

Georg Willmes-Lenz
 Bundesanstalt für Straßenwesen,
 Bergisch Gladbach

Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ – Einführung

Am 29./30. Oktober 2001 wurde in Wolfsburg auf Initiative des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ durchgeführt. Die Bekämpfung des überdurchschnittlichen Unfallrisikos in der Altersgruppe junger Fahrer und Fahrerinnen hatte das Bundesministerium für Verkehr in seinem Anfang des Jahres vorgelegten Verkehrssicherheitsprogramm zu einem Schwerpunkt erklärt. Die anhaltend hohe verkehrspolitische Bedeutung dieses Themas erklärt sich aus der Tatsache, dass trotz nachhaltiger Verkehrssicherheitsaktivitäten öffentlicher und privater Träger auf allen Ebenen von Staat und Gesellschaft das Unfallrisiko junger Fahrer im zurückliegenden Jahrzehnt nicht in zufrieden stellendem Umfang verringert werden konnte. Zwar konnten in wichtigen Bereichen Verbesserungen erzielt werden, so etwa der Rückgang bei Unfällen mit Getöteten. Dieser Rückgang bewegte sich jedoch innerhalb des allgemeinen Trends und war bei den 18- bis 20-jährigen Fahrern nicht mit einer Verringerung ihres mehrfach höheren Risikos gegenüber älteren Autofahrern verbunden.

Inhaltliche Ausrichtung

Das Bundesverkehrsministerium stellte die Konferenz unter die Frage nach zielführenden Maßnahmenkonzepten zur Unfallprävention. Innovative Ansätze und neue internationale Erfahrungen sollten vorgestellt und auf ihr Potenzial zur Absenkung des Unfallrisikos abgeschätzt werden. Mit Blick auf den notwendigen Kommunikationserfolg von Verkehrssicherheitsbotschaften in der Zielgruppe junger Fahrer und Fahrerinnen unterstrich der Bundesverkehrsminister sein besonderes Interesse an einer jugendorientierten Gestaltung der Konferenz.

Die 1994 in Köln veranstaltete „Erste Internationale Konferenz des Bundesverkehrsministers zur Verkehrssicherheit junger Fahrer und Fahrerinnen“ war schwerpunktmäßig auf die Aspekte sozialer und

psychologischer Kontextbedingungen des Unfallrisikos und die Frage nach einer erfolgreichen Vermittlung von Sicherheitsbotschaften ausgerichtet. Sie betonte dabei insbesondere die Perspektive einer interdisziplinären Integration und Bündelung von Aktivitäten aus unterschiedlichen Präventionsfeldern.

Die Thematik der „Zweiten Internationalen Konferenz“ richtet sich verstärkt auf den Maßnahmenbereich und widmet sich neben der Sicherheitskommunikation insbesondere der Fahreraus- und -weiterbildung, der schulischen Mobilitätserziehung im Zusammenhang der Frage motorisierter Verkehrsteilnahme sowie der Verhaltensbeeinflussung nach dem Fahrerlaubniswerb durch rechtliche Regelungen. Damit umfasst sie das gesamte zur Verfügung stehende Spektrum kommunikativer, edukativer und legislativer Interventionsmöglichkeiten zur Gewährleistung eines sicheren Starts in die Fahrkarriere. Ergebnisse aus Maßnahmenevaluationen im In- und Ausland berechtigen zu der Erwartung, dass noch zusätzliche Optimierungspotenziale für eine Entschärfung des Unfallrisikos erschlossen werden können. Mit der Ausrichtung auf die Entdeckung verbesserter und ggf. ergänzender Interventionspotenziale machte sich die Konferenz auf den Weg, den von Seiten des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgegebenen Innovationsanspruch einzulösen.

Veranstalter

Die Konferenz wurde unter der bewährten Leitung des Deutschen Verkehrssicherheitsrats organisiert. Die wissenschaftliche Vorbereitung und Betreuung erfolgte durch die Bundesanstalt für Straßenwesen. Die Deutsche Verkehrswacht, das Land Niedersachsen mit seinen Ressorts Verkehr und Kultur und 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.

Ablauf und Programm

Mit der Wolfsburger Konferenz wurde dem deutschen Publikum das gesamte Spektrum international beachteter Maßnahmenansätze zur Unfallprävention bei jungen Fahrern und Fahranfängern

vorgelegt. Führende Experten aus dem In- und Ausland konnten für Konferenzbeiträge gewonnen werden.

Entsprechend der hochrangigen fachlichen Besetzung der Konferenz erfolgte die Eröffnung und Begrüßung der Referenten und Teilnehmer durch führende Repräsentanten aus Politik, Verkehrssicherheitsorganisationen und Wirtschaft. Persönliche Grußansprachen hielten die Ministerin für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Niedersachsen, Dr. Susanne KNORRE, der Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, Prof. Manfred BANDMANN, der Vorstand der Volkswagen AG, Dr. Robert BÜCHELHOFER, und der Oberbürgermeister der gastgebenden Stadt Wolfsburg, Rolf SCHNELLECKE. Der Eröffnungsvortrag wurde in Vertretung von Bundesminister Kurt BODEWIG vom Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. HUBER, gehalten.

Den wissenschaftlichen Konferenzteil leiteten zwei Plenarvorträge ein. Im ersten Vortrag ging Prof. Dr. K. HURRELMANN, Universität Bielefeld, auf übergreifende Aspekte der Risikoprävention ein, wobei er das Erfordernis einer gleichzeitigen Verfolgung von Verhaltens- und Verhältnisprävention betonte. Im zweiten, gemeinsamen Vortrag von Prof. Dr. G. KROJ und Dr. H. SCHULZE, BAST, vorgetragen von Letzterem, wurde den Konferenzteilnehmern ein vertiefter Einblick in die vielfältigen Faktoren der Unfallgefährdung junger Fahrer und Fahranfänger vermittelt, die die verkehrspsychologische Forschung bisher ans Tageslicht gefördert hat.

In drei Arbeitskreisen wandte sich die Konferenz sodann den folgenden Themenbereichen zu:

- Verkehrssicherheitskampagnen,
- Maßnahmen vor dem Fahrerlaubniserwerb und
- Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb.

In einem vierten Arbeitskreis tauschten sich junge Fahranfänger aus mehreren europäischen Ländern über ihre unterschiedlichen Erfahrungen auf dem Weg zum Autofahren aus und leiteten daraus Schlussfolgerungen für zielführende Präventionsansätze ab. In einem von Prof. Dr. PFAFFEROTT (BAST) und J. LAU (DVR) geleiteten Abschlussplenum wurden die Ergebnisse der Arbeitskreise vorgestellt und eine Bilanz des Konferenzverlaufs gezogen.

Die Arbeitskreise

Arbeitskreis 1 musste sich aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmenansätze im Bereich von Verkehrssicherheitskampagnen auf eine spezifische Themenauswahl beschränken. Die Frage konfrontierender Stilmittel durfte ausgeklammert bleiben, da zu dieser Thematik erst im April 1999 eine europäische Konferenz veranstaltet wurde, deren Beiträge und Ergebnisse in einem Dokumentationsband zur Verfügung stehen.¹ Die Beiträge wurden schließlich darauf ausgerichtet, Neues und möglichst Anregendes und Beispielhaftes aus Deutschland und anderen Ländern vorzustellen. Hervorzuheben sind dabei die Entwicklung innovativer Maßnahmenansätze aus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit heraus (vgl. den Beitrag von HUEBNER zum Modellprojekt EVA), die Verkehrssicherheitskommunikation durch prominente Kunstschaffende, wie in den publikumswirksamen Fernsehspots des international bekannten französischen Fotografen DEPARDON (vgl. den Beitrag von MENNESSIER) oder die Verstärkung grundlegender Schlüsselbotschaften, wie in der englischen Kampagne zur Gefahrenwahrnehmung ‚What if?‘ (vgl. den Beitrag von WEDGE).

Arbeitskreis 2 umfasst Beiträge zu allen Bereichen im Vorfeld des Fahrerlaubniserwerbs, in denen gegenwärtig bedeutende innovative Bestrebungen zu beobachten sind. Zu nennen sind die schulische Mobilitätserziehung, in der eine Vorbereitung auf die motorisierte Verkehrsteilnahme eingebunden ist (vgl. die Beiträge von ROSELIEB und STIENSMEIER-PELSTER), die sich auf mehreren Ebenen vollziehende Weiterentwicklung der Fahrschulausbildung (vgl. die Beiträge von HEILIG, BRÜNKEN und VISSERS) und das ‚Begleitete Fahrenlernen‘ als ein im Ausland erfolgreicher Präventionsansatz, der im deutschen System der Vorbereitung auf das Fahren bisher jedoch noch keine Berücksichtigung gefunden hat (vgl. die Beiträge von LEUTNER & BRÜNKEN, GREGERSEN und SAGBERG).

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Konfrontierende Stilmittel in der Verkehrssicherheitsarbeit. Vorträge, gehalten auf dem Europäischen Kongress, veranstaltet von der Bundesanstalt für Straßenwesen und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. am 19. und 20. April 1999 in Bonn. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe: Mensch und Sicherheit, Heft M 107, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW 1999

Arbeitskreis 3 wendet sich den Maßnahmenansätzen in der Phase nach dem Fahrerlaubniserwerb zu. Zunächst sind die Modelle des Gestuften Fahrerlaubniserwerbs (Graduated Licensing) auf dem nordamerikanischen Kontinent zu nennen, die sich im letzten Jahrzehnt von anfänglich nur wenigen Staaten bis zum Ende des Jahrzehnts auf die weit überwiegende Zahl der US-Bundesstaaten und kanadischen Provinzen ausgebreitet hatten und dabei erhebliche Wirkungen zur Absenkungen des Fahranfängerrisikos erzielen konnten (vgl. die Beiträge von WILLIAMS und MAYHEW). Die Modelle des Gestuften Fahrerlaubniserwerbs gleichen dem Begleiteten Fahrenlernen darin, dass sie für den Übergang in die Rolle des Autofahrers eine längere Begleit- und Einübungsphase vorsehen, in der unter geschützten Bedingungen fahrpraktische Erfahrungen im Realverkehr erworben werden mit dem Ergebnis einer höheren Anfangskompetenz und bereits ausgereifterer Fahrroutinen am Anfang des selbstständigen Fahrens.

Der zweite Schwerpunkt in Arbeitskreis 3 ist dem Maßnahmenansatz der zweiten Phase der Fahrausbildung gewidmet und beinhaltet Beiträge sowohl zu den Modellen, die in Europa bereits praktiziert werden (vgl. die Beiträge von HATAKKA und PANNACCI zu Finnland und Luxemburg), als auch zu jenen, die noch im Stadium der Vorbereitung sind (vgl. die Beiträge von SCHULTE, BARTL und BÄCHLI-BIETRY zu Deutschland, Österreich und der Schweiz). Aufgrund der hohen Bedeutung, die diesem Maßnahmenansatz in Deutschland zugemessen wird, wurde der Thematik einer zweiten Fahrausbildungsphase besondere Beachtung bei der Planung der Konferenz geschenkt. Die konzeptionellen Modellüberlegungen zu diesem Ansatz waren vor der Konferenz weitgehend abgeschlossen - sowohl in Deutschland als auch in Österreich und der Schweiz, wo ebenfalls letzte Vorbereitungen zur Einführung einer zweiten Fahrausbildungsphase getroffen wurden. Von daher wurde die Möglichkeit genutzt, sämtliche Modelle auf der Konferenz vorzustellen, und zwar in einer bereits endgültigen Form, mit der auch nach einer Einführung, voraussichtlich im Zeitraum 2003 bis 2004, gerechnet werden kann.

In Arbeitskreis 4 berichteten und diskutierten Fahranfänger und Fahranfängerinnen aus Deutschland, Österreich, Frankreich, Finnland und Schweden über ihre unterschiedlichen Erfahrungen auf dem Weg zum Führerschein und auf den ersten selbstständigen Kilometern als Autofahrer/innen.

Auf diesen Kongressbeitrag hatten sie sich im Rahmen des Projekts ‚EUROTEAM‘ in lokalen Seminaren im jeweiligen Herkunftsland und in einem gemeinsamen Workshop unmittelbar vor dem Kongress vorbereitet. Die jungen Fahranfänger und Fahranfängerinnen beeindruckten das Konferenzpublikum durch ihren unbefangenen und interessierten Umgang mit den Fragen einer optimalen Vorbereitung auf einen sicheren Start ins Autofahren. In den zahlreichen Diskussionen während des Kongresses und bei der Präsentation ihrer Diskussionsergebnisse im Abschlussplenum - moderiert von dem bekannten Fernsehmoderator Matthias FRINGS - ließen sie unmissverständlich erkennen, dass der Führerschein für sie in hohem Maße mit der beglückenden Erfahrung des Erwerbs persönlicher Unabhängigkeit verbunden ist, dass ihnen das Autofahren Spaß macht und dass sie sich der Gefährdungen sorglosen und möglicherweise realitätsenthobenen Autogebrauchs sehr bewusst sind. Eine qualifizierte Fahrausbildung und eine sinnvolle Vorbereitung auf das Autofahren sind für sie selbstverständlich. Besonderes Interesse bekundeten sie gegenüber zusätzlichen praktischen Erfahrungen beim Lernen, sei es die Entwicklung ausgereifterer Routinen durch das Begleitete Fahrenlernen oder die Vergewisserung über die notwendige Balance zwischen Fahrmotiven einerseits und fahrphysikalischen Grenzen andererseits, z. B. in einem Sicherheitstraining.

Über den Beitrag von EUROTEAM hinaus wurden in diesem Arbeitskreis innovative Verkehrssicherheitsprojekte vorgestellt, die sich für eine möglichst umfassende Nachahmung in der Zielgruppe der jungen Fahrer empfehlen (vgl. Projekte PAFF, CHRISTOPHORUS, Führerscheinkurs in der Schule, PEER, Jugendtour Paris-Berlin, Kooperation Polizei-Fahrschule; vgl. Projektbeschreibungen und Ansprechpartner in diesem Band).

Ergebnisse

Die in diesem Konferenzband versammelten Beiträge belegen die große Bandbreite innovativer und Erfolg versprechender Maßnahmenansätze, die dem deutschen Fachpublikum mit der Wolfsburger Konferenz präsentiert werden konnten und die nunmehr bereitstehen, in Konzeptüberlegungen für die Praxis Berücksichtigung zu finden.

Durch die Befassung mit dem gesamten auf den Fahranfang bezogenen Interventionsspektrum und

der Breite der internationalen Erfahrungen in diesem Feld knüpft die Wolfsburger Konferenz unmittelbar an die maßgeblichen Diskussionsstränge an, die in den Projekten der Europäischen Kommission zu den Fragen der Fahranfängervorbereitung und Einflussnahme auf junge Fahrer und Fahrerinnen bereits seit geraumer Zeit geführt werden. Hier ist insbesondere auf das 1999 abgeschlossene GADGET-Projekt sowie weitere, hierauf aufbauende Projekte wie DAN und BASIC zu verweisen.² Gleichzeitig wird auch der im GADGET-Projekt ausdrücklich formulierte Anspruch einer wissenschaftlichen Begründung und Wirksamkeitsprüfung von Maßnahmenansätzen bekräftigt.

Bisherige Maßnahmenüberlegungen, die vor allem die Notwendigkeit der verkehrserzieherischen Einwirkung auf die Persönlichkeit junger Fahrer betonen, wurden in Wolfsburg durch Überlegungen zur Integration eines höheren Fahrpraxisanteils in den Prozess des Fahrenlernens ergänzt. Bereits weniger als drei Monate nach der Konferenz wurde von Fachreferenten mehrerer Bundesländer ein deutsches Modell zu einem ‚Begleiteten Fahren ab 17‘ vorgeschlagen, das in der Folge in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit starke Beachtung fand. In diesem Modell wurden maßgebliche Elemente der in Wolfsburg vorgestellten Konzepte aufgenommen und mit der deutschen Fahrschulausbildung verknüpft.

Ein schnelle Aufnahme innovativer und Erfolg versprechender Konzepte in konkrete Maßnahmenüberlegungen, wie es am Beispiel des Begleiteten Fahrenlernens deutlich wird, ist im Interesse einer vollen Ausschöpfung des Maßnahmenpotenzials zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auch den anderen in Wolfsburg vorgestellten Maßnahmenansätzen zu wünschen.

² vgl. SIEGRIST, S. (Ed.) (1999): Driver Training, Testing and Licensing – towards theory-based management of young driver's injury risk in road traffic. Results of EU-Project GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance, Education and Technology), Work Package 3. bfu-Report 40, Bern; BARTL, G. (Ed.) (2000): DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien; BASIC: laufendes EU-Projekt unter Leitung der Universität Turku, Finnland, zur Fahrausbildung