

Prof. Dr. Maria Limbourg und Dr. Karl Reiter,
Universität Essen

Verkehrsgerichtstag 1998 in Goslar:

Erhöhung der Sicherheit für junge Kraftfahrer

Aufgrund des immer noch sehr hohen Unfallrisikos junger Kraftfahrer hat sich der 36. Verkehrsgerichtstag in Goslar im Jahr 1998 in den Arbeitskreisen I und IV mit den Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit für junge motorisierte Verkehrsteilnehmer beschäftigt und eine Reihe von Empfehlungen zur Erhöhung der Sicherheit von jungen Erwachsenen im Straßenverkehr formuliert.

Einleitung

Der 36. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar hat sich in den Arbeitskreisen IV „Junge Kraftfahrer“ und I „Neue Strukturen im Fahrschulwesen“ mit der Unfallproblematik von jungen Kraftfahrern im Straßenverkehr und mit der Verbesserung der Ausbildung in den Fahrschulen beschäftigt. Nach je drei Einführungsreferaten im Arbeitskreis IV (Erke, Hamm und Weich, 1998) und im Arbeitskreis I (Bouska, Heiler und Heilig, 1998) und einer ausführlichen Diskussion wurden von den beiden Arbeitskreisen verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Kraftfahrern empfohlen. Es handelt sich dabei sowohl um kommunikative Maßnahmen (Erziehung, Bildung und Aufklärung) als auch um legislative

partnerschaftliches Verhalten, Einfühlungsvermögen, Hilfsbereitschaft und Rücksichtnahme zu vermitteln. Ziel der Mobilitätserziehung als Sozialerziehung ist es, daß sich Kinder und Jugendliche als VerkehrsteilnehmerInnen verantwortlich und rücksichtsvoll verhalten und auf diese Weise zu einer Humanisierung des Verkehrs beitragen.

Die schulische *Gesundheitserziehung* umfaßt alle pädagogischen Maßnahmen, die eine gesundheitsbewußte Lebensführung von Kindern und Jugendlichen zum Ziel haben. Dazu gehört sowohl die Unfallprävention als auch die Vorbeugung von Umweltkrankheiten durch verkehrsbedingte Schadstoffe. Einen weiteren wichtigen Anwendungsbereich stellt die Bewegungserziehung (Radfahren, Zu-Fuß-Gehen, Inline-Skaten) dar.

Die schulische *Umwelterziehung* hat zum Ziel, bei Kindern und Jugendlichen ein Bewußtsein für die Umwelt aufzubauen und umweltbewußte Verhaltensweisen zu fördern. Im Rahmen der umweltorientierten Mobilitätserziehung sollen die SchülerInnen die verschiedenen Faktoren von Umweltbelastungen durch den Verkehr kennenlernen und durch ihre Verkehrsmittelnutzung (z. B. durch die stärkere Nutzung der eigenen Füße, des Fahrrads und der öffentlichen Verkehrsmittel) einen Beitrag zur Entlastung der Umwelt leisten.

Der Arbeitskreis verspricht sich von der Umsetzung der KMK-Empfehlungen in der schulischen Erziehung und Bildung eine nachhaltige Verhaltensbeeinflussung von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen - mit positiven Auswirkungen auf das aktuelle und das spätere Verkehrsverhalten und auf die Verkehrssicherheit von jungen Kraftfahrern.

Die inzwischen in vielen Bundesländern auf der Grundlage der KMK-Empfehlungen von 1994 bereits erlassenen Richtlinien zur schulischen Mobilitätserziehung wurden vom Arbeitskreis ausdrücklich begrüßt, weil sie den Schülern nicht nur Verkehrswissen vermitteln, sondern eine umfassende Mobilitätserziehung und -bildung im Sinne der KMK-Empfehlungen anstreben. Dadurch sollen bei Kindern und Jugendlichen langfristig und kontinuierlich sicherheitsorientierte (und sozial-, umwelt- und gesundheitsorientierte) Einstellungen und Verhaltensweisen aufgebaut werden,

die bis ins Führerscheinalter hinein wirksam bleiben und die zukünftige Verkehrsmittelwahl und das spätere Fahrverhalten positiv beeinflussen.

Fahrausbildung und Weiterbildung von Fahranfängern

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Kraftfahrern versprach sich der Arbeitskreis I von der Verbesserung der Fahrschülersausbildung und der Fahrprüfung, der Fahrlehrerausbildung und der Fahrlehrerfortbildung auf der Grundlage des neuen Fahrlehrergesetzes. Wichtige Elemente sind dabei

- die Einführung eines pädagogischen Praktikums im Rahmen der FahrerInnen-Ausbildung,
- die Durchführung der Lehrproben von zukünftigen FahrlehrerInnen vor FahrschülerInnen unter realen Bedingungen,
- die Einführung einer allgemeinen Fortbildungspflicht für FahrlehrerInnen,
- die Hinzuziehung eines Erziehungswissenschaftlers als weiteres Mitglied des Prüfungsausschusses für Fahrlehrerprüfungen.

Die Empfehlung zur Beteiligung von ErziehungswissenschaftlerInnen bei Fahrlehrerprüfungen betont die Bedeutung von Didaktik, Unterrichtsplanung und Evaluation von Unterricht im Rahmen der Fahrlehrerausbildung. Bisher wurden pädagogische und didaktische Inhalte zwar unterrichtet, aber nicht geprüft. Mit dem pädagogischen Prüfer soll pädagogisch-didaktischen Fragestellungen ein der Praxis entsprechender Stellenwert auch für die Prüfung zukünftiger FahrlehrerInnen eingeräumt werden.

Eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Kraftfahrern versprach sich der Arbeitskreis IV von einem Weiterbildungsangebot nach dem Führerscheinerwerb. Schwerpunkt der geforderten Weiterbildung sollen erfahrungsbezogene und fahrpraktische Inhalte sein. Eine Übersicht über bislang vorliegende Weiterbildungsansätze und Programme für junge Kraftfahrer ist bei Colditz (1998) zu finden.

Auch die von Bouska u.a. (1998) vorgestellte Konzeption für eine zweiphasige Fahrausbildung sieht eine Weiterbildung von Fahranfängern vor.

Die im Rahmenkonzept von Bouska u.a. (1998) vorgeschlagene zweite Phase der Fahrausbildung soll die aktive Erfahrungsbildung von Fahranfängern im Verkehr fördern. Außerdem sollen die Anfänger durch restriktive Auflagen geschützt werden.

Zur verstärkten Sensibilisierung junger Menschen wurde vom Arbeitskreis auch noch eine intensivere *problemgruppenorientierte* Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit gefordert. Dazu gehört z.B. die Aufklärungsarbeit in Discotheken, in Fußballvereinen, in weiterführenden Schulen, in Ausbildungsbetrieben und in Fahrschulen. Auch die von jungen Erwachsenen genutzten Medien (Fernsehen, Kino, Internet) sollten für die Verkehrssicherheitsarbeit stärker als bisher eingesetzt werden. Damit die Ansprache durch Medien die jungen Kraftfahrer auch tatsächlich erreicht, sollte diese Zielgruppe frühzeitig an der Planung, Konzeption und -mehr als bisher - auch an der Umsetzung von Aufklärungsmaßnahmen beteiligt werden.

Legislative Maßnahmen und Gesetzesvollzug

Verkehrsgesetze haben die Funktion, die Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen vor den Gefahren des Straßenverkehrs zu schützen (Herzog, 1992). Deshalb können sie einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten - allerdings nur dann, wenn sie auch eingehalten werden. Aus diesem Grund sind Kontrolle und Überwachung wichtige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Da Jugendliche und junge Erwachsene ein geringeres Problembewußtsein haben und durch Aufklärungskampagnen nur begrenzt zu beeinflussen sind (vgl. Limbourg, 1996, Stern und Schlag, 1999), kommt der Verkehrsüberwachung in der Verkehrssicherheitsarbeit für diese Problemgruppe eine wichtige Rolle zu.

In diesem Zusammenhang wurde daher vom Arbeitskreis IV zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Kraftfahrern eine verstärkte problemorientierte Verkehrsüberwachung gefordert. Dazu gehören z.B. gezielte Geschwindigkeits-, Alkohol- und Drogenkontrollen in der Nähe von Discotheken und Freizeiteinrichtungen für junge Erwachsene.

Zusätzlich zu den verkehrsüberwachenden Maßnahmen empfahl der Arbeitskreis „*Junge Kraftfahrer*“ auch eine generelle Verlängerung der Probezeit von zwei auf vier Jahre. Eine Verkürzung dieser vierjährigen Probezeit durch freiwillige Weiterbildungsmaßnahmen für junge Fahrer nach dem Führerscheinerwerb sollte aus der Sicht des Arbeitskreises möglich sein. Dadurch könnte die Motivation zur fahrpraktischen Weiterbildung erhöht werden.

Als eine weitere wichtige Maßnahme zur Unfallprävention bei jungen Kraftfahrern wurde vom Arbeitskreis ein absolutes Alkoholverbot beim Führen eines Kraftfahrzeugs während der Probezeit gefordert. Ein solches Verbot wird aber nur dann Unfälle vermeiden, wenn es auch eingehalten wird. Aus diesem Grund ist auch hier eine häufigere Verkehrsüberwachung erforderlich. Außerdem müssen Verfahren entwickelt werden, den Drogenkonsum von jungen Fahranfängern (z.B. in Zusammenhang mit Disco-Besuchen) zuverlässiger zu messen.

Literatur:

- Bouska, W. u.a.: Rahmenkonzept für eine zweiphasige Fahrausbildung, Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1988, 44, 4, 177-184.
- Colditz, H.P.: Handbuch für Verkehrssicherheit - Schlüssel für Programme und Aktionen, DVR, DVW, 1998.
- Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1998, Hamburg, 1998 und Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1998, 44, 2, 78-80.
- Herzog, R.: Festvortrag über die Bedeutung des Verkehrsrechts für die Verkehrssicherheit. 30. Verkehrsgerichtstag in Goslar, 1992.
- Kultusministerkonferenz (KMK): Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule vom 17.6.94, Bonn, 1994 und Zeitschrift für Verkehrserziehung, 45, 1, 1995, S. 4 - 8.
- Limbourg, M.: Entwicklungspsychologische Grundlagen der Beeinflussung des Verhaltens von Jugendlichen. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.): *Junge Fahrer und Fahrerinnen*, H. 52, Bergisch Gladbach, 1996, 164-168.
- Limbourg, M., Flade, A. und Schönharting, J.: *Mobilität im Kindes- und Jugendalter*, Leske und Budrich, Opladen, 2000.
- Stern, J. und Schlag, B.: Akzeptanz verkehrssicherheitsfördernder Maßnahmen bei jungen Fahrern. In: Schlag, B. (Hg.): *Empirische Verkehrspsychologie*, Pabst, Lengerich, 1999, 246-265.