



Weltgesundheitstag

2004: Sicher fahren – gesund ankommen

Expertise

Straßenverkehrssicherheit in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Fähranfänger

Andreas Krampe

März 2004

Institut für angewandte
Familien-, Kindheits- und Jugendforschung
an der Universität Potsdam
Institute for Applied Research on Childhood, Youth, and the Family

16727 Oberkrämer OT Vehlefan, Burgwall 15
Tel.: 03304 / 39 70 10; Fax: 03304 / 39 70 16

E-Mail: ifk@rz.uni-potsdam.de

Internet: <http://www.uni-potsdam.de/u/ifk>

Inhaltsverzeichnis

<u>1</u>	<u>Einleitung</u>	5
<u>2</u>	<u>Straßenverkehrssicherheit in Deutschland</u>	6
<u>2.1</u>	<u>Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit 1970 bis 2003</u>	6
<u>2.2</u>	<u>Straßenverkehrssicherheit in Deutschland im regionalen Vergleich</u>	7
<u>3</u>	<u>Die Unfallbeteiligung junger Fahrer im Straßenverkehr</u>	10
<u>3.1</u>	<u>Straßenverkehrsunfälle von 18- bis 24-Jährigen im Überblick</u>	10
<u>3.2</u>	<u>Unfälle von 18- bis 24-Jährigen nach Verkehrsbeteiligung, Männer und Frauen im Vergleich</u>	13
<u>3.3</u>	<u>Die Unfalltypik junger Pkw-Fahrer</u>	14
<u>4</u>	<u>Ursachen des Unfallrisikos junger Fahranfänger</u>	17
<u>4.1</u>	<u>Jugendlichkeitsrisiko und jugendspezifisches Risikoverhalten</u>	17
<u>4.2</u>	<u>Geringe Fahrerfahrung</u>	19
<u>4.3</u>	<u>Mobilitätsverhalten und Risikoexposition</u>	20
<u>4.4</u>	<u>Alkohol und Drogen</u>	22
<u>5</u>	<u>Schlussfolgerungen</u>	24
<u>6</u>	<u>Tabellenverzeichnisse und Erläuterungen</u>	26
<u>7</u>	<u>Anhang</u>	28
<u>7.1</u>	<u>Weiterführende Literatur</u>	28
<u>7.2</u>	<u>Nationale und internationale Organisationen zur Verkehrssicherheit</u>	32

1 Einleitung

Sicherheit im Straßenverkehr ist ein globales verkehrs- und gesundheitspolitisches Thema. Allein im Jahr 2000 starben 1,26 Millionen Menschen an den Folgen von Unfällen im Straßenverkehr. Die Kosten der Verkehrsunfälle werden weltweit auf jährlich etwa 518 Milliarden Dollar geschätzt (UNO, 2003). Die Lasten haben vor allem die weniger entwickelten Länder zu tragen; in den Ländern mit niedrigem oder mittlerem Pro-Kopf-Einkommen sind jährlich mehr als 1 Millionen Todesopfer im Straßenverkehr zu beklagen (WHO, 2001). In diesen Ländern mit geringer Motorisierung finden sich nur 40 Prozent aller Kraftfahrzeuge, aber mehr als 80 Prozent der Verkehrstoten (GRSP, 2004).

Prognosen der Weltgesundheitsorganisation gehen von einer weiteren Zunahme der Verkehrsunfälle in den Ländern Asiens, Latein Amerikas und Afrikas aus. Befürchtet wird, dass Verkehrsunfälle im Jahr 2020 mit 2,3 Millionen Getöteten an die dritte Stelle der Todesursachen rücken werden (WHO, 2001). Diese Entwicklung wird vor allem zu Lasten der ärmeren Länder gehen. Die Weltgesundheitsorganisation spricht deshalb von einer „Globalen Krise der Straßenverkehrssicherheit“ (UNO, 2003).

Weltweit sind junge Menschen am stärksten im Straßenverkehr gefährdet. Jeder zweite im Straßenverkehr Getötete ist zwischen 15 und 44 Jahre alt. Während in den weniger entwickelten Ländern junge Menschen als Fußgänger, Radfahrer und als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel das höchste Unfallrisiko tragen, sind es in den hochmotorisierten Industrienationen die jungen Fahranfänger, die nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis erstmals mit einem Pkw am Verkehr teilnehmen (Brühning, Kühnen & Berns, 1996).

Deutschland gehört zu den hoch motorisierten Industrienationen, in denen in den vergangenen Jahrzehnten eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit erreichen konnte. Dennoch sterben jährlich annähernd 7.000 Menschen auf Deutschlands Straßen. Fast 100.000 Menschen müssen in Deutschland jedes Jahr aufgrund eines Verkehrsunfalls in einem Krankenhaus behandelt werden. Bei den unter 45-Jährigen stellen Straßenverkehrsunfälle die häufigste Todesursache dar; sie verkürzen die Lebenserwartung der Bundesbürger mehr als Herz- oder Krebserkrankungen.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahranfänger ist in Deutschland von zentraler Bedeutung. Im Durchschnitt des Jahres verunglückt in Deutschland alle fünf Minuten ein 18- bis 24-Jähriger im Straßenverkehr, alle fünf Stunden wird ein Heranwachsender bei einem Verkehrsunfall getötet. Erst kürzlich berieten mehr als 200 Expertinnen und Experten aus dem In- und Ausland auf einer internationalen Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ über Perspektiven und Lösungsmöglichkeiten der Unfallprävention (BASt, 2002). Auf dieser Konferenz wurde deutlich, dass die Gruppe der 18- bis 24-jährigen Fahranfänger von den Verbesserungen der Verkehrssicherheitslage in Deutschland bislang am wenigsten profitiert hat (Kroj und Schulze, 2002). Ein entscheidender Durchbruch zur Reduzierung der Unfälle junger Fahranfänger ist bislang noch nicht gelungen. Trotz zurückgehender Unfallzahlen stagniert der Anteil der verunglückten 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr seit Jahren bei 23 Prozent.

Für die Bundesregierung ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahranfänger eine zentrale gesellschaftliche Aufgabe. Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des Jahres 2001 sollen alle Möglichkeiten genutzt werden, das überdurchschnittlich hohe Unfallrisiko von jungen Fahrern zu senken (BMVBW, 2001).

Die folgenden Ausführungen geben einen Überblick über die Straßenverkehrssicherheit in Deutschland mit Blick auf die Unfallsituation junger Fahranfänger in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen¹. Dargestellt werden Kernprobleme und Ursachen des erhöhten Unfallrisikos junger Fahrer. Vor ihrem Hintergrund werden Schlussfolgerungen für die Präventionsarbeit mit jungen Fahranfängern skizziert.

Für die Darstellung der Verkehrsunfälle wurden aktuelle Daten des Statistischen Bundesamtes, der Europäischen Kommission und der OECD herangezogen. Alle Hintergrundinformationen beruhen auf Recherchen in der aktuellen Forschungsliteratur. Auf weiterführende Literatur zum Thema wird im Anhang verwiesen. Hier sind auch wichtige nationale und internationale Organisationen aufgeführt, die weitere Informationen zur Sicherheit im Straßenverkehr bereitstellen.

2 Straßenverkehrssicherheit in Deutschland

2.1 Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit 1970 bis 2003

Die Entwicklung des Straßenverkehrs in Deutschland ist zugleich eine Geschichte der dauerhaften Anstrengungen, Verkehrsunfälle zu bekämpfen (Praxenthaler, 2001). Geradezu dramatisch war die Situation im Jahr 1970. In diesem Jahr erreichte die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle mit 21.332 Getöteten in Deutschland (einschl. dem Gebiet der ehemaligen DDR) einen absoluten Höchststand (s. Tab. 1).

Tab. 1: Unfälle im Straßenverkehr, Getötete, Verletzte und Pkw-Bestand 1970 bis 2003

	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Leicht und schwer Verletzte	Pkw-Bestand in Mill.
1970	414.362	21.332	578.031	15,1
1980	412.672	15.050	540.916	25,9
1990	389.350	11.046	510.931	35,5
2000	382.949	7.503	504.074	42,8
2003	354.852	6.606	462.615	44,7

Quelle: Unfälle: Statistisches Bundesamt; 2003: vorläufiges Ergebnis; Pkw-Bestand 2003: KBA

¹ Aus Gründen der vereinfachten Lesbarkeit wird im Folgenden für die Bezeichnung von Personen die männliche Schreibweise verwendet. Soweit nicht anders vermerkt, sind damit immer Frauen und Männer gemeint.

Noch mehr als 30 Jahre später musste die Polizei mehr als 2.2 Millionen Verkehrsunfälle aufnehmen. Im vergangenen Jahr starben 6.606 Menschen in diesen Unfällen. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten sank damit auf 69 Prozent des Jahres 1970. Im gleichen Zeitraum hatte sich der Pkw-Bestand auf Deutschlands Straßen mehr als verdoppelt. Heute ist der Motorisierungsgrad der Bundesbürger mit durchschnittlich 533 Pkw auf 1.000 Einwohner so hoch wie nie. Im Durchschnitt des Jahres legt der Bundesbürger nun mehr als doppelt so viele Kilometer im Pkw zurück als noch vor 30 Jahren. Bei wachsender Motorisierung hat sich die Verkehrssicherheitslage in Deutschland im längerfristigen Trend also erheblich verbessert.

Der Rückgang der Verkehrsunfälle mit Verletzungsfolgen verläuft erheblich langsamer als die Minderung der Getöteten. Erst im Jahr 2001 unterschritt die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr die Grenze von 500.000. Im vergangenen Jahr wurden 462.615 Menschen im Straßenverkehr verletzt; mehr als jeder Vierte von ihnen so schwer, dass er in einem Krankenhaus stationär behandelt werden musste. Die Zahl der Verletzten lag damit um 20 Prozent niedriger als im Jahr 1970 (s. oben Tab. 1).

Verbesserungen der Fahrzeugsicherheit und des Straßenbaus, gesetzliche Regelungen wie die Gurtanlegepflicht und Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wohngebieten, die Verdichtung der Rettungskette und nicht zuletzt die Verkehrserziehung und Aufklärungsarbeit sind wesentliche Faktoren, die zu der Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen haben.

2.2 Straßenverkehrssicherheit in Deutschland im regionalen Vergleich

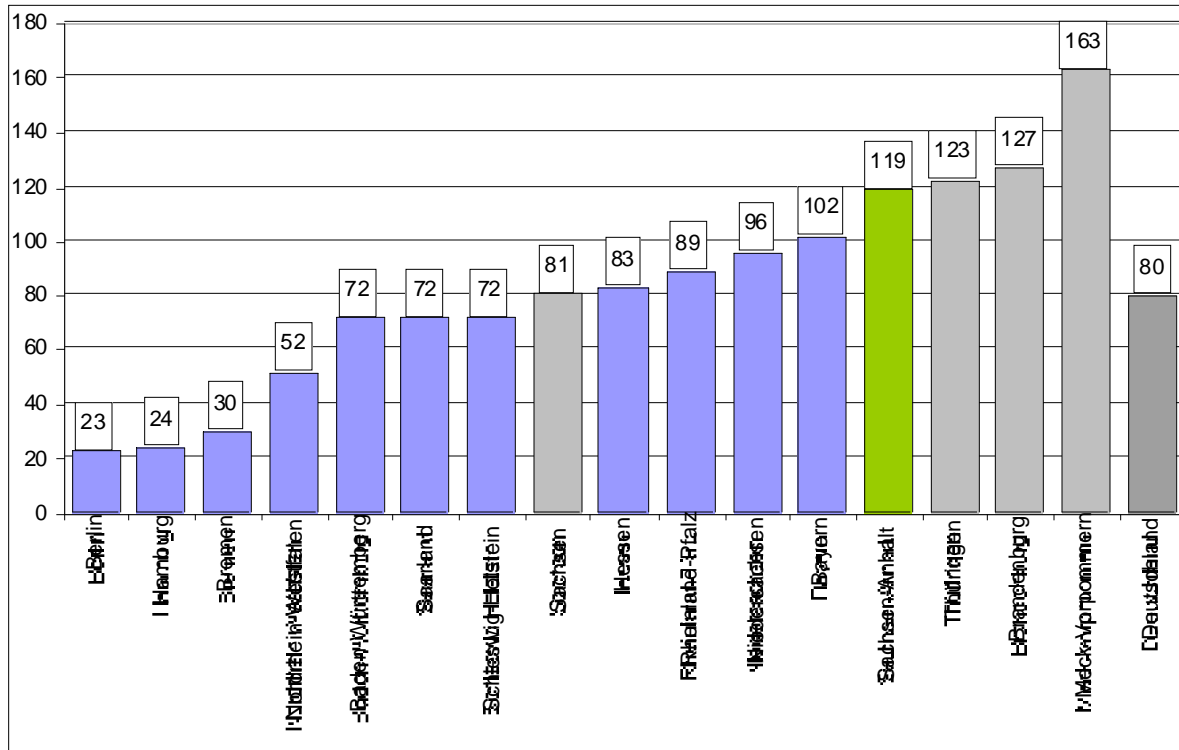
Die positive Entwicklung der Unfallzahlen darf nicht darüber hinweg täuschen, dass sich das Niveau der Verkehrssicherheit in Deutschland regional sehr unterschiedlich verteilt. Sicherheitsdefizite bestehen vor allem in den neuen Bundesländern (s. Abb. 1). Sehen wir auf das bevölkerungsbezogene Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls, dann liegen vier der fünf ostdeutschen Flächenstaaten im Bundesvergleich auf den vier schlechtesten Plätzen, gefolgt von den ländlich strukturierten West-Ländern Bayern und Niedersachsen.

Die regionalen Unterschiede des Sicherheitsniveaus sind bis zurück zur Wiedervereinigung 1990 zu verfolgen. In der ehemaligen DDR hatte die Verkehrssicherheit einen beachtlichen Stellenwert, auch wenn die Sicherheit von Fahrzeugen und Straßeninfrastruktur den westdeutschen Sicherheitsstandard nicht entsprach. 1990 stieg der Unfalltribut der neuen Länder dann dramatisch an. Als Ursachen hierfür gelten die rasant steigende Motorisierung, der ungewohnte Umgang mit leistungsstärkeren Fahrzeugen und die sicherheitstechnisch unzureichende Infrastruktur. In Folge des Wertewandels der Automobilität führte vor allem jedoch das riskantere Geschwindigkeitsverhalten zu einer Verschlechterung des Sicherheitsniveaus in den neuen Bundesländern (Praxenthaler, 2001).

Seit dem plötzlichen Ansteigen der Unfallzahlen in 1991 gehen die tödlichen Verkehrsunfälle in den neuen Bundesländern kontinuierlich zurück. In Sachsen-Anhalt und Thüringen war im vergangenen Jahr mit einem erneuten Anstieg der Getötetenzahlen jedoch ein Rückschlag zu verzeichnen. Die größten Erfolge wurden in Bran-

denburg erreicht. Hier verringerte sich das bevölkerungsbezogene Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls auf ein Drittel des Ausgangswertes von 1991.

Abb. 1: Im Straßenverkehr Getötete je 1 Millionen Einwohner im Vergleich der Bundesländer 2002



Quelle: Statisches Bundesamt/ Vorläufiges Ergebnis

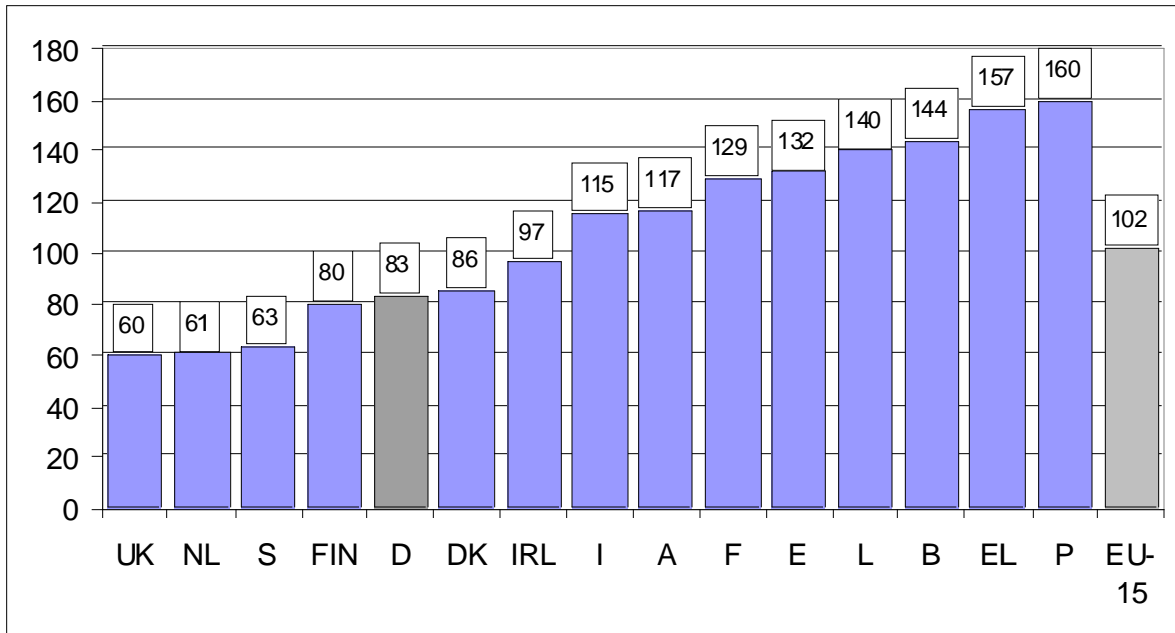
■ Neue Bundesländer

Im Vergleich der Länder der Europäischen Union bietet die Straßenverkehrssicherheit in Deutschland ein differenziertes Bild. Sehen wir auf das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls, dann gehört Deutschland zu den fünf sichersten Ländern in der Europäischen Union (s. Abb. 2). Ein besonders hohe Sicherheitsniveau haben Länder wie Großbritannien, Schweden und die Niederlande, die seit Jahrzehnten eine systematische Verkehrssicherheitspolitik mit verbindlichen Zielstellungen verfolgen. So hat sich die britische Regierung bereits im Jahr 1987 das Ziel gesetzt, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 40 Prozent zu senken. In den Niederlanden unterzeichnete die Regierung im Jahr 1997 mit allen regionalen Behörden das integrative Programm „Nachhaltig sicherer Verkehr“, das unter anderen einen detaillierten Handlungsplan zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf Landstraßen und in geschlossenen Ortschaften vorsah (MSWV, 2002). Das schwedische Parlament schließlich hat im Jahr 1997 mit der Vision Zero ein Programm beschlossen, um tödliche und schwere Verkehrsunfälle langfristig möglichst ganz zu vermeiden.

In Deutschland liegt das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls mit 83 Getöteten auf 1 Millionen Einwohner etwa so hoch wie in Finnland (80) und in Dänemark (86) und damit niedriger als in den meisten Ländern der Europäischen Union. Auch im Vergleich zu den neuen EU-Mitgliedsländern Polen, Slowakei und Tschechien (jeweils

114 bis 143 Getötete auf 1 Millionen Einwohner im Jahr 2001) oder zu den Vereinigten Staaten (148 Getötete auf 1 Millionen Einwohner im Jahr 2001) liegt das Sicherheitsniveau in Deutschland höher.

Abb. 2: Im Straßenverkehr Getötete auf 1 Millionen Einwohner in 15 Ländern der Europäischen Union in 2002

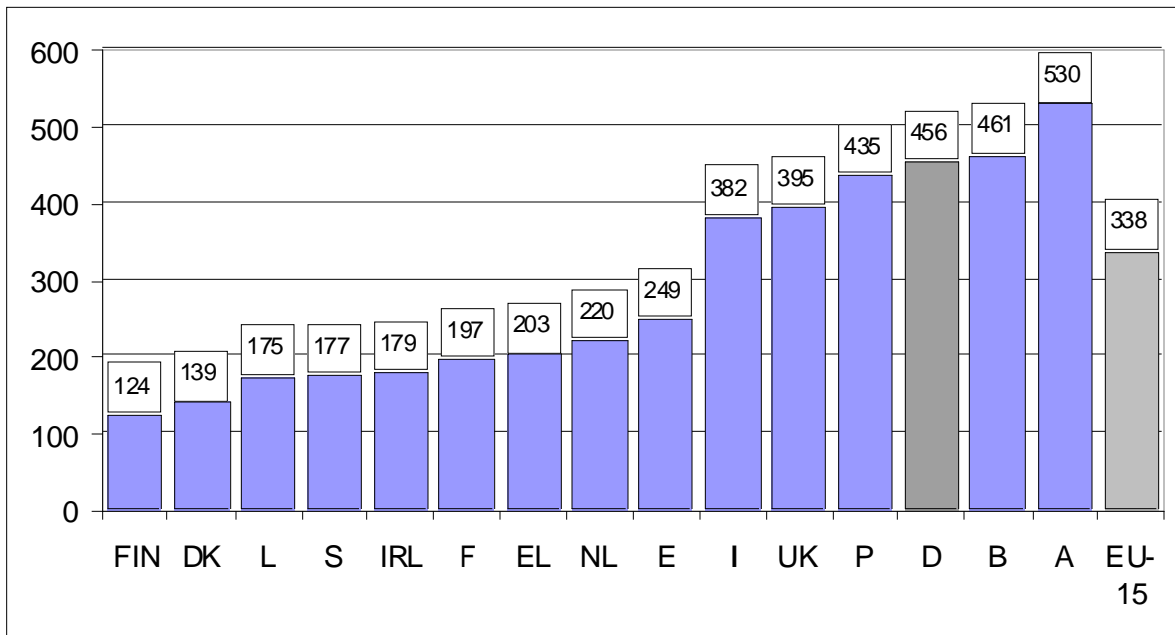


Quelle: Care 2003; Länderabkürzungen siehe Anhang

Jedoch passieren in Deutschland deutlich mehr Unfälle mit Personenschaden als in den anderen Ländern der Europäischen Union. Im Jahr 2001 kam es in Deutschland zu 375.345 Verkehrsunfällen, bei denen Menschen schwere oder leichte Verletzungen davotrugen. Dies sind im Durchschnitt des Jahres mehr als 450 Unfälle auf 100.000 Einwohner. Damit rangiert Deutschland in der Unfallstatistik der Europäischen Union an vorletzter Stelle vor Österreich. Auch Länder wie Polen, die Slowakei und Tschechien weisen niedrigere Raten an Unfällen mit Personenschaden auf als Deutschland. Außerhalb der Europäischen Union wurden unter den hochmotorisierten Industriestaaten der OECD nur in Japan (744 Unfälle), in Korea (550 Unfälle) und in den Vereinigten Staaten (717 Unfälle) mehr Unfälle mit Personenschaden auf 100.000 Einwohner gezählt als in Deutschland.

Hintergrund der hohen Unfallzahlen in Deutschland ist der erhebliche Pkw-Bestand und die hohe Pkw-Dichte. In Deutschland sind mit Abstand am meisten Fahrzeuge in der Europäischen Union unterwegs. Fast jeder vierte Pkw in den Ländern der Europäischen Union ist in Deutschland angemeldet. Bei einer annähernd gleichen Fläche des Staatsgebietes wie in Finnland, wo es relativ seltener zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden kommt, übertrifft der Fahrzeugbestand in Deutschland die Zahl der Fahrzeuge in diesem skandinavischen Land um das 20fache.

Abb. 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 1 Millionen Einwohner in 15 Ländern der Europäischen Union in 2001



Quelle: IRTAD; Länderabkürzungen siehe Anhang

3 Die Unfallbeteiligung junger Fahrer im Straßenverkehr

3.1 Straßenverkehrsunfälle von 18- bis 24-Jährigen im Überblick

Junge Erwachsene im Alter von 18 bis 24 Jahren sind die zentrale Risikogruppe im Straßenverkehr. Im Jahr 2002 verunglückten in Deutschland 103.889 junge Männer und Frauen dieser Altersgruppe bei Verkehrsunfällen; 1.550 18- bis 24-Jährige wurden bei Verkehrsunfällen getötet (s. Tab. 2). Für sie liegt das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls fast dreimal hoch wie in der Gesamtbevölkerung und mehr als doppelt so hoch wie bei den 15- bis 17-Jährigen, die ebenfalls ein überdurchschnittliches Unfallrisiko tragen. Obwohl die 18- bis 24-Jährigen lediglich acht Prozent der Gesamtbevölkerung stellen, gehören 23 Prozent der Getöteten zu diesen sieben Altersjahrgängen.

Tab. 2: Im Straßenverkehr Getötete nach Altersgruppen in Deutschland 2002

Altersgruppen	Getötete	Anteil an allen Getöteten	Getötete je 100.000 Einwohner
Bis unter 15	216	3%	1,5
15 bis unter 18	318	5%	11,5
18 bis unter 25	1.550	23%	23,4
25 bis unter 65	3.522	51%	7,6
ab 65	1.236	18%	8,8
Insgesamt	6.842	100%	8,3

Quelle: Statistisches Bundesamt

Die hohe Unfallbeteiligung junger Fahranfänger gilt auch, wenn man die unterschiedliche Risikoexposition, also die Kilometerleistung und die Beteiligungsdauer der verschiedenen Altersgruppen in die Risikoanalyse mit einbezieht. Einen Überblick hierzu geben die kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten des Bundesverkehrsministeriums (KONTIV). Die Ergebnisse der bundesweiten Erhebung "MiD - Mobilität in Deutschland 2002" befinden sich gegenwärtig noch in der Auswertung (<http://www.kontiv2002.de>) und stehen deshalb für eine Risikoanalyse noch nicht zur Verfügung. Für das Jahr 1982 ist das hohe Unfallrisiko der jungen Fahranfänger jedoch deutlich zu erkennen (s. Tab. 3).

Tab. 3: Unfallrisiko im Straßenverkehr nach Altersgruppen und Fahrleistung/ Beteiligungsdauer im Straßenverkehr in Deutschland 1982 (Pkw)

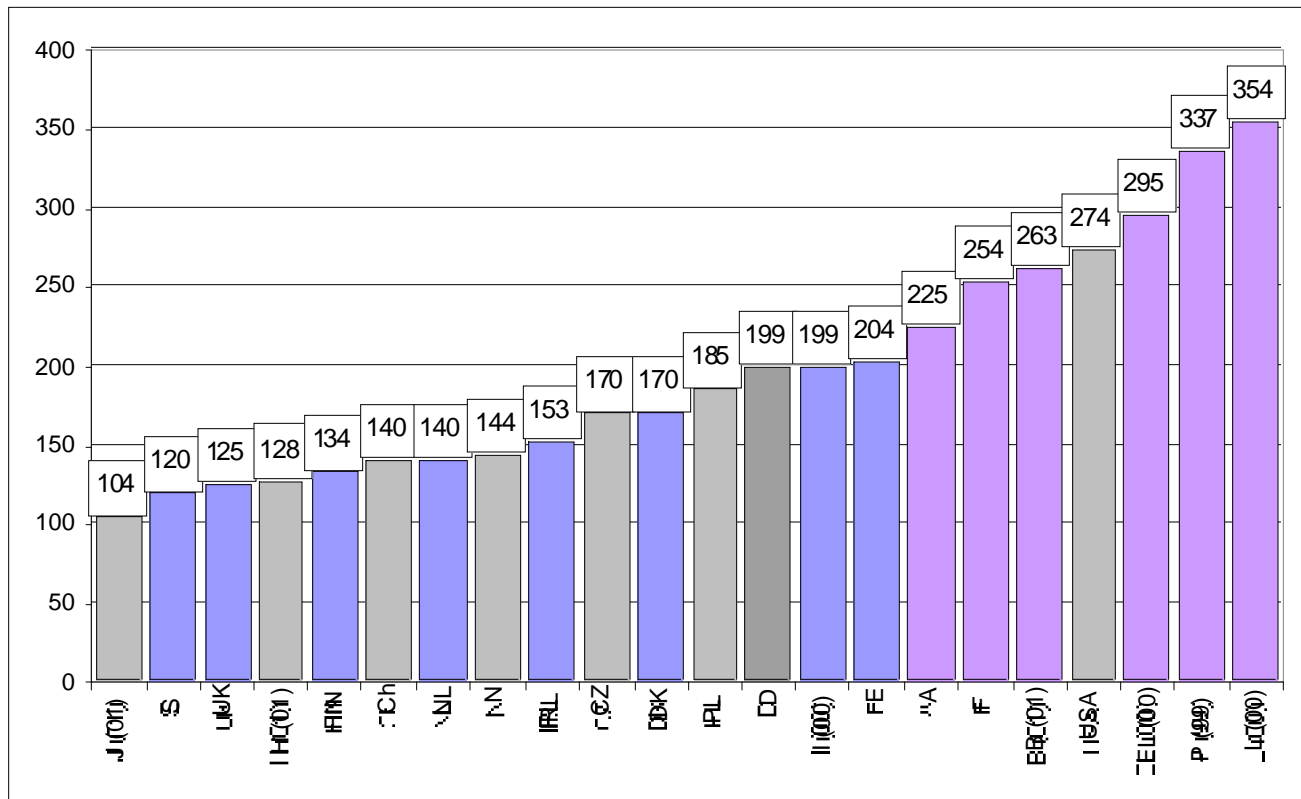
Altersgruppe	Verunglückte Pkw-Fahrer pro	
	1 Million gefahrener Kilometer	1 Million Stunden Verkehrsbeteiligung
18 bis 20	1,9	74,0
21 bis 24	0,9	38,0
25 bis 44	0,3	15,4
45 bis 64	0,2	9,3
65 bis 74	0,2	9,3
Ab 75	0,4	10,7
Insgesamt	0,4	17,5

Quelle: Kontiv 1982 nach Hautzinger & Tassaix, 1989

Das Unfallrisiko junger Fahranfänger im internationalen Vergleich

Im internationalen Vergleich nimmt das Sicherheitsniveau junger Menschen im Straßenverkehr in Deutschland nur eine Mittelstellung ein. In einer Rangreihe von 22 Industrieländern, unter ihnen 15 EU-Staaten, die Schweiz, Norwegen, EU-Beitrittsländer aus Osteuropa sowie die USA und Japan, nimmt Deutschland gleichrangig mit Italien den 13. Platz in der Statistik tödlicher Verkehrsunfälle junger Menschen ein. Das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls ist für Jugendliche und Heranwachsende in Deutschland etwa so hoch in Polen und Spanien (s. Abb. 4). Deutlich niedriger liegt das Unfallrisiko für Jugendliche in Schweden und Großbritannien, aber auch in Japan, Norwegen, Ungarn und der Schweiz. Dies zeigt, dass die Potenziale für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahranfänger in Deutschland bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind.

Abb. 4: Im Straßenverkehr getötete 15- bis 24-Jährige auf 1 Millionen Einwohner dieser Altersgruppe in 22 Industrieländern 2002 (*)



Quelle: IRTAD, (*): (99): Unfalldaten: 1999, (00): 2000, (01): 2001, alle anderen: 2002; Länderabkürzungen siehe Anhang Staaten außerhalb der EU 15

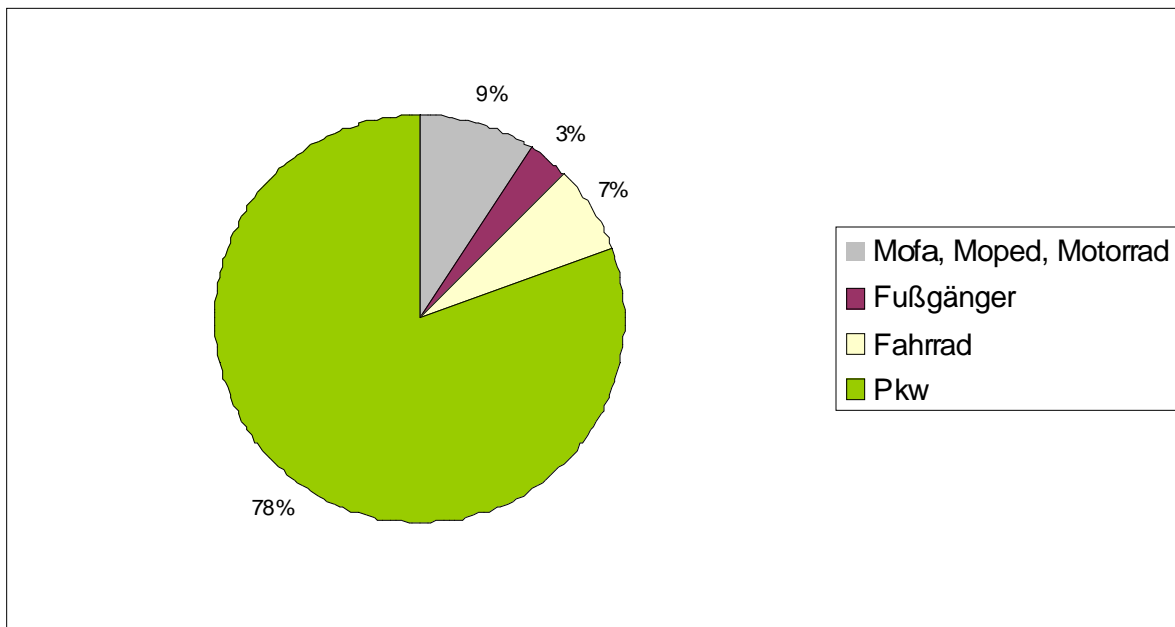
Sieht man auf die regionalen Unterschiede der Unfallbeteiligung junger Fahrer in Deutschland, dann wird ein Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Unfallgefährdung deutlich. Besonders hoch sind die Unfallzahlen in den ländlich strukturierten Flächenstaaten Bayern, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein oder im Saarland. Länder, die sowohl ländliche Räume als auch großstädtische Ballungszentren umfassen wie Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Baden-Württemberg weisen erhebliche niedrigere Unfallraten junger Fahrer auf.

Das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalls lag im Jahr 2002 für die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen in den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Thüringen am höchsten. Typisch für Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg ist die große Zahl von Alleen, Chausseen und Wäldern. Landstraßen werden oft von Bäumen gesäumt. Das Abkommen von der Fahrbahn bei überhöhter Geschwindigkeit - ein für junge Fahranfänger charakteristischer Unfalltyp - führt in diesen Ländern deshalb besonders häufig zu tödlichen Unfällen. In Brandenburg starb im Jahr 2002 die Hälfte aller Getöteten von Außerortsunfällen durch Aufprall an einen Baum (MSWV, 2003).

3.2 Unfälle von 18- bis 24-Jährigen nach Verkehrsbeteiligung, Männer und Frauen im Vergleich

Der Pkw spielt bei Verkehrsunfällen der 18- bis 24-Jährigen eine dominante Rolle. Fast 80 Prozent der 18- bis 24-Jährigen verunglücken als Fahrer oder Mitfahrer eines Pkws (s. Abb. 5). Damit ist der Anteil von Pkw-Unfällen am Gesamtunfallgeschehen bei jungen Fahrern höher als in anderen Altersgruppen (bezogen auf die Gesamtheit aller Altersgruppen kommen 61 Prozent aller Verunglückten in einem Pkw zu Schaden). Eine weitere wichtige Rolle spielen motorisierte Zweiräder. Fast jeder zehnte junge Verkehrsteilnehmer kam im Jahr 2002 mit einem Mofa, Moped oder Motorrad zu Schaden. Motorradunfälle sind weitgehend eine Domäne der Männer und gehen überdurchschnittlich häufig tödlich aus. Als Fahrradbenutzer verunglückten 7 Prozent der 18- bis 24-Jährigen und als Fußgänger drei Prozent. Aufgrund der hohen Bedeutung des Pkws am Unfallgeschehen kommt der Gestaltung der Fahrschulausbildung und der Präventionsarbeit in den ersten Jahren nach dem Fahrerlaubniserwerb eine entscheidende Schlüsselrolle für die Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahranfänger zu.

Abb. 5: Im Straßenverkehr verunglückte 18- bis 24-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung in Deutschland 2002



Quelle: Statistisches Bundesamt

Junge Männer sind im Straßenverkehr deutlich stärker gefährdet als junge Frauen. Sie sind nicht nur häufiger als Frauen in Verkehrsunfälle verwickelt; diese Unfälle verlaufen in der Regel auch deutlich schwerer. Während die Zahl der Verunglückten noch relativ ausgeglichen ist zwischen jungen Männern und Frauen, stellen die jungen Männer in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen fast 80 Prozent der im Stra-

ßenverkehr Getöteten (s. Tab. 4). Auf der anderen Seite treten die männlichen Fahranfänger überdurchschnittlich häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen in Erscheinung. In der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen werden fast 70 Prozent der Verkehrsunfälle von einem männlichen jungen Fahrer verursacht. Bei jungen Frauen müssen wir deshalb stärker noch als bei männlichen Heranwachsenden von einer passiven Gefährdung im Straßenverkehr sprechen (als Beifahrerin oder als schuldlos Unfallbeteiligte). Von jungen männlichen Erwachsenen hingegen geht eine überdurchschnittliche aktive, das heißt eine unfallverursachende Gefährlichkeit, auf die Verkehrssicherheit aus.

Tab. 4: Unfallbeteiligung von Männern und Frauen im Straßenverkehr in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen in Deutschland 2002

	Verunglückte	%	Getötete	%	Getötete je 100.000 EW	Hauptverursacher Pkw *	%
<i>Männer</i> (18 bis 24)	59.231	57%	1.215	78%	36	47.373	67%
<i>Frauen</i> (18 bis 24)	44.620	43%	334	22%	10	23.389	33%
<i>Insgesamt</i> (18 bis 24)	103.851	100%	1.550	100%	23	70.796	100%

Quelle: Statisches Bundesamt;

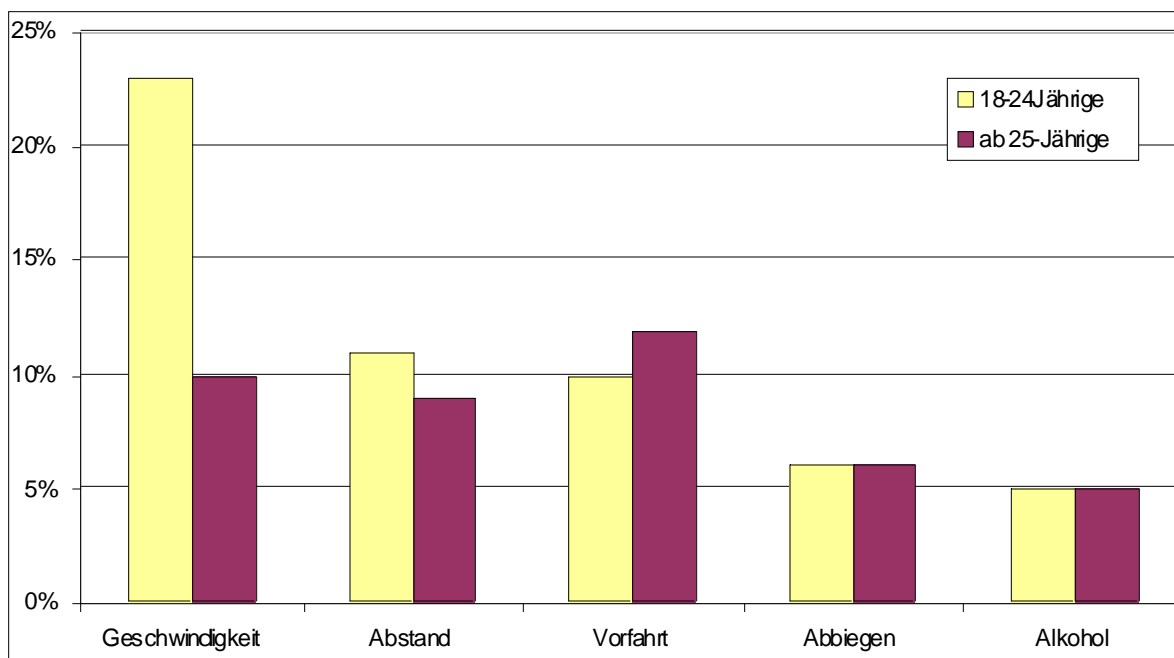
(*) Pkw-Fahrer als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit Personenschäden

3.3 Die Unfalltypik junger Pkw-Fahrer

Typisches Fehlverhalten junger Fahranfänger und Unfalltypen

Als häufigstes Fehlverhalten ist bei jungen Fahreranfängern die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ unmittelbare Unfallursache. Fast jeder vierte Pkw-Unfall mit Beteiligung eines 18- bis 24-Jährigen ist hierauf zurückzuführen, bei den ab 25-jährigen Fahrer hingegen nur jeder zehnte Unfall. Das fahrdynamische Verhalten, wie die Beschleunigung, hochtouriges Fahren, hohe Geschwindigkeiten auch in kurvigen Landstraßen, haben also bei Unfällen von jungen Fahranfängern eine besondere Bedeutung. Fehler beim Abstandhalten und bei der Vorfahrgebung folgen mit jeweils 10 bzw. 11 Prozent der Unfallursachen. Alkoholeinfluss als unfallursachenauslösendes Fehlverhalten kommt bei jungen Fahranfängern ebenso häufig vor wie bei älteren Fahrern. Wir kommen auf diese Problematik weiter unten zurück.

Abb. 6: Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden in Deutschland 2002 (Pkw) – Altersvergleich: Anteile in Prozent

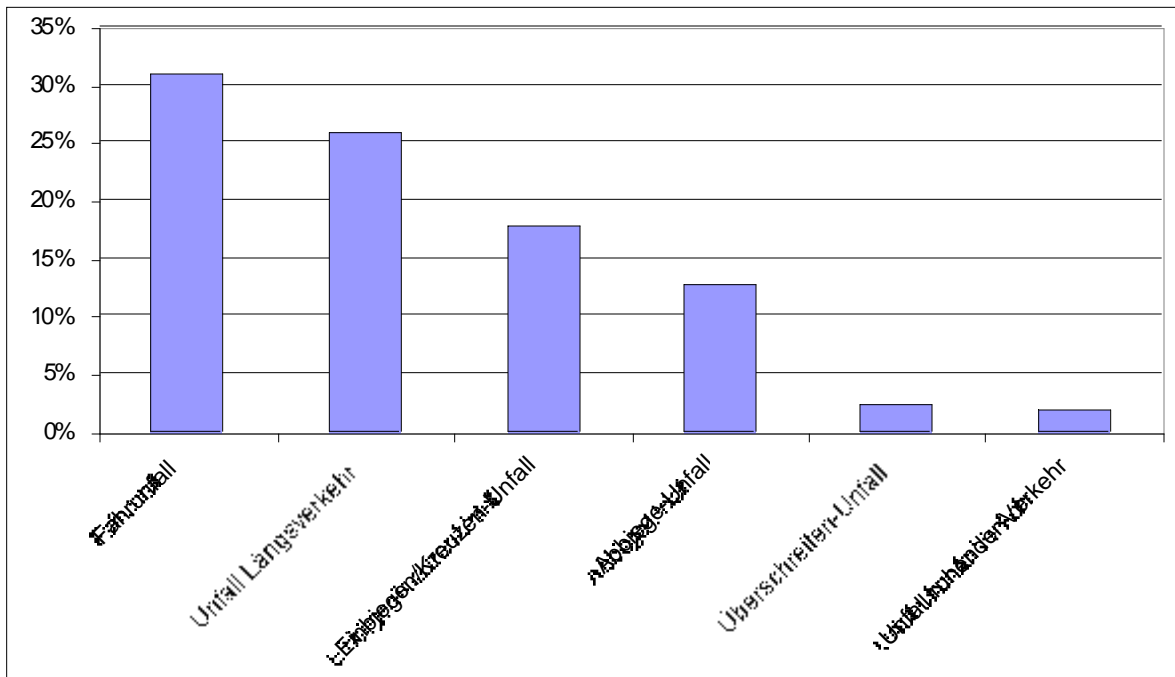


Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Dominanz des Geschwindigkeitsverhaltens als unfallauslösendes Fehlverhalten bestimmt auch die Typik der Verkehrsunfälle von jungen Fahrern. Unter den Unfällen mit Personenschaden, die von einem jungen Fahrer verursacht werden, sind „Alleinunfälle“ am häufigsten. Bei diesen Unfällen verliert der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug und kommt dadurch von der Fahrbahn ab. Natürlich ist die Geschwindigkeit nicht das einzige unfallauslösende Moment von Alleinunfällen. Weitere Faktoren sind die geringe Fahrerfahrung der jungen Fahrer sowie ihre häufigen Fahrten in vollbesetzten Fahrzeugen oder bei Nacht. Diese Fahrten stellen aufgrund erschwelter Bedingungen (verändertes Fahrverhalten des Fahrzeuges bei Vollbesetzung, verminderte Sicht oder Übermüdung bei Nachtfahrten) erhöhte Anforderungen an die Fahrfertigkeiten (siehe hierzu weiter unten). Die Folgen von Alleinunfällen sind vor allem auf Landstraßen besonders schwer. In Unfällen dieses Typs starben im Jahr 2002 62 Prozent der Getöteten, die durch junge Fahrer verursacht wurden.

Ein weiterer typischer Verkehrsunfall von Fahrern sind Unfälle im Längsverkehr. Diesen Unfällen geht ein Verkehrskonflikt zwischen Verkehrsteilnehmern voraus. Typische Situation ist das Entgegenkommen oder Hintereinanderherfahren zweier Fahrzeuge. Im Jahr 2002 wurde jeder vierte Unfall eines jungen Fahrers durch einen solchen Unfalltyp verursacht. Unfälle beim Einbiegen, auf Kreuzungen und beim Abbiegen kommen hingegen bei jungen Fahrern vergleichsweise seltener vor. Einbiegen, Abbiegen und Vorfahrtgebung sind Verkehrssituationen, die eher bei älteren Kraftfahrern aufgrund von Überforderung zu Verkehrsunfällen führen (Schlag, 2001).

Abb. 7: Unfalltypen mit Personenschaden mit einem 18- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer als Hauptverursacher in Deutschland 2002



Quelle: Statisches Bundesamt

Unfälle von jungen Fahranfängern im Wochen- und im Tagesverlauf

Die zeitliche Verteilung des Unfallgeschehens junger Fahranfänger weist ein differenziertes Bild auf. Die Unfälle mit Verunglückten verteilen sich relativ gleichmäßig über den Wochenverlauf. Spitzenzeiten liegen hier an den Werktagen von Montag bis Freitag zwischen 06:00 und 08:00 Uhr morgens und zwischen 16:00 und 18:00 Uhr nachmittags. In diesen Zeiten erleidet jeder fünfte junge Fahranfänger einen Unfall mit Personenschaden (im Jahr 2002). Wege zur und von der Arbeit bzw. zur Ausbildung machen damit einen gewichtigen Anteil der Verkehrsunfälle von jungen Fahranfängern aus.

Schwere Verkehrsunfälle mit tödlichen Folgen konzentrieren sich hingegen deutlich auf das Wochenende. Ein Zusammenhang zum Freizeitverhalten ist unübersehbar. Die Spitze der tödlichen Verkehrsunfälle liegt an den Wochenenden zwischen 19:00 und 07:00 Uhr. Im Jahr 2002 wurde mehr als jeder zweite 18- bis 24-Jährige an den drei Tagen zwischen Freitag und Sonntag tödlich verletzt. Allein in einer Stunde der Samstagnacht von drei Uhr bis vier Uhr starben 37 junge Fahranfänger im Straßenverkehr (im Jahr 2002).

4 Ursachen des Unfallrisikos junger Fahranfänger

Welches sind die Ursachen für das erhöhte Unfallrisiko von jungen Fahranfängern? In der Forschung herrscht weitgehend Übereinstimmung darüber, dass die hohe Unfallbeteiligung junger Fahranfänger durch das Zusammenkommen einer ganzen Reihe von ungünstigen Einflussbedingungen bedingt wird (Kroj & Schulze, 2002). Die wichtigsten Einflussbedingungen für die Unfallbeteiligung junger Fahranfänger werden im Folgenden unter den Risikofaktoren „Jugendlichkeitsrisiko und jugendspezifisches Risikoverhalten“, „Geringe Fahrerfahrung“ sowie „Jugendspezifisches Mobilitätsverhalten und Risikoexposition“ im Überblick vorgestellt.

Weiterhin stellen Alkohol- und Drogengebrauch bedeutende Risikofaktoren für junge Fahranfänger dar. Zwar fällt diese Altersgruppe kaum häufiger mit Alkohol oder Drogen im Straßenverkehr auf als ältere Fahrer. Aufgrund mangelnder Fahrerfahrung und Fahrroutinen sind jedoch bereits geringe Mengen Alkohol für junge Fahranfänger noch weitaus gefährlicher als für erfahrene Fahrer. Alkohol- und Drogengebrauch sind deshalb zentrale Gefährdungsmomente für junge Fahranfänger.

4.1 Jugendlichkeitsrisiko und jugendspezifisches Risikoverhalten

Entwicklungspsychologische Funktionen jugendlichen Risikoverhaltens

Unter dem Begriff des Jugendlichkeitsrisikos werden Aspekte einer erhöhten Risikoneigung von Jugendlichen und Heranwachsenden zusammengefasst, die aus entwicklungspsychologischen Besonderheiten in der Lebensphase des Jugendalters resultieren. Der Erwerb des Führerscheins fällt demnach in eine kritische Phase der Persönlichkeitsentwicklung (Scholl & Sydow, 2002). Die jungen Fahrerinnen und Fahrer haben in dieser Lebensphase bedeutsame Entwicklungsaufgaben zu bewältigen wie die Aneignung eines geschlechtlichen Selbstverständnisses als Mann oder Frau, die Ablösung vom Elternhaus, der Aufbau eines Freundeskreises von Gleichaltrigen, die Partnerwahl und die Bildung von Wertvorstellungen und beruflichen Zukunftsperspektiven (Havighurst, 1948).

Bei der Bewältigung dieser Entwicklungsaufgaben bewegen sich Heranwachsende in einem Spannungsfeld zwischen biologischer Reifung, eigenen Wünschen, selbstgesetzten Zielen sowie sozialen und kulturellen Normen. Das Risikoverhalten, also das bewusste Wagnis von Handlungen, die schädigende Folgen haben können (Bonß, 1991), kommt in diesem Zusammenhang durchaus eine positive Funktion zu. Für das Erlernen von Verhaltensstrategien zur Lebensbewältigung ist es wichtig, aus Fehlern zu lernen; Risiken und damit verbundene Fehler vermitteln Grenzerfahrungen der eigenen Wirksamkeit. Die Fehlersuche kann Kompetenzdefizite, falsche Selbstwahrnehmungen und Fehlregulationen enthüllen. Die Bereitschaft Risiken einzugehen, treibt (nicht nur) im Jugendalter auch die Entwicklung voran und ist nicht selten die Grundlage für Lebenserfolg (Sturzbecher et al., 2002). Risikoverhalten bedeutet aus der Perspektive von Jugendlichen die Chance Selbstvertrauen aufzubauen, Stresstoleranz zu entwickeln und zu lernen die Initiative zu ergreifen.

Risikoverhalten als Überforderungsabbau, Mutproben

Auf der anderen Seite wird das jugendliche Risikoverhalten insbesondere in der Gesundheitsforschung aus dem Blickwinkel der Belastung und Überforderung von Jugendlichen interpretiert (Mansel & Hurrelmann, 1991). Risikoverhalten ist demnach eine Handlungsstrategie von Jugendlichen zur Bewältigung von psychischen Überforderungen in Schule, Elternhaus oder Freizeit („Coping“). In der Belastungssituation zählt das kurzfristige positive Erlebnis des Risikoverhaltens mehr als seine möglichen bzw. langfristigen negativen Folgen. In Belastungssituationen neigen Jugendliche vor allem dann zum Risikoverhalten, wenn Erwachsene oder Gleichaltrige ein schlechtes Vorbild geben und in Krisensituationen keine Unterstützung leisten oder wenn sie selbst keine geeignete Lösungsalternativen zur Bewältigung von psychischen oder sozialen Belastungen erlernt haben. Jugendforscher sprechen hier von mangelnden personalen und sozialen Ressourcen, die dazu führen, dass Jugendliche Belastungen als Überforderung empfinden und deshalb mit „unproduktiven Verhaltensweisen“ reagieren (Mansel & Hurrelmann, 1991).

Eine zentrale Rolle für das jugendspezifische Risikoverhalten nehmen Mutproben ein. Mit dem Bestehen von Mutproben können Jugendliche Kraft und Selbstbeherrschung demonstrieren und damit Anerkennung und Akzeptanz in der Gruppe von Gleichaltrigen gewinnen. Mutproben bergen jedoch gleichzeitig ein erhebliches Gesundheits- und Unfallrisiko. Typische Mutproben im Verkehr sind das S-Bahn-Surfen, Autorennen zwischen Jugendlichen oder das heimliche Autofahren ohne Führerschein (Limbourg et al., 2000).

Persönlichkeitsaspekte jugendlichen Risikoverhaltens

Mit dem Konzept der Bewältigung von Entwicklungsaufgaben werden übergreifende Aspekte des Jugendlichkeitsrisikos erklärt. Auf der individuellen Ebene beeinflusst die Persönlichkeit von Jugendlichen ihre Neigung zum Risikoverhalten. Eine ausgeprägte Risikobereitschaft zeigen Jugendliche, die Stimulation, Abenteuer und Gelegenheiten zur Enthemmung suchen. Zuckerman hat hierfür den Begriff des „Sensation seeking“ geprägt (Ruch & Zuckerman, 2001). High Sensation Seeker sind demnach Jugendliche, die ein hohes Erregungsniveau bevorzugen; sie sind ständig auf der Suche nach starken Empfindungen und intensiven Erlebnissen und nehmen dabei auch gesundheitliche, rechtliche und soziale Risiken in Kauf. Verantwortlich für die Ausprägung des High Sensation seeking sind hormonelle Zusammenhänge (u.a. Wirkung des Testosteron und der Östrogene). Zuckerman konnte nachweisen, dass die Persönlichkeitseigenschaft des Sensation seeking bei Männern stärker ausgeprägt ist als bei Frauen. Die Neigung zum Sensation seeking nimmt in der Phase der Pubertät zu, sie ist am stärksten ausgeprägt in der Altersgruppe der 18- bis 20-Jährigen und nimmt anschließend mit zunehmendem Lebensalter ab. In empirischen Studien konnten Zusammenhänge des Sensation seeking zum Risikoverhalten von jungen Fahrern im Straßenverkehr nachgewiesen werden (Schulze, 1999).

Auch die Entwicklungspsychologie von Piaget und Kohlberg bietet Erklärungsansätze für typische Persönlichkeit von risikobereiten Fahrenanfängern. So ist die Verkehrsmoral von Jugendlichen, die durch eine hohe Risikobereitschaft im Straßenverkehr auffallen, wenig entwickelt. Die Gründe und Motive, das Richtige zu tun, bestehen für

risikobereite Jugendliche darin, die eigenen Bedürfnisse und Interessen zu befriedigen, wobei sie immerhin anerkennen, dass auch andere Menschen bestimmte Interessen haben. Diese Jugendlichen unterdrücken Verhaltensweisen lediglich situationsabhängig aus Furcht vor Sanktionen. Ihre Fähigkeit zur Selbststeuerung - auch bei der Verkehrsteilnahme - bleibt jedoch gering ausgeprägt. In ihrem Moralverständnis können risikobereite Jugendliche nur unzureichend die Perspektiven der Verkehrsteilnehmer berücksichtigen, die von ihrem Verkehrsverhalten betroffen sind (Sturzbecher, 2000 b; Harms 2003).

Als wichtiges Ergebnis ist festzuhalten, dass die Risikobereitschaft von Jugendlichen in Abhängigkeit von den Bedingungen ihres Aufwachsens in Familie, Schule und Freizeit und ihren persönlichen Voraussetzungen stark variiert. Das Jugendlichkeitsrisiko erwächst aus der besonderen Situation der Altersgruppe im Übergang in die Erwachsenenrolle. Empirischen Studien zufolge zeigt rund jeder dritte Jugendliche Einstellungen einer erhöhten Risikobereitschaft im Straßenverkehr, die auf Aspekte des Jugendlichkeitsrisikos zurückzuführen sind (Schulze, 1999; Sinus Sociovision, 2000). Ihre Risikobereitschaft äußert sich in der Neigung, das Fahren psychologisch für das Ausleben von Emotionen zu missbrauchen. Risikobereite Fahranfänger wollen sehr viel häufiger als andere Jugendliche „Extra-Motive“ des Fahrens realisieren. Sie fahren riskant, um anderen zu imponieren, um sich abzureagieren oder um Stärke zu zeigen. Dabei neigen sie dazu, ihre Fähigkeiten zu überschätzen und die negativen Folgen ihres Handelns zu unterschätzen. Auch die Verletzung von Verkehrsregeln (Alkoholkonsum, überhöhte Geschwindigkeit) nehmen sie in ihrem Verhalten bewusst in Kauf (Sturzbecher et al., 2002).

4.2 Geringe Fahrerfahrung

Ein zweites Ursachenbündel für die hohe Unfallbeteiligung von jungen Fahranfängern ist ihre geringe Fahrerfahrung. Die sichere Verkehrsteilnahme erfordert einen Lern- und Erfahrungsprozess, der in seiner Dauer nicht unterschätzt werden darf. Fahranfänger verfügen am Beginn ihrer Fahrkarriere noch nicht über die Routinen, die für die sichere Bewältigung von komplexen Fahraufgaben erforderlich ist. Im Vergleich zu einem erfahrenen Fahrer müssen sie aufgrund fehlender Routine zahlreiche Tätigkeiten des Fahrens bewusst vollziehen. Dadurch wird ihre Aufmerksamkeit in Verkehrssituationen, die eine Koordinierung mehrerer Aufgaben erfordern, so stark gebunden, dass Fehlreaktionen oder sogar Kontrollverlust wahrscheinlicher werden. Mit der Wahrnehmung und Verarbeitung von Informationen sind Fahranfänger erheblich stärker belastet als erfahrene Fahrer (Krüger et al., 1998).

Ein Beispiel hierfür sind Verkehrssituationen im dichten Verkehr, die das Lenken des eigenen Fahrzeugs, das Reagieren auf das Fahrverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer und das Überwachen des gesamten Verkehrsflusses erfordern. Auch unfallgefährliche Situationen werden von Fahranfängern noch nicht als solche wahrgenommen bzw. nicht angemessen verarbeitet. Erst wenn die Fahranfänger in einem fahrpraktischen Lernprozess ausreichend automatisierte Fertigkeiten aufgebaut haben, sind sie in der Lage unübersichtliche Verkehrssituationen angemessen zu meistern.

Das erhöhte Unfallrisiko von Fahranfängern wird demnach wesentlich durch unzureichende psychomotorische Fähigkeiten des Fahrens (Spurhalten und Geschwindig-

keit), unangemessene Wahrnehmung von Verkehrssituationen (Gefahrenerkennung, vorausschauendes Fahren) und mangelnde Kenntnisse und Fertigkeiten zur Risikoeinschätzung und Risikobewertung verursacht (Leutner & Brünken, 2002).

Während sich das Konzept des Jugendlichkeitsrisikos auf jugendspezifische und individuelle risikofördernde Einstellungen, Motive und Persönlichkeitsmerkmale von jungen Fahranfängern bezieht, stehen bei der Analyse des Unfallrisiko aufgrund mangelnder Fahrerfahrung die konkreten Fertigkeiten des Fahranfängers im Mittelpunkt der Betrachtungen. Forscher in den USA, Kanada, Schweden und Großbritannien haben bereits in den 80er und 90er Jahren in groß angelegten Evaluationsstudien die Relevanz der Fahrerfahrung für das Unfallrisiko von jungen Fahranfängern nachgewiesen. Demnach nimmt das Unfallrisiko von jungen Fahrern erst mit zunehmender Fahrerfahrung deutlich ab (s. hierzu den ausführlichen Überblick von Mayhew & Simpson, 1996, sowie BASt, 2002).

In Deutschland hat die Problematik mangelnder Fahrerfahrung als Unfallrisiko von Fahranfängern erst in jüngster Zeit größere Aufmerksamkeit in der Verkehrssicherheitsforschung gefunden (Willmes-Lenz, 2002). Empirische Untersuchungen zur Entwicklung des Unfallrisikos von Fahranfängern in Zusammenhang ihrer Fahrerfahrung stehen in Deutschland deshalb noch aus. Bisher konnten lediglich Sekundärauswertungen des aktuellen Verkehrszentralregisters in Verbindung mit der letzten bundesweiten Verkehrserhebung (KONTIV) des Jahres 1982 durchgeführt werden. Die Untersuchungen deuten darauf hin, dass mangelnde Fahrerfahrungen für junge Fahranfänger ein erhebliches Unfallrisiko bergen, das jedoch bereits während der ersten Monaten selbständigen Fahrens deutlich zurückgeht (Schade nach Willmes-Lenz, 2002). Von großer Bedeutung ist es deshalb, jungen Fahranfängern auch nach Erwerb des Führerscheins in der Anfangsphase des selbständigen Fahrens Möglichkeiten für einen sicheren Erwerb der Fahrkompetenz anzubieten.

4.3 Mobilitätsverhalten und Risikoexposition

Motorisierung und Unfallrisiko

Junge Heranwachsende sind heute fast genauso mobil mit dem Pkw wie die älteren Erwachsenen. In der Altersgruppe der 18 bis 25-Jährigen verfügen fast 90 Prozent der Männer und fast zwei Drittel der jungen Frauen über einen Führerschein für Pkw. Beinahe 80 Prozent der Männer und fast 70 Prozent der Frauen dieser Altersgruppe können ständig oder zeitweise über einen Pkw verfügen (BMVBW, 2001). Auch in der Fahrleistung unterscheiden sich junge Fahrer kaum von älteren Fahrern. Empirische Studien zum Freizeit- und Verkehrsverhalten von jungen Fahrern ergaben Fahrleistungen in dieser Altersgruppe von bis zu 20.000 km im Jahr (Schulze, 1999).

Dabei sind junge Fahranfänger schon aufgrund der Art ihrer Motorisierung stärker im Straßenverkehr gefährdet. Viele Führerscheinneulinge beginnen ihre Fahrkarriere mit älteren Gebrauchtwagen, deren Sicherheitsreserven deutlich unter den Standards von Neufahrzeugen liegen (ABS, Steifigkeit der Karosserie). Im Falle eines Unfalls fallen die Folgen also weitaus schwerer aus. Im Jahr 2002 fuhren 40 Prozent der unfallbeteiligten 18- bis 24-Jährigen einen Pkw, der älter als 10 Jahre war. Weniger

als jeder zehnte Verunfallte dieser Altersgruppe fuhr einen Neuwagen (unter zwei Jahren nach Erstzulassung).

Nächtliche Freizeitmobilität und Gruppenfahrten

Charakteristisch für das Mobilitätsverhalten von jungen Fahranfängern ist die starke Verknüpfung mit ihrem Freizeitverhalten (Tully, 1999). Junge Fahrer sind hochmobil und sie sind häufiger als ältere Fahrer an Wochenenden und Nachts unterwegs. Das Unfallrisiko der nächtlichen Freizeitmobilität wird insbesondere durch die berüchtigten „Disco-Unfälle“ charakterisiert. Nach bundesweiten unfallanalytischen Untersuchungen des Jahres 1995 passiert mehr als jeder zweite nächtliche Verkehrsunfall in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen im Zusammenhang eines nächtlichen Diskothekenbesuchs. Mehr als jeder vierte nächtliche Verkehrsunfall ereignet sich in dieser Altersgruppe im Zusammenhang eines Kneipenbesuchs oder des Besuchs von privaten Parties (Schulze, 1998).

Während ihrer Freizeitfahrten sind junge Fahrer überdurchschnittlich häufig in der Gruppe unterwegs (Krüger et al., 1998). Die oben genannte Untersuchung aus dem Jahr 1995 weist eine durchschnittliche Besetzung der Pkws, die während einer Disco-Fahrt verunglückten, mit 2,6 Personen nach (Schulze, 1998). Neueren Untersuchungen zufolge fahren fast 40 Prozent der 18- bis 24-Jährigen nach einem Kneipen-, Diskotheken- oder Partybesuch gemeinsam mit Freunden oder Bekannten im Auto nach Hause (forsa, 2000).

Grundsätzlich liegt das Unfallrisiko bei Zwei- oder Mehrpersonenfahrten im Pkw niedriger als bei Alleinfahrten. Vor allem eine weibliche Begleiterin bedeutet für männliche Fahrer eine erhebliche Reduzierung ihres Unfallrisikos. Erst bei hohen Fahrzeugbesetzungen steigt das Unfallrisiko wieder an. Die Forschung kommt zu dem Ergebnis, dass die Anwesenheit von Beifahrern die Selbstaufmerksamkeit des Fahrers erhöht. Der Fahrer fühlt sich beobachtet und achtet deshalb stärker auf die Normkonformität seiner Handlungen, als wenn er allein unterwegs wäre (Duval & Wicklung nach Schupp & Schlag, 1999). Außerdem fahren Fahrer in Begleitung von Mitfahrern in der Regel langsamer als Alleinfahrer, da sie einen Teil ihrer Aufmerksamkeit dem Beifahrer zuwenden und deshalb die Komplexität der Fahraufgaben reduzieren möchten (Krüger et al., 1998).

Der positive Beifahrereffekt kann jedoch nur wirken, wenn Fahrer und Beifahrer über eine gewisse Reife und sicherheitsbewusste Grundeinstellung verfügen. Der Fahrer muss bereit sein, seine die erhöhten Anforderungen einer Gruppenfahrt durch einen vorsichtigeren Fahrstil zu kompensieren. Dies scheint vor allem bei sehr jungen Fahrern häufig nicht der Fall zu sein. Studien aus den Vereinigten Staaten fanden, dass die Unfallrate nächtlicher Freizeitunfälle in der Altersgruppe der 16 bis 19-Jährigen in Beifahrersituationen doppelt so hoch ist wie bei Alleinfahrten (Doherty et al., 1998). Auch empirische Untersuchungen in Deutschland konnten einen risikodämpfenden Beifahrereffekt für die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen nicht bestätigen (Krüger et al. 1998).

Insbesondere wenn Alkohol Spiel ist oder wenn das persönliche Beziehungsgefüge zwischen Fahrer und Mitfahrern gestört ist, wird eine Gruppeneinfahrt das Risiko eines

Verkehrsunfalls erheblich potenzieren. Alkoholfahrten in der Gruppe sind deshalb so gefährlich, da unter dem Einfluss von Alkohol nicht nur die Fahrtüchtigkeit erheblich eingeschränkt ist, sondern auch die Bereitschaft deutlich nachlässt, schwierige Fahraufgaben mit einem vorsichtigeren Verhalten zu entschärfen (Krüger et al. 1998).

Auch Gruppenfahrten, die durch intensive gruppenspezifische Prozesse gekennzeichnet sind, wie das „Balzfahren“ (der Fahrer will seiner Beifahrerin imponieren) oder Rollenkämpfe um die Herrschaft im Fahrzeug bergen erhebliche Unfallrisiken (Harms, 2003). In solchen gruppenspezifischen Situationen neigen insbesondere junge Fahrer mit einem geringen Selbstwertgefühl dazu, mit einem riskanten Fahrstil ihre Kompetenz unter Beweis zu stellen. Befindet sich die gesamte Gruppe im Auto in einer ausgelassenen Stimmung, kann es zu einer Diffusion der Verantwortung kommen. Der Fahrer fühlt sich dann nicht mehr verantwortlich für das Fahrzeug, sondern gleichsam in den Sog der Gruppe aufgenommen. Dadurch steigen sowohl das subjektive Sicherheitsgefühl des Fahrers, als auch sein Bedürfnis, den (tatsächlichen oder vermeintlichen) Erwartungen der Gruppe nach einem rasanten Fahrstil nachzukommen (DVR, 2002).

4.4 Alkohol und Drogen

Fahren unter Alkoholeinfluss steht bei den Unfallursachen der 18- bis 24-jährigen Fahranfänger an fünfter Stelle. Dabei ist von einer hohen Dunkelziffer auszugehen. Alleinunfälle, die für Alkoholunfälle typisch sind, werden aus strafrechtlichen Gründen häufig der Polizei nicht gemeldet. Außerdem wird bei tödlich verlaufenden Verkehrsunfällen einem bestehenden Anfangsverdacht auf Alkoholeinfluss aus ethischen oder medizinisch-technischen nicht immer nachgegangen (Schulze, 1998).

Nicht nur dieser Blick auf die Unfallbilanzen zeigt die Bedeutung des Alkohols als Unfallfaktor. Seine Brisanz gewinnt das Fahren unter Alkoholeinfluss bei den jungen Fahrern durch seine Einbindung in die Alltags- und Freizeitwelt von Jugendlichen. Jugendliche in der Altersgruppe der jungen Fahrer bevorzugen außerhäusliche Freizeitaktivitäten. Sie sehen sich deshalb häufiger dem Konflikt zwischen Trinken und Fahren ausgesetzt als andere Altersgruppen. Einer jüngsten Studie des DVR zufolge hat jeder zweite 18- bis 24-Jährige gleichaltrige Freunde oder Bekannte, die das Auto auch dann nicht stehen lassen, wenn sie Alkohol getrunken haben. Jeder Vierte ist bereits einmal bei einem alkoholisierten Fahrer als Beifahrer mitgefahren und fast jeder Zehnte ist selbst bereits mehrmals unter Alkoholeinfluss gefahren (forsa, 2000). Zu ähnlichen Ergebnissen kommen Studien in Brandenburg. Hier ergab eine Befragung an Schulen, dass fast 10 Prozent der ab 18-jährigen Jugendlichen gelegentlich oder wiederholt unter Alkoholeinfluss fahren (Krampe & Sachse, 2001)

Das Fahren unter Alkoholeinfluss ist vor allem in bestimmten kulturellen Milieus von Jugendlichen verbreitet. Dies hat Horst Schulze in seiner sehr bekannten Studie zum Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer (Schulze, 1996; Schulze 1999) gezeigt. Überdurchschnittlich gefährdet sind junge Fahranfänger, die den Lebensstilgruppen des „Action-Typs“ und des „Kicksuchenden Typs“ zuzuordnen sind. Dies ist rund jeder dritte 18- bis 24-Jährige. Ihr Unfallrisiko wird durch häufige Freizeitnachtsfahrten, häufigen und intensiver Alkoholkonsum, eine hohe Bereitschaft, Gefühle beim Autofahren auszuleben sowie durch eine deutliche Tendenz zum

Cannabiskonsum gekennzeichnet (Schulze, 1999). Fatalerweise sind es also gerade die Jugendlichen, die eine hohe Risikobereitschaft im Straßenverkehr zeigen, die häufiger und mehr Alkohol trinken als andere Jugendliche und dabei auch vor Fahrten unter Alkoholeinfluss nicht zurückschrecken. Diese Fahranfänger müssen deshalb als „High-Risk-Fahrer“ bezeichnet werden.

In vergleichbarer Weise gewinnt die Kombination von Fahren und Drogenkonsum seine Brisanz aus der Verbindung mit dem Freizeitverhalten und den Freizeittrends jugendlicher Subkulturen. Zwar ist das Fahren unter Drogeneinfluss in allen Altersgruppen nur vergleichsweise gering verbreitet. In einer Zufallstichprobe von mehr als 2.000 Fahrern, die auf Drogen getestet wurden, hatten 0,6 Prozent der Fahrer Cannabis konsumiert; bei 0,3 Prozent der Fahrer fanden sich Opiate, Amphetamine oder Kokain (hier nur 0,01 Prozent) (siehe hierzu Vollrath, 2002). Wendet man sich jedoch nächtlichen Freizeitveranstaltungen zu, wie Diskotheken und Technozentren, bei denen illegale Drogen konsumiert werden, dann ändert sich das Bild. Empirische Studien von Vollrath et al. (2001) geben hier erstmals Aufschluss über Drogenfahrten von jungen Fahrern in Deutschland.

Vollrath konnte zeigen, dass Fahrten unter akutem Drogeneinfluss unter Jugendlichen, die „drogenaffine“ Veranstaltungen besuchen, die also eine „Extremgruppe“ unter den Fahranfängern darstellen, in ähnlicher Weise verbreitet sind wie Fahrten unter starker Alkoholeinwirkung von mehr als 0,5 Promille. Bei einer Untersuchung an einschlägigen Freizeitveranstaltungsstellen standen rund sechs Prozent der jugendlichen Fahrer unter Drogeneinfluss, weitere sechs Prozent hatten Drogen und Alkohol konsumiert. Von zentraler Bedeutung ist, dass der Einfluss von Drogen, anders als der Alkoholkonsum, die konsumierenden Jugendlichen kaum vom Autofahren abhält. Dies gilt vor allem für die routinierten Drogenkonsumenten. Ein Konflikt zwischen Drogenkonsum und Fahren wird bei den jungen Drogenkonsumenten kaum gesehen. Drogenfahrten kommen vor allem bei jüngeren Fahranfängern vor; unter den ab 24-Jährigen nimmt ihre Häufigkeit wieder ab. Im Gegensatz hierzu sind Alkoholfahrten relativ am häufigsten in der Gruppe der 25- bis 30-Jährigen verbreitet. Zusätzliches Gefährdungspotenzial birgt die Tatsache, dass die jungen Partygänger ihre Drogen häufig in Kombination mit Alkohol konsumieren, wodurch die Fahrtüchtigkeit zusätzlich weiter eingeschränkt wird (Vollrath et al., 2001).

Soziale Zusammenhänge und die individuelle Persönlichkeitsstruktur von Jugendlichen beeinflussen ihre Bereitschaft zu Drogenfahrten. Nach einer Längsschnittbefragung unter brandenburgischen Schülerinnen und Schülern fühlen sich jugendliche Drogenkonsumenten sehr viel stärker in eine Clique von Gleichaltrigen eingebunden als drogenabstinente Jugendliche (Sachse & Sturzbecher, 2001). Drei Viertel der Jugendlichen konsumieren Drogen eher gemeinsam mit anderen als alleine. Es ist also zu erwarten, dass Jugendliche, die illegale Drogen konsumieren, für ihr Verhalten häufig Unterstützung aus dem sozialen Umfeld ihres Freundeskreises erhalten. Auf der Ebene der Persönlichkeitsmerkmale zeigen jugendliche Drogenkonsumenten ein überdurchschnittlich hohes Erregungsniveau und den Wunsch nach intensiven Erlebnissen (Sachse & Sturzbecher, 2001). Ähnlich kommt Vollrath (2002) zu dem Ergebnis, dass Jugendliche mit hoher Ausprägung des Sensation seeking und Jugendliche, in deren Freundeskreis Drogenkonsum durchaus üblich ist, eine weitaus höhere Bereitschaft zu Fahrten unter Drogeneinfluss zeigen als andere Jugendliche.

In seinen Studien weist Vollrath ein weiteres überraschendes Ergebnis nach. Die jungen Drogenfahrer wurden nach ihren Erfahrungen mit polizeilichen Anhaltekontrollen gefragt. Demnach geraten Jugendliche, die unter Drogeneinfluss fahren, zwar häufiger in Polizeikontrollen als alkoholfahrende Fahrer, ihr Drogenkonsum wird dabei jedoch mit fünf Prozent der Fälle deutlich seltener entdeckt. Die Bereitschaft von jungen Fahrern, auch unter Drogeneinfluss zu fahren wird also aus einer Kombination von mangelnder Gefahrensicht und einer bislang nicht ausreichenden polizeilichen Kontrolleffizienz gefördert (Vollrath et al., 2001).

5 Schlussfolgerungen

Noch immer stellen junge Fahreranfängerinnen und Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren in Deutschland wie auch in anderen motorisierten Industrieländern die zentrale Risikogruppe im Straßenverkehr dar. Das Erreichen der Volljährigkeit, für die meisten Jugendlichen ein lang ersehntes Lebensereignis, ist mit einem sprunghaften Anstieg des Unfallrisikos verbunden, das nicht hinnehmbar ist. Die Ursachen hierfür sind außerordentlich vielfältig. Sie liegen begründet in individuellen, entwicklungspsychologisch bedingten Verhaltensunsicherheiten von Jugendlichen im Übergang in die Welt der Erwachsenen. Der Erwerb der Fahrkompetenz – das Fahren Lernen nach dem Erwerb des Führerscheins – ist in der Anfangsphase mit erhöhten Unfallrisiken verbunden. Eine ausgeprägte nächtliche Freizeitmobilität, häufige Gruppenfahrten im Pkw sowie Alkohol- und Drogengebrauch stellen vor allem in subkulturellen Jugendmilieus mit hoher Risikobereitschaft wichtige Kontextbedingungen eines erhöhten Unfallrisikos von jungen Fahreranfängern dar.

Junge Fahreranfänger stellen keine einheitliche Gruppe dar. Sie unterscheiden sich nach kulturellem Hintergrund, ihrer Lebenssituation, ihren Erfahrungen, Fertigkeiten, Motiven, Einstellungen ... und Unfallrisiken. Bei alledem darf nicht übersehen werden, dass junge Männer nach wie vor das größere Unfallrisiko tragen, auch wenn traditionelle Unterschiede des motorisierten Fahrverhaltens zwischen den Geschlechtern immer mehr an Bedeutung zu verlieren scheinen. Diese Differenziertheit erschwert den Zugang zu der „Zielgruppe“ Junge Fahrer. Im Folgenden sollen deshalb auf Grundlage der oben vorgestellten Unfallrisiken einige Perspektiven für die Unfallprävention bei jungen Fahrern skizziert werden:

- ÿ Aufgabe der Zielgruppenkommunikation mit jungen Fahreranfängern ist es, risikofördernde Einstellungen bewusst und der individuellen Verhaltenssteuerung zugänglich zu machen. Die Schule bietet dabei einen verbindlichen Lernort, wo intensive Interventionen der Zielgruppenkommunikation mit Aussicht auf Erfolg möglich sind. Die Beteiligung der Jugendlichen an den Lernprozessen, projektbezogenen Formen der Unterrichtsgestaltung und die Einbeziehung von Peergruppen können einen Zugang zur der Risikomotivation von Jugendlichen öffnen. Dabei lernen junge Fahreranfänger ihre jugendliche Abenteuerlust und Spannungssuche in produktiver Weise zu kanalisieren. Aber auch die fatalen Folgen von Verkehrsunfällen und die Sanktionen für ein Fehlverhalten, das andere in Gefahr bringt, sind deutlich aufzuzeigen.
- ÿ Das Unfallrisiko mangelnder Fahrerfahrung macht es sinnvoll, jungen Fahreranfängern eine größere Anzahl an geschützten Erfahrungen beim Fahren Lernen zu ermöglichen. Länder, in denen das Führerscheinalter unter 18 Jahren liegt, haben

deshalb den Weg beschritten, einen gestuften Zugang zum Autofahren einzuführen. Mehrere Evaluationen haben einen Rückgang der Unfallzahlen in diesen Ländern nachgewiesen. Auch in Deutschland liegt nun ein Modellvorschlag vor, der jungen Fahranfängern sichere Einübungsmöglichkeiten in die motorisierte Verkehrsteilnahme in einem deutlich höheren Umfang als es bisher möglich ist zur Verfügung stellt. Mit dem Modell des „Begleiteten Fahrens“ wird die Auflage, nach dem Fahrerlaubniswerb nur unter Begleitung einer ausgewiesenen Begleitperson Auto zu fahren mit einem vorzeitigen Zugang zur Fahrerlaubnis kombiniert. Das „Begleitete Fahren“ stellt eine sinnvolle innovative Ergänzung des vorhandenen Spektrums der Unfallprävention in Deutschland dar, indem es erstmals einem verbindlichen Rahmen für geschützten Erfahrungen des Fahren Lernens nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis schafft.

- ÿ Alternative Fahrdienste, Disco-Busse an Wochenenden oder Bonusregelungen für wochenendnächtlige Taxifahrten, die durch Sponsoren oder Zuschüsse finanziert werden, senken die hohe Risikoexposition junger Fahranfänger bei nächtlichen Freizeitfahrten erheblich. Es gibt Beispiele in Deutschland, wo alternative oder gemeinschaftliche Verkehrsangebote für Jugendliche auf Initiative von Eltern, kommunalen Verantwortlichen, Betreibern von Freizeiteinrichtungen und Verkehrsunternehmen ins Leben gerufen wurden. Dies sind Beispiele eines zivilgesellschaftlichen *Commitments* und Engagements, das Verkehrssicherheit nicht mehr nur als behördliche Aufgabe, sondern als ein gesellschaftliches Anliegen versteht.

In diese Richtung einer Aktivierung des zivilgesellschaftlichen Engagements zielt auch die in Belgien so erfolgreiche Bob-Kampagne. In der Kampagne werden die Verkehrsteilnehmer - Fahrer und Mitfahrer - zum Mitmachen aufgefordert. Erreicht werden soll, dass sich die Verkehrsteilnehmer im Kreis ihrer Freunde vor gemeinsamen Fahrten zu einer Feier o. ä. darüber einigen, wer nüchtern bleibt und die anderen wieder sicher nach Hause bringt. Die unfallfreie Fahrt wird damit zum Anliegen der gesamten Gruppe. Gemeinnützige Aktionen, wie der Ausschank alkoholfreier Getränke an die „Bobs“, unterstützen die Kampagnen. Diesen Ansatz, die Verantwortung des Einzelnen in die Belange der Verkehrssicherheit einzubeziehen und eine soziale Selbstverpflichtung im sozialen Umfeld zu aktivieren, gilt es auch für die Unfallprävention junger Fahranfänger verstärkt zu nutzen.

Der Anspruch der Unfallprävention bei jungen Fahranfängern ist hoch gesteckt, vielleicht höher als in anderen Bereichen der Bildung und der Kommunikation mit jungen Menschen. Von den ehrenamtlichen und professionellen Aktiven der Prävention wird nichts weniger erwartet als junge Menschen zu einer wirksamen und dauerhaften Verhaltensänderung zu bewegen. Aus dieser Aufgabenstellung ergeben sich wichtige Gemeinsamkeiten zu der präventiv orientierten Gesundheitsförderung. Gesundheit ist mehr als bloße Abwesenheit von Krankheit, sie ist die Erhaltung der Aktionsfähigkeit eines Menschen in seinem gesamten Lebensverlauf. Gesundheitsprävention bedeutet deshalb, das Gesundheitshandeln von jungen Menschen zu stärken und ihre Fähigkeiten zur Bewältigung von schwierigen Lebenssituationen zu fördern. In ähnlicher Weise zielt die Unfallprävention bei jungen Fahranfängern auf die Stärkung ihrer Kompetenzen, Risiken der Verkehrsteilnahme einzuschätzen und sich in Risikosituation für eine sichere Verhaltensalternative zu entscheiden.

6 Tabellenverzeichnisse und Erläuterungen

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Unfälle im Straßenverkehr, Getötete, Verletzte und Pkw-Bestand 1970 bis 2003	6
Tab. 2: Im Straßenverkehr Getötete nach Altersgruppen in Deutschland 2002	10
Tab. 3: Unfallrisiko im Straßenverkehr nach Altersgruppen und Fahrleistung/ Beteiligungsdauer im Straßenverkehr in Deutschland 1982 (Pkw)	11
Tab. 4: Unfallbeteiligung von Männern und Frauen im Straßenverkehr in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen in Deutschland 2002	14

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Im Straßenverkehr Getötete je 1 Millionen Einwohner im Vergleich der Bundesländer 2002	8
Abb. 2: Im Straßenverkehr Getötete auf 1 Millionen Einwohner in 15 Ländern der Europäischen Union in 2002	9
Abb. 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 1 Millionen Einwohner in 15 Ländern der Europäischen Union in 2001	10
Abb. 4: Im Straßenverkehr getötete 15- bis 24-Jährige auf 1 Millionen Einwohner dieser Altersgruppe in 22 Industrieländern 2002 (*)	12
Abb. 5: Im Straßenverkehr verunglückte 18- bis 24-Jährige nach Art der Verkehrsbeteiligung in Deutschland 2002	13
Abb. 6: Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden in Deutschland 2002 (Pkw) – Altersvergleich: Anteile in Prozent	15
Abb. 7: Unfalltypen mit Personenschaden mit einem 18- bis 24-jährigen Pkw-Fahrer als Hauptverursacher in Deutschland 2002	16

Abkürzungen für Länderbezeichnungen

A	Österreich	I	Italien
CH	Schweiz	IRL	Irland
CZ	Tschechien	J	Japan
B	Belgien	L	Luxemburg
DK	Dänemark	N	Norwegen
D	Deutschland	NL	Niederlande
E	Spanien	P	Portugal
EL	Griechenland	PL	Polen
FIN	Finnland	S	Schweden
F	Frankreich	UK	Vereinigtes Königreich
H	Ungarn	USA	Vereinigte Staaten

Glossar zur Unfallstatistik im Straßenverkehr (Gültigkeit in Deutschland)

Alleinunfälle:	Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug beteiligt ist.
Beteiligte:	Verunglückte, die entweder als Fußgänger oder als Führer eines Fahrzeugs in den Unfall involviert wurden (also keine Mitfahrer sind).
Care:	Community Road Accident Database: Datenbank der Generaldirektion Energie und Transport zu Verkehrsunfällen in 15 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (Erläuterung siehe Anhang).
EW (Einwohner):	Personen, die mit Hauptwohnsitz in Deutschland gemeldet sind.
Getötete:	Verunglückte, die am Unfallort oder in den 30 Tagen nach dem Unfall verstarben.
IRTAD:	International Road Traffic and Accident Database: Unfalldatenbank mit Daten aus 28 OECD-Mitgliedsländern (Erläuterung siehe Anhang)
KBA:	Kraftfahrtbundesamt: Daten zu Fahrerlaubnissen, Kfz-Bestand, Verkehrsdelikten in Deutschland (Erläuterung siehe Anhang).
Leichtverletzte:	Verunglückte, bei denen durch die Unfalleinwirkung ärztliche Behandlung oder ein Krankenhausaufenthalt von unter 24 Stunden erforderlich war.
Mitfahrer:	Verunglückte, die in einem nicht selbst gesteuerten Fahrzeug in den Unfall involviert wurden.
Personenschaden:	Zusammenfassend für Getötete und Verletzte.
Schwerverletzte:	Verunglückte, bei denen durch die Unfalleinwirkung ein Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden erforderlich war und die 30 Tage nach dem Unfall noch am Leben waren.
Verletzte:	Durch Unfalleinwirkung Leichtverletzte und Schwerverletzte, die 30 Tage nach dem Unfall noch am Leben waren.
Verunglückte:	Alle in den Unfall involvierten Personen, Beteiligte und Mitfahrer, Getötete, Verletzte und Unverletzte.
Verursacher:	Der Beteiligte, der vom aufnehmenden Polizeibeamten als mutmaßlicher Unfallverursacher als „Erster Unfallbeteiligter“ in den Unfallereignisbogen eingetragen wurde. Diese Einordnung trifft keine Aussage über eine spätere gerichtliche Klärung der Schuldfrage.

Quelle: Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg (Hrsg.) Unfallbericht 2002 des Landes Brandenburg.

7 Anhang

7.1 Weiterführende Literatur

- Berbuir, A. (1999). Mobilität, Verkehrsverhalten und Verkehrsunfälle junger Menschen: Ansätze für die Verkehrssicherheitsarbeit von Kommunen und Verkehrsunternehmen. Bielefeld: Erich Schmidt.
- Bonß, W. (1995). Vom Risiko. Unsicherheit und Ungewissheit in der Modern. Hamburg: Hamburger Edition.
- Brühning, E., Kühnen, M.A. & Berns, S. (1996). Verkehrssicherheit junger Leute international. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Junge Fahrer und Fahrerinnen. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.-14. Dezember 1994 in Köln (S. 72-81). Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.) (2002). Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen (Hrsg.) (2001). Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin. Verfügbar unter: <http://bmvbw.de>
- Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen (Hrsg.) (2001). Verkehr in Zahlen 2001/2002. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH.
- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung/ Bzga (Hrsg.) (2001). Die Drogenaffinität Jugendlicher in der Bundesrepublik Deutschland 2001:Köln. Verfügbar unter: http://www.bzga.de/bzga_stat/studien/material/drol_2001.pdf.
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (Hrsg.) (2002). Gefühlswelten im Straßenverkehr. Bonn. Verfügbar unter: <http://www.dvr.de/>.
- Sean T. Dohertya, S.T., Andrey J.C. & MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. In: Accident Analysis & Prevention, Volume 30, Issue 1. Elsevier Science Ltd.
- Forsa. (2001). Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage unter 18- bis 24-Jährigen. In: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (Hrsg.), Lernziel Perfektion. Mobilitäts- und Verkehrssicherheitskonzepte von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Bonn. Verfügbar unter: <http://www.dvr.de/>.
- Ellinghaus, D & Steinbrecher, J. (1999). Fahrausbildung in Europa. Eine Untersuchung über die Wege zur Fahrerlaubnis in sechs europäischen Ländern. UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung Nr. 24. Hannover/ Köln: Eigenverlag.
- Europäische Kommission – Generaldirektion Energie und Verkehr (Hrsg.) (2004). European Union – Energy and Transport figures 2003. Verfügbar unter: http://europa.eu.int/comm/transport/index_de.html.
- Flade, A. & Limbourg, M. (Hrsg.) (1999). Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske + Budrich.

- Global Road Safety Partnership (GRSP) (2004). The Global Road Safety Partnership. Verfügbar unter: <http://www.grsproadsafety.org/>
- Harms, D.-A. (2003). Unfalldatenspeicher (UDS) als möglicher Beitrag zur Verkehrssicherheit im Meinungsbild Jugendlicher und Heranwachsender. Zugelassene Dissertation an der Technischen Universität Carolo-Wilhelmina zu Braunschweig.
- Hautzinger, H. & Tassaux, B. (1989). Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Havighurst, R.J. (1948). Developmental tasks and education. New York.
- Klebensberg, D. (1982). Verkehrspsychologie. Berlin, Heidelberg: Springer.
- Krampe, A. & Sachse, S. (2002). Risikoverhalten im Straßenverkehr. In: D. Sturzbecher (Hrsg.), Jugendtrends in Ostdeutschland: Bildung, Freizeit, Politik, Risiken (S. 135-154). Opladen: Leske + Budrich.
- Kroj, G. & Schulze, H. (2002). Das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer – Ursachen und Lösungsperspektiven. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ (S. 21-28). Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Krüger, H.-P., Braun, P., Katzenwadel, J., Reiß, J., Vollrath, M. (1998). Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Kühnen, M. A. & Pöppel-Decker, M (1995). Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Landesstelle Jugendschutz Niedersachsen & Niedersächsische Landesstelle gegen Suchtgefahren (Hrsg.) (2002). Risikoverhalten jugendlicher in der mobilen Gesellschaft. Hannover: Eigenverlag.
- Limbourg, M, Flade, A. & Schönharting, J. (2000). Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.
- Mansel, J. & Hurrelmann, K. (1991). Alltagsstress bei Jugendlichen. Eine Untersuchung über Lebenschancen, Lebensrisiken und psychosoziale Befindlichkeiten im Statusübergang. Weinheim: Juventa.
- Mayhew, D. R. & Simpson, H. M. (1996). Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system. Verfügbar unter: <http://www.drivers.com>.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg / MSWV (Hrsg.) (2002). Internationale Fachwerkstatt Verkehrssicherheit am 03. April 2002 in Berlin. Potsdam: Eigenverlag.
- Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg / MSWV (Hrsg.) (2003). Verkehrsunfälle 2002 im Land Brandenburg. Potsdam. Verfügbar unter: <http://www.mswv.brandenburg.de/pdf/unfallbericht2002.pdf>.

- Praxenthaler, H. (2001). Sicherheit im Straßenverkehr 1950-2000. Initiativen und Maßnahmen in Deutschland. Bonn: Kirschbaum Verlag.
- Raithel, J. (1999). Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastung und Prävention. Weinheim und München: Juventa Verlag.
- Raithel (Hrsg.) (2001). Risikoverhaltensweisen Jugendlicher: Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske + Budrich.
- Ruch, W. & Zuckerman, M. (2001). Sensation Seeking and Adolescence. In: J. Raithel (Hrsg.), Risikoverhaltensweisen Jugendlicher: Formen, Erklärungen und Prävention (S. 97-110). Opladen: Leske + Budrich.
- Sachse, S. & Sturzbecher, D. (2002). Drogengebrauch unter Jugendlichen. In: D. Sturzbecher (Hrsg.), Jugendtrends in Ostdeutschland: Bildung, Freizeit, Politik, Risiken (S. 17-38). Opladen: Leske + Budrich.
- Schlag, B., Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (1986). Risikobereitschaft junger Fahrer. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Schlag, B. (2001). Risikofaktor Mensch – Probleme junger und älterer Kraftfahrer und Präventionsmöglichkeiten. In: Land Brandenburg (Hrsg.), Mehr Verkehrssicherheit für Brandenburg. Fachwerkstättenreihe zum Verkehrssicherheitsprogramm 2002 des Landes Brandenburg „Handlungsfelder und Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit“. Dokumentation der Auftaktveranstaltung vom 31. Mai 2001 in Potsdam (S. 27-40). Potsdam: Eigenverlag.
- Schlag, B. (Hrsg.) (1999). Empirische Verkehrspsychologie. Lengerich: Pabst Science Publishers.
- Scholl, W. & Sydow, H. (Hrsg.) (2002). Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter. Münster: Waxmann Verlag.
- Schönhammer, R. (1998). Junge Beifahrerinnen. Verkehrswachforum, Heft 4. Meckenheim bei Bonn: Eigenverlag.
- Schönhammer, R. (1999). Auto, Geschlecht und Sex. In: C. Tully (Hrsg.), Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. (S. 141-156). Frankfurt a.M./ New York: Campus.
- Schulze, H. (1996). Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Schulze, H. (1998). Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Schulze, H. (1999). Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Siegrist, S. (1996). Alkohol und illegale Drogen im Straßenverkehr: Ausmaß, Risiken, Maßnahmen. Bern: Eigenverlag der bfu Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.

- Siegrist, S. & Mathys, R. (1998). 18- bis 24-Jährige im Straßenverkehr und Sport. Unfallsituation, Ursachen und Prävention. Bern: Eigenverlag der bfu Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung Eigenverlag.
- Sinus Sociovision (2000). Lebenswelt und Mobilität. Broschüre des Heidelberger Sinus-Institut in Zusammenarbeit mit dem Bielefelder Emnid-Institut im Auftrag der Deutschen Renault AG. Verfügbar unter: <http://www.charakter-im-fuss.de/>.
- Statistisches Bundesamt. (Hrsg.) (2002). Unfallgeschehen 2001. Wiesbaden: Eigenverlag
- Statistisches Bundesamt. (Hrsg.) (2003). Straßenverkehrsunfälle - Kurzinformation zur Verkehrsstatistik: Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr. Wiesbaden: Eigenverlag (jährliche Erscheinungsweise).
- Statistisches Bundesamt. (Hrsg.) (2003). Straßenverkehrsunfälle - Kurzinformation zur Verkehrsstatistik: Alkoholunfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden: Eigenverlag (jährliche Erscheinungsweise).
- Sturzbecher, D. (Hrsg.) (2002). Jugendtrends in Ostdeutschland: Bildung, Freizeit, Politik, Risiken. Opladen: Leske + Budrich.
- Sturzbecher, D, Völkel, P., Matschke, C. Krampe, A. & Großmann, H. (2002). Fahrschulqualität und Risikoverhalten jugendlicher Fahranfänger. Ergebnisse einer Befragung brandenburgischer Fahrlehrer und Fahrschüler. Hannover: Degener Verlag.
- Sturzbecher, D. (Hrsg.) (2002 b). Materialien für den Fahrschulunterricht. Hannover: Degener Verlag.
- Tully, C.J. (Hrsg.) (1999). Erziehung zur Mobilität. Jugendliche in der automobilen Gesellschaft. Frankfurt a.M./ New York: Campus.
- United Nations (2003). Global road safety crisis. Report of the Secretary-General. New York. Verfügbar unter: http://www.unece.org/trans/roadsafe/docs/SG_report_e.pdf
- Vollrath, M. Löbmann, R., Krüger H.-P., Widera, T. & Mettke, M. (2001). Fahrten unter Drogeneinfluss - Einflussfaktoren und Gefährdungspotenzial. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Vollrath, M. (2002). Drogenfahrten junger Fahrer – Gefahren für die Verkehrssicherheit und Einflussmöglichkeiten auf die Entscheidung, trotz Drogen zu fahren. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ (S. 36-44). Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- Willmes-Lenz, G. (2002). Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH.
- World Health Organization/ WHO (2001). A Five-year WHO Strategy on Road Traffic Injury Prevention. Genf. Verfügbar unter: http://www.who.int/violence_injury_prevention/.
- Zuckerman, M. (1979). Sensation seeking: Beyond the optimal level of arousal. Erlbaum. Hillsdale, NY.

7.2 Nationale und internationale Organisationen zur Verkehrssicherheit

Bei folgenden Organisationen können Sie weitere Informationen zur Verkehrssicherheit erhalten.

1. Bundesbehörden im Bereich der Verkehrssicherheit

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Die Bundesanstalt für Straßenwesen ist ein technisch-wissenschaftliches Forschungsinstitut zum Straßenverkehr und zur Verkehrssicherheit im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW).

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Telefon (0 22 04) 43 0, Telefax (0 22 04) 43 673
<http://www.bast.de>

Bundesministerium für Verkehr- Bau und Wohnungswesen

Das Bundesministerium für Verkehr- Bau und Wohnungswesen ist Initiator der Verkehrssicherheitskampagne "Gelassen läuft's" und des aktuellen bundesweiten Verkehrssicherheitsprogramms 2001.

Internet: <http://www.bmvbw.de>

Krafftahrt-Bundesamt (KBA)

Im Krafftahrt-Bundesamt (KBA) wird das zentrale Fahrzeug- und Fahrerlaubnisregister geführt. Geführt werden Daten zu Fahrerlaubnissen, zum Kfz-Bestand und zu den Verkehrsdelikten in Deutschland. Die Studien des KBA sind wichtige Quelle für Informationen zur Unfallgefährdung und zum Fahrverhalten junger Fahranfänger.

Krafftahrt-Bundesamt
Fördestraße 16
24944 Flensburg
Telefon : (04 61) 3 16-0,
Internet: <http://www.kba.de/>

Statistisches Bundesamt

Das Statistische Bundesamt vermittelt fachliche Auskünfte quer über das gesamte Arbeitsgebiet der amtlichen Statistik.

Statistisches Bundesamt
Statistischer Informationsservice
Gustav - Stresemann - Ring 11
65189 Wiesbaden
Tel.: 0611/75-2405, Fax: 0611/75-3330
E-Mail: info@destatis.de,
Internet: <http://www.destatis.de/>

2. Forschung im Bereich der Verkehrssicherheit

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.

Die Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft ist ein gemeinnütziger Verein für die Wissenschaft, Forschung und Lehre auf allen Gebieten der Verkehrssicherheit. Wichtige Schwerpunkte der Akademie sind Forschungen zum Verkehrsrecht sowie die Vorbereitung und Durchführung der jährlichen Verkehrsgerichtstage.

Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft e.V.

Baron-Voght-Straße 106 a, 22607 Hamburg

Tel.: 040 - 89 38 89

Fax: 040 - 89 32 92

E-Mail: service@deutsche-verkehrsakademie.de

Internet: <http://www.deutsche-verkehrsakademie.de/>

Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU)

Die Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. ist ein gemeinnütziges Forschungsinstitut im Bereich der Verkehrssicherheit und der Unfallforschung. Schwerpunkte des Institutes sind die Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen, Fortbildungen und Beratungen zur Verkehrssicherheit.

Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V.

Olpener Str. 544

51109 Köln

Tel. 0221 - 890 58 48

Fax: 0221 - 890 58 49

E-Mail: guvu@guvu.de

Internet: <http://www.guvu.de/>

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK)

Das IFK ist ein juristisch eigenständiges Forschungsinstitut, das mit der Universität Potsdam mit einem Kooperationsvertrag verbunden ist. Schwerpunkte im Arbeitsbereich "Verkehrssicherheit und Mobilität" sind Forschungen zum Risikoverhalten Jugendlicher und zur Fahrschulausbildung. Das IFK wird durch Hochschuldozent Dr. Dietmar Sturzbecher geleitet.

IFK an der Universität Potsdam

Burgwall 15

16727 Oberkrämer

Tel: 03304/39 70 10;

Fax: 03304/39 70 16

E-Mail: ifk@rz.uni-potsdam.de

Internet: <http://www.uni-potsdam.de/u/ifk/index.htm>

Technische Universität Dresden Verkehrspsychologie

Prof. Dr. Bernhard Schlag vertritt einen der zentralen Lehrstühle für Verkehrspsychologie in Deutschland. Wichtiger Schwerpunkt sind Forschungen zum Verkehrsunfallrisiko von Jugendlichen und jungen Fahrern.

Technische Universität Dresden
Verkehrspsychologie
Prof. Dr. Bernhard Schlag
Hettnerstraße 1
01062 Dresden
Telefon: 0351 463-6520
Telefax: 0351 463-6513
Internet: <http://vplno1.vkw.tu-dresden.de/psycho>

Universität Gesamthochschule Essen/ Arbeitsgruppe Verkehrserziehung

An der Universität Essen befindet sich derzeit der einzige Universitäts-Lehrstuhl für Verkehrspädagogik in Deutschland (Lehrstuhlinhaberin: Prof. Dr. Maria Limbourg). Forschungsschwerpunkte sind u.a. die Verkehrs- und Mobilitätspsychologie des Kindes- und Jugendalters sowie die Verkehrs- und Mobilitätserziehung in Familie, Kindergarten und an Schulen.

Universität Gesamthochschule Essen
Fachbereich Erziehungswissenschaft-Psychologie-Sportwissenschaft
Arbeitsgruppe Verkehrserziehung
Universitätsstraße 9
45141 Essen
Tel.: 0201 / 183 756 /2212
Fax : 0201 / 183 3567
Internet: http://www.uni-essen.de/traffic_education/

Verkehrstechnisches Institut der deutschen Versicherer

Seit Jahrzehnten engagieren sich die Kraftfahrtversicherer in der Schadensverhütung und Unfallforschung. Schwerpunkte des Verkehrstechnischen Instituts sind Forschungen zur Sicherheit im Straßenbau und zur Fahrzeugsicherheit.

Verkehrstechnisches Institut
im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)
Friedrichstraße 191
10117 Berlin
Tel.: 030-2020 5000
Fax: 030-2020 6000
Internet: <http://www.verkehrstechnisches-institut.de/>

3. Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland

Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrserzieher e.V.

Die Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrserzieher e.V. (ADV) ist ein gemeinnütziger Verein, der sich die Aufgabe gestellt hat, die Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Unfallverhütung der Kinder und Jugendlichen zu fördern.

Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrserzieher e.V.

Im Ostkamp 6
31246 Lahstedt
Tel.: 05172/ 2031
Fax: 05172/ 37182
E-Mail: franzfrieling@web.de
Internet: www.advev.de

Akademie Bruderhilfe - Familienfürsorge

Die Akademie der Bruderhilfe - Familienfürsorge ist die zentrale Einrichtung der Kirchen im Bereich der Verkehrssicherheit. Die Bruderhilfe hält kostenlose Infobroschüren und Arbeitsmaterialien bereit und führt bundesweite Verkehrssicherheitstage, Konferenzen und Seminare zur Verkehrssicherheit durch.

Akademie Bruderhilfe - Familienfürsorge

Kölnische Straße 108-112
34119 Kassel
Tel.: (05 61) 78 81-3 97
Fax: (05 61) 78 81-7 14
Internet: <http://www.bruderhilfe.de>

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (B.A.D.S.)

Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (B.A.D.S.) ist eine gemeinnützige Vereinigung zur Bekämpfung des Alkohol- und Drogengebrauchs im Straßenverkehr. Hierzu werden kostenfrei aufklärende Druckschriften und Filme herausgegeben und verliehen. Der B.A.D.S. fordert eine Stärkung der Verkehrserziehung in Schulen und Betrieben. Der B.A.D.S. stellt auf seiner Homepage aktuelle Statistiken zu Alkoholunfällen im Straßenverkehr zu Verfügung.

Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr e.V. (B.A.D.S.)

Bundesgeschäftsstelle:
Alsterchaussee 17
20149 Hamburg
Tel.: 040/44 07 16
Fax: 040/410 76 16
E-Mail: zentrale@bads.de
Internet: <http://www.bads.de/>

Bundesverband der Unfallkassen

Der Bundesverband der Unfallkassen (BUK) vertritt die Interessen der Versicherten (Angestellte und Arbeiter im öffentlichen Dienst, Schüler an allgemeinbildenden Schulen, Kinder in Kindertagesstätten sowie weitere Personengruppen) gegenüber den gesetzgebenden Organen der Sozialversicherung. Im Rahmen seiner Aufgaben, Unfälle und arbeitsbedingten Gefahren für Leben und Gesundheit zu verhüten, fördert und entwickelt der Verband auch Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit und Verkehrserziehung.

Bundesverband der Unfallkassen
Fockensteinstraße 1
81539 München
Tel. 089/622 72-0
Fax 089/622 72-111
E-Mail: buk@unfallkassen.de
Internet: <http://www.unfallkassen.de>

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. versteht sich nicht allein als berufsständische Interessenvertretung. Der Verband widmet sich darüber hinaus der Förderung der Verkehrssicherheit in allen gesellschaftlichen Bereichen. Als Verkehrsfachberater der Landesverkehrswachten und als Umsetzer des Fahrsicherheitstrainings nach dem Programm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates bringt die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. ihr Engagement für mehr Verkehrssicherheit ein.

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
Hofbrunnstr. 13
81479 München
Postfach 71 09 69
81459 München
Tel.: 0 89 / 74 91 49 -41
Fax.: 0 89 / 74 91 49 -44
E-Mail: bvmuc@t-online.de
Internet: <http://www.fahrschule-online.de/>
<http://www.fahrlehrerverbaende.de/>

Deutsche Verkehrswacht e.V.

Die Deutsche Verkehrswacht e.V. ist der Umsetzer der Verkehrssicherheitsaktionen des Bundes und der Länder.

Deutsche Verkehrswacht e.V.
Am Pannacker 2
53430 Meckenheim
Internet: <http://www.dvw-ev.de>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) ist die wichtigste Vereinigung zur Förderung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Ihm gehören rund 270 Mitglieder an, unter ihnen Ministerien von Bund und Ländern, die Berufsgenossenschaften, Verkehrswachten, Automobilclubs, Automobilhersteller, Versicherungen, Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften und Kirchen. Der DVR hat mit seinen Mitgliedern Zielgruppenprogramme entwickelt, die sich u.a. an junge Auszubildende an berufsbildenden Schulen richten. Die Programme für junge Berufstätige führt der DVR gemeinsam mit den Berufsgenossenschaften durch.

Deutscher Verkehrsicherheitsrat e.V.
Beueler Bahnhofsplatz 16
53222 Bonn
Telefon: 02 28/4 00 01-0
Telefax: 02 28/4 00 01-67
E-Mail: dvr-info@dvr.de
Internet: <http://www.dvr.de/>

4. Internationale Organisationen

Europäische Kommission - Generaldirektion Energie und Verkehr

Die Generaldirektion Energie und Verkehr bei der Europäischen Kommission ist verantwortlich für die Entwicklung und Durchführung der europäischen Politik in den Bereichen Energie und Verkehr. In Erfüllung ihrer Aufgaben schlägt die Generaldirektion Energie und Verkehr Rechtsvorschriften vor, nimmt die Verwaltung von Programmen wahr und finanziert zahlreiche Projekte.

Internet: http://europa.eu.int./comm/transport/index_de.html

Bei der Generaldirektion Energie und Verkehr ist die Unfalldatenbank CARE (Community Road Accident Database) angesiedelt. Hier werden Verkehrsunfalldaten der Mitgliedstaaten der Europäischen Union gesammelt und ausgewertet.

Internet: http://europa.eu.int./comm/transport/care/index_en.htm

European Transport Safety Council (ETSC)

Der European Transport Safety Council wurde 1993 gegründet. In ihm haben sich 27 internationale und nationale Organisationen zusammengeschlossen. Ziel ist die Förderung der Verkehrssicherheit in der Europäischen Union

European Transport Safety Council
34 rue du Cornet, B-1040 Brussels
Tel: + 32 2 230 4106
Fax: + 32 2 230 4215
E-mail information@etsc.be
Internet: <http://www.etsc.be/>

Global Road Safety Partnership (GRSP)

Die Global Road Safety Partnership (GRSP) wurde im Jahr 1999 auf Initiative der Weltbank als ein Bündnis von Industrie, Nicht-Regierungsorganisationen und Regierungen zur Förderung der Verkehrssicherheit gegründet. Das Bündnis engagiert sich vor allem für die Verkehrssicherheit in Entwicklungs- und Schwellenländern.

Internet: <http://www.grsproadsafety.org/>

OECD Transport Section

In der OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) haben sich 30 Staaten aus Europa, Asien und Amerika zusammengeschlossen, um die wirtschaftliche und soziale Entwicklung in Europa zu fördern. Die Transport Section der OECD leistet Forschungs- und Beratungsarbeit für eine abgestimmte Verkehrspolitik in den Mitgliedsländern der OECD.

Im Rahmen der OECD wird die International Road Traffic and Accident Database (IRTAD) geführt. Hier werden Verkehrsunfalldaten aus 28 OECD-Ländern in Europa, Asien und Amerika gesammelt und ausgewertet. Die IRTAD wird im Rahmen des OECD-Straßenverkehrsforschungsprogramms geführt, wobei die BAST als Database-Administrator und -Host fungiert.

Bundesanstalt für Straßenwesen

Referat U2

Brüderstraße 53

D-51427 Bergisch Gladbach

Telefon: 022 04 43 420

Telefax: 022 04 43 673

E-Mail: info@irtad.net

Internet: <http://www.irtad.net>

OECD/ RTR Secretariat

Road Transport Research Programme

2, rue André pascal

F- 75775 Paris Cedex 16

Telefon: +33 1 45 24 91 32

Telefax: +33 1 45 24 79 60

Internet: <http://www.oecd.org>

PIARC (World Road Association)

Der Weltstraßenverbund PIARC ist ein internationaler Zusammenschluss von Regierungen und Nicht-Regierungsorganisationen zum länderübergreifenden Erfahrungsaustausch über den Straßenbau und Straßenverkehr. PIARC widmet sich insbesondere der Förderung der Straßenverkehrssicherheit in Entwicklungs- und Schwellenländern.

Association mondiale de la Route / World Road Association (AIPCR / PIARC)

La Grande Arche

Paroi nord, niveau 8

92055 LA DEFENSE Cedex (France)

Telefon: +33 1 47 96 81 21

Telefax: +33 1 49 00 02 02

Internet: <http://www.piarc.org>

E-Mail: piarc@wanadoo.fr

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)/ Working Party on Road Traffic Safety

Die United Nations Economic Commission for Europe ist eine der fünf regionalen Kommissionen der Vereinten Nationen (UNO). Vorrangiges Ziel ist es, die Zusammenarbeit der 55 Mitgliedstaaten für eine Förderung des Wirtschaftswachstums zu unterstützen. Die Working Party on Road Traffic Safety der UNECE versteht sich als Forum zur Entwicklung von verbindlichen Standards der Verkehrssicherheit in den Mitgliedsländern der UNECE. Hierfür werden internationale Verkehrsunfallstatistiken gesammelt und ausgewertet, Kampagnen durchgeführt und länderübergreifende verbindliche Konventionen zur Verkehrssicherheit vorbereitet.

United Nations

Economic Commission for Europe

Transport Division

Palais des Nations

1211 Geneva 10

Telefon: +41 22 917 32 42

Telefax : +41 22 917 0039

Internet: <http://www.unece.org/trans/roadsafe/rswp1.html>

World Health Organization (WHO)

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) wird im Jahr 2004 wichtige Kampagnen zur Straßenverkehrssicherheit durchführen. Im April 2004 soll der World Report on Road Traffic Injury Prevention vorgestellt werden, der Strategieempfehlungen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit enthält.

World Health Organization

Department of Injuries & Violence Prevention

20 Avenue Appia

CH-1211 Geneva 27

Switzerland

Telefon: +41 22 791 2881

Telefax: +41 22 791 4332

E-Mail: traffic@who.int

Internet: http://www.who.int/violence_injury_prevention/