

Sicheres Fahren

will geübt sein

***Gewinnen
Sie ein
Fahrsicherheits-
training am
Nürburgring!***



**Eine Aktion für mehr
Fahr-Sicherheit unter
den 18- bis 24-Jährigen.**



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen



Inhaltsverzeichnis

Vorwort Ralf Nagel, Staatssekretär	3
Vorwort Peter Schuler, Bundesgeschäftsführer der KÜS	4
Zahlen und Fakten: Das sagen die Statistiken	5
Denn sie wissen nicht, was sie tun: Jugendliche hinterm Lenkrad	6-15
Individualität am Fahrzeug - aber sicher!	16-21
Sicher fahren kann man lernen: Fahrsicherheitstrainings	22-25
Noch mehr zum Thema: Literaturhinweise	26

Impressum

KÜS-Bundesgeschäftsstelle

Ahlenweg 1-3 · 66679 Losheim am See

Tel.: (0 68 72) 90 16-0 · Fax: (0 68 72) 90 16-1 23

www.kues.de · info@kues.de

Realisation: Hans-Georg Marmit (verantwortlich), Georg Ehl, Christian Sabo und Sarah Brausch (KÜS-Fachbereich Presse & PR)

Vorwort Ralf Nagel, Staatssekretär

Liebe junge Verkehrsteilnehmer!

Die bundesweite Aktion „Jung fährt sicher“ der Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e.V. (KÜS), die sich im Jahre 2003 an die besonders gefährdete Gruppe der 18- bis 24-jährigen Fahranfänger richtet, ist ein wichtiger Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit in Deutschland und fügt sich nahtlos in das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein.

Wir können zwar insgesamt einen Rückgang der Unfallzahlen verzeichnen, jedoch ist gerade der Anteil der Fahranfänger am Unfallgeschehen auf unseren Straßen im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnehmern unverhältnismäßig hoch. Das wollen wir ändern! Deshalb habe ich die Schirmherrschaft für die Aktion der KÜS „Jung fährt sicher“ gern übernommen.

Lassen Sie uns auch in Zukunft weiter gemeinsam und erfolgreich für mehr Sicherheit im Verkehr arbeiten. Dann wird es weiterhin gelingen, die Unfallzahlen zu senken.

Ich danke der KÜS und ihren Partnern für ihre vorbildliche Initiative „Jung fährt sicher“ und wünsche der Aktion viel Erfolg.

Ralf Nagel,

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen



Vorwort von Peter Schuler, Bundesgeschäftsführer der KÜS

Liebe Autofahrerinnen, liebe Autofahrer!

Mit der dritten Verkehrssicherheitsaktion „Jung fährt sicher“ will die KÜS den jungen Verkehrsteilnehmern unter uns zu mehr Sicherheit auf unseren Straßen verhelfen.

Denn sicheres Fahren will geübt und er-fahren sein - im wahren Wortsinn. Der Führerschein ermöglicht Mobilität auf sehr unabhängige Weise; vor den Gefahren des Straßenverkehrs schützt er alleine nicht. Es ist eine traurige Tatsache, dass gerade die 18- bis 24-jährigen Männer und Frauen in den Unfallstatistiken einen Spitzenplatz einnehmen.

Mit unserer Verkehrssicherheitsaktion wollen wir dazu beitragen, das Miteinander auf den Straßen friedlicher und entspannter zu gestalten. Ohne dass dabei der Fahrspaß auf der Strecke bleibt!

Denn Verkehrssicherheit und Fahrspaß schließen sich keineswegs aus. Daher will die Aktion nicht nur das Bewusstsein für eine sichere Fahrweise stärken und technische Ratschläge geben, begleitet wird „Jung fährt sicher“ von einer Gewinnaktion. 30 Plätze für ein exklusives Fahrsicherheitstraining am Nürburgring gibt es zu gewinnen. Ich wünsche allen Teilnehmern schon jetzt viel Glück.

Die Aktion „Jung fährt sicher“ wird von den KÜS-Partnern bundesweit unterstützt. Wenn Sie noch mehr darüber wissen möchten, schauen Sie einfach beim KÜS-Partner in Ihrer Nähe vorbei.

Herzlichst
Ihr

Peter Schuler, Bundesgeschäftsführer der KÜS



Die Fakten

Verkehrsunfälle

stellen die häufigste Todesursache im Jugendalter dar. Zu den jungen Verkehrstoten kommen außerdem zahlreiche schwer- und leichtverletzte junge Verkehrsteilnehmer/innen.

Für diese traurige Tatsache gibt es verschiedene Gründe. Immer jedoch steht hinter einem Unfall mit Todes- oder Verletzungsfolge ein ganz persönliches Schicksal - das außerdem Angehörige und Freunde des Opfers in hohem Maße mit betrifft.

Alter	gesamt		Mofa / Moped		Motorrad		Pkw		Fahrrad		Fußgänger	
		m	w	m	w	m	w	m	w	m	w	
15	50	6	1	0	2	12	13	7	4	4	5	
16	115	7	1	28	1	36	14	14	0	8	4	
17	121	9	1	25	3	43	29	5	1	2	1	
18	309	3	1	21	3	202	64	3	3	7	0	
19	293	5	0	31	1	180	63	2	2	5	4	
20	272	1	0	21	6	167	60	1	0	3	3	
gesamt	1.160	31	4	126	16	640	243	32	10	29	17	

▲ Anzahl der im Jahr 2001 getöteten Jugendlichen und jungen Erwachsenen nach Alter, Geschlecht und Art der Verkehrsteilnahme (Statistisches Bundesamt 2002)

Prof. Dr. Maria Limbourg:

Jugendliches Risikoverhalten im Straßenverkehr

1. Verkehrsunfälle im Jugendalter

Verkehrsunfälle stellen die häufigste Todesursache im Jugendalter dar. Im Jahr 2001 starben in Deutschland ca. 1.160 junge Männer und Frauen im Alter von 15 bis 20 Jahren im Straßenverkehr, die meisten davon mit dem Pkw (76 %) oder mit einem motorisierten Zweirad (15 %). Zu den 1.160 jungen Verkehrstoten kamen im Jahr 2001 noch 17.005 schwer- und 69.228 leichtverletzte junge Verkehrsteilnehmer/innen hinzu.

Die Mehrheit der im Straßenverkehr getöteten Jugendlichen war männlich (74 %). Junge Frauen verunglückten - glücklicherweise - seltener tödlich (26 %). Dieser eindeutige Geschlechterunterschied zeigt sich bei allen Verkehrsarten. Am deutlichsten ist er bei motorisierten Verkehrsteilnehmern (Flade 1999).

Bei den tödlichen Verkehrsunfällen im Jugendalter hat der Pkw eine herausragende Bedeutung: Die weitaus meisten Verkehrstoten bei Jugendlichen sind Pkw-Insassen. In der Altersgruppe der 15- bis 17-Jährigen sind Jugendliche in der Regel als Mitfahrer oder als Mitfahrerinnen im Pkw unterwegs; in der Gruppe der 18- bis 20-Jährigen fahren viele junge Männer und Frauen schon selbst einen Pkw.

Betrachtet man nicht nur die absoluten Unfallzahlen, sondern auch die Verkehrsleistung (Verunglückte pro einer Million gefahrener Kilometer), zeigt sich, dass das Pkw-Unfallrisiko mit 2,0 Verunglückten pro eine Million Pkw-Kilometer in der Gruppe der 18-Jährigen am größten ist. Im Vergleich dazu beträgt das



Unfallrisiko bei den 25- bis 44-jährigen Autofahrern nur 0,3 Verunglückte je eine Million Kilometer (vgl. Limbourg u. a. 2000). Betrachtet man die Ursachen von Unfällen junger Fahrer, so zeigt sich, dass die „*nicht angepasste Geschwindigkeit*“ dominierend ist: Jeder zweite tödliche Unfall in der Altersgruppe der 18- bis 20-jährigen jungen Fahrer/innen ist auf diese Ursache zurückzuführen. Im Vergleich dazu wird diese Ursache beispielsweise in der Altersgruppe der 35- bis 45-Jährigen nur bei jedem fünften tödlichen Unfall festgestellt (Statistisches Bundesamt 2002).



Zur „*nicht angepassten Geschwindigkeit*“ als Unfallursache kommt oft auch noch der „*Alkoholkonsum*“ als Unfallursache hinzu: Bei jedem zehnten tödlich verunglückten Autofahrer stellt eine erhöhte Blutalkoholkonzentration die Hauptunfallursache dar (vgl. Statistisches Bundesamt 2002). Bei der Vergleichsgruppe der 35- bis 45-Jährigen wird „*nur*“ jeder sechzehnte tödliche Verkehrsunfall auf Alkoholkonsum zurückgeführt.

Ein weiteres Problem in Zusammenhang mit der Verkehrsunfallproblematik im Jugendalter stellt der Konsum von Drogen dar. Etwa jede zehnte untersuchte Blutprobe enthält Drogen - oft zusammen mit Alkohol (vgl. Polizeiblatt 2000).

Wird das Risiko von Jugendlichen nach einzelnen Altersstufen differenziert betrachtet, so zeigt sich, dass die 18- und 19-Jährigen die höchsten Getötetenzahlen aufweisen. Differenziert man auch noch nach dem Geschlecht der Getöteten, zeigt sich eine weit höhere Unfallbelastung bei den jungen Männern. Das männliche Geschlecht ist sowohl bei den Geschwindigkeits-Unfällen (77 % zu 23 %) wie auch bei den Alkohol-Unfällen deutlich überrepräsentiert (94 % zu 6 %). Betrachtet man die Statistiken 2001 über alkoholisierte Verunglückte im Straßenverkehr, zeigt sich folgendes Bild: In der Gruppe der 15- bis 18-Jährigen kommen auf 667 männliche alkoholisierte Verunglückte nur 33 weibliche. Bei den 18- bis 21-Jährigen sind es 2.092 Männer



und nur 186 Frauen (vgl. Statistisches Bundesamt 2002).

Der deutliche Unterschied zwischen weiblichen und männlichen Jugendlichen zeigt sich auch bei der Betrachtung der Statistiken über das Geschlecht des Fahrzeugführers bei Unfällen mit Personenschäden: In der Gruppe der 15- bis 18-Jährigen sind es 85 % junge Männer und 15 % junge Frauen. In der Gruppe der 18- bis 20-Jährigen ist das Verhältnis 70 % junge Männer zu 30 % junge Frauen.

Betrachtet man die Verteilung der Unfälle junger Fahrer auf die Wochentage und auf die Tageszeiten, zeigt sich ein deutlicher Schwerpunkt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. In diesen beiden Nächten fahren die Jugendlichen häufig zu Discotheken.

Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse lässt sich der typische tödliche Unfall bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen wie folgt beschreiben: *Ein schwerer Alleinunfall durch Kontrollverlust, der sich auf einer Freizeitfahrt mit Freunden unter Alkoholeinfluss bei hoher Geschwindigkeit am Wochenende in der Nacht ereignet* (vgl. Schulze 1998). Unter diesen Freizeitunfällen kommt den sog. „Disco-Unfällen“ eine herausragende Bedeutung zu: Sie stellen die folgenschwersten nächtlichen Freizeitunfälle in dieser Altersgruppe dar.

Zu den tödlichen Pkw-Unfällen kommen im Jugendalter die tödlichen Unfälle mit motorisierten Zweirädern: 15 % der getöteten Jugendlichen verunglückten mit einem motorisierten Zweirad (vgl. Raitchel 1999). In dieser Verkehrsteilnehmergruppe liegt das verkehrsleistungsbezogene Unfallrisiko mit 40 Verunglückten pro eine Million gefahrener Kilometer in der Gruppe der 15- bis 17-jährigen Jugendlichen extrem hoch. Im Vergleich dazu liegt das Risiko in der Gruppe der 25- bis 44-jährigen motorisierten Zweiradfahrer „nur“ bei drei Verunglückten je eine Million Kilometer (vgl. Limbourg u. a. 2000, S. 39f).



Auch bei den Unfällen mit motorisierten Zweirädern sind junge Männer sehr viel stärker vertreten als junge Frauen, sie fahren allerdings auch häufiger mit Mofas, Mopeds und Motorrädern als weibliche Jugendliche.

2. Ursachen für die erhöhte Risikobereitschaft von Jugendlichen im Verkehr

Im Jugendalter vermischt sich das „Anfängerrisiko“ bei der Teilnahme am Straßenverkehr mit dem „jugendspezifischen Risikoverhalten“. Die Anfängerrisiken treten bei jenen auf, die erst seit kurzer Zeit gelernt haben, ein Motorzweirad oder ein Auto zu fahren. Besonders kritisch ist die Phase nach etwa 6-monatiger Fahrpraxis. In dieser Zeit neigt man dazu, seine Fertigkeiten zu überschätzen und die Gefahren des Straßenverkehrs zu unterschätzen. Beides wird durch Mangel an Verkehrserfahrung verursacht (vgl. Klein 2000). Darüber hinaus ist insbesondere das alterstypische Risikoverhalten als eine Hauptgefährdungsgröße für Jugendliche im Verkehr zu sehen (vgl. Raithel 1999, Limbourg u. a. 2000, 2001).

Jugendliche haben ein im Vergleich zu Erwachsenen nur wenig ausgeprägtes Bewusstsein für Gesundheit, Krankheit, Sicherheit und Gefahr (vgl. Seiffge-Krenke 1994). Obwohl ihr Verhalten objektiv gesundheitsgefährdend ist, wird es von den Jugendlichen selbst aber nicht als die eigene Gesundheit beeinträchtigend wahrgenommen. Grund dafür ist der „jugendliche Egozentrismus“, d. h. die Jugendlichen sind stark auf sich selbst bezogen. Diese alterstypische erhöhte Selbstwahrnehmung verstellt ihnen den Blick für die realistische Einschätzung der Außenwelt mit ihren Gefahren. Sie resultiert aus den schnellen körperlichen und psychischen Veränderungen, denen die Jugendlichen ausgesetzt sind und die ihre volle Aufmerksamkeit beanspruchen.

Auch dann, wenn Gefahren realistisch eingeschätzt werden, beziehen sie die Jugendlichen nicht auf sich

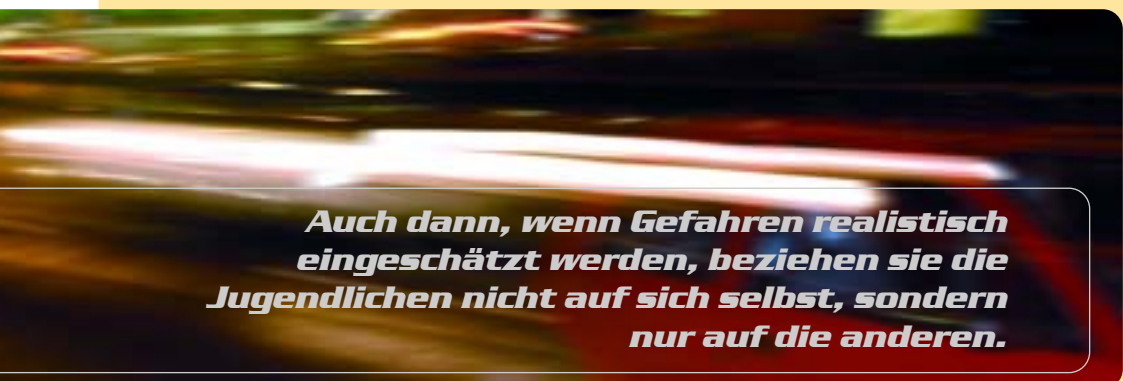


selbst, sondern nur auf die anderen („*So etwas kann mir nicht passieren*“). Diese Selbstüberschätzung geht mit Größenideen einher. Gedanken wie „*Ich bin ein toller Autofahrer*“ oder „*Ich kann sehr schnell reagieren*“ sind der Ausdruck dieser Selbstüberschätzung. Jugendliche glauben außerdem, dass sie „*unverwundbar*“ sind und ihnen deshalb nichts passieren kann.

Im Jugendalter sind die gleichaltrigen Freunde besonders wichtig. Viele riskante Verhaltensweisen werden durch die „*Clique*“ gesteuert. Dabei haben riskante Verhaltensweisen eine wichtige soziale Funktion: Sie stellen einen Weg dar, von der jeweiligen Bezugsgruppe akzeptiert zu werden.

Eine weitere Ursache für die Gefährdung von Jugendlichen im Verkehr ist in ihrem Freizeitverhalten zu finden. So ist der Disco-Besuch eine der wichtigsten Freizeitaktivitäten von Jugendlichen: 15 % der jungen Menschen besuchen mindestens einmal pro Woche eine Discothek, weitere 31 % mindestens zwei bis drei Mal pro Monat (vgl. Rode 2002).

Ca. 70 % der Jugendlichen und jungen Erwachsenen fahren mit dem Pkw zur Disco - als Selbstfahrer oder als Mitfahrer. Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Alkohol- und Drogenkonsum in der Disco. Insgesamt 63 % der jungen Frauen und ca. 77 % der jungen Männer geben an, in der Diskothek Alkohol zu trinken (vgl. Rode 2002). Drogen konsumieren nach eigenen Angaben insgesamt 21 % der Männer und 10 % der Frauen bei ihrem Disco-Besuch. Bei den Autofahrern sind es immerhin noch 9 % der jungen Männer und 5 % der jungen Frauen (vgl. Rode 2002).

A blurred background image showing streaks of light in various colors (red, orange, yellow, green, blue) against a dark background, suggesting motion or a fast-paced environment like a nightclub or a race track.

Auch dann, wenn Gefahren realistisch eingeschätzt werden, beziehen sie die Jugendlichen nicht auf sich selbst, sondern nur auf die anderen.

3. Ansätze zur Erhöhung der Sicherheit junger Fahrer und Fahrerinnen

Zur Verringerung der Unfallrisiken für junge Fahrer und Fahrerinnen gibt es unterschiedliche Ansätze, die miteinander kombiniert werden sollten (vgl. Limbourg u. a. 2000):

- verkehrsplanerische und technische Maßnahmen
- legislative Maßnahmen, Kontrolle und Überwachung
- Anreizsysteme
- kommunikative und erzieherische Maßnahmen

Verkehrsplanerische und technische Maßnahmen haben häufig eine hohe und dauerhafte Wirkung auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit. So sind z. B. verkehrsverlangsamende bauliche Maßnahmen (Fahrbahneinengungen, Aufpflasterungen, Kreisverkehre usw.) wirksame „Dauerbremsen“ für den Straßenverkehr - und auch für junge Fahrer. Auch die Einrichtung von Disco-Bus-Linien und der Ausbau des nächtlichen öffentlichen Verkehrs können zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Fahrern beitragen.

Auch die *Gesetzgebung* kann wichtige Beiträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von jungen Fahrern leisten. So war z. B. die Einführung der Helmpflicht für motorisierte Zweiradfahrer ein deutlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit von jungen Motorzweiradfahrern. Ähnliches gilt für die Gurtpflicht im Pkw oder für die Herabsetzung der Promillegrenze von 0,8 auf 0,5. Auch die Einführung des Führerscheins auf Probe war ein Versuch, die Verkehrssicherheit dieser Altersgruppe zu erhöhen (vgl. Klein 2000, S. 4f). Und auch das derzeit in einer Erprobungsphase befindliche „*begleitete Fahren*“ für 17-Jährige könnte einen Beitrag zur Verringerung der Unfallgefährdung von jungen Fahrern leisten.

Verkehrsgesetze können allerdings nur dann einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, wenn sie eingehalten werden. Aus diesem Grund ist die *Verkehrsüberwachung* zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung. Insbesondere ist die Befolgung von Verkehrsregeln, die eine Auswirkung auf die Sicherheit von Jugendlichen haben, durch eine gezielte Überwachung zu kontrollieren (z. B. Alkohol-, Drogen- und Geschwindigkeitskontrollen in der Nähe von Discotheken).

Unfälle können auch durch *Anreizsysteme* verhindert werden. So könnten z. B. günstige Anfangstarife bei der Haftpflichtversicherung und eine starke Steigerung nach jedem Unfall zu einer vorsichtigeren Fahrweise motivieren.

Die Nutzung von Disco-Bussen oder Sammeltaxen könnte durch ein Freigetränk in der Disco „belohnt“ werden. Auch die Getränkepreise in Bars und Discotheken könnten sich verhaltenssteuernd auswirken (nicht-alkoholische Getränke sollten preiswerter als alkoholische Getränke sein).

Durch Planung, Technik, Regelung und Überwachung lassen sich viele, aber längst nicht alle Risiken für Jugendliche ausschalten. Aus diesem Grund sollen Kinder und Jugendliche in den verschiedenen Erziehungs- und Bildungsinstitutionen (Familie, Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen, Fahrschulen) rechtzeitig lernen, Risiken richtig einzuschätzen und Gefahrensituationen zu vermeiden oder zu bewältigen („Verkehrserziehung“, „Gesundheitserziehung“, „Sicherheitserziehung“, vgl. Limbourg u. a. 2000).





Durch Planung, Technik, Regelung und Überwachung lassen sich viele, aber längst nicht alle Risiken für Jugendliche ausschalten.

Erziehungs- und Aufklärungsbemühungen im Rahmen der Sicherheits-, Gesundheits- und Verkehrserziehung im Jugendalter sollten sich auf die Themen „Risikobereitschaft“ und „Risikoverhalten“ bei der Nutzung von Fahrrädern, Mofas, Mopeds, Motorrädern und Pkws konzentrieren. Gute Beispiele für pädagogische Materialien zum Thema „Risiko“ stellen die Medienpakete „In letzter Sekunde“ der Deutschen Bahn (2001) und „Jugend und Verkehr“ mit dem Teil „Risiko und Risikoverhalten“ der Deutschen Verkehrswacht (1998) dar. Besonders intensiv sollten die pädagogischen Bemühungen bei der Arbeit mit den bekannten Risikogruppen erfolgen (Hauptschüler und Berufsschüler mit Ausbildungsberufen aus den Gebieten „Metall“ und „Bau“).

Möglichkeiten zur *Kommunikation und Aufklärung* bieten sich auch in Vereinen und Freizeiteinrichtungen, die von Jugendlichen häufig besucht werden (z. B. Jugendklubs, Fußballvereine, Discotheken, Popkonzerte). Die Sport-, Musik- und Film-Idole der Jugendlichen können dabei durch ihre Vorbildfunktion einen wichtigen Beitrag bei der Kommunikation von unfall-präventiven Botschaften leisten.

Pädagogische und kommunikative Ansätze müssen bei den Jugendlichen Betroffenheit und Einsicht auslösen. Dies kann nur gelingen, wenn nicht nur Wissen vermittelt wird, sondern auch Gefühle angesprochen werden, z. B. durch Gespräche mit verunglückten Jugendlichen in der Schule oder durch Besuche von Unfall- oder Rehabilitationskliniken.

Einen weiteren Beitrag zur Unfallprävention kann die Jugendarbeit leisten: Jugendliche sollten ausreichend Gelegenheit erhalten, Risiken einzugehen, sich zu erproben und die eigenen Grenzen kennen zu lernen. Kletterwände, Extremsport-Geräte, Inline-Skating-Anlagen, Kart-Bahnen usw. bieten Jugendlichen die Möglichkeit, ihre Fähigkeiten zu entdecken und ihre Grenzen zu erfahren, ohne unkalkulierbare Risiken einzugehen.



Obwohl ihr Verhalten objektiv gesundheitsgefährdend ist, wird es von den Jugendlichen selbst aber nicht als die eigene Gesundheit beeinträchtigend wahrgenommen.



Individualität am Fahrzeug - aber sicher!

Sich abheben von der Masse, das „etwas andere Auto“ fahren, den sportlich-dynamischen Auftritt pflegen - all diese Dinge begründen die große Vorliebe der Autofahrer für Änderungen am Serienfahrzeug. Egal ob Räder, Spoiler oder mehr Leistung - es wird nachgerüstet. Vor allem junge Verkehrsteilnehmer tun dies in zunehmenden Maße. Damit auch hier „Jung fährt sicher“ gilt, gibt die KÜS Tipps zu den Fragen rund um Änderungen am Fahrzeug.

Zuerst kommt der Papierkram!

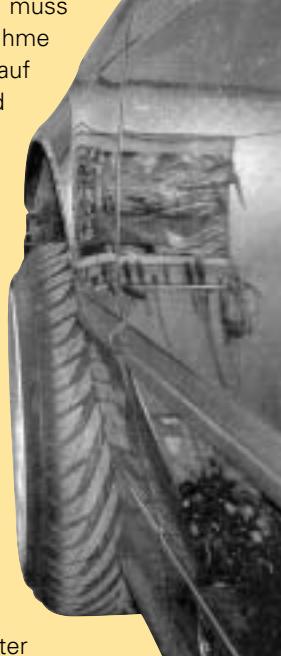
Da steht es nun, das neue (oder auch gebrauchte) Auto. Es gefällt ganz gut, aber etwas mehr könnte man schon für's Aussehen tun. Ein paar schicke Leichtmetallräder und breitere Reifen, das wäre schon eine feine Sache. Das Angebot ist reichlich, der Zubehörhandel gut sortiert.

Spätestens in dieser Phase der Planung sollte man mit großer Sorgfalt an die Auswahl der Produkte gehen. Vor allem die für den späteren Gebrauch wichtigen Papiere müssen vorhanden sein. Bei den problemlos zu montierenden Teilen wird die Allgemeine Betriebserlaubnis mitgeliefert. In der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) ist der Fahrzeugtyp, ggf. auch die Ausführung aufgeführt, für den die



Montage des dazugehörigen Teiles freigegeben ist. Die ABE muss immer mitgeführt werden, in manchen Fällen ist auch eine Abnahme durch einen Prüfenieur erforderlich. Sinnvoll ist es, vor dem Kauf eine fachmännische Beratung einzuholen. Die KÜS-Partner sind hierzu die idealen Ratgeber.

Spoiler, Räder, Auspuff und Co haben oft ein spezielles Teilegutachten. Es wird mitgeliefert. Beim Teilegutachten ist der Weg etwas anders als bei der mitgelieferten ABE. Der Anbau sollte in einer Fachwerkstatt der Kfz-Innung erfolgen. Danach muss das Fahrzeug einem Prüfenieur vorgeführt werden. Hier wird der im Teilegutachten beschriebene korrekte Anbau überprüft. Oft sind auch bestimmte Vorgehensweisen und Auflagen zu beachten. Die Prüfenieure der KÜS führen eine so genannte Änderungsabnahme gemäß § 19 Abs. 3 nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) durch. Danach wird die Änderung gegenüber dem Serienfahrzeug in eine Bestätigung der Änderungsabnahme eingetragen. In wenigen, vom Gesetzgeber speziell festgelegten Fällen, ist eine unverzügliche Änderung der Fahrzeugpapiere erforderlich. Ansonsten reicht es, die Bestätigung mitzuführen und die Papiere bei nächster Gelegenheit ändern zu lassen. Es handelt sich dabei, wie bei einer Hauptuntersuchung (HU), um einen amtlichen Vorgang. Oft wird das beiliegende Teilegutachten mitgeführt und der Eintrag der Abnahme für nicht nötig erachtet. Bei einer Kontrolle der Polizei, spätestens aber bei der nächsten Hauptuntersuchung (HU) kann dies zu Problemen führen.



Auch der Begriff Allgemeine Bauartgenehmigung (ABG) sollte nicht außer Acht gelassen werden. Bei der Änderung an der Beleuchtungseinrichtung von Fahrzeugen müssen die zum Umbau vorgesehenen Teile eine ABG besitzen, aber beispielsweise auch die Anhängerkupplung. Wichtig ist hier, da das Angebot sehr vielfältig ist, eine genaue Information. Die Frage „Welches Teil hat die für mein Fahrzeug erforderliche ABG?“ steht vor dem Einkauf. Auch in diesem Fall hilft der Prüfenieur der KÜS weiter. Er kann dann auch die



meist erforderliche Eintragung nach dem schon erwähnten § 19 Abs. 3 StVZO vornehmen, ohne die der ganze Vorgang nicht rechtmäßig ist.

Die sogenannte EG-Betriebserlaubnis ist salopp gesagt eine ABE für den europäischen Raum. Sie muss, im Gegensatz zur ABE, nicht immer mitgeführt werden. Sind jedoch Papiere vorhanden, helfen diese Nachfragen bei Hauptuntersuchungen oder sonstigen Kontrollen zu beantworten.

Augen auf beim Kauf!

Der Markt für Teile zum Anbau an das Auto ist riesig. Dies birgt die Gefahr, dass man als Kunde leicht überfordert werden kann. Leider muss man auch sagen, dass nicht alle Teile, egal ob Räder oder etwa Aerodynamikteile, den geforderten Qualitätsansprüchen entsprechen. Daher empfiehlt es sich, nur im Fachhandel einzukaufen. Die oben beschriebenen Papiere müssen zwingend bei den Teilen mitgeliefert werden. Fehlen etwa ABE oder das Teilegutachten, gilt die Devise: Hände weg! Die Prüfengeure der KÜS, die Innungsbetriebe des Kraftfahrzeuggewerbes und der Fachhandel beraten hier gerne und geben Tipps.

Die Devise „Breiter, tiefer, schneller um jeden Preis“ kann den Fahrzeughalter unter Umständen sehr teuer zu stehen kommen. So sollte etwa der Bereich der Motorumbauten hin zu mehr Leistung gründlich überdacht werden. Die Erhöhung des Motorhubraums und die damit verbundene Änderung des Abgasverhaltens interessiert unter anderem auch die Finanzbehörde. Interessant ist auch die Frage nach der Garantieleistung der Hersteller bei Änderungen am Motor. Hier sollten wirklich nur seriöse und anerkannte Betriebe kontaktiert werden, die von sich aus Garantien geben.





Nachlässigkeiten und ihre Folgen

Bei der Leidenschaft für Umbauten am Auto kann man schon mal die vorgeschriebenen und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer dienenden Bestimmungen aus den Augen verlieren - bewusst oder unbewusst. Klar sein sollte man sich allerdings über die Folgen.

Beispiele für kritische Um- und Anbauten gibt es genügend. Jeder hat schon einmal die kleinen Kompaktautos mit den noch kleineren Reifen gesehen. Sie haben einen hohen „In-Faktor“: Richtig hipp wird es allerdings erst, wenn ein kleines, schnuckeliges Lenkrad im Formel-1-Stil dazukommt. „Bei einer solchen Änderung wird oft übersehen, dass nur ganz bestimmte Radgrößen und die dazugehörigen Reifen ein solches Lenkrad erlauben“, sagt Dipl.-Ing. Christoph Diwo, der Technische Leiter der KÜS. „Bei kritischen Fahrsituationen“, so Diwo, „kann man die auftretenden Lenkkräfte kaum oder gar nicht bändigen. Die Folgen können schlimm sein!“

Ganz abgesehen von den Folgen für Gesundheit und Leben steht auch der Versicherungsschutz auf der Kippe. Bei nicht genehmigten Umbauten steht der Kaskoschutz in Frage und die Haftpflichtversicherung wird Regressansprüche geltend machen. Grundsätzlich gilt bei einer fehlenden Eintragung der Tatbestand des Fahrens ohne gültige Betriebserlaubnis, geahndet mit 50 Euro Geldbuße und drei Punkten in Flensburg, im Wiederholungsfall droht ein Fahrverbot.



Fazit: Bevor man überhaupt etwas am Auto ändert, sollte man sich ausführlich beraten lassen. Die KÜS-Partner tun dies gerne, sie können auch die Änderungsabnahme eintragen. Des Weiteren beraten der Fachhandel und die Innungsbetriebe des Kfz-Handwerks.

Den KÜS-Partner in Ihrer Nähe finden Sie unter www.kues.de.

Sicher fahren kann man lernen!

„Wir machen einen Schleuderkurs!“ Gemeint ist mit diesem lockeren Satz die Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining unter professioneller Anleitung. Inzwischen muss man viel Wert auf die korrekte Bezeichnung legen, denn aus dem „Schleuderkurs“ ist inzwischen ein wertvoller Beitrag für die Sicherheit auf unseren Straßen geworden. 30 Gewinner der KÜS-Verkehrssicherheitsaktion „Jung fährt sicher“ kommen in den Genuss eines Trainings am Nürburgring.

„Mit Sicherheit besser fahren!“



Fahrsicherheitstrainings gewinnen mehr und mehr an Bedeutung und immer lauter werden die Forderungen, Fahranfänger bereits verpflichtend ein solches Training durchführen zu lassen. Professionelle Trainer mit großem Wissen und viel praktischer Erfahrung schulen die richtigen Reaktionen für die hoffentlich nie eintretenden kritischen Situationen im Straßenverkehr. Die Test & Training Deutschland GmbH wird dies für die KÜS am 30. August 2003 im Fahrsicherheitszentrum von „auto, motor & sport“ am Nürburgring tun. Ihr Motto „Mit Sicherheit besser fahren!“ soll verdeutlichen, dass das richtige Verhalten am Steuer erlernbar ist und damit ein Optimum an Sicherheit für sich und andere bringt. Und natürlich soll das Training auch Spaß machen.



Die Ziele und wie was gelehrt wird

Selbstüberschätzung und Risikobereitschaft sind oft Gründe für Unfälle im Straßenverkehr. Neue Autos bieten alle erdenklichen Fahrassistenzsysteme und vermitteln oft den trügerischen Eindruck, dass einem ja nichts passieren kann. Hier setzt die Test & Training Deutschland GmbH an. Realistische Selbsteinschätzung und Verbesserung des eigenen Fahrstils sind die Ziele des Fahrsicherheitstrainings.

Vor die „Action“ hat die Test & Training Deutschland GmbH die Theorie gesetzt. Nach einer theoretischen Einführung beginnt das langsame Herantasten an das eigentliche Training. Die richtige Sitzposition, das Gefühl

für das Fahrzeug, Bremsübungen, Kurvenfahren, das Fahrzeug auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen - dies alles sind nur einige Aspekte des Trainings.

Das Fahrsicherheitszentrum der Fachzeitschrift „auto, motor & sport“ am Nürburgring bietet hochmoderne Einrichtungen zur Simulation fast aller Fahr-situationen. Gleitbeläge aus bewässertem Kunststoff können schon bei einer geringen Geschwindigkeit eine rutschige Fahrbahn darstellen und computer-gesteuerte Wasserhindernisse bilden unerwartete und immer wieder an anderer Stelle auftauchende Hindernisse. Und natürlich wird auch ein schleu-derndes Fahrzeug simuliert - zusammen mit den unerwarteten Wasser-hindernissen. Also, Fun und Erfahrung bietet das Fahrsicherheitstraining zu gleichen Maßen.



Die „Lehrer“ heißen am Ring Instruktoren

Er ist der Herr über das Geschehen im Fahrsicherheitstraining - der Instruk-tor. Sein Wort gilt, ihm gehorchen alle Teilnehmer. Denn der Instruktor hat den Überblick, sorgt für die Sicherheit und verkörpert vor allen Dingen viel Erfahrung. Im Umgang mit Fahrzeugen „erfahrene“ Lehrer stehen für das

Training zur Verfügung. Sie kennen sich aus in den Grenzbereichen des Autofahrens, wissen, wo die Fehlerquellen liegen und wie man ihnen begegnen kann. Meist kommen die Instruktoren vom Motorsport oder aus der Gilde der Fahrlehrer, werden von Test & Training Deutschland GmbH intensiv zu Instruktoren ausgebildet. Damit sie immer „auf Ballhöhe“ sind, werden sie ständig weitergebildet und müssen eine bestimmte Anzahl an Fortbildungen und Kursen im Jahr absolvieren, sie drücken immer wieder die Schulbank. Wenn die Teilnehmer des KÜS-Fahrsicherheitstrainings ihr Trainingsprogramm durchführen, werden sie von den Instruktoren sicher an jede Übung herangeführt und begleitet.

Die Durchführung entspricht den Vorgaben des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e.V. (DVR).

In der Gruppe werden alle Fahrmanöver besprochen, Verbesserungsvorschläge und Tipps weitergegeben - und das mit einer gehörigen Portion Humor.

Das Resultat des Fahrsicherheitstrainings innerhalb der Verkehrssicherheitsaktion „Jung fährt sicher“ der KÜS wird sicherlich klar sein: Es hat viel Spaß gemacht und man fühlt sich besser vorbereitet auf die kritischen Situationen im Straßenverkehr.



Fahrsicherheitstraining mit **Christian Menzel**:
Professionell und spannend

Literaturhinweise

Limbourg, M./Flade, A./Schönharting, J., 2000: *Mobilität im Kindes- und Jugendalter.* Opladen

Raithel, J., 1999: *Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsfährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention.* Weinheim/München

Seiffge-Krenke, I., 1994: *Gesundheitspsychologie des Jugendalters.* Göttingen



Fahrsicherheitstraining Nürburgring am 30. 8. 2003 zu gewinnen!!!

So geht's:

Einfach die ausgefüllte Karte bis zum **18. 7. 2003** an die Bundesgeschäftsstelle der KÜS schicken. Es gilt das Datum des Poststempels. Die Ziehung der Gewinner findet am **25. 7. 2003** in der KÜS-Bundesgeschäftsstelle in Losheim am See statt. Die Gewinner werden unmittelbar auf dem Postweg informiert.

Ihre Angaben:

Name:

Straße:

PLZ / Ort:

Bitte
freimachen



**An
KÜS-Bundesgeschäftsstelle
Fachbereich Presse & PR
Ahlenweg 1-3**

66679 Losheim am See

Einsendeschluss ist der 18. 7. 2003 (Es gilt das Datum des Poststempels)

Teilnehmen an der Gewinnaktion können Personen, die das 18. Lebensjahr bereits vollendet haben. Ausgenommen von der Gewinnaktion sind Mitarbeiter der KÜS sowie KÜS-Partner und deren Familienangehörige. Die Gewinner werden von der KÜS benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Die Aktion „Jung fährt sicher“ unterstützt die Verkehrssicherheitsaktion „Gelassen läuft's“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Diese Broschüre wurde Ihnen überreicht durch:

***Sicher fahren
kann man lernen!***



Schicken Sie diese Karte bis zum **18. 7. 2003** (es gilt das Datum des Poststempels) an die Bundesgeschäftsstelle der KÜS und gewinnen Sie ein **Fahrsicherheitstraining am Nürburgring!**

Viel Glück!

Das Fahrsicherheitstraining mit dem eigenen Pkw findet am **30. 8. 2003** statt, es werden **30 Plätze** verlost.

Teilnehmen an der Gewinnaktion können Personen, die das 18. Lebensjahr bereits vollendet haben. Ausgenommen von der Gewinnaktion sind Mitarbeiter der KÜS sowie KÜS-Partner und deren Familienangehörige. Die Gewinner werden von der KÜS benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.