

FACHHOCHSCHULE FÜR
ÖFFENTLICHE VERWALTUNG NRW
Abteilung Duisburg

Verkehrsunfallprävention

bei jungen Erwachsenen im Alter von 18-24 Jahren

Welche Präventivmaßnahmen werden durchgeführt?

Eine Seminararbeit im Rahmen des Seminars
Verkehrserziehung als Mobilitätserziehung
Seminarleiter: PHK Wolf

Vorgelegt von
Alexander Rixen, KA, P 05/03
Fachbereich Polizeivollzugsdienst
Einstellungsjahrgang 2005
PP Duisburg

Duisburg im Februar 2007

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Einführung	3
2 Fahrertypen	4
2.1 Mann & Frau	5
2.1.1 Junge Frauen	5
2.1.2 Junge Männer	5
2.1.3 Fazit.....	5
2.2 Hohes Anfängerrisiko.....	5
2.2.1 Der Action-Typ	5
2.2.2 Der Fun-Typ.....	6
2.2.3 Der Kontra-Typ	6
2.2.4 Fazit.....	6
2.3 Normales Anfängerrisiko	6
2.3.1 Fashion-Typ	6
2.3.2 Der Kritiker-Typ	7
2.3.3 Der Häusliche-Typ.....	7
2.3.4 Der Sportler-Typ	7
2.3.5 Fazit.....	7
3 Verkehrserziehung an Schulen	8
3.1 Themenkreis: Gefahren und Risiken bei der Teilnahme am Straßenverkehr	8
3.2 Themenkreis: Partnerschaftliches Verhalten	8
3.3 Themenkreis: Umgang mit Emotionen und Aggressionen	9
3.4 Themenkreis: Umwelt und Mobilität.....	9
3.5 Themenkreis: Lebens- und Gestaltungsraum Verkehr.....	9
3.6 Didaktisch-methodische Unterrichtsgestaltung.....	9
4 Verkehrsunfallprävention in Schulen durch Verkehrssicherheitsberater	11
4.1 Das Unfallrisiko der 18- bis 24 jährigen Fahrzeugführerinnen/Fahrzeugführer	11
4.2 Zweite Ausbildungsphase – Führerschein auf Probe	12
4.3 Aggression im Straßenverkehr	12
4.4 Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss.....	12
4.5 Brems und Anhalteweg	13
4.6 Gefahren beim motorisierten Zweiradfahren	13
4.7 Mitfahrerinnen und Mitfahrer in Pkw oder auf dem motorisierten Zweirad.....	14
4.8 Fazit.....	15
5 Don't drug and drive	15
6 Verkürzung der Probezeit	16
7 Aktion Junge Fahrer	17
8 Aktion Schutzengel	19
8.1 Die Grundidee	19
8.2 Der Schutzengel-Pass	19
8.3 Bisherige Ergebnisse	20
9 Begleitetes Fahren ab 17	20
9.1 Die Begleitperson:	20
9.2 Die Verantwortung:	21
9.3 Das Ziel:	21
10 Abschließendes Fazit	22
11 Anhang	23
11.1 Ergänzende Diagramme (Einführung)	23
11.2 Quellenangabe	26
11.3 Selbstständigkeitserklärung.....	27

1 Einführung

„Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“¹

Leider verhalten sich gerade die jungen Fahrer im Alter von 18-24 Jahren, häufig nicht nach diesem Grundsatz. Mit Erreichen der Volljährigkeit und dem Erwerb der Fahrerlaubnis haben die jungen Menschen mehr Mobilität und Freiraum. Leider steigt durch die aktive Teilnahme am Straßenverkehr auch das Unfallrisiko sprunghaft an. Durch geringe Erfahrung und einer Überschätzung am Steuer kommt es oft zu schweren Unfällen mit jungen Fahrern. Dies ist aus der Straßenverkehrsunfallstatistik zu entnehmen.

In Deutschland verunglückten im Jahr 2005 insgesamt 87597 junge Männer und Frauen im Alter von 18-24 Jahren. Von diesen Menschen wurden 1076 beim dem Unfall oder durch die Folgen getötet. Jeder fünfte Getötete oder Verletzte der in Deutschland generell verunfallten Menschen war damit in der Altersgruppe der 18-24 jährigen. Besonders deutlich wird die extreme Gefährdung, wenn man die Daten auf die Einwohnerzahlen bezieht. Je 100000 Einwohner in der Altersgruppe der 18-24 jährigen, verunglückten 1293 Menschen im Straßenverkehr. In keiner anderen Altersgruppe ist das Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken derart hoch, auf 1 Million Einwohner, kommen 159 getötete junge Erwachsene.

Betrachtet man den Tagesablauf des Unfallgeschehens so fällt auf, dass ein relatives Maximum der Verunglückten morgens zwischen 7 und 8 Uhr liegt, also bei Arbeitsbeginn. Ein weiterer Spitzenwert liegt zwischen 16 und 18 Uhr, also ebenfalls im Berufsverkehr, dazwischen sinken die Werte jeweils. In den Abend- und Nachtstunden zeigt sich ein vom Durchschnitt abweichendes Verhalten. In der Zeit zwischen 19 Uhr abends und 5 Uhr morgens, verunglückten 2005 31% der jungen Erwachsenen (18% der übrigen Altersgruppen). In dieser Zeitspanne, starben 47% der 1076 getöteten jungen Erwachsenen (26% in den übrigen Altersgruppen).

In den regionalen Zeitungen sind nach den Wochenenden meist Berichte zu lesen, von schweren Verkehrsunfällen auf dem Rückweg, z.B. von der Disco. Die Statistik unterlegt dies mit Zahlen. In den Nächten des Wochenendes, Freitag zwischen 20 und 22 Uhr und Samstagmorgen zwischen 2 und 6 Uhr, sowie sonntags morgens zwischen 0 und 6 Uhr verunglücken sehr viel junge Erwachsene tödlich. In diesen Stunden der Wochenenden, kamen mehr als 16% (jeder sechste) der 1076 ums Leben, die im Jahr 2005 bei Verkehrsunfällen getötet wurden.

Bei den Unfallverursachern, spielten die jungen Erwachsenen eine führende Rolle. Mehr als jeder fünfte Unfall mit Personenschaden wurde von ihnen

¹ §1 (2) StVO

verursacht. Nahezu jeder dritte Unfall mit Personenschaden, den 2005 ein junger Fahrer verursacht hat, war ein „Fahrerunfall“. Das ist ein Unfall der dadurch entsteht, dass der Fahrer ohne Fremdeinfluss die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert.

Als Unfallursachen, stand die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ weit vorne. Nach Feststellungen der Polizei fuhr fast jeder vierte der unfallbeteiligten jungen Fahrer zu schnell (22%).

Weitere Unfallursachen waren:

- Abstandfehler (11%)
- Vorfahrt/Vorrang (10%)
- Abbiegefehler (6,2%)
- Alkoholeinfluss (4,7%)
- Falsche Straßenbenutzung (3,7%)
- Fehler beim Überholen (3,1%)

Vergleicht man die Jahre 2004 und 2005, so stellt man einen Rückgang der Verunglücktenzahlen in dieser Altersgruppe fest.

2004 waren es 92223 verunglückte Personen und 2005 waren es „nur“ noch 87597 verunglückte Personen. Das ist ein Rückgang um 5%, allerdings sind die Zahlen immer noch sehr hoch.

Aufgrund dieser Problematik beschäftigt sich diese Seminararbeit mit den jungen Fahrern im Bezug auf die Möglichkeiten, der Polizei, der Schulen und anderer Institutionen, präventiv auf die Fahrer einzuwirken. Den Jungen Fahrern wird durch verschiedene Maßnahmen versucht ein Gefahrenbewusstsein zu vermitteln, damit sie die Gefahren für sich und ihre Umwelt einzuschätzen wissen.

Die Arbeit soll herausstellen was die einzelnen Institutionen für Maßnahmen anbieten, um dieses Ziel zu verwirklichen.

2 Fahrertypen

Junge Fahrer/Menschen haben vielseitige Neigungen und Interessen, z.B. Mode, Musik, Filme, Freizeitinteressen, sowie Trink und Konsumgewohnheiten. Ebenso wichtig ist die Stellung in Gruppen (Clique, Jugendgruppen) und die Art und Weise wie sich die jungen Fahrer selbst darstellen.

Einen entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsverhalten und damit natürlich auch auf das Unfallrisiko haben die Gruppenzugehörigkeit, der Lebensstil und das Selbstwertgefühl. Junge Fahrer können in Gruppen eingeteilt werden. 70% der jungen Fahrer haben ein „normales Anfängerrisiko“. 30% fallen durch Zusatzrisiken wie übermäßigem Alkoholkonsum oder überzogenem Hang zur Selbstdarstellung auf.

2.1 Mann & Frau

2.1.1 Junge Frauen

Durch ihre Erziehung unterscheiden sich junge Frauen oft von gleichaltrigen Männern durch verantwortungsbewusstere, realistische und von Vorsicht geprägte Einstellung zum Fahren.

Frauen sind deutlich weniger an schweren Verkehrsunfällen beteiligt als junge Männer. Deutlich wird das an der Zahl der getöteten Kraftfahrzeugführer in dieser Altersgruppe.

Der überwiegende Teil der getöteten jungen Männer ist das Fahrzeug selber gefahren, wobei Frauen häufig als Mitfahrer im Auto getötet werden.

2.1.2 Junge Männer

Für junge Männer ist das Auto eine Art Statussymbol. Männer bauen eine regelrechte Beziehung zu ihrem Auto auf. Das fahrerische Können ist von immens großer Bedeutung für das eigene Selbstwertgefühl. Verkehrsunfälle und Fahrfehler werden oft nicht auf die eigene mangelnde Fahrkompetenz zurückgeführt, sondern auf externe und persönlich nicht zu verantwortende und demnach auch nicht zu kontrollierende Einflüsse oder einfach nur auf Pech.

Das Glück hingegen, eine gefährliche Situation heil überstanden zu haben, wird meist fälschlicherweise dem eigenen Fahrvermögen zugerechnet.

2.1.3 Fazit

Während bei jungen Frauen überwiegend der Aspekt der Wirtschaftlichkeit und die Funktion des Kraftfahrzeugs als Transportmittel im Vordergrund stehen, dominieren bei den jungen Männern eher die gefühlsmäßigen Komponenten wie Fahrspaß, Freude an der Mobilität und Unabhängigkeit so wie die Erregung.

2.2 Hohes Anfängerrisiko

2.2.1 Der Action-Typ

Den Action-Typ zeichnet ein hohes Maß an „Outdoor-Aktivitäten“, insbesondere Kneipen- und Discobesuche aus. Das Autofahren ist eine Freizeitbeschäftigung und Action in allen Lebenslagen sind Kennzeichen dieses Freizeittyps.

Der Action-Typ liebt Rock- und Popmusik und zeigt eine große Nähe zu Fußball- und Discofans und versucht über sein Auftreten und seine Kleidung der Umwelt zu vermitteln:

„Ich bin cool und habe den Durchblick!“ Sein Handeln ist sehr spontan und eher emotional gesteuert. Seine Jahresfahrleistung liegt deutlich über dem Durchschnitt.

2.2.2 Der Fun-Typ

Der Fun-Typ ist der typische Fußball- und Discofan, dessen Freizeitaktivitäten sich auf das Herumfahren mit dem Auto und das „Nichtstun“ beschränken.

Einer intellektuellen Auseinandersetzung mit Problemen verschließt sich dieser Typ Mensch.

Die Jahresfahrleistung liegt ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt.

2.2.3 Der Kontra-Typ

Der Kontra-Typ ist die moderne Version des „Rockers“. Er hält nichts von Familienleben, sportlichen Aktivitäten oder Vereinsmitgliedschaften.

Der Kontra-Typ fährt ohne Ziel herum um sich die Zeit zu vertreiben. Modebewusste Gleichaltrige lehnt er ab.

Ihn kennzeichnet seine Liebe zu Rock, Punk, und Heavy Metal, sowie eine extreme Abneigung gegenüber Fußball- und Discofans.

Seine Jahresfahrleistung ist die absolut höchste aller Gruppen.

2.2.4 Fazit

Diese drei Typen sind häufig nachts unterwegs und konsumieren in ihrer Freizeit mehrmals in der Woche vergleichsweise große Mengen Alkohol, wobei die Trinkmenge zum Wochenende hin nochmals gesteigert wird.

In diesen Gruppen dominieren die Männer (70-80%), über die Hälfte weist ein eher niedriges Bildungsniveau auf und gehört zu einem großen Teil betont maskulinen Berufsgruppen (z.B. Metallbau) an.

2.3 Normales Anfängerrisiko

2.3.1 Fashion-Typ

Diesem Typen geht es um „sehen und gesehen werden“. Dies steht im Vordergrund seiner Freizeitaktivitäten. Junge Frauen dominieren diese Gruppe.

Das Streben nach Selbstdarstellung und hohes Modebewusstsein finden ihren Ausdruck in vielfältigen „Outdoor-Aktivitäten“.

Alkohol wird eher selten und wenn dann in durchschnittlichen Mengen konsumiert. Die Jahresfahrleistung entspricht dem Durchschnitt.

2.3.2 Der Kritiker-Typ

Dieser Typ Mensch ist intellektuell anspruchsvoll und setzt sich mit sozialkritischen Problemen auseinander. Er ist rational und lehnt konsumierende Freizeitaktivitäten ab. In seiner Freizeit beschäftigt sich dieser Typ mit der Familie und betätigt sich in Friedens- und Ökologiebewegungen.

Er hat ein realitätsnahes Gefahrenbewusstsein und betrachtet das Auto als Transportmittel. Somit kommt das Fahren unter Alkoholeinfluss nicht in Frage.

Die Fahrleistung dieser, ebenfalls von Frauen dominierten Gruppe, entsprechen dem Durchschnitt.

2.3.3 Der Häusliche-Typ

Der Häusliche-Typ lehnt sportliche Aktivitäten, Vereinsmitgliedschaften und insbesondere Fußball- und Discofans ab. Sein einziger Freizeitinhalt ist das Zusammensein mit der Familie. Alkohol wird von ihm wenig und dann nur in geringen Mengen getrunken. Er weist die geringste Jahresfahrleistung aller Typen auf.

Seine Gefährdung ergibt sich eher aus dem Mangel an Fahrerfahrung.

2.3.4 Der Sportler-Typ

Der Sportler-Typ präsentiert sich sportlich aktiv, fit und leistungsbezogen. Neben einem ausgewogenen Familienleben genießt die Einbindung in Sportvereine hohe Priorität. Er betrachtet auch das Autofahren unter leistungsbezogenen Gesichtspunkten, probiert gern aus was er und sein Auto zu leisten vermögen und fühlt sich wohl wenn er eine riskante Situation gemeistert hat.

Da er sportlich fit ist, hat er wenige Probleme bei der Informationsaufnahme und Informationsverarbeitung, besonders bei nächtlichen Autofahrten. Seine Jahresfahrleistung ist nicht überdurchschnittlich hoch. Alkohol wird eher selten und in Maßen konsumiert, allerdings kann es auch schon mal ein Gläschen zuviel sein.

2.3.5 Fazit

Die verschiedenen Typen dieser Kategorie sind alle Verantwortungsbewusst. Das Risiko in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, kommt nicht hauptsächlich daher, dass sich die Fahrer überschätzen sondern eher daher, dass diese Typen zu wenig Fahrpraxis erlangen.

3 Verkehrserziehung an Schulen

Für die Verkehrserziehung an den Schulen sind die Schulen in erster Linie selber verantwortlich. Im Fall der 18-24 jährigen Fahranfänger sollte die Verkehrserziehung in der Sekundarstufe II sowie in den Berufsschulen stattfinden.

Dies geht aus dem Erlass: „Verkehrs- u. Mobilitätserziehung“ in der Schule hervor:

„Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist Aufgabe aller Schulen“¹

„Es ist Aufgabe schulischer Verkehrs- und Mobilitätserziehung, Kenntnisse zu vermitteln und die für eine verantwortliche Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen Fähigkeiten und Haltungen zu fördern. Die Schule soll die Schülerinnen und Schüler dadurch zu einer reflektierten Mitverantwortung am Straßenverkehr befähigen.“²

In der Sekundarstufe II und in den Berufsschulen sollen die Schülerinnen und Schüler durch Diskussionen, Reflektionen und Beratungen zu einer sicherheitsorientierten, verantwortlichen, umweltschonenden und gesundheitsbewussten Verhaltensweise bzw. Fahrweise im Straßenverkehr angeleitet werden.

Die Schulen haben laut Erlass verschiedene Themenkreise, die sie den jungen Erwachsenen im Unterricht näher bringen.

3.1 Themenkreis: Gefahren und Risiken bei der Teilnahme am Straßenverkehr

In diesem Themenkreis sollen die Gefährdungsfaktoren für die jungen Fahrer, bei der Teilnahme am Straßenverkehr, vermittelt werden. Hierzu zählen mangelnde Fahrpraxis, fehlendes Sicherheitstraining sowie persönliche, soziale und emotionale Gründe für risikoreiches Verhalten. Das Risiko durch überhöhte Geschwindigkeit, so wie die Einschränkung der Sinnesleistung durch Alkohol, Medikamente und Drogen, sowie das veränderte Fahrverhalten durch Müdigkeit, Stimmung und Musik ist ebenso ein wichtiger Bestandteil dieses Themenkreises. Die jungen Fahrer sollen aber auch die Grenzen der visuellen und akustischen Wahrnehmung kennen lernen, sowie die Grenzen der Fahrphysik und den Gruppendruck.

3.2 Themenkreis: Partnerschaftliches Verhalten

Dieser Themenkreis behandelt rücksichtsvolles und mitverantwortliches Verhalten und Handeln. Dies soll durch eine Reflektion des eigenen und fremden Verkehrsverhaltens deutlich gemacht werden.

¹ Erlass Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule, Seite 1

² Erlass Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule, Seite 7

3.3 Themenkreis: Umgang mit Emotionen und Aggressionen

Die jungen Fahrer sollen das eigene Fehlverhalten erkennen, welches durch Risikobereitschaft, Imponierverhalten, Fehleinschätzung des eigenen fahrpraktischen Könnens und die Nichtbeachtung anerkannter gesellschaftlicher Normen und Werte auftritt.

3.4 Themenkreis: Umwelt und Mobilität

Die jungen Fahrer sollen im Unterricht auch über verschiedene Umweltaspekte aufgeklärt werden. Hier soll

- Verkehrsaufkommen und der Bezug zur Umwelt,
- Straßenbau und Naturflächen,
- Folgekosten erhöhter Mobilität und
- Kommunikationstechnologie in Verbindung mit Mobilität

vermittelt werden.

3.5 Themenkreis: Lebens- und Gestaltungsraum Verkehr

In diesem Themenkreis soll mit den Schülern die verantwortliche Mitwirkung an gesellschaftlichen Entscheidungsprozessen im Lebens- und Gestaltungsraum Verkehr erarbeitet werden.

Aspekte hier sind:

- Gewinne und Einbußen an Lebensqualität durch Mobilität
- Notwendigkeit und Strategien zur Verkehrsvermeidung
- Alternative Verkehrskonzepte
- Förderung des öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV)

Ebenso sollen aber auch die Veränderungen im Lebens- und Gestaltungsraum Verkehr erörtert werden, z.B. die Abläufe in Planung und Gestaltung des Verkehrsraumes, politische Entwürfe und das Engagement auf verschiedenen Ebenen.

3.6 Didaktisch-methodische Unterrichtsgestaltung

Der Erlass sieht verschiedene Möglichkeiten der Unterrichtsgestaltung vor. Die Verkehrserziehung soll unterschiedliche Arbeitsformen und unterschiedliche Lernorte berücksichtigen. Besonders geeignet sind reale Situationen im Straßenverkehr, um Verhaltensweisen zu trainieren und Kenntnisse und Regeln anzuwenden.

Im Unterricht sollen weitere Formen der Lern- und Unterrichtsorganisation realisiert werden. Zum Beispiel eine fächerübergreifende Zusammenarbeit oder auch Projekte zu verschiedenen Themen.

Zusätzlich können auch Arbeitsgemeinschaften und weitere schulische Angebote wahrgenommen werden.

Der Aufbau eines Verkehrshelferdienstes (Schülerlotsen), kann dabei helfen Verantwortungsbewusstsein und Hilfsbereitschaft zu entwickeln.

Ebenso können „Erste Hilfe“ Kurse wichtige Kenntnisse für verschiedene Lebensbereiche vermitteln.

Auf solchen Kursen können Schulsanitätsgruppen aufgebaut werden. Die Schülerinnen und Schüler lernen den Umgang mit Erster Hilfe, in der Schule, aber sie erwerben dadurch auch Kenntnisse, die sie außerhalb der Schule verwenden können.

Falls es an den Schulen eine Schulwerkstatt gibt, kann die Mofa- und Fahrradausbildung durch die Möglichkeit ergänzt werden, den Schülerinnen und Schülern beizubringen, wie sie ihre Fahrzeuge Pflegen und Warten können.

Die Schulen sind nach dem Erlass dazu angehalten, die Zusammenarbeit mit außerschulischen Einrichtungen anzustreben.

„Die Zusammenarbeit zwischen Schule und Polizei bezieht sich u.a. auf die Schwerpunkte Schulwegplanung, Schulwegsicherheit, Radfahrausbildung und die Ausbildung von Schülerlotsen. Sie erstreckt sich darüber hinaus auf verkehrspolizeiliche Beratung bei Unterrichtsvorhaben und auf die Zusammenarbeit mit Fachberatern.

Zur Ausgestaltung der Verkehrserziehung bieten außerschulische Einrichtungen (z.B. Behörden, Verbände, Vereine, Firmen, der ADAC) die größtenteils im Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) zusammengeschlossen sind, Hilfen an. Mit der deutschen Verkehrswacht und ihren Untergliederungen besteht eine enge Zusammenarbeit (Schülerlotsen, Unterhaltung von Jugendverkehrsschulen, Herausgabe von Unterrichtsmaterialien). Unfallhilfedienste vermitteln Kurse in Erster Hilfe und zu Sofortmaßnahmen bei Unfällen.“¹

Leider kommen die Schulen viel zu selten, in der Sekundarstufe II, auf die Polizei oder andere Institutionen zu, da die Vorbereitung auf den Schulabschluss wie z.B. das Abitur für die Schulen wichtiger erscheint als die Verkehrserziehung der jungen Erwachsenen. Somit kommt die Verkehrserziehung an den Schulen oft zu kurz.

¹ Erlass Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule, Seite 19

4 Verkehrsunfallprävention in Schulen durch Verkehrssicherheitsberater

Wenn die Schulen in ihrem Lehrplan die Verkehrserziehung vorsehen, wenden sie sich häufig direkt an die Verkehrssicherheitsberater der Polizei.

Nach dem „Handbuch zu Verkehrsunfallprävention“ haben die Verkehrssicherheitsberater, einen klar definierten Auftrag, was sie den jungen Fahrern vermitteln sollen. Hierbei werden die alterstypischen Gefahren in Verbindung mit Aggressionen und Imponiergehabe im Straßenverkehr näher gebracht. Ein anderer Schwerpunkt der Aufklärung liegt im Bereich der Wirkung von Alkohol und Drogen beim Führen von Kfzs.

Es wird versucht, durch praktische Übungen, die Fahrfertigkeiten der jungen Fahrer zu verbessern und ihnen mögliche persönliche und soziale Hintergründe eines risikoreichen Verhaltens aufzuzeigen. Die jungen Fahrer müssen sich bewusst werden, dass emotionale Hintergründe und Bedingungen Auswirkungen auf das Verhalten und Erleben im Straßenverkehr haben. Es ist wichtig die Selbstüberschätzung, das Konkurrenzdenken und die aggressive Auslebenstendenzen abzubauen. Ein anderes Ziel der Verkehrssicherheitsberatung ist die Stärkung des Selbstwertgefühls der Mitfahrerinnen/-fahrer, die in die Lage versetzt werden müssen, sich gegen den sozialen Druck zur Wehr zu setzen und „dämpfend“ auf die Fahrer einzuwirken.

Unterstützt werden sollen die Verkehrssicherheitsberater durch die Schulen und ihre Lehrkräfte, sowie durch Gruppenverantwortliche, wenn die Verkehrssicherheitsberatung nicht in der Schule stattfindet. Wichtige Kooperationspartner können auch Fahrsicherheitstrainer und die Automobilclubs sein.

4.1 Das Unfallrisiko der 18- bis 24 jährigen Fahrzeugführerinnen/Fahrzeugführer

In diesem Abschnitt soll den jungen Erwachsenen eine sichere Verkehrsteilnahme ermöglicht werden. Dies soll durch die Darstellung von Unfallsituationen, Informationen über örtliche Gefahrenpunkte sowie Präventionsangebote und durch den Hinweis auf den Aufbau einer Kooperation mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit geschehen.

Nach Abschluss dieses Abschnitts sollen die jungen Fahrer die Unfallsituationen ihrer Altersgruppe kennen. Sie sollen die Notwendigkeit der schulinternen Verkehrserziehung/Verkehrsaufklärung und die Möglichkeiten zur fächerübergreifenden Behandlung des Unfallrisikos kennen lernen. Ebenso wie die Bedeutung und die Wichtigkeit der aktiven Mitwirkung an der Verkehrssicherheitsarbeit zur Vermeidung von Verkehrsunfällen.

Bei der Vermittlung der Lerninhalte wird hier auf schulinterne Unterrichtsinhalte der Sekundarstufe II zurückgegriffen, wie z.B. Umweltanalysen, Verkehrsbeobachtung und Gruppendynamik. In den Schulen der Sekundarstufe II ist es wichtig, regelmäßig Verkehrsaufklärung durchzuführen um die jungen Fahrer zu sensibilisieren und zu motivieren.

4.2 Zweite Ausbildungsphase – Führerschein auf Probe

Dieser Themenabschnitt behandelt die sichere Verkehrsteilnahme für junge Fahrer durch

Information über Grundkenntnisse und die Möglichkeiten die sie nach dem Führerscheinwerb haben.

Den jungen Fahrern soll die Möglichkeit der Teilnahme an einer freiwilligen, aber kostenpflichtigen 2. Ausbildungsphase eröffnet werden. Den jungen Fahrern soll vermittelt werden, was sich dadurch für sie eröffnet und auf was sie achten müssen (z.B. den Besitz der Fahrerlaubnisklasse B seit 6 Monaten und eine laufende Probezeit.) Damit haben die jungen Fahrer die Möglichkeit ihre Probezeit zu verkürzen (wird später noch erläutert).

In diesem Abschnitt soll den jungen Fahrern ebenfalls vermittelt werden, dass die erweiterte Ausbildung und eine defensive Fahrweise einen Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer und nicht auch zuletzt für sie selber bedeutet.

Für die Verkehrssicherheitsberater ist es vor allem wichtig die männlichen Fahrer anzusprechen und zu motivieren, da sich zur Zeit generell wenig junge Fahrer melden um diese 2. Ausbildung zu machen, und wenn dann sind es weit mehr Frauen, als Männer.

4.3 Aggression im Straßenverkehr

Da Aggressionen im Straßenverkehr eine nicht zu unterschätzende Größe sind, soll den jungen Fahrern in diesem Abschnitt die Anwendung verhaltensrelevanter Grundkenntnisse und Vermeidungsstrategien näher gebracht werden.

Den jungen Fahrern muss näher gebracht werden, wie Aggressionen entstehen und wie sie sich auf die Verkehrssicherheit auswirken. Ihnen muss bewusst werden, dass die Unfall- und Verletzungsrisiken steigen, wenn man als Fahrzeugführer durch seine Mitfahrer abgelenkt ist (z.B. durch zu laute Musik oder Streitgespräche). Ebenso wichtig ist das Bewusst machen, dass durch ein defensives Fahrverhalten bzw. auch Sozialverhalten, Aggressionen vermieden werden können, z.B. durch angepasste und rücksichtvolle Fahrweise, sowie möglichst geringe Geräusentwicklung.

Den jungen Fahrern sollen Techniken zur Vermeidung von Aggressionen beigebracht werden, wie die Relativierung, die Kurzentspannung oder so genannte Anti-Stress-Trainings.

Bei der Vermittlung dieser Lerninhalte haben sich Kurzfilme, als Diskussionsgrundlage, als besonders geeignet erwiesen. Es können auch praktische Fahrversuche unter Aufsicht und Anleitung eines Fahrsicherheitstrainers auf einem Übungsgelände stattfinden.

4.4 Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss

Es ist immens wichtig die jungen Fahrer über die körperlichen und geistigen Auswirkungen von Alkohol, Medikamenten und Drogen und deren Gefahren

bei der Teilnahme am Straßenverkehr aufzuklären. Ihnen müssen die Grenzwerte für berauschende Mittel bei der Teilnahme am Straßenverkehr klar gemacht werden und die jungen Fahrer sollen von sich aus einsehen, dass sie das Führen von Fahrzeugen unter Einfluss von Alkohol, Medikamenten oder Drogen unterlassen. Ebenso müssen ihnen die Rechtsfolgen durch Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluss von Alkohol, Medikamenten oder Drogen bewusst werden und die Auswirkungen der Begehung von Verkehrsstraftaten oder Verkehrsordnungswidrigkeiten, insbesondere im Zusammenhang mit der Fahrerlaubnis auf Probe.

Hierbei können im Unterricht Anschauungsobjekte sehr hilfreich sein, wie z.B. das Atemalkoholvortestgerät, das Atemalkoholmessgerät, Rauschbrille, Fahrsimulatoren, oder das Medienpaket „Don't drug and drive“. Zu beachten ist das so genannte Trinktabellen, nicht vorgestellt werden, weil dies die jungen Fahrer dazu animieren könnte sich an Grenzwerte heran zu trinken.

4.5 Brems und Anhalteweg

Die Anwendung theoretischer Grundkenntnisse und die Einhaltung des Sicherheitsabstandes sind die primären Ziele dieses Themenabschnitts.

Den jungen Fahrern/innen soll die „Faustformel“ zur Berechnung des Bremsweges, des Anhalteweges und die nicht zu unterschätzende Größe der Reaktionszeit bewusst gemacht werden. Die Wirkung eines ABS-Systems und der Unterschied zwischen Fahrzeugen mit und ohne ABS sollte in diesem Abschnitt erklärt werden. Um den jungen Fahrern/innen klar zu machen wie schnell man die Länge des Anhalteweges unterschätzt, eignen sich Fahrversuche. Ob die jungen Erwachsenen nun Zuschauer sind oder mit im Auto sitzen, führt meist zu demselben „Aha-Effekt“. Eine gute Vorbereitung dieses Versuchs ist die Simulationssoftware der Uni Duisburg „Mechanik und Verkehr“. Bei diesem Themenbereich kann auf Lerninhalte aus dem Physikunterricht der 7. und 8. Klassen zurückgegriffen werden, wo Anhalte- und Bremsweg bereits bearbeitet wurden.

Ebenso müssen die jungen Fahrer/innen für den Sicherheitsabstand sensibilisiert werden. Zum Einen wegen der Unfallgefahren aber nicht zu letzt auch aufgrund der Rechtsfolgen, beim nicht beachten des Abstandes (Ordnungswidrigkeit oder Straftat). In dem Zug müssen die jungen Fahrer Kenntnis darüber erlangen, wie der erforderliche Sicherheitsabstand beim Führen von Kraftfahrzeugen sein muss, insbesondere in Abhängigkeit zur gefahrenen Geschwindigkeit.

4.6 Gefahren beim motorisierten Zweiradfahren

Die Motorradfahrer sollen für die besonderen Unfallrisiken motorisierter Zweiradfahrer, insbesondere durch unzulässiges Überholen und zu hohe Geschwindigkeiten, sensibilisiert werden. Sowie für die Wichtigkeit des Tragens geeigneter Schutzkleidung.

Auch in diesem Bereich ist es wichtig, den eigenen Bremsweg berechnen zu können, sowie die Wirkung von ABS bei Motorrädern.

Durch Fahrdemonstrationen können die jungen Fahrer erkennen, wie gefährlich eine Unterschätzung des Anhalteweges sein kann. Die Einhaltung des Anhaltewegs muss den Fahrern ebenfalls nahe gelegt werden. Ebenso die erhöhten Gefahren bei Verkehrsunfällen, da die schützende Karosserie der Pkws fehlt.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind die spezifischen Besonderheiten des Lenk- und Fahrverhaltens bei einspurigen Fahrzeugen, sowie die mangelnde Stabilität beim Bremsvorgang.

Die Demonstration des Fahrverhaltens und des Anhalteweges, führt zu demselben „Aha-Effekt“ wie im vorher genannten Abschnitt.

4.7 Mitfahrerinnen und Mitfahrer in Pkw oder auf dem motorisierten Zweirad

In diesem Lernabschnitt ist es Ziel, die Mitfahrerinnen und Mitfahrer anzusprechen und sie über verhaltensrelevante Grundkenntnisse und die Wichtigkeit der Gurtanlage- und Helmtragepflicht aufzuklären.

Die Zielgruppe soll über ihre Pflichten gemäß der §§21, 21a StVO unterrichtet werden.

- §21 StVO
 - o Personenbeförderung
 - o Mitnahme von Kindern unter 12 Jahren
 - o Keine Mitnahme von Kindern unter 3 Jahren wenn keine Sicherheitsgurte vorhanden sind.
 - o Mitnahme von Personen auf der Ladefläche
 - o Mitnahme von Personen auf Fahrrädern

- § 21a StVO
 - o Sicherheitsgurte
 - o Helmpflicht

Die Mitfahrerinnen und Mitfahrer müssen lernen, dass sie durch ihr eigenes Verhalten den Fahrzeugführer beeinflussen können. Auf der einen Seite positive Beeinflussung durch ruhiges Einwirken auf den Fahrer, aber auch negative Beeinflussung durch Streitgespräche oder laute Musik. Ebenso müssen sie begreifen, welche Gefahren entstehen können, wenn man den Sicherheitsgurt nicht anlegt oder den Schutzhelm nicht trägt. Dies kann sehr gut durch Fahrversuche mit einem Dummy demonstriert werden, in dem man Bremsmanöver aus verschiedenen Geschwindigkeiten mit einem nicht angegurteten Dummy durchführt.

Auf Motorrädern, ist es besonders wichtig, dass sich die Mitfahrerin bzw. der Mitfahrer bewusst ist, dass sie/er das Fahrverhalten massiv beeinflussen kann.

Eine gute Diskussionsgrundlage für diesen Themenbereich ist die Aktion „Schutzengel“.

4.8 Fazit

Insgesamt ist es wichtig, dass die Verkehrssicherheitsberater einen Zugang zu den jungen Fahrern finden. Jeder einzelne Teilnehmer muss sich selber angesprochen fühlen und für sich selbst feststellen wie wichtig die einzelnen Punkte für ihn selber sind.

5 Don't drug and drive

Aus dem Jahresbericht 2005 des Kraftfahrt-Bundesamtes ergibt sich, dass die Zahl der Alkoholdelikte im Straßenverkehr leicht zurückgingen (-2,1% im Vergleich zum Vorjahr), aber die Anzahl der Drogendelikte im Straßenverkehr um 13% im Vergleich zu 2004 wiederholt gestiegen sind.

Dieser Entwicklung muss Einhalt geboten werden. Eine Möglichkeit ist die Kampagne „Don't drug and drive“ des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV). Sie wird von der Polizei und den Behörden unterstützt. Die Kampagne will das wachsende Problem der Drogen im Straßenverkehr bekämpfen und dazu motivieren, die Finger von Drogen im Straßenverkehr zu lassen.

Sie informiert, zum Einen über die Folgen von Drogenkonsum im Straßenverkehr und zum Anderen über den schwerwiegenden Konsequenzen, die auf jemanden zukommen, wenn dieser unter dem Einfluss von Drogen ein Fahrzeug führt.

Das Primärziel der Kampagne ist, dass Fahren unter Drogeneinfluss zu reduzieren und weniger, den allgemeinen Konsum von Drogen. Dieser Ansatz ist deshalb so gewählt, da die unter Drogeneinfluss fahrenden Personen zwar nur einen Teil der Drogenkonsumenten ausmachen, allerdings geht von ihnen eine spezielle Gefahr aus, für sich selber und alle anderen Verkehrsteilnehmer.

Den jungen Leuten soll durch die Kampagne, Tipps und Informationen gegeben werden, die sie über Irrtümer und Unkenntnis aufklärt.

Für die Kampagne ergeben sich spezielle präventive und repressive Zielsetzungen:

- Da meist die möglichen negativen, persönlichen Konsequenzen nicht bekannt sind, sollte man bei einer Drogenfahrt entdeckt werden, soll dies durch Kommunikation aufgeklärt werden. Es soll den jungen Fahrern bewusst gemacht werden, was passiert wenn sie in eine Polizeikontrolle geraten und sie Drogen im Blut haben.
- Da die meisten jungen Fahrer davon ausgehen, dass sie sowieso nicht entdeckt werden, muss dem, durch ausgeweitete polizeiliche Kontrollen entgegen gewirkt werden. Bei diesen Kontrollen können, dank neuer Möglichkeiten, durch wirksame Drogenvortests (DrugWipe) die Wirksubstanzen verlässlich identifiziert werden. Dies müssen die jungen Fahrer wissen.

- Die jungen Fahrer müssen über die rechtlichen und versicherungstechnischen Konsequenzen aufgeklärt werden. Ihnen muss bewusst sein, dass schon der Besitz von Drogen einen Führerscheinverlust bedeuten und eine Bestrafung nach dem Betäubungsmittelgesetz nach sich ziehen kann. Ebenso wichtig ist es, dem Beifahrer bewusst zu machen, dass auch er seinen Führerschein durch Drogenkonsum verlieren kann, da man gegebenenfalls von einer charakterlichen Ungeeignetheit ausgehen kann. Die Führerscheinstelle kann auch eine medizinisch-psychologische Untersuchung für Führerscheinbewerber und Fahranfänger anordnen, um die Drogenfreiheit nachzuweisen.
- Ein ebenfalls äußerst wichtiger Punkt der Aufklärung ist, dass sich weder die Intensität noch die Wirkdauer von Drogen kalkulieren lassen. Beim Alkohol ist eine Konsumsteuerung möglich, bei Drogen ist das nicht möglich und so entsteht eine weitere Gefahr für die jungen Fahrer.

6 Verkürzung der Probezeit

Seit einiger Zeit können Führerscheinneulinge in NRW ihre 2 jährige Probezeit um die Hälfte verkürzen. Da das führen eines Kfzs eine anspruchsvolle Tätigkeit ist und nicht nach Abschluss der Fahrausbildung perfekt beherrscht wird, gibt es von der Verkehrswacht ein Fortbildungsprogramm.

An diesem „Fortbildungsseminar für Fahranfänger (FSF)“ können junge Fahrerinnen und Fahrer freiwillig teilnehmen.

In der so genannte zweiten Fahrausbildungsphase werden Erfahrungen ausgetauscht und Fahrerlebnisse hinterfragt die der Fahranfänger bislang auf der Straße gesammelt hat. Zusätzlich werden neue Handlungsmöglichkeiten erprobt und durch professionelle Ausbilder aufbereitet, sowie die Bewältigung von Gefahrensituationen in einem Sicherheitstraining geübt. Die Kombination aus theoretischem Erkennen und praktischem Üben wird auch von Experten als guter Ansatz bewertet, um den jungen Menschen eine weitere Starthilfe auf dem Weg zum selbstverantwortlichen Autofahrer anzubieten.

Die Freiwilligen, die sich für die zweite Ausbildungsphase anmelden, haben ein Fortbildungsseminar vor sich, welches aus fünf Seminarteilen besteht.

Diese gliedern sich in,

- drei 90-minütigen Gruppensitzungen mit einem Fahrlehrer,
- einer Übungs- und Beobachtungsfahrt im öffentlichen Straßenverkehr mit dem Seminarleiter/Fahrlehrer sowie
- einem halbtägigen Sicherheitstraining mit praktischen Fahrübungen.

Das Sicherheitstraining wird von speziell geschulten Moderatoren der Verkehrswacht des jeweiligen Kreises durchgeführt, welche nach einem, vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), erarbeiteten Konzept ausgebildet worden sind. Die Teilnehmer sollen für die Geschwindigkeit sensibilisiert werden, Bremsen auf unterschiedlich griffigen Fahrbahnverhältnissen üben und buchstäblich die Grenzen „erfahren“, die die Fahrphysik setzt.

Wer an der Fortbildung erfolgreich teilnimmt, verkürzt seine Probezeit um ein Jahr. Das gilt auch für Fahranfänger, deren Probezeit auf vier Jahre wegen eines Verkehrsdeliktes bereits verlängert wurde. Teilnehmen kann jeder Fahranfänger der mindestens sechs Monate im Besitz seines Pkw-Führerscheines ist. Die Fortbildung kostet ca. 250 - 280 Euro pro Teilnehmer.

Der Automobilkonzern Volkswagen unterstützt diese Aktion dahingehend, dass jeder Führerscheinneuling, der einen VW kauft, 250€ für die Teilnahme am Fortbildungsseminar zur Probezeitverkürzung zum Fahrzeug dazu erhält.

7 Aktion Junge Fahrer

Bei der „Aktion Junge Fahrer“ handelt es sich um eine Initiative der Deutschen Verkehrswacht. Unterstützt wird die Verkehrswacht vom Bundesminister für Verkehr und den Deutschen Autoversicherern. Die Aktion wird seit 1984 durchgeführt. Zielgruppe der Aktion sind die 18- bis 24jährigen jungen Fahrerinnen und Fahrer.

Das zentrale Anliegen der „Aktion Junge Fahrer“ ist die besondere Gefährdung junger Fahrer, speziell der Fahranfänger, in das Bewusstsein der Öffentlichkeit und der Betroffenen zu rücken. Ebenso soll es zur Verminderung der hohen Unfallzahlen in dieser Altersgruppe beitragen.

Wie bereits erwähnt ist das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, für die jungen Fahrerinnen und Fahrer wesentlich höher, als das der anderen Autofahrer.

Bei der Aktion zielt man auf die Tatsache ab, dass es junge Fahrer mit normalem Anfängerrisiko und junge Fahrer mit hohem Anfängerrisiko gibt, denn modische, musikalische oder filmische Vorlieben, Freizeitinteressen, Trink- und Konsumgewohnheiten, oder ihrer Stellung zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur und ihrer Art und Weise der Selbstdarstellung, sowie das Selbstwertgefühl haben entscheidenden Einfluss auf das Verkehrsverhalten und damit auch auf das Unfallrisiko.

Eine sehr großes Problem, für das sensibilisiert werden soll, sind Diskofahrten. Diese haben ihre eigenen Tücken: Junge Fahrer überschätzen oft ihre Aufmerksamkeits- und Konzentrationsfähigkeit. Häufig sind sie nach einer Disko-Nacht in den frühen Morgenstunden unterwegs. Allein der Schlafentzug, von dem der Fahrer bei lauter Musik und Tanz nichts gemerkt hat, macht ihn ähnlich fahruntüchtig wie Bier und Wein. Auch die süßlich schmeckenden Alcopops mindern ganz erheblich die Reaktionsfähigkeit am

Steuer. Leicht kommt es bei übernächtigten Fahrern zum Sekundenschlaf – und damit zu Unfällen mit verheerenden Folgen.

Die „Aktion Junge Fahrer“ bemüht sich nun, ohne den erhobenen Zeigefinger, Jugendliche darüber zu informieren, warum gerade sie besonders gefährdet sind. Sie möchte verdeutlichen, dass

- ihr "anderes" Verhalten im Straßenverkehr entwicklungsbedingt und stark von unbewusstem Rollenverhalten und Lebensstilen bestimmt ist,
- der etwa sieben Jahre dauernde Lernprozess bis zur Entwicklung eines "Verkehrssinns"
- durch bewusstes Training kann die Zeit verkürzt werden,
- für den sicheren Umgang mit dem eigenen Auto gezieltes Üben notwendig ist und
- die Kenntnis der eigenen Fähigkeiten und Fertigkeiten Voraussetzung für sicheres Fahren ist.

Ziel ist es, den jungen Fahrern stärker bewusst zu machen, dass sie einer besonderen Gefährdung ausgesetzt sind. Es ist wichtig den Dialog zu fördern, die Ursachen zu bekämpfen und Lösungsmöglichkeiten anzubieten. Die Mittel dazu sind Forschung, Information, Aktionen und das Sicherheitstraining (SHT).

Ebenso wichtig ist es, die Neugierde oder Motivation bei den jungen Fahrern zu wecken, im Bezug auf die Teilnahme an einem Sicherheitstraining und die Verbreitung und Durchführung dieser Trainings zu fördern.

Öffentlichkeitswirksam sind vor allem auch Aktionstage. Das sind eintägige Verkehrssicherheitsveranstaltungen mit Informationen und Aktionen rund um das Thema "Sicheres Autofahren" und "Sicherheit im Straßenverkehr".

Angeboten werden, unter anderem in Zusammenarbeit mit der Polizei und den verschiedenen Kreisen, verschiedene Aktionen:

- Sicherheitstraining
- Einweisung am Rettungssimulator
- Einsatz vom Alkohol- Fahrsimulator
- Reaktionstestgerät und Computersehtest
- Verkehrsquiz
- und anderes

Ein Schwerpunkt der „Aktion Junge Fahrer“ ist der direkte Kontakt mit den Jugendlichen. Junge Leute der angesprochenen Altersgruppe sowie Personen mit ständigem Kontakt zu Jugendlichen sind aufgerufen, sich selbst mehr für die eigene Sicherheit und die anderer einzusetzen. Ebenso versucht man die jungen Fahrer durch Publikationen, Anzeigen und Plakate zu sensibilisieren.

8 Aktion Schutzengel

Die Aktion „Schutzengel“ ist ein internationales Projekt der Polizei zur Senkung der Verkehrsunfälle durch junge Fahrer. Es kommt ursprünglich aus Dänemark, wo es 1997 ins Leben gerufen wurde. Das Projekt wird von der deutschen und der niederländischen Polizei gemeinsam durchgeführt.

Da jeder vierte Verkehrstote ein junger Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren ist, lautet die Zielsetzung der Aktion Schutzengel:

➔ Senkung der Zahl schwerer Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogen Einfluss bei jungen männlichen Autofahrern.

8.1 Die Grundidee

Die Grundidee besteht darin, den Einfluss junger Frauen auf ihre Freunde zu nutzen. Häufig sind die Freundinnen der jungen Fahrer die letzten, die diesen vor dem Unfall sahen, also hätten sie die letzte Möglichkeit gehabt noch einzugreifen. Mit der Aktion Schutzengel werden die jungen Frauen gebeten der Schutzengel für ihre Begleiter zu sein. Sie sollen darauf aufpassen, dass sich die jungen Männer nicht unter Drogen- und/oder Alkoholeinfluss ans Steuer setzen und ihnen vor Augen halten, dass sie nicht nur sich, sondern auch andere mit diesem Verhalten gefährden.

8.2 Der Schutzengel-Pass

Die jungen Frauen müssen zwischen 16 und 24 Jahren alt sein. Wenn es die jungen Frauen in dieser Altersspanne wünschen, erhalten sie einen so genannten Schutzengel-Pass. Dieser ist so groß wie eine Scheckkarte und bietet den Inhabern, aufgrund einer Vereinbarung, freien Eintritt bis 24.00 Uhr in verschiedene, teilnehmende Diskotheken. Die Anzahl der teilnehmenden Diskotheken ist tendenziell steigend.

Eine weitere Variante ist der Schutzengel-Pass Premium. Dieser Pass erfordert die freiwillige Teilnahme an einem Ausbildungskurs und berechtigt die Schutzengel dazu, zusätzlich zum freien Eintritt, Rabatte oder andere Vergünstigungen beteiligter Unternehmen in Anspruch zu nehmen.

Z.B.

- 10% auf Kosmetika und Körperpflegemittel,
- 10% auf das komplette Sortiment,
- 10% auf Parfum,

bei den jeweiligen teilnehmenden Unternehmen.

Die Ausweise kann man sich kostenlos bei allen Polizeidienststellen anfertigen lassen (Zurzeit hauptsächlich im Emsland und der Grafschaft Bentheim).

8.3 Bisherige Ergebnisse

Die erste Evaluation wurde 2004 durch die Uni Lüneburg und die FH Oldenburg durchgeführt.

Es wurden 1080 Schutzengel befragt. Das sind 14,4% aller gemeldeten Schutzengel.

37% der Schutzengel mussten bereits schon einmal einschreiten. 67% von ihnen waren dabei erfolgreich.

9 Begleitetes Fahren ab 17

Bei dem Modellversuch, der seit Oktober 2005 in NRW läuft, wird es 17-jährigen Jugendlichen, die ihre Fahrprüfung bestanden haben, ermöglicht, bis zu ihrem 18. Geburtstag gemeinsam mit einer Begleitperson zu fahren. Das Fahren unter 18 ist allerdings an Auflagen und Bedingungen geknüpft. Es muss ein erwachsener Begleiter als Beifahrer dabei sein.

Die Landesregierung hat einen entsprechenden Erlass an die Bezirksregierungen herausgegeben. Den Führerschein mit 17 gibt es vorläufig nur als Modellversuch. Der Erlass der Landesregierung ermächtigt die Bezirksregierungen, den 54 Straßenverkehrsämtern in Nordrhein-Westfalen grünes Licht für den Führerschein mit 17 zu geben.

Jugendliche können so einen Antrag auf begleitetes Fahren stellen. Frühestens aber mit 16,5 Jahren. Dieser kann gemeinsam mit dem Erstantrag auf einen Führerschein gestellt werden.

Wenn die Prüfung bestanden wurde, erhält der Prüfling eine so genannte Prüfbescheinigung.

Da der reguläre Führerschein erst mit 18 ausgestellt werden kann, ist die Prüfbescheinigung solange der Nachweis für die Erlaubnis des begleitenden Fahrens. Eine erneute Prüfung bei Vollendung des 18. Lebensjahres ist nicht erforderlich, es muss lediglich die Prüfbescheinigung umgeschrieben werden.

Bis zu ihrer Volljährigkeit dürfen die Fahranfänger aber nur am Steuer sitzen, wenn sie von einem Erwachsenen im Auto begleitet werden.

9.1 Die Begleitperson:

An den Begleiter des 17 jährigen Fahranfängers, sind verschiedene Bedingungen geknüpft.

1. Der Begleiter muss mindestens 30 Jahre alt sein.
2. Er muss seit 5 Jahren einen Führerschein der Klasse B (früher Klasse 3) besitzen.
3. Der Begleiter darf nicht mehr als drei Punkte im Verkehrszentralregister in Flensburg haben.

4. Wie der Fahrer darf auch die Begleitperson nicht mehr als maximal 0,5 Promille Alkohol im Blut haben.
5. Der Begleiter muss namentlich in der Prüfbescheinigung eingetragen werden.

9.2 Die Verantwortung:

Die rechtliche Verantwortung, wie Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften, bleibt beim Fahrer. Der Fahrer kann die Verantwortung nicht auf seine Begleitperson übertragen.

Wenn der 17 jährige Fahrer ohne seine Begleitperson fährt, weil er denkt, er könne das auch ohne, riskiert er ein Bußgeld von 150 EUR und vier Punkte in Flensburg. Außerdem wird die Teilnahme an einem kostenpflichtigen Aufbauseminar angeordnet. Ebenso wird die Fahrerlaubnis widerrufen. (Der Betroffene wird nicht wegen Fahren ohne Fahrerlaubnis bestraft, da er ja eine Fahrerlaubnis hat und „nur“ gegen eine Auflage verstoßen hat.) Er muss den Führerschein erneut machen.

9.3 Das Ziel:

Mangelnde Erfahrung ist eines der Kernprobleme von jungen Fahranfängern. Deshalb ist das Unfallrisiko für diese jungen Menschen wesentlich höher. An mehr als 1/5 aller Unfälle mit Personenschäden waren 18- bis 24-jährige als Fahrzeugführer beteiligt. Die Einführung des "Begleiteten Fahrens ab 17" soll einen Beitrag zur Senkung dieses hohen Unfallrisikos leisten und zwar insbesondere auf Grund des "mäßigen Einflusses" durch die Begleitperson. Die Begleitperson soll den Jugendlichen als Ansprechpartner zu Verfügung stehen, um Sicherheit beim Führen des Kraftfahrzeugs zu vermitteln. Zur Erfüllung dieser Aufgabe soll die begleitende Person Rat erteilen oder kurze Hinweise geben. Um die Sicherheit der jungen Fahrerinnen und Fahrer zu erhöhen, sollen sie die Möglichkeit bekommen, mehr Erfahrungen zu sammeln.

10 Abschließendes Fazit

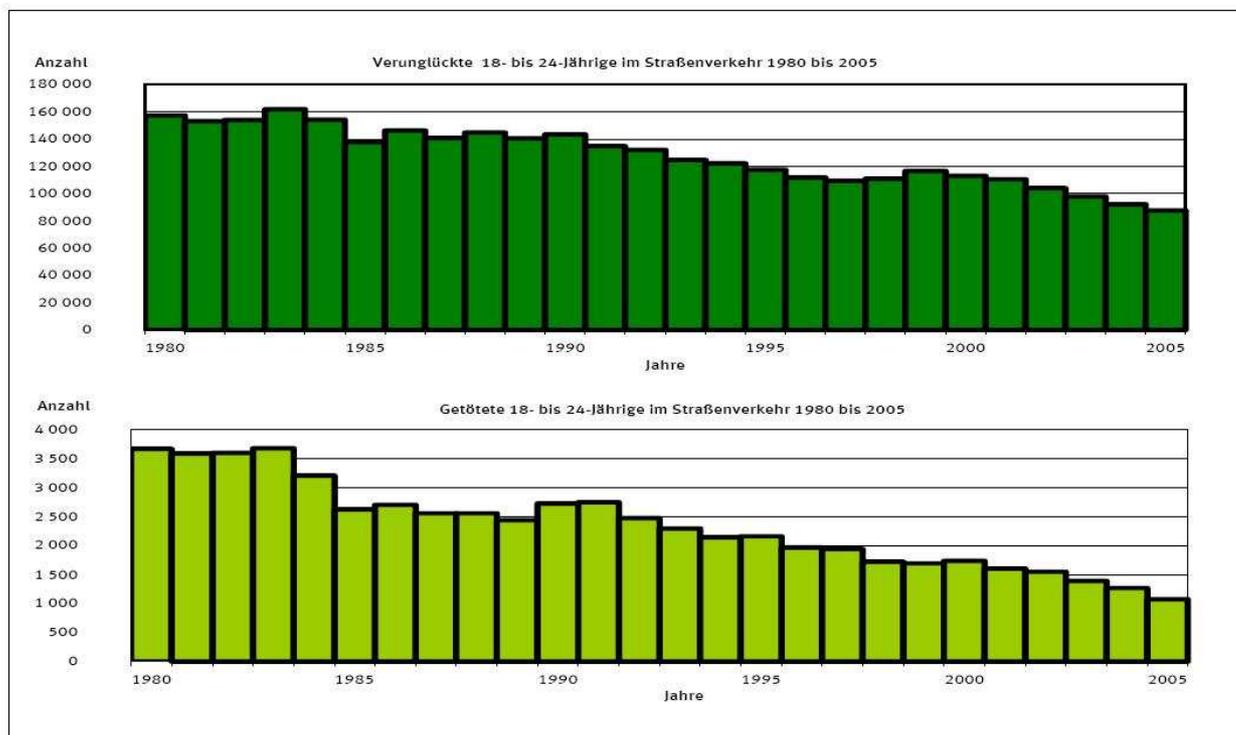
Es gibt eine Vielzahl von Maßnahmen, die getroffen werden um die jungen Fahrer auf die Anforderungen die der Straßenverkehr mit sich bringt, vorzubereiten. Die hier vorgestellten Maßnahmen, haben alle eines gemeinsam, sie wirken präventiv auf die jungen Fahrer ein. Viele junge Fahrer die an solchen Maßnahmen teilgenommen haben, nehmen sich das dort vermittelte zu Herzen und versuchen ihr Verhalten dementsprechend anzupassen. Andere sagen sich, „das kann mir doch niemals passieren“. Solche Menschen werden ihr Verhalten nicht anpassen. Sie muss man an anderer Stelle sensibilisieren, durch Repression. Erst wenn es richtig ans Geld geht lernen einige, dass sie etwas falsch gemacht haben. Somit müssen Verkehrsverstöße konsequent geahndet werden. Die jungen Fahrer sehen durch solche Maßnahmen nicht die Gefahr ihres Verhaltens für sich oder andere ein, aber dadurch dass es bestraft wird und Geld kostet passen sie ihr Verhalten an die Verkehrsregeln an.

Eine weitere präventive Einwirkungsmöglichkeit sind die Eltern. Diese müssen ihren Kindern schon in frühen Jahren Werte und Normen vermitteln, die auch mit dem Straßenverkehr zusammenhängen. Die Kinder müssen die Normen schon früh beigebracht bekommen, damit sie fester Bestandteil ihres Gewissens werden. Ebenso müssen die Eltern den Kindern und Jugendlichen ein Vorbild sein und sich selbst rücksichtsvoll und vorausschauend im Straßenverkehr fortbewegen.

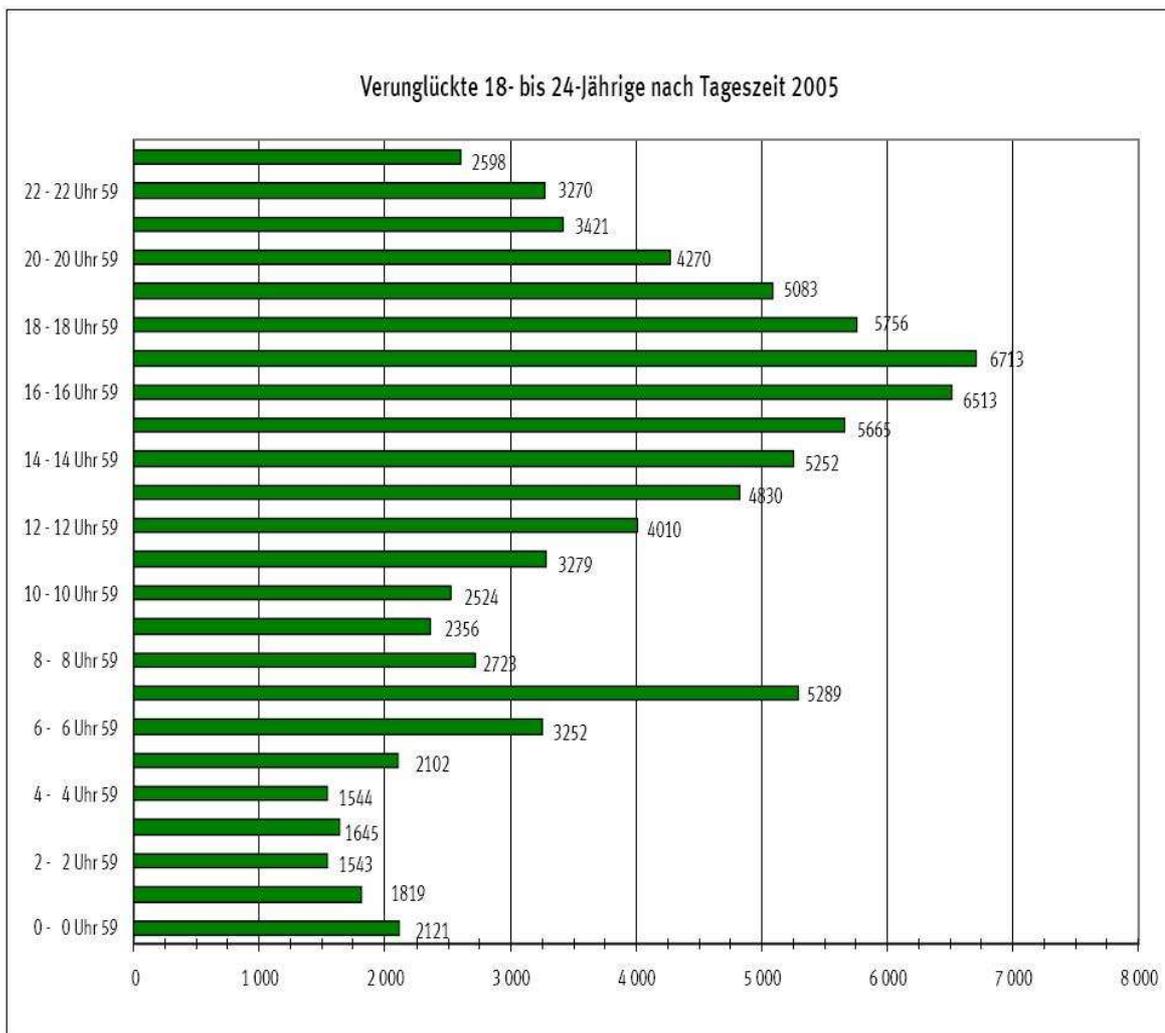
Ein großer Vorteil ist die Technik, die unsere Fahrzeuge immer sicherer werden lässt und die Zahl der Verkehrstoten nach unten treibt. Allerdings muss trotzdem jeder Mensch sich seines Handelns bewusst sein.

11 Anhang

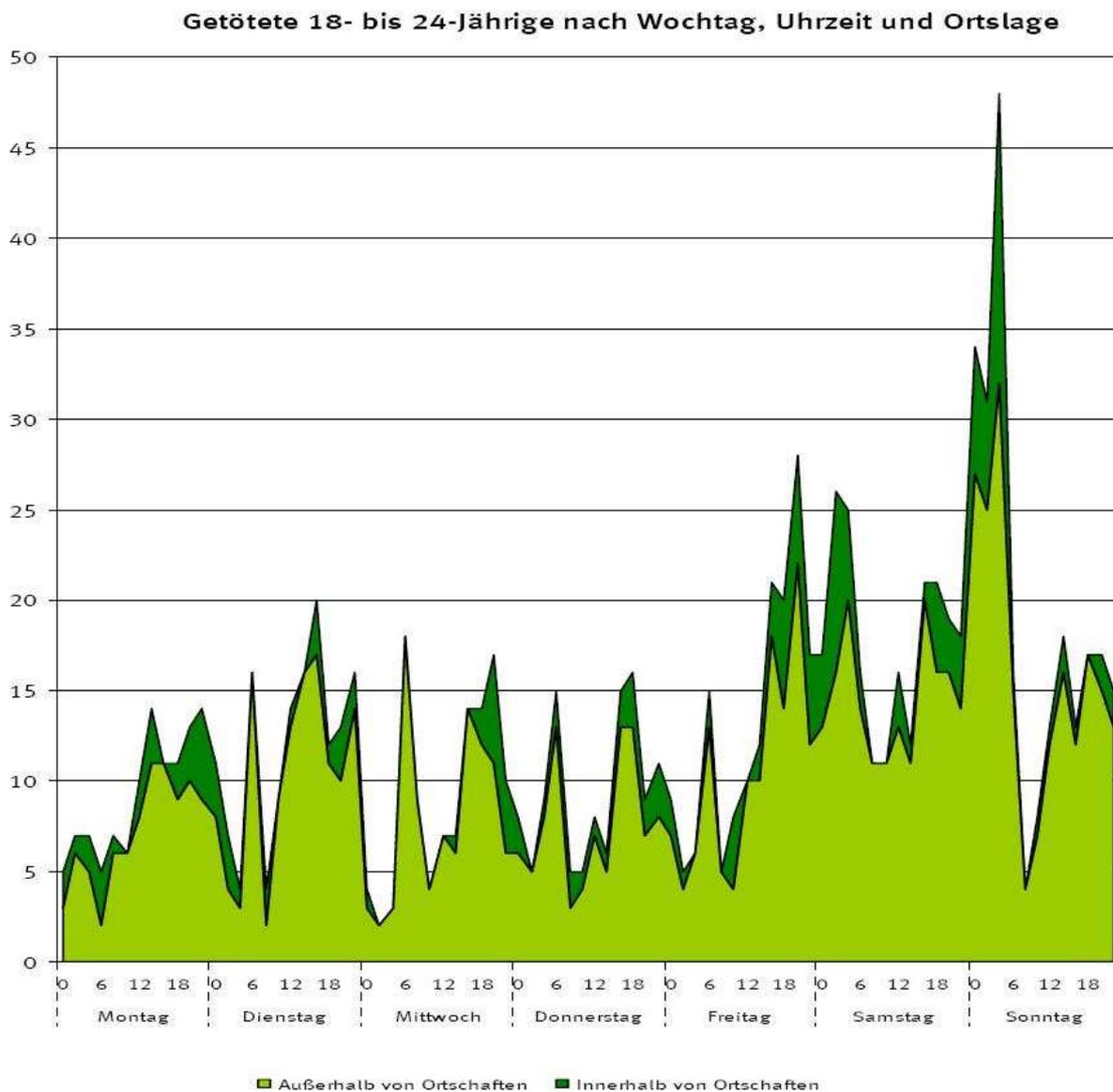
11.1 Ergänzende Diagramme (Einführung)



Verunglückte 18- bis 24- jährige im Straßenverkehr 1980 bis 2005



Verunglückte 18- bis 24-jährige nach Tageszeit 2005



Getötete 18- bis 24- jährige nach Wochentag, Uhrzeit, Ortslage

11.2 Quellenangabe

Einführung

- § 1 (2) StVO
- Daten vom Statistischen Bundesamt (www.destatis.de)
 - o Statistik: Verkehr 2005 – Unfälle von 18- bis 24-jährigen im Straßenverkehr

Fahrertypen

- Kreisverwaltung Gütersloh (www.junge-fahrer.de)

Verkehrserziehung an Schulen

- Erlass: Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule

Verkehrsunfallprävention in Schulen durch Verkehrssicherheitsberater

- Handbuch zur Verkehrsunfallprävention
- § 21 StVO
- § 21a StVO

Don't drug and drive

- Jahresbericht des Kraftfahrtbundesamtes 2005
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
(www.dont-drug-and-drive.de)

Verkürzung der Probezeit

- Kreisverwaltung Gütersloh (www.junge-fahrer.de)

Aktion Junge Fahrer

- Deutsche Verkehrswacht (www.dvw-ev.de)
- Verkehrswacht Gütersloh (www3.vwgt.de)

Aktion Schutzengel

- Polizeipräsidium Osthessen (<http://www.schutzengel-pass.de>)
- Polizeiinspektion Emsland/Grafschaft Bentheim
(<http://www.aktion-schutzengel.de/>)

Begleitetes Fahren ab 17

- Kreisverwaltung Gütersloh (www.junge-fahrer.de)

11.3 Selbstständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Seminararbeit in allen Teilen ohne fremde Hilfe angefertigt habe und dabei ausschließlich die in der Quellenangabe angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

12.02.2007

Alexander Rixen