

STIMMT. UNFÄLLE PASSIEREN. ABER MIR SICHER NICHT!



MY STORY

- > Junge Unfallfahrer erzählen ihre Geschichte

DAS PROJEKT

- > Europäischer Ansatz
- > Die Umsetzung in Deutschland
- > Ergebnisse & Empfehlungen

UNFALLPRÄVENTION DURCH DEN EINSATZ
VON PEER EDUCATION IM RAHMEN DES
FÜHRERSCHEINERWERBES.

CLOSE TO



**RISIKOPRÄVENTION
FÜR FAHRANFÄNGER**



RITA PFEIFFER
FGM – Forschungsgesellschaft Mobilität
EU-Projektkoordination

CLOSE TO – Lernen, das nahe geht! Fahrschüler lernen von Unfallfahrern – eine Methodentestung

Welche Präventionsmaßnahme kann junge Fahranfänger erreichen, um die europaweit hohen Verkehrsunfallzahlen dieser Altersgruppe zu beeinflussen? Emotionales Lernen gilt als besonders nachhaltiges Lernen; kann durch die Erzeugung von unmittelbarer Betroffenheit im Rahmen der Fahrausbildung positiver Einfluss auf das Risikoverhalten junger Fahrer gewonnen werden?

Diese Fragen stellten sich dem Konsortium des aus 5 europäischen Ländern bestehenden CLOSE TO Projektes. Im Rahmen einer 2-jährigen Arbeit wurde erfolgreich eine Umsetzung in Fahrschulen aller Partnerländer erprobt, indem junge Fahranfänger mit den Erfahrungen etwa Gleichaltriger konfrontiert wurden, die bereits einen Unfall erlebt haben, die meisten davon als Täter, einige als Opfer. Begleitet wurden diese Fahrschulbesuche durch eine 3-malige Fragebogenerhebung, die Auskunft über die Akzeptanz und Wirkung dieses Ansatzes geben sollte. Es gab während der Fahrschulbesuche in allen Partnerländern bewegende Begegnungen und Diskussionen. Trotz unterschiedlicher Umsetzungsvoraussetzungen und Bedingungen in den Partnerländern ist das erfreulichste Ergebnis der vorliegenden Befragungsauswertungen jenes, dass eine Einstellungsänderung besonders bei jungen Fahrern mit hoher Risikobereitschaft erreicht werden konnte.

„Unfälle passieren, aber mir sicher nicht!“

Dieser Slogan des Projektes zeigte sich als besonders interessanter Diskussionspunkt, die Überzeugung änderte sich meist schnell, nachdem Fahrschüler eine Unfallgeschichte „hautnah“ von jemandem hörten, der bis vor kurzem noch genauso dachte.

Das CLOSE TO Konsortium hofft, den erfolgreich erprobten Methodenansatz weiterverfolgen zu können und damit eine sinnvolle Ergänzung für das europäische Fahrausbildungssystem anbieten zu können.

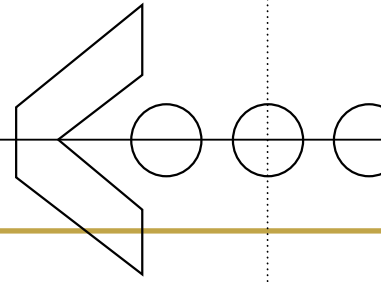
Die Gruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer bis 25 Jahre ist immer noch jene Altersgruppe in der Europäischen Union, für die der Verkehrsunfall die Todesursache Nr. 1 darstellt.

Quelle: Weißbuch der Europäischen Kommission

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde die weibliche Form von Personenbezeichnungen im Text dieser Broschüre weggelassen, jedoch möchten wir ausdrücklich betonen, dass sich alle Personenbezeichnungen auf beide Geschlechter beziehen.

CLOSE TO

IN STICHWORTEN



UNFALLFAHRER KLÄREN FAHRSCHÜLER AUF – so lautete die Kurzformel, die die Inhalte des Projekts „CLOSE TO“ widerspiegeln.

IDEE

In Anlehnung an die aus der Sucht- und Aidsprävention bekannte Methode der „peer education“, die dem Prinzip „von Gleich zu Gleich“ folgt, sollten junge Fahranfänger „hautnah“ mit den Erlebnissen von Unfallfahrern konfrontiert werden. Ein Team von jungen Leuten, die selbst (-verschuldet) in einen Unfall verwickelt waren, besuchte dazu im Rahmen des Theorieunterrichts Fahrschulen.

VORGEHEN

In einem mehrmonatigen Demonstrationszeitraum wurden junge Unfallfahrer gesucht bzw. von der Justiz zugewiesen, um anschließend an einer vorbereitenden Kursmaßnahme teilzunehmen und in weiterer Folge Führerscheinanwärter mit den eigenen Erfahrungen zu konfrontieren (Botschafter für Verkehrssicherheit). Die jungen Unfallfahrer entwickelten die Art und Weise ihrer persönlichen Präsentation für die Fahrschulen in einem partizipativen Prozess, der psychologisch begleitet wurde.

ZIELE

Die Ergebnisse des Projekts sollten:

- positive Veränderungen in Einstellung, Überzeugung und Verhalten innerhalb der Gruppe jugendlicher Fahranfänger herbeiführen.
- (methodische) Aussagen über Anwendungsmöglichkeiten in der Unfallprävention ermöglichen.
- Grundlage sein, Empfehlungen für Praktiker und Entscheidungsträger abzuleiten, worin das Potential dieses Ansatzes liegt.

PROJEKTAUFTRAG

In 5 Partnerländern sollten insgesamt 2000 junge Fahranfänger mit den Erfahrungen junger Unfallfahrer konfrontiert und die Wirkung dieser Begegnung untersucht werden.

„CLOSE TO“ IN DER PRAXIS

Ein Peer-Mentor (Unfallfahrer) besuchte an einem Kurstag für circa 1 Stunde eine Fahrschule und schilderte dort seine Unfallerebnisse und -erfahrungen. Um eine Aussage über die Wirkung, auch bezüglich der Nachhaltigkeit machen zu können, wurden begleitende Befragungen durchgeführt.

„CLOSE TO“ IST:

- NAH AN persönlichen Unfallerebnissen und Auswirkungen auf die eigene Lebensplanung (authentische Darstellung).
- NAH AM unmittelbaren Unfallgeschehen und den Umständen.
- NÄHE zwischen Sender und Empfängern der Botschaft durch entsprechende Methodenwahl (in Anlehnung an Erfahrungen der „peer education“).

SCHLÜSSELFRAGEN:

- „Kann die persönliche, authentische Vermittlung von Unfallerebnissen und Unfallfolgen beabsichtigtes Risikoverhalten beeinflussen?“
- „Ist es generell umsetzbar, im Rahmen der Fahrausbildung junge Unfallfahrer einzusetzen?“

MARC, 20



„STIMMT.
UNFÄLLE
PASSIEREN!“

An einem Freitag im April begann für mich und meine 2 Freunde ein fröhlich lustiger Abend. In der Nacht um 0.30 Uhr kamen wir endlich in NRW an. Die Geburtstagsparty war bereits in vollem Gang. Die Stimmung war ausgelassen und frei. Nebenbei ein Bierchen und noch einen Drink nach dem anderen und wir alle gaben uns der lockeren Freiheit in dieser Nacht hin.

Die super Party musste weitergehen. Alkohol sollte von der nächsten Tankstelle hergeschafft werden. Von wem war egal. Ich hatte Lust dazu. Einen Führerschein hatte ich noch nicht. Egal, denn die Straßen waren ja leer. Neben mir saß ein attraktives Mädchen von der Party. Hinter mir saßen 3 weitere Mädchen und mein Cousin unangeschnallt, da die Gurtanzahl nicht ausreichte. Es war ja nur ein kurzer Weg. Das geht schon. Das vollgestopfte Auto bebte vor singenden, tanzenden Körpern. Laut grölend fuhren wir durch die Nacht.

Doch was dann geschah, konnte ich gar nicht mehr richtig realisieren. Es war nur eine gerade Straße und es war nur ein winzig kleiner Moment, in dem sich meine Augen auf die dunkle Strecke nicht mehr konzentrieren konnten. Nur ein unbewusster kleiner Schwenker. Blitzartig versuchte ich irgendwie zu reagieren und gegenzulenken. Doch plötzlich brach der Wagen unkont-

rolliert aus, schleuderte mit einer gewaltigen Wucht an die linke Baumreihe der Gegenfahrbahn. Der Aufprall schleuderte meinen Cousin durch das offene Fenster. Der Wagen prallte ab und wurde auf die rechte Fahrbahnseite gegen den Bordstein gedrückt. Durch die nicht zu bremsende Fahrgeschwindigkeit donnerte unser Auto nun wieder nach links, wo es mit quietschenden, dampfenden Reifen schlussendlich seitlich in einem großen Baum zum Stehen gezwungen wurde.

Ich lebte.

Und ich war bei vollem Bewusstsein. Dann schossen mir zahlreiche Fragen an mich selbst durch den Kopf: Hatte ich doch zu viel getrunken? Bin ich tatsächlich 100 km/h anstatt 50 km/h gefahren? War ich doch schon übermüdet und überfordert? Hatte ich nicht die nötige Fahrpraxis? Warum bin ich bloß ohne gültige Fahrerlaubnis gefahren? Ich war doch eigentlich so sicher in meinem Tun. Habe ich mich überschätzt? Doch eines wusste ich in diesem Augenblick sofort: ICH BIN SCHULD!!



**Wie viele Menschen habe ich getötet?
Die Insassen meines geliehenen
Autos? Passanten am Straßenrand?
Entgegenkommende Fahrzeuge?
Wie viele waren es?**

MIT 430 FAHRSCHÜLERN IM DIALOG



Hatte ich doch zu viel getrunken?
Bin ich tatsächlich 100 km/h anstatt
50 km/h gefahren? War ich doch
schon übermüdet und überfordert?
Hatte ich nicht die nötige Fahrpraxis?
Warum bin ich bloß ohne gültige
Fahrerlaubnis gefahren?

Angst durchzuckte meinen Körper und diese wollte nicht die Wahrheit sehen. Wie viele Menschen habe ich getötet? Die Insassen meines geliehenen Autos? Passanten am Straßenrand? Entgegenkommende Fahrzeuge? Wie viele waren es? ... Mein Glück, dass keine weiteren Fahrzeuge in der Nähe waren. Mein Glück, dass die um 5 Uhr vollbesetzte Bushaltestelle ganze 10 Meter vom Unfallgeschehen entfernt war. Mein Glück, dass alle Insassen im Fahrzeug fast unverletzt blieben. Mein Glück, dass mein herausgeschleudert Cousin nur ein verletztes Bein hatte. Wie viele Tote wären es sonst gewesen? Mehr als 5, mehr als 10?

Danach folgte nur leere Routine für die Feuerwehr und die Polizei. Die Verletzten wurden versorgt. Der Wagen mit dem Totalschaden wurde sichergestellt. So wie meine Kleidung. Ich wurde zur Blutprobe gebeten und musste den Verlauf des Unfalles genau schildern.

Als ich leichtsinnigerweise zur Fahrt in das Auto stieg, übernahm ich alleine die Verantwortung für andere Menschen. Für Menschen die sich im Auto meiner Obhut anvertrauten, für andere Verkehrsteilnehmer, die ich hätte gefährden können und für Menschen, die einfach nur an meiner Fahrstrecke spazieren gingen oder warteten. Es hätte viel schlimmer kommen können. Die Angst und die Wut über mich selber werden mich mein ganzes Leben lang begleiten.

Bevor ich heute als Fahrer in ein Auto steige, werde ich immer an diese Angst und meine Schuld erinnert werden und darüber nachdenken: Könnte ich mit der Schuld leben, auch nur einem einzelnen Menschen sein Leben genommen zu haben?

Und Du?



In der deutschen Umsetzung wurde mit dem täterorientierten Ansatz gearbeitet: Vortragende (Peer-Mentoren) in den Fahrschulen waren Unfallfahrer, die entweder freiwillig oder im Rahmen eines Strafverfahrens bzw. einer Ordnungswidrigkeit am Projekt teilnahmen. Alle 18 teilnehmenden Peer-Mentoren berichteten entweder über leichte Unfälle, über schwere Unfälle mit Verletzten oder über Verkehrsdelikte, wie z. B. Drogen- oder Alkoholkonsum. Es konnten 430 Fahrschüler mit den Unfallerfahrungen konfrontiert werden. Die Projektumsetzung in Deutschland ließ mehrere Erfolgsfaktoren erkennen: Durch die freundliche Kooperation mit den beteiligten Fahrschulen und Berufskollegs konnte die Machbarkeit einer praktischen Umsetzung dieses Ansatzes bewiesen werden. Neben der nachweisbaren präventiven Wirkung besonders auf die risikobereiten Fahrschüler waren zusätzlich besondere Resozialisierungseffekte bei den jungen Verkehrsstraftätern erkennbar. Dies besonders durch das Angebot des aktiven Handelns durch Präventionsarbeit für Gleichaltrige.

Das Projekt in Deutschland wurde in Dortmund und in Berlin durchgeführt mit freundlicher Unterstützung von:

- BGW Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege
- Dr. Dipl. Psych. Klaus-Peter Kalwitzki, Das Verkehrsbüro, Mülheim an der Ruhr
- Fahrlehrerverband Westfalen e. V.
- Fahrlehrerverband Berlin e. V.
- Berliner Jugendgerichte, Bewährungs- und Jugendgerichtshilfen

MARKUS, 21

EIGENTLICH SOLLTEN ES EINFACH EIN PAAR GEMÜTLICHE STUNDEN UNTER FREUNDEN WERDEN ...



Es war Ende September und das Erntedankfest stand vor der Tür. Also verbrachten wir den Abend damit, einen Erntedankwagen zu schmücken. Sicher, dabei genehmigten wir uns auch das eine oder andere Bier. Später am Abend entschlossen wir uns, meine damalige Freundin zu besuchen. Dort stieg nämlich eine Geburtstagsparty, die wir uns nicht entgehen lassen wollten. Eine verhängnisvolle Entscheidung ...

Als wir losfuhren, hatte ich vielleicht zwei, drei Bier getrunken. Zu viel jedenfalls zum Fahren – was mich aber nicht weiter kümmerte, denn erstens wollten wir zur Party und zweitens wollte ich bei meiner Freundin übernachten. Zunächst sah es auch ganz danach aus, denn einer meiner Freunde bot mir an, mit meinem Auto nach der Feier nach Hause zu fahren. Wunderbar, dachte ich mir, und das dachten sich wohl auch meine Freunde, denn gemeinsam gaben wir anständig Gas: Bier, Wein, Schnaps – bis weit nach Mitternacht.

Es war gegen 4 oder 5 Uhr in der Früh, als der Alkohol uns ziemlich müde machte. Als sich mein bester Freund zum Schlafen ins Auto legte, war es an der Zeit für die Heimfahrt. Allerdings nicht nur für die anderen, sondern auch für mich, denn aus der Übernachtung bei meiner Freundin wurde nichts. Das Erntedankfest sollte schon um 8 Uhr beginnen, und wir konnten wohl schlecht alle bei ihr übernachten.

Doch das war's noch nicht ganz: Der Freund, der uns eigentlich nach Hause fahren wollte, machte einen Rückzieher, denn er war kurzsichtig, hatte aber weder Brille noch Kontaktlinsen bei sich. Warum das so war? Daran kann ich mich beim besten Willen nicht erinnern. Jedenfalls: Scharf gesehen hätte er auch mit Brille nicht mehr, denn auch er hatte einiges intus. Also bat er mich, selbst das Steuer zu übernehmen. Und ich sagte ja.

Sechs Leute waren wir insgesamt im Auto: 3 auf der Rückbank nebeneinander, 2 am Beifahrersitz aufeinander und ich hinterm Lenkrad. Anschnallen? Darauf haben wir verzichtet. Es waren ja nur 5 Kilometer. Daraus wurden schließlich weniger als 5 Minuten reine Fahrzeit, die damit endeten, dass ich eine Leitschiene durchstieß und mit meinem Auto in einem Waldstück landete.

“ Das Resultat: 150 km/h, 1,79 ‰ Alkohol im Blut, zwei Verletzte, ein Toter – mein bester Freund. ”

Das Resultat: 150 km/h, 1,79 ‰ Alkohol im Blut, zwei Verletzte, ein Toter – mein bester Freund. Davon wusste ich zunächst nichts, da ich das Bewusstsein verlor und erst später im Krankenhaus wieder zu mir kam. Ich lag auf der Intensivstation, möglicherweise Gehirnblutungen, vermuteten die Ärzte. Dieser Verdacht war zwar unbegründet, dafür wurde ein anderer immer mehr zur schmerzlichen Gewissheit.

Es war mein Bruder, der mir die Folgen meiner Fahrt mitteilte. Mein bester Freund wurde durch die Wucht des Aufpralls durch die Windschutzscheibe geschleudert und war auf der Stelle tot. Die beiden anderen wurden verletzt, einer brach sich den Mittelhandknochen, ein anderer hatte eine schwere Gehirnerschütterung. Ich selbst brach mir das Bein.

Ich habe den Tod eines Menschen verschuldet. Es dauert eine Zeit, bis man diese Worte wirklich versteht. Da gibt es nichts mehr gutzumachen, das ändert sich nicht mehr, damit muss man selbst zurechtkommen, und zwar ein Leben lang! Rückhalt und Unterstützung habe ich von Freunden und von meiner Familie bekommen. Wahre Größe hat die Familie meines verstorbenen Freundes bewiesen: Sie stand mir bei, und gemeinsam versuchten wir, unseren Schmerz zu verarbeiten. Keine Vorwürfe – das werde ich ihnen mein Leben lang nie vergessen!



Ich habe den Tod eines Menschen verschuldet. Es dauert eine Zeit, bis man diese Worte wirklich versteht.

3. Dezember 2004, Landesgericht Leoben: Das Urteil lautete auf 12 Monate unbedingte Haft. Zusätzlich wurde mir der Führerschein auf weitere 12 Monate abgenommen, eine Nachschulung und ein Psychotest waren ebenso Teil des Urteilspruchs.

Die Gesamtkosten des Unfalls: rund 20.000 Euro, die sich aus Operationen, Krankenhausaufenthalten, Bergung usw. zusammensetzen. Meine Versicherung wird diesen Betrag nicht zahlen, da ich den Unfall in betrunkenem Zustand verursacht habe.

Ist das angemessen? Natürlich. Trinken und Fahren, das geht eben nicht gemeinsam. Was aber sind Geld- und Haftstrafe gegen den Tod meines besten Freundes? Das ist die größte Strafe, die ich mein Leben lang mit mir herumtragen werde.

Das Projekt CLOSE TO gibt mir die Chance, die Folgen meines schrecklichen Unfalls besser verarbeiten zu können. Wenn ich den Fahrschülern von meinem Unfall erzähle, so bin ich der Überzeugung, dass dies etwas in ihren Köpfen bewegt. Die Folgen, die entstehen, wenn man betrunken Auto fährt, sieht man am besten an meiner Person. Meiner Meinung nach sollte das Thema Alkohol und Verkehrssicherheit in den Fahrschulen intensiver behandelt werden! Für mich kann jener gut Auto fahren, der nicht betrunken und somit verantwortungsvoll fährt!



VORBEREITUNG AUF FAHRSCHULBESUCHE

UNFALLFAHRER WERDEN ZU PEER-MENTOREN





FEEDBACK

ZITATE & REAKTIONEN



FAHRSCHÜLER

„Ich bin schon mal leicht betrunken nach Hause gefahren. Gott sei Dank ist nichts passiert, aber seit dem Gespräch, nie wieder.“

„Ich habe vor dem Führerschein gedacht, warum nicht betrunken fahren? Seit dem Gespräch habe ich andere Gedanken und seit dem Führerschein habe ich nie getrunken und bin gefahren.“

„Die Diskussion lehrte mich auch, auf andere besser aufzupassen.“

„Beim Ausgehen waren alle betrunken, auch der Fahrer. Aufgrund des Gesprächs mit dem Unfallenker fuhr er nicht mehr.“

„Zwischendurch kommen mir immer wieder Gedanken an das Gespräch.“

„Ich erinnere mich an die Erzählungen. Es ist wertvoll, dargestellt zu bekommen, was passieren kann, denn die Realität kann erschreckend sein.“

„Ich erinnere mich, dass uns der Unfallenker auf die äußerst ernstesten Folgen aufmerksam machte. Wichtig war mir, dass jemand realitätsnah darüber berichtete.“

„Ich habe persönlich mit ihm gesprochen. Der, dem der Unfall passiert ist, ist ein ganz normaler Mensch.“

„Ich denke immer daran, wenn jemand sagt: Ein Bier – das geht schon.“

„Die persönliche Anteilnahme des Fahrers. Sehr tapfer aus seiner Sicht, er kann die Folgen besser schildern als jeder Fahrlehrer.“

„Ich denke daran, wie es ihm ergangen ist (als er längere Zeit im Gefängnis war). Ich möchte so etwas nicht durchmachen.“

„Es ist leicht, über Unfälle in Büchern und Zeitschriften zu lesen, aber tatsächlich jemanden zu treffen, der das alles durchgemacht hat, macht das alles viel authentischer.“

„Diese Diskussion ist mir wirklich „unter die Haut“ gegangen und es schreckt mich regelrecht ab, alkoholisiert zu fahren.“

„Ich finde dieses Projekt gut. Es hat mir die Augen geöffnet, weil ich sowieso so etwas nicht machen würde. Aber wegen ihm mache ich es jetzt ganz bestimmt nicht!“

„Mich hat dieser Vortrag richtig beeindruckt! Dieses Thema sollte öfters bzw. genauer besprochen werden! Echt super!“

„Mir ist jetzt mehr bewusst, dass Unvorhergesehenes passieren kann, deshalb fahre ich jetzt vorsichtiger.“

„Man vergisst leicht, dass Verkehrsunfälle jeden Tag passieren. Deshalb ist es besser, es von jemandem zu hören, der es selbst erlebt hat, als in anonymen Statistiken darüber zu lesen.“



„Ich habe im Verkehr immer eine Menge Rücksicht auf die anderen genommen, aber wenn man die Geschichte gehört hat, nimmt man ganz bestimmt noch mehr Rücksicht.“

„Es war eine gute Geschichte. Es zeigt, dass ein Unfall sehr schnell passieren kann. Es gab mir zu denken. Ich habe das schnelle Fahren immer gemocht – vor allem wenn es draußen rutschig ist – aber jetzt nicht mehr.“

„Man fühlt mit ihm richtig mit und was er durchgemacht hat. Ich denke jetzt lieber zweimal, bevor ich etwas Übereiltes im Verkehr mache.“

„Die Geschichte hat mir die Augen geöffnet. Meistens denkt man sich, dass es einem selbst oder den Menschen, die dir nahe stehen, nie passieren wird. Aber wenn jemand seine Unfallgeschichte so nah erzählt begreifst du, dass es jedem und jeder passieren kann.“

FAHRLEHRER

Fahrlehrer zu CLOSE TO: 19 Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen wurden zu ihrer Meinung befragt, und 18 davon gaben an, dass die Umsetzung des Projektes ihren Erwartungen entsprochen hat.

„Eine Person, die einen Unfall erlebt hat, kann das anders erzählen, als ich das könnte – weil ich es selbst nicht erlebt habe. Es ist auch sehr gut, dass es ein junger Mensch ist, der anderen jungen Leuten das erzählt.“

„Viele meiner Fahrschüler und Fahrschülerinnen haben während der Fahrstunden über die Peer-Mentor-Geschichten zu diskutieren begonnen. Sie denken darüber nach, warum der Mentor einen Unfall hatte und was man hätte tun können, um ihn zu verhindern.“

PEERMENTOREN

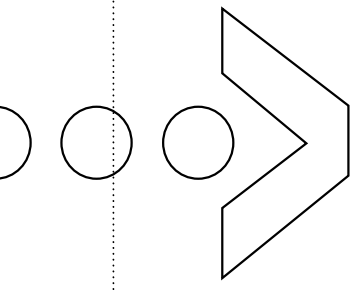
„Vor einer großen Gruppe zu sprechen, hat mich immer nervös gemacht. Nachdem ich beim Peer-Mentor-Kurs teilgenommen habe, bin ich nicht mehr so nervös.“

„Ich war überrascht über meine eigene Leistung – ich hätte nie gedacht, dass ich das so gut kann.“

„Als wir den Unfall immer wieder durchgingen und planten, wie wir die Geschichte am besten präsentieren können, habe ich mich an Einzelheiten des Unfalls erinnern können, die mir vorher nicht eingefallen sind.“

CONCLUSIO

ERGEBNISSE & EMPFEHLUNGEN



Für alle Partnerländer ist CLOSE TO ein grundlegend neuer Bildungsansatz im Rahmen ihrer etablierten Fahrausbildung. Die unmittelbare Konfrontation mit riskantem Fahrverhalten Gleichaltriger und den entsprechenden Konsequenzen hinterlässt nachhaltigen Eindruck bei den Fahrschülern. Sie fördert die Auseinandersetzung mit typischen Ursachen für riskantes Verhalten, die in Kombination mit der noch mangelnden Fahrerfahrung für die überproportionalen Unfälle junger Fahranfänger in hohem Maße mitverantwortlich sind.



Ein Schritt zu einer europäischen Fahrausbildung

CLOSE TO bietet Fahrschulen einen konkreten Weg jugendspezifische Handlungsmuster und Risiken, die Konsequenzen von Fehlverhalten, individuelle Dispositionen wie z. B. den problematischen Umgang mit Alkohol und Drogen zu thematisieren. Der Peer-Mentor bringt dabei im wahrsten Sinne des Wortes „Leben in die Bude“. Seine Geschichte liefert authentisches Unterrichtsmaterial über die meist unbedachten und manchmal auch überraschend kurzen Wege Verkehrsstraftäter zu werden. Die Altersnähe und die Aufhebung der Anonymität erschweren den Teilnehmern die innere Distanzierung nach dem Motto: Das passiert nur irgendwelchen anderen. Damit steigt auch die Chance, dass der Fahrschüler eigene Verhaltenstendenzen reflektiert, unterstützt durch die Frage: Wie hättest du dich an der einen oder anderen Stelle wohl verhalten?

Dieser etwas andere Bildungsansatz wurde mit CLOSE TO erstmalig in der Fahrausbildung erprobt und sowohl die Befragungsergebnisse als auch die Erfahrungen aus der praktischen Umsetzung in den fünf Partnerländern weisen in eine positive Richtung. Gleichwohl gab es unterschiedliche Ausgangsbedingungen in den beteiligten EU-Staaten, die zwangsläufig auch unterschiedliche Umsetzungen zur Folge hatten.



Unterschiede und Chancen in den Partnerländern

Deutschland, Österreich und Schweden arbeiten ausschließlich mit dem täterorientierten Ansatz. Da es in Schweden keine spezielle Jugendgerichtsbarkeit gibt, wurden junge Unfallfahrer hier über ein Versicherungsunternehmen für die Projektteilnahme gewonnen. In Österreich erfolgte die Projektzuweisung über den Vollzug bzw. die Haftanstalten und in Deutschland über die Bewährungs- und Jugendgerichtshilfe sowie über Aufrufe in Tageszeitungen und im Internet. Beim Projektstart im Jahr 2003 konnte in Polen und Tschechien noch nicht auf behördliche oder institutionelle Kooperationen zurückgegriffen werden. Hier wurden die Peer-Mentoren daher über unmittelbare Kontakte der Projektleitung und über das Universitäts-Internet rekrutiert. In Tschechien wurde mit Verursachern und Opfern als Peer-Mentoren gearbeitet, in Polen ausschließlich mit Opfern von Verkehrsunfällen.

Der systematische Einsatz von CLOSE TO zur Risikoprävention in der Fahrausbildung erfordert eine zuverlässige Kooperation mit staatlichen Institutionen oder Versicherungsunternehmen, um die Rekrutierung von Peer-Mentoren langfristig sicherzustellen. Die Handlungsspielräume und die Kooperationsbereitschaft staatlicher Institutionen in Österreich und Deutschland und der Versicherungswirtschaft in Schweden ermöglichen dies. In Polen und Tschechien muss CLOSE TO stark von politischer Seite unterstützt werden, um Institutionen wie Polizei und Justiz für diesen präventiven Projektansatz aufzuschließen und handlungsfähig zu machen.

Im Gegensatz zu den anderen Partnerländern ist der Besuch des theoretischen Fahrschulunterrichts in Schweden nicht obligatorisch. Will man hier alle zukünftigen Fahranfänger mit CLOSE TO erreichen, könnte das Projekt auch an allgemeinen und berufsbildenden Schulen angesiedelt werden. Dabei entfielen allerdings die durch den zeitgleichen Führerscheinerwerb hohe Teilnehmermotivation und die Möglichkeit, im Verlauf der Fahrausbildung immer wieder Bezug auf die CLOSE TO-Einheit zu nehmen.

Einige Befragungsergebnisse lassen den Schluss zu, dass die Konfrontation der Fahrschüler mit Täter- und Opfergeschichten gleichermaßen beeindruckend ist. Dies ist einleuchtend, denn mit einem unschuldigen Opfer hat jeder spontanes Mitgefühl und mit einem anonymen Täter hat niemand etwas gemein. Das zentrale Thema von CLOSE TO bleibt jedoch die Reflexion und Bewusstmachung eigener Risikotendenzen und damit auch des eigenen Täterpotenzials. Vieles spricht daher für eine Konzentration auf den täterorientierten Ansatz: die Auseinandersetzung mit der Person des Täters, die Analyse der Rahmenbedingungen und des Tatverlaufs, die Konfrontation mit den Konsequenzen und nicht zuletzt der Resozialisierungsaspekt für die jungen Verkehrsstraftäter.



Entwicklungsmöglichkeiten von CLOSE TO

Mit dem Projekt CLOSE TO haben die EU und die nationalen Förderer¹⁾ der Maßnahme eine qualitative Neuerung im Themenspektrum der Fahrausbildung angestoßen; so wurden erste Praxiserfahrungen in fünf Partnerländern ermöglicht. Daten zur Nachhaltigkeit dieser Maßnahme, beispielsweise auf Basis der Verkehrsbewährung, kann erst eine systematische und längerfristige Umsetzung bringen, wie sie sich derzeit erfreulicherweise in Österreich abzeichnet. Die während des Entwicklungsprojekts gesammelten Erfahrungen und die Daten der Prozessevaluation bieten eine hinreichende Ausgangsbasis für eine vertiefende Methodenprüfung.

Bei dauerhafter Implementierung von CLOSE TO stellt sich die Frage nach nationalen Finanzierungsmöglichkeiten. In einigen Ländern könnten dafür Mittel eingesetzt werden, die im Rahmen der Resozialisierung bislang für andere Maßnahmen aufgewendet wurden, wie z.B. die Diversion in Österreich oder der verkehrsrechtliche Erfahrungskurs in Deutschland. Denkbar ist auch der Rückgriff auf Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie etwa nationale Verkehrssicherheitsfonds.

Eine Realisierung von CLOSE TO wird gleichermaßen auf die Entwicklung neuer Lehrmaterialien für Fahrschulen wie auch auf die Ausbildung zukünftiger Fahrlehrer ausstrahlen. Dies wird dazu führen, dass Ausbildungsziele wie eine realistische Selbstwahrnehmung, die Reflexion kontraproduktiver Verhaltenstendenzen und die Fähigkeit und Bereitschaft zur Selbstkontrolle im Rahmen der gesamten Fahrausbildung einen höheren Stellenwert erhalten. Damit wird die Ausbildung zunehmend der Tatsache gerecht, dass der Straßenverkehr mit seinen großen individuellen Entscheidungsspielräumen in erster Linie ein soziales System darstellt.

¹⁾ angeführt auf Rückseite dieser Broschüre

Insgesamt kann CLOSE TO zur Harmonisierung einer anspruchsvollen und effektiven Fahrausbildung in Europa beitragen. Die damit einhergehenden positiven Nebeneffekte, wie die Kooperation staatlicher Institutionen zum Zwecke zeitgemäßer (Fahraus-)Bildung und die Erweiterung der Resozialisierungsansätze im Bereich des Vollzugs, können in den jeweiligen Ländern gar nicht hoch genug eingeschätzt werden und entsprechen den Grundgedanken einer freiheitlichen, demokratischen Gesellschaft.

WWW.CLOSE-TO.NET

> DOWNLOADS & REPORTS



- > **BESUCHEN SIE UNSERE WEBSITE!**
Hier gibt's weitere Infos zum Thema „Risikoprävention für Fahranfänger“, einen Überblick über die nationalen Beiträge aller Partnerländer sowie Links zu den Fahrschulen, die am EU-Projekt beteiligt waren.

> KONTAKT: DEUTSCHLAND

DORTMUND

ILS NRW – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen
Kontakt: Doris Bäumer, Dr. Ulrike Reutter, Mechtild Stiewe
Deutsche Straße 5
D-44339 Dortmund
Tel.: 0231 9051-275
Fax: 0231 9051-280
E-Mail: fb-mobilitaet@ils.nrw.de
<http://www.ils.nrw.de>

BERLIN

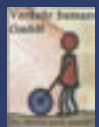
Verkehr human GmbH
Kontakt: K. Michael Walk, Lothar Taubert
Graefestraße 74
D-10967 Berlin
Tel.: 030 84 31 18 41
Fax: 030 84 31 18 42
E-Mail: email@verkehrhuman.de
<http://www.verkehrhuman.de>

CLOSE TO



**RISIKOPRÄVENTION
FÜR FAHRANFÄNGER**

PROJEKTKOORDINATION FÜR DEUTSCHLAND: ILS NRW (DORTMUND), VERKEHR HUMAN GMBH (BERLIN)
EU-PROJEKTKOORDINATION: FGM – FORSCHUNGSGESELLSCHAFT MOBILITÄT



Dieses Projekt wurde finanziell gefördert durch:



TÜV Rheinland Group

