.000 km in die Betrachtung einbezogen.

Folgende Ereignistypen lassen sich anhand der Untersuchung aufzeigen: „Unsicherheitsgefühle“ (Hoffnungen und Ängste der Fahrer kreisen kontinuierlich um die Frage, ob sie das Fahren beherrschen oder nicht), „Ausleben“ (Gute Stimmung führt zum Fahrspaß pur und Übermut), „Test“ (Der meist männliche Fah-

rer unterzieht sein Auto einem strengen technischen Test; das Spiel zwischen Ausreizen und Ausbrechen des Fahrzeugs vollzieht sich häufig auch in weiblicher Begleitung), „Ausbruch“ (In diesem Ereignistyp ist den Fahrern selbst gar nicht klar, welche psychologischen Motive mit ihnen „durchgehen“. Ein „Ausbruch“ verläuft unterbewusst und meist gehen ihm Situationen voraus, die als beengend oder überfordernd empfunden werden).

Die quantitative und qualitative Untersuchung KriSiS ist unter [www.dvr.de/download/KrisiS.pdf](http://www.dvr.de/download/KrisiS.pdf) bzw. [www.aufbauseminare.com](http://www.aufbauseminare.com) erhältlich.

# Maßnahmen des DVR und seiner Mitglieder, Teil 1

## U-Turn

### Projektbeschreibung:

Mit dem jugendnahen TV-Sender VIVA hat der DVR 2005 eine cross-mediale Kampagne ins Leben gerufen, die junge Menschen durch TV-Beiträge, Ausstrahlungen der Spots in der UCI-Kinowelt, durch Wettbewerbs-Trailer, Umfragen und Gewinnspiele im Internet sowie Printmedien für die besonderen Risiken im Straßenverkehr sensibilisieren soll.

In den Sendebeiträgen wurden bis September 2006 z.B. die möglichen Folgen eines lauten Sounds beim Fahren, die Gefahren von Flip-Flops bei der Bedienung der Pedale, Ablenkung durch das Telefon, Streit mit Beifahrern, Alkohol und Emotionen am Steuer thematisiert. Die erfolgreiche Kampagne U-Turn wird mit einer zweiten Staffel 2006/2007 fortgesetzt.

### Zielsetzung:

Sensibilisierung für Risiken durch mediale Ansprache und Dialogkommunikation

### Kooperationspartner:

VIVA, UCI-Kinowelt, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Ford-Werke GmbH, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Ansprechpartner:

Kay Schulte, DVR, Tel.: 030/22691844; e-mail: kschulte@dvr.de

### Internet:

www.junges-fahren.de  
>Verlinkung zu U-Turn

*Die Internetumfragen von VIVA und DVR im Rahmen der Kampagne U-Turn spiegeln das Meinungsbild der jungen Fahrer wider. 2006 waren 82 Prozent der rund 14.000 jungen Teilnehmer der Ansicht, dass die 0,0 Promillegrenze für Fahranfänger eine gute Sache sei. Die Diskussion zum Thema zeigte, dass es den jungen Menschen leichter fallen würde, am Steuer komplett auf Alkohol verzichten zu müssen als dem Druck der Gruppe nach dem Motto „ein/zwei Bier gehen“ ausgesetzt zu sein. Eine Kennzeichnung der Fahrzeuge von Fahranfängern innerhalb der Probezeit lehnten hingegen 72 Prozent der Zielgruppe ab. Nur 28 Prozent der Befragten war der Meinung, eine generelle Kennzeichnung könne Fahranfänger in ihrem Handeln unterstützen. Eine Umfrage gegen Ende der ersten Staffel sorgte für mehr als 200.000 Einsendungen.*



## „Alles im Griff?“

### Projektbeschreibung:

„Alles im Griff?“ ist der Baustein für Auszubildende innerhalb des langjährigen BG-/DVR-Programms „Sicherheit auf allen Wegen“. Das Angebot umfasst Poster, Arbeitsblätter und ausführliche Moderatoren-Handbücher. Mittels moderierter Gruppenarbeit und durch Strategie- bzw. Rollenspiele unterstützt „Alles im Griff?“ die Pädagogen bei präventiver Jugendarbeit oder im Rahmen der Jugendgerichtshilfe. Ein drittes Handbuch mit eher praktischen Elementen ist in Vorbereitung.

### Zielsetzung:

Unterstützung von Multiplikatoren in der Verkehrspädagogik und Jugendgerichtshilfe

### Kooperationspartner:

Gewerbliche Berufsgenossenschaften (BGen), Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Ansprechpartner:

Jochen Lau, DVR, Tel.: 0228/4000142; e-mail: jlau@dvr.de  
Kay Schulte, DVR, Tel.: 030/22691844; e-mail: kschulte@dvr.de

### Internet:

www.ausundfortbildung.de oder  
www.dvr.de > Bestellservice

## nextline

### Projektbeschreibung:

Unter [www.nextline.de](http://www.nextline.de) präsentieren der Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG) und der DVR das Magazin move-on. Es bietet der Zielgruppe z.B. Hilfestellung bei der Wahl der Fahrschule, Tipps zum Thema „Was tun, wenn's gekracht hat?“, Hintergrundinfos wie den Bußgeldkatalog, ein Diskussionsforum und unter „Nachtbus-Angebote“ praktische Recherchehilfe für den sicheren Heimweg.

### Zielsetzung:

Direktansprache der Fahranfänger und jungen Fahrer durch Internetauftritt/Newsletter

### Kooperationspartner:

Gewerbliche Berufsgenossenschaften (BGen), Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Ansprechpartner:

Marion Pieper-Nagel, DVR, Tel.: 0228/4000157; e-mail: mpieper-nagel@dvr.de

### Internet:

[www.nextline.de](http://www.nextline.de)

## junges-fahren.de

### Projektbeschreibung:

Die Homepage [www.junges-fahren.de](http://www.junges-fahren.de) ist ein zentrales Jugendportal, das den jungen Menschen Informationen zum „Begleiteten Fahren ab 17“ und der „Zweiten Phase“ bietet und die Fahrschulsuche erleichtert. Vom Portal aus gelangen die Interessierten zu weiteren Maßnahmen für junge Fahrer. Die Einrichtung von Web-Blogs ist geplant, um spezielle Probleme der Verkehrssicherheit online diskutieren zu können.

### Zielsetzung:

Direktansprache der Fahranfänger und jungen Fahrer durch Internetauftritt/Newsletter

### Kooperationspartner:

Gewerbliche Berufsgenossenschaften (BGen), Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Ansprechpartner:

Kay Schulte, DVR, Tel.: 030/22691844; e-mail: kschulte@dvr.de

### Internet:

[www.junges-fahren.de](http://www.junges-fahren.de)



## Tune it! Safe!

### Projektbeschreibung:

Seit 2005 ist das Bundesverkehrsministerium Schirmherr der Initiative Tune it! Safe!. Gemeinsam mit zahlreichen Partnern aus Industrie, Technischer Überwachung, Automobilclubs, dem DVR etc. leistet die Initiative Aufklärungsarbeit in Sachen sicheres Tuning. Viel zu häufig werden unsichere und illegale Tuningprodukte angeboten. Die deutschlandweite Kampagne geht aktiv hauptsächlich auf junge Verbraucher und Hersteller zu, um für vorschriftsmäßige und sichere Produkte und Verfahren beim Tuning zu werben und professionelle Beratung anzubieten.

### Zielsetzung:

Bekämpfung illegaler und unsicherer Tuningprodukte durch Verbraucherkommunikation und Aufklärung der Hersteller über Vorschriften.

### Kooperationspartner:

BMVBS, HANKOOK, VDAT, Essen Motor Show, Hella, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) u.v.m.

### Ansprechpartner:

Welf Stankowitz, DVR,  
Tel.: 0228/4000133;  
e-mail: wstankowitz@dvr.de

### Internet:

www.tune-it-safe.de

## ICAS (Integrierte Computer-based Azubi-Schulung)

### Projektbeschreibung:

Mobilität und Verkehrssicherheit sind unverzichtbare Bestandteile des Themas Arbeits- und Gesundheitsschutz. Daher sollten sich Auszubildende, die zudem gemäß ihres Alters zur besonders gefährdeten Gruppe der jungen Fahrer gehören, bereits beim Berufseinstieg mit dem Thema Prävention auseinandersetzen. Gerade zu Beginn der Berufstätigkeit können so entscheidende Weichen für das Sicherheits- und Gesundheitsbewusstsein gestellt werden. Das Qualifizierungsmodell ICAS Mobilität/Verkehrssicherheit enthält daher verschiedene Elemente bzw. kombiniert verschiedene Lernformen über den gesamten Ausbildungszeitraum von ca. drei Jahren. Neben klassischen Vorträgen, moderierten Schulungen und Trainings sowie Gruppen- und Projektarbeiten findet vor allem auch das elektronisch gestützte Lernen in Form von CDs und Webanwendungen Berücksichtigung.

### Zielsetzung:

Verkehrssicherheitsthemen in die Berufsausbildung integrieren; Steigerung der Akzeptanz durch einen Mix aufeinander aufbauender Lerninhalte mit unterschiedlichen modernen Lernformen

### Kooperationspartner:

Maschinenbau- und Metall-Berufsgenossenschaft, ThyssenKrupp Steel AG, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Ansprechpartner:

Jochen Lau, DVR, Tel.: 0228/4000142;  
e-mail: jlau@dvr.de

### Internet:

Nein

## „Event-Boxen“

### Projektbeschreibung:

Für Aktionstage oder Tage der Offenen Tür in Berufsgenossenschaften/Betrieben hat der DVR jugendspezifische Informations- und Aufklärungsangebote zum Thema Verkehrssicherheit konzipiert, die individuell und flexibel einsetzbar sind. Neben jugendgerechten Spots, Beratungsangeboten, Ausstellungselementen, Gewinnspielen und Fahr-Trainings in Form von Feedbackfahrten im öffentlichen Straßenverkehr kann auch der innovative BG-/DVR-Fahrsimulator mit professioneller Betreuung und Auswertung zum Einsatz kommen. Die „Event-Module“ können ggf. auch für schulische Aktionstage und in der pädagogischen Jugend-/Sozialarbeit eingesetzt werden.

### Zielsetzung:

Direktansprache der jungen Fahrer, Aufklärung und Sensibilisierung für Verkehrsriskien

### Kooperationspartner:

Berufsgenossenschaften, Betriebe, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Ansprechpartner:

Kay Schulte, DVR, Tel.: 030/22691844;  
e-mail: kschulte@dvr.de

### Internet:

Nein

## BG-/DVR-Jugend-Jahresaktion

### Projektbeschreibung:

Beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat können Lehrer regelmäßig wechselnde, kostenlose Unterrichtsmaterialien zur Verkehrssicherheit erhalten – unter anderem zur Rücksichtnahme und Kommunikation im Straßenverkehr, Geschwindigkeit, Ablenkung, Radfahren und Müdigkeit/Sekundenschlaf etc. Das Material mit Unterrichtshilfen, Folien und Hintergrundinformationen kann unter [www.dvr.de](http://www.dvr.de) angefordert werden.

### Zielsetzung:

Verkehrssicherheitsthemen in die Berufsschulen integrieren

### Kooperationspartner:

Gewerbliche Berufsgenossenschaften (BGen), Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Ansprechpartner:

Marion Pieper-Nagel,  
DVR, Tel.: 0228/4000157;  
e-mail: mpieper-nagel@dvr.de

### Internet:

[www.dvr.de](http://www.dvr.de) > Bestellservice





# Interview Bundesverkehrsminister



**DVR: Junge Fahrer sind europaweit die Bevölkerungsgruppe mit dem höchsten Risiko. Warum ist das so und was unternehmen die Nachbarstaaten und Deutschland dagegen?**

Das höchste Unfallrisiko liegt in der Altersgruppe der 18- bis 20-jährigen. Zwei Ursachen sind dafür wesentlich: Zum einen mangelnde Fahrerfahrung. Zum anderen so genannte Altersfaktoren. Das sind charakteristische, an das Lebensalter gebundene Einstellungs- und Verhaltensaspekte, die sich negativ auf das verkehrssichere Fahren auswirken können und insbesondere bei jungen Männern anzutreffen sind: die Suche nach dem Nervenkitzel rasanten Fahrens, Konkurrenzverhalten gegenüber anderen Fahrern, die Ausblendung von Gefahren und die Überschätzung des eigenen fahrerischen Könnens. Das wird dann in der Freizeit, häufig bei gemeinsamen Fahrten zu Diskotheken ausgelebt. Hinzu kommen in vielen Fällen Alkohol, Medikamente oder Drogen, Ermüdung, Aufmerksamkeitsablenkung. Alles zusammen ein Risiko-Cocktail im Verkehrsbereich.

Insofern gibt es so etwas wie ein „Jugendlichkeitsrisiko“, und ein „Anfängerrisiko“ im Straßenverkehr. Mit einem entsprechend breiten Maßnahmenbündel müssen wir auch reagieren. Wir sind auf einem guten Weg, auch wenn wir da ein dickes Brett bohren. In die Köpfe, und um das Bewusstsein um das eigene Verhalten geht es im Kern. Aber die Voraussetzungen sind gut. Deutschland

verfügt über ein breites Spektrum bei der Bekämpfung des Unfallrisikos junger Fahrer. Bund, Länder, Trägerorganisationen der Verkehrssicherheitsarbeit, Fahrschulen und Prüforganisationen setzen das um. Von zielgruppenspezifischen Programmen bis zu nationalen Aufklärungskampagnen decken wir alles ab. Für die junge Zielgruppe stehen derzeit zwei Maßnahmen der Unfallprävention im Mittelpunkt des Interesses: die „Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahrerlaubnisinhaber auf Probe“ und das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“. Beide sind gut angelaufen und werden weiter laufend evaluiert. Unser Ansatz verbindet somit die klassische Aufklärungsarbeit mit konkreten, als sinnvoll identifizierten Änderungen im rechtlichen Bereich.

Bei unfallpräventiven Maßnahmen für junge Fahranfänger befinden wir uns zudem im Gleichklang mit zahlreichen anderen Staaten in Europa und in der Welt. Die in Deutschland ergriffenen Maßnahmen folgen den Empfehlungen internationaler Verkehrssicherheitsexperten. Danach ist keine Maßnahme so mächtig, dass sie alleine eine ausreichende Basis zur Lösung der Verkehrssicherheitsproblematik darstellen könnte. Erfolgversprechend ist vielmehr die Nutzung aller verfügbaren und erfolgversprechenden Ansätze im Rahmen eines integrierten Maßnahmenkonzepts. Diesem Weg folgen wir. Nicht zuletzt beim „Begleitenden Fahren ab 17“, das sich als sehr positiv erwiesen hat.

**DVR: Die meisten jungen Menschen kommen im Straßenverkehr durch eigenes Verschulden ums Leben, zu 65 Prozent wegen überhöhter Geschwindigkeit. Könnten ein generelles Tempolimit oder mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen und verstärkte Kontrollen Abhilfe schaffen?**

Bis auf die Autobahnen bestehen auf dem gesamten übrigen Straßennetz bereits generelle Tempolimits. Und auch auf den Autobahnen sind viele Stellen bereits geschwindigkeitsreguliert. Ein generelles Tempolimit wird immer wieder diskutiert. Da gibt es so etwas wie ein Geschwindigkeitsvorurteil. Für mich ist entscheidend, wie wir das Maximum an Sicherheit erreichen können. Und da muss man objektiv feststellen, dass Autobahnen nach wie vor die sichersten Straßen sind. Obwohl der Anteil des Verkehrs auf Autobahnen am Gesamtverkehr rund 32 % im Jahr 2005 betrug, ereignen sich hier nur rund 6,5 % der Unfälle mit Personenschäden. Ausgangspunkt für die meisten Unfälle ist dabei weniger das Überschreiten einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit, sondern die im Einzelfall



**Wolfgang Tiefensee**

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



nicht situationsangepasste Geschwindigkeit. Autofahrer folgen Anordnungen umso eher, je sinnvoller sie ihnen erscheinen. Die Einsichtigkeit und als deren Folge die Akzeptanz einer Regel spielen eine überragende Rolle. Daher geben wir einer situationsangepassten Geschwindigkeitsregelung den Vorzug. Dazu bauen wir auch die elektronischen Verkehrsbeeinflussungsanlagen weiter aus.

Verstärkte Kontrollen sind ein wichtiges Mittel, um Fehlverhalten zu korrigieren. Das gilt besonders für das bei Jugendlichen leider häufig zu beobachtende Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss. Generell wollen wir, dass bei den Hauptunfallursachen die Strafen wieder eine abschreckende Wirkung entfalten. Daher werden wir die Bußgelder für Verstöße wie Alkohol- und Drogenfahrten deutlich erhöhen. Die schweren, oft tödlichen Unfälle verursachen Raser, Drängler und häufig auch Drogenkonsumenten. Dagegen müssen wir hart vorgehen. Nur wenn es im Portemonnaie wirklich weh tut, werden Verkehrsrowdys ihr Verhalten ändern. Ich bin mir mit meinen Länderkollegen einig, dass wir da ran müssen. Wir werden noch im ersten Halbjahr 2007 Vorschläge machen, wie wir die Bußgeldobergrenzen und den Bußgeldkatalog bei den Hauptunfallursachen anheben können. Das in diesem Zusammenhang gern verwendete Schlagwort von der Abzocke zugunsten der Staatsfinanzen ist übrigens Unfug. Die Mehreinnahmen sollen ausschließlich in die Verkehrssicherheit fließen. Höhere Bußgelder allein reichen nicht aus. Dazu gehören natürlich auch Kontrollen, um die Sanktionsandrohung dann wirksam werden zu lassen. In diesem Sinne setzen die hierfür allein zuständigen Überwachungsbehörden der Länder Schwerpunkte, die sich örtlich am Verhalten der Jugendlichen orientieren, wie zum Beispiel Kontrollen in der Nähe von Diskotheken.

**DVR: Herr Minister, Ihre Forderung nach einem Alkoholverbot für Fahranfänger geht einigen zu weit, andere fordern das Alkoholverbot gleich für alle Verkehrsteilnehmer. Was sind Ihre Motive für diese Maßnahme, und wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung?**

Immer noch sterben zu viele Menschen an den Folgen von Alkohol im Straßenverkehr. Dabei hat sich gezeigt, dass vor allem bei unerfahrenen Fahrern und Fahrerinnen Alkohol am Steuer besonders gefährlich ist und sie überdurchschnittlich häufig an Alkoholunfällen mit Personenschaden beteiligt sind. Was wir brauchen, ist daher ein deutliches Signal an die Fahranfänger und Fahranfängerinnen, dass Autofahren und Trinken nicht zusammenpassen. Vor diesem Hintergrund sollte die Einführung eines Alkoholverbots auf diejenigen Gruppen konzentriert bleiben, bei denen während der Fahrt ein besonderes Risiko besteht, sei es – wie etwa bei den Führern von Gefahrguttransporten – aufgrund der Gefährlichkeit der von ihnen geführten Fahrzeuge, sei es – wie bei der Gruppe der Fahranfänger und Fahranfängerinnen – auf Grund des gefährlichen Zusammentreffens von Unerfahrenheit am Steuer und Alkohol.

Mein Vorschlag ist ein Alkoholkonsumverbot vor und während der Fahrt, ähnlich bereits bestehender Regelungen im Gefahrgutbereich und der Personenbeförderung. Die Arbeiten hierzu sind im Gange, die Resort- und Verbändeabstimmung soll in Kürze eingeleitet werden. Dabei bin ich der festen Überzeugung, dass die Einführung eines Alkoholverbots für Fahranfänger und Fahranfängerinnen während der Probezeit einen spürbaren Rückgang alkoholbedingter Unfälle im Straßenverkehr erwarten lässt.

**DVR: Neben dem rückläufigen Alkoholkonsum spielen Cannabis, Pillen-Cocktails und andere Partydrogen am Steuer eine zunehmende Rolle. Was kann man aus Ihrer Sicht dagegen tun?**

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden im Zusammenhang mit derartigen Rauschmitteln hat sich zwischen 1997 und 2005 mehr als verdoppelt. Dies zeigt, wie ernst wir das Problem nehmen müssen. Durch erheblich verbesserte Nachweismöglichkeiten haben wir die Dunkelziffer des Drogenkonsums bei Verkehrsteilnehmern deutlich aufgehellt. Darin liegt auch ein Grund für den zahlenmäßigen Anstieg. Die Gefahr, mit Drogen im Straßenverkehr aufzufallen, hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht. Maßgeblich hierzu beigetragen haben ein in unserem Auftrag von der Bundesanstalt für Straßenwesen entwickeltes Drogenerkennungsprogramm für Polizeibeamte sowie Überwachungsmaßnahmen der Länder.

Aber neben repressiven Maßnahmen ist es auch weiterhin notwendig, Autofahrer und Autofahrerinnen rechtzeitig über die mit Drogen im Straßenverkehr verbundenen Gefahren aufzuklären. Dies kann nur gemeinsam mit allen gesellschaftlichen Kräften erreicht werden. Schulen, Verbände, Wissenschaft müssen eingebunden werden.

**DVR: Wie lautet Ihr ganz persönlicher Rat an einen Fahranfänger?**

Hier brauche ich nur die Slogans der beiden letzten Kampagnen zur Verkehrssicherheit zu nennen: „Gelassen läuft’s“ und „Rücksicht ist besser“.





# Maßnahmen des DVR und seiner Mitglieder, Teil 2

## Training Day

### Projektbeschreibung:

Für das Jahr 2007 planen der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. spezielle Training Days für junge Motorradfahrer und -fahrerinnen. An etwa zehn Orten sollen die Trainingsevents angeboten werden und den Fahrern Strategien für sicheres Fahren vermitteln. Zusätzlich wird durch eine begleitende Medienarbeit auch die breite Öffentlichkeit für die Besonderheiten des Motorradfahrens sensibilisiert.

### Zielsetzung:

Praktische Trainings für junge Motorradfahrer mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit, die für mehr Rücksichtnahme auf Motorradfahrer sensibilisiert

### Kooperationspartner:

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), gewerbliche Berufsgenossenschaften (BGen), Zeitschrift Motorrad

### Ansprechpartner:

Kay Schulte, DVR, Tel.: 030/22691844; e-mail: kschulte@dvr.de

### Internet:

Projektstart für 2007 geplant

## safety stars

### Projektbeschreibung:

„safety stars“ ist eine bundesweite Sicherheitsaktion von Renault für junge Fahranfänger. Kooperationspartner sind das Magazin stern, die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR). Schirmherr ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. „safety stars“ soll dazu beitragen, die hohen Unfallzahlen im Straßenverkehr bei den jungen Fahranfängern zu senken. Seit 2002 werden daher jedes Jahr die besten Fahranfänger Deutschlands gesucht. Interessierte Fahranfänger bewerben sich zunächst im Internet und müssen bei einem Auswahltest ihr Wissen unter Beweis stellen. Dann finden regionale Vorausselektionen in Verkehrssicherheitszentren statt. Die Kandidaten müssen nicht nur fahrerisches Können zeigen, sondern auch Charakter beweisen. Bei den unterschiedlichen Tests wird besonderer Wert auf das souveräne und gelassene Verhalten hinter dem Steuer gelegt. Ziel des Fahrwettbewerbs ist es, junge Fahrer zu einem verantwortungsvollen Miteinander im Straßenverkehr zu motivieren. In der Endrunde schließlich geht es um den Gewinn eines Renault Mégane, eines Renault Clio und eines Renault Modus.

### Zielsetzung:

Verbesserung des Fahrkönnens und Motivation zu gelassenem Verhalten durch praktische Fahrtests und Gewinnanreiz

### Kooperationspartner:

Renault Deutschland (Initiator), Magazin stern, Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF), Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Ansprechpartner:

Martin Zimmermann, Renault Nissan Deutschland AG, Tel.: 02232/739270; e-mail: martin.zimmermann@renault.de

### Internet:

www.safety-stars.de



## Cool ans Ziel

### Projektbeschreibung:

Hinter diesem Namen verbirgt sich ein eigens auf die Zielgruppe abgestimmtes Fahrsicherheitstraining auf dem Gelände des ADAC Fahrsicherheitszentrums Berlin-Brandenburg in Linthe. 120 junge Fahrer/innen im Alter zwischen 18 und 25 Jahren können gleichzeitig an diesem ganztägigen Training teilnehmen, und das zum Sonderpreis von 29,- EUR. Die Bundesinitiative „Unternehmen: Partner der Jugend“ UPJ e.V. initiierte mit Unterstützung der Partner JOB e.V., GSE PROTECT, dem Rotary Club Berlin „Brücke der Einheit“ sowie weiteren regionalen Partnern und dem DVR Cool ans Ziel. Dieses spezielle Fahrsicherheitstraining wird 3x im Jahr für junge Menschen aus Berlin und Brandenburg angeboten.

### Zielsetzung:

Zielgruppengerechtes Fahrsicherheitstraining mit speziell auf die Fahrschwierigkeiten von Fahranfängern abgestimmter Konzeption

### Kooperationspartner:

Bundesinitiative „Unternehmen: Partner der Jugend“ (UPJ e.V.), JOB e.V., GSE PROTECT, ADAC Fahrsicherheitszentrum Berlin-Brandenburg, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) und regionale Sponsoren

### Ansprechpartner:

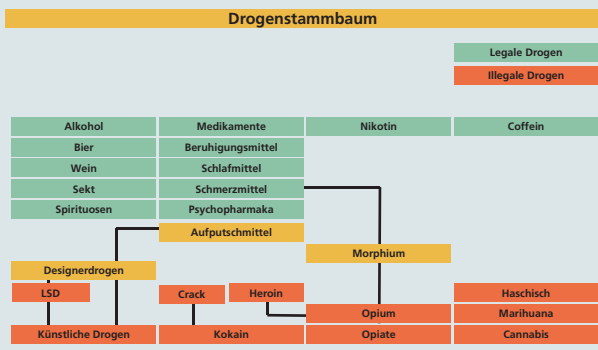
Anja Plock, Bundesinitiative „Unternehmen: Partner der Jugend“ (UPJ e.V.), Tel: 030/27874060; e-mail: anja.plock@upj-online.de

### Internet:

www.coolansziel.de







Quelle: GDV, don't drug and drive

## don't drug + drive

### Projektbeschreibung:

Die Kampagne don't drug + drive informiert mittels eines ausführlichen Internetangebots über das Thema Drogenkonsum und die Auswirkungen auf die Teilnahme am Straßenverkehr. Dabei finden die Wirkungen der einzelnen Drogen, der Ablauf einer Drogenkontrolle, die strafrechtlichen und finanziellen Folgen u.v.m. Berücksichtigung. Zudem hält die Kampagne des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) nicht nur zielgruppengerechtes Material für die jungen Fahrer selbst bereit, sondern bietet auch einen Unterrichtsleitfaden für Pädagogen und Fahrlehrer sowie Hintergrundinformationen für Eltern. In vielen Bundesländern wird das Projekt von der Polizei und Behörden – auch mit intensiven Kontrollen – unterstützt.

### Zielsetzung:

Aufklärung junger Verkehrsteilnehmer zu Drogen und Verhaltensänderung (Verzicht bzw. Verzicht auf Verkehrsteilnahme) über Internet, Pressearbeit und Multiplikatoren

### Kooperationspartner:

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

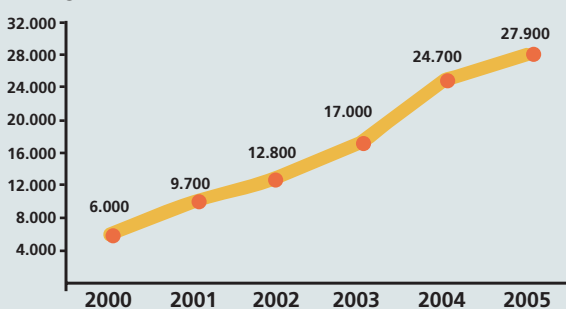
### Ansprechpartner:

Klaus Brandenstein, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV), Tel.: 030/20205883; e-mail: k.brandenstein@gdv.org

### Internet:

www.dont-drug-and-drive.de

**Drogendelikte im Straßenverkehr (ohne Alkohol) 2000-2005**



Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Jahresbericht 2005

## Programm „Mehr Sicherheit im Straßenverkehr“



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

### des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mobil sein bedeutet ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität. Für den Weg zur Arbeit, im Berufsleben und in der Freizeit ist Mobilität immer wichtiger geworden. Handel und Gewerbe sind existenziell darauf angewiesen, dass der Verkehr mit Gütern und Personen möglichst reibungslos funktioniert.

Aber: Mobilität muss auch sicher sein. Die Verkehrssicherheitsarbeit zählt zu den wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik, denn die zunehmende Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur dann akzeptiert, wenn die Verkehrssicherheit erhalten bleibt und weiter verbessert wird. Dafür müssen vorhandene Gefährdungspotentiale identifiziert und gezielte Maßnahmen ergriffen werden.

Mit dem Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr hat das BMVBS eine Initiative gestartet, die mit einer Reihe von Einzelmaßnahmen die Sicherheit auf unseren Straßen erhöhen soll. Vor allem setzt das Bundesverkehrsministerium auf das Verantwortungsbewusstsein jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers. Das Verkehrssicherheitsprogramm setzt hier an. Es enthält Maßnahmen, Vorschläge und Vorhaben, die in Zusammenarbeit mit den Bürgern die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern werden. Es ist eine Einladung an alle Bürgerinnen und Bürger, an Verbände und Unternehmen, sich an dieser wichtigen Aufgabe zu beteiligen.

Das langfristig angelegte Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahr 2001 prägt die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung. Das Programm hat das Ziel, Menschenleben durch Unfallvermeidung zu schützen, Unfallfolgen zu lindern und volkswirtschaftlichen Schaden als Folge von Straßenverkehrsunfällen nachhaltig zu vermindern. Dabei stehen folgende Prioritäten im Vordergrund:

- das Verkehrsklima in Deutschland verbessern,
- schwächere Verkehrsteilnehmer schützen,
- die Unfallrisiken jüngerer Fahrer reduzieren,
- das Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge vermindern,
- die Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen.

Mit der konsequenten Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms des BMVBS gestaltet die Bundesregierung einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheitspolitik und zur Sicherung der Mobilität.

Das komplette Programm zum Download unter:

[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de) > Verkehr > Straße > Verkehrssicherheit

## Lebensstil junger Fahrer und Fahrerinnen

**Dr. Horst Schulze**  
Bundesanstalt für  
Straßenwesen



Die Unfallstatistik weist für die Gesamtgruppe der jungen Fahrer und Fahrerinnen ein überdurchschnittlich hohes Unfallrisiko aus. Ausgehend von der Feststellung, dass sich innerhalb dieser Gruppe beträchtliche Unterschiede im Hinblick auf eine Gefährdung im Straßenverkehr nachweisen lassen, die mit dem Lebensstil junger Menschen verknüpft sind, hat die BASt seit Ende der achtziger Jahre Projekte zu dieser Thematik durchgeführt. Das zentrale Ziel dieser Projekte bestand darin, den Zusammenhang zwischen dem Lebensstil junger Menschen und dem Unfallrisiko aufzuzeigen, um davon zielgruppenspezifische Anspracheformen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen abzuleiten.

Unter Lebensstil wird eine spezifische Konfiguration psychologischer Merkmale verstanden, zu denen Freizeitaktivitäten und -interessen, die Präferenz bestimmter Musik- und Filmrichtungen, die Affinität zu unterschiedlichen Gruppierungen der Jugend-

und Alternativkultur sowie der symbolische Selbstaussdruck über Kleidung gehören.

Nach den Ergebnissen der ersten Lebensstilanalyse konnten die Teilnehmer einer repräsentativen Befragung junger Fahrer und Fahrerinnen sieben Lebensstiltypen zugeordnet werden: *Action-Typ*, *Fashion-Typ*, *Fan-Typ*, *Kontra-Typ*, *häuslicher Typ*, *sportlicher Typ* und *kritischer Typ*.

Von besonderer Bedeutung war das Ergebnis, dass sich diese Stilgruppen im Hinblick auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen deutlich unterschieden. Hierzu zählten u.a. die Fahr motive, der Konsum von Alkohol, die jährliche Fahrleistung und die Unfallbeteiligung. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Analysen war es möglich, stärker gefährdete von weniger gefährdeten Gruppen junger Fahrer zu unterscheiden.

Zu den stärker Gefährdeten, die etwa ein Drittel der Befragten ausmachten, zählten der *Action-Typ*, der *Fan-Typ* und der *Kontra-Typ*. Diese Gruppen konnten darüber hinaus anhand einer Reihe markanter psychologischer und soziodemografischer Merkmale beschrieben werden, wie z.B. das Geschlecht der Person, der ausgeübte Beruf oder der Bildungsgrad. Auf diese Weise konnten markante Profile von mehr oder weniger gefährdeten jungen Fahrerinnen und Fahrern erstellt und für eine zielgrup-

penspezifische Ansprache verwendet werden\*.

In einer Folgestudie\*\*, die ebenfalls anhand einer repräsentativen Stichprobe junger Fahrerinnen und Fahrer durchgeführt wurde, konnte das Ergebnis der ersten Studie, wonach lediglich eine Teilgruppe junger Verkehrsteilnehmer als eine besondere Risikogruppe einzustufen ist, bestätigt werden. Inzwischen hatte sich jedoch eine neue Stilgruppe junger Fahrer herausgebildet: der *kicksuchende Typ*, der durch seine ausgeprägte Risikolust und eine Neigung zu übermäßigem Alkoholgenuß und Drogenkonsum ebenfalls zu den stärker Gefährdeten zu zählen war. Im Unterschied zur ersten Studie ergab sich in der Folgestudie eine Reduktion auf fünf interpretierbare Stilgruppen: *Action-Typ*, *Fashion-Typ*, *häuslicher Typ*, *kritischer Typ*, *kicksuchender Typ*. Diese Modifikation ist Ausdruck der zeitlichen Entwicklung. Die von dieser Studie ableitbaren Grundaussagen über die Struktur und Funktion der erfassten Lebensstile waren jedoch mit denen der Vorgängerstudie vergleichbar.

\* Schulze, H. (1996). Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 56.

\*\* Schulze, H. (1999). Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 103.







# Bewegt in dynamischen Welten. Jungsein – Mobilsein



Prof. a.V. Dr.  
Claus J. Tully,  
Deutsches  
Jugendinstitut

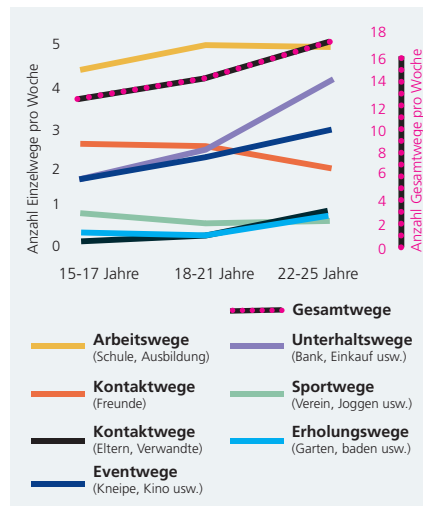
Mobil sein gehört zum Alltag von Jugendlichen. Beweglichkeit ist Mittel wie Ausdruck jugendlichen Lebensgefühls. Ablösung von den Eltern und Kontakte zu Altersgleichen (Peers) basiert auf Mobilität. Der Jugendalltag per se ist rastlos, beweglich. Die benutzten Vehikel helfen bei der Realisierung.

## 1. Der jugendkulturelle Alltag ist facettenreich.

Ablesbar ist dies am Nebeneinander von Selbstständigkeit und Abhängigkeit, eigene Stile und neue Verhaltensweisen werden erprobt, in Absetzung zur Welt der Erwachsenen gelebt. Die gewählten Aktionsräume (Disco, öffentlicher Raum) erlauben es, die Differenz zwischen jung und alt zu leben. Unterwegssein steht für Freiheit, Unabhängigkeit, Suche nach sich selbst und nach anderen. Sichtbar wird dies in jugendlichen Fahrstilen, den benutzten und gestylten Vehikeln, der eigenen Musik, der gewählten Kleidung, aber auch in Graffitis wie dem: „Euch gehört die Pacht, uns die Nacht“. Das Bedürfnis nach selbstbestimmter Mobilität setzt früh ein und ist umfassend. Handys und MP3-Player machen ja nur für nomadisch Herumziehende Sinn.

## 2. Für Heranwachsende ist Bewegung allgegenwärtig.

In einer Mobilitätsgesellschaft aufzuwachen heißt, in einer Welt mit Fahrplänen und Straßenverkehr zu leben. Vorliegende



Quelle: Tully/Baier: Mobiler Alltag 2006; eigene Berechnungen

## Typische Mobilitätsprofile Jugendlicher, älterer Jugendlicher und junger Erwachsene

Untersuchungen zeigen: Jugendliche sind mehr unterwegs als Erwachsene. Als Schülerinnen und Schüler pendeln sie zwischen Schule und Wohnung, aber auch zu Freunden und Freizeittätten. Mehr als ein Drittel geht zudem einem Nebenjob nach, auch dies ein Anlass für Mobilität, neben Schule, Freunden, Suche nach Modischem, nach Event. Der lebensalltägliche Aktionsradius hängt von der besuchten Schule – dort werden Freundschaften begründet – und dem Wohnsitz der Eltern ab. Schulen mit großem Einzugsgebiet haben längere Wege zu den Freunden zur Folge. Werktäglich bewältigen Jugendliche vier Wege (Dauer: 22 Minuten), am Samstag (Schule fällt weg) sind es drei. Im Schnitt unternehmen Jugendliche monatlich vier Tagesausflüge und fahren zweimal im Jahr in Urlaub. Mit zunehmendem Alter verändern sich die Mobilitätsanlässe. (siehe Abbildung). Junge Erwachsene machen weniger Tagesausflüge und gehen, wenn die Partnerschaften etabliert sind, auch weniger weg.

## 3. Übergang Schule – Ausbildung

Mit dem Wechsel von der Schule in die Berufsausbildung wird die Eigenverantwortlichkeit für die Wege zur Ausbildungsstätte als neue Herausforderung erlebt. Auszubildende agieren hier selbstverantwortlich. Schüler werden gefahren. Mit der Ausbildung werden die Pflichtwege länger und komplizierter. Rund 18 % der Azubis in München pendeln über lange Distanzen. Für Praktika gilt Ähnliches. Viele Jugendliche erleben sich mit der neuen Situation herausgefordert. Der ohnehin schon lange Ausbildungstag wird durch die Wegezeiten zusätzlich verlängert.

## 4. Ersetzt moderne Kommunikationstechnik Unterwegssein?

Jungsein ist eine Phase der (Aus-)Bildung, der Entfaltung eigener Identität, Ablösung von der Familie und des Ausbaus von Beziehungen bis hin zur Etablierung einer eigenen Partnerschaft. All dies basiert auf Kommunikation und Mobilität. „Dabei sein“ ist wichtig, und moderne Kommunikationstechnik erlaubt die Teilhabe, auch ohne selbst präsent zu sein. Dennoch ersetzen Handy, Internet und Co faktische Begegnung nicht. Wir wissen Kommunikationstechnik wird genutzt um im Spiel zu sein, um Treffen vorzubereiten, um die Wegebewältigung zu organisieren (Fahrpläne, Streckeninfos, Preise). Sich treffen setzt heute mehr Abstimmungsprozesse voraus als vordem. Einerseits weil Jugendliche viel unterwegs sind, da wird das Handy wichtig. Andererseits, und das ist neu, lässt sich kommunikationstechnisch abchecken, ob es attraktivere Orte (locations/people) gibt. Wer sich langweilt, kann mobil nachfragen, ob anderswo mehr los ist. Eventhopping nennt sich dieses Muster. Die Suche nach dem Event wird kommunikativ, der Weg selbst mit Fahrzeugen bewältigt.



# Es gibt keinen Königsweg?!

*Konfrontation, Gruppenarbeit oder einfach mehr Verkehrskontrollen – es gibt viele Ansätze, um die hohe Unfallgefährdung der jungen Fahrer zu reduzieren, sicherlich aber nicht „den einen und einzigen Lösungsweg“. Schließlich haben die jungen Menschen individuelle Fahr- und Sozialprobleme und sprechen auf ganz unterschiedliche Maßnahmen an. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit muss es daher sein, einen möglichst breiten Mix von Anspracheformen, Methoden und Angeboten für die Fahranfänger bereitzustellen. Welche Wege die Experten vorschlagen, lesen Sie hier:*

**Ina Kutscher**, Initiatorin der Ausstellung und Homepage [www.jeden-kann-es-treffen.de](http://www.jeden-kann-es-treffen.de)



In der Ausstellung „jeden kann es treffen“ schildern Unfallopfer, Hinterbliebene, Ersthelfer und Verursacher in bewegenden, offenen Texten ihr Erlebtes. Durch die über 30 Porträts und persönlichen Berichte werden die Betroffenen aus der Anonymität herausgenommen und werden

zu Menschen hinter den gesichtslosen Zahlen der Statistik oder der Zeitungsberichte.

Wenn man selbst einmal in einen schweren Verkehrsunfall verwickelt war oder ein Angehöriger oder Freund, dann weiß man von all den endgültigen Konsequenzen, die dieser für so viele Beteiligte bedeutet. Wenn man aber unbeteiligt ist, kann man sich von der hoffnungslosen Sehnsucht nach einem geliebten Verstorbenen oder der hoffnungslosen Sehnsucht eines Schwerverletzten nach dem alten Leben keine Vorstellung machen. Da ich selbst am 11.09.2000 einen schweren Autounfall hatte und nur knapp überlebt habe, habe ich mich entschlossen, Menschen von den Schmerzen, der Sehnsucht zu erzählen, so dass man sie erreicht, sie bewegt. Die offenen, sehr emotionalen Texte erreichen das Herz, und der Besucher wird zum Nachdenken bewegt über die Verantwortung sich selbst und anderen gegen-

über, über die Leistung von Ersthelfern oder vielleicht einfach nur über sein Glück, gesund zu sein und alle Menschen, die man liebt, noch bei sich zu haben.

Jeder erkennt sich in irgendeinem Bericht wieder. Entweder in Sylvias, die über den sinnlosen Tod ihrer 17-jährigen Tochter berichtet, oder bei dem 22-jährigen Martin, der sich wegen überhöhter Geschwindigkeit alle Halswirbel brach, oder bei Pia, die ihre große Liebe durch die Ignoranz eines Autofahrers verlor, oder in dem Bericht von Anja, die als Polizistin dabei war, als zwei junge Männer, die wegen überhöhter Geschwindigkeit vor einen Baum gefahren waren, starben.

Sie alle berichten in ihren eigenen Worten über den Schmerz, die Wut und die Hilflosigkeit.

Die schreckliche Erkenntnis, mit dem Erlebten leben zu müssen und nichts mehr rückgängig machen zu können, dass das Leben durch wenige entscheidende Sekunden nie wieder so sein wird wie früher.

Jeder kann anschließend seine eigenen Schlüsse für die zukünftige Fahrweise ziehen, nachdem er gesehen hat, was passieren kann, wenn Selbstüberschätzung, Raselei, Alkohol und Drogen im Spiel sind. Und überlegen, bei wem man mitfährt.

## **Kay Schulte**

Referent Fahranfänger/Kraftfahrer,  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

Unter Verkehrspädagogen und Lehrern haben wir schon seit Jahrzehnten die Erfahrung gemacht, dass weder der moralische Zeigefinger noch wohlgemeinte Appelle eine



Verhaltenänderung bewirken. Es ist vielmehr ganz wichtig, dass wir den jungen Menschen praxisnahe und praxistaugliche Hilfestellungen geben; nur über das eigenständige Erleben von außergewöhnlichen Situationen, über das

Ausprobieren und eigene Erfahrungen wird ein nachhaltiger Lernprozess in Gang gesetzt. Diesen Ansatz verfolgt der DVR mit seinen unterschiedlichen Angeboten und geht dabei verstärkt auch neue Wege, z.B. mit speziellen, maßgeschneiderten Gruppen-Events für die Zielgruppe junge Fahrer.

Wir müssen uns auch noch mehr danach richten, dass wir die Zielgruppe tatsächlich erreichen und unsere Botschaften bei ihr richtig ankommen. Dafür müssen wir die Bedürfnisse der jungen Fahrer und Fahrerinnen genau kennen. Im Frühjahr 2007 plant der DVR daher wieder eine Tagung, bei der wir mit den jungen Fahrern über ihre Probleme und denkbare Lösungen diskutieren wollen.

Mit einer vernetzten, cross-medialen Ansprache von Fahranfängern haben wir sehr gute Erfahrungen gemacht. Die Kooperation U-Turn mit dem Jungendsender VIVA und der UCI-Kinowelt hat eine hohe Bekanntheit erzielt und wurde sehr gut angenommen, wie die Umfragen belegen. Gerne würden wir mit unseren Aktionen auch noch mehr vor Ort präsent sein, bei großen Jugendevents, Messen und Konzerten. Leider stehen dafür nicht immer die finanziellen Mittel zur Verfügung.



### **Dipl.-Ing. Sabine Degener**

Leiterin des Fachbereiches Verkehrsverhalten/-pädagogik, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)

Das Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, hat sich seit 1980 um etwa zwei Drittel reduziert. Dies ist zum einen auf die verbesserte Fahrzeugtechnik und zum anderen auf gesetzgeberische und straßenbauliche Maßnahmen zurückzuführen. Auch die vermehrten Überwachungsmaßnahmen der Polizei haben zum positiven Trend beigetragen. Die Anzahl der Getöteten bzw. Schwerverletzten zwischen 1995 und 2005 konnte sogar halbiert werden. Trotzdem ist das Unfallrisiko junger Fahrer mit etwa 15 Getöteten/100.000 Einwohnern im Jahr 2005 mit Abstand das höchste im Vergleich zu allen anderen Altersklassen. Das Todesrisiko junger Fahrer ist dabei etwa viermal höher als das der jungen Fahrerinnen. In drei von vier Fällen verunglücken sie als Pkw-Fahrer, in 10% der Todesfälle führen sie ein Motorrad. Einen Königsweg zur Vermeidung des Risikos für junge Fahrerinnen und Fahrer scheint es bisher nicht zu geben.



Risikos für junge Fahrerinnen und Fahrer scheint es bisher nicht zu geben.

In den vergangenen Jahren haben viele Institutionen, die sich mit Verkehrssicherheit beschäftigen, mit Kampagnen, Maßnahmen und Aktionen versucht, zum Schutz der jungen Fahrer beizutragen.

Neue Wege beim Erwerb des Führerscheines werden z.B. durch den Führerschein mit 17 (begleitetes Fahren) beschritten, die mit viel Hoffnung verbunden sind.

Offensichtlich sind der mangelnde Erfahrungsschatz und eine höhere Risikobereitschaft der jungen Leute Kernprobleme, die es zu bewältigen gilt.

Die Unfallforschung des GDV wird deshalb gemeinsam mit ihren Partnern auch zukünftig aktiv für die Verkehrssicherheit u.a. der jungen Fahrer und Fahrerinnen arbeiten.

### **Martin Zimmermann**

Leiter Unternehmenskommunikation Renault

Jeder Jeck ist anders – das gilt nicht nur in Köln, sondern trifft auch für junge Autofahrer zu. Sechs Jahre Renault „safety stars“ haben gezeigt, dass es wichtig ist, die Individualität des Einzelnen anzuerkennen. Junge Menschen wollen angehört werden. Zuhören, miteinander reden, versuchen, den anderen und seine Beweggründe zu verstehen, das ist wichtig. Wer sich als Mensch und als Fahrer ernst genommen fühlt, der ist grundsätzlich offener für Verhaltensänderungen als jemand, dem nur Vorhaltungen entgegengebracht werden.



Unverzichtbar ist es, Werte zu vermitteln. Das gerät – nicht nur bei jungen Fahrern – immer mehr in den Hintergrund. Werte wie Toleranz, Achtung dem anderen gegenüber, Mitmenschlichkeit sind die Grundvoraussetzungen für ein gutes Miteinander, auch im Straßenverkehr. Ein christliches Menschenbild schadet nach meiner persönlichen Überzeugung nicht.

Wenn Rücksichtnahme und Umsicht im Straßenverkehr fehlt, wenn auch bei gutem Willen keine Einsicht herbeizuführen ist, dann ist die konsequente Bestrafung der aus meiner Sicht einzig mögliche Lösungsansatz. Diese Bestrafung muss so ausgestaltet sein, dass sie weh tut.

safety stars belohnt die souveränen und gelassenen Fahrer. Das ist Gott sei Dank die Mehrheit. Es ist ein positiver Ansatz ohne erhobenen Zeigefinger: Wer vernünftig und vorbildlich fährt, wird belohnt. Nach dem Motto: Sicher fahren ist cool. Wir sind auf gutem Weg, dass diese Einstellung immer mehr um sich greift.

Das ist ein positiver Ansatz ohne erhobenen Zeigefinger: Wer vernünftig und vorbildlich fährt, wird belohnt. Nach dem Motto: Sicher fahren ist cool. Wir sind auf gutem Weg, dass diese Einstellung immer mehr um sich greift.

### **Dr. Walter Eichendorf**

Stv. Hauptgeschäftsführer Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften (HVBG)

Seit 1982 haben wir gemeinsam mit dem DVR das BG/DVR-Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ etabliert. Anlass für die Entwicklung eines gemeinsamen Programms zur Senkung der Unfallzahlen auf Arbeits- und Dienstwegen war die Tatsache, dass – im Gegensatz zu den Unfällen im Betrieb – keine Verbesserung im Hinblick auf die Wege- und Dienstwegeunfälle zu verzeichnen war und die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit recht „stiefmütterlich“ behandelt wurde.



Heute ist die Verkehrssicherheit ein wichtiger Bestandteil der berufsgenossenschaftlichen Aus- und Weiterbildung. Die Berufsgenossenschaften und Betriebe können auf ein breites branchen- und betriebspezifisches Dienstleistungsangebot zurückgreifen. Gerade für die jungen Fahrer haben wir im Rahmen des Programms zahlreiche Maßnahmen entwickelt, um unserem Präventionsauftrag gerecht zu werden. Denn von den Straßenverkehrsunfällen, die 2005 in den Zuständigkeitsbereich der gewerblichen Unfallversicherung fielen, entfielen nach wie vor überdurchschnittlich viele, nämlich rund 20,6 %, auf die 18- bis 25-Jährigen – bei den übrigen Arbeits- und Wegeunfällen sind es lediglich 7,3 %.

Maßgeschneiderte Materialien für den Einsatz in Berufsschulen oder unsere Schwerpunkt-Jahresaktion zur Verkehrssicherheit sind Beispiele für unsere kontinuierliche Aufklärungsarbeit.

In zahlreichen Sicherheitstrainings für Fahrer von Pkw, Bussen, Tankwagen, Transportern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen, in Seminaren zur Ladungssicherung oder Baustellenabsicherung können junge und erfahrene Fahrzeugführer ihr theoretisches Wissen und fahrerisches Können trainieren und verbessern.

Dabei sind besonders für junge Menschen unsere moderatorengeführten Schulungskonzepte unter Einsatz von modernsten Simulatoren und Computer Based Trainings (CBT) geeignet.



# Maßnahmen des DVR und seiner Mitglieder, Teil 3

## Christophorus Seminare

### Projektbeschreibung:

Gemeinsam mit Pädagogen der Berufsbildenden Schulen Diepholz und der evangelischen Berufsschularbeit Diepholz hat die Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. das Konzept der „Christophorus-Seminare“ entwickelt und seit 2001 erprobt. Unter den jungen Fahrern sind die Auszubildenden im Kfz-Bereich eine besonders betroffene bzw. risikoreiche Gruppe. Das Projekt der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. wird finanziell von der Norddeutschen Metall-Berufsgenossenschaft unterstützt. Vorab werden dreitägige Lehrerfortbildungen durchgeführt, um möglichst vielen Pädagogen berufsbildender Schulen die Möglichkeit zu bieten, ein speziell für diese Auszubildenden erarbeitetes Konzept kennenzulernen und selbst mit ihren Auszubildenden vor Ort umzusetzen.

### Zielsetzung:

Lehrerfortbildungen und Unterstützung berufsbildender Schulen durch ein speziell auf Kfz-Auszubildende abgestimmtes Seminarekonzept zur Verkehrssicherheit

### Kooperationspartner:

Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V., Norddeutsche Metall-Berufsgenossenschaft, Evangelische Berufsschularbeit Diepholz und die Berufsbildenden Schulen Diepholz

### Ansprechpartner:

Roswitha Bothe, Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.,  
Tel.: 0511/35772685;  
e-mail: [roswitha.bothe@landesverkehrswacht.de](mailto:roswitha.bothe@landesverkehrswacht.de)

### Internet:

[www.landesverkehrswacht.de](http://www.landesverkehrswacht.de) > Angebote > LehrerInnen > Christophorus

## TEO – Tage Ethischer Orientierung

### Projektbeschreibung:

Im Rahmen der Tage Ethischer Orientierung bietet die evangelische Jugendarbeit in Mecklenburg-Vorpommern in Zusammenarbeit mit der Akademie Bruderhilfe-Familienfürsorge, den Versicherern im kirchlichen Bereich und unterstützt vom Bildungsministerium in Mecklenburg-Vorpommern u.a. das Modul TEO classic für 9. bis 12. Klassen an. TEO classic beschäftigt sich in Form von mehrtägigen Klassenfahrten seit sieben Jahren mit einer ganzheitlichen Betrachtung von Straßenunfällen und ihren Folgen. Das Ziel von TEO ist es, jungen Menschen kompetenteres Sozialverhalten und mehr Verantwortungsbewusstsein zu vermitteln. Durch Sensibilisierung, Öffnung und eigene Betroffenheit soll mehr Verantwortlichkeit sich selbst und den anderen gegenüber erreicht werden. Denn viele Teilnehmer haben bereits im eigenen Umfeld Erfahrungen mit dem Unfalltod von Freunden und Bekannten machen müssen. TEO stellt die Frage nach dem Sinn des Lebens und klammert dabei die Themen eigene Endlichkeit und Verlust nicht aus. In Vertrauensspielen, Sketchen und der Konfrontation mit authentischen Unfallvideos geraten viele Schüler an ihre emotionalen Grenzen und können dann mit Hilfe der Experten und der Gruppe über Sterben, Trauer oder Schuld sprechen.

### Zielsetzung:

Bewusstsein für Risikovermeidung schaffen durch ganzheitliche und persönliche Betrachtung der Unfall-Thematik; Gruppenarbeiten im Rahmen von mehrtägigen Klassenfahrten

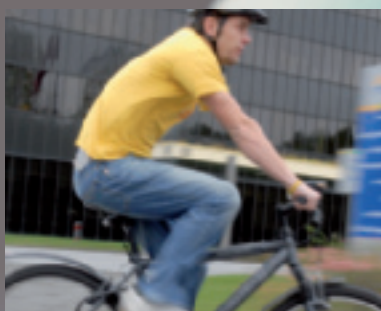
### Kooperationspartner:

Evangelisch Lutherische Kirche Mecklenburgs, Pommersche Evangelische Kirche, Erzbistum Hamburg und Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur Mecklenburg-Vorpommern. Ebenfalls beteiligt sind die Evangelische Akademie Mecklenburg Vorpommern und die Akademie Bruderhilfe-Familienfürsorge.

### Ansprechpartner:

Wolfgang von Rechenberg, Arbeitsgemeinschaft TEO, Tel.: 0385/59038108;  
e-mail: [w.rechenberg@evjume.de](mailto:w.rechenberg@evjume.de)

**Internet:** [www.teoinmv.de](http://www.teoinmv.de) > teo classic



## Aktion Junge Fahrer (AJF)

### Projektbeschreibung:

Seit 1984 setzt sich die Deutsche Verkehrswacht mit dem Bundesprogramm „Aktion Junge Fahrer“ für die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei jungen Fahrern ein. Im Rahmen von Aktionstagen können die jungen Leute mit Hilfe von Geräten wie Gurtschlitten, Fahr- und Unfallsimulator anschaulich und lebensnah praktische Erfahrungen sammeln. Bei den in ein attraktives Rahmenprogramm eingebetteten Veranstaltungen wird ihnen zugleich deutlich gemacht, welchen Gefahren sie sich aussetzen. Realisiert werden diese Veranstaltungen ganzjährig bundesweit von den örtlichen Verkehrswachten. Hierbei werden die regionalen Besonderheiten der Freizeit- und Verkehrsinfrastruktur sowie bildungs- und berufsgruppenspezifische Kontexte individuell berücksichtigt. Die Veranstaltungen finden sowohl in Freizeiteinrichtungen wie Diskotheken als auch in Zusammenarbeit mit geeigneten Bildungseinrichtungen, Betrieben etc. statt. Neben den erlebnisorientierten Geräten und Simulatoren werden auch Elemente aus dem Pkw-Sicherheits-training eingesetzt.

Flankierend zu dieser direkten Ansprache der jungen Fahrerinnen und Fahrer werden Informations- und Aufklärungsmedien wie Handzettel, Flyer, Anzeigen und Plakate verbreitet. Ziel des Bundesprogramms ist es, die jungen Autofahrer für die Gefahren zu sensibilisieren und einen konkreten Beitrag zur Verbesserung ihrer Verkehrssicherheit zu leisten.

### Zielsetzung:

Direkte, anschauliche und lebensnahe Ansprache von jungen Fahrern und begleitende, öffentlichkeitswirksame Medienarbeit

### Kooperationspartner:

Deutsche Verkehrswacht e.V., Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, regionale Sponsoren

### Ansprechpartner:

Dr. Marion Steinbach,  
Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW),  
Tel.: 0228/4338023;  
e-mail: ms@dvw-ev.de

### Internet:

www.dvw-ev.de

> Projekte > Junge Fahrer

## EVA

### Projektbeschreibung:

EVA, die Ernstnehmende Verkehrssicherheitsarbeit in Bayern, basiert auf drei Säulen: moderierten Gruppendiskussionen, beobachtetem Fahren und Schlussdiskussionen.

In einer angeleiteten Diskussion sollen die Teilnehmer zunächst im gegenseitigen „Ideenwettbewerb“ risikominimierende Verhaltensstrategien selbst entdecken. Dann fahren sie in einem Fahrschulfahrzeug in Begleitung eines Fahrlehrers in der Verkehrswirklichkeit, und die Mitfahrer beobachten den Fahrer im komplexen Verkehrsgefüge. Der Fahrlehrer greift in Notfällen ein und gibt dem Fahrer nach Beendigung der Fahrt ein kurzes Feedback seiner Beobachtungen. In einem moderierten Austausch der erlebten Erfahrungen und Beobachtungen werden zum Abschluss geeignete Strategien herausgearbeitet, um das Risiko in bestimmten Fahrsituationen zu minimieren oder im Vorfeld zu vermeiden. Ein Fahrlehrer und ein Polizeibeamter stehen als Experten ergänzend zur Verfügung.

### Zielsetzung:

Sensibilisierung der Fahranfänger für die persönlichen, sozialen und situativen Rahmenbedingungen durch theoretische und praktische Trainings bzw. Experten-Begleitung

### Kooperationspartner:

Bayer. Staatsministerium des Innern, Bayer. Staatsministerium für Unterricht und Kultus, Polizeipräsidium Oberfranken, Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung, ALP Dillingen, Landesverkehrswacht Bayern e.V., Bayer. Gemeindeunfallversicherungsverband, Landesverband Bayerischer Fahrlehrer

### Ansprechpartner:

Ralf Gerber, Landesverkehrswacht Bayern e.V., München, Tel.: 089/5401330;  
e-mail: LVW-Bayern.gs@t-online.de  
Christine Drey-Ebner,  
Seminar Bayern für Verkehrssicherheitserziehung, Tel.: 09071/53125;  
e-mail: c.drey-ebner@alp.dillingen.de

### Internet:

www.evainfo.de



## Schule begleitet Fahren

### Projektbeschreibung:

Die Deutsche Verkehrswacht hat gemeinsam mit einigen Partnern das Projekt „Schule-begleitet-Fahren.de“ ins Leben gerufen, um durch schulische Angebote für die Sekundarstufe II und die 10. Klassen einen Beitrag zur Sicherheit von Fahranfängern zu leisten. Der Internetauftritt hilft Pädagogen bei der Suche nach Unterrichtsmaterialien und Schulprojekten im Bereich Verkehrssicherheit. Das Portal bietet neben den vielen praktischen Unterrichts Anregungen auch ausführliche Hintergrundinformationen und Literaturhinweise.

### Zielsetzung:

Unterstützung von Lehrern und Pädagogen bei der Verkehrserziehung junger Fahrer

### Kooperationspartner:

Die Deutsche Verkehrswacht, der Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe, der Rheinische Gemeindeunfallversicherungsverband, die Berufsgenossenschaft Nahrungsmittel und Gaststätten, die Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen

### Ansprechpartner:

Josef Weiß, Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW), Verkehrswacht Medien & Service-Center GmbH (VMS),  
Tel.: 0228/4338022;  
e-mail: jw@dvw-ev.de

### Internet:

www.schule-begleitet-fahren.de



# Serviceadressen zum Thema junge Fahrer bzw. Verkehrssicherheit

## Institutionen

### **Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr – B.A.D.S.**

Alsterchaussee 17  
20149 Hamburg  
Tel.: 040/440716  
Fax: 040/4107616  
Email: zentrale@bads.de  
www.bads.de

### **Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST**

Brüderstraße 53  
51401 Bergisch Gladbach  
Tel.: 02204/430  
Fax: 02204/673  
Email: info@bast.de  
www.bast.de

### **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS**

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin  
Tel.: 030/183000  
Fax: 030/183001942  
Email: buergerinfo@bmvbs.bund.de  
www.bmvbs.de

### **Bundesvereinigung der Fahrlernverbände e.V. – BVF**

Hofbrunnstraße 13  
81479 München  
Tel.: 089/74914941  
Fax: 089/74914944  
Email: bvmuc@t-online.de  
www.fahrlernverbaende.de

### **DEKRA Akademie GmbH**

Verkehrs-Medizinisch-Psychologische  
Dienstleistungen  
Dipl.-Psych. Birgit Kollbach  
Fachpsychologin für Verkehrspsychologie  
Ehrenbergstraße 11-14  
10245 Berlin  
Tel.: 030/290080300  
Fax: 030/290080301  
Email: birgit.kollbach@dekra.com  
www.dekra-akademie.de

### **Deutsche Verkehrswacht e.V. – DVW**

Alexanderstraße 10  
53111 Bonn  
Tel.: 0228/433800  
Fax: 0228/433807  
Email: dvw@dvw-ev.de  
www.dvw-ev.de

### **Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. – DVR**

Beueler Bahnhofplatz 16  
53225 Bonn  
Tel.: 0228/400010  
Fax: 0228/4000167  
Email: info@dvr.de  
www.dvr.de

### **Deutsches Jugendinstitut e.V. – DJI**

Nockherstraße 2  
81541 München  
Tel.: 089/623060  
Fax: 089/62306162  
Email: info@dji.de  
www.dji.de

### **EU-Kommission European Commission**

Abteilung Road Safety  
DG Energy & Transport  
1049 Brussels  
Belgium  
[http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/  
index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/index_de.htm)

### **Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. – GDV**

Friedrichstraße 191  
10117 Berlin  
Tel.: 030/20205000  
Fax: 030/20206000  
Email: berlin@gdv.org  
www.gdv.de

### **Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften – HVBG**

Alte Heerstraße 111  
53757 Sankt Augustin  
Tel.: 02241/23101  
Fax: 02241/2311333  
Email: info@hvbh.de  
www.hvbh.de

### **Kraftfahrt-Bundesamt – KBA**

Fördestraße 16  
24944 Flensburg  
Tel.: 0461/3160  
Fax: 0461/3161495  
Email: kba@kba.de  
www.kraftfahrt-bundesamt.de

### **Statistisches Bundesamt**

Gruppe Verkehrsunfallstatistiken  
Frau Ingeborg Vorndran  
Gustav-Stresemann-Ring 11  
65189 Wiesbaden  
Tel.: 0611/754547  
Fax: 0611/753924  
E-Mail: ingeborg.vorndran@destatis.de  
www.destatis.de

### **Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer**

Friedrichstraße 191  
10117 Berlin  
Tel.: 030/20205821  
Fax: 030/20206633  
Email: verkehrstechnisches-institut@gdv.org  
www.verkehrstechnisches-institut.de

## Literatur

### **Berichte der Bundesanstalt für Straßen- wesen (BAST), Bergisch Gladbach z.B.:**

**Brühning, E./Kühnen, M.A./Berns, S.  
(1996):** Verkehrssicherheit junger Leute  
international, in: **Heft M 52**



**Henning, H.-J./Lange, C./Chaselon, F.  
(1996):** Verkehrsbiographische Entwick-  
lungstypen junger Fahrer, in: **Heft M 52**

**Keskinen, E. (1996):** Warum ist die  
Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer  
höher?, in: **Heft M 52**

**Limbourg, M. (1996):** Entwicklungspsycho-  
logische Grundlagen der Beeinflussung des  
Verhaltens von Jugendlichen, in: **Heft M 52**

**Schulze, H. (1996):** Lebensstil und  
Verkehrverhalten junger Fahrer und  
Fahrerinnen, in: **Heft M 56**

**Schulz, E./Vollrath, M./Klimesch, C./  
Szegedi, A. (1998):** Fahruntüchtigkeit  
durch Cannabis, Amphetamine und Kokain,  
in: **Heft M 81**

**Schulze, H. (1998):** Nächtliche Freizeit-  
unfälle junger Fahrerinnen und Fahrer,  
in: **Heft M 91**

**Schulze, H. (1999):** Lebensstil, Freizeitstil  
und Verkehrverhalten 18-34-jähriger  
Verkehrsteilnehmer, in: **Heft M 103**

**Willmes-Lenz, G. (2002):** Internationale  
Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur  
Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer  
und Fahranfänger. Voraussetzungen einer  
Übertragbarkeit auf Deutschland,  
in: **Heft M 144**

**Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.), (2002):** Gefühlswelten im Straßenverkehr. Emotionen, Motive, Einstellungen, Verhalten (Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Bd. 10), Bonn

**Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.), (2001):** Studie Lernziel: Perfektion? (Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Bd. 9), Bonn, Download unter: [www.aufbauseminare.com](http://www.aufbauseminare.com)

**Ellinghaus, D./Schlag, B. (2001):** Beifahrer. Eine Untersuchung über die psychologischen und soziologischen Aspekte des Zusammenspiels von Fahrer und Beifahrer, 26. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung

**Klein, P. (2000):** Straßenverkehrsunfälle junger Menschen. Junge Fahrer und Drogen – eine permanente Gefahr, Deutsches Polizeiblatt 3

**Limbourg, M./Raithel, J./Reiter, K. (2001):** Jugendliche Verkehrsteilnehmer, in: Raithel, J. (Hrsg.): Risikoverhalten Jugendlicher. Leske+Budrich, Opladen

**Raithel, J. (2000):** Fahrmotive und Verkehrsverhalten jugendlicher Zweiradfahrer. Ein Vergleich zwischen männlichen Fahrrad-, Mofa- und Leichtkraftradfahrern, in: Zeitschrift für Verkehrserziehung 50

**Scholl, W./Sydow, H. (Hrsg.), (2002):** Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter, Eine fünfjährige Längsschnittstudie zu Mobilitätsformen, Fahrzeugvorlieben, Freizeit- und Risikoverhalten und deren Abhängigkeit von Umwelt- und Technikeinstellungen, Werten und Persönlichkeit. Waxmann Verlag

**Sturzbecher, D. (Hrsg.), (2004):** Einflussfaktoren auf den Erfolg bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung: Jugendliche und Risikoverhalten im Straßenverkehr, Degener Verlag, Hannover

**Tully, Claus J./Baier, Dirk (2006):** Mobiler Alltag, Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden

## Internet

(Siehe auch die Internet-Adressen der Institutionen und der im Heft vorgestellten einzelnen Maßnahmen und Projekte)

### [www.aral.de](http://www.aral.de)

Unter dem Stichwort > Mobilität & Sicherheit > Mobilitätsstudie sind im Auftrag von Aral durchgeführte Studien erhältlich. Die Mobilitätsstudie 2005 bestätigt: Viele Jugendliche fühlen sich im Straßenverkehr überfordert und fahren am liebsten mit Beifahrer. Statt Emanzipation und Autonomie steht beim Start in die mobile Freiheit die Sehnsucht nach dem schützenden Beifahrer im Vordergrund. Der Führerschein mit 17 (Begleitetes Fahren) kommt den Wünschen der Jugendlichen daher sehr entgegen. Die Studie zeigt darüber hinaus, dass bei den Fahranfängern ein großer Druck erlebt wird: Der Führerschein stellt eine Art weiteren Abschluss dar, den man schaffen muss um dazuzugehören. Versagensängste und Hinauszögern der Führerscheinprüfung sind nicht selten die Folge.

### [www.begleitetes-fahren.de](http://www.begleitetes-fahren.de)

Infoseite zum Thema „Begleitetes Fahren“ des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

### [www.bleib-klar.de](http://www.bleib-klar.de)

Initiative gegen Drogenmissbrauch in Baden-Württemberg mit Informationen rund um das Konsumverhalten Jugendlicher und junger Erwachsener

### [www.close-to.net](http://www.close-to.net)

Mit Unterstützung der EU hat das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes NRW ein Pilotprojekt an Fahrschulen durchgeführt und die Frage untersucht: „Kann die persönliche, authentische Vermittlung von Unfallereignissen und -folgen das Risikoverhalten nachhaltig beeinflussen?“

### [www.driver-check.de](http://www.driver-check.de)

Mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung haben der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) und die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) den DRIVER CHECK, das Buch zum Führerschein entwickelt, das über die Fahrschulen verteilt wird und auch im Internet verfügbar ist. Es enthält für Fahranfänger eine Menge Tipps – zur Führerscheinausbildung und der Zeit danach, zum Autokauf oder zu Eco-Trainings u.v.m.

### [www.dvr.de](http://www.dvr.de)

Auf der Internetseite finden Sie zahlreiche aktuelle Informationen zur Verkehrssicherheit, Angebote für junge Fahrer, Sicherheitstrainings für Pkw und Motorrad u.v.m. Spezielle Fahrökonomie-Programme des DVR: [www.eco-driving.de](http://www.eco-driving.de), [www.spritsparstunde.de](http://www.spritsparstunde.de), [www.neues-fahren.de](http://www.neues-fahren.de), [www.fahrsparttraining.de](http://www.fahrsparttraining.de), [www.spritsparwochen.de](http://www.spritsparwochen.de).

### [www.gib-acht-im-verkehr.de](http://www.gib-acht-im-verkehr.de)

Verkehrspräventionsinitiative des Landes Baden-Württemberg

### [www.peer-projekt.de](http://www.peer-projekt.de)

Eine Unterrichtsstunde in Fahrschulen von jungen Fahrern für Fahranfänger zum Thema Alkohol und Drogen

### [www.shell.com](http://www.shell.com)

Shell-Jugendstudien und Shell/ADAC-Studie „Junge Fahranfänger“, 2000

### [www.strassenkreuze.de](http://www.strassenkreuze.de)

Straßenkreuze ist ein Informations- und Serviceportal, das Gesprächsforen und Fotoausstellungen anbietet.

### [www.tfactory.com](http://www.tfactory.com)

Agentur für Jugendmarketing; Publikation „50 Jahre Shell Jugendstudien“



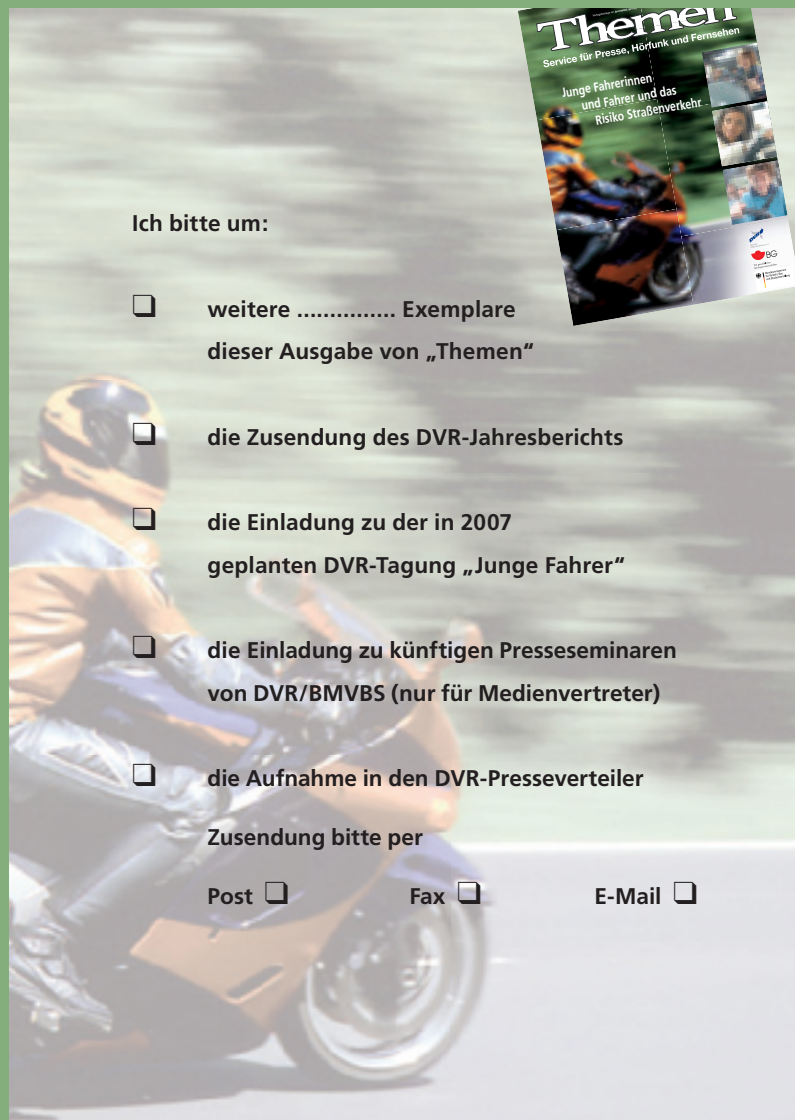
### [www.voll-korrekt.info](http://www.voll-korrekt.info)

Die Präventionskampagne der ZNS – Hannelore Kohl Stiftung für Verletzte mit Schäden des Zentralen Nervensystems und weiterer Partner. Aktuell: Zwei Social TV Spots zum Thema Fahrrad fahren mit Helm mit prominenten jungen Vorbildern.

### [www.zvs-online.de](http://www.zvs-online.de)

Internetausgabe der Zeitschrift für Verkehrssicherheit





Ich bitte um:

- weitere ..... Exemplare dieser Ausgabe von „Themen“
- die Zusendung des DVR-Jahresberichts
- die Einladung zu der in 2007 geplanten DVR-Tagung „Junge Fahrer“
- die Einladung zu künftigen Presseseminaren von DVR/BMVBS (nur für Medienvertreter)
- die Aufnahme in den DVR-Presseverteiler

Zusendung bitte per

Post

Fax

E-Mail