

# **Mehr Kompetenz für Fahranfänger – Maßnahmen für die Weiterbildung von jungen Fahrerinnen und Fahrern nach der Fahrausbildung**

## **Hintergrundinformationen**

**Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
Mai 2005**



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.

## **1. Brisante Bilanz**

Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung unterliegt die Gruppe der jungen Erwachsenen einem deutlich höheren Unfallrisiko als andere Altersgruppen. Die Gruppe der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis unter 25 Jahren hatte 2000 einen Anteil an der Gesamtbevölkerung von gerade mal 7,8 %.

Ihr Anteil an den im Straßenverkehr getöteten und verletzten Person lag im Jahr 2000 bei 22,1 %. Dies bedeutet, dass das Risiko dieser Altersgruppe im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden fast dreimal höher ist, als es ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung zulassen dürfte. Wenn man sich nun noch die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Pkw-Fahrer/Mitfahrer ansieht, steigt ihr Risiko auf das vierfache.

Hierbei handelt es sich nicht um ein nationales, sondern um ein europäisches Problem.

## **2. Junges Fahren aus wissenschaftlicher Sicht**

Betrachtet man nun die Verkehrssozialisation der Gruppe der jungen Fahrern/innen hat man es mit einer Gruppe zu tun, die mit schon vorhandenen Einstellungen und einer Vielzahl von Motiven die Fahrausbildung durchläuft. Nach Abschluss ihrer Fahrausbildung lernen sie mit noch geringer Fahrerfahrung neue Verkehrswirklichkeiten, verbunden mit neuen Motiven, Erfahrungen aber auch Einstellungen kennen, die in der Fahrausbildung so nicht auftreten konnten.

In der wissenschaftlichen Diskussion werden dabei die Faktoren „geringe Fahrerfahrung“ und „neue Verkehrswirklichkeiten“ in der damit verbundenen Risikobeschreibung mit den Begriffen „Anfängerrisiko“ und „Jugendlichkeitsrisiko“ verdeutlicht. Damit wird deutlich, dass gerade das „junge Fahren“, also die erste Zeit des eigenständigen Alleinfahrens mit besonderen Risiken verbunden ist.

Die aktuelle deutsche wissenschaftliche Forschung gestattet hierbei sehr gute Einblicke darin, was sich beim jungen Fahren hinter den Begriffen „Anfängerrisiko“, „Jugendlichkeitsrisiko“, „geringe Fahrerfahrung“ und „neue Verkehrswirklichkeiten“ verbirgt.

Vier sehr aktuelle Studien, insbesondere aus der berufsgenossenschaftlichen Forschungstätigkeit sind der Lage die nach der Fahrausbildung auftretenden Schwierigkeiten und Probleme zu beschreiben.

Somit ist es möglich die besondere Lebenswirklichkeit junger Menschen zu beschreiben, Aussagen über die Freizeitgestaltung nach Fahrerlaubniserwerb zu treffen, die Bedingungen und Faktoren zu beschreiben, die zur Entwicklung von kritischen Situationen beitragen und letztendlich auch Aussagen über die Fahrer zu tätigen.

Wie das Institut Rheingold (2000) feststellte, haben wir es im Gesamtbild Jugend 2000 heute mit einer erwachsenen Jugend zu tun, die sich durch eine erstaunlich abgeklärte Souveränität auszeichnet. Konventionelle Zielsetzungen statt jugendliches Aufbegehren, Abgeklärtheit statt Aufklärungsbedarf, eine distanzierte Weltoffenheit und der selbstverständliche Zugriff auf vielfältige Aktionsmöglichkeiten kennzeichnen das Bild einer „abgeklärt-erwachsenen Jugend“. Trotz des abgeklärten Gesamtbildes markiert Jugend eine dramatische Entwicklungsphase, denn im Übergang vom Kind zum Erwachsenen gilt es, aus einem ungestümen Ausdrucksdrängen einen gefassten Lebens- (und Fahr-)stil zu entwickeln. Hier kommt es zu peinlich-dramatischen Lernprozessen, denn die Entwicklung eines eigenen Lebens- (und Fahr-)stils gelingt nur durch probieren, scheitern, try and error.

Rheingold (2000) stellt dazu fest, dass sich Entwicklung und (Fahr-)Stilbildung nur schrittweise und mit peinlichen Übergängen vollziehen kann. Dabei schließt Lernen notwendige Unsicherheiten und peinliches Misslingen mit ein. Schrittweises Lernen und das Aushalten peinlicher Übergänge sind derzeit kulturell wenig „en vogue“, die Jugend soll nicht langsam in die Erwachsenenwelt hineinwachsen, sondern gleich „groß und perfekt“ sein. Verantwortlich hierfür sind zwei zentrale kulturelle Leitbilder: Mobilitätswahn und Perfektionszwang. Und weil alle jung im Sinne von „mobil und perfekt“ sein wollen, werden der Jugend notwendige Entwicklungsräume genommen.

Die Lösung für dieses Dilemma, in der sich junge Fahrer/innen befinden, bedeutet für viele ein Überspielen der Schwierigkeiten durch „Cool sein“ als Bewältigungsstrategie.

Limbourg (2002) untersuchte die nächtliche Freizeitmobilität von jungen Erwachsenen in Ballungsgebieten. Festzuhalten ist, dass bei der Freizeitgestaltung überwiegend auf Fahrzeuge zurückgegriffen wird..

Besonderes Merkmal der nächtlichen Unfälle ist der hohe Pkw-Besetzungsgrad und das Vorhandensein von Wegekettten.

Im BG/DVR-Datenerhebungsprojekt „Kritische Situationen im Blickfeld des Fahrdaten-Speichers“ KriSiS wurden psychologische Bedingungsbeziehungen ermittelt und mit fahrphysikalischen Daten abgeglichen, die es gestatten, Aussagen darüber treffen zu können, wie sich kritische Fahrereignisse bei der Gruppe der jungen Fahrer/innen entwickeln und welche Begleitumstände kritische Situationen provozieren können.

Dabei erleben junge Fahrer/innen in der Regel nicht wenige außergewöhnliche Situationen im Verlauf ihrer ersten Fahrerfahrten, wie das BG/DVR-Forschungsprojekt „Kritische Situationen im Blickfeld des Fahrdatenspeichers (KriSiS)“ zeigte. Dabei gibt es Spitzen nach oben und nach unten, was nachvollziehbar erscheint, aber deutlich wird, dass auch die Masse der jungen Menschen auf eine Vielzahl von Situationen trifft, die erst einmal außergewöhnlich für sie sind. Es kommt zu Reaktionen und Handlungen, die auffällig sind und von erfahrenen Kraftfahrern eher anders gemeistert werden.

Nach einer Studie der BAST lassen sich dabei noch Freizeit- und Lebensstile beschreiben, aus denen direkt Fahrverhaltensformen abgeleitet werden können.

Anhand des BG/DVR-Projektes „KriSiS“ stellten Kast/Vierboom (2001) fest, dass diese außergewöhnlichen Situationen auch eher zu „normalen“ Tageszeiten auftreten, also auf den eher alltäglichen Wegen.

Auch die Übersicht über die Wochentage zeigt, dass es sich in der Regel um „Normalfahrten“ handelt, in denen die jungen Fahrer/innen in Situationen kommen, für die sie noch nicht genügend Erfahrung aufgebaut haben, um sofort die richtige, vernünftige Handlung durchzuführen. Die nachvollziehbare Spitze am Wochenende ist dabei bekannt.

Hierbei stellten Kast/Vierboom (2001) u.a. fest, dass sich bestimmte Ereignistypen beschreiben lassen und dass es ein Bündel mehrerer Faktoren und Begleitumstände gibt, die das junge Fahren mit beeinflussen und kritische Fahrsituationen provozieren können.

### **Unsicherheitsgefühle und Bruchwerke**

Das besondere Kennzeichen dieses Ereignistyps ist die hohe Sensibilität und tiefe Unsicherheit der Fahrer angesichts fehlender Fahrerfahrung. Es kommt zu zögerlichem, unangemessenem, abrupt nachkorrigierendem Lenken, Beschleunigen und Bremsen. Die jungen Fahrer/innen müssen jede Fahrt und auch sich selbst immer wieder neu konstituieren. Ihre Hoffnungen und Ängste kreisen kontinuierlich um die Frage, ob sie das Fahren beherrschen oder nicht.

### **Ausleben**

Hier treten die Fahrer/innen ihre Fahrt in guter Stimmung an, es kann sich der „Fahrspaß pur“ entwickeln. Problematisch sind diese Ereignistypen, weil sie psychische Verfassung induzieren, in der die Risiken des motorisierten Fahrens ausgeblendet werden und alle Fahrtaufgaben leicht erscheinen.

## **Beweisführung/Test**

Hier wirkt eine sehr starke Tendenz, entgegen der fehlenden Fahrerfahrung darauf hin zu weisen, wie gut man sein Fahrzeug beherrsche und wie professionell man darüber schon reden könne. Typische Manöver sind z.B. das rasante Beschleunigen und Drosseln des Fahrzeugs, z.B. in Kurvensituationen, oder das „coole“ Fahren in weiblicher Begleitung.

## **Ausblenden**

Die jungen Fahrer haben im Moment der Fahrt nicht verfügbar, was es für Motive sind, die mit ihnen „durchgehen“ und auf welchem psychologischen Hintergrund sie basieren. Mal tritt ein junger Fahrer seine Fahrt in der Stimmung unbändiger Freude an, mal ärgert sich eine Fahrerin über ihre Firma, von der sie sich kleinlich behandelt und bevormundet fühlt.

Die besondere Problematik liegt hier darin begründet, dass es jungen Fahrern kaum gelingt, ihre Gefühls- und Gedankenbewegungen im Vorhinein, erst recht nicht während der Fahrt zu reflektieren.

## **Begleitfaktoren beim Fahren**

Gleichzeitig beschreiben Kast/Vierboom (2001) weiter, dass es ein Bündel mehrerer Faktoren und Begleitumstände gibt, die das junge Fahren mit beeinflussen und kritische Fahrsituationen provozieren können.

Einen besonderen Stellenwert hat gerade bei jungen Fahrern/innen das **persönliche Beziehungsgefüge**, in dem sie leben und mit dem sie sich auch während der Fahrt beschäftigen. Der Stellenwert des persönlichen Beziehungsgefüges lässt sich bei Gruppenfahrten in statu nascendi beobachten. Hierunter fallen Situationen wie das „Balzfahren“ (Freundin auf dem Beifahrersitz), die Rollenkämpfe um die Herrschaft im Fahrzeug während Disco- oder sonstiger Freizeitfahrten oder übermütige, aus gegenseitigem Anstacheln resultierende Geschwindigkeits-, Kurven- und Überholmanöver bei Fahrten im „Rudel“.

**Musik** gehört für die heutige Generation junger Fahrer zur selbstverständlichen „Möblierung“ des Fahrens, bei fast jeder Fahrt. Für manche Fahrer hat das Musikhören eine hygienische Funktion, es kann weiterhin den Stellenwert des Beruhigens haben. Im Extrem dient Musik zur „Stimmungsmache“, dann lassen die Fahrer sich mit entsprechender Lautstärke und Beat vorantreiben und „aufheizen“. Insbesondere junge Fahrer sind aufgrund ihrer Unsicherheitsgefühle disponiert, sich an allem zu orientieren, was ihnen Halt und Rahmung verspricht.

Zu den typischen, als trügerisch zu bewertenden Sicherheitsindikatoren, gehört **das Fahren auf bekannter Strecke**. Das Risiko sich verkehrender Sicherheitsversprechen dürfte unter den jungen Fahrern umso schwerer wiegen, als sie mit jedem Umstand und jedem Instrument, das ihnen Sicherheit zu versprechen scheint, ihre Unsicherheit und fehlende Erfahrung im Straßenverkehr zu kompensieren suchen.

Festhalten lässt sich, dass typische Fahrsituationen und provozierende Begleitfaktoren zu gefährlichen Handlungsmustern beim jungen Fahren führen.

Die wirken insbesondere beim Bremsen und beim Durchfahren von Kurven.

Mit dem BG/DVR Folgeprojekt KriSiS II aus dem Jahr 2002 war das Ziel verbunden, auf Basis der schon vorhandenen qualitativ-psychologischen Befunde von KriSiS 2001 (Vierboom und Kast) im Abgleich mit den Befunden aus der quantitativen Erhebung von KriSiS 2002 (Vierboom & Härten und Harms) Rückschlüsse für die Entwicklung bzw. Optimierung präventiver Konzepte und Maßnahmen für die Gruppe der Auszubildenden und jungen Fahrer/innen ziehen zu können.

Auf Basis der ersten Ergebnisse im Jahr 2001 konnte nunmehr auch aufgezeigt werden, inwieweit der Fahrdatenspeicher Einfluss auf das Fahrverhalten junger Fahrer hat und wie sie diesen Einfluss auf ihr Fahrverhalten und ihre Einstellungen zum Fahren beschreiben.

Es ließen sich zwei Grundmuster formulieren: die eine Gruppe kann eher als **innengeleitet**, die andere eher als **außengeleitet** beschrieben werden.

Die Innengeleiteten verfügen über einen höherwertigen Schulabschluss, ihre Verweildauer im Straßenverkehr ist eher geringer. Ihnen fällt es schwerer, etwas unhinterfragt hinzunehmen und sie haben eine deutlich kritischere Haltung gegenüber Regelwerken des Straßenverkehrs allgemein und besonders gegenüber dem FDS.

Für die Außengeleiteten ist es wichtig, sich an Regeln orientieren zu können, die von außen gesetzt werden. Das Fahrzeug soll nach außen mehr Präsentationsfunktion erfüllen und sie haben eine höhere Verweildauer im Straßenverkehr. Sie haben eher einen mittleren Schulabschluss.

Den Innengeleiteten fehlt eine kritische Auseinandersetzung bzw. ein sinnvoller Dialog mit dem Gerät; das gewünschte Hinterfragen kann nicht stattfinden. Damit wird der FDS eher als übergeordnete, „erzieherische“ und ungeliebte Instanz erlebt und in der Folge kritisiert und abgelehnt. Im Rahmen der ersten Datenerhebung von KriSiS konnte dieser gewünschte Dialog durch die zahlreichen Gruppengespräche und Diskussionen teilweise hergestellt werden.

Die aufgezeichneten Daten wurden sichtbar und Wünsche der Nachbetrachtung und Erläuterung erfüllt. Dennoch besitzt der FDS bei der Gruppe der Innengeleiteten das Potenzial, ein sinnvolles Begleitinstrument zu sein, denn es kommt bei manchen zu dem Bestreben, gemeinsam mit dem Gerät ein gutes Durchkommen zu finden.

Für die Außengeleiteten ist es wichtig durch eine übergeordnete Instanz, wie z.B. dem FDS, Halt und Auskunft über sein eigenes Können zu bekommen (elektronische Skalierung des Autofahrens). So wird der FDS weniger als „Kränkung“ erlebt und erfreut sich bei den Außengeleiteten einer höheren Akzeptanz. Die Einstellung zum FDS nach einjähriger Projektteilnahme hat eine positive Ausprägung, die sicherheitsbezogene Veränderung der Fahrweise nach 18 Monaten Projektteilnahme zeigt eine deutlichere Tendenz.

An Verbesserungsmöglichkeiten für die Fahrausbildung lassen sich aus den Befunden zusammenfassend folgende Rückschlüsse ziehen:

- Es besteht der Wunsch nach einer Auseinandersetzung mit den konkreten Erfordernissen des Fahralltags und dies so konkret wie möglich und in einem geschützten Raum.
- Es besteht der Wunsch nach einer Auseinandersetzung mit den bisher gemachten Erfahrungen und einer Behandlung der erlebten Widersprüche zwischen den offiziellen und inoffiziellen Gesetzen der Straße.
- Es besteht der Wunsch nach Rückmeldung zum Fahrkönnen, sei es in einer zweiten Fahrausbildungsphase oder durch eingebaute Rückmeldesysteme.

Schade vom KBA stellt fest, dass einen ganz natürlichen Verlauf einer Risikominimierung gibt, der deutlich nach 9 Monaten sichtbar wird. Dies bedeutet, dass zu Beginn einer Fahrerkarriere das Risiko am höchsten ist.

Hier setzt das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ an und ermöglicht durch eine „Lernzeitverlängerung“, dass die jungen Menschen ihre Fahrerkarriere noch unter dämpfenden Bedingungen beginnen können. Die Auswirkungen einer Lernzeitverlängerung wurde in Schweden nachgewiesen.

Bei jungen Führerscheinbesitzern ist zu Beginn ihrer Fahrerkarriere das Verhalten eher regelwissenbasiert und lernbasiert gesteuert. Mit steigender Fahrerfahrung wird Fahrverhalten aber eher durch Emotionen, Motive und Erfahrungen bestimmt.

Mit dem Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ kann von Beginn an Verhalten erfahrungsbasiert mitgesteuert werden und dies unter noch dämpfenden Bedingungen, so dass Erfahrungen eher durch positives Verhalten erfahren werden. Insbesondere die Wirkung der Fahrmotive und der Emotionen werden dann in der zweiten Phase (FSF) aufgearbeitet und hinterfragt.

Letztendlich ist das Hineinwachsen in den Straßenverkehr ein langwieriger Lernprozess, der mit vielfältigen Maßnahmen, jeweils zum richtigen Zeitpunkt, begleitet werden muss. Vorbereitung in der Schule, Fahrausbildung, Begleitetes Fahren ab 17, zweite Fahrausbildungsphase und viele Fortbildungsangebote bis ins hohe Alter.