

## Jugendliche als Verkehrsteilnehmer

Die Zielgruppe jugendlicher Fahranfänger ist wegen ihrer hohen Beteiligung an Verkehrsunfällen immer wieder Gegenstand von wissenschaftlichen Untersuchungen gewesen.

Nachstehend sind die übereinstimmend festgestellten Bedingungen für ihr erhöhtes Unfallrisiko aufgelistet (nach Schulze 1999, S.85):

- Mangelnde Reife
- Überschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten
- Falsche Einschätzung der Komplexität von Verkehrssituationen
- Mangelnde Fahrroutine
- Hohe Risikoakzeptanz
- Unangemessenes Geschwindigkeitsverhalten
- Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes
- Hohe Gefahrenexposition aufgrund freizeitbedingter Nachtfahrten
- Gruppendynamische Aspekte des Fahrverhaltens
- Missbrauch des Fahrzeugs zur Befriedigung von Bedürfnissen nach Thrill und Wettstreit
- Risikoerhöhung auf Grund bestimmter Persönlichkeitseigenschaften
- Biographische Faktoren
- Problematische Lebensstile

## Fahrverhalten und Lebensstil

Schulze hat bereits 1989 in einer Untersuchung über das Verkehrsverhalten Jugendlicher gezeigt, dass das Verkehrsunfallrisiko nicht alle 18-24-jährigen Jugendlichen in gleicher Weise betrifft, sondern in engem Zusammenhang mit bestimmtem Freizeitverhalten und Lebensstilen steht. Damals erwiesen sich die sogenannten Action-, Fan- und Kontra-Typen als stark risikodisponiert. Zu ihnen zählten etwa 30 % der untersuchten Jugendlichen.

Es handelt sich vorwiegend um männliche Jugendliche in typisch maskulinen Berufen (z.B. Baubranche, Metallberufe), mit relativ geringem Schulbildungsniveau, extravertiertem Freizeitstil, damit einhergehender hoher nächtlicher Verkehrsteilnahme, häufigem und intensivem Alkoholkonsum, geringem Selbstbewusstsein, ausgeprägtem Bedürfnis nach Selbstdarstellung und Imponiergehabe, Sensationslust, dem Streben nach Statuszuwachs und Macht. Das eigene Fahrzeug wird durch entsprechendes Fahrverhalten zur Realisierung dieser Wünsche eingesetzt.

Eine Wiederholungsuntersuchung von Schulze wurde auf die Altersgruppe der 25-34-jährigen erweitert, weil eine Ausdehnung des Jugendalters durch die finanzielle Abhängigkeit der jungen Erwachsenen von den Eltern bis weit ins dritte Lebensjahrzehnt besteht. Die Zunahme eines hedonistischen Freizeitverhaltens auch

für diese Altersgruppe bedingt eine gegenüber den älteren Jahrgängen deutlich erhöhte Unfalldisposition.

Es zeigte sich eine Homogenisierung der verschiedenen Freizeitstilgruppen, so dass sich nur mehr zwei besonders risikodisponierte Teilgruppen identifizieren ließen:

- Action-Typ
- Kicksuchender Typ

### **Merkmale besonders unfallgefährdeter junger Fahrer und Beifahrer**

(nach Schulze 1999 aus aus Hoppe und Terkaat 2005, S. 12).

<b>Merkmale</b>	<b>Action-Typ (18% der Zielgruppe)</b>	<b>Kicksuchender Typ (19% der Zielgruppe)</b>
Freizeitinteressen	Autofahren Disco, Kneipe Raves, Extremsport	Disco, Kneipe Raves, Extremsport Kultur, Fernsehen
Musikinteressen	Techno, Rave	multiple, aber kein Dancefloor, Pop usw.
Filmpräferenzen	Action, Fantasy, Science Fiction	
Gruppenaffinität	Techno, Raver, „Rechte Szene“	Punks, Heavies, Autonome Rapper, Hiphopper, Schwule
Fahrleistung in km/Jahr	15.990	11.870
Gurtanlegen	52%	61%
Unfallbeteiligung		
• insgesamt	46%	29%
• in letzten 12 Mon.	34%	21%
Alkoholkonsum		
• mehrmals/Woche	31%	38%
• Trinkmenge	zweithöchste Menge	höchste Menge
• Trinkmotivation	Frustkompensation	Freude/Geselligkeit
Drogenkonsum		
• Haschisch, Marihuana	zweithöchster Wert	höchster Wert
• mehrmals/regelmäßig	12%	31%
Selbstüberschätzung Sensation Seeking	höchster Wert zweithöchster Wert	zweithöchster Wert höchster Wert
Psychologischer Missbrauch des Pkw	höchster Wert	zweithöchster Wert
Verstoß gegen Verkehrsregeln	höchster Wert	zweithöchster Wert
Geschlecht		
• männlich	84%	61%
• weiblich	16%	39%
Hauptschulbildung	46%	21%
betont maskuliner Beruf	32%	25%

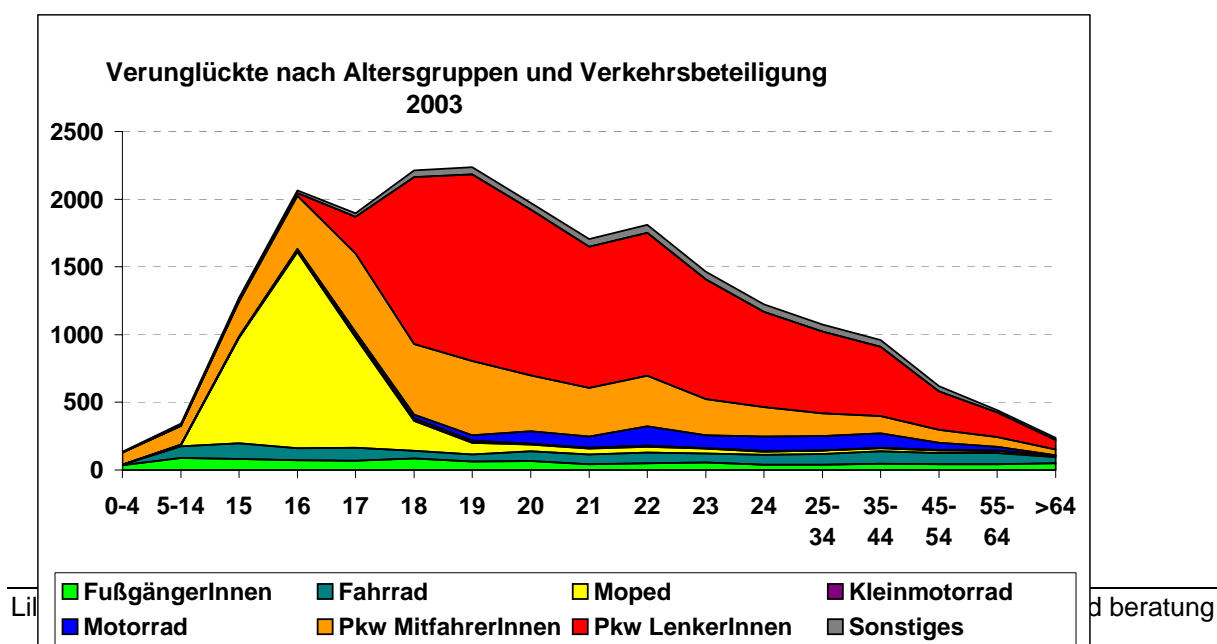
Der Anteil dieser beiden Risikogruppen ist seit der Erstuntersuchung von 30 % auf ca. 37 % angewachsen. Während die Häufigkeit des Alkoholkonsums im Zusammenhang mit dem Autofahren relativ geringer geworden ist, steigt die Beteiligung von Cannabiskonsum. Beim „Kicksuchenden Typ“ sind deutlich mehr weibliche Jugendliche und ein relativ höheres Bildungsniveau mit entsprechend geänderten Interessen und Präferenzen zu finden.

## Unfallrisiko Jugendlicher

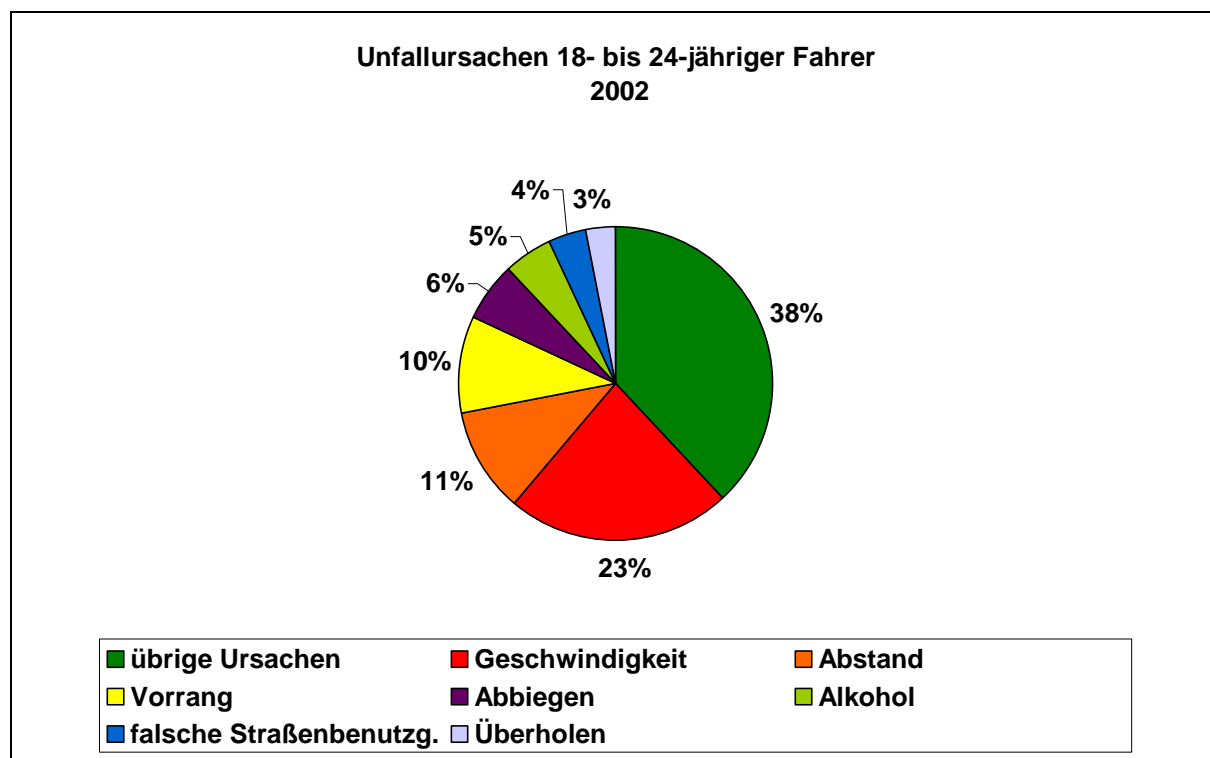
Für die Zielgruppe der 18-24-jährigen stellt die erst kürzlich von der deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichte Studie (Hoppe und Terkaat 2005) zusammenfassend fest, dass bei den unmittelbaren Unfallursachen die unangepasste Geschwindigkeit im Vordergrund steht. Geringe Fahrerfahrung wird neben besonderer Verkehrsexposition und jugendtypischem Verhalten als mittelbare Unfallursache erwähnt, wobei die beiden oben erwähnten Lebensstilgruppen besonders betroffen sind.

Aus dem Zusammenhang zwischen zunehmender Fahrerfahrung und abnehmendem Verkehrsunfallrisiko ist eine Förderung der Risikokompetenz als wesentliche Verkehrssicherheitsaufgabe abzuleiten. Führerschein auf Probe, mehr Gelegenheit zum begleiteten Fahren durch L 17 und Mehrphasenausbildung sind in Österreich bereits umgesetzt. Die Möglichkeiten des Einsatzes von Fahrsimulatoren zu diesem Zweck, wie sie beispielsweise in den Niederlanden existieren, werden derzeit noch nicht ausgeschöpft.

Die folgende Grafik zeigt für Österreich die Verunglückten (Anzahl der Getöteten und Verletzten) nach Alter und Verkehrsteilnahme im Jahr 2003. (somo. 2005 nach Unfallstatistik 2003, Kuratorium für Verkehrssicherheit)



Für die Gruppe der jugendlichen Fahranfänger wurden in einer BAST-Studie aus 2005 folgende Unfallursachen festgestellt:



Der Straßenverkehrsunfall ist für Jugendliche die bei weitem häufigste Todesursache. Die Gruppe der 15- bis 24-jährigen ist mit 31% aller getöteten Personen überproportional an Straßenverkehrsunfällen beteiligt (Unfallstatistik 2003, Kuratorium für Verkehrssicherheit).

## Literatur

- Hoppe, R. & Terkaat, A. (2005). Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer. Mensch und Sicherheit Heft M165, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- Limbourg, M., Flade, A. & Schönharting, J. (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske und Budrich
- Mienert, M. (2004). Entwicklungsaufgabe Automobilität. In Schlag, B. (Hrsg.) (2004). Verkehrspsychologie. Mobilität – Sicherheit – Fahrerassistenz. Lengerich: Pabst Science Publishers
- Schlag, B. & Richter, S. (2004). Psychologische Bedingungen der Unfallentstehung bei Kindern und Jugendlichen. In Schlag, B. (Hrsg.) (2004). Verkehrspsychologie. Mobilität – Sicherheit – Fahrerassistenz. Lengerich: Pabst Science Publishers
- Schmidt, G. A., Schmidt, L. & Drunecky, G. (1999). MOMO – Modellversuch Mobilitätsausbildung in Schule und Fahrschule. In F. Meyer-Gramcko (Hrsg.), Verkehrspsychologie auf neuen Wegen. 37. BDP-Kongreß für Verkehrspsychologie (S. 447-454). Bonn: Deutscher Psychologen Verlag.