



Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)

per aspera ad astra

University of Applied Police Science

Dieter Müller (Hrsg.)

Junge Fahrer –

Unfallrisiken und Präventionsansätze

Rothenburger Beiträge

Polizeiwissenschaftliche Schriftenreihe

Band 33

Rothenburg/Oberlausitz 2007

ISBN 978-3-938015-12-4

**Junge Fahrer –
Unfallrisiken und Präventionsansätze**

Rothenburger Beiträge
Polizeiwissenschaftliche Schriftenreihe der
Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)
Band 33

Dieter Müller (Hrsg.)

Junge Fahrer -
Unfallrisiken und Präventionsansätze

**Eigenverlag der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)
Rothenburg/Oberlausitz 2007**

**Herausgeber ist der Beirat der Schriftenreihe
der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH)
in Rothenburg/OL**

Mitglieder des Beirates: Prof. Dr. Eberhard Kühne (Vorsitzender),
Ltd. PD a.D. C. Siegfried Grommek, Prof. Dr. Karlhans Liebl,
Prof. Dr. Dieter Müller, POR Werner Reuter, Ass. jur. Paul Senghaus,
Prof. Dr. Joachim Schubert, Prof. Dr. habil. Anton Sterbling.
Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Rektor/Prorektor der Hochschule
der Sächsischen Polizei (FH)

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Junge Fahrer – Unfallrisiken und Präventionsansätze: Dieter Müller (Hrsg.).
Rothenburg/OL : Hochschule der Sächsischen Polizei, 2007.
(Rothenburger Beiträge; 33)

ISBN 978-3-938015-12-4
ISSN 1439-393X

EIGENVERLAG DER HOCHSCHULE DER SÄCHSISCHEN POLIZEI (FH)
- ROTHENBURG/OL

Copyright ©: Bei den Autoren der einzelnen Beiträge.

Alle Rechte vorbehalten. Der Nachdruck oder die
Vervielfältigung des Werkes insgesamt oder in Auszügen
ist nur mit der Zustimmung der Verfasser gestattet.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	VIII
<i>Dieter Müller</i>	
Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit im Problemfeld der Risikogruppe Junge Fahrer	
<i>Nico Thomas</i>	1 - 113
Geschwindigkeitsüberschreitungen und die Risikogruppe Junge Fahrer	
<i>Michael Löttsch</i>	115 - 218
Die Unfallursache überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch den Polizeivollzugsdienst unter Berücksichtigung der Unfallsituation im Bereich des Regierungsbezirks Leipzig	
<i>Jan Hartmann</i>	220 - 311
Chancen und Grenzen des erzieherischen Verkehrsunterrichts nach § 10 JGG – ein Fallbeispiel aus Görlitz	
<i>Dieter Müller</i>	313 - 328
Verkehrsunterricht nach § 48 StVO – ein kommunales Präventionsmodell?	
<i>Dieter Müller</i>	330 - 343
Der Verkehrsunterricht gem. § 48 StVO – eine Anwendungsstudie	
<i>Dieter Müller</i>	345 - 361
Alkoholverbot für Fahranfänger in der Probezeit – ein Diskussionsbeitrag	
<i>Dieter Müller</i>	363 - 381
Über die Autoren	
<i>Dieter Müller</i>	382

Vorwort

Dieter Müller

Verkehrsunfälle werden in Deutschland überproportional häufig durch die Altersgruppe der Jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 24 Jahren verursacht, die bereits seit vielen Jahren das höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr trägt. Zwar kamen im Jahr 2005 im Vergleich zu 2004 mit 1.076 Getöteten ca. 15 Prozent weniger junge Männer und Frauen auf Deutschlands Straßen ums Leben (Vorjahr: 1.269 Getötete), dennoch gehörte ca. ein Fünftel aller Getöteten zu dieser Altersgruppe, obwohl sie nur 8,2 % der Bevölkerung in Deutschland ausmacht.¹ Dieses krasse Missverhältnis bietet seit vielen Jahren den traurigen Anlass für verschiedene wissenschaftliche Untersuchungen und Präventionsansätze nahezu aller Träger der Verkehrssicherheitsarbeit. Man kann der Verkehrssicherheitsforschung zumindest bei dieser Thematik „Unfallrisiken für Junge Fahrer“ nicht den Vorwurf machen, sie befände sich nicht auf der Höhe der Zeit und habe das Thema verschlafen. Das Gegenteil ist der Fall. Die Bundesanstalt für Straßenwesen als die für das Bundesministerium für Verkehr zuständige Forschungsinstitution hat in den vergangenen Jahren ein ums andere Mal einschlägige Forschungsprojekte aufgelegt, die Unfallrisiken neu und aus wechselnden Blickwinkeln beleuchteten.²

Allerorten werden auch z. B. Verkehrssicherheitsaktionen der örtlichen Verkehrswachten unter dem Motto „Sicherheitsaktion junge Fahrer“ durch zumeist hoch motiviertes ehrenamtliches Personal durchgeführt und es werden die regionalen Besonderheiten der Freizeit- und Verkehrsinfrastruktur sowie bildungs- und berufsgruppenspezifische Kontexte individuell berücksichtigt. Auch die Mitarbeiter des Deutschen Verkehrssicherheitsrates engagieren sich seit vielen Jahren mit Nachdruck in diesem Problemkreis. Dennoch bleiben Erfolge punktuell begrenzt und sind auf der vorhandenen personell dünnen Basis zumeist nicht langfristig zu sichern.

Immer wieder sind es die Ursachen der handwerklich unzureichenden Fahrpraxis und der persönlichen Selbstüberschätzung, die dazu führen, dass Fahranfänger deutlich mehr Unfälle produzieren als die erfahrenen Fahrzeugführer. Dabei haben die zahlreichen Anfängerfehler viele Ursachen, die zumeist aus dem Bereich der individuellen Fahrmotivation herrühren. Manch ein junger Fahrer beugt sich am Wochenende auf dem – zumeist gut bekannten – Weg zur Diskothek dem Druck der Gruppe, die besonders schnelles und riskantes Fahren „cool“ findet und über rücksichtsvolles Fahren nach dem Motto ihre Witzchen macht: „Wer bremst, verliert.“ Der Gruppendruck siegt

¹ Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Verkehr – Unfälle von 18- bis 24-jährigen im Straßenverkehr, Wiesbaden 2006, S. 3 f.

² Dies zeigt ein Blick auf die aktuelle Publikationsliste der Bundesanstalt für Straßenwesen, die auf deren Website www.bast.de im Download zu finden ist.

in diesem Fall über das Verantwortungsbewusstsein. Nicht selten herrscht selbst bei über 20jährigen noch ein spätpubertäres Imponiergehabe am Steuer vor, was sicherlich auch ein Grund dafür ist, dass teilweise sogar Rennen zu den vorab vereinbarten Zielorten veranstaltet und dabei auch andere zu dieser Zeit im Verkehr befindliche Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Derartige Fahr Motivationen zu beeinflussen, gelingt aber nicht mit einzelnen Events und Sicherheitsaktionen. Dazu braucht es neue nachhaltige Konzepte und die entsprechend nachhaltige Förderung, politisch wie auch finanziell.

Die tageszeitliche Verteilung der Unfälle junger Fahrer zeigt einen deutlichen Zusammenhang mit dem jeweils an den Tag gelegten Freizeitverhalten der jungen Menschen. Spitzenwerte der Verkehrsunfälle werden regelmäßig abends zwischen 19 und 23 Uhr sowie freitags- und samstags zwischen 22 und 6 Uhr des darauf folgenden Tages gezählt. Auffällig ist, dass insbesondere junge Männer deutlich häufiger gefährdet sind als junge Frauen. Konzepte aber, die diese Tatsachen angemessen berücksichtigen, sind Mangelware und – punktuell begrenzt. Erreicht werden nur sehr wenige Risikofahrer.

Trotz vieler intensiver Bemühungen in der Verkehrssicherheitsarbeit öffentlicher und privater Träger bleibt das Problem der jungen Fahrerinnen und Fahrer weiterhin drängend und bedarf großer Anstrengungen, um das Leben der beteiligten Fahrerinnen, Fahrer und Mitfahrer zu schützen und zu retten. Letztendlich ist es jedoch im Kern immer wieder eine politische Frage, wie viele finanzielle Mittel und welche personellen Ressourcen in diesen wichtigen Bereich investiert werden und es muss von den verantwortlichen Personen in den Verkehrs- und Innenministerien, Kultus- und Sozialministerien in Bund und Ländern immer wieder neu entschieden werden, wie diesem besonderen, in jeder Hinsicht unnötigen Blutzoll einer mobilen Gesellschaft begegnet wird. Die Anstrengungen der vergangenen Jahre waren jedenfalls auf alle Bundesländer bezogen nicht ausreichend, um der Problematik insgesamt Herr zu werden, was sicherlich auch zu einem guten Teil dadurch zu begründen ist, dass die föderalen Strukturen in Deutschland bislang noch immer ein Hemmschuh für Erfolg versprechende übergreifende Aktionen waren.

Wenn nämlich in der Vergangenheit Erfolge zu verzeichnen waren, dann zeigten sich diese oft nur regional begrenzt und ohne lang anhaltende ausstrahlende Wirkung auf andere, selbst räumlich benachbarte Regionen. Notwendige Verknüpfungen in der Verkehrssicherheitsarbeit öffentlicher und privater Institutionen bleiben oft selbst auf Länderebene Stückwerk und liegen in den Händen einzelner, besonders engagierter Personen. Ihnen fehlt oft die notwendige dauerhafte Unterstützung, die nicht in jedem Fall eine finanzielle sein muss. Der Erfolg neuer Ansätze liegt immer auch in den Händen engagierter Mitbürgerinnen und Mitbürger, denen es ein Herzensanliegen ist, für die Verkehrssicherheit der Kinder und Jugendlichen einzustehen. Personelle Kon-

tinuität ist ein, wenn nicht sogar „der“ Schlüsselbegriff für den nachhaltigen Erfolg von Verkehrssicherheitsarbeit.

Die vorliegenden drei Untersuchungen wurden in den letzten Jahren von jungen Diplomanden der Hochschule der Sächsischen Polizei verfasst und von den drei hauptamtlichen Mitarbeitern des Fachbereiches Verkehrswissenschaften betreut. Sie bieten den Betrachtern einen kleinen Einblick in neue Gedanken der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit und bilden erfrischend neue Ansätze, ein altes Problem mit neuem Elan anzugehen. Die polizeiwissenschaftliche Qualität der vorliegenden Arbeiten ist daran messbar, dass sie für den Verkehrssicherheitspreis des Bundesministers für Verkehr vorgeschlagen, wenn auch bei starker wissenschaftlicher Konkurrenz nicht prämiert werden konnten.

Die Polizeibeamten und Diplom-Verwaltungswirte (FH) Nico Thomas, Michael Löttsch und Jan Hartmann wagen in ihren Untersuchungen eine kritische Betrachtung bisheriger polizeilicher Arbeitsansätze und einen Ausblick auf künftige Möglichkeiten, den Unfallrisiken für Junge Fahrer Erfolg versprechend zu begegnen. Es wäre wünschenswert, wenn die Leser dieser Arbeiten der jungen Kommissare deren Beiträge nicht ohne ein Feedback stehen ließen.

Ein besonderer Dank für das Zustandekommen dieses Bandes gilt Frau Hauswald von der Hochschule der Sächsischen Polizei (FH). Insbesondere danke ich ihr für Ihren Fleiß und ihre Geduld bei der nicht immer einfachen Redaktion dieses Buches.