Gründe für das erhöhte Unfallrisiko von FahranfängerInnen

Factors Contributing to the High Accident Risk of Young Drivers

Carola Strobl-Unterweger & Ilona Rappoldt

Zusammenfassung

Die Verkehrssicherheitsforschung nennt grob zusammengefasst zwei Hauptgründe für das erhöhte Unfallrisiko der Altersgruppe der FahranfängerInnen: einerseits die „mangelnde Fahrerfahrung" und andererseits das „Jugendlichkeitsrisiko". Zentraler Faktor scheint hier die spezielle Situation der Jugendlichkeit zu sein. Wir haben es mit einer Gruppe zu tun, die aufgrund ihres Alters eine hohe Risikobereitschaft besitzt. So sind in Österreich ein Drittel der verletzten und getöteten VerkehrsteilnehmerInnen in der Altersgruppe der 15- bis 24-Jährigen zu finden (Hanschitz, 1996). So haben FahranfängerInnen ein fünffaches Risiko zu tödlichen Verletzungen im Straßenverkehr im Vergleich zur Gruppe der älteren FahrerInnen ab 25 Jahren (Lamszus, 2002). Den TeilnehmerInnen des ARBÖ-Fahrsicherheitstrainings in Ludersdorf wurde im Anschluss an das verkehrspsychologische Gruppengespräch von Dezember 2012 bis Februar 2013 ein Fragebogen vorgegeben. Das Ziel der Studie war es, Informationen zum erhöhten Unfallrisiko von FahranfängerInnen in Österreich zu erheben.

Abstract

International traffic research identified two main causes that contribute to the high accident risk experienced by young novice drivers: The beginners' risk on the one side and the risk of youthfulness on the other side. Young drivers have a higher willingness to take risks. About a third of all road traffic deaths or serioulsy injured in Austria occur among young drivers at the age of 15 to 24 years. Young novice drivers have a fivefold risk to experience deadly injuries as a result of road crashes when compared to drivers older than 25 years (Lamszus, 2002). The questionnaire study was carried out in the "ARBÖ – Safe Driving Center Ludersdorf" after the psychological group discussion from December 2012 to February 2013. The goal of the questionnaire study was to survey information about the high accident risk by young novice drivers in Austria.

1. Einleitung – Problemlage

Einige Untersuchungen belegen, dass das Jugendlichkeitsrisiko die Hauptursache für das hohe Unfallrisiko dieser Altersgruppe darstellt (Brühning et al., 1996). Denn vergleicht man ältere FahranfängerInnen mit jugendlichen FahranfängerInnen, so zeigt sich, dass die jugendlichen FahranfängerInnen eine höhere Unfallrate aufweisen, als die älteren FahranfängerInnen. Die mit dem jungen Alter verbundenen Motivations-, Einstellungs- und Verhaltensweisen sind für das hohe Unfallrisiko verantwortlich. Jugendliche befinden sich in der Ablösung vom Elternhaus und im Übergang zum Erwachsenendasein. Bei Problemen in diesem Übergang ergeben sich spezifische Risikokonstellationen. Die Jugendlichen sind oft noch von den Eltern abhängig, in der beruflichen Ausbildung, gleichzeitig aber darum bemüht, sich von den Eltern zu lösen. Sie suchen nach ihrer Identität, nach Selbstständigkeit, Freiheit und Anerkennung. In diesem Kontext zeigen sie ein ausgeprägtes Erprobungsverhalten. Damit wird oft Imponiergehabe zum Ausdruck gebracht. Diese Verhaltensweisen beziehen sich natürlich nicht nur auf den Verkehrsbereich und auf den Umgang mit dem Fahrzeug. Aber häufig wird das Fahrzeug als Methode zur Selbstdarstellung, zum Erleben von Freiheit, zum Imponieren verwendet. Das Fahrzeug wird auch dazu verwendet, gegen Autoritäten zu rebellieren. Dieses Jugendlichkeitsrisiko ist bei Burschen wesentlich stärker ausgeprägt als bei Mädchen. Wie wir aus unserer verkehrspsychologischen Arbeit – sei es präventiv oder auch in der Rehabilitation – wissen,

ist es erforderlich, den Jugendlichen die Ursachen ihres Verhaltens zu verdeutlichen und sie dazu anzuleiten, ihr Erprobungsverhalten kritisch zu betrachten. Sie sollen erkennen, dass es Situationen und Lebensbereiche gibt, wo Erprobungsverhalten sinnvoll für eine Weiterentwicklung ist. In der Ausbildung, im Sport ist es durchaus sinnvoll seine Leistungsgrenzen auszutesten, zu konkurrieren und zu imponieren. Die Jugendlichen sollen z. B. durch das verkehrspsychologische Gruppengespräch dazu gebracht werden, ihre Fahrmotive kritisch zu hinterfragen. Dadurch sollen sie erkennen, dass jugendliches Erprobungsverhalten in manchen Lebensbereichen sinnvoll ist, im Straßenverkehr aber zu gefährlichem und riskantem Fahrverhalten führt. Durch diese Erkenntnis soll es ihnen gelingen, dieses Verhalten im Straßenverkehr nicht zu zeigen. Dazu ist es auch wichtig, dass die Jugendlichen ein soziales Verantwortungsgefühl entwickeln, damit sie motiviert sind, andere VerkehrsteilnehmerInnen nicht zu gefährden.

2. Ergebnisse der Studie

2.1. Stichprobenbeschreibung

Es haben insgesamt 178 Personen teilgenommen. Das Durchschnittsalter liegt bei 18,7 Jahren. Davon sind 53 % Männer und 47 % Frauen. Rund 48 % befinden sich in einer Lehre, 43 % besuchen eine höher bildende Schule und 5 % studieren.

Alle besitzen die LB der Klasse B, rund 10 % besitzen auch die LB der Klasse A. Durchschnittlich besitzen die TeilnehmerInnen die LB seit 9,6 Monaten.

Führerscheinklassen:

- FS-Klasse A: 10,7 %
- FS-Klasse B: 100 %
- FS-Klasse C: 3,4 %
- FS-Klasse E: 6,7 %
- FS-Klasse F: 12,4 %

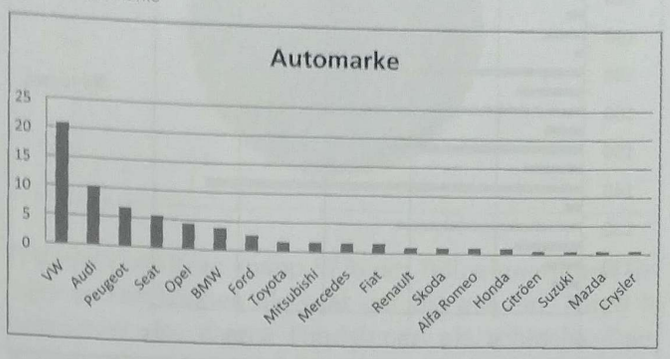
Bisher gefahrene Kilometer:

- zwischen 600 und 150.000 Kilometer
- 12,4 % sind bisher 600 bis 4.500 Kilometer gefahren
- 21,4 % haben bisher zwischen 5.000 und 6.000 Kilometer zurückgelegt
- 18,6 % geben ihre bisherige Kilometerleistung mit 7.000 bis 10.000 Kilometern an
- 10,1 % sind bisher 11.000 bis 15.000 Kilometer gefahren
- 7,5 % haben zwischen 16.000 und 20.000 Kilometer zurückgelegt
- 12,6 % geben an, bisher über 20.000 Kilometer gefahren zu sein
- 17,4 % gaben keine Angaben zu ihren bisher gefahrenen Kilometern

2.2. Bedeutung des Fahrzeugs

Obwohl sich 96 % der TeilnehmerInnen noch in der Ausbildung befinden, besitzen rund 70 % ein eigenes Auto. Die ProbeführerscheinbesitzerInnen bevorzugen dabei am ehesten VW (Golf) und Audi.

Abb. 1: Automarke



Dies zeigt den hohen Stellenwert, den das Auto bei einem Teil dieser Altersgruppe besitzt. Dass hier nicht von einer rein funktionalen Bedeutung, im Sinne der Erreichbarkeit von Schule oder Arbeitsplatz, ausgegangen werden kann, zeigt sich einerseits durch die PS-starken Fahrzeuge und die zum Teil hohen finanziellen monatlichen Ausgaben, die die Jugendlichen, obwohl sie noch in Ausbildung sind, für ihr Fahrzeug tätigen.

Denn rund ein Viertel besitzt ein Kfz mit 90 bis 130 PS. 18 % besitzt sogar ein Kfz zwischen 131 bis 310 PS. Ein Viertel der TeilnehmerInnen gibt monatlich zwischen 160 und 250 Euro aus. Rund 10 % geben 260 bis 320 Euro pro Monat aus. Immerhin noch 10 % geben pro Monat mehr als 350 bis 1.200 Euro aus.

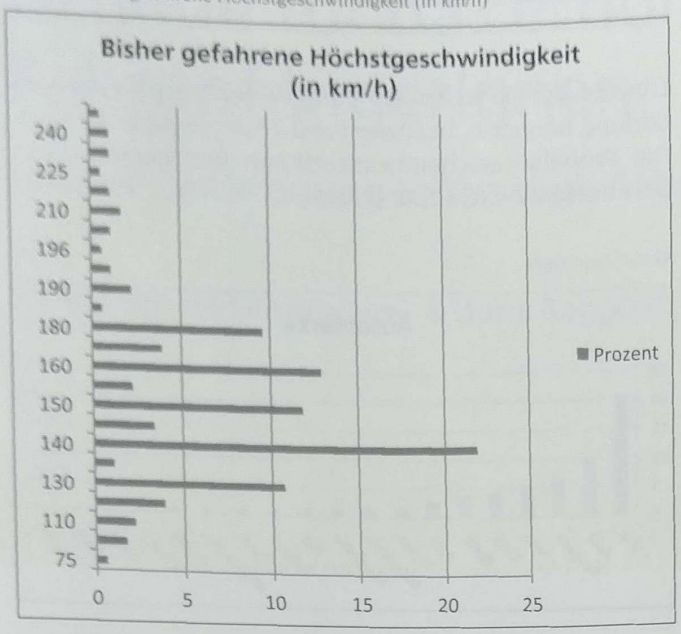
Dieser hohe emotionale Stellenwert des Autos betrifft jedoch nicht die Gesamtgruppe. Denn die Hälfte gibt pro Monat zwischen 30 und 150 Euro für das Auto aus und mehr als die Hälfte (knapp 60 % der TeilnehmerInnen) haben ein Kfz mit maximal 90 PS.

2.3. Geschwindigkeitsverhalten

Die Daten zum Geschwindigkeitsverhalten belegen unter anderem den hohen emotionalen Stellenwert, den das Auto für einen Teil dieser Gruppe darstellt. Denn nur rund 10 % geben an, sich an die Höchstgeschwindigkeit zu halten. Für überhöhte Geschwindigkeiten sind demnach nicht unbedingt PS-starke Kfz verantwortlich, sondern in erster Linie das Jugendlichkeitsrisiko.

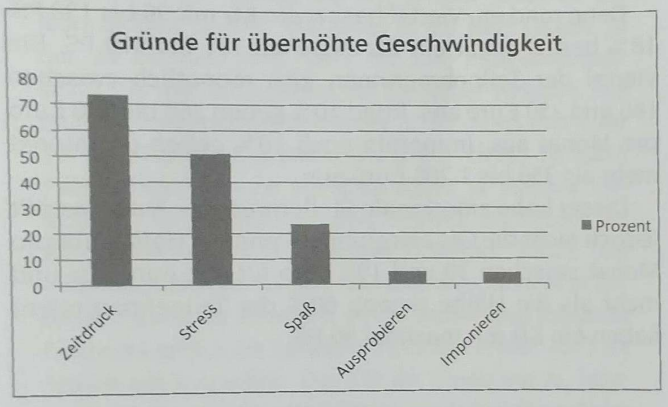
Die Fragen zum Geschwindigkeitsverhalten zeigen, dass zu schnelles Fahren nicht zwangsweise von den PS des Kfz abhängig ist. Denn nur 10 % geben an, sich mit ihrer gefahrenen Höchstgeschwindigkeit im gesetzlich erlaubten Bereich bewegt zu haben. Von den befragten TeilnehmerInnenn geben 75 % an, noch nie eine Strafe wegen Geschwindigkeitsübertretung erhalten zu haben.

Abb. 2: Bisher gefahrene Höchstgeschwindigkeit (in km/h)



Der Großteil gibt als gefahrene Höchstgeschwindigkeit bereits 140 km/h an. Rund 13 % geben 160 km/h als gefahrene Höchstgeschwindigkeit an und immerhin 9 % geben als bisherig gefahrene Höchstgeschwindigkeit 180 km/h an. 12 % geben sogar an, dass sie zwischen 190 und 270 km/h gefahren sind.

Abb. 3: Gründe für überhöhte Geschwindigkeit

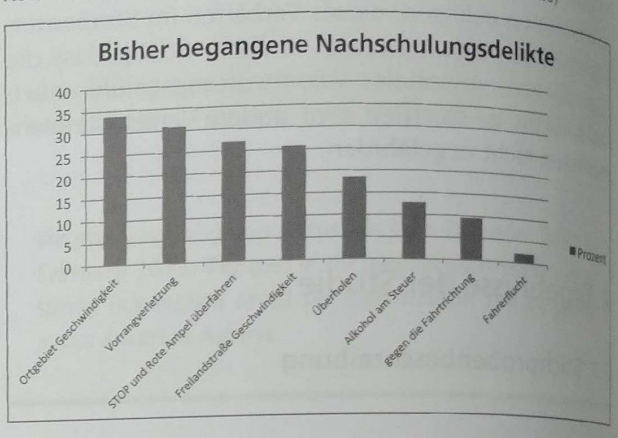


14 % geben an, auf öffentlichen Straßen gelegentlich bis regelmäßig Rennen zu fahren. Rund 20 % geben an, dass ihnen Schnellfahren Spaß macht und ein starkes Glücksgefühl vermittelt.

FahranfängerInnen zeichnen sich aufgrund ihres Alters zwar generell durch eine höhere Risikobereitschaft aus, allerdings wird risikobereites Verhalten im Straßenverkehr nur von einer bestimmten Gruppe gezeigt.

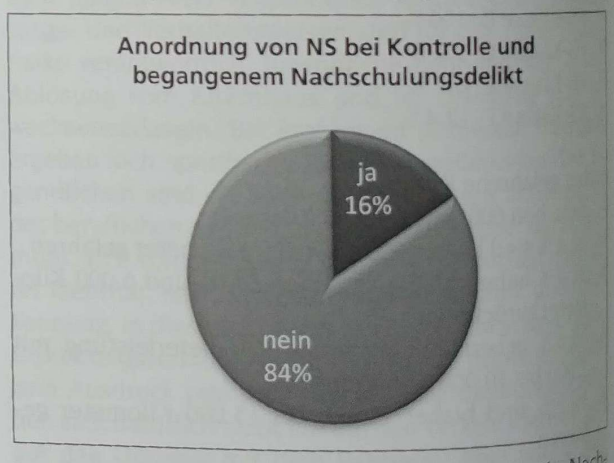
Knapp 10 % der TeilnehmerInnen fühlen sich stark, wenn sie schnell fahren und geben an, dass ihre Freunde es cool finden, wenn sie schnell fahren. Ob nun eine Handlung ausgeführt wird oder nicht, hängt neben der als positiv oder negativ zu erwartenden Konsequenz (Geldstrafe, Nachschulung) davon ab, wie diese Folgen individuell bewertet werden. Hier ist zu beobachten, dass Jugendliche generell davon ausgehen, dass für sie persönlich eher positive denn negative Konsequenzen zu erwarten sind. Junge FahranfängerInnen verbinden mit ihrem typischen Fehlverhalten im Straßenverkehr positive statt negative Konsequenzen. Sie erwarten eine höhere Rangposition, nämlich einen Gewinn an Status, Macht, Respekt und eine höhere Attraktivität dem anderen Geschlecht gegenüber. Gerade in dieser Altersgruppe ist der soziale Status von zentraler Bedeutung. Jugendliche wollen sich durchsetzen, eine hohe Rangposition einnehmen. Das eigene Fahrzeug wird hier als narzisstisches Mittel zur Erreichung dieses Ziels eingesetzt. Der dementsprechende Fahrstil (schnell, risikoreich, geschickt …) führt ebenso zu einer positiven Bewertung durch die Peer-Gruppe.

Abb. 4: Bisher begangene Nachschulungsdelikte (100 % = 286 Delikte)



Insgesamt geben die 187 TeilnehmerInnen unserer Studie an, dass sie seit sie den Führerschein besitzen (durchschnittlich seit 9,6 Monaten!) insgesamt 286 Delikte begangen haben, die im Falle einer Kontrolle durch die Exekutive, zur Anordnung einer Nachschulung führen würden. Nur 2 % haben eine Nachschulung tatsächlich angeordnet bekommen. Gründe waren alkoholisiertes Fahren, überhöhte Geschwindigkeit im Ortgebiet und überhöhte Geschwindigkeit auf Freilandstraßen.

Abb. 5: Anordnung von NS bei Kontrolle und begangenem Nachschulungsdelikt



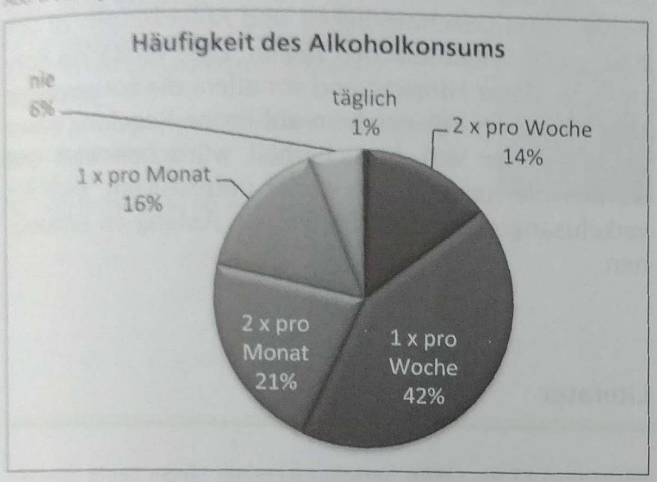
In 16 % der Fälle haben die LenkerInnen, die ein Nachschulungsdelikt begangen haben, zwar eine Geldstrafe bezahlt, jedoch keine Anordnung zur Nachschulung erhalten, da seitens der Exekutive keine Anzeige bei der BH erfolgt ist. Psychologisch gesehen ist dies sehr problematisch, da sich FahranfängerInnen dadurch ein unerwünschtes Fehlverhalten gewohnheitsmäßig aneig-

nen. Denn wenn eine Person eine Übertretung begeht, ohne dabei die gesetzlich zu erwartenden Konsequenzen wie z. B. die Anordnung einer Nachschulung tragen zu müssen, wird dabei das Fehlverhalten verstärkt, d. h. die Wahrscheinlichkeit, dass dieses Fehlverhalten wieder gezeigt wird, erhöht sich. Die Jugendlichen lernen, dass sie trotz Fehlverhaltens „glimpflich davonkommen". Kein Grund also zur Veränderung des Verhaltens.

2.4. Alkohol

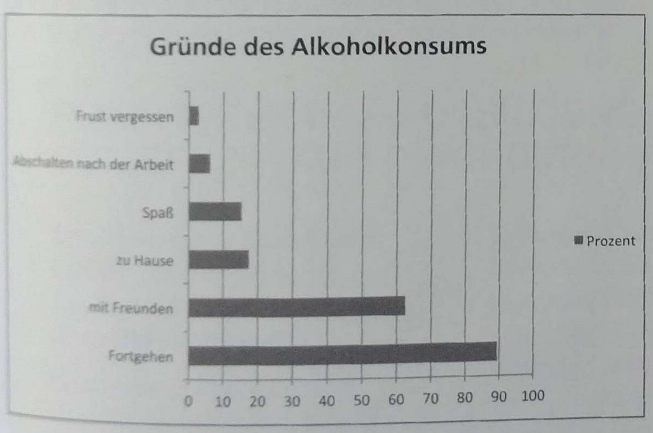
15 % geben an, dass sie zwischen ein bis fünf Mal alkoholisiert gefahren sind. Der Großteil verhält sich hier verkehrsangepasst.

Abb. 6: Häufigkeit des Alkoholkonsums



42 % geben an, dass sie einmal pro Woche Alkohol konsumieren. Als Gründe nennen sie in erster Linie Fortgehen und Treffen mit Freunden.

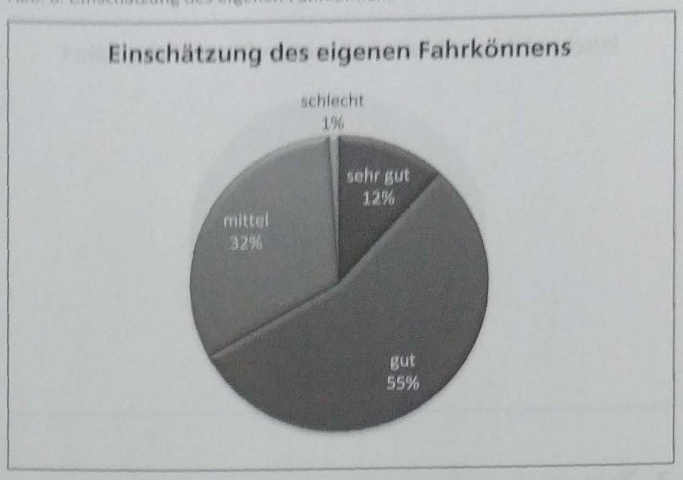
Abb. 7: Gründe des Alkoholkonsums



2.5. (Beinahe-)Unfälle

41,6 % der TeilnehmerInnen hatten bisher schon mindestens einen (Beinahe-)Unfall und geben dabei als Ursachen überhöhte Geschwindigkeit, Unachtsamkeit und Übermüdung an.

Abb. 8: Einschätzung des eigenen Fahrkönnens



Trotzdem schätzen knapp 67 % der TeilnehmerInnen ihr eigenes Fahrkönnen als sehr gut bis gut ein. Nur 1 % bezeichnet das eigene Fahrkönnen als schlecht. Dies stimmt mit anderen Studienergebnissen überein. In einer Studie von Schlag (2001) zeigte sich auch, dass 84 % der befragten StudienteilnehmerInnen bereits einen Beinahe-Unfall hatten, sich die überwiegende Mehrheit jedoch in ihrem Fahrverhalten als sehr positiv wahrgenommen hat.

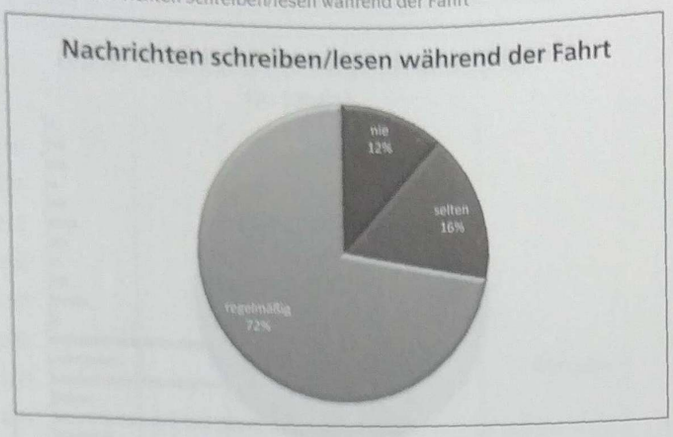
2.6. Ablenkungen

Wie die Ergebnisse zur Verkehrsunfallstatistik 2012 der Statistik Austria zeigen, zählen Unachtsamkeit und überhöhte Geschwindigkeit zu den häufigsten Unfallursachen. Insbesondere das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung und das Lesen und Schreiben von Nachrichten ist hier als massives Gefährdungsverhalten zu beobachten.

Abb. 9: Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung

Mehr als die Hälfte (58 %) gibt an, selten bis regelmäßig ohne Freisprecheinrichtung zu telefonieren. 72 % geben an, regelmäßig während der Fahrt Nachrichten zu schreiben bzw. zu lesen. 7 % geben an, regelmäßig übermüdet zu fahren, 14 % essen regelmäßig während der Fahrt.

Abb. 10: Nachrichten schreiben/lesen während der Fahrt



3. Zusammenfassung

Die vorliegende Studie belegt, dass das eigene Kfz für die Gruppe der FahranfängerInnen eine große Bedeutung besitzt. Obwohl sich 96 % der befragten FahranfängerInnen noch in der Ausbildung befindet, besitzen rund 70 % ein eigenes Kfz. Betrachtet man die Ausgaben, die pro Monat für das eigene Auto getätigt werden, sieht man, dass es hier nicht um eine rein funktionale Bedeutung des Kfz geht, sondern dass emotionale Faktoren eine große Rolle spielen. 10 % geben mehr als 260 Euro und weitere 10 % geben mehr als 320 Euro pro Monat aus. Diese emotionale Bedeutung des Autos spiegelt sich auch im Geschwindigkeitsverhalten wider. 20 % der FahranfängerInnen dieser Studie geben an, dass ihnen durch das Schnellfahren ein starkes Glücksgefühl vermittelt wird. Das sogenannte Jugendlichkeitsrisiko, das für das erhöhte Unfallrisiko der FahranfängerInnen verantwortlich ist, nämlich die erhöhte Risikobereitschaft und das Austesten von Grenzen, werden leider sehr häufig im Straßenverkehr gelebt.

Nur 10 % geben an, sich an die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten zu halten. 14 % geben an, auf öffentlichen Straßen regelmäßig Rennen zu fahren. 20 % geben als gefahrene Höchstgeschwindigkeit mehr als 180 km/h an. Trotzdem geben 75 % der TeilnehmerInnen an, dass sie noch nie eine Strafe wegen überhöhter Geschwindigkeit bezahlt haben.

Insgesamt geben die 187 TeilnehmerInnen an, dass sie seit dem Besitz des Führerscheins 286 Nachschulungsdelikte begangen haben. Tatsächlich haben 2 % eine Nachschulung angeordnet bekommen. Besonders ungünstig ist, dass 16 % unserer befragten LenkerInnen angeben, dass sie ein Nachschulungsdelikt begangen haben, auch eine Geldstrafe vor Ort bezahlt haben, jedoch keine Anordnung zur Nachschulung im Sinne der Führerschein-auf-Probe-Regelung erfolgt ist, da seitens der Exekutive keine Anzeige bei der BH erfolgt ist. Psychologisch gesehen ist dies sehr problematisch, da sich FahranfängerInnen dadurch ein unerwünschtes Fehlverhalten gewohnheitsmäßig aneignen. Denn wenn eine Person eine Übertretung begeht, ohne dabei die gesetzlichen zu erwartenden Konsequenzen tragen zu müssen, wird dabei das Fehlverhalten verstärkt, d.h. die Wa[illegible] scheinlichkeit, dass dieses Fehlverhalten wieder ge[illegible] wird, erhöht sich. Die Jugendlichen lernen, dass sie [illegible] ihres Fehlverhaltens, das in den meisten Fällen eine [illegible] schwindigkeitsübertretung ist, „glimpflich davonkom[illegible] men".

Gleichzeitig wird durch das Fehlverhalten der Ge[illegible] schwindigkeitsübertretung ein hoher emotionaler Ge[illegible] winn erzielt. Die Jugendlichen fühlen sich cool und ge[illegible] winnen vordergründig an Selbstwert. Kein Grund al[illegible] zur Veränderung des Verhaltens.

In Bezug auf Alkohol scheint hier die Kontrolldich[illegible] bereits Wirkung gezeigt zu haben. Immerhin geben 85 [illegible] an, noch nie alkoholisiert gefahren zu sein.

Überhöhte Geschwindigkeit, Telefonieren und Nach[illegible] richtenschreiben während der Fahrt (72 %) sind in de[illegible] vorliegenden Studie zentrale Fehlverhaltensweisen, die sehr häufig gezeigt werden. Auch die Unfallstatistik 20[illegible] belegt, dass Geschwindigkeit und Ablenkungen zu den häufigsten Unfallursachen zählen. Eine verstärkte Kon[illegible] trolle in dieser Hinsicht und vor allem die konsequente Umsetzung der Führerschein-auf-Probe-Regelung wären im Sinne der Verkehrssicherheit wünschenswert und würden die Jugendlichen dabei unterstützen, sich ein verkehrsangepasstes Verhalten von Anfang an anzueig[illegible] nen.

Literatur

BRÜHNING ET AL. (1996). Verkehrssicherheit junger Leute International. In Junge Fahrer und Fahrerinnen (S. 72-81). Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft M 52. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

HANSCHITZ, R. C. (1996). Initiativen jugendlicher Verkehrsteilnehmer. ZVS, 42, 105-107.

LAMSZUS, H. (2002). Die Problematik junger Fahranfänger und Möglichkeiten zur Verringerung ihres hohen Unfallrisikos. ZVS, 48, 12[illegible]-125.

Autorinnen

Univ.-Lekt. Mag. Carola Strobl-Unterweger
ist Verkehrspsychologin und Geschäftsführerin von FÜHRERSCHEIN. In Guten Händen bei Test und Nachschulung. Strobl – Gfrerer – Strauß GmbH. Klinische und Gesundheitspsychologin, Arbeitspsychologin, Psychotherapeutin (VT).

Radetzkystraße 1
A-8010 Graz
Tel.: +43 (0)316 82 91 00, +43 (0)664/23 18 298
office@strobl-unterweger.at
www.strobl-unterweger.at
www.verkehrspsychologen.at

Mag. Ilona Rappoldt
ist Verkehrspsychologin, Arbeitspsychologin, Klinische und Gesundheitspsychologin in Ausbildung.

Radetzkystraße 1
A-8010 Graz
Tel.: +43 (0)316 82 91 00, +43 (0)664 23 18 298

ÖAGG | PD

JETZT BEWERBEN
psychotherapie.
psychodrama-austria.at/
ausbildung

PSYCHOTHERAPIE-AUSBILDUNG
FACHSPEZIFIKUM PSYCHODRAMA

Die Psychodrama-Ausbildung befähigt gleichzeitig zur Ausübung von **Einzel-** sowie **Gruppentherapie**

Universitärer Abschluss mit dem Master of Science (MSc) in Kooperation mit der Donau-Universität Krems, 8 Semester berufsbegleitend

Kommende Lehrgänge - Bewerbung bereits möglich:
Lehrgang in Wien/Krems
Lehrgangsstart am 26.10.2018
Lehrgang in Graz/Klagenfurt
Lehrgangsstart im November 2019, bei ausreichend Anmeldungen Start bereits im Oktober 2018 möglich
Lehrgang in Linz/Salzburg
Lehrgangsstart im November 2019

Lernen Sie Psychodrama kennen am **36. Psychodrama Symposion**.
4.-6. Mai 2018, Spital am Pyhrn

Vorträge und Workshops zum Thema "Entwicklung, Wachstum, Hoffnung. Möglichkeiten und Grenzen"

Informationen unter
symposion.psychodrama-austria.at