



# 11

SCHRIFTENREIHE VERKEHRSSICHERHEIT



# jung & sicher



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.



**JUNGE  
FAHRER &  
FAHRERINNEN  
2001**

**EINE DOKUMENTATION**

ZWEITER INTERNATIONALER  
KONGRESS · WOLFSBURG  
29./30. OKTOBER 2001



# Inhaltsangabe

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Prof. Manfred Bandmann:<br/>Dem Risiko mit Eigeninitiative und Engagement begegnen!</b>       | <b>2</b>  |
| <b>1. Zweiter Internationaler Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ – Eine Einführung</b>      | <b>3</b>  |
| <b>2. Die „Innovativen Projekte“</b>   | <b>6</b>  |
| Die „Innovativen Projekte“: ein Ansatz, der ankommt?   |           |
| Vier Fragen an Cornelia Zieseniß von der Landesverkehrswacht Niedersachsen                       | <b>8</b>  |
| Die Rallye Paris-Berlin 2001 – Sicher fährt am längsten  | <b>10</b> |
| Fahrschule und Polizei – Jugendrahe Primärprävention macht Schule                                | <b>13</b> |
| Die Christophorus-Seminare – Auszubildende, Autos und Eigenverantwortung                         | <b>14</b> |
| Die Führerschein-AG – Interaktiv zu mehr Fahrsicherheit  | <b>16</b> |
| PAFF – Das Pilotprojekt zur Alkoholprävention bei Fahrschülern und Fahranfängern                 | <b>18</b> |
| PEER-Projekt an Fahrschulen – Weil Jugendliche wissen, worauf Jugendliche abfahren               | <b>20</b> |
| Damit Ihre Botschaften ankommen – Sechs Tipps zum Thema Verkehrssicherheit                       | <b>22</b> |
| Ideenreich, ambitioniert, umsetzbar: einige Aktionsbeispiele                                     | <b>23</b> |
| <b>3. Vier Euroteams, ein Thema: Autofahren</b>  | <b>24</b> |
| Freie Fahrt durch ein Europa ohne Grenzen? –<br>Ein Interview mit Georg Wilmes-Lenz von der BASt | <b>25</b> |
| Die Euroteams – Auf der Suche nach einer europäischen Fahrkultur                                 | <b>28</b> |
| Träumen – Lernen – Prüfen – Fahren   | <b>30</b> |
| Alle Wege führten nach Wolfsburg   | <b>32</b> |
| Andere Länder – ähnliche Sitten  | <b>34</b> |
| <b>4. Auf einen Blick:</b>   |           |
| Der Zweite Internationale Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen 2001“                           | <b>36</b> |
| Wohin geht die Präventionsreise? – Kay Schulte vom DVR im Gespräch                               | <b>38</b> |
| <b>5. Junge Fahrer – quo vadis?</b>  | <b>40</b> |
| <b>6. Die beteiligten Institutionen und Projekte</b>   | <b>42</b> |
| Impressum  | <b>44</b> |

# Dem Risiko mit Eigeninitiative und Engagement begegnen!



Junge Fahrerinnen und Fahrer 2001 – so lautete der Titel des internationalen Fachkongresses, der sich vom 29. bis 30. Oktober 2001 mit der Situation junger Menschen im Straßenverkehr beschäftigte. Obgleich von den jährlich rund eine Million Fahranfängern in Deutschland nur 10 % auffällig werden, spricht man hier von einer „Risikogruppe“. Doch ist dem wirklich so? Und wenn ja, welche Antworten gibt es auf diese Herausforderung und welche Wünsche haben junge Menschen an ihre Fahrausbildung und Begleitung in den ersten Jahren der Fahrpraxis? Dies waren die Ausgangsfragen der Veranstaltung in Wolfsburg.

Basierend auf der Erkenntnis, dass nachhaltige Verbesserungen der Verkehrssicherheit eine breite Akzeptanz der Maßnahmen – und darüber hinaus eigene Initiative

und Engagement! – in der Zielgruppe voraussetzen, verfolgte der Kongress eine klare Zielsetzung: den unmittelbaren Dialog mit jungen Fahranfängerinnen und Fahranfängern. Rund 30 Jugendliche aus fünf europäischen Ländern kamen der Einladung nach und nahmen die Möglichkeit zum Dialog mit den Jugendexperten wahr.

Auf dem Kongress wurde das Gesamtspektrum relevanter Ansätze für junge Fahrerinnen und Fahrer dargestellt, europäische und internationale Erfahrungen einbezogen und der Frage nach dem Potenzial existierender Maßnahmen zur Verringerung des Unfallrisikos kritisch nachgegangen. Und letztendlich war es das Ziel der Veranstalter und Teilnehmenden, Anregungen für eine effektive Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Fahrausbildung in Deutschland zu gewinnen.

Mit dem vorliegenden Band dokumentieren wir die jugendspezifischen Teilnehmungsformen an diesem internationalen Fachkongress, der gemeinsam vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Bundesanstalt für Straßenwesen mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, der Deutschen Verkehrswacht, der Landesverkehrswacht Niedersachsen und des Landes Niedersachsen durchgeführt wurde. Wir hoffen, Ihnen interessante Impulse für die Arbeit mit und für junge Fahrerinnen und Fahrer vermitteln zu können – und so deren Sicherheit auf Europas Straßen wirkungsvoll zu erhöhen.

Prof. Manfred Bandmann

Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrat e.V.

# Zweiter Internationaler Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen“

## Eine Einführung

Am 29. und 30. Oktober 2001 fand in Wolfsburg der Zweite Internationale Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ statt. Ziel der Konferenz war es, konkrete Strategien zu erarbeiten, um das überdurchschnittlich hohe Unfallrisiko im Straßenverkehr in der Altersgruppe junger Fahrerinnen und Fahrer zu senken. Kurt Bodewig, der damalige Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, hatte in seinem Anfang des Jahres 2001 vorgelegten Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr dieses Thema zu einem besonderen Schwerpunkt erklärt.



Denn trotz der Verkehrssicherheitsaktivitäten öffentlicher und privater Träger auf allen Ebenen von Staat und Gesellschaft konnte das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer im zurückliegenden Jahrzehnt nicht in zufrieden stellendem Umfang verringert werden.

### Jugendliche im Mittelpunkt

Mit Blick auf den notwendigen Kommunikationserfolg von Verkehrssicherheitsbotschaften wurde

die Konferenz besonders jugendorientiert gestaltet: Jugendliche aus fünf europäischen Staaten berichteten und diskutierten über ihre unterschiedlichen Erfahrungen auf dem Weg zum Führerschein und auf den ersten selbstständigen Kilometern als Autofahrerinnen und Autofahrer. Den vielfältigen Ergebnissen des Jugendworkshops im Rahmen der Konferenz widmet sich diese Ausgabe der Schriftenreihe.

### Internationale Ausrichtung

Im Mittelpunkt der Konferenz stand die Frage nach Konzepten und Maßnahmen zur Unfallprävention. Innovative nationale und internationale Ansätze wurden vorgestellt und auf ihr Potenzial zur Absenkung des Unfallrisikos abgeschätzt. Der Aspekt der Übertragbarkeit der im Ausland gemachten Erfahrungen auf die Unfallprävention in Deutschland spielte dabei eine wichtige Rolle. Die referierenden Gäste der Konferenz kamen





aus den USA, aus Kanada, aus Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Österreich, Luxemburg sowie aus den skandinavischen Ländern Norwegen, Schweden und Finnland.

Insgesamt nahmen mehr als 300 Verkehrsexperten und -expertinnen aus dem In- und Ausland an der Konferenz teil. Durch die internationale Auswahl der Referentinnen und Referenten, die sich z.B. schon im 1999 abgeschlossenen GADGET-Projekt der Europäischen Kommission mit Fragen der Fahranfängervorbereitung und Einflussnahme auf junge Fahrerinnen und Fahrer beschäftigt haben, konnte ein gesamteuropäischer Zusammenhang hergestellt werden.

Aufbauend auf diesen Erfahrungen, wurden von der EU-Kommission weitere Projekte, wie DAN, BASIC, ANDREA und ADVANCED, in Auftrag gegeben, um die Möglichkeiten einer Risikoreduzierung beim Fahren detaillierter aufzuarbeiten. Gleichzeitig wurde durch die Wolfsburger Konferenz auch der im GADGET-Projekt ausdrücklich formulierte Anspruch einer wissenschaftlichen Begründung und Wirksamkeitsprüfung von Unfallpräventionsmaßnahmen bekräftigt.

### **Praxisorientierter Ansatz**

Die Konferenz richtete ihre Aufmerksamkeit auf innovative Interventionspotenziale im Bereich der Verkehrssicherheitskonzepte für junge Fahrerinnen und Fahrer. Dem

Fachpublikum wurde das gesamte Spektrum international beachteter Maßnahmenansätze zur Unfallprävention bei jungen Fahranfängern vorgestellt. Damit wählten die Veranstalter ganz bewusst einen anderen, stärker an der Praxis orientierten Ansatz als bei der 1994 in Köln veranstalteten „Ersten Internationalen Konferenz zur Verkehrssicherheit junger Fahrer und Fahrerinnen“. Dort hatte man den Schwerpunkt auf die Aspekte sozialer und psychologischer Kontextbedingungen des Unfallrisikos gelegt und insbesondere die Perspektive einer interdisziplinären Integration unterschiedlicher Präventionsfelder betont.

### **Initiatoren aus Staat und Gesellschaft**

Die Initiative für die Konferenz ging vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus. Organisiert wurde sie unter der Leitung des Deutschen Verkehrssicherheitsrats. Die wissenschaftliche Vorbereitung und Betreuung erfolgte durch die Bundesanstalt für Straßenwesen. Die Deutsche Verkehrswacht, das Land Niedersachsen mit seinen Ressorts Verkehr und Kultur sowie die Landesverkehrswacht Niedersachsen waren als Mitveranstalter umfassend in die Vorbereitung eingebunden. An der Durchführung der Konferenz hatte schließlich auch der Volkswagen-Konzern als





Mit-Gastgeber und Sponsor einen maßgeblichen Anteil.

### **Grußansprachen, Plenumsvorträge, Arbeitskreise**

Grußansprachen hielten Dr. Susanne Knorre, die Ministerin für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Niedersachsen, Prof. Manfred Bandmann, der Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Dr. Robert Büchelhof vom Vorstand der Volkswagen AG, und Rolf Schnellecke, der Oberbürgermeister der gastgebenden Stadt Wolfsburg.

Der Eröffnungsvortrag wurde stellvertretend für Bundesminister Kurt Bodewig vom Abteilungsleiter Straßenbau, Straßenverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Dr. Hans Huber, gehalten.

Zwei Plenumsvorträge eröffneten danach den wissenschaftlichen Teil der Konferenz: Der Jugendexperte und Soziologe Prof. Dr. Klaus Hurrelmann von der Universität Bielefeld hielt einen Vortrag zum

Thema „Autofahren als Abenteuer und Risikoverhalten?“.

Den zweiten Einführungsvortrag übernahm Dr. Horst Schulze von der Bundesanstalt für Straßenwesen in Bergisch-Gladbach. Das von ihm und Prof. Dr. Günter Kroj vorbereitete Referat beschäftigte sich mit dem Thema „Das Unfallrisiko junger Fahrer und Fahrerinnen – Ursachen und Lösungsperspektiven“.

Im Anschluss an die Plenumsreferate begannen vier Arbeitskreise mit der Vorstellung und Diskussion einzelner Sachbereiche. Es waren dies Arbeitskreise zu den Themen:

- Sicherheitskommunikation – Anspracheformen und Kampagnen
- Maßnahmen vor dem Fahrerlaubnisserwerb
- Maßnahmen nach dem Fahrerlaubnisserwerb und graduierte Systeme

Ein vierter Arbeitskreis präsentierte parallel dazu die Ergebnisse der „Innovativen Projekte“ (vgl. Kapitel 2), des Euroteams und des Euro-

päischen Jugendworkshops (vgl. Kapitel 3). Am zweiten Konferenztag wurden in dieser Runde beispielhafte Präventionsprojekte vorgestellt, an denen Jugendliche aktiv beteiligt waren und sind.

### **Perspektiven für eine Unfallprävention von morgen**

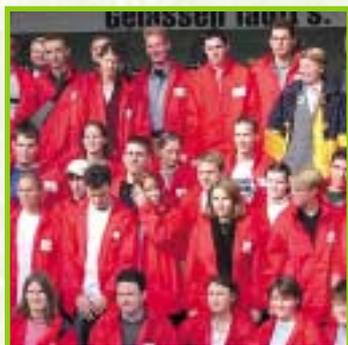
Bisherige Ansätze, die vor allem die Notwendigkeit der verkehrserzieherischen Einwirkung auf die Persönlichkeit junger Fahrer betonen, wurden durch die Konferenz um Überlegungen zur Integration eines höheren Fahrpraxisanteils in den Prozess des Fahrenlernens ergänzt.

Die in diesem Konferenzband versammelten Beiträge belegen die große Bandbreite innovativer und Erfolg versprechender Konzepte, die bereitstehen, um in die Praxis umgesetzt zu werden.



# Die „Innovativen Projekte“

1



## Paris-Berlin 2001

Müssen Deutsche im Pariser Verkehrsgewirr kapitulieren? Wird Franzosen beim hohen Tempo auf deutschen Autobahnen angst und bange? Diesen und anderen Mutmaßungen wollten das Deutsch-Französische Jugendwerk (DFJW) und der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) auf den Grund gehen – mit „Paris-Berlin“, der „Jugendtour zur Verkehrssicherheit“.

2



## Fahrschule und Polizei

Dass erfolgreiche Unfallprävention bereits in der Fahrschule ansetzen muss, belegt ein Beispiel aus Bochum. Dort zeigen engagierte Polizeibeamte jungen Fahranfängern, was wirklich in den grünen Uniformen steckt: nicht strenge Kontrolleure, sondern offene Gesprächspartner in Sachen Verkehrssicherheit.

3



## Christophorus-Seminare

Männliche Auszubildende sind Rekordhalter in der Unfallstatistik. Das Konzept der Christophorus-Seminare baut auf drei Bausteinen auf: „Kompetenz für das Autofahren“, „Kompetenz für das Leben“ und „Voneinander Lernen“. So werden die Interessen und fachlichen Kompetenzen der jungen Azubis eingebunden und im Dialog Wege zu mehr (Eigen-)Verantwortung im Straßenverkehr entwickelt.

## Die Führerschein-AG

Am Hannah-Arendt-Gymnasiums sind lehrmeisterhaft vorgetragene Präventionsbotschaften out. Lehrkräfte, Schülerinnen und Schüler verstehen Autofahren nicht als Technik, sondern als Lebensgefühl – und suchen gemeinsam nach Wegen, Mobilität und Unabhängigkeit mit maximaler Sicherheit zu verbinden.



4

## Pilotprojekt zu Alkoholprävention bei Fahrschülern und Fahranfängern

Ein Bier hat noch keinem geschadet? Doch. Denn welche große Wirkung schon kleinste Mengen Alkohol auf das Reaktions- und Fahrvermögen junger und unerfahrener Fahrerinnen und Fahrer haben können, unterstreicht das Pilotprojekt zu Alkoholprävention bei Fahrschülern und Fahranfängern (PAFF) des Rheinisch-Westfälischen TÜV und der Universität Bonn: ein alkoholisiertes Selbstversuch mit positiven Folgen.



5

## PEER-Education in Fahrschulen

Mobilität, Risikobereitschaft und Partylust führen dazu, dass bei jedem dritten Jugendlichen „drinks & drugs“ immer wieder mit „drive“ kollidieren. Ein tödlicher Cocktail, denn viele Verkehrsunfälle sind auf den Konsum von Rauschmitteln zurückzuführen. Das PEER-Projekt an Fahrschulen in Sachsen-Anhalt versucht, diesen explosiven Mix zu entschärfen.



6

# Die „Innovativen Projekte“: ein Ansatz, der ankommt?

## Vier Fragen an Cornelia Zieseniß von der Landesverkehrswacht Niedersachsen



**Cornelia Zieseniß**  
Geschäftsführerin der Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V. ist seit über 25 Jahren in der Ausbildung junger Menschen sowie in der kirchlichen Jugendarbeit aktiv. Nach ihrem Engagement als Diakonin war sie an berufsbildenden Schulen mit dem Schwerpunkt Berufsvorbereitungsjahr tätig.

### Wie schafft man es in der Risikogesellschaft, junge Menschen für das Thema Sicherheit zu sensibilisieren?

Indem wir anfangen, junge Menschen, ihr Denken und ihre Lebensrealität wirklich ernst zu nehmen, und indem wir endlich aufhören, nur von unserer Warte her „vorzudenken“ und unsere Belange und Interessen zur bestimmenden Basis unserer Verkehrssicherheitsprogramme zu machen.

Denn eines habe ich in meinem jahrelangen Umgang mit jungen Menschen gelernt, nämlich meine pädagogischen Konzepte und all unsere großartigen Verkehrssicherheitsprojekte ernsthaft und kritisch zu hinterfragen.

Ein Schlüsselerlebnis war die Äußerung eines jungen Mannes, ein Kfz-Auszubildender im zweiten Lehrjahr, während meines ersten Christophorus-Seminars in Loccum. Mein Beitrag war nach allen Erkenntnissen und Regeln der Pädagogik perfekt in Methodik und Didaktik. Und die Reaktion des Teilnehmers: „Mein Gott, Frau

Zieseniß, wir wissen es, seit wir denken können, wir sollen nicht trinken und fahren. Wissen wir alles. Und? Passiert halt!“

Wir haben danach eine Gruppendiskussion geführt über Alkohol, Autofahren, Sterben, Todesangst, Zukunftshoffnungen – und über die Sinnlosigkeit unserer Erziehungsversuche. Ich habe in dieser einen Stunde gelernt, dass ich mein ganzes verkehrspädagogisches Sendungsbewusstsein inklusive meiner Erziehungskonzepte verändern muss, um Zugang zu diesen jungen Männern zu bekommen. Das war der Anfang für einen neuen Weg in unserer Arbeit.

Die Frage ist also nicht, wie wir es schaffen, junge Menschen für das Thema zu sensibilisieren, denn diese Sensibilität ist vorhanden. Die Frage lautet vielmehr: Wie und wann werden wir – die angeblichen Profis für Verkehrssicherheit – endlich sensibel genug, um einen offenen Dialog über sicherheitsrelevante Verhaltensweisen mit Jugendlichen führen zu können?

### Was verbirgt sich hinter den „Innovativen Projekten“?

Von „PAFF“ und „PEER“ über „Christophorus“ und „Paris-Berlin“ bis zur „Führerschein-AG“ und „Fahrschule und Polizei“ haben alle Angebote, die unter dem Schlagwort „Innovative Projekte“ von der Landesverkehrswacht Niedersachsen initiiert bzw. begleitet wurden und werden, zwei Dinge gemein:

1. Die Projekte sind begleitende Maßnahmen – entweder vor oder während der Fahrschulaausbildung oder in der Anfangszeit nach Führerscheinwerb.
2. Die Initiatoren gehen von der Kompetenz der jungen Menschen aus. Sie lassen die jungen Fahrer und Fahrerinnen ihre Probleme definieren und geben ihnen somit aktive Gestaltungsmöglichkeiten für den Inhalt und Ablauf der Projekte.

Wie unterschiedlich dieser verbindende Grundgedanke in der Praxis umgesetzt werden kann, zeigt die Darstellung der Projekte auf den folgenden Seiten.

**„Mein Gott, Frau Zieseniß,  
wir wissen es, seit wir  
denken können, wir sollen  
nicht trinken und fahren.  
Wissen wir alles.  
Und? Passiert halt!“**

### **Kann man durch punktu- elle Aktionen umfassende Verhaltensänderungen bewirken?**

Nein. Verkehrssicherheitsprojekte werden nur dann eine mess- und spürbare Wirkung entwickeln können, wenn sie flächendeckend und dauerhaft umgesetzt werden. Viele „alte Hasen“ ebenso wie die jungen Kongressteilnehmerinnen und -teilnehmer in Wolfsburg teilten diese Einschätzung. Und gerade deswegen war eine zentrale Forderung des Euroteams, das während des Kongresses die unterschiedlichen Möglichkeiten des Führerscheinerwerbs in Europa präsentierte und diskutierte: Teilnahme an präventiven Projekten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Fahranfängerinnen und -anfänger – europaweit.

### **Wie kann man die Erfah- rungen aus den „Innovati- ven Projekten“ auf andere Maßnahmen umsetzen?**

Indem wir als Verantwortliche umdenken und die Betroffenen tatsächlich zu Beteiligten aller Maßnahmen machen. Der Internationale Kongress „Junge Fahrerinnen

und Fahrer“ in Wolfsburg war ein wichtiger Schritt in diese Richtung.

Über ein Jahr ist seither vergangen, und die aktuelle Diskussion über Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fahranfänger in Deutschland zeigt meiner Ansicht nach: Die erfolgreichen innovativen Projekte haben die Verantwortlichen nicht zum tiefgreifenden Umdenken und zum kritischen Hinterfragen der eigenen Vorschläge und Ansätze bewegen können. Das berechtigte Anliegen junger Menschen, ernst genommen zu werden, indem wir ihre Wünsche und Anregungen zur Basis unserer Arbeit machen, wird weiterhin ausgeblendet oder bleibt zumindest unterbelichtet. Das bedauere ich sehr.



# Die Rallye Paris-Berlin 2001

## Sicher fährt am längsten



„18- bis 25-Jährige sind die schlechteren Autofahrer. Eine deutsche Fahranfängerin ist im Verkehrsgewirr am Pariser ‚Arc de Triomphe‘ verloren. Ein französischer Jugendlicher verfällt auf deutschen Autobahnen dem Geschwindigkeitsrausch.“ Mit diesen und anderen Vorurteilen wollen das Deutsch-Französische Jugendwerk (DFJW) und der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) mit dem Projekt „Paris-Berlin – Jugendtour zur Verkehrssicherheit“ aufräumen.



# Berlin



## 2.500 Kilometer für Verkehrssicherheit

Bereits im Oktober 2000 fiel zum ersten Mal der Startschuss für diese etwas andere Rallye. Auf Initiative von DFJW und ADAC gingen junge Autofahrerinnen und Autofahrer in Zweierteams auf eine einwöchige Tour zwischen Paris und Berlin. Die erste Länder übergreifende Verkehrssicherheitsaktion dieser Art stieß auf breite Unterstützung: Kurt Bodewig, damaliger Verkehrsminister, und sein französischer Kollege Jean-Claude Gayssot übernahmen die Schirmherrschaft für die Aktion. Viele Firmen und Institutionen unterstützten die Tour materiell und ideell. Die Veranstaltung wurde zu einem großen Erfolg mit breiter Öffentlichkeitswirkung.

Vom 28. September bis zum 6. Oktober 2001 startete die „Paris-Berlin“ von Neuem. Diesmal in umgekehrter Richtung und mit einer abwechslungsreichen und spannenden Streckenführung: Von Berlin ging es über Naumburg, Gera, Weimar, Frankfurt am Main, Heidelberg, Karlsruhe, Straßburg, Lyon, Nîmes, Montpellier, Clermont-Ferrand und Orléans bis nach Paris. Das Veranstalterteam aus DFJW und ADAC wurde durch die französische Verkehrsicherheitsorganisation La Prévention Routière und den Reifenhersteller MICHELIN ergänzt.

## Sicherheit kommt an

Das Motto der Tour: Die Sichersten werden die Ersten sein! Auf dem Prüfstand stand nicht die Schnelligkeit, sondern vielmehr das richtige und verantwortungsbewusste Verhalten im Straßenverkehr.

Streckenführung, Aufgabenstellungen und kulturelles Rahmenprogramm wurden optimal auf die Interessen der jungen Fahrerinnen und Fahrer abgestimmt. In den Zeltstädten der Etappendörfer wurde viel Abwechslung geboten: von Ausstellungen und Internet-Cafés über ein Bühnenprogramm mit Multimedia, Musik und Gewinnspielen bis hin zu einem Überschlagsimulator.

Weit über 200 Interessierte folgten dem Aufruf des DFJW und des ADAC. Führerschein und Fahrpraxis, Selbstvertrauen und Sprachkenntnisse waren die wichtigsten Auswahlkriterien. Aus allen Bewerbungen wurden die Teams mit rund 80 jungen Fahrerinnen und Fahrern für das Starterfeld ausgewählt.

Die Tour führte durch kleine Dörfer und große Städte, über Landstraßen und Autobahnen, über flaches Land und alpines Gelände. Auf der Strecke und in den Etappendörfern warteten knifflige Aufgaben auf die Teams: Rückwärts Einparken, Befreien aus dem Über-

Weimar

Heidelberg

Straßburg



Montpellier

## Berlin



„Manchmal habe ich das Gefühl, als habe ich während der Rallye mehr gelernt als in 25 Fahrstunden. Denn Autofahren ist mehr als ‚Wenden in drei Zügen‘. Es ist ein Lebensgefühl und eine große Verantwortung. Und die konnten wir auf dem Weg von Berlin nach Paris gemeinsam unter Beweis stellen.“

*Claudia, Universitätsangestellte, 25 Jahre*



## Orléans

schlagsimulator, Bremswege und Geschwindigkeit schätzen stellten sowohl das theoretische Wissen als auch die Fahrpraxis der Teilnehmenden auf die Probe. Ein Sicherheitstraining und eine Sprit-Spar-Etappe bildeten besondere Herausforderungen. Nur mit Geschick, Rücksicht, Fahrkönnen und Teamgeist wurde das Ziel erreicht: Nicht das schnellste, sondern das sicherste Team stand in Paris auf dem Siegerpodest.

## Strasbourg

### Tour ohne Grenzen: kultureller Austausch

Neugierig sein auf die andere Kultur, Sprache und Geschichte waren der Motor, der die Teilnehmer antrieb. Der Tourplan ließ genügend Raum, um die Etappenstädte kennen zu lernen. Die Lust auf Kultur und gutes Sprachgefühl wurden zum Erfolgsfaktor: Denn auch mit Sprachkenntnissen und landeskundlichem Wissen konnte man bei „Paris-Berlin“ punkten.

Das Konzept, junge Menschen mit einem Mix aus Herausforderungen, Wissen, Praxis und kulturellen Incentives zu verantwortungsvollem Fahren zu motivieren, ging auf. 2.500 km sind geschafft, doch bis ans Ziel ist es noch ein weiter Weg. Die Rallye Richtung Verkehrssicherheit geht weiter!

## Clem Ferr

## Lyon



## Montpellier

# Fahrschule und Polizei

## Jugendnahe Primärprävention macht Schule

Auch in Bochum galt lange Zeit, was bundesweit zum traurigen Alltag auf deutschen Straßen gehört: Die Zahl schwerer Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Führerscheinneulingen nimmt zu, Fahranfänger haben einen überproportional hohen Anteil an der Gesamtzahl der Verunglückten.

Vor diesem Hintergrund suchten Mitte der 1990er-Jahre engagierte Polizeibeamte im Einzugsbereich des Polizeipräsidiums Bochum/Polizeiinspektion West nach wirksamen Lösungsansätzen zum Problemfeld „Verkehrssicherheit für junge Erwachsene“. Ihr Ziel war es, junge Fahranfänger und Fahranfängerinnen zu erreichen, bevor sie in schwere Unfälle verwickelt werden. So entstand die Idee zur primärpräventiven Aktion „Fahrschule und Polizei“.

### Gefahren greifbar machen

Zahlreiche Fahrschulen in der Region nahmen das Angebot der Bochumer „Engel in Grün“, einen aktiven polizeilichen Part in den Unterrichtseinheiten zu übernehmen, positiv auf und beteiligten sich an der Aktion.

Referentinnen und Referenten der Polizei thematisieren in Beiträgen zu Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogenkonsum, Unfallflucht oder Fahren ohne Fahrerlaubnis die Gefahren im Straßenverkehr und

die Bedeutung von Eigenverantwortung und Courage. Persönliche Erfahrungen der Polizisten, Bildmaterial von Unfällen, ein Alkohol-Test und das Ausprobieren von Lasergeräten zur Geschwindigkeitsmessung machen die Thematik Verkehrssicherheit greifbar und interessant.

### Berührungspunkte abbauen

Die ersten Berührungspunkte mit der Polizei werden durch die praxisnahen Referate und die offene Herangehensweise der Polizeibeamten abgebaut. Die Arbeit der Polizei im Rahmen von Verkehrssicherheit wird den jungen Fahrschülern verständlich vermittelt und das Image der Polizei als reinem „Kontrolleur“ wird korrigiert.

Die Polizeiinspektion West verteilt in den Bochumer Fahrschulen zudem einen monatlichen Überblick über die aktuelle Verkehrsunfall-

situation und die Anzahl der festgestellten Geschwindigkeitsverstöße durch Fahranfänger. Ziel ist es, daraus ein aussagekräftiges Bewertungsinstrument zur Analyse und Weiterentwicklung der Aktion „Fahrschule und Polizei“ zu entwickeln.

„Fahrschule und Polizei“ startete im Jahr 1998. Bis heute nehmen an der Aktion regelmäßig 15 Fahrschulen teil. Dadurch konnten bislang alleine in Bochum rund 5.000 Fahrschülerinnen und Fahrschüler erreicht werden. Und immer mehr Polizeibehörden aus ganz Nordrhein-Westfalen haben diese Aktion bereits aufgegriffen: ein Erfolgsbeispiel macht Schule.



„Auf einmal habe ich gemerkt: Die Polizisten wollen wirklich nicht stressen, sondern uns – als Freund und Helfer – Tipps geben, wie wir uns hinterm Steuer sicherer fühlen. Eine lebendige Abwechslung zum Theorieprogramm im Fahrschulunterricht!“

Iris, Schülerin, 21 Jahre



**Polizeikommissar Dirk Walczak (Mitte), Leiter der Aktion „Polizei und Fahrschule“ in Bochum.**

# Die Christophorus-Seminare

## Auszubildende, Autos und Eigenverantwortung

Die Gruppe männlicher Auszubildender hält einen traurigen Rekord: In der Unfallstatistik steht sie seit vielen Jahren an erster Stelle.



### Die Geschichte vom heiligen Christophorus

**Ophorus war ein starker Mann, der nur dem Mächtigsten auf der Welt dienen wollte: seinem König.**

**Doch selbst dieser hatte Angst: vor dem Teufel.**

**Und auch der Teufel war nicht der Mächtigste:**

**Er fürchtete das Kreuz. Ophorus entschloss sich**

**also, Christus zu suchen. Auf seiner langen**

**Suche arbeitete er als Fährmann. Eines Nachts trug er ein Kind auf seinen Schultern durch den**

**reißenden Fluss. Eine schwere Aufgabe – aber**

**Ophorus überwand Angst und Sturm. Das**

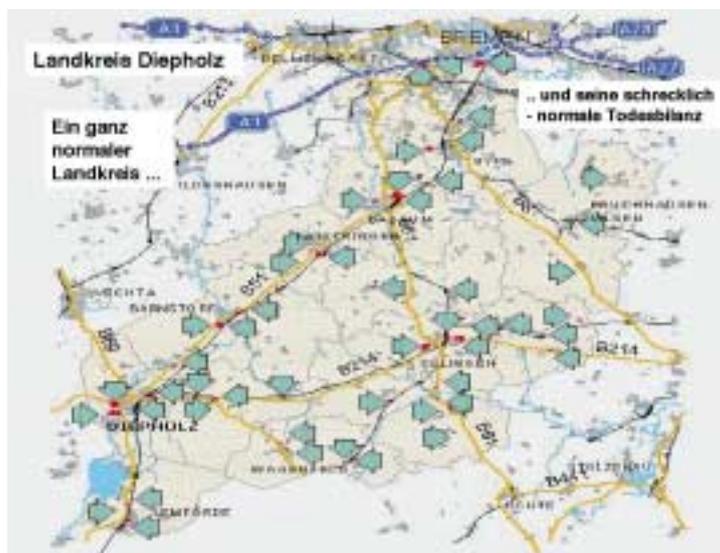
**Kind war Christus, und Ophorus war am Ziel**

**angekommen: Sein Name war fortan Christophorus.**

Gerade junge Azubis aus den Bereichen Metallverarbeitung und Kraftfahrzeugmechanik kommen im Straßenverkehr immer wieder in lebensgefährlichen Situationen. Und der Anteil an Unfällen auf dem Weg zur Arbeit, zu Freunden und besonders in die Diskothek steigt bei dieser Personengruppe stetig. Das entscheidende Ziel der Christophorus-Seminare ist es deshalb, junge Erwachsene bei der Entwicklung von Eigenverantwortung im Straßenverkehr zu unterstützen.

### Legende mit konkretem Lebensbezug

Christophorus als der Schutzpatron aller Reisenden wurde bewusst als Leitfigur für die Seminare mit jungen Fahrern gewählt. Denn seine Geschichte, die in vielem mit den Bedürfnissen junger Menschen korrespondiert, eignet sich als Denk- und Diskussionsanstoß: Wie lassen sich der Wunsch nach Unabhängigkeit, Stärke und Mobilität verbinden mit Verantwortung, Rücksicht und Sicherheit?





Matthias, Ralf und Jens, Auszubildende im Kfz-Gewerbe, während der „Junge Fahrer“-Konferenz:

**„Zuerst habe ich mich schon gefragt: Was hat dieser heilige Christophorus mit mir zu tun? Wie soll der Typ mir helfen, meinen Schock nach dem Unfall eines Freundes zu verdauen? Gar nicht. Aber was geholfen hat, ist mit anderen Jungs drüber zu sprechen, die Ähnliches wie ich erlebt haben.“**

### Azubis im fachlichen Dialog und persönlichen Gespräch

Im Gegensatz zum Frontalunterricht des beruflichen Lehrbetriebs stehen in den Christophorus-Seminaren der offene Dialog und gemeinsame Lernprozesse im Mittelpunkt. Ansatzpunkte sind erstens, die fachlichen Kompetenzen und die Neugier der Azubis zu aktivieren, und sie zweitens anzuregen, ihre persönlichen (Fahr-)Erfahrungen zu reflektieren.

Im Seminarverlauf werden Sicherheitstechniken präsentiert und ausprobiert, Airbags ausgelöst und Unfälle mit Überschlag simuliert. Experten des TÜV verdeutlichen am Fahrzeug, was wie warum geprüft wird. Polizeibeamte erläutern häufige Unfallursachen und Gefahrenquellen. Und auch Notfallseelsorger, Ärzte und Feuerwehrleute berichten aus ihrer Arbeit.

Ein Drittel der Teilnehmer war in der Regel schon in Unfälle verwi-

ckelt, und viele erzählen offen über eigene Erfahrungen: Erlebnisse vom Unfallgeschehen, Erfahrungen mit Invalidität, Tod und Trauer kommen zur Sprache.

Beeindruckend ist, wie offen und positiv die Seminare von den Jugendlichen aufgenommen werden. Die Christophorus-Seminare leben von ihrer Nähe zur Zielgruppe und geben so einen wirkungsvollen Impuls zu Selbstreflexion und Verhaltensänderungen.

### (Be-)Deutung der Christophorus-Geschichte für junge Fahrer

*In der Suche nach dem „Mächtigsten“ beweist Ophorus seine individuelle Unabhängigkeit. Sein König ist nicht länger dieser Mächtige, Ophorus' Suche wird zur Frage nach dem Sinn des Lebens. Seine Verantwortung als Fährmann für andere öffnet neue Perspektiven und ändert seine Lebenseinstellung: Für Werte und Ziele eintreten, die zunächst nicht gesellschaftskonform scheinen, sich abgrenzen, eigene Lebensperspektiven entwickeln – dazu gehört Mut, Zivilcourage.*



## Die Führerschein-AG

### Interaktiv zu mehr Fahrsicherheit

Das Hannah-Arendt-Gymnasium in Barsinghausen verlässt mit der Führerschein-AG die ausgetretenen Pfade lehrmeisterhaft vorgetragener Präventionsbotschaften. Engagierte Lehrkräfte wollen im Dialog mit ihren Schülerinnen und Schülern den Blick weiten: Sie legen dafür ein Verständnis von Autofahren als Lebensgefühl und nicht als Beherrschung von Techniken und Regeln zu Grunde. Denn Autofahren bedeutet – gerade für junge Menschen – Mobilität, Freiheit, Unabhängigkeit.

Wie sich diese Attribute mit der Anforderung maximaler Sicherheit verbinden lassen, ist das zentrale Thema der Führerschein-AG. In Rollenspielen, die den Zusammenhang von Stress, Aggressionen und Fahrverhalten thematisieren, durch Gruppenarbeiten und Internet-Recherchen, in Gesprächen mit Experten und Exkursionen zu Werkstätten werden Themen wie Sicherheit, Ökologie, Autokauf, Abbau von Prüfungsangst, Unfallursachen und Technik am Auto bearbeitet.

### **Führerschein-AG on tour**

Von ihrer Teilnahme am Internationalen Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ in Wolfsburg berichten die beiden Oberstufenschülerinnen Sarah Hengsbach, Jeanette Przydanek, ihr Mitschüler Tobias Bolle sowie der betreuende Lehrer der Führerschein-AG am Hannah-Arendt-Gymnasium, Jürgen Haehnel:

„(...) Nach einer Stärkung im Jugendgästehaus ging es auf direktem Wege zum SparSicherheits-Training, einer Kombination aus Training zum sicheren und ökonomischen Fahren. Wir konnten zeigen, was wir in der Führerschein-AG gelernt hatten, und durch unsere sparsame Fahrweise glänzen. Aber die Gefahrenbremsung mit anschließendem Ausweichen auf glatter Fahrbahn war erheblich schwieriger zu bewältigen und entlockte uns die wildesten Grimassen. Hier wurde uns die Not-

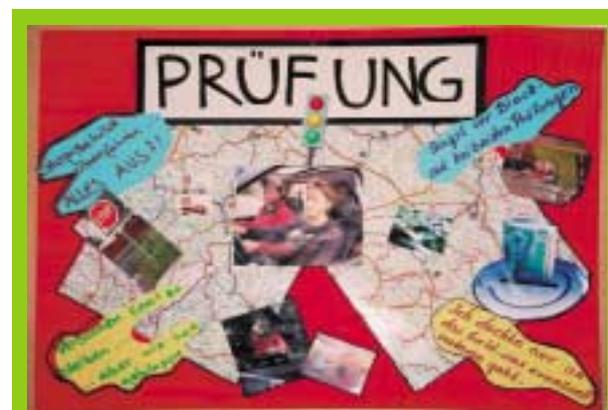
wendigkeit deutlich, ein solches Training zu absolvieren – nicht nur für die Fahranfänger! Das Abendprogramm dieses Tages gestaltete sich ebenso spannend, denn die Verkehrswacht hatte das Kartodrom, eine große Kartbahn, angemietet. Hier trafen sich nun alle am Kongress teilnehmenden Jugendlichen aus vier verschiedenen Ländern, um in kleinen Teams ihr fahrerisches Können unter Beweis zu stellen.

Der nächste Tag stand im Zeichen des Kongresses (die Begrüßungsreden hätten ruhig etwas kürzer ausfallen dürfen!). Unser Jugendworkshop kam schleppend in die Gänge – da konnte das leckere Abendessen nur bedingt versöhnen. Doch der zweite Kongresstag war ein voller Erfolg: Die konzentrierte Arbeit und die spannenden Präsentationen der teilnehmenden Gruppen im Jugendworkshop gaben einen Einblick in die vielfältigen Aktionen zu Verkehrssicherheit. Auch unsere Präsentation lief sehr gut. Wir versuchten als einen exemplarischen Baustein unserer AG den Zusammenhang von Aggressionen und Musik im Straßenverkehr aufzuzeigen und forderten alle Jugendlichen zur aktiven Teilnahme auf. Die angeregten Gespräche unterstrichen die Bedeutung dieser Thematik.

Der Arbeitskreis ergab klare Forderungen nach verpflichtenden Sicherheitstrainings und einer möglichst flächendeckenden Prävention, die (nicht nur) im Rahmen der Führerscheinausbildung gewährleistet sein müssen. Unsere Ergebnisse wurden von den

jugendlichen Teilnehmern des Arbeitskreises bei der Abschlussdiskussion überzeugend vertreten.

Unser Fazit: lange Reden – aber viel Sinn, viele neue Eindrücke und das Gefühl, an einer wichtigen Fragestellung intensiv und erfolgreich mitgearbeitet zu haben.“



### **Themen der Führerschein-AG**

- **Regeln im Straßenverkehr**
- **Auswirkungen von Alkohol im Straßenverkehr**
- **Fahrphysik: Geschwindigkeit, Bremsweg und Aufprallgeschwindigkeit**
- **Polizeibeamte im Gespräch: Informationen über Unfallschwerpunkte und -ursachen**
- **Vor Ort: Besuch einer Autowerkstatt**
- **Gebrauchtwagensuche leicht gemacht: Sicherheitskriterien beim Autokauf, Print- und Internet-Recherche, simuliertes Kaufgespräch**
- **Urlaubsreif: Planung einer Reise, Routenplanung am PC, Zusammenhänge zwischen Reaktionsvermögen und Lenkzeit**

## PAFF

### Das Pilotprojekt zur Alkoholprävention bei Fahrschülern und Fahranfängern

**Die Unfallbelastung Jugendlicher im Straßenverkehr ist, verglichen mit der älterer und erfahrenerer Fahrzeugführer, überproportional hoch: Obwohl der Anteil der 18- bis 24-Jährigen an der Gesamtbevölkerung unter 8 % liegt, gehören jährlich über 20% der im Straßenverkehr Verletzten oder Getöteten zu dieser Altersgruppe.**

Ein besonderes Problem in der Gruppe der Fahranfänger und jungen Fahrer stellen die Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol dar. Diese hohen Zahlen werden unter anderem darauf zurückgeführt, dass alkoholtypische Ausfallerscheinungen von jugendlichen

Fahrzeugführern aufgrund fehlender Fahroutine und geringer Alkoholgewöhnung kaum kompensiert werden können. Zudem sind bei Jugendlichen sehr viel häufiger als bei Erwachsenen außerhalb der Wohnung stattfindende Events als ein wichtiger Grund für deren er-

höhte Unfallbelastung anzusehen. Außerhäusliche Freizeitaktivitäten setzen oftmals eine Autofahrt voraus – in Verbindung mit Alkoholkonsum sind Trink-Fahr-Konflikte vorprogrammiert.





### Trinken macht schlau

„Ein paar Bier haben noch keinem geschadet“ ist eine verbreitete Überzeugung bei Autofahrern jeden Alters. Gerade Jugendliche erleben besonders häufig einen „Gruppendruck zum Trinken“ und sind zudem besonders häufig auf den Pkw angewiesen – irgendwie muss man ja nach Hause kommen.

Das Pilotprojekt zu Alkoholprävention bei Fahrschülern und Fahranfängern (PAFF) geht einen ungewöhnlichen und erfolgreichen Weg in der Präventionsarbeit: „Hoch die Gläser“ könnte das Motto von PAFF heißen, denn mit kontrolliertem Alkoholkonsum und dessen Beobachtung der Auswirkungen auf Reaktions- und Fahrvermögen wollen der Rheinisch-

## „Trinken für mehr Sicherheit? Cooler Sache dachte ich. Aber die Sache war vor allem eines, nämlich voll ernüchternd!“

*Jan, Abiturient, 19 Jahre*

Westfälische TÜV und die Universität Bonn die Gefahren von alkoholisierten Autofahrten nachdrücklich unterstreichen.

### Feucht-ernüchternde Trockenübung

Im Rahmen ihrer Fahrausbildung haben junge PAFF-Teilnehmende „im kontrollierten Selbstversuch“ zur Flasche gegriffen. Jedes Bier, jedes Glas Wein, jeder Cocktail wurde registriert. Und als die angetrunkenen Fahrschüler und

-schülerinnen anschließend Reaktionstests absolvierten, waren die Ergebnisse ernüchternd: Reaktionsvermögen und Wahrnehmungsfähigkeit leiden schneller als man denkt, und das schon bei ganz geringen Trinkmengen.

„Alkohol? Im Verkehr immer ohne!“ lautete der Slogan zum Projekt. Und dem konnten sich die jungen Menschen nach ihren (Trink-)Erfahrungen nur anschließen.

### Informationen zum Projekt PAFF

Poppelreuter, S.;  
DeVol, D.M.;  
Salk, J. & Struwe, S.  
(2001):  
**Alkoholprävention  
bei Fahrschülern und  
Fahranfängern –  
Das Projekt PAFF**

KölnerStudienVerlag,  
Köln,  
ISBN 3-936010-00-5



# PEER-Projekt an Fahrschulen

## Weil Jugendliche wissen, worauf Jugendliche abfahren



Laut Forschungsergebnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist jeder dritte Jugendliche regelmäßig mit sogenannten Trink-Fahr-Konflikten konfrontiert. Ein hohes Bedürfnis nach Mobilität, eine erhöhte Risikobereitschaft und ein ausgeprägtes Freizeit- und Partyverhalten der 18- bis 24-Jährigen führen dazu, dass „drinks & drugs“ oftmals mit „drive“ kollidieren. Ein gefährlicher Cocktail: Viele Auffälligkeiten und Verkehrsunfälle sind auf den Konsum von Alkohol und anderen Rauschmitteln zurückzuführen.

### Inhalte der Ausbildung zum „peer educator“

- (Drogen-)Konsummuster junger Menschen
- Gesundheitliche Risiken des Alkohol- und Drogenkonsums
- Alkohol und Drogen im Straßenverkehr
- Erfahrungen der örtlichen Polizeidienststellen und Fahrlehrer/innen
- Versicherungsrecht
- Methodik und Didaktik
- Prozessbegleitende Reflexion und Information

Zur Senkung drogenbedingter Unfallzahlen sind daher wirksame verkehrserzieherische Präventivmaßnahmen gefragt. Die Erreichbarkeit der „Hochrisikogruppen“ gestaltet sich jedoch schwierig. Das PEER-Projekt an Fahrschulen zeigt einen Erfolg versprechenden Weg auf, diese Schwierigkeit zu überwinden.

### Erfahrungen aus der Präventionsarbeit

Das PEER-Projekt nutzt Erfahrungen aus der Arbeit mit Risikogruppen in der AIDS- und Suchtprävention. Der Ansatz: „Peer groups“ (peer steht für gleich/gleich gesinnt/seinesgleichen) – also Menschen aus der unmittelbaren Le-

benswelt der Zielgruppe – können Präventionsbotschaften am glaubwürdigsten vermitteln.

Die Idee von PEER in Fahrschulen: Fahranfänger und Fahranfängerinnen kennen am besten die Interessen und Motive anderer junger Fahrer und Fahrerinnen. Sie sprechen eine gemeinsame Sprache und können Argumente überzeugend vermitteln. Das PEER-Projekt setzt dazu bei Jugendlichen an, die sich in der Fahrschul Ausbildung befinden. So können sie ganz gezielt zu Alkohol und Drogen im Straßenverkehr angesprochen werden – und zwar bevor sie selbst motorisiert am Straßenverkehr teilnehmen.



**„Wenn irgendein Fahrlehrer, eine selbsterklärte Verkehrsexpertin oder ein Hobbypädagoge Präventionsbotschaften aussenden, schalten Jugendliche doch direkt auf Durchzug. Als Peers sind wir einfach schneller akzeptiert und erzählen nicht nur über andere, sondern über uns. Das kommt an.“**

*Patricia, Soziologiestudentin, 22 Jahre*



## Die selbe Sprache sprechen

Speziell geschulte Studierende der Hochschule Magdeburg-Stendal und der Universität Magdeburg werden als „peer educator“ im Projekt aktiv. Sie gehören zur gleichen Altersgruppe wie die Fahrschüler und Fahrschülerinnen (peers). Durch ihre gemeinsame Alterserfahrungen bietet sich die Möglichkeit, glaubhaft über Auswirkungen von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr zu sprechen. Nach einem selbst entwickelten Leitfaden gestalten die Studierenden – zusätzlich zur eigentlichen Fahrschulung – eine Unterrichtseinheit, in der über die Problematik Alkohol und Drogen und Straßen-

verkehr diskutiert wird. Ziel ist es, gemeinsam mit den zukünftigen Führerscheinneulingen Strategien zu entwickeln, die ihnen helfen, eine „berauschte“ Teilnahme am Straßenverkehr zu vermeiden und ihre Risikokompetenz zu erhöhen.

An dem seit Oktober 2000 in drei Landkreisen Sachsen-Anhalts durchgeführten Modellprojekt beteiligen sich bereits über 30 Fahrschulen. Geplant ist die Ausweitung auf Magdeburg, Schönebeck und Stendal sowie auf Fahrschulen in ländlichen Gegenden.

## Ziele des PEER-Projektes

- **Information von Jugendlichen über Ursachen von Trink-Fahr-Konflikten**
- **Aufzeigen von Alternativen zu alkohol- oder drogenbeeinflussten Fahrten**
- **Senkung suchtmittelbedingter Auffälligkeiten im Straßenverkehr**
- **Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen von Jugendlichen, die auf den Einfluss von Alkohol und Drogen zurückgeführt werden**

# Damit Ihre Botschaften ankommen

## Sechs Tipps zum Thema Verkehrssicherheit

Die zentrale Frage, die sich auch durch die vorliegende Dokumentation als roter Faden zieht, lautet: **Wie erreicht man Jugendliche mit verkehrspräventiven Botschaften? Allgemein gültige Regeln gibt es keine. Erfolg versprechende Ansätze gibt es viele. Einige konkrete Tipps für die Konzeption und Durchführung Ihrer Aktionen und Maßnahmen vor Ort geben wir Ihnen an dieser Stelle:**

### 1. Gemeinsam!

Machen Sie Jugendliche zu aktiven Beteiligten Ihrer Maßnahmen. Nehmen Sie deren Interessen ernst und setzen Sie Anregungen konsequent um. Nur so wird aus belehrenden Monologen ein bereichernder Dialog!

### 2. Nah dran!

Führen Sie Veranstaltungen dort durch, wo Jugendliche sind. Auf die Ortswahl kommt es an: Je bekannter und belebter, umso mehr junge Menschen erreichen Sie. Berücksichtigen Sie das Umfeld: Passanten in der Einkaufszone müssen griffig und packend angesprochen werden, Besucher einer Kirche sind auf Unterhaltung eingestellt etc.

### 3. Attraktiv!

Wählen Sie Aktionsformen und -themen, die junge Menschen ansprechen, die attraktiv, unterhaltsam und informativ sind.

### 4. Sichtbar!

Was ist der spektakulärste DJ-Event, der detailliert vorbereitete Tag der offenen Tür oder die Podiumsdiskussion in der Berufsschule wert, wenn niemand kommt? Nichts. Pressearbeit und Werbemaßnahmen sind deshalb unerlässlich!

### 5. Kontinuierlich!

Einmal ist keinmal. Setzen Sie nicht (allein) auf einen Paukenschlag, sondern auf einen langen Atem, verwenden Sie nicht alle Ressourcen für eine Aktion, sondern planen Sie eine Reihe von Maßnahmen.

### 6. Vernetzt!

Verkehrssicherheit geht alle an – und viele sind in diesem Bereich aktiv. Suchen Sie sich für Ihre Maßnahmen starke Partner vor Ort. Überzeugen Sie Institutionen, Jugendverbände, lokale Unternehmen oder Prominente von der Bedeutung Ihrer präventiven Anliegen. Werden Sie gemeinsam aktiv, damit die Sicherheit im Straßenverkehr in Ihrer Stadt und Region wirksam erhöht werden kann.

# Ideenreich, ambitioniert, umsetzbar: einige Aktionsbeispiele

Präventionsaktionen und -maßnahmen müssen darauf abzielen, gerade solche Jugendliche zu erreichen, die zunächst kaum für präventive Sicherheitsbotschaften empfänglich sind. Niederschwelligkeit ist darum ein wichtiges Schlagwort, wie die folgenden Beispiele zeigen.

## Can't beat them? Join them!

Konzerte, Partys und Tanzveranstaltungen bieten vielleicht nicht den Rahmen, um intensive inhaltliche Diskussionen zu führen. Aber durch Videoclips, Transparente, Miniumfragen, Infotische, Fahrsimulatoren, Crashtests etc. können hier viele junge Menschen erreicht und erste Impulse für die weitere Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit gegeben werden. Ein erfolgreiches Beispiel ist hierfür die Event-Reihe „Cool Down“: Mit drei Disco-Events in Düsseldorf, Geldern und Apolda konnte die Deutsche Verkehrswacht über 4.000 Jugendliche sensibilisieren – und zudem eine große Medienresonanz erzielen.

## Cinema Präventivo:

Nutzen Sie mit dem Medium Film mal einen anderen Zugang zum Thema Verkehr! Eine „Lange Filmnacht“ – z.B. mit einer Kombination aus „Siebter-Sinn-Clips“, Kino-Klassikern wie „Tage des Donners“

und aufrüttelnden Kurzdokumentationen über die Rehabilitation von Unfallopfern – hat gleich einen doppelten Effekt: Sie regt zur Auseinandersetzung mit Verkehrssicherheit an und gibt Ihnen Gelegenheit, das Publikum zu informieren und zur Diskussion zu stimulieren.

**Einprägsame Bilder:** Machen Sie (lokale) Künstlerinnen und Künstler oder Jugendliche zu „Verkehrssicherheitsbotschaftern“. Lassen Sie bspw. in einem Wettbewerb Bilder oder Fotografien rund ums Autofahren kreieren. Diese können dann in einer Ausstellung – z.B. im örtlichen Jugendclub – der Öffentlichkeit präsentiert werden.

**Mit Tempo hundert in die Innenstadt:** Info-Aktionen und Umfragen in der Fußgängerzone ermöglichen den direkten Kontakt zu Ihrer Zielgruppe. Stellen Sie

Jugendlichen in Reporter-Manier Fragen zum eigenen Fahrverhalten oder lassen Sie sie ihre Meinung äußern: „Führerschein mit 16?“, „Null Promille!“, ... Das sorgt für Aufsehen, stößt Gespräche an und ergibt Stoff für eine Pressemitteilung zu den Ergebnissen Ihrer Umfrage.

### Die entscheidenden Instrumente Ihrer Pressearbeit bestehen aus

- dem Aufbau eines Presseverteilers
- der Kontaktaufnahme mit Medienvertretern
- dem regelmäßigen Verfassen und Versenden von Pressemitteilungen
- der Vermittlung von Interviews und Hintergrundberichten
- Pressekonferenzen und Pressegesprächen

## Auf fahrende Züge aufspringen:

Warum nicht von anderen geschaffene Anlässe wie Stadt- und Straßenfeste nutzen? Ihr Vorteil: Sie bringen Ihnen Publikum ohne eigene Werbeanstrengungen und ersparen viele organisatorische Vorarbeiten.

**Offen für alle:** Zeigen Sie sich an einem Tag der offenen Tür der jungen Öffentlichkeit – natürlich von Ihrer besten Seite. Deshalb sollten Führungen, Snacks, evtl. ein DJ und andere Attraktionen wie Verkehrsquiz oder Sicherheitstraining nicht fehlen.

## Gute Beispiele machen

**Schule:** Mädchen und Jungen der Oberstufe und der Berufsschulen sind eine wichtige Zielgruppe, denn sie stehen unmittelbar vor dem Führerscheinwerb. Projektwochen oder Eltern-Schüler-Abende mit Lehrkräften, Fachleuten aus dem Bereich Verkehrserziehung und der Polizei eignen sich ideal zur Auseinandersetzung mit dem Thema. Wie fruchtbar die Zusammenarbeit mit Schulen sein kann, zeigt auch das innovative Projekt „Führerschein-AG“ (in dieser Dokumentation auf Seite 16). Und auch die Integration neuer, praxisorientierter Module in den bestehenden Unterricht an Fahrschulen, wie unser Beispiel auf Seite 13 unterstreicht, ist ein viel versprechender Weg. In jedem Fall ist eines entscheidend: Machen Sie die Jugendlichen von Beginn an zu beteiligten Akteuren!

## Medien, die ankommen

Beim Einsatz von Werbe- und Infomaterial ist weniger immer mehr.

Setzen Sie zunächst auf knappe, ansprechend gestaltete Informationen, die Neugier wecken und dann Lust auf mehr machen.

Und: Nutzen Sie zur Bewerbung Ihrer Veranstaltungen jugendgerechte Medien und Distributionskanäle: Werbepostkarten oder Miniflyer können durch Jugendverbände, Schulen oder den Einzelhandel verteilt werden, aber auch in Bars und Diskotheken ausliegen.

# Vier Euroteams, ein Thema: Autofahren

## Deutschland

Noch führt in Deutschland kein Weg am Sehtest, am Erste-Hilfe-Kurs, vielen Fahrstunden und einer umfassenden Theorie- und Fahrprüfung vorbei. Das Argument: Professionelle Ausbildung ist nicht billig, aber sicher.



Anja, Bettina, Jeannine und Nicole

## Finnland

Finnland setzt auf doppelte Sicherheit: Mit 18 gibt es zunächst eine vorläufige Fahrerlaubnis. Und erst nach der zweiten Ausbildungsphase hat man mit 20 den begehrten Schein sicher in der Tasche.



Anna-Maija, Paivi, Sakari und Suvi

## Österreich

Jugendliche in Österreich sammeln ab dem 18. Lebensjahr ihre ersten Erfahrungen in Begleitung eines Erwachsenen. Erst dann geht es für einige Stunden in die Fahrschule und auf die Zielgerade in Richtung Führerscheinprüfung.



Barbara, Christoph, Emanuel und Marina

## Schweden

Die Schweden verstehen sich in vielem als europäische Vorreiter. Ob sie mit ihrem Modell des „Begleiteten Fahrens“ auch in Sachen Führerscheinwerb eine Vorfahrerrolle einnehmen, davon berichten die vier jungen Fahrer des schwedischen Euroteams.



Axel, Axel, Erig und Johan

# Freie Fahrt durch ein Europa ohne Grenzen?

## Ein Interview mit Georg Willmes-Lenz von der BASt



### Gilt schon heute der „Europäische Führerschein“?

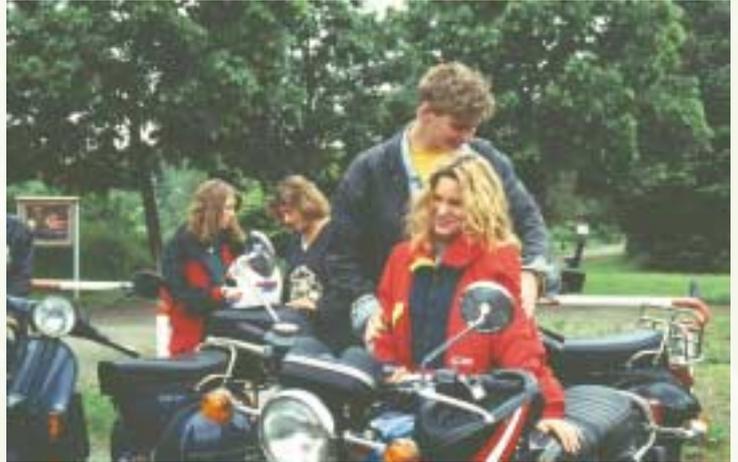
Hinter dem Schlagwort „EU-Führerschein“ steht die Harmonisierung des europäischen Fahrerlaubnisrechts. Das bedeutet: gegenseitige Anerkennung der Führerscheine, prüfungsfreier Umtausch bei Verlegung des Wohnsitzes, Mindestanforderungen an die Fahrerlaubnisprüfung und die Tauglichkeit der Fahrerlaubnisinhaberinnen und -inhaber. Diese Regelungen gehen auf eine Richtlinie des Ministerrats der Europäischen Gemeinschaft von 1980 zurück. 1991 wurde die Harmonisierung weiter ausgebaut, u.a. mit der Vereinheitlichung der Fahrerlaubnisklassen und dem Führerschein im Scheckkartenformat.

Somit gilt der europäische Führerschein in der Bundesrepublik Deutschland. Das heißt aber nicht, dass damit in Europa sämtliche Unterschiede beim Erwerb der Fahrerlaubnis und für Führerschein-Neulinge verschwunden wären. Bei der Vorbereitung auf den Fahrerlaubniswerb und hinsichtlich des Unfallrisikos am Anfang der Fahrkarriere gibt es noch große Unterschiede. Vieles bleibt daher noch aufzuarbeiten und zu klären, damit junge Menschen überall einen optimalen Zugang zum Führerschein und ein möglichst geringes Anfangsrisiko haben. Dabei spielt der internationale Erfahrungsaustausch in EU-Projekten, an dem auch die BASt intensiv beteiligt ist, eine wichtige Rolle.

### Sind Jugendliche in Wien und Helsinki besser auf den Straßenverkehr vorbereitet als anderswo in Europa?

In Finnland und Österreich wird großer Wert auf eine gute Vorbereitung von Fahranfängern gelegt. Österreich verfügt zum Beispiel über die so genannte L17-Ausbildung. Diese ermöglicht, dass schon vor der Führerscheinprüfung ergänzend zur Fahrschule mehrere tausend Kilometer fahrpraktische Erfahrungen im Verkehr gesammelt werden können – und zwar in Begleitung eines erfahrenen Mitfahrers. Absolventen dieses Modells sind gegenüber Fahranfängern mit normaler Ausbildung deutlich geübter und haben ein geringeres Unfallrisiko. Ein Bonbon für junge Leute ist dabei, dass die L17-Fahr-

**Was das Unfallrisiko junger Fahrer und Fahranfänger betrifft, so sind leider noch große Unterschiede festzustellen – auch zwischen Ländern mit einer hoch entwickelten Verkehrssicherheitskultur. Nach offiziellen Statistiken haben schwedische Fahranfänger ein doppelt so hohes Unfallrisiko wie erfahrene Fahrer. In Deutschland ist das vergleichbare Unfallrisiko junger Fahranfänger fünf Mal so hoch.**



ausbildung schon mit 16 Jahren begonnen und der Führerschein mit 17 Jahren erworben werden kann.

In Finnland wurde schon 1990 die so genannte „Zweite Phase“ der Fahrausbildung verpflichtend eingeführt: Nach Ablegung der Fahrprüfung widmet sich ein eintägiger Aufbaukurs Aspekten des verkehrssicheren Fahrens. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass alle Fahranfänger wenigstens einmal in einen intensiven Kontakt mit Fahrschulen kommen. Dies wäre ohne die Zweite Phase nämlich nicht der Fall, da man in Finnland wählen kann, ob man sich mit einem privaten Begleiter oder einem professionellen Fahrlehrer auf die Fahrprüfung vorbereitet.

Und auch in anderen Ländern wurde bereits viel für eine Absenkung des Fahranfängerrisikos getan. Hier ist insbesondere Schweden hervorzuheben, wo 1993 eine Maßnahme eingeführt wurde, für die in umfangreichen wissenschaftlichen Untersuchungen eine Halbierung des Anfängerrisikos nachgewiesen werden konnte: die

Ausdehnung der fahrpraktischen Übungszeit vor dem Alleinefahren durch eine Absenkung des Ausbildungsbeginns auf 16 Jahre.

Die Überzeugung von der heilsamen Wirkung fahrpraktischer Erfahrung vor dem Alleinefahren hat im letzten Jahrzehnt in den USA und in Kanada unter dem Begriff „graduated licensing“ stark an Popularität gewonnen. Auch dort konnten die positiven Auswirkungen in einer Vielzahl wissenschaftlicher Untersuchungen nachgewiesen werden.

**Schon im Vorfeld des Kongresses in Wolfsburg fanden sich in Finnland, Schweden, Österreich und Deutschland junge Fahrerinnen und Fahrer in „Euroteams“ zusammen. Was verbirgt sich dahinter?**

Zum einen liegt den Euroteams der Wunsch des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu Grunde, den Wolfsburger Kongress jugendorientiert zu gestalten. Die Idee eines direkten Gesprächs mit Fahranfängern lag also nahe. Entsprechend bot der

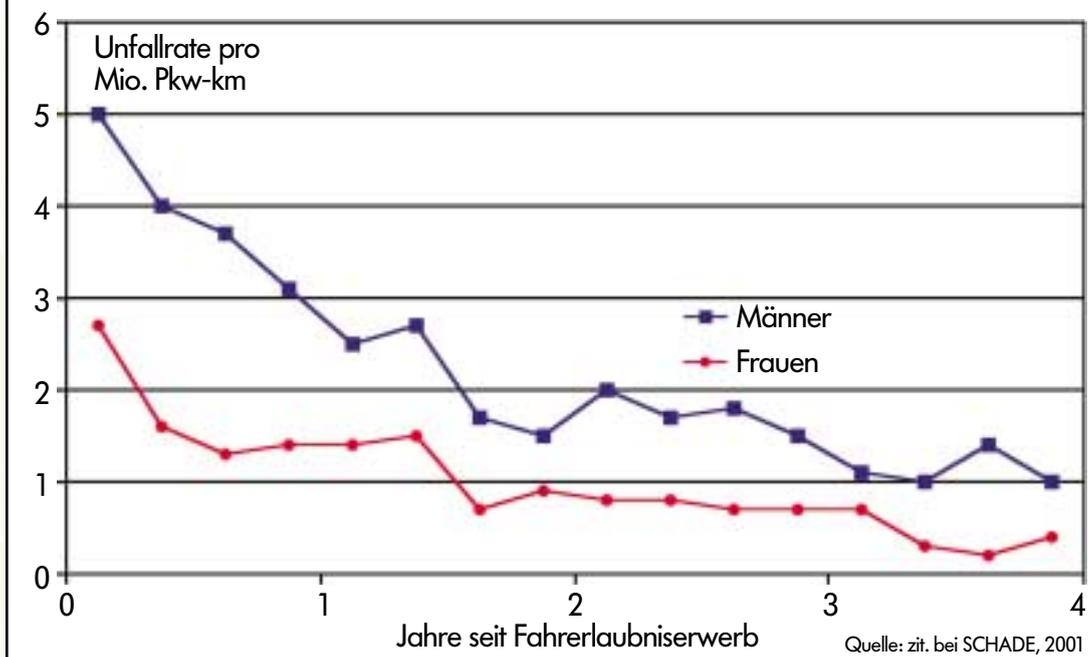
Kongress umfassende Möglichkeiten des direkten Austauschs zwischen Fahranfängern und Experten. Erstere brachten ihre persönlichen Erfahrungen ein, Letztere ihr eher indirektes Wissen aus unterschiedlichen Fachdisziplinen.

Zum anderen gründete die Idee auf dem Anliegen der Veranstalter, eine Plattform für einen europäischen Austausch über die unterschiedlichen Wege in die Rolle des Autofahrers zu schaffen. Von einem Austausch zwischen unmittelbar betroffenen jungen Fahranfängern konnte erwartet werden, dass er in einer Atmosphäre großer Offenheit, Lebendigkeit und gegenseitigen Interesses stattfinden würde, was sich auch so einstellte. Diese Atmosphäre sollte auch auf den Kreis der Experten ausstrahlen und hier Impulse für Neues vermitteln.

**Sind wir auf dem Weg zu einer gemeinsamen europäischen Fahrkultur?**

Diese Frage kann man sicherlich bejahen. Bedingt durch den grenzenlos gewordenen Verkehr

## Unfallrisiko von Fahranfängerinnen und -anfängern (D)



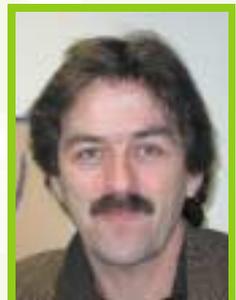
in Europa, bleibt es nicht aus, dass die Verkehrsteilnehmer vermehrt lernen müssen, konfliktfrei miteinander auszukommen. In allen Systemkomponenten des Verkehrs, „Straße“, „Fahrzeug“ und „Mensch“, sind seit langem Prozesse der Angleichung zu beobachten. Gleichwohl sind aber noch große Unterschiede erkennbar. Man denke nur an die Problematik des internationalen Schwerlastverkehrs mit technisch nicht immer sicheren Lkws.

Standardisierungen in Bezug auf den Faktor Mensch mögen im ersten Moment befremdlich erscheinen, sie sind in wichtigen Aspekten aber schon Realität und werden in ihrer Bedeutung sofort augenfällig, wenn man an die konkreten Beispiele denkt, die z.B. mit den EU-Mindestanforderungen an die Fahrerlaubnisprüfung und die

Kraffahreignung gegeben sind. Da motorisierter Verkehr oft auch eine Frage auf Leben und Tod ist, ist es eben nicht unerheblich, ob seine Teilnehmer tatsächlich die Voraussetzungen zum sicheren Führen eines Fahrzeugs mitbringen und ob dies vorher zuverlässig geprüft wird.

Was das Unfallrisiko junger Fahrer und Fahranfänger betrifft, so sind leider noch große Unterschiede festzustellen – auch zwischen Ländern mit einer hoch entwickelten Verkehrssicherheitskultur. Nach offiziellen Statistiken haben schwedische Fahranfänger ein doppelt so hohes Unfallrisiko wie erfahrene Fahrer. In Deutschland ist das vergleichbare Unfallrisiko junger Fahranfänger fünf Mal so hoch. Deutschland befindet sich, was das Sicherheitsniveau der erfahrenen Fahrer betrifft, international

auf einem Spitzenplatz. Aber für unsere jungen Fahrer gilt das offensichtlich nicht. Dies zu ändern ist eine der größten Herausforderungen künftiger Verkehrssicherheitsbemühungen.



**Georg Willmes-Lenz**

Referent im wissenschaftlichen Dienst der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), ist seit 1991 mit der Planung, Koordinierung und Durchführung von Forschungsvorhaben zur Verkehrssicherheit befasst. Sein gegenwärtiger Aufgabenschwerpunkt liegt auf der Analyse und Entwicklung von Maßnahmenansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Georg Willmes-Lenz war für die wissenschaftliche Vorbereitung und Betreuung des Zweiten Internationalen Kongresses „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ am 29./30. Oktober 2001 in Wolfsburg verantwortlich.

# Die Euroteams – Auf der Suche nach einer europäischen Fahrkultur

## Eine Herausforderung – viele Lösungswege

**Im „Europa ohne Grenzen“ unterscheiden sich die Zugangswege zur Fahrerlaubnis, die faktischen Anforderungen an den Führerscheinwerb und kulturellen Rahmenbedingungen, die den Fahrstil prägen, auch heute noch in vielem. Verbindend ist europaweit eines: das überproportional hohe Unfallrisiko junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger.**

Wie vielfältig die Lösungsansätze für dieses Problem allein innerhalb Deutschlands sind, zeigt u.a. diese Dokumentation. Einen europäischen Königsweg gibt es wohl kaum, und dennoch wird die zentrale Herausforderung an Verkehrssicherheitsarbeit zwischen Lissabon bis Helsinki in den nächsten Jahren die Identifizierung wirkungsvoller nationaler Präventionsmaßnahmen, die Prüfung der internationalen Übertragbarkeit und die schrittweise Harmonisierung der Fahrausbildung in Europa sein.

Dieser Prozess kann und darf sich nicht auf den Kreis europäischer Verkehrspolitiker, Präventionsexpertinnen und Praktiker aus der Fahrausbildung beschränken. Vielmehr müssen die Jugendlichen, die lange als „Präventionsobjekt“ gesehen wurden, als eigenverantwortliche Subjekte ernst genommen werden. Denn anhand ihrer eigenen – von Land zu Land ganz unterschiedlichen! – (Fahr-)Erfahrungen können sie wertvolle Impulse für die Fahrausbildung von morgen geben.

### Die nationalen Euroteams

Einen kleinen, aber entscheidenden Schritt in diese Richtung stellt das Projekt „Euroteams“ dar, das im Jahr 2001 unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführt wurde (vgl. Interview auf Seite 25f). Im Mittelpunkt der Euroteams stand das Anliegen, einen grenzübergreifenden Dialog über nationale Besonderheiten und europäische Perspektiven der Fahrausbildung aus Jugendsicht anzustoßen.



In den je eintägigen Seminaren in Deutschland, Finnland, Österreich und Schweden ging es nicht primär um harte Fakten, sondern um (landes-)typische Erfahrungen auf dem Weg zum Führerschein und persönliche Sichtweisen zum Autofahren. Die Bausteine der Seminare orientierten sich an den vier zentralen Phasen rund ums Autofahren:

**1. Träumen:** Vorstellungen vom Fahren als Kind und Jugendlicher – Wünsche, Pläne, erste Berührungspunkte

**2. Lernen:** zwischen „Frust und Lust“ – Überforderung und Unterforderung, Lernhilfen und -blockaden, Angst und Freude, Euphorie und Ernüchterung

**3. Prüfen:** Erleben der Prüfungssituation, mal cool, mal aufgeregt, Verhalten und Gefühle vor und nach der Prüfung

**4. Fahren:** die erste „Jungfernfahrt“ und „Langstrecke“, Spaß und Gefahren, Fahren wird zum Alltag, Sicherheit und Gefahren

### Professionelle Begleitung

Die vier Seminare in Deutschland, Finnland, Schweden und Österreich wurden von kompetenten Verkehrstrainerinnen und -trainern aus den jeweiligen Ländern vorbereitet, moderiert und dokumentiert. Auf diese Aufgabe wurden sie von der BAST schriftlich und in intensiven Schulungsgesprächen vorbereitet. Um die Vergleichbarkeit der



Seminare und der erarbeiteten Ergebnisse zu gewährleisten, wurde den Seminarleitern ein umfangreicher Methodenkoffer mit inhaltlichen und didaktischen Arbeitsvorschlägen und Materialien an die Hand gegeben.

Zu einer der wichtigsten Aufgaben der „Coaches“ zählte die Auswahl geeigneter und qualifizierter Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Alter zwischen 17 und 24 Jahren. Die Voraussetzungen zur Aufnahme in eines der vier Euroteams waren

- der Führerscheinbesitz
- Interesse und Affinität zum Thema
- Kommunikationsfähigkeit und gute Englischkenntnisse

- Zeit und Lust, am europäischen Workshop und Kongress in Wolfsburg teilzunehmen.

Der Diskussionsverlauf und die Seminarergebnisse wurden von den Teilnehmenden in Form von Fotografien, Collagen, Wandzeitungen und Ergebnispapieren kreativ, jugendgemäß und „ländertypisch“ aufbereitet und so für den anschließenden Workshop in Wolfsburg dokumentiert.

### Die Euroteam-Seminare

Alle vier Seminare orientierten sich am selben Ablaufmuster:

- **Warming-up:** Die Jugendlichen erzählen anhand mitgebrachter Gegenstände – vom Fensterkratzer übers Duffbäumchen bis zum „Dancing Elvis“ – von ihren Fahrensfängen.
- **Diskussion** der vier zentralen Themen: Träumen, Lernen, Prüfen und Fahren
- **Erstellen einer Präsentationstafel** zu jedem Thema und **Auswahl einer Tafel** zur Präsentation in Wolfsburg
- **Fotodokumentation** des kompletten Seminars
- **Gemeinsame Auswahl** der „Euroteam-Delegation“, die zum Workshop nach Wolfsburg reisen darf



# 1. Träumen

## Ein Kindheitstraum(a) aus Österreich

Es war einmal eine Familie, die wollte in den Urlaub. Das Auto war voll gepackt und abfahrtbereit. Die Reise begann in der Nacht. Die Tochter schlief auf dem Rücksitz. Durch viele Straßen fanden sie auf die Autobahn. Durch einen kleinen Unfall waren sie schnell in einem Stau gefangen. Am Morgen, in Italien angekommen, wurden sie von Ausländern begrüßt. Durch ein kleines Missgeschick mit der Handbremse stieg die Familie auf ein Leihauto um. Wenn sie nicht gestorben sind, dann fahren sie noch heute.

Jeder hat wohl seine kindlichen Erinnerungen an die ersten Träume vom Autofahren – James Bond, Nonnen auf der Flucht oder einfach die erste Urlaubsreise nach Italien.

## A Childish Argument – somewhere in Finland

Matti and Maija start arguing about who is getting to sit on the front seat.

Matti: „Girls can't drive anyway. So you'll sit in the back seat for your entire life!”

Maija: „No! I will be the first girl to master driving!”

Daddy: „Shut up kids! Why don't you read a comic book instead of fighting?”

# 2. Lernen

Alle Anfang ist schwer. Aber wer die Herausforderungen des Krabbelns, Laufens und Fahrradfahrens gemeistert hat, wird doch ein Auto ins Rollen bringen?

## Morgens halb zehn in der Fahrstunde

- Angst, etwas falsch zu machen
- mein Fahrlehrer war ein Choleriker...
- ...und meiner belesen (Zeitung – auch auf der Autobahn!)
- eine Fahrstunde mit Freunden (Bleifuß) war immer lustig

## A driving lesson in Finland

„It is Pekka's 18th birthday in December. Not long to go. But all his friends have got their licenses already and Pekka can't wait to get his. The first time behind the steering wheel is a real shock to him. He practices driving the car on the schoolyard with all his friends watching. He is supposed to drive in circles – and fails miserably. His teacher and everyone else are laughing. But after a couple of weeks, Pekka knows how to handle a car and is speeding up already. Now he knows: Driving is fun!”

# 3. Prü

**Kaum hat man nach viel Schweiß und Tränen den Pkw halbwegs im Griff, setzt sich ein Prüfer auf die Rückbank und gibt einem das Gefühl, man sollte besser Spaziergänger bleiben.**

## What a horri-wonderful test!

Sanna and Laura are talking about their driving test in Finland.

Sanna: „How was your test?”

Laura: „It was terrible. I was so nervous. The exam officer was scary and didn't smile once.”

Sanna: „I think I was luckier than you. Everything went well. And my inspector was very friendly and cool. We were chatting the whole time, which made me relax.”

Laura: „That's great! The main thing is that we both passed. In the end, that's all that matters.”

## Geprüft in Deutschen Landen ...

- Stoppschild überfahren. ALLES AUS?!
- Versucht cool zu sein..., aber nix hat geklappt
- Angst vor Blackout
- Ich dachte nur an das Geld, das vielleicht verloren geht.

# fen

## ... und in Österreich

- Alles vergessen – einfach gefahren!
- Bestehen ist subjektiv und sehr vom Prüfer abhängig.
- Reine Glückssache!
- Das Vorurteil Frauen können nicht Autofahren lebt. Die Burschen sagen: „Wirst es eh nicht schaffen!“, also MUSS ICH ES SCHAFFEN!
- Was ziehe ich bloß zur Prüfung an?

## Das schwedische System

1. (Private) Übungsfahrten
2. Theorieprüfung
3. Schleudertraining
4. Fahrprüfung
5. Führerschein

## Schwedische Ansichten über das schwedische System

- Schon mit 16 habe ich mit meinem Vater Autofahren geübt.
- Viel Fahrpraxis, Routine und Verantwortung: Schon vor der Prüfung konnte ich 4.000 km fahren.
- Die Fahrschulen bieten gute und umfassende Materialien zum Selber-Lernen an.
- Billiger Führerschein: Man kann selber entscheiden, wie viele Fahrstunden man nehmen will.
- Das Technik- und Schleudertraining ist bei uns Pflicht – und das ist gut so!
- Schlecht sind die langen Wartezeiten auf einen Prüfungstermin.

# 4. Fahren

## Das erste Mal in Österreich

- Wo war noch mal der erste Gang?
- Immer diese nervenden Beifahrer!
- Hilfe, ich fahre gleich in einen Tunnel. Wo ist bloß der \*\*\*\*\* Lichtschalter?
- Oh Gott, ein Kreisverkehr! Wann muss ich da denn blinken?
- Ich will doch gar nicht die Spur wechseln!
- Warum fahren die nur alle so schnell auf der Autobahn?
- Können die nicht schauen, bevor sie einfach über die Straße rennen?
- Finde ich wohl jemals wieder nach Hause?
- Endlich vorbei!

**Das erste Mal.** Für viele junge Fahrerinnen und Fahrer sind die ersten Kilometer hinterm Steuer eine Achterbahnfahrt zwischen grenzenloser Freiheit und großer Unsicherheit.

## Cool Night Rider in Finnland

„Mikko passed his driving test just recently. Tonight he has borrowed his dad's car for the first time. Therefore, he is a bit nervous. But behind the wheel his fear fades away quickly and he starts to feel cool and relaxed. He has got no destination. He just drives where the road takes him. It is a lot of fun. He feels like an adult – and so independent! Suddenly, he almost crashes the car into the next tree while answering his mobile phone. After that he is quite shocked and decides to drive straight back home.“

## Ab ans Steuer auf deutschen Straßen

- Jetzt geht's los!
- Immer dieses „Bessenwissen“ der nervigen Beifahrer!
- Rückwärts ausgeparkt... BUMS!
- Mein Auto wurde geklaut. Am 1. April. Toller Scherz!
- Nach ein bis zwei Wochen Praxis war das Autofahren klasse!
- Übung macht den Meister!

# Alle Wege führten nach Wolfsburg

**Durch die Teilnahme an den Landesseminaren waren rund 30 junge Fahrerinnen und Fahrer aus vier europäischen Ländern aktiv in der Vorbereitung des Euroteam-Workshop in Wolfsburg am 27. und 28. Oktober 2001 eingebunden.**

Pro Land machten sich schließlich vier Jugendliche als „Euroteam-Delegierte“ auf den Weg nach Niedersachsen, um dort ihre Seminarergebnisse zu präsentieren und gemeinsam mit den anderen Teilnehmenden u.a. folgenden Fragen auf den Grund zu gehen: Welche Erwartungen verknüpfen junge Europäerinnen und Europäer mit

dem Autofahren? Erleben junge Österreicher einen stärkeren Gruppendruck, mal richtig aufs Pedal zu treten, als ein finnischer Fahranfänger? Sind erfolgreiche Ausbildungsmodule aus Schweden überhaupt für Deutschland geeignet?

Bei der Gesamtpräsentation der Workshop-Ergebnisse auf dem anschließenden Kongress stellten die 16 Jugendlichen der Euroteams – trotz mancher nationaler Unterschiede – klar heraus,

- dass der Erwerb des Führerscheins für sie in hohem Maße mit der positiven Erfahrung

persönlicher Unabhängigkeit verbunden ist.

- dass sie sich der eigenen Gefährdung durch Selbstüberschätzung und der Gefahren für andere durch riskantes Fahren sehr wohl bewusst sind.
- dass eine qualifizierte Fahrausbildung für sie unbedingt durch zusätzliche praktische Lernmodule wie das „Begleitete Fahren lernen“ oder Sicherheitstrainings ergänzt werden muss, um die Fahrsicherheit zu erhöhen.
- dass Autofahren einfach Spaß macht!



## Der Euroteam-Workshop in Wolfsburg

Am 27. und 28. Oktober 2001 wartete auf die Euroteams ein volles Programm:

- Einführung in Inhalte und Ziele des Workshops
- Kennen lernen und Erwartungsabfrage
- Thematische Einführung: Länderspezifische Modelle des Führerscheinerwerbs
- Interkulturelle Arbeitsgruppen: Austausch über Fahren lernen und Fahrerfahrungen, Formulierung von Empfehlungen und Forderungen zum Führerscheinerwerb (Fahrlehrer, Prüfung, Begleitung der Fahranfänger etc.)
- Präsentation: Vorstellung, Diskussion und Aufarbeitung der Ergebnisse



## The Drivers Licence is ...

- a part of the adult life.
- a symbol of success.
- something you need for practical reasons (i.e. getting a job).
- something all of my friends already have.
- important in order to be able to contribute to the peer group by being able to drive.
- a must.

## Car driving in Europe is ...

- fun (Emanuel, Austria).
- freedom (Axel, Sweden).
- independence (Barbara, Austria).
- necessary (Marina, Austria).
- every day excitement (Paivi, Finland).
- getting from one point to another and that's about it! (Christoph, Austria).
- a luxury I enjoy (Anja, Germany).
- cool (Jeannine, Germany).
- boring, since it's my daily work (Sakar, Finland, driving instructor).

## Independence means that ...

- I don't have to ask my parents to give me a lift.
- I don't have to walk home in the dark.
- I don't have to wait for the bus.
- I can show that girls can also drive - but faster!

# Andere Länder ...

## Schweden

### BEGINN

Mit Lernerlaubnis mit 16 Jahren  
Traditionelle Ausbildung mit 17 Jahren

### AUSBILDER

Professionelle Fahrlehrer in Fahrschulen  
Begleitung durch Laienausbilder  
(über 24 Jahre und 5 Jahre Führerschein)

### AUSBILDUNG

Begleitetes Fahren  
Fahrschule  
Sicherheitstraining  
Theorieprüfung  
Praktische Prüfung

### FÜHRERSCHEIN

Mit 18 Jahren, die ersten 2 Jahre unter  
besonderer Beobachtung

### WERTUNG DURCH EUROTEAM

- + geringe Kosten
- + Praktisches Fahren ab 16 bringt Erfahrung
- + Viele kommen beim ersten Mal durch die Prüfung
- Eltern sind keine Fahrexperten

## Deutschland

### BEGINN

Fahrschule ab 17,5 Jahren

### AUSBILDER

Professionelle Fahrlehrer in Fahrschulen

### AUSBILDUNG

Fahrschule  
Erste-Hilfe-Kurs  
Sehtest  
Theorieprüfung  
Praktische Prüfung

### FÜHRERSCHEIN

Mit 18 Jahren, die ersten 2 Jahre Probezeit

### WERTUNG DURCH EURO-TEAM

- + Ausgebildeter Fahrlehrer geben mehr Sicherheit
- viele Fahrstunden
- hohe Kosten (ca. € 1.500)



## Finnland

### BEGINN

Begleitetes Fahren mit 17,5 Jahren

### AUSBILDER

Professionelle Fahrlehrer in Fahrschulen  
Laienausbilder

### AUSBILDUNG

2-Phasen-Ausbildung:

Phase 1

- Theorie und Prüfung
- Praxis und Prüfung

Phase 2

- Feed-back Fahrt
- Sicherheitstraining
- Theorie

### FÜHRERSCHEIN

Vorläufiger Führerschein mit 18 Jahren  
(nach Phase 1)

Endgültige Fahrerlaubnis mit 20 Jahren  
(nach Phase 2)

### WERTUNG DURCH EURO-TEAM

- + professionelle Lehrer
- + gut ausgebildete Fahrer
- + geringe Kosten
- endgültiger Führerschein frühestens mit 20 Jahren

## Österreich

### BEGINN

L17-Ausbildung mit 16 Jahren  
Traditionelle Ausbildung mit 17,5 Jahren

### AUSBILDER

Professionelle Fahrlehrer in Fahrschulen  
L17-Ausbildung: zusätzlich zwischen 17 und 18 Jahren begleitetes Fahren

### AUSBILDUNG

Fahrschule  
Theorieprüfung  
Praktische Prüfung

### FÜHRERSCHEIN

Mit 18 Jahren, die ersten 2 Jahre Probezeit  
L17-Ausbildung: Führerschein mit 17 Jahren  
(L17 Kennzeichen)

### WERTUNG DURCH EURO-TEAM

- + Begleitetes Fahren bringt Erfahrung
- + Fahrprüfung ist dann meistens einfach
- hohe Kosten (ca. € 1.500)

... ähnliche Sitten

# Auf einen Blick: Der Zweite internationale Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen 2001“

Mit der Wolfsburger Konferenz wurde dem Fachpublikum sowie der interessierten Öffentlichkeit ein breites Spektrum international beachteter Maßnahmenansätze zur Unfallprävention bei jungen Fahrern und Fahranfängern durch Experten aus dem In- und Ausland vorgestellt.

## Wichtige Impulse

Der wissenschaftliche Konferenzteil bekam in zwei Plenumsvorträgen wichtige Anregungen mit auf den Weg: *Prof. Klaus Hurrelmann* von der Universität Bielefeld betonte in seinem Referat, dass Verhaltens- und Verhältnisprävention parallel erfolgen sollten. *Dr. Horst Schulze* von der Bundesanstalt für Straßenwesen ermöglichte einen vertiefenden Einblick in die vielfältigen von der verkehrspsychologischen Forschung ans Tageslicht geförderten Faktoren der Unfallgefährdung junger Fahrer, Fahrerinnen und Fahranfänger.

Neben dem Jugendworkshop, dem diese Publikation besondere Aufmerksamkeit widmet, beschäftigten sich Expertinnen und Experten in drei Arbeitskreisen intensiv mit jeweils einem speziellen Aspekt des Gesamthemas „Unfallprävention bei jungen Fahrerinnen und Fahrern“. Dabei standen kompakte Fachreferate im Vordergrund: Insgesamt 34 Vorträge erhellten anhand zahlreicher Beispiele aus der Praxis aus elf Staaten, wie mit ganz unterschiedlichen Ansätzen das gleiche Ziel erreicht werden kann, nämlich das Unfallrisiko bei jungen Fahrerinnen und Fahrern zu senken.

## Sicherheitskommunikation – Anspracheformen und Kampagnen

**Leitung:** *Werner Sauerhöfer*, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
**Co-Leitung:** *Rolf Hoppe*, Planungsgesellschaft Verkehr GmbH, Köln

Der **Arbeitskreis 1** musste sich aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen im Bereich von Verkehrssicherheitskampagnen auf eine spezifische Themenauswahl beschränken. Die Beiträge wurden schließlich darauf ausgerichtet, Neues und möglichst Anregendes und Beispielhaftes aus

Die Fachreferate wurden in der Schriftenreihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen – Mensch und Sicherheit“, Heft M143, dokumentiert.



Deutschland und anderen Ländern vorzustellen. Hervorzuheben sind dabei die Entwicklung innovativer Ansätze aus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit heraus. So referierte **Peter Hübner** vom Polizeipräsidium Oberfranken in Bayreuth über das Modellprojekt EVA (Ernst nehmende Verkehrssicherheits-Arbeit) an weiterführenden Schulen. Es besteht aus den drei Säulen Gruppendiskussionen, beobachtetem Fahren und Internet-Kommunikation. Ziel ist es, über den wechselseitigen Prozess der Fremd- und Selbstbeobachtung zur Risikosensibilisierung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer beizutragen.

**Jaqueline Mennessier** von der „Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières“ in Paris erläuterte, wie in Frankreich durch publikumswirksame Fernsehspots von prominenten Kunstschaffenden wie dem international bekannten französischen Fotografen Raymond Depardon Verkehrssicherheit kommuniziert wird.

In der englischen Kampagne „What if?“ zur Gefahrenwahrnehmung steht die Verstärkung grundlegender Schlüsselbotschaften im Vordergrund. **Trevor Wedge** von der „Driving Standards Agency“ in Nottingham referierte seine Erfahrungen.



## Maßnahmen vor dem Fahrerlaubniswerb

**Leitung: Prof. Bruno Heiling,**

*Pädagogische Hochschule*

*Schwäbisch Gmünd*

**Co-Leitung:**

**Ministerialrat Dieter Hartmann,**

*Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr*

Der **Arbeitskreis 2** führte Beiträge aus allen Bereichen im Vorfeld des Fahrerlaubniswerbs zusammen, in denen gegenwärtig bedeutende innovative Bestrebungen zu beobachten sind.

Zu nennen ist in erster Linie die schulische Mobilitätserziehung, in der eine Vorbereitung auf die motorisierte Verkehrsteilnahme eingebunden ist. Im Niedersächsischen „Curriculum Mobilität“ werden Schülerinnen und Schüler aus der Gruppe der 17-Jährigen mit modernen Unterrichtsmethoden in einer zeit- und inhaltlich aufeinander abgestimmten Ausbildung sowohl in einer schulischen Arbeitsgemeinschaft als auch in der Fahrschule auf die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr vorbereitet. Die Gruppen setzen sich intensiv mit dem Phänomen „Verkehr“ auseinander. Auch Erfahrungen, Erlebnisse und Ängste können hier thematisiert und verarbeitet werden. Zu vielen Themen können außerschulische Lernorte aufgesucht werden (z.B. Autorepa-



raturwerkstätten, Polizei, Feuerwehr, Suchtberatungsstellen, Verkehrsverbände oder Rettungsleitstellen). Die Schule hat ferner die Möglichkeit, „Externe“ wie Richter, Fach- und Unfallärzte, Verkehrsplaner, Verkehrssicherheitsexperten oder Umweltbeauftragte in den Unterricht einzubinden.

Andere Beiträge beschäftigten sich mit der Weiterentwicklung der Fahrschulausbildung, die sich auf mehreren Ebenen vollzieht. Dazu wurden u.a. an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd und an der Universität Erfurt Konzepte erarbeitet. Das „Begleitete Fahrenlernen“ wurde als ein im Ausland erfolgreicher Präventionsansatz vorgestellt, der im deutschen System der Vorbereitung auf das Fahren bisher jedoch noch keine Berücksichtigung gefunden hat.

## Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb und graduierte Systeme

**Leitung:**

**Claudia Evers,**

*Bundesanstalt für Straßenwesen*

**Co-Leitung: Kay Schulte,**

*Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.*

Der **Arbeitskreis 3** wandte sich den Maßnahmenansätzen in der Phase nach dem Fahrerlaubniswerb zu. Zunächst wurden die Modelle des „Gestuftes Fahr-





erlaubniserwerbs“ (Graduated Licensing) auf dem nordamerikanischen Kontinent thematisiert, die zunächst nur vereinzelt angewendet wurden und sich innerhalb des letzten Jahrzehnts erfolgreich auf die überwiegende Zahl der US-Bundesstaaten und kanadischen

Provinzen ausbreiten konnten. Resultat: eine erhebliche Wirkung zur Absenkungen des Fahranfängerrisikos.

Die Modelle des „Gestuftes Fahrerlaubnisenerwerbs“ gleichen dem „Begleiteten Fahrenlernen“ darin, dass sie für den Übergang in die Rolle des Autofahrers eine längere Begleit- und Einübungsphase vorsehen. Unter protektiven Bedingungen werden fahrpraktische Erfahrungen im Realverkehr erworben. Das Ergebnis ist eine höhere

Anfangskompetenz und bereits ausgereifere Fahrrouninen am Anfang des selbstständigen Fahrens.

Der zweite Schwerpunkt in diesem Arbeitskreis war dem Ansatz der „Zweiten Phase“ der Fahrausbildung gewidmet. Einige Modelle werden in Europa bereits praktiziert. Auf der Konferenz wurden Beispiele aus Finnland und Luxemburg vorgestellt. In Deutschland, Österreich und der Schweiz befinden sich die Modelle noch in Vorbereitung.



**Kay Schulte**

Schulpädagoge, Referent für Aus- und Fortbildungsprogramme für Kraftfahrer beim DVR, beschäftigt sich mit der Problembeschreibung, Evaluation, Konzeption und Organisation von zielführenden Maßnahmen für junge Fahrerinnen und Fahrer. Seit dem Jahr 2000 ist er beim DVR verantwortlich für die zweite Fahrausbildungsphase und Aufbau-seminare für Fahranfängerinnen und -anfänger.

# Wohin geht die Präventionsreise?

## Kay Schulte vom DVR im Gespräch

### **Bedeutet perfekt rückwärts einparken zu können auch rücksichtsvoll zu fahren?**

Ein solcher Zusammenhang hat keinen Bestand, auch wenn es gerne so gesehen wird. Nach dem hierarchischen Modell von Keskinen (1996) wird das Fahrverhalten auf vier Ebenen beschrieben:

- 1. Beherrschung der Fahrzeugbedienung**
- 2. Meistern von Verkehrssituationen**
- 3. Fahrziele und Fahrmotive**
- 4. Lebensziele und Einstellungen.**

Dabei können besondere Qualitäten in den beiden unteren Ebenen Mängel in den beiden oberen Ebenen *nicht* ausgleichen. Positive

Fahrmotive und Einstellungen helfen jedoch mit Mängeln in den unteren Bereichen umzugehen.

Wer rücksichtsvoll fährt und sein Verhalten regelmäßig hinterfragt, zeigt schon besondere Qualitäten in den oberen Ebenen und wird vor allem deshalb sicher – und „perfekt“ – einparken.

### **Wie gelingt es, bei jungen Fahrern und Fahrerinnen aus Selbst-Überschätzung Selbst-Verantwortung zu machen?**

Notwendig ist ein wirkliches Verständnis für die Lebenssituation junger Fahrer/innen, die sich ganz am Anfang eines Lernprozesses befinden:

Persönliche Mobilitätswünsche treffen auf gesellschaftlichen Perfektionszwang, und weder die Fahr- und noch die Verhaltenskompetenz sind ausgereift. Dieser Lernprozess bedeutet, dass junge Fahrer/innen eine Vielfalt von Fahr- und Verhaltensstrategien ausprobieren und nach dem Schema „try and error“ jeweils für sich bewerten.

Wenn man diese Fahr- und Verhaltensstrategien in gruppenspezifischen Prozessen von den jungen Menschen selbst bewerten lässt, werden reflexive Prozesse angestoßen, Fahrmotive aufgedeckt und hinterfragt. Verantwortung im Straßenverkehr wird durch die jun-

Aufgrund der hohen Bedeutung, die diesem Konzept in Deutschland beigemessen wird, wurde der Thematik



schon bei der Planung der Konferenz besondere Beachtung geschenkt. Die theoretischen Überlegungen zu diesem Ansatz waren vor der Konferenz weitgehend abgeschlossen. Daher konnte die Konferenz genutzt werden, diejenigen Modelle vorzustellen, mit de-



nen voraussichtlich bis zum Jahr 2004 zu rechnen ist.

### **Abschließendes Plenum**

In einem von *Prof. Dr. Ingo Pfafferoth* (Regierungsdirektor bei der Bundesanstalt für Straßenwesen) und *Jochen Lau* (Referatsleiter für Ver-



kehrserziehung und -aufklärung beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat) geleiteten Abschlussplenum wurden die Ergebnisse der Arbeitskreise vorgestellt und eine Bilanz der Konferenz gezogen.



ge Altersgruppe selbst neu definiert. So kann aus Selbstüberschätzung tatsächlich Selbstverantwortung werden.

### **Welche Impulse hat der Zweite Internationale Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ gegeben?**

Der Zweite Internationale Kongress „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ hat aufgezeigt, wie facettenreich die Maßnahmen sind, die dazu beitragen können, das Risiko für junge Menschen im Straßenverkehr zu senken.

Zudem wurde deutlich, dass es sich beim besonderen Risiko des jungen Fahrens keineswegs um ein deutsches, sondern um ein internationales Problem handelt. Europa-weit wird über Konzepte zur Fahr- und Mehrphasenausbildung nachgedacht, und Fachleute sind sich einig, dass Fahrersozialisation einen langfristigen Lernprozess darstellt, der mit unterschiedlichen Maßnahmen positiv unterstützt werden kann.

„Schnellschüsse“ und emotionale Diskussionen tragen nicht zur Risikominimierung bei. Deshalb müssen die vorhandenen Konzepte, Erfahrungen und Erkenntnisse aus Nachbarländern detailliert betrachtet und diskutiert werden, um daraus passende Konzepte für Deutschland zu entwickeln.

Gleichzeitig wurde deutlich, dass der Evaluation bei der Implementierung neuer Maßnahmen zur Fahrausbildung elementare Bedeutung zukommt, um frühzeitig Schwachstellen und Stärken zu erkennen und Optimierungen vornehmen zu können. Nur so kann es gelingen, die Unfallhäufigkeit junger Fahrerinnen und Fahrer wirkungsvoll, spürbar und dauerhaft zu senken.

### **Wo sollte für Sie zukünftig der Schwerpunkt der Fahrausbildung liegen?**

Ein zentrales Ergebnis in Wolfsburg war, dass alle jungen Fahrer/innen – unabhängig von Ausbildung und Nationalität – in ihrer

Verkehrssozialisation in eine Phase kommen, in der sie zum ersten Mal völlig auf sich alleine gestelltes Fahren erleben. Dieses Alleinfahren ist geprägt durch eine Vielzahl unbekannter Faktoren und Wirkungsmechanismen, die bis dahin nicht erlebt und erfahren wurden.

Deshalb muss in diesem Lebensabschnitt die „zweite Fahrausbildung“ ansetzen, um die Qualitäten auf den höheren Ebenen des hierarchischen Modells von Keskinen (s.o.) zu steigern.

In der zweiten Fahrausbildungsphase können junge Fahrer/innen ihre Erfolge und Misserfolge reflektieren und neue Strategien bei der Fahrstilbildung ausprobieren. Erfolge mit sicherheitsfördernden Strategien und direkte Rückmeldungen zum eigenen Fahrverhalten helfen, den Fahrstil positiv und risikominimierend zu entwickeln. Gleichzeitig müssen innovative Maßnahmen zur Risikominimierung des jungen Fahrens weiter entwickelt und umgesetzt werden.



# Junge Fahrer – quo vadis?

## Ein abschließendes Fazit

**Im Rahmen der Zweiten Internationalen Kongresses „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ kam neben der aktiven Einbeziehung der Zielgruppe vor allem den vielfältigen Anregungen aus dem Ausland eine besondere Bedeutung zu. Im Verlauf des zweitägigen Austausches wurde deutlich: Bei dem ausgeprägten Unfallrisiko der Zielgruppe handelt es sich keineswegs um ein deutsches, sondern um ein internationales Problem. Europaweit wird intensiv über innovative Methoden zur Fahrausbildung nachgedacht.**

Die Fachleute sind sich darüber einig, dass die Fahrsozialisation einen langfristigen Lernprozess darstellt, der mit unterschiedlichen Maßnahmen positiv unterstützt werden kann – und muss! Doch die vorhandenen Konzepte, Erfahrungen und Erkenntnisse aus Nachbarländern müssen im Detail betrachtet und diskutiert werden, um daraus passende Angebote für Deutschland zu entwickeln.

Gleichzeitig wurde deutlich, dass bei der Implementierung neuer Maßnahmen einer kritischen Begleitung große Bedeutung zu-

kommt, um frühzeitig Schwachstellen und Stärken zu erkennen und Verbesserungen vornehmen zu können. Nur so kann es gelingen, die Unfallohäufigkeit bei jungen Fahrerinnen und Fahrern wirkungsvoll, spürbar und dauerhaft zu senken.

### Impulse für das Modellprojekt „Begleitetes Fahren“

Die Konferenz hat gezeigt, wie vielfältig die Maßnahmen sind, die dazu beitragen können, das Risiko für junge Menschen im Straßenverkehr zu senken. Bereits weniger als

drei Monate nach der Konferenz wurde von Fachreferenten mehrerer Bundesländer (Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt) ein für Deutschland denkbare Modell „Begleiteten Fahrens ab 17“ vorgeschlagen, das in der Folge in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit starke Beachtung fand.

Die Grundannahme: Durch eine verlängerte Lernphase und mehr praktische Übung unter Begleitung kann die Kompetenzgrundlage der jungen Fahrer und Fahrerinnen



gesteigert und somit das Unfallrisiko gesenkt werden. Auf Basis dieses Vorschlags wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Mitte 2002 unter Federführung der BASt eine Projektgruppe eingerichtet, die ein für Deutschland denkbares Modell „Begleitetes Fahren“ bis zum Frühjahr 2003 ausarbeiten soll.

Das Modell: Bereits mit 16,5 Jahren könnten Jugendliche die Fahrausbildung in der Fahrschule beginnen. Nach absolvierter Ausbildung und bestandener Prüfung könnten sie ab dem 17. Lebensjahr eigenverantwortlich unter Begleitung bis zum 18. Lebensjahr fahren und Erfahrungen sammeln. Mit dem 18. Lebensjahr erhalten sie dann die normale unbeschränkte Fahrerlaubnis.

Das für Deutschland denkbare Modell wird beim Verkehrsgesichtstag in Goslar im Januar 2003 vorgestellt und sieht u.a. vor, dass der Begleiter mindestens 30 Jahre alt und in das Modell eingewiesen sein muss.

In diesem Modell wurden Erkenntnisse der in Wolfsburg vorgestellten Konzepte aus anderen Ländern aufgenommen und an die deutschen Rahmenbedingungen angepasst, damit eine Erfahrungssammlung unter Begleitung nach der Fahrausbildung möglich wird.



### Impulse für das Modellprojekt „Zweite Fahrausbildung“

Ein weiteres Ergebnis in Wolfsburg war, dass alle jungen Fahrer und Fahrerinnen – unabhängig von Ausbildung und Nationalität – irgendwann zum ersten Mal völlig auf sich alleine gestellt hinter dem Lenkrad sitzen. Dieses Alleinfahren ist geprägt durch Unsicherheit einerseits und Selbstüberschätzung andererseits in Situationen, die bis dahin nicht erfahren wurden. In diesem Lebensabschnitt setzt die „Zweite Fahrausbildung“ an. Sie basiert auf der Erkenntnis, dass rund ein halbes Jahr nach bestandener Prüfung das erlernte (theoretische) Wissen in den Hintergrund tritt und die gefährliche Phase der Selbstüberschätzung beginnt. Die zweite Fahrausbildungsphase bietet die Gelegenheit, erste Erfahrungen und Misserfolge zu reflektieren und neue Strategien bei der Fahrstilbildung zu testen.

Zu diesem Modell existiert bereits ein Entwurf für eine Rechtsverordnung zur freiwilligen Nachschulung, der jedoch vor der Bundes-



tagswahl im Jahr 2002 nicht mehr verabschiedet wurde.

### Einbindung der Jugendlichen in die Entwicklung neuer Ansätze

Die Wolfsburger Konferenz konnte – insbesondere anhand der „Innovativen Projekte“ und des „Euroteams“ – eines überzeugend belegen: Es ist nicht nur sinnvoll, sondern erfolgsentscheidend, Jugendliche mit ihren Problemen, Wünschen und Sichtweisen als gleichberechtigte Partner in die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Senkung des Unfallrisikos einzubeziehen.

Eine größere Selbstständigkeit, eine höhere Lebensqualität durch Mobilität sowie eine erhöhte Akzeptanz in der „peer group“ durch Führerscheinbesitz sind nur einige der emotionalen Erwartungen, die Jugendliche mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis verbinden. Diese emotionalen Faktoren gilt es zukünftig stärker zu berücksichtigen, um im Dialog zwischen Fachleuten und Jugendlichen (noch) zielgruppengerechtere Maßnahmen zur Unfallprävention umzusetzen.



## Die beteiligten Institutionen



Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat e.V.

### **Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.**

Beueler Bahnhofplatz 16  
53222 Bonn  
Tel.: (0228) 44 00 01-0  
Fax: (0228) 44 00 01-67



Bundesanstalt  
für Straßenwesen

### **BAST Bundesanstalt für Straßenwesen**

Brüderstraße 53  
51427 Bergisch Gladbach  
Tel.: (02204) 43-0  
Fax: (02204) 43-673



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

### **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen**

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin  
Tel.: (030) 20 08-0  
Fax: (030) 20 08-19 20



DEUTSCHE  
VERKEHRS  
WACHT

### **Deutsche Verkehrswacht e.V.**

Am Pannacker 2  
53340 Meckenheim  
Tel.: (02225) 884-0  
Fax: (02225) 884-70



DEUTSCHE  
VERKEHRS  
WACHT

### **Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.**

Arndtstraße 19  
30167 Hannover  
Tel.: (0511) 17 58-0  
Fax: (0511) 17 58-2



Niedersachsen

### **Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr**

Friedrichswall 1  
30159 Hannover  
Tel.: (0511) 120-0  
Fax: (0511) 120-57 72

## Die beteiligten Projekte

### **Paris-Berlin 2001:**

#### **ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.**

Am Westpark 8  
Beate Pappritz  
81373 München  
Tel.: (089) 76 76-0  
Fax: (089) 76 76-25 00

#### **Deutsch-Französisches Jugendwerk**

51, rue de l'Amiral Mouchez  
75013 Paris  
Tel.: 0033(0)140 78 18 18  
Fax: 0033(0)140 78 18 88

Molkenmarkt 1-3  
10179 Berlin  
Tel.: (030) 28 87 57-0  
Fax: (030) 28 87 57-88

### **Christophorus-Seminare:**

#### **Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V.**

Cornelia Zieseniß  
Arndtstraße 19  
30167 Hannover  
Tel.: (0511) 17 58-0  
Fax: (0511) 17 58-2

### **Fahrschule und Polizei:**

#### **Polizeipräsidium Bochum**

#### **Polizeiinspektion West**

Polizeikommissar Dirk Walczak  
Friedrich-Ebert-Straße 33  
44866 Bochum  
Tel.: (0234) 9 09-32 22  
Fax: (0234) 9 09-32 28

### **Die Führerschein-AG:**

#### **Jürgen Haehnel**

Tulpenweg 7  
30457 Hannover  
Tel.: (0511) 438 30 84

### **PAFF:**

#### **Universität Bonn Psychologisches Institut**

Dr. Stefan Poppelreuter  
Römerstraße 164  
53117 Bonn  
Tel.: (0228) 73-42 86  
Fax: (0228) 73-44 07

### **Peer-Education in Fahrschulen:**

#### **Mistel**

#### **Institut der Hochschule Magdeburg-Stendal (FH)**

Prof. Dr. Wolfgang Heckmann,  
Marcel Christoph  
Wilhelm-Külz-Straße 8  
39108 Magdeburg  
Tel.: (0391) 886 43 10  
Fax: (0391) 886 48 02



ZWEITER INTERNATIONALER  
KONGRESS · WOLFSBURG  
29./30. OKTOBER 2001

## Impressum

**Herausgeber:**

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.  
Beueler Bahnhofplatz 16  
53222 Bonn  
Tel.: (0228) 44 00 01-0  
Fax: (0228) 44 00 01-67  
[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

**Verantwortlich für den Inhalt:**

Siegfried Werber

**Redaktion:**

Werner Sauerhöfer

**Text und Gestaltung:**

neues handeln GmbH, Köln / Berlin

Hergestellt mit Unterstützung des  
Bundesministeriums für Verkehr,  
Bau und Wohnungswesen  
und des Hauptverbands der  
gewerblichen Berufsgenossenschaften

Bonn 2002



