

In: Unsere Jugend, 2003, Heft 1

Risikoverhalten: Verkehr

Denn sie wissen nicht, was sie tun...
Jugendliches Risikoverhalten im Verkehr

Maria Limbourg / Karl Reiter

Alle sieben Stunden stirbt ein Jugendlicher auf Deutschlands Straßen -- häufig als Folge von Selbstüberschätzung, Imponiergehabe und hoher Risikobereitschaft. Ist das ein Preis, den unsere Jugend für ihre viel gepriesene Mobilität zahlen muss? Dabei zeigt eine genauere Analyse, dass es Präventionsansätze gibt, sofern die Ursachen für jugendliches Risikoverhalten genau bestimmt sind. Der folgenden Überlegungen liefern eine solche Analyse und zeigen zugleich Handlungsperspektiven auf.

1. Das Verkehrsunfallgeschehen im Jugendalter

Verkehrsunfälle stellen die häufigste Todesursache im Jugendalter dar. Hohe Risikobereitschaft, Selbstüberschätzung, "Kick-Suche", Vorstellung von "Freiheit und Abenteuer", Imponiergehabe und fehlende Erfahrung bilden ein vielfach fatales Bedingungsgefüge für den Verkehrsunfall in dieser Altersgruppe.

Jahr für Jahr sterben in Deutschland ca. 1.300 Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 15 bis 20 Jahren im Straßenverkehr (vgl. Tabelle 1), die meisten davon mit dem Pkw (ca. 75%). Weitere ca. 18% erleiden tödliche Verletzungen bei einem Unfall mit einem motorisierten Zweirad (Mofa, Moped oder Motorrad). Zu Fuß (ca. 4%) oder mit dem Fahrrad (ca. 3%) werden insgesamt ca. 7% der Jugendlichen von 15 bis 20 Jahren tödlich verletzt. Zu den jugendlichen Verkehrstoten kommt jedes Jahr noch eine große Zahl von Verletzten: Ca. 20.000 Jugendliche und junge Erwachsene werden Jahr für Jahr im Straßenverkehr schwer verletzt (20.486 im Jahr 2000); sie bleiben oft lebenslang körperlich oder geistig behindert. Weitere ca. 75.000 Jugendliche gehen in die Unfallstatistiken als "leicht verletzt" ein (75.174 im Jahr 2000).

Die Mehrheit der im Straßenverkehr getöteten Jugendlichen und jungen Erwachsenen ist männlich (74%). Junge Frauen verunglücken -- glücklicherweise -- seltener tödlich (26%). Dieser eindeutige Geschlechterunterschied zeigt sich bei allen Verkehrsarten. Am

deutlichsten ist er bei den mofa-, motorrad- und autofahrenden jungen Menschen, aber er ist auch bei den Fußgängern und Radfahrern festzustellen (vgl. Tabelle 1, sowie Flade 1999, S. 137f).

Tab. 1: Anzahl der im Jahr 2000 getöteten Jugendlichen und jungen Erwachsenen nach Alter, Geschlecht und Art der Verkehrsteilnahme (Statistisches Bundesamt 2001)

Alter	gesamt	Mofa/ Moped		Motorräder		PKW		Fahrrad		Fußgänger	
		m	w	m	w	m	w	m	w	m	W
15	50	4	1	5	2	11	14	6	4	1	2
16	113	16	1	37	3	22	18	8	2	2	3
17	173	13	5	38	8	51	35	7	3	7	4
18	332	5	1	33	3	206	63	4	1	7	4
19	329	1	1	20	3	224	70	1	0	5	2
20	272	1	0	22	2	177	54	3	1	5	2
gesamt	1.269	40	9	155	21	691	254	29	11	27	17

Pkw-Unfälle

Bei den tödlichen Verkehrsunfällen von Jugendlichen hat der Pkw eine herausragende Bedeutung: Die weitaus meisten Verkehrstoten bei Jugendlichen sind Pkw-Insassen (vgl. Tabelle 1). In der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen sind Jugendliche in der Regel als Mitfahrer oder als Mitfahrerinnen im Pkw unterwegs; in der Gruppe der 18- bis 20-Jährigen fahren viele junge Erwachsene schon selbst einen Pkw. Der Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis und damit der Übergang vom Mitfahrer zum Fahrer ist für junge Menschen heute zur wichtigsten Übergangssituation vom Jugendlichen zum Erwachsenen geworden. Außerdem ist der Stellenwert des Autos in dieser Altersgruppe sehr hoch.

Betrachtet man nicht nur die absoluten Unfallzahlen, sondern auch die Verkehrsleistung (Verunglückte pro einer Million gefahrene Kilometer), zeigt sich, dass das Pkw-Unfallrisiko mit 2,0 Verunglückten pro eine Million Pkw-Kilometer in der Gruppe der 18-jährigen am größten ist. In Vergleich dazu beträgt das Unfallrisiko bei den 25- bis 44-jährigen Autofahrern nur 0,3 Verunglückte je eine Million Kilometer (Limbourg u.a. 2000, S. 39f). Betrachtet man die Unfallverursachung von jungen Autofahrenden, so zeigt sich, dass die "nicht angepasste Geschwindigkeit" die dominierende Unfallursache ist: Jeder zweite tödliche Unfall in der Altersgruppe der 18- bis 20-jährigen jungen Fahrer und Fahrerinnen ist auf

diese Ursache zurückzuführen. Im Vergleich dazu wird diese Ursache beispielsweise in der Altersgruppe der 35– bis 45–Jährigen nur bei jedem fünften tödlichen Unfall festgestellt (Statistisches Bundesamt 2001).

Zur "nicht angepassten Geschwindigkeit" als Unfallursache kommt oft auch noch der "Alkoholkonsum" als Unfallursache hinzu: Bei jedem zehnten tödlich verunglückten Autofahrer stellt eine erhöhte Blutalkoholkonzentration die Hauptunfallursache dar (vgl. Statistisches Bundesamt 2001). Bei der Vergleichsgruppe der 35– bis 45–Jährigen wird "nur" jeder sechzehnte tödliche Verkehrsunfall auf Alkoholkonsum zurückgeführt.

Ein weiteres Problem in Zusammenhang mit der Verkehrsunfallproblematik im Jugendalter stellt der Konsum von Drogen dar. Etwa jede zehnte untersuchte Blutprobe enthält Drogen (Cannabis, Heroin, Kokain, Amphetamin [einschließlich Ecstasy, LSD]) — oft zusammen mit Alkohol (vgl. Polizeiblatt 2000 S. 25f).

Wird das Risiko von Jugendlichen nach einzelnen Altersstufen differenziert betrachtet, so zeigt sich, dass die 18– und 19–Jährigen die höchsten Getötetenzahlen aufweisen (vgl. Tabelle 1). Differenziert man auch noch nach dem Geschlecht der Getöteten, zeigt sich eine weit höhere Unfallbelastung bei den männlichen Jugendlichen. Das männliche Geschlecht ist sowohl bei den Geschwindigkeits–Unfällen (77% zu 23%) wie auch bei den Alkohol–Unfällen deutlich überrepräsentiert (94% zu 6%).

Betrachtet man die Statistiken 2000 über alkoholisierte Verunglückte im Straßenverkehr, zeigt sich folgendes Bild: In der Gruppe der 15– bis 18–Jährigen kommen auf 667 männliche alkoholisierte Verunglückte nur 33 weibliche. Bei den 18– bis 21–Jährigen sind es 2.092 Männer und nur 186 Frauen (vgl. Statistisches Bundesamt 2001).

Der deutliche Unterschied zwischen weiblichen und männlichen Jugendlichen zeigt sich auch bei der Betrachtung der Statistiken über das Geschlecht des Fahrzeugführers bei Unfällen mit Personenschäden: In der Gruppe der 15– bis 18–Jährigen sind es 85% junge Männer und 15% junge Frauen. In der Gruppe der 18– bis 20–Jährigen ist das Verhältnis 70% junge Männer zu 30% junge Frauen.

Betrachtet man die Verteilung der Unfälle Jugendlicher und junger Erwachsener auf die Wochentage und auf die Tageszeiten, zeigt sich ein deutlicher Schwerpunkt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. In diesen beiden Nächten fahren die Jugendlichen häufig zu Discotheken und anderen Freizeiteinrichtungen.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse lässt sich der typische tödliche Autounfall bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen wie folgt beschreiben: Ein schwerer Alleinunfall durch Kontrollverlust, der sich auf einer Freizeitfahrt mit Freunden unter Alkoholeinfluss bei hoher Geschwindigkeit am Wochenende in der Nacht ereignet (vgl. Schulze 1998). Unter

diesen Freizeitunfällen kommt den sog. "Disco-Unfällen" eine herausragende Bedeutung zu: Sie stellen die folgenschwersten nächtlichen Freizeitunfälle in dieser Altersgruppe dar.

Unfälle mit motorisierten Zweirädern

Zu den tödlichen Pkw-Unfällen kommen im Jugendalter die tödlichen Unfälle mit motorisierten Zweirädern: 15% der getöteten Jugendlichen verunglückten mit einem Mofa, einem Moped oder einem Motorrad (vgl. auch Raithel 1999, S. 14ff). In dieser Verkehrsteilnehmergruppe liegt das verkehrsleistungsbezogene Unfallrisiko mit 40 Verunglückten pro eine Million gefahrener Kilometer in der Gruppe der 15- bis 17-jährigen Jugendlichen extrem hoch. Im Vergleich dazu liegt das Risiko in der Gruppe der 25- bis 44-jährigen motorisierten Zweiradfahrer "nur" bei drei Verunglückten je eine Million Kilometer (vgl. Limbourg u.a. 2000, S. 39f).

Auch bei den Unfällen mit motorisierten Zweirädern sind junge Männer sehr viel stärker vertreten als junge Frauen, sie fahren allerdings auch häufiger mit Mofas, Mopeds und Motorrädern als weibliche Jugendliche (vgl. Tabelle 1).

Inline-Skating-Unfälle

Eine neuere Unfallgefahr für Jugendliche im Straßenverkehr stellt das Inline-Skating und das Fahren mit Skate- und Kickboards dar. Die große Mehrheit der Skater in Deutschland (ca. 80%) sind unter 20 Jahre alt. Inline-Skater erreichen häufig Geschwindigkeiten von 20 bis 30 km/h mit Spitzen bis zu 50 km/h, sie haben jedoch im Vergleich zu Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern ein schlechteres Bremsvermögen.

Der Fahrstil der jugendlichen Skater reicht, je nach Fahrkönnen und Ambition, vom "Freizeit-Skating" bis hin zum "Aggressive-Skating" und "Stunt-Skating" mit artistischen Sprüngen und Hindernisfahrten — häufig auf Treppen, Mauern und Bordsteinkanten. Da Skating-Unfälle in den amtlichen Statistiken den Fußgängerunfällen zugeordnet werden, können sie statistisch nicht getrennt von diesen ermittelt werden. Um dennoch Informationen über die Häufigkeit von Skater-Unfällen zu erhalten, können Studien aus Unfallkliniken herangezogen werden. In diesen Studien zeigt sich, dass der Unfallgipfel der Skater-Unfälle im Jugendalter liegt und dass auch hier das männliche Geschlecht (65%) stärker als das weibliche (35%) vertreten ist (vgl. Majetschak u.a. 1997).

"Mutproben"-Unfälle

Eine Reihe von Verkehrsunfällen im Jugendalter lässt sich in die Rubrik "Mutproben" einordnen (vgl. Raithel 2001, S. 237ff). "Mutproben–Unfälle" werden nicht von anderen Unfällen getrennt statistisch erfasst, sodass ihre Größenordnung nur unzureichend bekannt ist. Im Rahmen einer Umfrage bei der Polizei in Nordrhein–Westfalen im Jahr 1996 haben wir Informationen über sog. "Mutproben–Unfälle" im Verkehr erhalten. Die aktenkundig gewordenen Fälle des Jahres 1996 aus Nordrhein–Westfalen zeigen die Risiken dieser außergewöhnlichen Freizeitbeschäftigungen im Jugendalter auf (vgl. Limbourg u.a. 2000, S. 69f):

Jugendliche versuchen immer wieder, die Autobahnen zu Fuß knapp vor herannahenden Fahrzeugen zu überqueren. So liefen beispielsweise Sechstklässler als Mutprobe über die A 44. Dabei ist es 1996 zu mehreren Auffahrunfällen gekommen, weil die Autofahrer stark bremsen mussten (Polizei Alsdorf). Von einem weiteren Beispiel berichtete die Polizei in Detmold: Fünf Jugendliche hatten eine private Feier besucht. Dort wurde beschlossen, diese Art von Mutprobe an der A 33 durchzuführen. Dabei wurde ein Jugendlicher von einem Auto erfasst und getötet (Polizei Detmold).

Auf Autobahnen fanden auch Autorennen zwischen Jugendlichen statt. Diese "Sportart" führte auf der A 42 zu einer Massenkarambolage mit schwer Verletzten (Autobahnpolizei 1996).

Beim Autosurfen ("car–surfing") springen die Jugendlichen auf fahrende Autos oder klettern aus dem Fenster von fahrenden Autos heraus und versuchen, sich auf dem Dach oder auf der Motorhaube festzuhalten. In Münster, Köln und Duisburg wurde je ein Jugendlicher bei dieser Mutprobe lebensgefährlich verletzt.

Beim "Car–Rafting" hängen sich die Jugendlichen mit Inline–Skates an Autos und Lastwagen und lassen sich mitziehen. Dabei wurde in Gelsenkirchen ein 9–jähriges Kind schwer verletzt. Eine weitere Mutproben–Art ist das heimliche Autofahren ohne Führerschein (vgl. Raithel 1999, 141f). In Essen raste z.B. ein 13–jähriger Junge mit dem Wagen seines Vaters mit 140 km/h durch die Stadt. Im Oberbergischen Land raste ein 17–jähriger Fahrer bei einer heimlichen Spritztour mit dem Auto seines Vaters zusammen mit zwei weiteren Jugendlichen in einen Stausee — alle Insassen ertranken (Polizei Oberbergisches Land 1996).

Weitere — aus der Presse bekannte — Mutproben im Straßenverkehr sind das sog. "Airbagging" (mit einem Auto gegen eine Mauer fahren, damit sich der Airbag öffnet), "Geisterfahrten" auf der Autobahn, Autobahntunnel–Durchquerungen zu Fuß und Fahrradfahrten auf der Autobahn.

Auch Schienen und Züge werden von Jugendlichen häufig für verschiedene Mutproben genutzt. So stellten, setzten oder legten sich beispielsweise mehrmals pro Monat Jugendliche

aus Gelsenkirchen vor die herannahenden Züge auf die Schienen und sprangen dann im letzten Augenblick zur Seite ("Gleisroulette", Polizei Gelsenkirchen). Die gleiche Mutprobe führte in Bochum und in der Nähe von Bonn zum Tod eines 14-Jährigen und in Paderborn zum Tod eines 16-jährigen Jungen. In Duisburg sprangen Jugendliche auf Güterzüge und während der Fahrt dann auf die entgegenkommenden Züge ("Bahn-Surfen"). Dabei wurde ein 14-jähriger Junge getötet (Polizei Duisburg 1996). In Essen starb ein 12-Jähriger und in Düsseldorf ein 13-jähriger Junge beim S-Bahn-Surfen (Polizei Düsseldorf, Polizei Essen 1996).

Straßenbahn-Surfer klettern auf die Kupplung zwischen zwei Straßenbahn-Waggons und fahren so mit der Straßenbahn mit. Ein 12-jähriger Junge wurde in Dortmund dabei 400 Meter von der Straßenbahn mitgeschleift und verletzt (Polizei Dortmund).

Nicht nur fahrende, sondern auch stehende Güterwagons werden Kindern und Jugendlichen immer wieder zum Verhängnis. Sie klettern auf die Wagons und erleiden Stromschläge. In Duisburg wurde dabei ein 10-jähriges Kind lebensgefährlich verletzt. In Wesel führte ein Unfall dieser Art zum Tod eines 11-jährigen Jungen. Auch zwei 15-jährige Graffiti-Sprayer verunglücken tödlich (Polizei Düsseldorf, 1996).

2. Ursachen für die erhöhte Risikobereitschaft von Jugendlichen im Verkehr

Die Entwicklung im Jugendalter ist verbunden mit einer zunehmenden Ausdehnung der Aktionsräume von jungen Menschen in ihrem Lebensraum. Zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bus und Bahn, mit dem motorisierten Zweirad und mit dem Auto gelingt es ihnen, in einem immer größer werdenden Umfeld mobil zu sein. Jugendliche nutzen den Verkehrsraum zur funktionalen Fortbewegung, um Ziele wie z.B. Schulen, Discotheken und Sportstätten zu erreichen. Sie nutzen den Verkehrsraum aber auch als Sport- und Kommunikationsraum und als Treffpunkt für Gruppenaktivitäten.

Im Jugendalter vermischt sich das "Anfängerrisiko" bei der Teilnahme am Straßenverkehr mit dem "jugendspezifischen Risikoverhalten". Die Anfängerrisiken treten bei jenen auf, die erst seit kurzer Zeit gelernt haben, ein Fahrrad, ein Motorzweirad oder ein Auto zu fahren.

Besonders kritisch ist die Phase nach etwa 6-monatiger Fahrpraxis. In dieser Zeit neigt man dazu, seine Fertigkeiten zu überschätzen und die Gefahren des Straßenverkehrs zu unterschätzen. Beides wird durch Mangel an Verkehrserfahrung verursacht (vgl. Klein 2000, S.4f). Darüber hinaus ist insbesondere das alterstypische Risikoverhalten als eine Hauptgefährdungsgröße für Jugendliche im Verkehr zu sehen (vgl. Raithel 1999, S. 34ff; Limbourg u.a. 2000, S. 71f; 2001 S. 201f).

Jugendliche haben ein im Vergleich zu Erwachsenen nur wenig ausgeprägtes Bewusstsein für Gesundheit, Krankheit, Sicherheit und Gefahr (vgl. Seiffge–Krenke 1994). Sie neigen zu einer risikoreichen Lebensweise und verunglücken häufiger als Erwachsene. Obwohl ihr Verhalten objektiv gesundheitsgefährdend ist, wird es von den Jugendlichen selbst aber nicht als die eigene Gesundheit beeinträchtigend wahrgenommen. Grund dafür ist der "jugendliche Egozentrismus", d.h. die Jugendlichen sind phasenweise stark auf sich selbst bezogen, sie orientieren sich nach innen. Diese alterstypische erhöhte Selbstwahrnehmung verstellt ihnen den Blick für die realistische Einschätzung der Außenwelt mit ihren Gefahren. Sie resultiert aus den schnellen körperlichen und psychischen Veränderungen, denen die Jugendlichen ausgesetzt sind und die ihre volle Aufmerksamkeit beanspruchen.

Auch dann, wenn Gefahren realistisch eingeschätzt werden, beziehen sie die Jugendlichen nicht auf sich selbst, sondern nur auf die anderen ("So etwas kann mir nicht passieren"). Die Jugendlichen erleben sich als "einzigartig" ("Personal fable"–Phänomen) und überschätzen ihre Fähigkeiten. Diese Selbstüberschätzung geht mit Größenideen einher. Gedanken wie "Ich bin ein toller Motorradfahrer" oder "Ich kann sehr schnell reagieren" sind der Ausdruck dieser Selbstüberschätzung. Jugendliche glauben außerdem, dass sie "unverwundbar" sind und ihnen deshalb nichts passieren kann ("Invincibility fable"–Phänomen). Aus diesen entwicklungspsychologisch bedingten Gründen sind Jugendliche durch Aufklärungscampagnen über Risiken und Gefahren kaum zu beeinflussen. Jugendliche beziehen diese Gefahren nicht auf sich selbst und ändern deshalb auch nicht ihre riskanten Verhaltensweisen.

Egozentrismus im Jugendalter führt u.a. auch dazu, dass Jugendliche von sich auf andere schließen. Dadurch überschätzen sie die Anzahl der Gleichaltrigen, die ähnliche Verhaltensweisen wie sie selbst zeigen ("Imaginary audience"–Phänomen). Aussagen wie "Kein Jugendlicher trägt einen Schutzhelm beim Radfahren" oder "Alle Jugendlichen trinken Alkohol in der Disko" sind Beispiele für diese egozentrische Denkweise, die Jugendliche häufig anfällig für Gruppendruck macht.

Auch der Ablösungsprozess vom Elternhaus und die Veränderungen des Selbstkonzeptes sind mit Unsicherheiten verbunden. Das motorisierte Fahrzeug dient dazu, neue Bereiche zu erforschen und beim Fahren neue Fertigkeiten zu erproben. Zum Teil wird riskantes Fahren aber auch benutzt, um Anerkennung unter Gleichaltrigen zu finden.

Im Jugendalter ist die Gruppe der Ähnlich- und Gleichaltrigen (Peer-Group) besonders wichtig. Jugendliche verschließen sich zunehmend gegenüber Erwachsenen und bauen ihnen gegenüber eine Fassade auf. Gleichzeitig öffnen sie sich gegenüber ihren jugendlichen Freunden und Freundinnen (Peer-Group), von denen sie sich besser verstanden fühlen. Viele

jugendtypische riskante Verhaltensweisen werden durch die Peer-Group gesteuert (Mutproben, delinquente Handlungen, schnelles Fahren usw.). Dabei haben riskante Verhaltensweisen eine wichtige soziale Funktion: Sie stellen einen Weg dar, von der jeweiligen Bezugsgruppe akzeptiert zu werden und eine Identität innerhalb der jugendlichen Subkultur zu erreichen.

Die Teilhabe an einer Jugendkultur ist für das Risikoverhalten der Jugendlichen von großer Bedeutung. Die Konformität mit Peer-Normen ist in dieser Zeit sehr ausgeprägt ("Group-Think"). Der Konformitätsdruck in der Gruppe führt zu verzerrten Denk- und Entscheidungsprozessen, die einzelne Gruppenmitglieder daran hindern, durchdachte Entscheidungen zu treffen. Für die Gruppenzugehörigkeit tun Jugendliche alles — auch/oder besonders Risiken in Kauf zu nehmen. Das sog. "Risiko-Schub"-Phänomen ("Risky Shift"-Phänomen) verstärkt die Risikobereitschaft von Jugendlichen in Gruppen: Kollektiv von Gruppen getroffene Entscheidungen fallen tendenziell riskanter aus.

Jugendliche lehnen sich gegen die Normen und Regeln einer von Erwachsenen dominierten Gesellschaft auf. Das Übertreten von Normen und Regeln kann als "Protest" gegen die Welt der Erwachsenen verstanden werden. In diesem Zusammenhang kann auch das Risikoverhalten ein Ausdruck von Opposition gegenüber der Autorität von Erwachsenen sein. Eine weitere Ursache für die Gefährdung von Jugendlichen im Verkehr ist in ihrem Freizeitverhalten zu finden. So ist der Disco-Besuch eine der wichtigsten Freizeitaktivitäten von Jugendlichen: 15% der jungen Menschen besuchen mindestens einmal pro Woche eine Diskothek, weitere 31% mindestens zwei bis drei Mal pro Monat. Der wöchentliche Disco-Besuch ist bei Berufsschülern besonders häufig (vgl. Rode 2002 S.14 ff).

Ca. 70% der Jugendlichen und jungen Erwachsenen fahren mit dem Pkw zur Disco — als Selbstfahrer oder als Mitfahrer. Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Alkohol- und Drogenkonsum in der Disco. Insgesamt 63% der jungen Frauen und ca. 77% der jungen Männer geben an, in der Diskothek Alkohol zu trinken (vgl. Rode 2002 S. 14f). Die Frauen trinken im Durchschnitt drei Gläser, die Männer sieben Gläser. In der Gruppe der Autofahrer sind es immerhin noch 38% der Männer und 12% der Frauen: Da Alkohol das Risikoverhalten verstärkt, erhöht sich für die Jugendlichen nach Alkoholkonsum in der Disko die Unfallgefahr.

Drogen konsumieren nach eigenen Angaben insgesamt 21% der Männer und 10% der Frauen bei ihrem Disco-Besuch. Bei den Autofahrern sind es immerhin noch 9% der jungen Männer und 5% der jungen Frauen. Am häufigsten wird Cannabis konsumiert, eine Droge die wahrnehmungsverzerrend und halluzinogen wirkt und dadurch auch ein Gefahrenpotenzial

für die jungen motorisieren Disco-Besucher — besonders in Kombination mit Alkohol — darstellt (vgl. Rode 2002, S. 14f).

3. Risikofaktoren für Verkehrsunfälle im Jugendalter

Der wichtigste Risikofaktor im Jugendalter ist die Selbstüberschätzung: 86% der jungen Fahranfänger schätzen ihren Fahrstil als "sicher" ein, obwohl sie nur wenig Fahrerfahrung haben (Shell/ADAC 2000).

Weitere Risikofaktoren für das Zustandekommen von Verkehrsunfällen in dieser Altersgruppe sind der Lebensstil, die Persönlichkeit, der familiäre Hintergrund sowie die Schul- und Ausbildungssituation der Jugendlichen (vgl. Schulze 1996, 1999; Raithel 1999, S. 57ff).

Nach Lebensstilanalysen ist das Unfallrisiko für die sog. "Action-Typen", "Fan-Typen" und "Kicksuchende-Typen" unter den Jugendlichen deutlich erhöht. Diese Freizeit-Typen besuchen häufiger als andere Diskotheken oder Fußballspiele und trinken dabei auch viel Alkohol. Deshalb verunglücken sie häufig im Straßenverkehr. Ungefähr 37% der 18- bis 24-jährigen — vorwiegend männlichen — jungen Erwachsenen können diesen Gruppen zugeordnet werden (vgl. Schulze 1996, 1999).

Verkehrsunfälle im Jugendalter — und besonders nächtliche Disco-Unfälle — gehen mit einer niedrigen schulischen Qualifikation einher: Zirka 65% der Verursacher von Disco-Unfällen sind Hauptschüler, obwohl ihr Anteil in der Altersgruppe nur 37% beträgt. Sie sind demnach unter den Verursachern nächtlicher Freizeitunfälle deutlich überrepräsentiert. In den Berufsschulen sind Lehrlinge aus den Berufen Metall und Bau stärker unfallgefährdet als andere Berufsgruppen. Fast jeder zweite nächtliche Freizeitunfall (48%) wird von Angehörigen dieser beiden Berufsgruppen verursacht (vgl. Schulze 1998).

Zu der Risikogruppe "Junge Fahrer" zählen besonders solche Jugendliche, die auf psychologischer Ebene weniger durch eine rationale als durch eine emotionale Verhaltenssteuerung und ein zu großes subjektives Sicherheitsgefühl (Selbstüberschätzung) gekennzeichnet sind (vgl. Schulze 1998). Auch "hyperaktive" Jugendliche gehören zu dieser Risikogruppe (vgl. Barkley u.a. 1993).

Besonderen Risiken im Straßenverkehr sind auch sog. "Problem-Kids" ausgesetzt. Sie haben häufig einen Freundeskreis, in dem motorisiertes Zweiradfahren "in" ist und oft Alkohol getrunken und riskant gefahren wird. Als Konsequenz fährt der Jugendliche selber alkoholisiert und riskant — später auch mit dem Auto. Eine hohe Anzahl von Unfällen in der gesamten Verkehrsgeschichte ist die Folge (vgl. Henning u.a. 1996, S. 104f).

Für die Gruppe der jugendlichen Motorzweiradfahrer wurde eine "dispositionell" höhere Risikobereitschaft im Vergleich zu den nichtmotorzweiradfahrenden Altersgenossen festgestellt (vgl. Raithel 1999). Besonders riskantes Verhalten zeigen diejenigen Motorzweiradfahrer, die fest in einer Peer-Group integriert sind, eine hohe Selbstwirksamkeitserwartung aber geringe Selbstwertschätzung haben, die durch schulische Anforderungen überfordert sind, denen es an familiärer Unterstützung mangelt und die in einem konfliktreichen Elternhaus leben. Psychosoziale Belastungen während der Statuspassage wirken dementsprechend als eine Einflussgröße auf das riskante Verkehrsverhalten (vgl. Raithel 1999, S. 75ff; Schnabel 2001 S. 83 f). Besonders für junge Menschen erfüllt das Erleben des schnellen Fahrens Wünsche nach Können, Leistung, Abenteuer und Prestige. Ein Unfall ist in diesem Zusammenhang die Folge eines Missverhältnisses von Wunsch und Wirklichkeit bzw. von der Bereitschaft, Risiken einzugehen und entsprechendem fahrerischen Können.

Als Hauptunfallursachen Jugendlicher im Straßenverkehr lassen sich zusammenfassend die hohe jugendspezifische Risikobereitschaft, nicht angepasste Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogengebrauch, Imponierverhalten, familiäre und schulische Schwierigkeiten sowie mangelnde Fahrerfahrung und Delinquenz benennen.

4. Präventionsansätze

Zur Verringerung der Unfallrisiken für Jugendliche und junge Erwachsene können unterschiedliche Maßnahmen getroffen werden (vgl. Limbourg u.a. 2000, S. 135f):

- verkehrsplanerische und technische Maßnahmen (engineering),
- legislative Maßnahmen, Kontrolle und Überwachung (enforcement),
- Anreizsysteme (economy)
- kommunikative und erzieherische Maßnahmen (education).

Planerische und technische Maßnahmen haben häufig eine hohe und dauerhafte Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit. So sind z.B. verkehrsverlangsamende bauliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen, Kreisverkehre usw.) wirksame "Dauerbremsen" für den Straßenverkehr -- und auch für junge Fahrer. Auch die Einrichtung von Discobus-Linien und der Ausbau des nächtlichen öffentlichen Verkehrs können zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Fahrern

beitragen, wenn diese vom Auto auf den Bus umsteigen. Ähnliches gilt für den Ausbau der Radwegnetze in den Städten und Gemeinden.

Auch die Gesetzgebung kann wichtige Beiträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von jungen Fahrern leisten. So war z.B. die Einführung der Helmpflicht für motorisierte Zweiradfahrer ein deutlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit von Motorzweiradfahrern. Ähnliches gilt für die Gurtpflicht im Pkw oder für die Herabsetzung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5. Auch die Einführung des Führerscheins auf Probe war ein Versuch, die Verkehrssicherheit dieser Altersgruppe zu erhöhen (vgl. Klein 2000, S. 4f).

Verkehrsgesetze können allerdings nur dann einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, wenn sie eingehalten werden. Aus diesem Grund sind Kontrolle und Überwachung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Insbesondere ist die Befolgung von Verkehrsregeln, die eine Auswirkung auf die Sicherheit von Jugendlichen haben, durch eine gezielte Überwachung zu kontrollieren (z.B. Alkohol-, Drogen- und Geschwindigkeitskontrollen in der Nähe von Diskotheken, Kontrolle von "frisierten" Mofas usw.). Und auch die sicherheitsorientierte nächtliche Überwachung in Bussen und Bahnen und an Haltestellen hat eine unfallpräventive Wirkung, weil unter dieser Voraussetzung mehr Jugendliche den öffentlichen Verkehr und nicht das Auto nutzen werden.

Unfälle können auch durch unterschiedliche Anreizsysteme verhindert werden. So könnten z.B. günstige Anfangstarife bei der Haftpflichtversicherung und eine starke Steigerung nach jedem Unfall zu einer vorsichtigeren Fahrweise motivieren. Die Nutzung von Disco-Bussen oder Sammeltaxen könnte durch ein Freigetränk in der Disko "belohnt" werden. Auch die Getränkepreise in Bars und Discotheken könnten sich verhaltenssteuernd auswirken (nicht-alkoholische Getränke sollten preiswerter als alkoholische Getränke sein).

Durch Planung, Technik, Regelung und Überwachung lassen sich viele, aber längst nicht alle Risiken für Jugendliche ausschalten. Aus diesem Grund sollen Kinder und Jugendliche in den verschiedenen Erziehungs- und Bildungsinstitutionen (Familie, Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen) rechtzeitig lernen, Risiken richtig einzuschätzen und Gefahrensituationen zu vermeiden oder zu bewältigen. Diese pädagogischen Erziehungs- und Bildungsansätze lassen sich als "Verkehrserziehung", "Gesundheitserziehung" oder "Sicherheitserziehung" bezeichnen (vgl. Limbourg u.a. 2000, S.156f).

Erziehungs- und Aufklärungsbemühungen im Rahmen der Sicherheits-, Gesundheits- und Verkehrserziehung im Jugendalter sollten sich auf die Themen "Risikobereitschaft" und "Risikoverhalten" bei der Nutzung von Fahrrädern, Mofas, Mopeds, Motorrädern und Pkw konzentrieren. Gute Beispiele für pädagogische Materialien zum Thema "Risiko" stellen die Medienpakete "In letzter Sekunde" der Deutschen Bahn (2001) und "Jugend und Verkehr"

mit dem Teil "Risiko und Risikoverhalten" der Deutschen Verkehrswacht (1998) dar. Besonders intensiv sollten die pädagogischen Bemühungen bei der Arbeit mit den bekannten Risikogruppen erfolgen (Hauptschüler und Berufsschüler mit Ausbildungsberufen aus den Gebieten "Metall" und "Bau").

Möglichkeiten zur Kommunikation und Aufklärung bieten sich auch in Vereinen und Freizeiteinrichtungen, die von Jugendlichen häufig besucht werden (z.B. Jugendklubs, Fußballvereine, Diskotheken, Popkonzerte). Die Sport-, Musik- und Film-Idole der Jugendlichen können dabei durch ihre Vorbildfunktion einen wichtigen Beitrag bei der Kommunikation von unfallpräventiven Botschaften leisten.

Pädagogische und kommunikative Ansätze müssen bei den Jugendlichen Betroffenheit und Einsicht auslösen. Dies kann nur gelingen, wenn nicht nur Wissen vermittelt wird (kognitives Lernen), sondern auch Gefühle angesprochen werden (emotionales Lernen), z.B. durch Gespräche mit verunglückten Jugendlichen in der Schule oder durch Besuche von Unfall- oder Rehabilitationskliniken.

Einen weiteren Beitrag zur Unfallprävention kann die Jugendarbeit mit ihren erlebnispädagogischen Ansätzen leisten: Jugendliche sollten ausreichend Gelegenheit erhalten, Abenteuer zu erleben und Risiken einzugehen, sich zu erproben und die eigenen Grenzen kennen zu lernen. Nachtwanderungen, Übernachtungen im Wald, Kletterwände, Extremsport-Geräte, Inline-Skating-Anlagen, Kart-Bahnen, Flächen für Graffiti-Sprayer, usw. bieten Jugendlichen die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten zu entdecken und ihre Grenzen zu erfahren, ohne unkalkulierbare Risiken einzugehen. Die Jugend sucht das Risiko, sie benötigt Risikobewältigung, um erwachsen zu werden und wir müssen unseren Jugendlichen Möglichkeiten bieten, sich ohne zu große Risiken "riskant" verhalten zu können.

Langfristig betrachtet werden wir Präventionsarbeit nur dann Erfolg haben, wenn in Familie, Schule und Jugendeinrichtungen schon bei unseren Kindern die sozialen und kommunikativen Fähigkeiten gefördert werden und ein Beitrag zum Aufbau eines gesunden Selbstbewusstseins geleistet wird. Ein positives Selbstwertgefühl, Lebenskompetenz und Standfestigkeit sind wichtige Garanten für ein Jugendalter, in dem Risiken angemessen ausgewählt und erfolgreich bewältigt werden können.

Literaturverzeichnis

Barkley, R./Guevremont, D./Anastopoulos, A./Paul, G./Shelton, T., 1993: Driving related risks and outcomes of attention deficit hyperactivity disorder in adolescents and young adults: A three- to five-year follow-up survey. In: Pediatrics, 45. Jg., H. 92, S. 212-218

- Deutsche Bahn/Stiftung Lesen: "In letzter Sekunde". Stiftung Lesen. Mainz, 2001
- Deutsche Verkehrswacht/BGN, 1998: Unterrichtseinheit "Risiko und Risikoverhalten". In: DVW/BGN: Medienpaket "Jugend und Verkehr -- Projekte für die Sekundarstufe II". Meckenheim
- Flade, A., 1999: Zu den Ursachen des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens von Männern und Frauen. In: Flade A./Limbourg, M. (Hrsg.), 1999: Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen, S. 137–154
- Henning, H./Lange, C./Chaselon, F., 1996: Verkehrsbiographische Entwicklungstypen junger Fahrer. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Junge Fahrer und Fahrerinnen, Bergisch Gladbach, Heft M 52, S. 104–117
- Klein, P., 2000: Straßenverkehrsunfälle junger Menschen. In: Deutsches Polizeiblatt, 18. Jg., H. 3, S. 4–8.
- Limbourg, M./Flade, A./Schönharting, J., 2000: Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen
- Limbourg, M./Raithel, J./Reiter, K., 2001: Jugendliche im Straßenverkehr. In: Raithel, J. (Hrsg.): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Opladen, S. 201–216
- Majetschak, M./Kock, H.-J./Neudeck, F./Schmit-Neuerburg, K., 1997: Unfallursachen und Verletzungsmuster bei Inline-Skating. In: Unfallchirurgie, 23. Jg., H. 4, S. 171–178
- Polizeiblatt, 2000: Junge Fahrer und Drogen -- eine permanente Gefahr. 18. Jg., H. 3, S. 25–28
- Raithel, J., 1999: Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention. Weinheim/München
- Raithel, J., 2001: Explizit risiko-konnotative Aktivitäten und riskante Mutproben. In: Raithel, J. (Hrsg.): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Opladen, S. 237–248
- Rode, S. 2002: Nächtliche Freizeitmobilität von jungen Erwachsenen in Ballungsgebieten -- Möglichkeiten zur Erhöhung der ÖPNV-Nutzung auf Disco-Wegen. Bericht über das Forschungsprojekt des Ministeriums für Schule und Weiterbildung, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Forschungsinitiative "Mobilität und Verkehr von morgen". Essen/Düsseldorf
- Seiffge-Krenke, I., 1994: Gesundheitspsychologie des Jugendalters. Göttingen
- Shell/ADAC, 2000: Junge Fahranfänger. Hamburg/München
- Schnabel, P., 2001: Belastungen und Risiken im Sozialisationsprozess Jugendlicher. In: Raithel, J. (Hrsg.): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Opladen, S. 79–96
- Schulze, H., 1996: Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Heft M 56
- Schulze, H., 1998: Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Heft M 91
- Schulze, H., 1999: Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Heft M 103
- Statistisches Bundesamt, 2001: Straßenverkehrsunfälle 2000. Wiesbaden

Die Autoren

Prof. Dr. Maria Limbourg

Jg. 1945, Professorin für Erziehungswissenschaft
E-Mail: maria.limboung@uni-essen.de

Dr. Karl Reiter

Jg. 1943, Akademischer Oberrat
karl.reiter@uni-essen.de

Universität Essen
Fachbereich Erziehungswissenschaften
Arbeitsbereich "Verkehr"
Universitätsstraße 11
45117 Essen

Homepage: www.uni-essen.de/traffic_education/