

Verringerung des Fahranfängerrisikos durch fahrpraktische Vorerfahrung.

Referat auf dem 38. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie vom 12.-14. September 2002, Universität Regensburg. AG 16: Fahrerausbildung in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Von Georg Willmes-Lenz, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach

Wahrnehmung des Fahranfänger-Risikos in Deutschland

Jugendtypisches Risikoverhalten, mangelnde Fahrerfahrung und ein hoher Anteil von Fahrten im Freizeitkontext werden von Verkehrssicherheitsexperten übereinstimmend als Hauptfaktoren des überdurchschnittlichen Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger gesehen.

Bei der Analyse der Risikoursachen und der Konzeption von Präventionsmaßnahmen haben im deutschsprachigen Raum bisher vor allem die altersbezogenen Faktoren Beachtung gefunden (vgl. z.B. LAMSZUS 2002). So wurde der Inhaltskanon der Fahrschulerausbildung um Themen jugendspezifischen Risikoverhaltens ergänzt. In den Nachschulungsangeboten stehen Aspekte des Risikoverhaltens im Mittelpunkt des Interesses, sowohl im Bereich obligatorischer Kurse für die Verkehrssünder unter den Fahranfängern als auch freiwilliger Kurse und Angebote für Fahranfänger im Allgemeinen. Nachschulkurse für Fahranfänger werden im verkehrspolitischen Raum immer wieder mit Nachdruck gefordert. Ihre Einführung als ein freiwilliges Angebot, dessen Inanspruchnahme zu einer vorgezogenen Befreiung der Fahranfänger aus den Probezeitrestriktionen führt, wird zur Zeit in Deutschland rechtlich und verkehrspolitisch vorbereitet. Da Belege für die Unfallwirksamkeit dieser Kurse bislang jedoch noch fehlen, ist ihre Einführung unter Verkehrsexperten umstritten.

Aufbaukurse als einstellungsbezogene Interventionen nach dem Fahrerlaubniswerb finden eine Begründung in der verbreiteten These eines negativen Lernprozesses am Anfang der Fahrkarriere. Danach orientieren sich Fahranfänger, einmal der Fahrschulerausbildung entwachsen, am laxeren Regelverständnis der anderen Verkehrsteilnehmer und geben im Maße ihres steigenden subjektiven Sicherheitsgefühls die in der Fahrschule erlernte regelkonforme und sicherheitsorientierte Fahrweise auf. Als Folge dieser Entwicklung wird ein Gefährdungsanstieg mit einem Höhepunkt des Unfallrisikos nach etwa einem Jahr selbständiger Fahrpraxis diagnostiziert. Dieses Theorem eines ‚negativen‘ Lernprozess begründet sowohl den Zeitpunkt einer ergänzenden zweiten Phase der Fahrausbildung – nämlich vor dem zu erwartenden Gefährdungsschwerpunkt – als auch ihre Inhalte, die u. a. in einer Neubefestigung der in der Fahrschule erlernten sicherheitsbedachten Fahrweise gesehen werden.

Über die Erfolgsvoraussetzungen fahranfängerbezogener Präventionsmaßnahmen sind sich viele Experten einig: Inhaltlich soll sich der Interventionsfokus auf die Ebene der Einstellungen richten, methodisch sollen Vermittlungsformen gewählt werden, die den besonderen Ansprüchen an eine Bearbeitung persönlicher Einstellungen gerecht werden und mehr leisten als nur ein ‚unbeteiligtes‘ Anhäufen von Wissen oder ein technisches Training von Fertigkeiten. Erfolgreiche Einstellungsveränderung verlangt nach pädagogisch und psychologisch qualifiziertem Interventionspersonal. Entsprechend lässt sich in Fahrausbildung und Prüfung, Nachschulung, schulischer Verkehrserziehung und in der Sicherheitskommunikation bereits seit langem eine Entwicklung zu mehr pädagogisch-psychologischer Professionalität beobachten

In einer Perspektive umfassender Qualifizierung von Verkehrsteilnehmern, die neben den direkten Aspekten der Fahrzeug- und Verkehrsbeherrschung auch allgemeine psychische und soziale Implikationen von Verkehrsteilnahme einbezieht, werden die traditionellen Kurs- und Ausbildungsformen um Elemente von Verkehrserziehung, verkehrlicher Erwachsenenbildung und Verkehrstherapie ergänzt. Diese Perspektive eines pädagogisch und psychologisch ausgerichteten Driver Improvement findet zur Zeit ihren prominentesten Niederschlag in der GADGET-Matrix¹, die auf den finnischen Verkehrs-

¹ Die Bezeichnung GADGET-Matrix resultiert aus der Verwendung der Matrix im EU-Projekt GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance, Education and Technology). Vgl. SIEGRIEST (1999)

psychologen Keskinen zurückgeht und dessen Bemühen widerspiegelt, relevante Eigenschaften eines ‚guten‘ Fahrers in strukturierter Form und unter Berücksichtigung maßgeblicher Bestimmungsebenen von Fahrverhalten darzustellen (KESKINEN 1996, SIEGRIST 1999).

Entwicklung des Unfallrisikos

Im Zeitverlauf von 1991 bis 2001 zeigt sich in Deutschland keine Verringerung des bevölkerungsbezogenen Verunglückten-Risikos. Bei den Getöteten ist dagegen ein rückläufiger Trend festzustellen. (Vgl. Abb. 1 und 2)

Abb. 1

Abb. 2

Der Abstand zwischen dem Risikoniveau junger und älterer Fahrer konnte im zurückliegenden Jahrzehnt leider nicht verringert werden. 18- bis 20jährige hatten in diesem Zeitraum im Vergleich zu 25- bis 34jährigen ein zweieinhalb- bis dreifach höheres Unfallrisiko. Im Vergleich zum unmittelbar benachbarten Alterssegment der 21- bis 24jährigen lag es um 40 bis 55 Prozent höher.

Die oft zitierte „Problemgruppe der 18- bis 24jährigen“ erweist sich hinsichtlich des Unfallrisikos als geteilt: im stärker gefährdeten jüngeren Segment finden sich höhere Anteile unmittelbarer Fahranfänger. Bei ihnen addieren sich Jugendlichkeitsrisiken und fahrerfahrungsbedingte Anfängerrisiken. HAUTZINGER & TASSAUX (1989) hatten bereits früher eine differenzierte Berechnung des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos² vorgenommen und das relative Risiko der 18- bis 20jährigen und der 21- bis 24jährigen im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt aller Altersgruppen berechnet. Sie stellten im jüngeren Segment ein fünffach höheres Risiko, im älteren Segment ein „nur“ zweifach höheres Risiko fest.

Das jüngste Alterssegment der 18- bis 20jährigen bewegt sich dabei insgesamt im Trend, konnte vom Rückgang des Getötetenrisikos jedoch nur unterdurchschnittlich profitieren. Hier hat sich ihr relatives Risiko gegenüber den 25- bis 34jährigen vom 2,2fachen auf das 3,1fache erhöht (vgl. Abb. 3).

Abb. 3

Das Ausbleiben von Verkehrssicherheitsverbesserungen über den generellen Trend hinaus und das unveränderte Fortbestehen des Sicherheitsabstands zu den älteren Fahrern belegen, dass die nachteilige Gesamtsituation junger Fahrer und Fahranfänger nach wie vor Bestand hat - trotz der Veränderungen auf dem Weg zu Führerschein und Autofahren.

In Deutschland klafft die Schere zwischen den unterschiedlichen Risikoniveaus junger älterer Fahrer besonders weit auseinander³. Während die deutschen Verkehrsverhältnisse für Fahrer zwischen 25 und 65 Jahren ein vergleichsweise sicheres Umfeld darstellen, sind sie für die Einsteigergruppe der 18- bis 20jährigen ein eher unsicheres Pflaster. Mit einem Risikoniveau von 6 Getöteten pro 100.000 Einwohner in der Altersgruppe der 25- bis 64jährigen gehört Deutschland weltweit zur Gruppe der verkehrssichersten Länder. Mit einem Risikoniveau von 35 Getöteten pro 100.000 Einwohner der Altersgruppe der 18- bis 20jährigen liegt Deutschland jedoch deutlich abgeschlagen auf einem Rang hinter Großbritannien, den skandinavischen Ländern, den USA, Kanada und Frankreich (vgl. bei GREGERSEN 1999).

Die Höhe des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger, die ausgeprägte Diskrepanz zum Risikoniveau älterer Fahrer im gleichen Verkehrsumfeld und der unveränderte Fortbestand ihrer nachteiligen Situation trotz umfassender Veränderungen in der Vorbereitung auf das Autofahren werfen vielfältige Fragen auf und lassen das Problem der Risikogefährdung junger Fahrer in Deutschland mehr denn je als ungelöst erscheinen. Vertiefte Analysen werden benötigt, um zu tragfähigen Erklärungsansätzen

² hier: Risiko eines Unfalls mit Verletzungen oder Todesfolge

³ Während 18-20jährige gegenüber 25-64jährigen in Deutschland ein 5fach höheres Getötetenrisiko bei Verkehrsunfällen haben, ist es in Frankreich, Schweden, Kanada und Finnland etwa nur zwei bis dreimal so hoch (vgl. IATSS Research Vol. 23 No.1, 1999).

für diese Situation zu gelangen und damit zugleich Ansatzpunkte für zielführende Präventionsmaßnahmen zu erarbeiten. Neben einer weiteren Optimierung der bestehenden Maßnahmenansätze müssen dabei auch neue, in Deutschland bisher noch nicht berücksichtigte Maßnahmenansätze in den Blick genommen werden. Hierbei handelt es sich um die fahrerfahrungsbezogenen Ansätze des Begleiteten Fahrens (Accompanied Driving) und des Gestuften Fahrerlaubniserwerbs (Graduated Licensing Systems), mit denen im vergangenen Jahrzehnt in einigen europäischen Ländern und auf dem nordamerikanischen Kontinent große Erfolge bei der Absenkung des Fahranfängerrisikos erzielt werden konnten.⁴

Unfallfaktor Fahrerfahrung

MAYCOCK et al. (1991) untersuchten an umfangreichen Stichproben den Beitrag der Faktoren Alter und Fahrerfahrung zur Verringerung der Unfallwahrscheinlichkeit. Aus ihren Ergebnissen gingen folgende Sachverhalte hervor (vgl. Abb. 4 und 5):

- Fahranfänger haben am Anfang ihrer Fahrkarriere das höchste Unfallrisiko, unabhängig davon, in welchem Alter sie ihre Fahrkarriere beginnen.
- Mit zunehmender Fahrerfahrung und fortschreitendem Alter ist im weiteren Verlauf der Fahrkarriere ein Rückgang des Unfallrisikos zu verzeichnen – mit anfangs hohen, später abflachenden Abnahmebeträgen.
- Fahrerfahrung trägt weitaus stärker zur Abnahme des Unfallrisikos bei als Alter, wobei die Effekte der Fahrerfahrung anfänglich am stärksten ausfallen.

Abb. 4

Abb. 5

Sollten sich diese Sachverhalte generell bestätigen lassen, würde die ‚quasinatürliche‘ Fahrerfahrung als ein hocheffizienter Lernfaktor hervortreten, der unmittelbar am Anfang der Fahrkarriere vergleichsweise schnell zu einer wesentlich verbesserten Fahr- und Verkehrskompetenz mit einem gegenüber dem Anfangsrisiko deutlich abgesenkten Risikoniveau führen kann.

In Deutschland fehlten bis 2001 vergleichbar breite längsschnittliche Analysen zur Risikoentwicklung bei Fahranfängern. SCHADE (2001) hat daraufhin deutsche Fahranfängerdaten aus einer früher durchgeführten Untersuchung zur Legalbewährung nunmehr auch über einen Zeitraum von vier Jahren nach dem Fahrerlaubniserwerb auf die Unfallbewährung hin analysiert. Auch er stellt – für Männer ebenso wie für Frauen - einen initialen Gefährdungsschwerpunkt und einen exponentiellen Rückgang des Unfallrisikos fest. Nach seinen Berechnungen ist nach neun Monaten eine Halbierung des anfänglichen Unfallrisikos, nach 2,6 Jahren eine Reduzierung auf 10 Prozent zu erwarten (vgl. Abb. 6).

Abb. 6

Diese Befunde werden u.a. durch norwegische Daten bestätigt, auf deren Grundlage Sagberg (2002) einen vergleichbaren Risikoverlauf bei Fahranfängern festgestellt hat. Ähnlich wie SCHADE stellte er eine Halbierung des Anfangsrisikos nach 8 bis 10 Monaten fest.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Befunde müssen Fahrerfahrungsdefizite als ein maßgeblicher Bestimmungsfaktor des Fahranfängerrisikos betrachtet werden. Aufgrund des Altersfaktors ist nach den Berechnungen MAYCOCKS (vgl. Abb. 4) erst nach etwa 30 Jahren mit einer Halbierung des Anfangsrisikos zu rechnen, aufgrund der Kombination von Fahrerfahrung und Alter – so die Berechnungen von SCHADE und SAGBERG – tritt eine Halbierung jedoch schon nach etwa 9 Monaten ein. Mit der Risikoverlaufkurve ist – als spiegelbildliche Form – die empirische Lernkurve für den Erwerb von Sicherheitskompetenz bezeichnet und damit zugleich die hervorgehobene Bedeutung der Fahrpraxis als Kompetenzquelle nachgewiesen.

⁴ Eine Übersicht bei WILLMES-LENZ (2002); ferner: GREGERSEN & BJURULF (1996), WILLIAMS (2002), MAYHEW (2002)

Unter den gegebenen Bedingungen ist das fahrpraktische Lernen jedoch mit einem gravierenden Problem behaftet: es fällt in die Phase der höchsten Unfallgefährdung am Anfang des selbständigen Fahrens. Diese Situation wurde zutreffend als das Erfahrungsparadoxon von Fahranfängern bezeichnet: zum sicheren Fahren benötigen sie Fahrerfahrung, gerade diese fehlt ihnen jedoch aufgrund ihres Anfängerstatus.

Eine Entkopplung des fahrpraktischen Erfahrungsaufbau von der Phase der höchsten Unfallgefährdung würde dieses Erfahrungsparadoxon lösen und die Voraussetzung für 'fahrerfahrene Anfänger' schaffen. Dies ist das Leitmotiv des Begleiteten Fahrens und des graduierten Fahrerlaubnisverfahrens: In diesen Systemen soll der fahrpraktische Kompetenzerwerb unter protektiven Bedingungen, gleichwohl aber in authentischen Situationen erfolgen.

Kompetenzerwerb unter protektiven Bedingungen

Fahrten im Rahmen des Begleiteten Fahrens erweisen sich nach den Erfahrungen aus anderen Ländern⁵ als risikoarm. Die Begleitung von Fahranfängern durch einen fahrerfahrenen Fahrerlaubnisinhaber wirkt sich als ein zuverlässiger protektiver Rahmen aus, durch den das Unfallrisiko bei diesen Fahrten deutlich verringert wird. Nach schwedischen Berechnungen auf der Grundlage des Unfallgeschehens der Jahre 1993 bis 1997 haben Fahrer beim begleiteten Fahren vor dem Fahrerlaubnisverfahren⁶ ein 34fach geringeres Unfallrisiko als Fahranfänger in den ersten zwei Jahren nach dem Fahrerlaubnisverfahren (GREGERSEN 1997, GREGERSEN & NYBERG 2002).

Mit der protektiven Wirkung von Begleitung ist die wesentliche Voraussetzung für eine Entkopplung des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus von der initialen Gefährdungsphase gegeben. Damit fahrpraktischer Erfahrungsaufbau unter protektiven Bedingungen jedoch Sinn macht, muss eine zweite Voraussetzung erfüllt sein: er muss ebenso wie der Erfahrungsaufbau unter ungeschützten Bedingungen, wie ihn SCHADE (2001) für die aktuellen deutschen Verkehrsverhältnisse nachgewiesen hat, zu einer Verbesserung der Sicherheitskompetenzen führen - ablesbar an einer Verringerung des Unfallrisikos.

Dies kann grundsätzlich nicht ohne weiteres vorausgesetzt werden. Den Ergebnissen der umfassenden Wirksamkeitsuntersuchungen zum schwedischen Modell des Begleiteten Fahrens (GREGERSEN et al. 1997, 2000, 2001) ist jedoch zu entnehmen, dass auch unter protektiven Bedingungen eine beträchtliche Absenkung des Unfallrisikos erreicht wird.

Für die maßnahmenpolitische Beurteilung des Begleiteten Fahrens ist seine Risikobilanz im Vergleich zur herkömmlichen Fahrausbildung entscheidend. Die Risiken stammen aus der Vorbereitungsphase auf das Fahren und aus der Anfangsphase der Fahrkarriere. In der Vorbereitungsphase dürften im Vergleich zur herkömmlichen Fahrschulausbildung höhere Risiken beim Begleiteten Fahren liegen - v.a. aufgrund der umfangreicheren Verkehrsexposition -, in der Anfangsphase der Fahrkarriere ist von der umgekehrten Situation auszugehen, unterstellt, dass das Begleitete Fahren zu einer Absenkung des Einstiegsrisikos geführt hat.

Ob und in welchem Umfang diese Bilanz zugunsten des Begleiteten Fahrens ausfällt, hängt von zwei zentralen Bedingungen ab: erstens, in welchem Umfang überhaupt fahrpraktische Vorerfahrungen im protektiven Kontext gesammelt werden und zweitens, inwieweit es dabei auch tatsächlich zu einer Minimierung von Gefährdungen kommt.

Die schwedischen Untersuchungen zur Wirksamkeit des Begleiteten Fahrens sind von besonderem Interesse, weil sie hohen wissenschaftlich-methodischen Ansprüchen genügen und auf einem umfangreichen Datenmaterial basieren und (vgl. GREGERSEN 1997, 2000, GREGERSEN & NYBERG, 2002). Gegenstand der Untersuchungen ist im Wesentlichen der Vergleich der im September 1993 neu eingeführten Langform der Fahrausbildung ab 16 Jahren und der bisherigen, neben der Langform fortbestehenden Kurzform ab 17,5 Jahren. In beiden Ausbildungsformen, die mit frühestens 18 Jahren zur Fahrerlaubnis führen, mischen sich professionelle Fahrausbildung durch Fahrlehrer und Übungsfahrten mit Privatpersonen, zumeist den Eltern. Für das Modell des Begleiteten Fahrenslernens steht

⁵ Frankreich, Skandinavien, Österreich, Belgien, Luxemburg, USA, Kanada

⁶ dort vor dem Fahrerlaubnisverfahren

die Langform der Fahrausbildung, weil allein hier die entscheidenden Merkmale dieses Modells erfüllt sind: die Längerfristigkeit des fahrpraktischen Erfahrungsaufbau (bis zu 2 Jahren) und der gegenüber der traditionellen Kurzform der Fahrausbildung mehrfach höhere Fahrleistungsumfang bei der Vorbereitung auf das selbständige Fahren (in Schweden durchschnittlich auf 5000 km zu veranschlagen).

Die schwedischen Untersuchungen wurden an vollständigen Generationen nachwachsender 18jähriger Führerscheinbewerber im Zeitraum Januar 1992 bis Dezember 1997 (N=141.521), sowie weiteren Stichproben kleineren Umfangs für spezielle Untersuchungsbereiche durchgeführt (vgl. Abb. 7 und 8). Im Ergebnis konnte für die Teilnehmer des Begleiteten Fahrens ab 16 Jahren eine Senkung des Unfallrisikos in den ersten zwei Jahren der selbständigen Fahrkarriere um 46 Prozent festgestellt werden. Nach rechnerischer Bereinigung konfundierender Einflüsse aufgrund von Selbstselektionseffekten veranschlagt GREGERSEN (2002) die auf eine erweiterte Fahrpraxis zurückführbare Absenkung des Unfallrisikos auf 24 bis 40 Prozent.

In der Gesamtbilanz beider Ausbildungsformen ergab sich eine Absenkung des Unfallrisikos in Höhe von 15 Prozent. Diesem Ergebnis liegt eine Beteiligungsquote am neuen Modell von annähernd 50 Prozent der 18jährigen Fahrerlaubnisbewerber zugrunde. Die hohe Modellnutzung ist sicherlich auch auf seine liberale Anlage zurückzuführen: gegenüber der Kurzform der Ausbildung sind keine zusätzlichen Auflagen vorgesehen.

Abb. 7

Abb. 8

Weitere Evaluationsbefunde, aus denen sich Hinweise auf die unfallreduzierende Wirkung fahrpraktischer Vorerfahrungen unter protektiven Bedingungen ergeben, liegen aus Norwegen und Frankreich sowie aus den USA und Kanada vor (SAGBERG 2000, SENAC 2000, PAGE 1995, MAYHEW 2002).

Die vorliegenden empirischen Erfahrungen berechtigen daher zu der Erwartung, dass fahrpraktische Vorerfahrungen unter protektiven Bedingungen, vorausgesetzt sie erreichen eine bestimmte Größenordnung hinsichtlich der Dauer und des absolvierten Fahrleistungsumfangs, das Unfallrisiko in der Anfangsphase der Fahrkarriere senken und die Risiken in der Vorbereitungsphase nicht entscheidend vergrößern.

Zur Erklärung der Maßnahmenwirkung

Die Verringerung des Unfallrisikos durch fahrpraktischen lässt sich auch theoretisch im Rahmen kognitionspsychologischer Handlungsmodelle erklären (vgl. dazu LEUTNER & BRÜNKEN, 2002, GREGERSEN & BJURULF, 1996).

In diesen Modellen wird Fahren als eine Mehrfachstätigkeit aufgefasst, bei der zur gleichen Zeit unterschiedliche Aufgaben bewältigt werden (z.B. Spur halten, Geschwindigkeitsanpassung, visuelle Überwachung des Verkehrsgeschehens, Einschätzen von Risiken, Treffen von Fahrentscheidungen). Jede Aufgabe erfordert Aufmerksamkeit und verbraucht kognitive Ressourcen. Angesichts grundsätzlich begrenzter kognitiver Kapazitäten besteht das Erfordernis der Handlungskoordination und so werden bei sich abzeichnender kognitiver Überlastung Nebenaufgaben (z.B. Sprechen) vorübergehend ausgeblendet, um sich angemessen der Hauptaufgabe des Fahrens widmen zu können. Infolge von Überforderung kommt es zu Fahrfehlern oder einem vollständigen Verlust der Kontrolle. In Analogie zur Computerwelt wird diese Vorstellung der kognitiven Verarbeitungsprozesse als Arbeitsspeichermodell bezeichnet.

Von erstrangiger Bedeutung für die reibungslose Bewältigung von Fahraufgaben ist das erreichte Fertigniveau, bei dessen Aufbau drei Phasen zu unterscheiden sind (vgl. Abb. 9). In der ersten Phase deklarativer und wissensbasierter Verarbeitung ist eine Schritt-für-Schritt-Handlungsausführung charakteristisch. In einer zweiten Phase regelbasierter Verarbeitung werden Handlungsschritte miteinander verkettet und verschmolzen und in einer dritten Phase wird ein fertigkeitbasiertes Verarbeitungsniveau erreicht, in dem Handlungen weitgehend automatisiert mit nur noch einem geringen Maß an Aufmerksamkeitszuwendung erfolgen.

Abb. 9

Im Ergebnis der längerfristigen fahrpraktischer Erfahrungsbildung und des dadurch bewirkten Aufbaus automatisierter Fertigkeiten und Handlungsrouinen verbessern Fahrer ihre Leistungsvoraussetzungen für eine fehlerfreie, schnelle und kognitiv nicht belastende Bewältigung von Fahraufgaben in erheblichem Umfang.

Die Relevanz der Fertigungsverbesserung für die Fahranfängerproblematik wird nicht zuletzt durch den initialen Gefährdungsschwerpunkt unterstrichen, den man kurz nach dem Fahrerlaubniserwerb schwerlich auf mangelnde Vorsicht oder verkehrsunangemessene Motive zurückführen kann. Überdies sind aus den empirischen Erkenntnissen zu den charakteristischen Kompetenzdefiziten, die Unfällen junger Fahrer und Fahranfänger zugrunde liegen, zahlreiche Hinweise auf klassische Fertigungsdefizite zu entnehmen. MAYHEW & SIMPSON, die entsprechende Arbeiten (1995) gesichtet haben, nennen hier unter anderem Probleme bei der Spurhaltung, der Geschwindigkeitskontrolle, der Bewältigung von Mehrfachaufgaben, der visuellen Orientierung, der Gefahrenwahrnehmung und der Gefahreinschätzung.

Umsetzung in Maßnahmenansätze

Eine Umsetzung der Erkenntnisse zur Bedeutung fahrpraktischer Vorerfahrung in Maßnahmenansätze erforderte grundsätzlich, Fahranfängern zu ermöglichen – und sie dazu anzuhalten –, vor dem selbständigen Fahren über einen längeren Zeitraum hinweg fahrpraktische Erfahrungen unter Begleitung eines erfahrenen Fahrers zu sammeln. Im Unterschied etwa zu Österreich oder der Schweiz bestehen hierzu im deutschen Fahrausbildungssystem derzeit keine Möglichkeiten, zumindest nicht vor dem Fahrerlaubniserwerb. Natürlich steht es aber auch heute schon jedermann frei, aus eigenem Antrieb eine ausgedehntere Phase der Einübung mit einem fahrerfahrenen Begleiter an der Seite zu absolvieren.

Angesichts der als drängend empfundenen Fahranfängerproblematik hat man sich in Deutschland seit dem Wolfsburger Junge-Fahrer-Kongress im Oktober 2001 neben den jugendlichkeitsbezogenen Maßnahmenansätzen auch den fahrerfahrungsbezogenen Ansätzen zugewandt, die auf diesem Kongress der deutschen Fachöffentlichkeit erstmals präsentiert wurden (vgl. BASt 2002). Bereits kurze Zeit später, im Dezember 2001, wurde diese Thematik im Bund-Länderausschuss Fahrerlaubniswesen/Fahrlehrerrecht aufgegriffen. Im Januar 2002 brachten sechs Bundesländer ein Fachkonzept für ein deutsches Modell des "Begleiteten Fahrens" in die Diskussion. Dieses hatte zum Inhalt, jungen Fahranfängern eine fahrpraktische Einübungsphase unter protektiven Bedingungen zur Verfügung zu stellen, und zwar durch die Absenkung des Führerscheinalters auf 17 Jahre und die Auflage des Fahrens unter Begleitung bis zum 18. Geburtstag. Der Vorschlag fand großes Interesse in den Medien, löste aber auch kontroverse Stellungnahmen aus. Von seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurden die Anregungen des Wolfsburger Kongresses weiterverfolgt, zunächst mit einer Auswertung der ausländischen Erfahrungen mit neuen fahrerfahrungsbezogenen Maßnahmenansätzen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (WILLMES-LENZ, 2002), sodann, im Mai 2002, mit der Einrichtung einer Projektgruppe, in der Vertreter aus Bund, Ländern, Wissenschaft, Verkehrssicherheitspraxis und Versicherungswirtschaft die neuen internationalen Erfahrungen auf ihre praktische Übertragbarkeit auf deutsche Verhältnisse überprüfen und ggf. ein praktikables Modell für Deutschland entwickeln sollten. Die Ergebnisse der BASt-Projektgruppe sind für das Frühjahr 2003 angekündigt. In den Medien und in der Fachöffentlichkeit ist das Interesse an den Konzeptüberlegungen zu einem Begleiteten Fahren ab 17 wachgeblieben, was unter anderem an der Aufnahme der Thematik in das Programm des 43. Deutschen Verkehrsgerichtstags Ende Januar 2003 in Goslar abzulesen ist.

Fazit und Ausblick

Die Unfallgefährdung von Fahranfängern ist am Anfang der Fahrkarriere am stärksten ausgeprägt. Durch Fahrpraxis verringert sich das Unfallrisiko vergleichsweise schnell und in beträchtlichem Umfang. Dies geht aus der längsschnittlichen Betrachtung der Unfalldaten von Fahranfängern sowohl in Deutschland als auch in anderen Ländern hervor.

Der Lernprozess zunehmender Fahr- und Verkehrskompetenz ist aus dem Risikoverlauf unmittelbar abzulesen. Im Unterschied zu formaler Instruktion in Fahrschulbildung und Aufbaukursen findet dieser Lernprozess außerhalb von ‚Lehrveranstaltungen‘ statt. Das ungeschützte Erfahrungslernen führt zwar zu dem erfreulichen Resultat einer Halbierung des Anfangsrisikos nach etwa 9 Monaten, es ist jedoch mit hohen Lernkosten in Form der überproportionalen Anfängerverunfallung verbunden.

Mit dem Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens wird der fahrpraktische Erfahrungsaufbau in ein Lernsetting eingebunden, in dem sein Ertrag nach wie vor abgeschöpft wird, die Lernkosten in Form der Anfängerunfälle jedoch weitestgehend vermieden werden.

Verkehrsexperten und Verkehrspolitikern in Deutschland haben die Herausforderung eines fahrerfahrungsbezogenen Maßnahmenansatzes nach dem Wolfsburger Junge Fahrer Kongress vom Oktober 2001 zügig und engagiert aufgegriffen. Angesichts der noch ungelösten Fahranfängerproblematik in Deutschland ist zu wünschen, dass es, dem Beispiel anderer Länder folgend, gelingt, das vorhandene Spektrum unfallpräventiver Maßnahmen bei jungen Fahrern und Fahranfängern um einen unfallwirksamen fahrerfahrungsbezogenen Maßnahmenansatz zu ergänzen.

Von kruden Auffassungen eines negativen Lernprozesses am Anfang der Fahrkarriere muss angesichts der rückläufigen Entwicklung des Unfallrisikos am Anfang der Fahrkarriere Abstand genommen werden. Die Probleme sind vielschichtiger. Den empirisch nachgewiesenen Verschlechterungen auf der Einstellungsebene, die zum Teil vielleicht auch nur das Abrücken von schulmäßigen Einstellungen zum Ausdruck bringen, stehen auf der Verhaltensebene objektiv nachweisbare sicherheitsrelevante Verbesserungen der Fahr- und Verkehrskompetenz gegenüber. Es wird die Aufgabe empirischer und experimenteller Forschung sein, diese Prozesse detaillierter zu erfassen und in ihrem jeweiligen Bedingungsgefüge zu analysieren. Damit werden möglicherweise auch Ansatzpunkte geschaffen, die Prozesse der Kompetenzentwicklung auch von der instruktionalen Seite her stärker zu unterstützen.

- Abb. 1: Verunglückte junge Verkehrsteilnehmer in Deutschland je 100.000 Einwohner 1991 - 2001
- Abb. 2: Getötete junge Verkehrsteilnehmer in Deutschland je 100.000 Einwohner 1991 - 2001
- Abb. 3: Relatives Unfallrisiko 18- bis 20jähriger gegenüber 24- bis 34jährigen in Deutschland 1991-2000. Verunglückte und Getötete je 100.000 Einwohner
- Abb. 4 The Effect of Age and Experience on Accident Liability for Young and Unexperienced Drivers.
- Abb. 5 Predicted Risk of Accident as a Function of Age at which Drivers obtain their Licence.
- Abb. 6 Unfallrisiko weiblicher und männlicher Fahranfänger der Klasse 3 aus dem Jahr 1987 in den ersten vier Jahren der Fahrkarriere.
- Abb. 7 Begleitetes Fahren ab 16 in Schweden (Tabelle)
- Abb. 8 Begleitetes Fahren ab 16 in Schweden (Grafik)
- Abb. 9 Ebenen kognitiver Verarbeitung

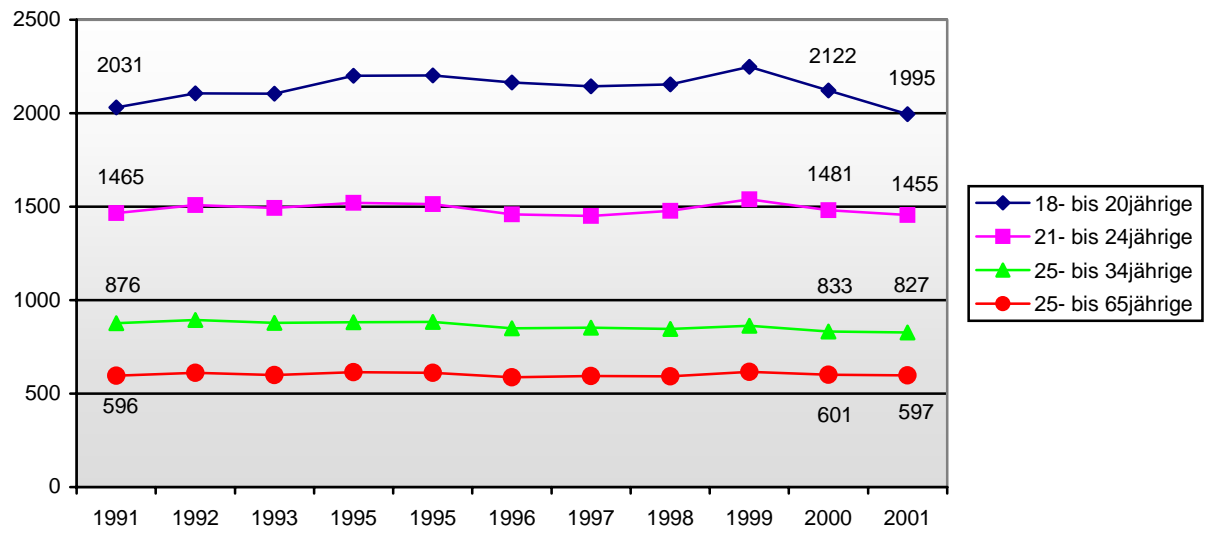
Literatur

Gregersen, N.P. (1997): Evaluation of 16-years Age Limit for Driver Training. First report. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute

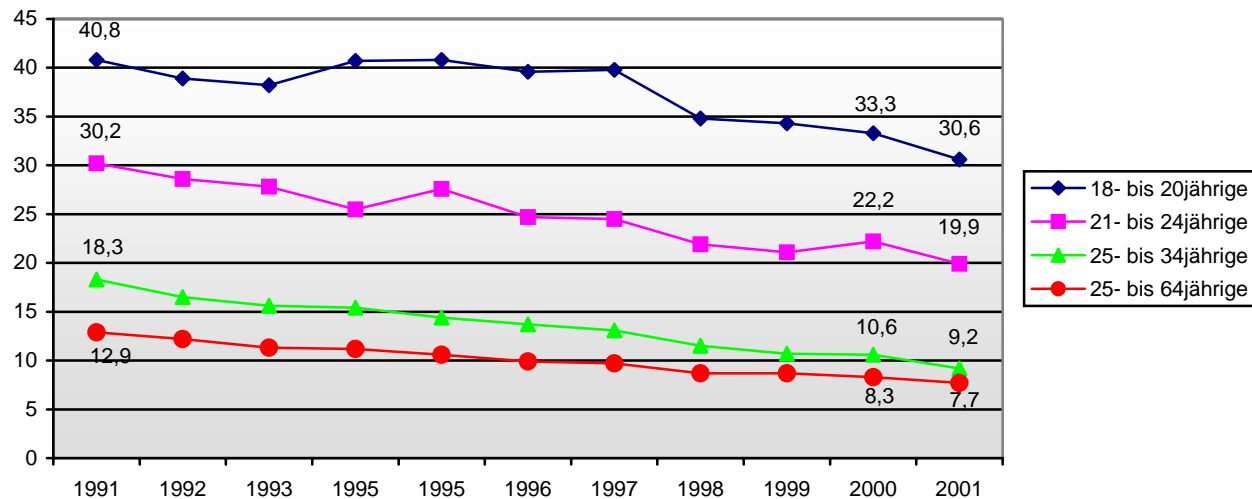
Gregersen, N.P. (1999): Driver Training and Licensing. Current Situation in Sweden. IATSS Research Vol. 23 No.1

- Gregersen, N. P. (2000): Sixteen Years Age Limit for Learner Drivers in Sweden – an Evaluation of Safety effects. In: *Accident Analysis and Prevention* 32 (2000), pp. 25-35
- Gregersen, N.P. et al. (2000a): Utvärdering av 16-arsgräns för övningskörning. Slutrapport. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute
- Gregersen, N.P. & Bjurulf, P. (1996): Young Novice Drivers: Towards a Model of their Accident Involvement. In: *Accident Analysis and Prevention* 28 (1996), pp. 229-241
- Gregersen, N.P. & Nyberg, A. (2002): Lay Instruction during Driver Training – A Study on How it is Carried Out and its Impact on road safety. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute
- Hansjosten, E. & Schade, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 71. Unveröffentlichtes Manuskript. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- Hautzinger, H. & Tassaux, B. (1989): Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 72. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- Keskinen, E. (1996): Warum ist die Unfallrate junger Fahrerinnen und junger Fahrer höher? In: *Junge Fahrer und Fahrerinnen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 52.* Bremerhaven: Wirtschaftsverlag
- Lamszus, H. (2002): Die Problematik junger Fahranfänger und Möglichkeiten zur Verringerung ihres hohen Unfallrisikos. In *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 48 (2002) 3, S. 121 - 125
- Maycock, G. et al. (1991): The Accident Liability of Car Drivers. TRL research report 315. Crawthorne: TRL Limited
- MAYHEW, D. R. (2002): Safety Effectiveness of Graduated Driver Licensing in Canada and the United States. In: *Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“.* Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag, S. 161-168
- Mayhew, D.R. & Simpson, H.M. (1995). *The Role of Driving Experience: Implications for the Training and Licensing of New Drivers.* Ottawa, Ontario, Canada: Traffic Injury Research Foundation
- Page, Y. (1995): Jeunes conducteurs, apprentissage anticipé de la conduite et accidents de la route. In: *Les cahiers de l'Observatoire, Numéro 2.* o.O., Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
- Sagberg, F. (2002): Driver Education from the Age of 16: Potential of an Extended Learning Period and Increased Driving Experience to Reduce the Crash Risk of Novice Drivers. In: *BAST (Hg.) (2002), S. 131-135*
- Schade, F.-D. (2001): Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung Hansjosten, E. & Schade, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft M 71. Unveröffentlichtes Manuskript. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- Sénac, P. (2000): Les enjeux et les objectifs de l'AAC. *La lettre du Gema – Débats n° 10, décembre 2000, o.O.*
- Siegrist, S. (1999): Driver Training, Testing and Licensing – towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic. Results of EU-Project GADGET, Work Package 3. Berne_bfu
- Williams, A.F. (2002): The Rationale for Graduated Licensing. In: *Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“.* Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit. Heft 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag, S. 153-160
- Willmes-Lenz, G. (2002): Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 144,* Bremerhaven: Wirtschaftsverlag

**Abb. 1: Verunglückte Verkehrsteilnehmer 1991 bis 2001
je 100.000 Einwohner - nach Altersgruppen -**



**Abb. 2: Getötete Verkehrsteilnehmer 1991 - 2001
je 100.000 Einwohner - nach Altersgruppen -**



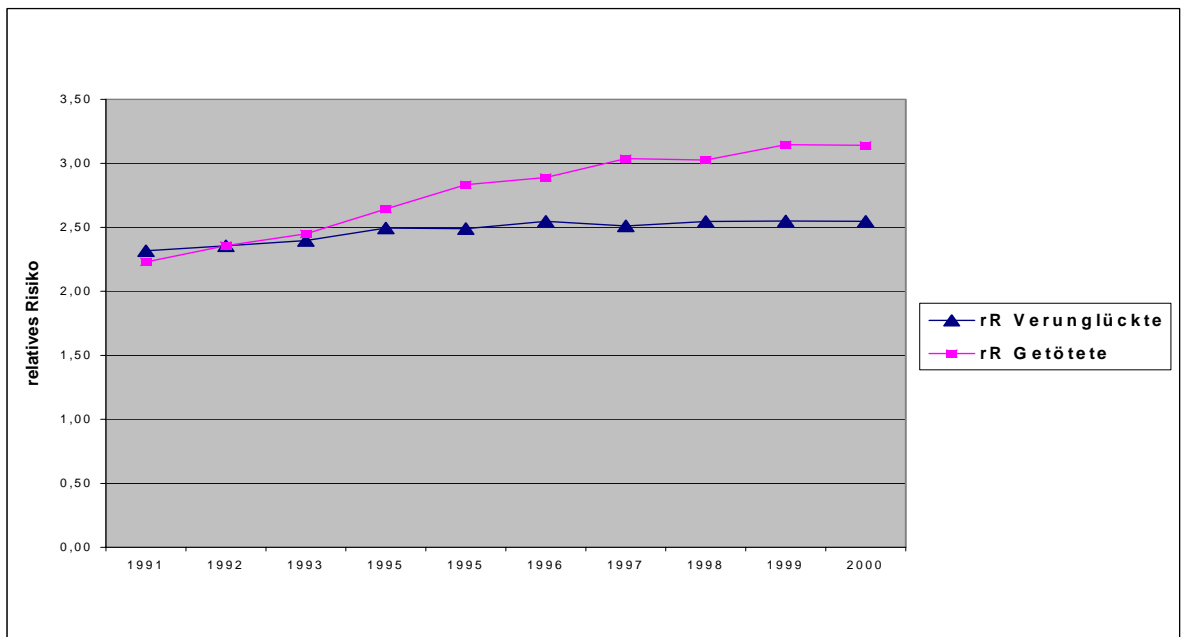


Abb. 3: Relatives Risiko (rR) 18- bis 20jähriger gegenüber 25- bis 34jährigen in Deutschland 1991 – 2000. Verunglückte und Getötete je 100.000 Einwohner

Percentage reduction in accident liability				
Experience Alone (Independent of Age)		Age Alone (Independent of Experience)		Age and Experience
During year 1	30 %	Between 17 and 18	6%	34 %
2	17 %	18 and 19	6%	22 %
3	11 %	19 and 20	5%	15 %
4	7 %	20 and 21	4%	12 %
5	5 %	21 and 22	4%	9 %
6	4 %	22 and 23	4%	8 %
7	3 %	23 and 34	4%	7 %
8	3 %	24 and 25	3%	6 %
Overall 8 years	59 %	Between 17 and 25	31%	72 %

Abb. 4: „The effect of age and experience on accident liability for young and inexperienced drivers.“ Aus: The Accident Liability of Car Drivers. TRL research report 315, 1991

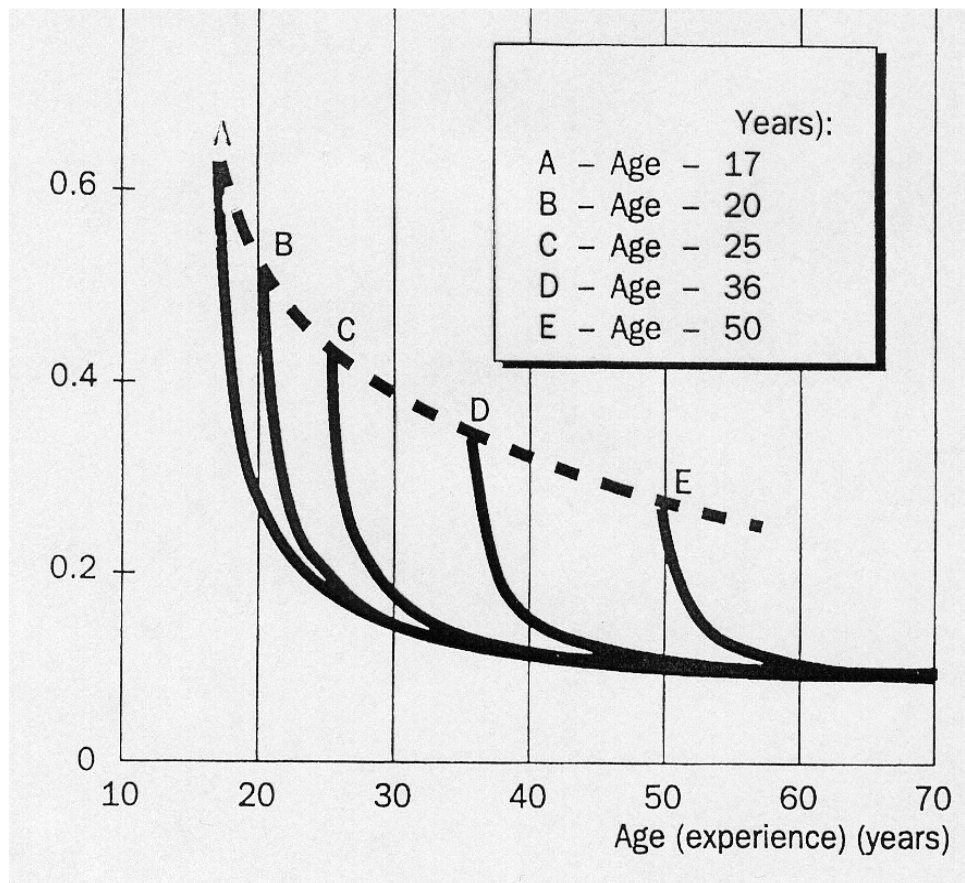


Abb. 5: Predicted risk of accident (accidents per year) as a function of age at which drivers obtain their license. Aus: The Accident Liability of Car Drivers. TRL Research Report 315, 1991

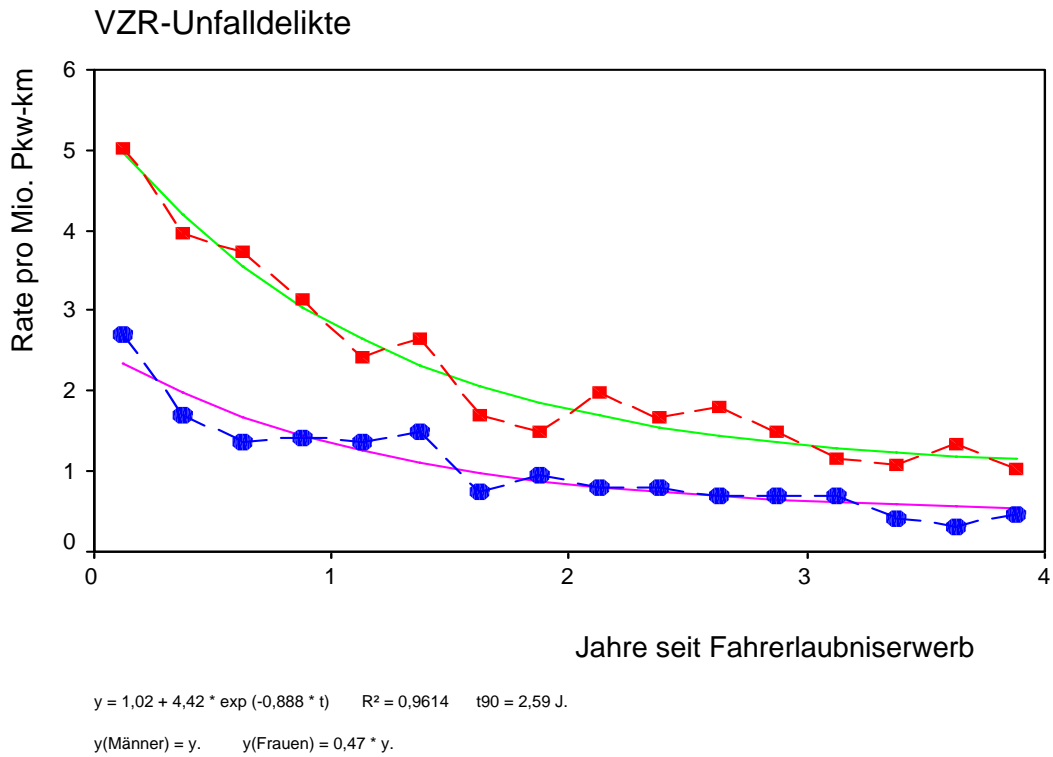


Abb. 6: Unfallrisiko weiblicher und männlicher Fahranfänger der Klasse 3 aus dem Jahr 1987 in den ersten vier Jahren der Fahrerkarriere. Unfälle mit Delikteintragung im Verkehrszentralregister. (Männer: N=5.205; Frauen: N=6.095; zit. bei SCHADE, 2001)

Ausbildungsform	Absolventen		Unfälle			
	Anzahl	Anzahl	pro 1000 Personen		pro 10 Mio. km	
			Rate	Rückgang	Rate	Rückgang
Traditionelle Ausbildungsform vor dem 1.9.1993: Ausbildungsbeginn ab 17,5 Jahre/ Führerscheinerwerb ab 18 Jahre	102.302	2.000	19,55	Basis	9,75	Basis
Traditionelle Ausbildungsform ab 1.9.1993: Ausbildungsbeginn ab 17,5 Jahre/ Führerscheinerwerb ab 18 Jahre	89.507	1.665	18,60	4,9%	9,72	0,3%
Begleitetes Fahren ab 1.9.1993: Ausbildungsbeginn ab 16 Jahre/ Führerscheinerwerb ab 18 Jahre	52.014	527	10,13	48,2%	5,27	45,9%
Beide Ausbildungsformen ab 1.9.1993 zusammen: Ausbildungsbeginn ab 16 Jahre/ Führerscheinerwerb ab 18 Jahre	141.521	2.192	15,49	20,8%	8,07	17,2%
1) nach GREGERSEN, N. P. et al.: Accident Analysis and Prevention 32 (2000) 30 2) polizeilich erfasste Unfälle mit Personenschaden (Verletzte und Getötete) 3) Alle schwedischen Fahranfängerinnen und Fahranfänger, die den Pkw-Führerschein mit 18 Jahren erworben haben und ihn seither mindestens zwei Jahre im Besitz haben, im Zeitraum Januar 1992 bis Dezember 1997						

Abb. 7: Absenkung des Fahranfängerrisikos durch 'Begleitetes Fahren ab 16' in Schweden¹⁾. Unfallverwicklung²⁾ bei jungen Fahranfängern³⁾ in den ersten beiden Jahren nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis im Vergleich unterschiedlicher Ausbildungsformen vor und nach Einführung einer vorgezogenen Pkw-Führerscheinausbildung mit 16 Jahren.

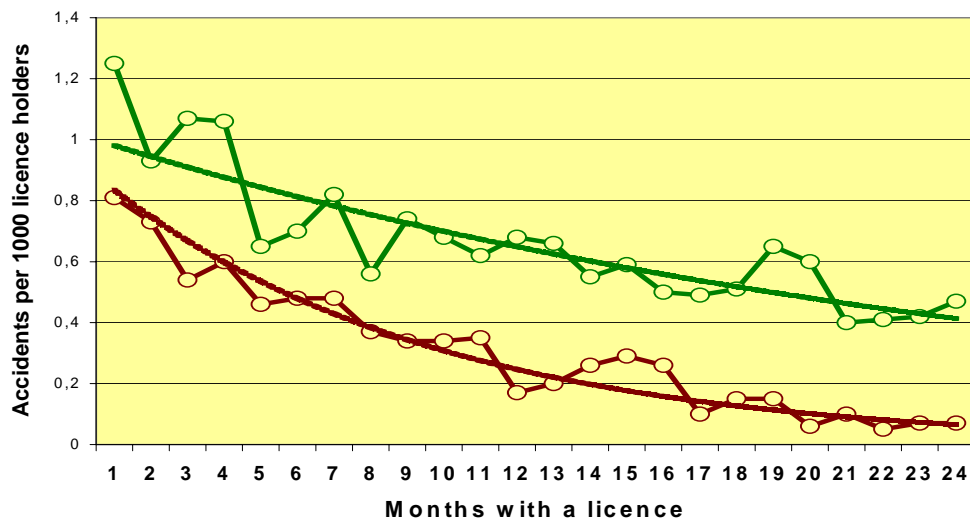


Abb. 8: Unfallrate von 18jährigen Fahranfängern unterschiedlicher Ausbildungsformen in Schweden innerhalb der ersten 24 Monate nach dem Führerscheinerwerb. Polizeilich erfasste Unfälle mit Verletzten und Getöteten pro 1000 Fahrerlaubnis-erwerber. Untere Kurve: Teilnehmer am 'Begleiteten Fahren ab 16'; obere Kurve: herkömmliche Kurzausbildung ab 17,5 Jahre nach dem 1.9.1993

Abb. 9: Arbeitsspeichermodell

