

Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr

Heft

70

1989

Fahranfänger im Straßenverkehr

**Herausgegeben
im Auftrag des Bundesministers für Verkehr
von der Bundesanstalt für Straßenwesen**

Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr

Heft

70

1989

Fahranfänger im Straßenverkehr

von

Günter Weißbrodt

Bundesanstalt für Straßenwesen

Herausgegeben

im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der

Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung

Herausgeber:
Bundesanstalt für Straßenwesen
Bereich Unfallforschung
Brüderstraße 53, 5060 Bergisch Gladbach 1
Tel. (0 22 04) 4 30, Telex 8 878 483 bas d, Telefax (0 22 04) 4 38 33

Redaktion:
Dipl.-Ing. Iris Schneidermann
Fachgruppe »Wissenschaftliche Informationsarbeit«

Druck und Verlag:
Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 101110
Am Alten Hafen 113-115
2850 Bremerhaven 1
Tel. (0471) 4 60 93-95

ISSN 0170-6624
ISBN 3-88314-856-3

Kurzfassung · Abstract · Résumé

Fahranfänger im Straßenverkehr

In der Bundesrepublik Deutschland ist das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, für 18- bis 20jährige Pkw-Fahrer drei- bis viermal höher als für ältere Fahrer.

Um Ursachen und Hintergründe dieser Tatsache zu erforschen, wurde die vorliegende Untersuchung durchgeführt, bei der speziell die Gruppe der „Fahranfänger“ betrachtet wird. Die Ergebnisse basieren auf wiederholt durchgeführten Fragebogenaktionen zur „Karriere von Fahranfängern“.

Neben einer Fülle von Einzelerkenntnissen wird deutlich, daß

- Fahranfänger in den ersten beiden Fahrjahren am stärksten unfallgefährdet sind,
- Frauen und Männer ihre „Fahrkarriere“ anders beginnen, wobei die Fahranfängerinnen sicherer fahren, vermutlich durch eine insgesamt sachlichere, weniger emotionale Einstellung zum Auto und zum Fahren.

Recently qualified drivers

In the Federal Republic of Germany, 18 to 20 year old drivers run a three to four times higher risk of having an accident than older drivers.

The present study was carried out in order to examine the causes and the background of this fact and paying special attention to the group of “recently qualified drivers”. The results are based on repeated interviews on “the career of recently qualified drivers”.

Besides a wealth of basic findings it becomes obvious that

- recently qualified drivers are exposed to the highest accident risk during their first two years of driving and
- there are differences between men and women starting their “driving career”: women drive safer, probably because of a generally more objective and less emotional attitude towards cars and driving.

Les conducteurs débutants dans la circulation routière

En République Fédérale d'Allemagne, les risques d'accident encourus par les conducteurs de 18 à 20 ans sont 3 à 4 fois plus grands que pour les conducteurs plus âgés.

La présente étude a été réalisée dans le but d'examiner les raisons et les origines de ce phénomène, observant tout particulièrement le groupe des «conducteurs débutants». Les résultats sont basés sur des questionnaires réitérés portant sur «la carrière des conducteurs débutants».

Outre une multitude de résultats individuels, il devient évident que

- les conducteurs débutants courent le plus grand risque au cours des deux premiers ans de conduite et
- qu'il existe des différences entre le comportement de femmes et hommes commençant leur «carrière de conducteur», à savoir les conductrices débutantes conduisent de façon plus sûre, probablement en raison d'une attitude plus objective et moins émotionnelle envers la voiture et la conduite.

Inhaltsverzeichnis

1	Ziel und Ausgangslage der Untersuchung . . .	5
2	Überblick zur Vorgehensweise	6
3	Zur Konzeption der Datenaufbereitung: Trend- und Panelanalyse	7
4	Untersuchungsergebnisse	7
4.1	Dauer der Verkehrsteilnahme zu den jeweiligen Befragungszeitpunkten und sozialstatistische Rahmendaten	7
4.2	Karriere der Pkw-Fahrer	8
4.2.1	Autobesitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen	8
4.2.2	Fahrtzwecke	9
4.2.3	Straßen	9
4.2.4	Fahren bei Dunkelheit	9
4.2.5	Fahrleistungen	10
4.2.6	Fahrgeschwindigkeiten	14
4.2.7	Unfallbeteiligung der Fahrer	15
4.3	Einstellungen der Pkw-Fahrer	19
4.3.1	Fahrstildimensionen	19
4.3.2	Beurteilung der eigenen Fahrweise	22
4.3.3	Einschätzung der Fahrsicherheit	23
4.3.4	Gefährlich bewertete Verhaltensweisen	24
4.3.5	Einstellungen zu Fahrten bei Dunkelheit	24
4.3.6	Fahren mit Beifahrern	27
4.3.7	Einstellungen zu Alkohol und Fahren	27
5	Zusammenfassung	29
5.1	Allgemeine Charakterisierung der Fahrer	29
5.2	Geschlechtsspezifische Kennwerte der fahrerischen Entwicklung	29
5.3	Geschlechtsspezifische Einstellungsmerkmale	29
5.4	Fragen der nahen Zukunft	30
6	Literatur	30
7	Anhang	33
	Fragebogen 1 – Oktober 1984	

1 Ziel und Ausgangslage der Untersuchung

Ziel dieser Untersuchung ist, einen Beitrag zur Erhöhung der Kenntnisse über die Spezialgruppe „Fahranfänger“ zu leisten. Dabei ist insbesondere auf zwei unterschiedliche aber doch zusammenhängende Problemfelder zu verweisen. Einmal handelt es sich um Fragestellungen aus den eher theoretisch interessanten Erklärungsmodellen wie „Anfängerrisiko“, „Jugendlichkeitsrisiko“ sowie „Risikobereitschaft“. Zum anderen sind getroffene Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit und beabsichtigte Vorhaben hinsichtlich ihrer problemadäquaten Zielsetzung und Ausgestaltung zu überprüfen. Dies gilt z. B. für die Fahrerlaubnis auf Probe. Für alle Fragestellungen sind detaillierte Informationen über das Verkehrsverhalten von Fahranfängern hilfreich oder manchmal sogar zwingend erforderlich. Aus diesen Überlegungen heraus wurde die vorliegende Untersuchung in die Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, aufgenommen.

Die Gruppe der jüngeren Pkw-Fahrer ist in den zurückliegenden Jahren mehrfach beschrieben und analysiert worden. Anlaß gaben die Verkehrsunfallstatistiken, die in allen hochmotorisierten Ländern für diesen Personenkreis insgesamt überproportionale Beteiligungen am Unfallgeschehen ausweisen (z. B. RENGE, 1983). So liegt auch in der Bundesrepublik Deutschland das bevölkerungsbezogene Risiko 18–20-jähriger, als Pkw-Fahrer tödlich zu verunglücken, drei- bis viermal höher als bei dem Personenkreis, der älter als 21 Jahre ist (BRÜHNING, WEISSBRODT, 1987).

In der Bundesrepublik Deutschland werden seit Jahren rund drei Viertel aller Pkw-Fahranfänger von jungen Männern und, das ist neu, von jungen Frauen im Alter von 18 bis 19 Jahren gebildet (HAAS, 1986). Sie stellen damit eine auch zahlenmäßig sehr bedeutsame Untergruppe innerhalb der Gruppe der jungen Verkehrsteilnehmer dar, die etwa bis zum Alter von 25 Jahren reicht.

Die hohe Unfallbeteiligung der jungen Fahrerinnen und Fahrer, wobei auf geschlechtsspezifische Abweichungen noch eingegangen werden muß, wird in der relevanten Literatur auf eine Kombination verschiedener Hauptfaktoren zurückgeführt:

- jugendspezifische Verhaltensausrprägungen (z. B.: Risikobereitschaft),
- geringe Fahrerfahrung (Anfängerrisiko),
- personaler und sozialer Kontext und
- spezifische Rahmenbedingungen der Verkehrsteilnehmer (z. B. Fahrtzwecke, Nacht-Exposure).

Hierzu haben SCHLAG, ELLINGHAUS und STEINBRECHER 1986 in einem Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen einen prägnanten Überblick gegeben. Nach diesen neueren Forschungsergebnissen kommt dem altersspezifischen Risikoverhalten möglicherweise ein etwas geringerer Stellenwert zu, als bisher häufig postuliert wurde. Verbal geäußerte Risikobereitschaft stimmt jedenfalls mit in Fahrversuchen ermittelten tatsächlichen Verhaltensweisen nicht immer überein. „Die erfragte Risikobereitschaft scheint demnach vorwiegend altersspezifisch zu sein. Sie wird jedoch nur von einigen jungen Fahrern scheinbar bevorzugt im Straßenverkehr ausgelebt, von einer weiteren Gruppe unter Umständen in anderen Lebensbereichen und von der einer dritten vielleicht

gar nicht“ (SCHLAG et al., 1986, S. 83). Riskante Verhaltensweisen im Straßenverkehr sowie unzureichende Fahrerfahrung können bei den jungen Fahranfängern zusammentreffen und somit zu einer wechselseitigen Verstärkung der Probleme beitragen. Erwerb von Fahrerfahrung ist als Prozeß zu verstehen, in dem ein Zugewinn an Erfahrung durchaus von gegenläufigen Einflußgrößen phasenweise neutralisiert bzw. überlagert werden kann. SCHLAG et al. (1986) haben dies als Fahrabschnitt beschrieben, in dem die subjektive Kontrollüberzeugung wächst, d. h. die anfänglichen Probleme mit der Handhabung des Fahrzeugs und den Verkehrsabläufen werden als überwunden betrachtet. Die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten des Fahrzeugs rücken dann in den Vordergrund, bis hin zu „Auslebensemöglichkeiten“ (SCHLAG et al., 1986, S. 84).

Verschiedene andere Autoren weisen ebenfalls auf Phasen der frühfahrerischen Entwicklung hin (BLIERSBACH, DELLEN, 1981, CHATENET, SIMONNET, 1982). Die letztgenannten Autorinnen versuchen, diese Fahrabschnitte unter Angabe von Fahrleistungen näher zu charakterisieren: Die ersten 500 Kilometer werden als angsterregend empfunden, zwischen 500 und 3000 Kilometern erfährt der Fahranfänger nach aggressivem und spielerischem Verhalten einen Reifungsprozeß und nach 3000 Kilometern „wird eine Phase relativer Zurückhaltung erreicht...“ (CHATENET, SIMONNET, 1982, S. 67). SCHLAG et al. (1986) bringen solche Fahrabschnitte auf die Kurzformel: „Fahren?? ... Fahren! ... Fahren...“ (S. 21).

Wie immer solche Versuche zur Abgrenzung oder näheren Bestimmung der fahrerischen Entwicklung unmittelbar nach Erwerb der Fahrerlaubnis zu bewerten sind, eines scheint jedenfalls sicher zu sein: Mit Aushändigung des Führerscheins beginnt ein weiterer wichtiger Sozialisationsabschnitt als Verkehrsteilnehmer, der wiederum in den jeweiligen personalen und sozialen Kontext eingebettet ist. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, „daß die Ausbildung zum Kraftfahrer, zum Führen eines Personenkraftwagens oder eines Motorrads viel früher beginnt, etwa um das dritte Lebensjahr herum, in Familie und Kindergarten stattfindet und in der Schulzeit bis hin zum Eintritt in die eigentliche Fahrschule fortgesetzt wird“ (HOHENADEL, 1983, S. 34).

Charakteristisch für die meisten Pkw-Fahranfänger ist, daß Führerscheinerwerb sowie erstes selbständiges Fahren noch in die Phase der Ablösung vom Elternhaus fallen. Einflüsse durch Gleichaltrige (peer-groups) auf Einstellungen und Verhaltensweisen sind in diesem Lebensabschnitt relativ hoch einzuschätzen. Im Hinblick auf eine risikoarme Benutzung des Pkw kann eher von nachteiligen Beeinflussungen durch die Einbindung in peer-groups ausgegangen werden (NEULOH und LEISEWITZ, 1980). Aus der Lebenssituation der Fahranfänger resultieren spezifische Rahmenbedingungen des Fahrens: In dieser Phase gehört es zu den Lebensumständen, zum Sozialverhalten junger Menschen, daß sie, häufiger als ältere Verkehrsteilnehmer, Fahrten in der Freizeit unternehmen und dabei auch häufig bei Dunkelheit unterwegs sind (BREINBAUER, HÖFNER, 1974).

Fahrten mit unbestimmtem Ziel und Zweck, Fahrten in Gruppen und Fahrten mit jüngeren oder gleichaltrigen Beifahrern sowie „Überlandfahrten“ (OPPERMANN, DE MATOS, PÖTSCH, 1976) gehören zu diesem Lebensalter. Auch die Erkenntnisse zum Unfallgeschehen bei Nacht

(BRÜHNING, ERNST, SCHMID, 1988) und die dabei gegenwärtig besonders diskutierten sog. „Disco-Unfälle“ weisen darauf hin, daß die jungen Pkw-Fahrer offenbar einen großen Teil ihrer Fahrten unter objektiv risikoreichen Bedingungen durchführen (müssen?).

Dieses Problem wird in einigen Bundesstaaten der USA als so schergewichtig beurteilt, daß jungen Fahranfängern das Führen eines Pkw während der Nachtstunden untersagt bzw. nur unter bestimmten Bedingungen erlaubt wird (WILLIAMS, 1985).

Kehren wir zurück in die Bundesrepublik Deutschland, zu den statistisch erkennbaren Unterschieden zwischen Frauen und Männern, einem Aspekt, der vor allem für die zukünftige Unfallentwicklung der Gruppe „Junge Fahrer“ von erheblicher Bedeutung sein dürfte. Nach einer neueren Repräsentativbefragung (HAAS, 1986) besteht die Gruppe der Fahranfänger heute fast zur Hälfte aus Fahranfängerinnen. Den neuesten Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum Bestand der Fahranfänger auf Probe, der noch nicht die Gesamtheit der Fahranfänger und Fahranfängerinnen umfaßt¹, ist zu entnehmen, daß diese registrierten Fahranfänger mehrheitlich Frauen sind (51,8%). Diese Entwicklung hat sich bereits vor Jahren angekündigt: „Die junge weibliche Wohnbevölkerung der BRD will im Rahmen ihrer Emanzipation die gleichen Handlungschancen an verschiedenen Orten wahrnehmen wie die männliche und drängt deshalb seit einigen Jahren in ähnlicher Stärke nach der Fahrerlaubnis, die zum Führen von Pkw berechtigt.“ (ZELINKA, 1974, S. 138–139). Erst in der jüngeren Vergangenheit trat zudem ein, daß die jungen Frauen verstärkt auch dazu tendieren, wie die jungen Männer den Führerschein Klasse 3 möglichst frühzeitig zu erwerben. Dies ergibt sich ebenfalls aus dem neuen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes zur Fahrerlaubnis auf Probe.

Merkmal	Männer		Frauen	
	18–20 Jahre	21 und älter	18–20 Jahre	21 und älter
Getötete Fahrer von Pkw	421	1 854	111	359
Bevölkerung (in 1000)	1635	21 389	1534	23 422
Risikowert	0,26	0,09	0,07	0,02

(STATISTISCHES BUNDESAMT, 1985, S. 155, 206)

Tab. 1: Alters- und geschlechtsspezifisches Risiko (Zahl der getöteten Pkw-Fahrer/-innen einer bestimmten Altersgruppe bezogen auf die Bevölkerung der entsprechenden Altersgruppe) als Pkw-Fahrer tödlich zu verunglücken (1985)

Ist nun mit steigenden Anzahlen 18–20jähriger Frauen unter den Führerscheinbewerbern auch mit einer Ausweitung der Risikogruppe „Junge Fahrer“ insgesamt zu rechnen? Ein Vergleich des bevölkerungsbezogenen Risikos, als Pkw-Fahrer tödlich zu verunglücken, zeigt hierzu mit den heute verfügbaren Daten, differenziert nach Geschlechtszugehörigkeit, zunächst folgendes: Das Risiko 18–20jähriger Frauen ist zwar drei- bis viermal höher als für Frauen im Alter von über 21 Jahren, im Vergleich mit den Werten

der 18–20jährigen männlichen Pkw-Fahrer liegt die Risikoziffer jedoch drei- bis viermal niedriger.

Diese alters- und geschlechtsspezifischen Unterschiede werden übrigens gegenwärtig auch in anderen hochmotorisierten Ländern festgestellt (CHIPMAN, 1985). Anhand dieser bevölkerungsbezogenen Risikowerte kann zunächst geschlossen werden, daß die Risikogruppe „Junge Fahrer“ durch den Zuwachs junger Fahranfängerinnen nicht in gleicher Größenordnung ein linearer Zuwachs des Gefährdungspotentials stattfindet, der von dieser Altersgruppe ausgeht, da diese Fahrerinnen offensichtlich nicht in dem Maße gefährdet sind wie die jungen männlichen Fahrer. Das ist allerdings die momentane Situation. Anders sähe es aus, falls in Zukunft die jungen Frauen sich dem „Fahrstil“ der jungen Männer angleichen sollten. Die weitere Entwicklung ist insofern aufmerksam zu verfolgen.

Wie sieht die gegenwärtige Informationsbasis hinsichtlich der Fahranfänger aus? Schätzungsweise werden pro Jahr rund eine Million Fahrerlaubnisse der Klasse 3 in der Bundesrepublik Deutschland erteilt; in den kommenden Jahren werden mit den geburtenschwachen Jahrgängen hier deutliche Abnahmen einhergehen.¹ Trotz ihrer dann immer noch zahlenmäßig großen Bedeutung liegen speziell für diese neu in den Straßenverkehr eintretenden Verkehrsteilnehmer fast keine statistisch relevanten Informationen vor.

Ein Grund ist darin zu sehen, daß das Merkmal „Fahranfänger“ in den amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistiken nicht enthalten ist. Erstmals nach Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe ab November 1986 wurde beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine, allerdings auf wenige Merkmale beschränkte Fahranfängerdatei eingerichtet. Damit dürften in Zukunft Informationen zu Anzahl und Struktur (Alter, Geschlecht) der Fahranfänger sowie zur Delikt- und Unfallbelastung der Auffälligen, jedenfalls ausschnittsweise, verfügbar sein.

Erkenntnisse über das Unfallgeschehen aller Fahranfänger, über das Verkehrsverhalten von Fahranfängern, Informationen zu den Fahrleistungen, Fahrtzwecken usw. sind jedoch weiterhin nur durch gesonderte Erhebungen zu gewinnen.

2 Überblick zur Vorgehensweise

Im Frühjahr 1984 wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen eine Befragung bei Fahrerlaubnisbewerbern zu Art und Umfang der Fahrausbildung durchgeführt (HAAS, 1986). Diese Forschungsarbeit war vom Bundesminister für Verkehr angeregt worden und führte zu einer Bestandsaufnahme von Art und Dauer der Fahrerschülerausbildung. Es wurden hierzu drei unabhängige Stichproben gebildet, wobei für die Führerscheinklasse 3 eine bundesweit repräsentative Auswahl getroffen wurde.

Die Befragten (N = 995) wurden damals gebeten, ihre Anschrift für weitere Interviews während der ersten Zeit ihrer

¹ z. B. Ersterteilungen Klasse 3 (Quelle: KBA)
1985 = 916 787
1986 = 927 408
1987 = 865 671

¹ Die Fahrerlaubnis auf Probe wurde am 1. 11. 1986 eingeführt.

Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr freiwillig zur Verfügung zu stellen. Rund 70% der Führerscheinneulinge der uns hier interessierenden Klasse 3 (Pkw) waren mit weiteren Befragungen einverstanden. Unabhängig von der vorangegangenen Befragung (HAAS, 1986) wurde für diese Personen die vorliegende Untersuchung als eigenständiges Forschungsprojekt konzipiert und durchgeführt. Es wurde ein vollstandardisierter Fragebogen (siehe Anlage) entwickelt, mit dem die Fahranfänger mündlich befragt wurden. Als Interviewer wurden überwiegend Studenten unterschiedlicher Fachrichtungen eingesetzt, die vorher durch zwei Instruktoren in ihre Aufgabe eingewiesen worden waren. Der Fragebogen umfaßt rund 30 Fragen; die Interviewdauer lag bei etwa 20 bis 30 Minuten. Da die Untersuchung als wiederholte Befragung des gleichen Personenkreises konzipiert worden war (Panel), war mit Interviewverweigerungen im Verlauf der 1., 2. und 3. Erhebung zu rechnen („Panelsterblichkeit“). Mit folgendem Bild wird ein Überblick über die tatsächlich erreichten Befragungszahlen im Zeitablauf gegeben.

1. Befragung (1984/85)	2. Befragung (1985/86)	3. Befragung (1986/87)
Pkw-Fahrer (nur Klasse 3) N = 413	Pkw-Fahrer (nur Klasse 3) N = 331	Pkw-Fahrer (nur Klasse 3) N = 291
Pkw-Fahrer, gleichzeitig Inhaber Zwei- radführerschein (1 bzw. 1 b) N = 170	Pkw-Fahrer, gleichzeitig Inhaber Zwei- radführerschein (1 bzw. 1 b) N = 136	Pkw-Fahrer, gleichzeitig Inhaber Zwei- radführerschein (1 bzw. 1 b) N = 119
Pkw-Führerschein, fahren jedoch nach Führerschein- erwerb noch nicht N = 19		

Bild 1

Aus Bild 1 ist ersichtlich, daß die untersuchte Stichprobe sich sowohl aus „reinen“ Pkw-Fahrern als auch aus solchen zusammensetzt, die neben dem Führerschein Klasse 3 auch Zweiradführerscheine (1 bzw. 1 b) erworben haben.

Ein Vergleich der Pkw-Fahranfängerinnen in der Ausgangsstichprobe für die Panel-Erhebung mit der von HAAS 1984 gezogenen repräsentativen Stichprobe zeigt hinsichtlich der Merkmale Lebensalter, Geschlecht, Bundesland, Schadensrisikogruppe und Bevölkerungsdichte nur unwesentliche Verteilungsabweichungen. Es kann deshalb, jedenfalls hinsichtlich dieser Merkmale, von einem repräsentativen Querschnitt von Fahranfängern der Fahrerlaubnisklasse 3 zu Beginn der Mehrfachbefragungen ausgegangen werden.

Fast gleichzeitig mit der 1. Befragung der Fahranfänger beteiligte sich die Bundesanstalt an einer für Pkw-Fahrer repräsentativen Mehrthemenumfrage des Emnid-Instituts (Februar 1985). Einige Fragen aus dem Fragebogen für die Fahranfänger konnten somit auch einer repräsentativen Auswahl aller Pkw-Fahrer gestellt werden, so daß z. B. zu den Einstellungen zum Autofahren oder zu den Fahrten bei Dunkelheit Vergleichswerte der Pkw-Fahrer-Gesamt-

heit vorliegen. Die Erkenntnisse aus dieser Umfrage sind unter der Bezeichnung „Emnid – 1985“ jeweils kenntlich gemacht.

Die Auswertungen der drei Befragungen wurden auf der EDV-Anlage der BAST (Siemens BS 2000) vorgenommen. Überwiegend wurde dabei das Statistical Package for the Social Sciences (SPSS, Release 9) angewandt.

3 Zur Konzeption der Datenaufbereitung: Trend- und Panelanalyse

Als Paneluntersuchung wird eine Erhebung bezeichnet, bei der zu mindestens zwei Zeitpunkten dieselben Merkmale bei denselben Erhebungseinheiten gemessen werden (vgl. MAYNTZ, HOLM, HÜBNER, 1969). Die vorliegende Untersuchung entspricht diesen Kriterien, da dreimal denselben Personen (Fahranfängern) dieselben Fragen gestellt wurden.

Die Befragungsergebnisse werden sowohl in Trend- als auch in Panel-Analysen untergliedert. Diese Trennung ergibt sich aus der Struktur der dreimaligen Befragung:

Im Rahmen der ersten Befragungswelle Ende 1984 bis Anfang 1985 kamen 602 verwertbare Interviews zustande. Von diesen 602 Personen fuhren unmittelbar nach Führerscheinwerb 19 nicht. Letztere wurden deshalb zunächst nicht mitbetrachtet (N für diese 1. Befragung = 583). Zum zweiten Befragungstermin (Ende 1985 bis Anfang 1986) wurden noch 467 Personen erreicht. Mit der abschließenden dritten Befragungswelle (Ende 1986 bis 1987) gingen noch von 410 Pkw-Fahranfängern verwertbare Fragebögen ein. Als „echtes“ dreistufiges Panel können damit nur 410 Pkw-Fahranfänger analysiert werden, da lediglich für diesen Personenkreis die Daten über alle drei Erhebungen vollständig verfügbar sind.

Die Darstellung der Befragungsergebnisse wird deshalb in den einzelnen Abschnitten dort, wo sich zusätzliche Informationen gewinnen lassen, zweistufig durchgeführt:

1) Trendanalyse:

Hier werden auf der Basis der erreichten Fallzahlen (583/467/410 Pkw-Fahranfänger) die Gesamtentwicklungen der Fahranfänger aufgezeigt und

2) Panelanalyse:

Zu ausgewählten Fragestellungen wird auf der Basis von 410 Pkw-Fahranfängern die Entwicklung im einzelnen (z. B. Wechselvorgänge) über den etwa dreijährigen Karriereverlauf analysiert.

4 Untersuchungsergebnisse

4.1 Dauer der Verkehrsteilnahme zu den jeweiligen Befragungszeitpunkten und sozialstatistische Rahmendaten

Die Dauer der Verkehrsteilnahme bis zur ersten, zweiten sowie dritten Befragung ist bei den Befragten unterschiedlich, da die Erhebungen sich über einige Monate erstreckten und der Führerscheinwerb ebenfalls zu verschiedenen Zeitpunkten erfolgte. Die mündlichen Befragungen

sollten innerhalb relativ kurzer Zeiträume durchgeführt werden. Insbesondere im Rahmen der zweiten und dritten Befragungswelle traten aber wegen Wohnortwechsels, Dienstes bei der Bundeswehr usw. erhebliche Probleme auf, die zu befragenden Fahranfänger überhaupt zu erreichen. Insofern haben sich die Vorstellungen hinsichtlich der zeitlichen Abstände zwischen den Befragungen nicht immer realisieren lassen.

Die Befragung zum ersten Fahrabschnitt nach Erwerb der Fahrerlaubnis erfolgte zu einem Zeitpunkt, an dem die Fahranfänger zu über 80 % acht bis zwölf Monate lang gefahren waren (im Mittel 9 Monate).

Ein weiteres Interview (2. Befragung) erfolgte im Mittel 19 Monate nach Führerscheinwerb.

Das dritte und abschließende Interview fand dann nach durchschnittlich 32 Monaten seit Aushändigung des Führerscheins statt. Wenn im folgenden vom ersten, zweiten und dritten Jahr des Fahrens gesprochen wird, dann liegen dem diese mittleren Zeiträume zugrunde.

Die sozialstatistischen Merkmale der Fahranfänger dieser Stichprobe decken sich, wie bereits angesprochen, weitgehend mit den verfügbaren amtlichen Zahlen. Rund drei Viertel der Pkw-Fahranfänger sind Frauen und Männer im Alter von 18 bis 19 Jahren. Dieses Ergebnis deckt sich in der Grundaussage mit den neuesten und auch erstmals verfügbaren „amtlichen“ Fahranfängerdaten aus der Fahranfängerdatei zur Fahrerlaubnis auf Probe des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Danach waren seit dem 1. 11. 1986 (Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe) bis zum 1. 9. 1988 rund 52 % der Männer und rund 48 % der Frauen bis 18 Jahre alt. In unserer Stichprobe der Fahranfänger sind mit 58 % Männeranteil und 42 % Frauenanteil die Männer gegenüber der Verteilung im neuen Register zur Fahrerlaubnis auf Probe – dort 52 % Frauenanteil – überrepräsentiert.

Nach unseren Befragungen ist für über 70 % der Frauen der Pkw das erste motorisierte Fahrzeug überhaupt. Demgegenüber sammeln Männer zu 65 % bereits vorher Fahrerfahrungen, überwiegend auf dem Mofa.

Daraus kann abgeleitet werden, daß Frauen – auch wenn sie, wie dargestellt, beim Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis häufig wie die Männer ebenfalls erst 18 bis 19 Jahre alt sind – insgesamt betrachtet erst zu einem späteren Zeitpunkt aktiv am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen beginnen.

Neben der Vorerfahrung mit einem motorisierten Fahrzeug ist, wenn auch mit anderem Gewicht, die Verkehrserziehung den Eingangsvoraussetzungen zuzurechnen. Rund 70 % der Fahranfänger, Frauen wie Männer, geben hierzu an, Verkehrsunterricht in der Schule erhalten zu haben.

Bereits angesprochen wurde, daß rund 3 % (N = 19) der Befragten unmittelbar nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse 3 (noch) nicht selbst fahren. In dieser kleinen Gruppe der „Nichtfahrer“ sind Frauen mit 68 % stärker vertreten als Männer (32 %). Die Altersverteilung dieser Personen weist einen im Vergleich zu den „aktiven“ Fahrern um ca. 40 %-Punkte höheren Anteil der älteren Fahranfänger (20 Jahre und älter) aus. D. h. die relativ kleine Gruppe derjenigen, die erst etwa nach einem Jahr selbst fahren, wird vor allem von Älteren sowie von Frauen gebildet.

4.2 Karriere der Pkw-Fahranfänger

In diesem Abschnitt sollen Merkmale des Einstiegs als Pkw-Fahrer/Fahrerin und die erkennbaren Entwicklungen während der ersten drei Jahre des Fahrens erörtert werden.

4.2.1 Autobesitz und Verfügbarkeit von Fahrzeugen

Nach bestandener Fahrprüfung haben knapp über 80 % der Männer und etwas mehr als 60 % der Frauen einen Pkw dauernd zur Verfügung. Insgesamt handelt es sich dabei bei rund der Hälfte der Fahranfänger um ein eigenes Fahrzeug. Es werden überwiegend (73 %) Gebrauchtwagen gefahren, die häufig älter als 5 Jahre sind (65 %). Beim Hubraum dominiert die Klasse bis unter 1500 ccm (60 %). Knapp über 80 % der Fahrzeuge gehören zur Kategorie bis 75 PS (55 KW).

Der „Fahrzeugpark“ der Fahranfänger unterscheidet sich zu Beginn der Fahrerkarriere – wie nicht anders zu erwarten – vor allem hinsichtlich der Merkmale Hubraum bzw. PS von dem der Pkw-Fahrer insgesamt (vgl. Tabelle 2). Zur Gesamtheit der Fahrer in der Altersklasse 18 bis 29 Jahre liegen dagegen nur geringe Unterschiede vor; d. h., die Fahranfänger und die jungen Pkw-Fahrer insgesamt fahren teilweise deutlich häufiger als die Pkw-Fahrer im Durchschnitt gebrauchte Fahrzeuge, ältere Modelle, Fahrzeuge mit geringerem Hubraum und geringerer Motorleistung. Dies ist insbesondere bei den jungen Fahranfängern nicht verwunderlich, da sie sich entweder noch in der Ausbildung befinden oder am Beginn der beruflichen Entwicklung stehen, und somit in der Regel das verfügbare Einkommen noch relativ niedrig liegen dürfte.

Merkmal	1. Jahr Fahran- fänger	3. Jahr Fahran- fänger	Emnid (1985) Pkw-Fahrer	
			gesamt	darunter 18–29 Jahre
Eigenes Fahrzeug	56 %	77 %	–	–
Gebrauchtwagen	73 %	71 %	63 %	80 %
Älteres Modell (5 Jahre und älter)	65 %	65 %	59 %	69 %
Hubraum: ¹				
– 1499 ccm	60 %	59 %	47 %	62 %
> 1500 ccm	37 %	39 %	53 %	38 %
PS-(KW-)Klasse: ¹				
– 75 PS (– 55 KW)	81 %	79 %	65 %	77 %
> 76 PS (> 55 KW)	17 %	20 %	34 %	22 %
N	583	400	1000	365

¹ ohne „keine“ Angabe, daher Summe ungleich 100 %

Tab. 2: Merkmale der benutzten Fahrzeuge

Die Frage, ob die überwiegend jungen Fahranfänger sich hinsichtlich der Fahrzeugnutzung und des Fahrzeugbesitzes von der Fahrgesamtheit unterscheiden, kann allerdings grundsätzlich verneint werden: Heute wird nach der Führerscheinprüfung mehrheitlich auch sofort mit dem Pkw gefahren. Die weiblichen Fahranfänger haben in diesem Punkte mit den Männern noch nicht ganz gleichgezogen.

Bei der „Leistungsfähigkeit“ (PS/Hubraum) der verfügbaren Fahrzeuge zeigen sich während der ersten drei Jahre

keine bedeutenden Veränderungen. Wie die Daten in Tabelle 3 ausweisen, steigt der Anteil „eigener Pkw“ dagegen deutlich an, wobei auch hier geschlechtsspezifische Unterschiede deutlich werden.

	1. Jahr		2. Jahr		3. Jahr	
	männlich %	weiblich %	männlich %	weiblich %	männlich %	weiblich %
Eigener Pkw	61	49	75	57	82	69
kein eigener Pkw	39	51	25	43	18	31
Summe %	100	100	100	100	100	100
abs.	316	237	252	178	233	151

Tab. 3: Eigener Pkw/Geschlecht

Knapp 30 % der Männer fahren neben dem Pkw zumindest gelegentlich Motorrad; dieser Anteil bleibt im Zeitverlauf weitgehend konstant.

Im ersten Jahr fahren 41 % der Fahranfänger einen zweiten Pkw¹, einen dritten noch 13 % und vier und mehr Fahrzeuge stehen einer Minderheit zur Verfügung (4 %). Ab dem 2. Fahrjahr sinkt die Benutzung mehrerer Pkw leicht; dies dürfte auf den zunehmenden Besitz eigener Fahrzeuge zurückzuführen sein. Insgesamt aber bleibt der ausgeprägte Gebrauch verschiedener Pkw vom ersten bis ins dritte Jahr erhalten.

4.2.2 Fahrtzwecke

Wird bei den Fahrten mit dem Pkw nach „Notwendigen Fahrten“ (z.B. Fahrt zur Ausbildungsstätte, Arbeitsstelle) und nach „Fahrten in der Freizeit“ unterschieden, so zeigen die Daten in Tabelle 4 folgendes Ergebnis: Der Pkw wird von Anfang an sehr häufig für Fahrten in der Freizeit genutzt. Die notwendigen Fahrten werden dagegen, zumindest zu Beginn der Fahrerkarriere und hier insbesondere von den Frauen, nicht ganz so häufig mit dem Pkw absolviert. Im Verlauf der ersten drei Jahre ist allerdings auch für diesen „Transportbereich“ ein deutlicher Nutzungsanstieg des Pkw erkennbar. Die bei den Fahranfängerinnen deutlich schwächer ausgeprägte Benutzung des Pkw für Freizeitfahrten könnte auch an heute noch gültigen Verhaltensmustern wie z.B. „der junge Mann fährt und holt die Freundin ab“ liegen (beide sind dann vollmobil). Bei gemeinsamen Unternehmungen in der Freizeit sind solche Abläufe sicherlich nicht die Ausnahme.

4.2.3 Straßen

Die Frage nach den Straßenarten, die bevorzugt befahren werden, ist u. a. in Verbindung mit dem Wohnort und/oder der Wohnregion zu sehen. D. h., bei den Angaben ist zu berücksichtigen, daß sowohl Präferenzen der Fahranfänger eine Rolle spielen („fahre lieber auf einer schönen Landstraße“) als auch das tatsächliche „Angebot“ der Straßen im Umfeld des Wohnortes.

Vom ersten bis zum dritten Jahr werden Bundes- und Landesstraßen von allen Fahranfängern als wichtigste Straßentypen genannt.

Fahrten mit dem Pkw	Männer			Frauen		
	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %
Freizeitfahrten: sehr häufig/ ziemlich häufig	82	80	86	72	76	77
Notwendige Fahrten: sehr häufig/ ziemlich häufig	73	81	85	60	67	71
	N = 336	N = 276	N = 245	N = 246	N = 151	N = 164

Tab. 4: Nutzung des Pkw/Geschlecht/Zeit

Dieses Ergebnis überrascht nicht, da die befragten Fahranfänger zu 51 % ebenfalls angeben, eher in ländlichen Gebieten zu leben. Dies korrespondiert mit der Verteilung der Wohnbevölkerung nach der Gemeindegröße: Rund 40 % der Bevölkerung leben in Gemeinden mit weniger als 20.000 Einwohnern (BRÜHNING, SCHMID, 1985). Das bevorzugte Fahren auf Bundes- und Landesstraßen könnte allerdings auch eine Folge der häufigen Fahrten zum Zeitvertreib sein, denn zum „Ausleben“ derartiger Fahrmotive sind diese Straßen am ehesten geeignet (SCHLAG et al., 1986).

Zwei interessante Entwicklungen ergeben sich im Verlauf der beobachteten drei Jahre der Anfängerkarrieren:

- Fahren auf der Autobahn nimmt deutlich zu (bei den Männern ist ein Anstieg um 15, bei den Frauen um 9 Prozentpunkte zu verzeichnen),
- die Fahranfängerinnen fahren ab dem zweiten Jahr deutlich häufiger ebenfalls im Großstadtverkehr; Männer fahren dort bereits im ersten Jahr häufiger als Frauen.

4.2.4 Fahren bei Dunkelheit

Die situativen Bedingungen des Fahrens werden neben den Straßenverhältnissen wie Nässe, Schnee und Eis vor allem auch durch die Lichtverhältnisse beeinflusst.

Die Verkehrsteilnahme bei Dunkelheit ist mit einem erheblich höheren Unfallrisiko verbunden als das Fahren bei Tageslicht. Betrachtet man z.B. die Lichtverhältnisse zur Unfallzeit und das Alter der Unfallbeteiligten, so zeigt sich, „daß ein weit überproportionaler Anteil der Unfälle junger Fahrer bei Dunkelheit geschah“ (SCHLAG et al., 1986, S. 9). Auch das Risiko, bei Dunkelheit tödlich zu verunglücken, liegt für „... junge, insbesondere für junge männliche Fahrer auch in Relation zur gefahrenen Strecke, nicht etwa nur doppelt, sondern rund viermal so hoch wie in mittleren Altersgruppen ...“ (SCHLAG et al., 1986, S. 9–10).

Diese Erkenntnisse haben – wie eingangs schon erwähnt – in verschiedenen Ländern bereits zu Konsequenzen für Fahranfänger geführt: So existieren in einigen Staaten der USA sog. „curfew laws“. Den jungen Fahrern wird hier, unterschiedlich hinsichtlich Altersgruppen und zeitlichen Begrenzungen, das Fahren bei Dunkelheit verboten oder zumindest erschwert, indem sie z.B. nachts nur in Beglei-

¹ Pkw der Eltern, von Freunden, Dienstfahrzeug u. ä.

Fahren bei Dunkelheit	Männer				Emnid ¹	Frauen				Emnid ¹
	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1985 %		1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1985 %	
Oft	76	77	76	50	61	60	75	21		
Manchmal – Nie	24	23	24	50	39	40	25	79		
Summe %	100	100	100	100	100	100	100	100		
Summe abs.	336	275	245	646	246	191	161	355		

1 Pkw-Fahrer insgesamt

Tab. 5: Fahren bei Dunkelheit/Geschlecht/Zeit

tung eines Elternteils fahren dürfen (WILLIAMS, 1985, S. 49 ff.). Auch im Rahmen des Modellversuches der „Vorgezogenen Pkw-Fahrerlaubnis“ in Frankreich ist das „Begleitende Fahren“ u. a. freitags, samstags und sonntags zwischen 18.00 und 8.00 Uhr untersagt (BRÜHNING, WEISSBRODT, 1987).

Nun ist es charakteristisch für jugendliche Fahranfänger, daß der Führerscheinwerb noch in die Übergangsphase der Ablösung vom Elternhaus fällt. In dieser Phase gehört es zu den Lebensumständen, zum Sozialverhalten junger Menschen, daß sie häufiger als ältere Verkehrsteilnehmer Fahrten in der Freizeit unternehmen und dabei auch häufig abends und bei Dunkelheit unterwegs sind. Disco-, Kinobesuche usw. sind in diesem Lebensabschnitt nicht wegzudenken. So konnte in einer amerikanischen Untersuchung (WILLIAMS, 1985, S. 3) ermittelt werden, daß die jungen Fahrer (Fahrerlaubnis ab 16 Jahren) rund 20 % ihrer Fahrten bei Dunkelheit absolvieren; bei den Fahrern der mittleren Altersgruppen liegt dieser Fahrtanteil dagegen nur bei rund 10 %.

Aufgrund dieser Erkenntnisse zum Unfallrisiko bei Dunkelheit und den Lebensgewohnheiten junger Frauen und Männer wurden in der vorliegenden Untersuchung ebenfalls Fragen zum Fahren bei Dunkelheit gestellt. In diesem Kapitel geht es zunächst einmal darum, die Ergebnisse zur Häufigkeit des Fahrens junger Fahranfänger bei Dunkelheit darzustellen. Deren Einstellungen zum Fahren bei Nacht/Dunkelheit werden später in Abschnitt 4.3.6 weiter diskutiert.

Die Ergebnisse zur Frage „Fahren Sie oft, manchmal, sehr selten oder nie bei Dunkelheit?“ sind in der folgenden Tabelle 5 enthalten. Mit ausgewiesen sind in dieser Tabelle die Daten aus der Emnid-Umfrage, also Angaben eines repräsentativen Querschnitts aller Kraftfahrer.

Danach fahren nach eigenen Angaben über drei Viertel der männlichen Fahranfänger bereits im ersten Jahr „oft“ bei Dunkelheit; die Frauen geben diesen „Wert“ eher im dritten Fahrjahr an. Die Ergebnisse der Emnid-Erhebung weisen nachdrücklich auf die großen Unterschiede bei Nachtfahrten zwischen Fahranfängern und Pkw-Fahrern insgesamt hin.

Weitere Untergliederungen der Emnid-Ergebnisse nach Lebensalter der Pkw-Fahrergesamtheit im Vergleich mit den Fahranfängern veranschaulichen nochmals die für Fahranfänger offenbar besondere Bedeutung der Fahrten bei Dunkelheit (vgl. Bild 3):

Die dargestellten Ergebnisse zur Häufigkeit von Fahrten bei Dunkelheit weisen auf ein wichtiges Merkmal der Fahr-

anfänger hin: die den Lebensumständen und dem Sozialverhalten entsprechende Teilnahme am Straßenverkehr mit hohem „objektiven“ Risiko während der Dunkelheit. In Verbindung mit nachts häufiger als tags geltenden ungünstigen Rahmenbedingungen wie z. B. eingeschränkten Sichtverhältnissen, Verleitung zu hohen Fahrgeschwindigkeiten bei geringeren Verkehrsstärken, Alkoholeinfluß, Ermüdung usw., ist die überproportionale Unfallbeteiligung der Fahranfänger möglicherweise stärker als bisher angenommen, auch in Verbindung mit diesem Faktor zu sehen.

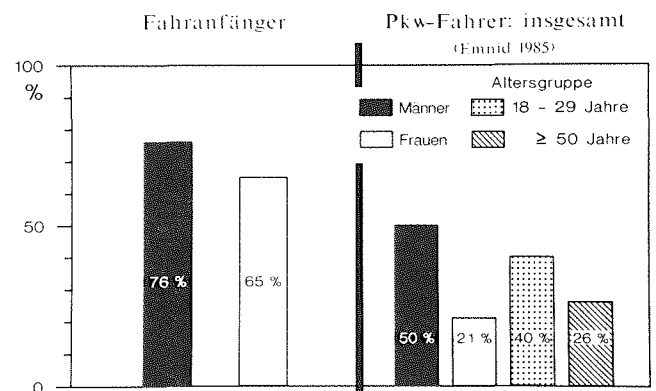


Bild 2: Fahren bei Dunkelheit (Merkmal „fahre oft“)

4.2.5 Fahrleistungen

Zu der wichtigen Bezugsgröße „Fahrleistungen“ liegen für Fahranfänger nach unserer Kenntnis keine Daten für die Bundesrepublik Deutschland vor. Obwohl das Instrument „Befragung“ für die Ermittlung von Fahrleistungen sicher nicht als optimal zu bezeichnen ist, wurde versucht, diese wichtige Kenngröße unter den gegebenen Bedingungen möglichst genau zu erfassen sowie Schätzwerten „objektive“ Angaben gegenüberzustellen.

Fahrleistungen der Fahranfänger

Gefragt wurden die Fahranfänger, wieviele Kilometer sie bis zum Zeitpunkt der Befragung ungefähr insgesamt mit dem Pkw gefahren sind. Bei der zweiten und dritten Befragung war zur Rück Erinnerung der jeweilige vorherige Befragungsmonat im Fragebogen eingetragen worden.

Da unterschiedliche Zeiträume den Fahrleistungen zugrunde liegen, wurden die Werte auf die Anzahl der Fahrmonate bezogen (Monatswert) und auf ein Jahr hochgerechnet.

Daraus lassen sich die in Tabelle 6 eingetragenen durchschnittlichen Fahrleistungen errechnen.

Zeit	Männer	Frauen
1. Jahr	16.800 km	8.600 km
2. Jahr	18.530 km	10.300 km
3. Jahr	20.700 km	12.400 km
Durchschnitt: Emnid 1985 ¹	15.700 km	11.900 km

1 Pkw-Fahrer insgesamt

Tab. 6: Durchschnittliche Fahrleistungen

Im folgenden Bild 3 sind diese Angaben graphisch umgesetzt und veranschaulichen die Entwicklung der Fahrleistungen von Männern und Frauen als Fahranfänger.

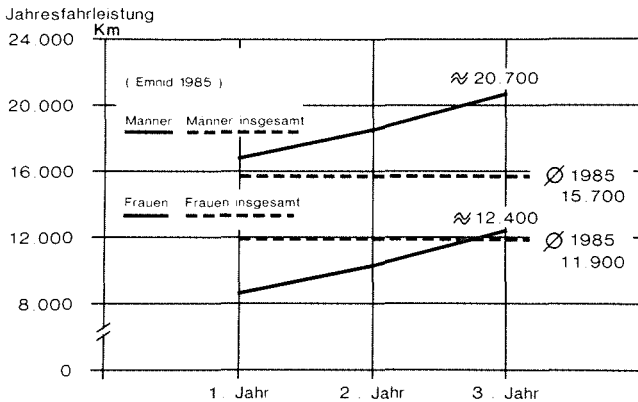


Bild 3: Fahrleistungen der Fahranfänger

Als erstes Ergebnis läßt sich bezüglich der Fahrleistungen von Fahranfängern feststellen: Es zeigen sich erhebliche geschlechtsspezifische Unterschiede. Männliche Fahranfänger fahren bereits im ersten Jahr mehr Kilometer als der durchschnittliche Pkw-Fahrer. Sie steigern ihre Fahrleistungen kontinuierlich und liegen im dritten Jahr bei rund 20.700 km und fahren damit rund ein Viertel mehr als die Pkw-Fahrer insgesamt. Frauen als Fahranfänger fahren zu Beginn der Karriere weniger als die durchschnittliche Frau am Steuer. Im dritten Jahr liegen allerdings auch sie mit rund 12.400 km pro Jahr über dem Mittelwert der Fahrleistung aller Frauen.

Die Angaben werden im folgenden weiter in Fahrleistungskategorien untergliedert, um einen Eindruck von den Fahrleistungsverteilungen zu gewinnen.

Bei Betrachtung von Bild 4 lassen sich einige interessante Befunde erkennen. Generell zeigen sich zunächst wiederum geschlechtsspezifisch sehr unterschiedliche Anteile an den jeweiligen Fahrleistungskategorien. Charakteristisch für Fahranfänger scheint zu sein:

- Im Gegensatz zur Pkw-Fahrer-Gesamtheit sind die Bereiche „niedrige und hohe“ Fahrleistungen deutlicher ausgeprägt als der durchschnittliche Fahrleistungsbereich.
- Männer sind bereits im ersten Frühjahr und danach ansteigend anteilig stärker in den hohen Fahrleistungskategorien vertreten.
- Bei den weiblichen Fahranfängern ist letzteres fast umgekehrt: Hier dominieren die Anteile bei den eher niedrigen Fahrleistungen zumindest bis in das zweite Fahrjahr. Gemessen an allen Pkw-Fahrerinnen ist der „durchschnittliche“ Fahrleistungsbereich allerdings – anders als bei den Männern – ab dem 2. Jahr fast normal vertreten.

- Die Anteile in den hohen Fahrleistungsgruppen sind bei den Frauen im Vergleich zu den Männern deutlich niedriger. Nimmt man allerdings die Fahrleistungsverteilung aller Frauen zum Maßstab, dann fahren die weiblichen Fahranfänger durchschnittlich mehr Kilometer als die sicherlich mehrheitlich älteren Frauen der Gesamtheit „Frauen“ am Steuer.

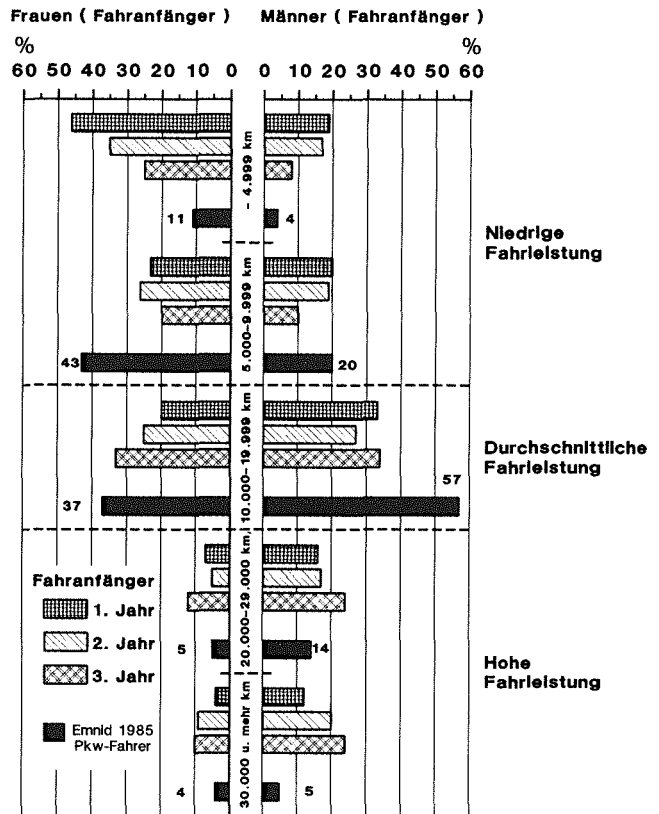


Bild 4: Verteilung der Fahrleistungen

Fahrleistungen der Fahranfänger (Panelanalyse)

Die angesprochenen Fahrleistungsunterschiede von weiblichen und männlichen Fahranfängern sind auch im „Panel“ klar erkennbar (Bild 5 und Bild 6). Es zeigt sich, daß unter den heutigen Fahranfängerinnen – viel stärker als bei den Männern – auch noch Frauen zu finden sind, die, wie die ältere Generation Frauen, nach dem Führerscheinwerb konstant sehr wenig Auto fahren.

Im Panel entfallen im ersten Jahr 202 bzw. 204 Personen auf die Fahrleistungsgruppen bis 6000 km pro Jahr sowie 6000 und mehr Kilometer. Die Trennung der Fahranfänger an diesem Wert in solche mit hoher bzw. niedriger Fahrleistungen ist wie jede andere Abgrenzung in gewisser Weise eine willkürliche Entscheidung. Primäreinteilungen dieser Art können fundiert vorgenommen werden, falls gesichert wäre, was als niedrige bzw. hohe Fahrleistung gängigerweise definiert würde. Dies ist jedoch nicht der Fall. Die Trennung in hohe bzw. niedrige Fahrleistungsgruppen an diesem Wert wurde hier deshalb so gewählt, weil sich oberhalb und unterhalb dieses Wertes fast zahlenmäßig gleich große Gruppen ergeben. Hinsichtlich der bereits angesprochenen Unterschiede nach dem Geschlecht der Fahranfänger zeigen sich bei dieser Dichotomisierung der Fahrleistungen interessante Ergebnisse:

Die Besetzungen der als niedrig bzw. der als hoch definierten Fahrleistungsgruppen sind vom ersten Jahr an –

wenn man diese, wie angesprochen, eher willkürliche Abgrenzung akzeptiert – konträr: Über zwei Drittel der Fahr-anfängerinnen befinden sich im ersten Jahr in der Gruppe der niedrigen Fahrleistungen; demgegenüber sind die Männer zu fast zwei Dritteln (62%) in der als hoch bezeichneten Fahrleistungsgruppe ≥ 6000 km pro Jahr vertreten. Im Verlauf des dreijährigen Beobachtungszeit-raums verbleiben 23% der Fahr-anfängerinnen während der gesamten Zeit in der niedrigen Fahrleistungsgruppe; dies trifft dagegen für lediglich 6% der Männer zu. Fast die Hälfte der Männer (48%) sind indes vom ersten bis zum dritten Jahr in der Fahrleistungsgruppe „hoch“ zu finden. Auch die Wechselvorgänge zwischen den Fahrlei-stungsgruppen „niedrig“ und „hoch“ belegen, daß Männer wesentlich seltener in die Fahrleistungsgruppe „niedrig“ wandern.

Bewertung geschätzter Fahrleistungsangaben

Es soll hier geprüft werden, wie die geschätzten Fahrlei-stungsangaben zu bewerten sind: Werden tendenziell eher Unter- oder Überschätzungen der eigenen Fahrleistungen vorgenommen?

Im Rahmen des Projekts wurde zur Beantwortung dieser Frage versucht, geschätzte Fahrleistungsangaben mit vom Interviewer abgelesenen Kilometerständen zu vergleichen. Etwa ein halbes Jahr vor Beginn der ersten Befragung wurden die Fahr-anfänger erstmals angeschrieben und u. a. gebeten, auf einer Postkarte den Kilometerstand ihres Fahrzeuges mit Kennzeichenangabe sowie Datum und Angaben zum Fahrzeug einzutragen und an die Bundes-anstalt zurückzusenden. Bei der 1. Befragung wurden die

Fahrleistungen mit diesem Fahrzeug dann einmal als Schätzung der Fahr-anfänger abgefragt (vom Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs bis zum Befragungsdatum), zum an-deren wurde versucht, den Kilometerstand des Pkw abzu-lesen. Alle implausiblen Fälle wurden herausgesondert, so daß im ersten Schritt für 85 Fahrer abgelesene Kilometer-stände (Zeitraum zwischen Postkarte und 1. Befragung durch Interviewer) ausgewertet werden können.

Die Vergleichszeiträume sind in diesem Fall allerdings un-terschiedlich. Die unterschiedlichen Zeiträume sind bei Gegenüberstellung der Fahrleistungsmittelwerte pro mo-natlicher Verkehrsbeteiligung unter der Voraussetzung un-problematisch, daß sich im Zeitablauf die (monatlichen) Fahrleistungen nicht gravierend verschieben.

Um dies zu prüfen, wurden drei Zeitklassen gebildet, für die die monatlichen Fahrleistungsmittelwerte, getrennt nach Geschlecht, ermittelt wurden: Dabei zeigte sich, daß

Geschlecht	Monatliche Fahrlei-stungsmittelwerte geschätzt	Monatliche Fahrlei-stungsmittelwerte abgelesen
männlich	\bar{x} 1387,08 \bar{x} 1110,6 (n = 63)	\bar{x} 2061,65 \bar{x} 1004,0 (n = 63)
weiblich	\bar{x} 1030,28 \bar{x} 909,3 (n = 25)	\bar{x} 1415,12 \bar{x} 1000,0 (n = 25)

Tab. 7: Geschätzte und abgelesene Fahrleistungen und Geschlecht (Postkarte – 1. Befragung)

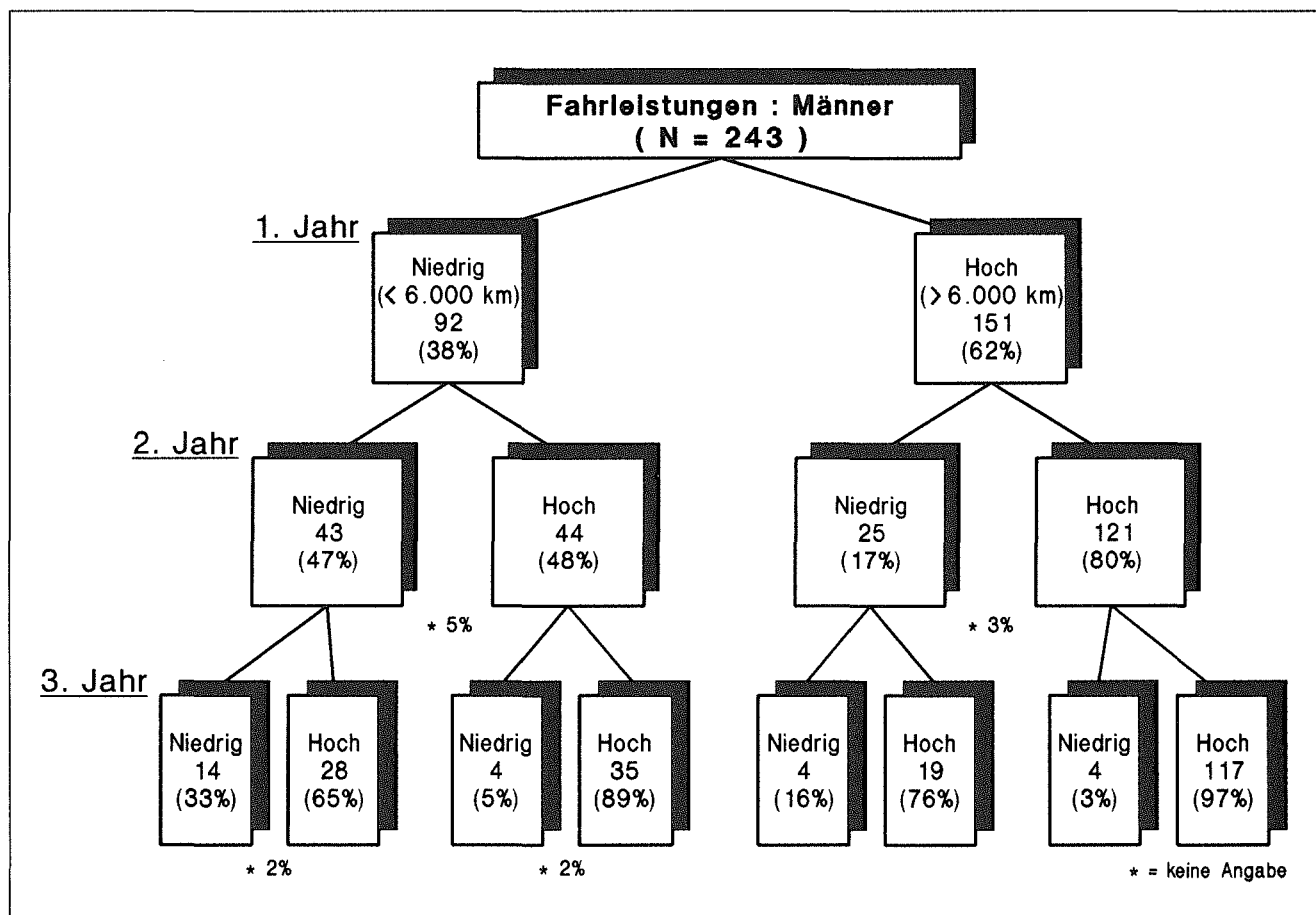


Bild 5: Fahrleistungen der Fahr-anfänger (Panelanalyse)

die monatlichen Fahrleistungsmittelwerte in den Zeitgruppen keine sprunghaften Veränderungen aufweisen.

Stellt man die abgelesenen und geschätzten Fahrleistungsangaben derjenigen nebeneinander, für die beide Angaben verfügbar sind (N = 88), dann zeigen die Daten in Tabelle 7, daß bei geschätzten Fahrleistungen in diesem Fall eine Tendenz zur Unterschätzung vorliegt.

Dieser Frage wurde im Verlauf der zweiten und dritten Befragung wiederum nachgegangen. Hier tritt das Problem unterschiedlicher Schätzungsweise nicht mehr auf. Die Ergebnisse dieser weiteren Auswertung zeigt Tabelle 8.

Zeit	Geschlecht	Monatliche Fahrleistungsmittelwerte	
		geschätzt	abgelesen
1./2. Befragung	männlich	\bar{x} 1781.09 \bar{x} 1506.00 n = 58	\bar{x} 1494.52 \bar{x} 1300.50 n = 58
	weiblich	\bar{x} 1003.82 \bar{x} 833.00 n = 39	\bar{x} 1000.05 \bar{x} 780.00 n = 39
2./3. Befragung	männlich	\bar{x} 1684.781 \bar{x} 1539.500 n = 64	\bar{x} 1402.063 \bar{x} 1262.500 n = 64
	weiblich	\bar{x} 1357.946 \bar{x} 1000.000 n = 37	\bar{x} 1369.081 \bar{x} 992.000 n = 37

Tab. 8: Geschätzte und abgelesene Fahrleistungen

Wie aus der Übersicht zu erkennen ist, erfolgt bei der 2. und 3. Befragung zwischen abgelesenen und geschätzten Fahrleistungen zumindest bei den Männern eine Richtungsumkehr. Die männlichen Fahranfänger überschätzen danach ihre Fahrleistungen. Die Frauen hingegen liegen mit den Schätzwerten sehr nahe bei den abgelesenen Kilometern.

Hinsichtlich der Bewertung der Fahrleistungsangaben aus dieser Untersuchung wird folgende Schlußfolgerung gezogen: Eigenschätzungen der Fahrleistungen sind vermutlich überhöht, vor allem bei den Männern. Anteilsvergleiche mit anderen Befragungsergebnissen (z. B. Emnid 1985) sind vertretbar, da auch die Vergleichsergebnisse vermutlich in gleicher Richtung verzerrt sein dürften; d. h. hier konkret, auch die Fahrleistungsschätzangaben der Emnid-Umfrage dürften insgesamt eher zu hoch ausfallen. Dieser Frage müßte jedoch einmal vertieft nachgegangen werden.

Fahrleistungen der Fahranfänger gestern und heute

Es soll versucht werden, die Frage zu beantworten, welche Entwicklung sich in den vergangenen rund zehn Jahren vollzogen hat. Zurückliegende deutsche Vergleichsdaten zu dieser Fragestellung sind nicht bekannt. In einer englischen Untersuchung von JENKINS (1979) wurden Fahrleistungen der Fahranfänger nach einem Jahr Fahrpraxis erfaßt. Zwei Probleme sind vorweg anzusprechen, die uns bewegen haben, diesen Fahrleistungsvergleich eher nachrangig zu behandeln. Dies betrifft einmal die Vergleichbarkeit der Länder. Großbritannien hat bekanntermaßen z. B.

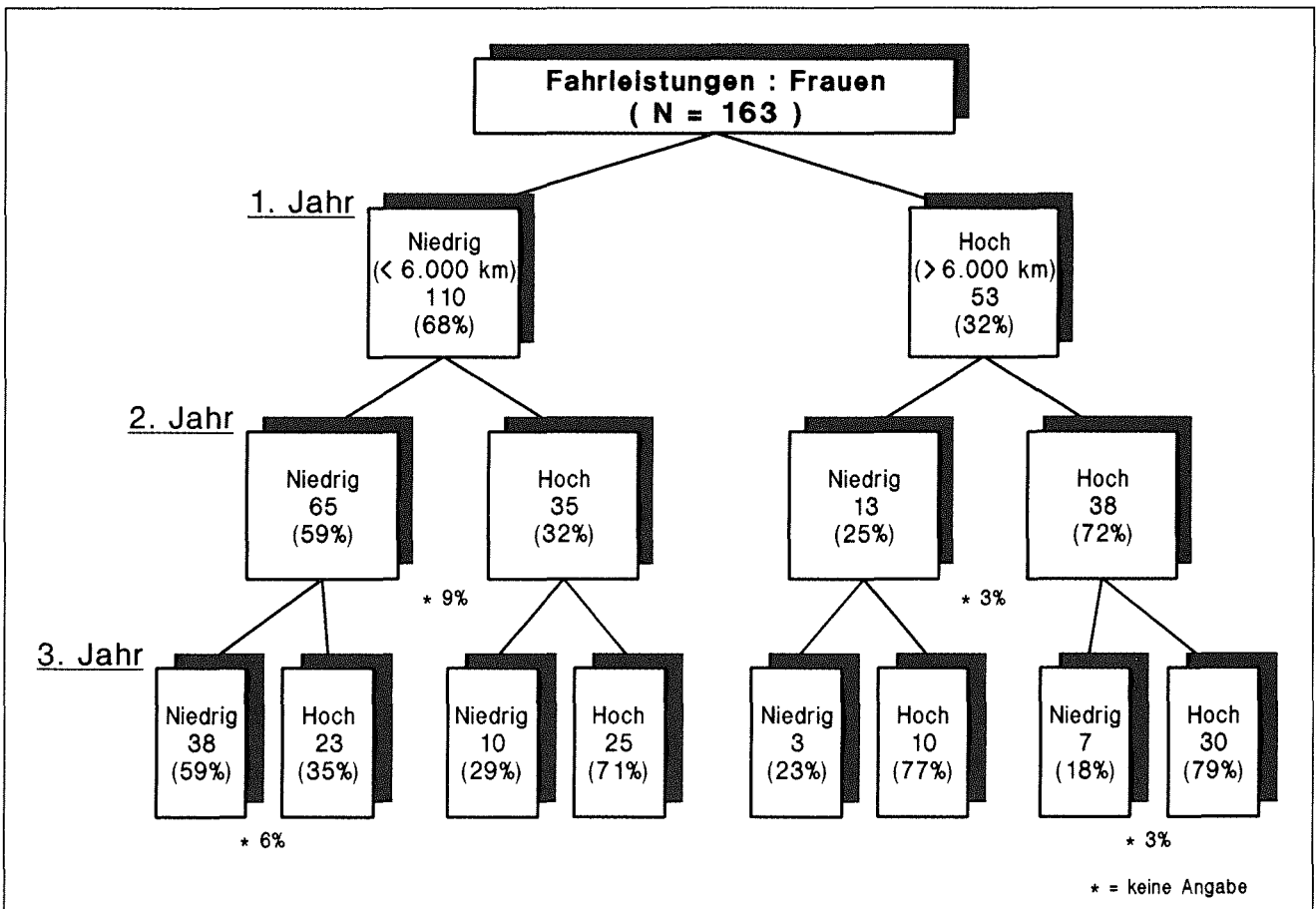


Bild 6: Fahrleistungen der Fahranfängerinnen (Panelanalyse)

niedrigere Unfallzahlen, weniger Getötete sowie ein anderes Straßennetz als die Bundesrepublik Deutschland (GROSSE-BERNDT, WEISSBRODT, ZIMMERMANN, LISSE, SCHMID, 1981). Auf der anderen Seite sind hinsichtlich der Faktoren Fläche, Bevölkerung, Dichte und Pkw-Fahrleistungen die beiden Länder wiederum relativ gut miteinander vergleichbar.

Als praktisches Problem kommt hinzu, daß durch die Abfrage der Fahrleistungen in Meilen die Fahrleistungskategorien nicht völlig kompatibel umgruppiert werden können.

Fahrleistungskategorien	Fahrerfänger BRD, 1984/85 (1. Jahr) %	Fahrerfänger GB, 1976 (1. Jahr) %
- 4.999 km	30	38
5.000 - 9.999 km	22	27
10.000 - 19.999 km	27	25
20.000 und mehr km	21	8
Summe	100 ¹	100 ¹
abs.	580	5.081

¹ Summe ungleich 100 %; vermutlich wurden
2 % = keine Angabe nicht mit aufgeführt

Tab. 9: Fahrleistungen der Fahrerfänger, Bundesrepublik Deutschland 1984/85, Großbritannien 1976

In Tabelle 9 wird ein großer Unterschied im Bereich der hohen Fahrleistungen sichtbar. Unter Beachtung der dargestellten Probleme beim Vergleich solcher Daten aus verschiedenen Ländern liegt damit zumindest ein Hinweis vor, daß sich im vergangenen Jahrzehnt die Situation der Fahrerfänger bezüglich des Umfanges tatsächlichenfahrens nicht unerheblich verändert haben dürfte.

4.2.6 Fahrgeschwindigkeiten

Nach einer Sonderauswertung aller Pkw-Unfälle mit Personenschaden der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik des Landes Nordrhein-Westfalen für 1983, dargestellt bei ELLINGHAUS und SCHLAG (1984), wird die polizeiliche Unfallursache „überhöhte Geschwindigkeit“ am häufigsten bei der jüngsten Fahrergruppe (18 bis 24 Jahre) angegeben.

Die Fahrerfänger sind, wie eingangs erläutert, eine spezielle Untergruppe der Fahrer in dieser Altersklasse. Wie sieht deren Geschwindigkeitsverhalten aus? Ist auch bei diesen anfangs unerfahrenen Fahrern und Fahrerinnen mit hohen Fahrgeschwindigkeiten zu rechnen?

Fahrerfänger wurden, um diese Fragen zu klären, nach der bisher gefahrenen höchsten Geschwindigkeit, auch wenn das nur einmal war, auf einer Bundes-, Landesstraße sowie auf der Autobahn gefragt. Ein erster Überblick zu den Ergebnissen ist in der folgenden Tabelle 10 dargestellt.

Die Werte der Höchstgeschwindigkeitsangaben auf Bundesautobahnen sowie auf Bundes- und Landesstraßen in Tabelle 10 zeigen nachdrücklich, daß von den Fahrerfängern bereits im ersten Jahr und dann im Verlauf der Fahrkarriere hohe Geschwindigkeiten gefahren werden.

	Bundes-/Landesstraßen		Autobahn	
	Männlich \bar{x}	Weiblich \bar{x}	Männlich \bar{x}	Weiblich \bar{x}
1. Jahr	125	110	165	147
2. Jahr	130	115	170	152
3. Jahr	134	117	178	158

Tab. 10: Mittlere Höchstgeschwindigkeiten (km/h nach Tachometer)

Die Unterschiede im Geschwindigkeitsverhalten zwischen Männern und Frauen sind wiederum deutlich erkennbar: Die Frauen geben eine im Schnitt 15–20 km/h niedrigere Höchstgeschwindigkeit an.

Der „schnellste“ Fahrerfänger im ersten Fahrjahr, männlich, fuhr mit einem italienischen Sportwagen der Superklasse Tempo 310 auf der Autobahn. Nun konnte andererseits festgestellt werden, daß den Fahrerfängern häufig nicht ausgesprochen leistungsstarke Pkw zur Verfügung stehen. Mit welchen Fahrzeugen werden diese hohen Geschwindigkeiten insbesondere auf der Autobahn gefahren? Geht man dieser Frage nach, so zeigt sich, daß bei angegebenen hohen Fahrgeschwindigkeiten der Anteil ausgeliehener Fahrzeuge deutlich höher ist als bei den eher niedrigen Tempoangaben (z. B. Autobahn über 150 km = 53 % mit fremden, ausgeliehenen Pkw). Um „richtig“ schnell fahren zu können, wird von den Eltern, von Freunden oder Bekannten ein leistungsstarkes Fahrzeug benutzt.

Ergänzt wird die Betrachtung der mittleren Höchstgeschwindigkeit, die nur einen begrenzten Einblick liefert

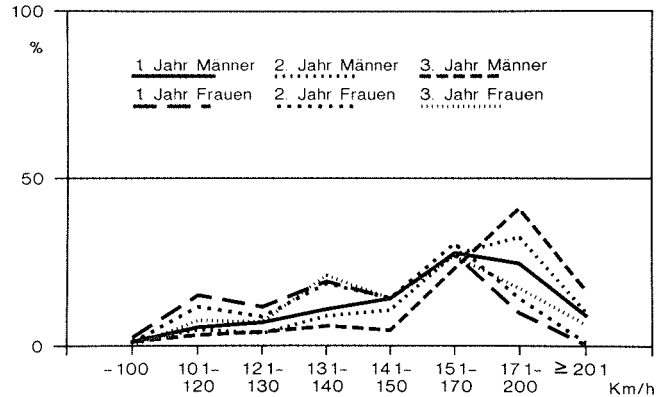


Bild 7: Verteilung der Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen

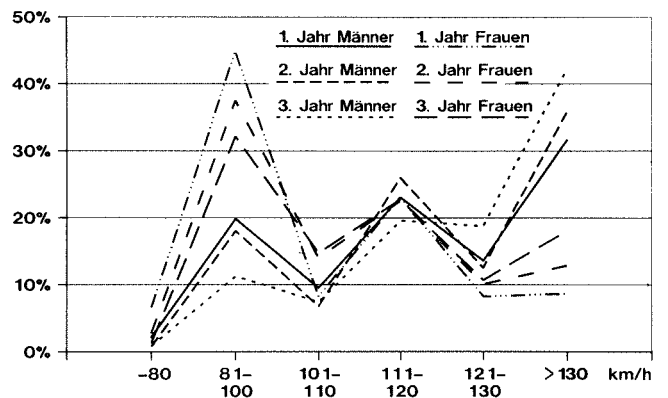


Bild 8: Verteilung der Höchstgeschwindigkeiten auf Bundes- und Landesstraßen

kann, durch die zugrundeliegenden Verteilungen der Geschwindigkeiten auf Autobahnen bzw. Bundes- und Landesstraßen.

Bereits die ausgewiesenen Mittelwerte lassen vermuten, daß von den Fahranfängern, besonders von den Männern, auch extrem hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Bilder 7 und 8, in denen die Anteile der Geschwindigkeitsklassen wiedergegeben werden, belegen diese Aussage. Bei den männlichen Fahranfängern liegt im ersten Jahr der Anteil derer, die auf der Autobahn über 170 km/h laut Tachometeranzeige gefahren sind bei 34%; im dritten Jahr ist über die Hälfte (56%) der männlichen Fahranfänger über 170 km/h schnell gefahren.

Die weiblichen Fahranfänger fahren offensichtlich weit weniger häufig diese Geschwindigkeiten. Im Gegensatz zu den Autobahnen ist die Höchstgeschwindigkeit auf einbahnigen Außerortsstraßen begrenzt (100 km/h). Wie schnell auf solchen Straßen nach den Angaben der Fahranfänger gefahren wird, zeigt Bild 8. Zwei Ergebnisse sind besonders bemerkenswert: Schneller als 110 km/h sind im Mittel über die drei Fahrjahre rund 72% der Männer und nur 13% der Frauen gefahren. Im dritten Fahrjahr sind über 42% der männlichen Fahranfänger auf Bundes- oder Landesstraßen mindestens einmal über Tempo 130 nach Tachometer gefahren! Den Daten ist ebenfalls zu entnehmen, daß sich Fahranfängerinnen tendenziell eher an Verkehrsvorschriften halten, wie z. B. hier Tempo 100 auf Bundes- und Landesstraßen, als die Männer. Dieses Ergebnis stimmt mit anderen Untersuchungen überein (KARSTEDT-HENKE, 1988).

4.2.7 Unfallbeteiligung der Fahranfänger

Unfälle sind seltene und im Ereignisfall zusätzlich durch Zufallsfaktoren beeinflusste Ergebnisse. Es ist daher nicht zu erwarten, daß in einer Personenstichprobe der Größenordnung dieser Untersuchung z. B. Unfälle mit Personenschaden in einer für statistische Analysen ausreichenden Anzahl auftreten werden, wie dies z. B. in der Verkehrsunfallstatistik mit ihren anderen Größenordnungen der Fall ist.

Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurden deshalb alle von den Fahranfängern angegebenen Unfälle¹, also auch Bagatellunfälle (z. B. durch Fehler beim Ein-Ausparken), Alleinunfälle durch Abkommen von der Fahrbahn mit leichten Blechschäden, andere Unfälle ohne Einschaltung von Polizei oder Versicherung bis hin zu den Unfällen mit Personenschaden zusammengefaßt und ausgewertet. Die-

¹ In einer Arbeit der Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (HESS, 1986) konnte nachgewiesen werden, daß bei Befragungen zu erlittenen Verkehrsunfällen ein durchaus der Realität entsprechendes Ergebnis erreicht wird.

se Gesamtheit der Unfälle wird hier als ein geeignetes Maß für die Beurteilung der Fahrsicherheit bzw. -unsicherheit zu Beginn der „Karriere“ als Pkw-Fahrer betrachtet, da zwischen dem Unfallereignis geringfügiger und schwerer Ausprägung oft keine „Welten“ liegen, sondern in vielen Fällen zufällige Einflußfaktoren das Schadensausmaß wesentlich mitbestimmen.

Die im Rahmen der Befragungen erhobenen Unfalldaten können mit der amtlichen Statistik nicht verknüpft werden. Dies aus zwei Gründen: Zunächst ist in der amtlichen Statistik das Merkmal „Fahranfänger“ nicht enthalten. Weiter werden dort Unfälle mit Personenschaden sowie Unfälle mit schwerem Sachschaden erfaßt; die erfragten Unfälle (z. B. Bagatellunfälle) gehen zu einem großen Teil nicht in die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik ein.

Absolute Unfallzahlen stellen bekanntermaßen keine ausreichende Kenngröße zur Beurteilung der Sicherheit bzw. Unsicherheit von Verkehrsteilnehmergruppen dar. Unfallzahlen sollten, wenn möglich, in Verbindung mit Bezugsgrößen wie Zeitdauer der Verkehrsteilnahme, Fahrleistungen usw. beurteilt werden. Für die nachfolgende Beschreibung des Unfallgeschehens greifen wir auf die Bezugsgröße „Fahrleistung“ zurück, die von den Fahranfängern bei der Befragung angegeben wurde. Es werden also Unfallraten (Unfälle/Fahrleistung) ausgewiesen.

Zusätzlich wurden die Befragten in Fahrleistungsguppen unterteilt: Fahrleistung ist u. a. ein Indikator für die Fahrerfahrung; will man z. B. überprüfen, ob zwischen weiblichen und männlichen Fahranfängern hinsichtlich des Unfallgeschehens Unterschiede bestehen, so ist die jeweilig erreichte Fahrerfahrung sicherlich von Bedeutung.

In dieser Phase der konkreten eigenen Erfahrungssammlung, in der Fahranfänger sich befinden, ist es u. U. erforderlich, z. B. zumindest zwischen Fahranfängern mit hoher und niedriger Fahrleistung zu differenzieren, da sie sich auf unterschiedlichen Entwicklungsstufen befinden. Optimal wäre ein Vergleich von Paarlingen, d. h. Personen mit nahezu identischer Fahrleistung. Dieses Verfahren ist aber wegen zu geringer Besetzungszahlen nicht sinnvoll durchführbar. Die Bildung von Fahrleistungskategorien dagegen führt zu ausreichenden Besetzungszahlen in den Gruppen, und es ist auch gewährleistet, daß Fahranfänger mit annähernd identischen Fahrerfahrungen, zumindest hinsichtlich der Fahrleistung, verglichen werden.

Diesen Überlegungen folgend werden zunächst die Unfallereignisse im Zeitablauf ohne Bezugsgröße ausgewiesen. Im Abschnitt „Unfallraten“ werden dann die Unfälle mit der Exposuregröße „Fahrleistung“ verknüpft. Zur Abrundung des Bildes wird am Schluß kurz auf die Entwicklung der Binaheunfälle sowie auf Verkehrsdelikte eingegangen.

Zeit	Männer			Frauen		
	Anzahl der Unfälle	N	Personen mit Unfall %	Anzahl der Unfälle	N	Personen mit Unfall %
1. Jahr	191	331	58	96	239	40
2. Jahr	118	266	44	60	174	35
3. Jahr	87	246	36	44	160	28

Tab. 11: Angegebene Unfälle/Zeit/Geschlecht

Unfallverwicklung im Zeitablauf

Die Unfälle verringern sich im Verlauf der ersten drei Fahrjahre kontinuierlich, sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern. Insgesamt sind die weiblichen Fahranfänger bei dieser Betrachtung ohne Exposuregröße weniger unfallbelastet als die Männer. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß auch im dritten Jahr noch insgesamt gesehen fast jeder dritte Fahranfänger (Männer 36%, Frauen 28%) in einen, wenn auch meist eher leichten Unfall verwickelt ist.

Unfallverwicklung der Fahranfänger – (Panelanalyse)

Im folgenden werden die angegebenen Verkehrsunfälle für die weiblichen und männlichen Befragten analysiert, die an allen drei Befragungen teilgenommen haben. Die Gesamtzahl ist hierbei, wie eingangs dargestellt, für das erste und zweite Jahr geringer, da Personen, die im ersten bzw. zweiten Befragungsdurchgang noch zur Mitarbeit bereit waren, danach aber als Interviewpartner nicht mehr zur Verfügung standen, im Rahmen der Panelauswertung nicht berücksichtigt werden können. Das Panel ist somit lediglich mit dem dritten Jahr der Trendanalyse zahlenmäßig kompatibel. Daraus resultieren auch Abweichungen zur Trendanalyse, z. B. hinsichtlich der Unfallanteile der Fahranfänger im ersten und zweiten Jahr.

Die im Vergleich zur Trendanalyse (vgl. Tabelle 11) geringeren Unfallanteile im ersten und zweiten Jahr im Panel verweisen darauf, daß offensichtlich eher solche Personen für weitere Interviews nicht mehr zu gewinnen waren, die in Unfälle verwickelt waren. Ob diese Interviewverweigerungen mit Verhaltensweisen im Straßenverkehr zusammenhängen, oder ob dies lediglich zufällige Kombinationen sind, kann nicht geklärt werden.

Aus den Panelergebnissen können folgende zusätzliche Informationen zur Unfallverwicklung der Fahranfänger während der ersten drei Jahre abgeleitet werden:

Rund 10% der Fahranfänger waren im Verlauf der dreijährigen Fahrentwicklung jedes Jahr in einen Unfall verwickelt (24 Personen von 246). Die Fahranfängerinnen schneiden hier wiederum besser ab; lediglich 3% der Frauen haben jedes Jahr einen Unfall genannt. Von denjenigen, die nach Führerscheinerwerb zwei Jahre unfallfrei waren, werden im dritten Jahr noch 24% (Männer) bzw. 13% (Frauen) von einem Unfallereignis betroffen.

Unfallraten

Die angesprochene weitere Vorgehensweise bei der Betrachtung der Unfallzahlen, d. h. fahrleistungsbezogene Relativierung des Unfallgeschehens, erfordert zunächst die Bildung von Fahrleistungsgruppen. Hierzu wurde folgendermaßen verfahren:

Die Fahrleistungsangaben der Fahranfänger wurden am Median (Zentralwert) dichotomisiert, d. h. es wird der Wert ermittelt, unterhalb und oberhalb dessen jeweils die Hälfte der Befragten liegt. Diese so entstehenden Gruppen werden dann in gleicher Weise weiter unterteilt.

Wie die Ergebnisse in Bild 11 veranschaulichen, gehen mit zunehmender Fahrleistung in jedem der drei ersten Fahrjahre die Unfallraten¹ stark zurück. Vergleicht man erstes, zweites und drittes Jahr, so werden vor allem Verringerungen der Unfallraten bei eher geringen Fahrleistungen er-

¹ Es werden Unfallraten (Unfälle/Fahrleistung) als Pkw-km bis zum Zeitpunkt der Befragungen, multipliziert mit dem Maßstabsfaktor 10⁵ ausgewiesen.

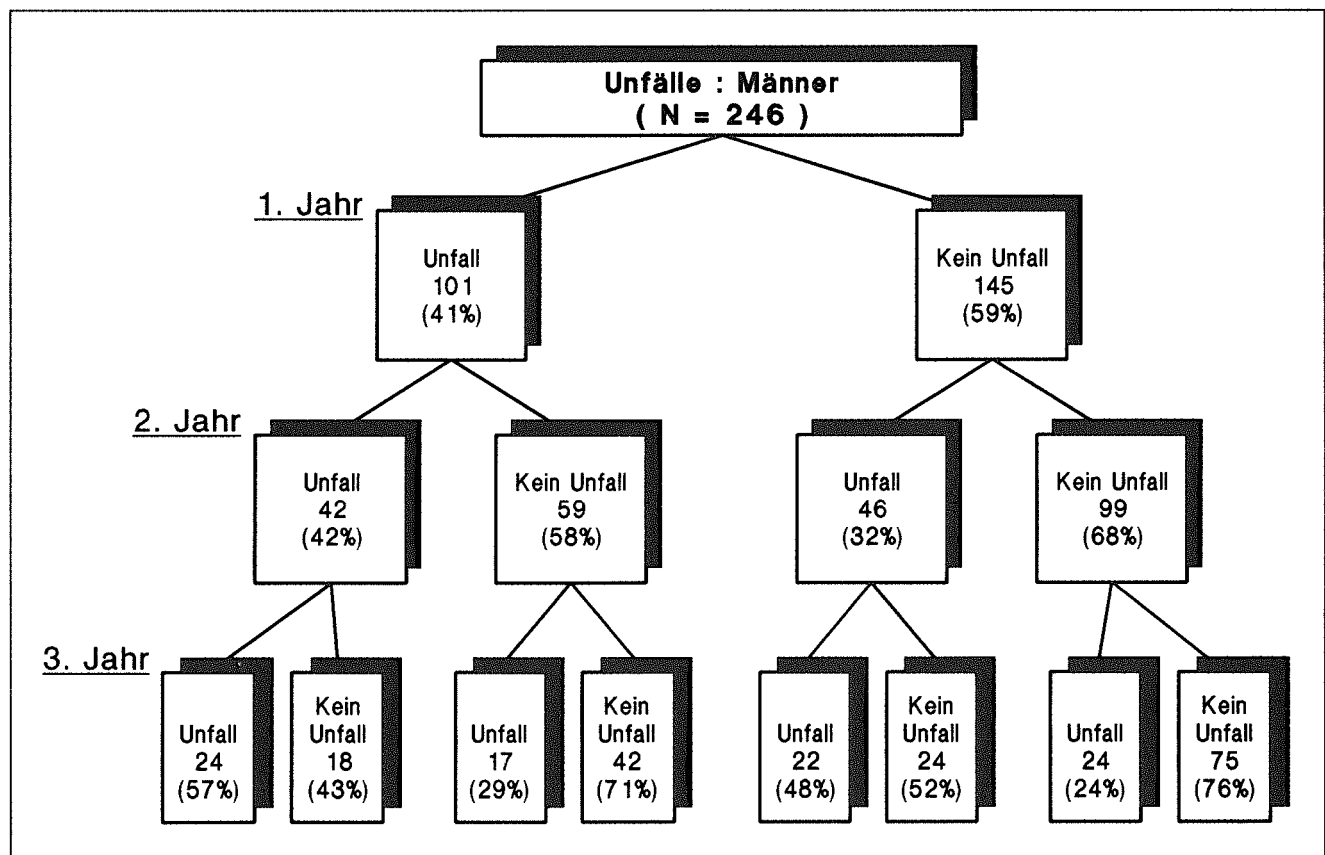


Bild 9: Unfälle der Fahranfänger (Panelanalyse)

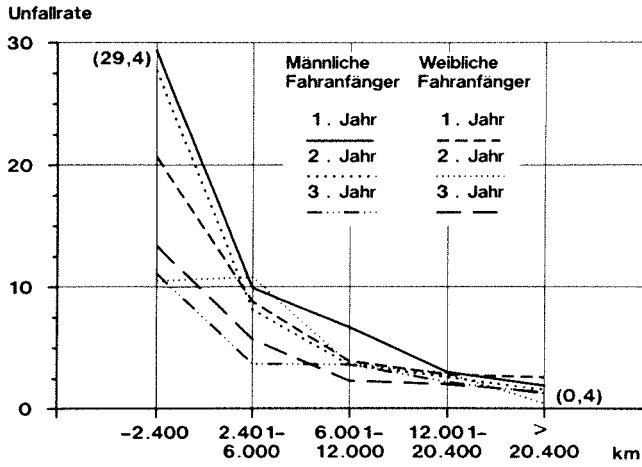


Bild 11: Unfallraten (Unf./10⁵ Fz · km)/Zeit/Geschlecht

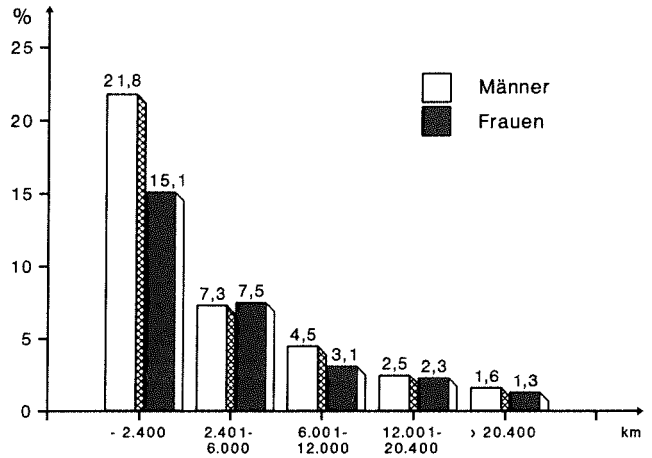


Bild 12: Mittlere Unfallraten während der ersten 3 Jahre/ Geschlecht/Fahrleistungsgruppen

kennbar. Aufgrund des in dieser Untersuchung beurteilbaren Unfallgeschehens, d. h. überwiegend leichte Verkehrsunfälle, erhöht sich die Verkehrssicherheit der Fahranfänger deutlich etwa ab 2500 gefahrenen Kilometern.

Weiter erhöhte Fahrsicherheit scheint sich dann nach rund 6000 km einzustellen. Etwa ab 12.000 km gehen die Unfallraten kontinuierlich zurück.

Im Bild 12 sind die Unfallraten der männlichen und weiblichen Fahranfänger für die ersten drei Jahre insgesamt dargestellt. Diese zusammenfassende Betrachtung der mittleren Unfallraten über die ersten drei Jahre veranschaulicht zum einen das oben bereits geschilderte Ereignis, zeigt andererseits deutlicher, daß die Frauen auch bei Berücksichtigung der Fahrleistungen insgesamt sicherer fahren als die Männer. Es ergeben sich mittlere

Unfallraten für die ersten drei Jahre für Männer und Frauen von 7,5 bzw. 5,9.

Vor rund 20 Jahren wurden von G. MUNSCH „Unfalldispositionen“ von Pkw-Fahrern im Zeitablauf ermittelt (MUNSCH, 1967). Damals wurde gefolgert, daß etwa erst ab dem 7. Jahr ein „normales“ Unfallrisiko eintritt. Vom zweiten bis vierten Frühjahr zeigte die Kurve der Unfall-disposition eine „massive Aufgipfelung“ (MUNSCH, 1975, S. 19). Obwohl in der vorliegenden Untersuchung lediglich ein Zeitraum von drei Jahren betrachtet wurde und unterschiedliche Definitionen zugrunde liegen (z.B. bei MUNSCH: Unfälle durch schuldhaftes Verhalten im fließenden Verkehr), weisen die heutigen Unfalldaten auch in Verbindung mit den Fahrleistungen darauf hin, daß sich

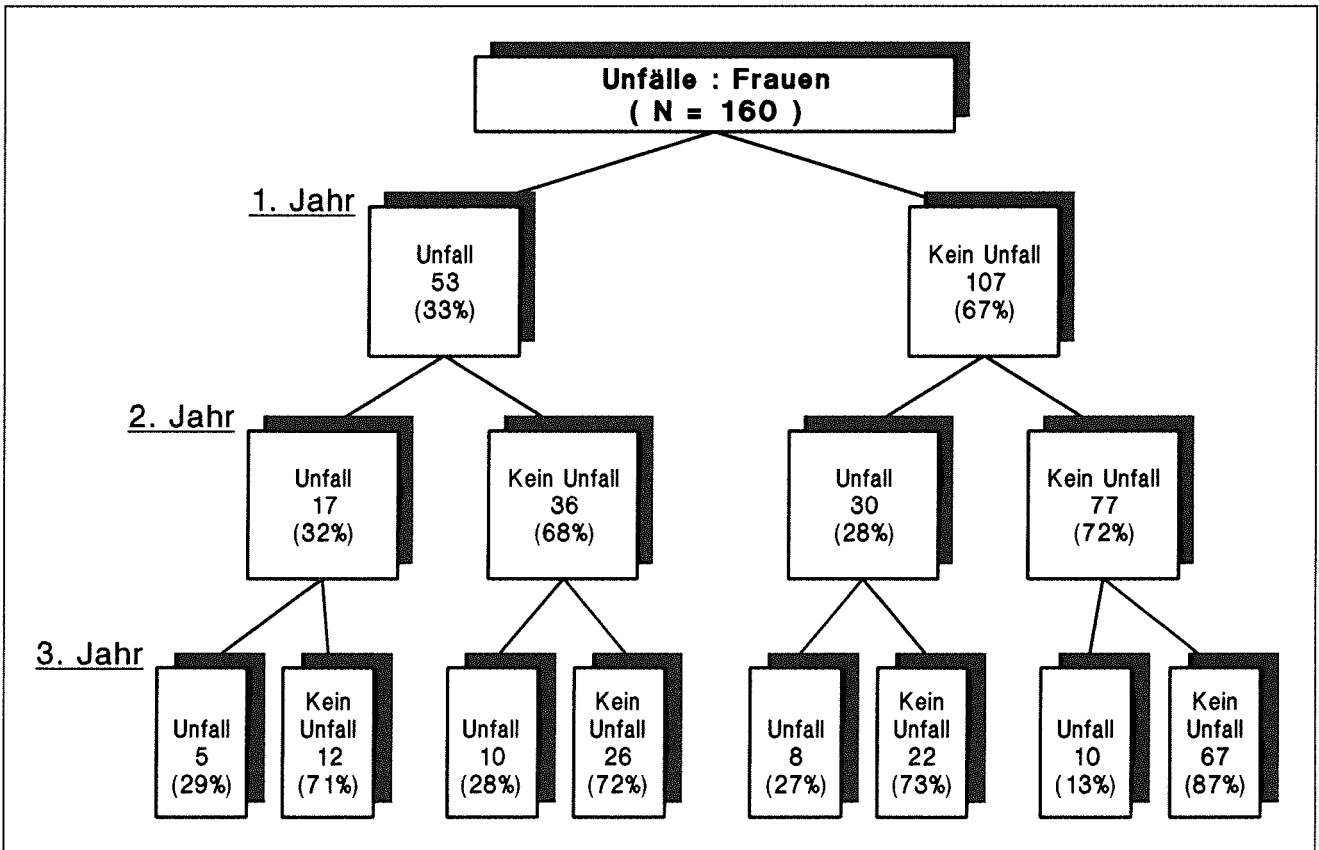


Bild 10: Unfälle der Fahranfängerinnen (Panelanalyse)

die Verhältnisse grundlegend verändert haben: Das Unfallrisiko ist vermutlich während des ersten Jahres am höchsten und nimmt zum dritten Jahr hin stetig ab. Auto-besitz bzw. Verfügbarkeit über einen Pkw ist für die Fahr-anfänger in unserer vollmobilen Gesellschaft unmittelbar nach Erwerb der Fahrerlaubnis fast schon selbstverständlich und, um eine Ausbildung oder eine Berufstätigkeit außerhalb des eigenen Wohnorts aufnehmen zu können, unvermeidlich. Damit konzentriert sich die Phase der Gewinnung von Fahrerfahrung direkt auf die ersten zwei Jahre des Fahrens.

Beinahe-Unfälle und Verkehrsdelikte

Beinahe-Unfälle und Verkehrsdelikte bieten als Kriterien für die Verkehrsbewährung von Verkehrsteilnehmern gegenüber seltenen und durch Zufallsfaktoren beeinflussten Unfallereignissen für Forschungszwecke zumindest den Vorteil häufigeren Auftretens. Eine Darstellung der Zusammenhänge zwischen Verkehrsunfällen und Verkehrsverstößen bietet das von KLEBELSBERG (1982) vertretene Modell. Verkehrsdelikte, Verkehrskonflikte und Beinahe-Unfälle, d. h. alle Verhaltensauffälligkeiten, die nicht zum Unfall führen, lassen sich danach auf einem Kontinuum, das vom Normalverhalten bis zum Unfallereignis reicht, einordnen.

Nach KLEBELSBERG sind z. B. Verkehrsdelikte und Beinahe-Unfälle unter bestimmten Voraussetzungen als Sicherheitskriterium geeigneter als Verkehrsunfälle (vgl. hierzu auch ANGENENDT et al. 1987).

Zur Art und Weise der Beziehungen zwischen Verkehrsdelikten, Konfliktsituationen und Beinahe-Unfällen sind jedoch aus empirischer Sicht noch zahlreiche Fragen offen, auch hinsichtlich der Interpretation von Veränderungen im Zeitablauf. Letztgenannter Aspekt wird bei Betrachtung der Beinahe-Unfälle vom ersten bis zum dritten Fahr-jahr deutlich werden.

Neben den tatsächlich erfolgten und vom Befragten angegebenen Unfällen sollen nachfolgend auch sogenannte Beinahe-Unfälle als Ausdruck der Fahrsicherheit betrachtet werden. Beinahe-Unfälle wurden als kritische Situationen operationalisiert, in denen der Eindruck entstand, „beinahe hätte es gekracht“. Die Anzahl solcher Situationen wurde für die jeweils zurückliegenden drei Monate erfragt.

Die Angabe der Beinahe-Unfälle ist sicherlich stark subjektiv geprägt und kann bei Befragungen dieser Art nicht durch mehr oder weniger „präzise“ Situationsdefinitionen normiert werden. Unter diesen Voraussetzungen gingen vom ersten bis zum dritten Jahr des Fahrens bei den Männern die angegebenen Anzahlen der Beinahe-Unfälle im Mittel von 2,5 während der zurückliegenden drei Monate auf 1,7 zurück. Die Mittelwerte bei den Frauen veränderten sich von 1,8 auf 1,4. Diese Rückgänge können sowohl als Gewinn an fahrerischer Sicherheit, aber auch als Ausdruck einer während der drei Jahre gewandelten Gefahrenkognition interpretiert werden. Es ist anzunehmen, daß nicht ein Faktor alleine, sondern daß beide Faktoren zu dieser Verringerung der erlebten bzw. angegebenen Beinahe-Unfälle führen.

Während der ersten drei Jahre des Fahrens werden Verstöße gegen Verkehrsvorschriften, die mit Verwarnungen (leichtere Verstöße) bzw. Geldbußen (schwerere Verstöße)

geahndet wurden, von Frauen und Männern folgendermaßen angegeben:

Frauen:	leichtere Verstöße	19 %
	schwerere Verstöße	7 %
Männer:	leichtere Verstöße	28 %
	schwerere Verstöße	13 %

Danach geraten weibliche Fahranfänger insgesamt weniger häufig mit den Verkehrsvorschriften in Konflikt; dieses Ergebnis entspricht den neueren Erkenntnissen aus den Daten zur Fahrerlaubnis auf Probe beim Kraftfahrt-Bundesamt.

Die Häufigkeit der Verstöße nimmt im 3. Fahrjahr geringfügig ab; es kann aber nicht von einer Tendenz zu mehr Einhaltung der Vorschriften gesprochen werden.

Arbeiten am Fahrzeug

Bevor im folgenden Abschnitt 4.3 auf die Einstellungen und Verhaltensweisen der Pkw-Fahrer im Zeitablauf eingegangen wird, soll quasi als Überleitung das Ergebnis einer Frage zur Beschäftigung mit dem Fahrzeug dargestellt werden.

Warten, Reparieren, Tunen des Autos reflektieren einmal die begrenzten finanziellen Möglichkeiten der jungen Fahrer und zugleich Anwendung technischen Verständnisses und handwerklicher Fertigkeiten. Andererseits ist auch „Autozentriertheit“ junger Fahrer häufig mit Auslebenstendenzen z. B. auch mit Wartungs- und Reparaturarbeiten am Fahrzeug verbunden (SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER, 1986).

	Warten		Reparieren		Verändern (Tunen)	
	Männer \bar{x}	Frauen \bar{x}	Männer \bar{x}	Frauen \bar{x}	Männer \bar{x}	Frauen \bar{x}
1. Jahr	1,9 ¹	2,9	2,6	3,8	3,6	3,9
2. Jahr	1,8	2,8	2,5	3,7	3,6	4,0
3. Jahr	1,9	2,8	2,6	3,7	3,5	3,9

¹ je näher die Werte an 1 liegen, desto stärker wird die jeweilige Aussage bejaht

Tab. 12: Arbeiten am Fahrzeug/Geschlecht

Die Mittelwerte in Tabelle 12 zeigen eine durchgängige Struktur:

- die jungen männlichen Fahrer beschäftigen sich mit ihrem Fahrzeug weitaus häufiger als die Frauen,
- während der ersten drei Fahrjahre verändert sich die Beschäftigungsintensität nicht oder nur marginal,
- Männer wenden mehr Zeit für Wartung des Fahrzeugs auf, weniger für technische Veränderungen. Frauen beschäftigen sich damit praktisch nicht.

Die Intensität der Beschäftigung mit dem Auto weist erstmals darauf hin, daß die Affinität zum Auto bei den jungen Männern wesentlich stärker ausgeprägt ist als bei den gleichfalls überwiegend jungen Frauen. Im folgenden Abschnitt „Einstellungen der Pkw-Fahrer“ können diese Zusammenhänge weiter behandelt werden.

Freude am Fahren	Männer			Frauen			Emnid 1985	
	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	Männer %	Frauen %
hoch	30	39	38	13	12	17	23	10
mittel	64	54	57	66	72	65	63	54
niedrig	6	7	5	21	16	18	14	36
Summe %	100	100	100	100	100	100	100	100
abs.	336	268	243	246	187	161	644	356

Tab. 13: Fahrstildimensionen „Freude am Fahren“/Geschlecht/Zeit

4.3 Einstellungen der Pkw-Fahrer

4.3.1 Fahrstildimensionen

Zur Erfassung des Fahrstils wurden den Fahranfängern u.a. mehrere, bereits in anderen Studien (BERGER, BLIERSBACH, DELLEN, 1973; PFAFFEROTT, 1974) eingesetzte Aussagen vorgelegt, zu denen sie jeweils ihre Ablehnung oder Zustimmung im Rahmen einer vierstufigen Skalierung abgeben konnten. Mit diesen Aussagen sollen zwei Dimensionen des Fahrstils erfaßt werden:

- 1) Freude am Fahren (Item 1: gern fahren; Item 2: Auto gelegentlich ausfahren; Item 3: Spaß daran haben, scharf in die Kurve zu gehen; Item 4: gerne an einem Schleuderkurs teilnehmen)
- 2) Überlegenheit beim Fahren (Item 5: Leute, die langsam fahren, werden für gefährlicher gehalten als solche, die sehr schnell fahren; Item 6: glauben, durch geschicktes Spurenwechseln schneller voranzukommen; Item 7: Verleitung zu Wettfahrten; Item 8: bei zügiger Kolonnenfahrt Möglichkeiten zum Überholen nutzen).

Nach diesen Fahrstildimensionen wurde auch im Rahmen der bundesweiten Emnid-Erhebung gefragt.

Wie die Daten in Tabelle 13 belegen, ist die Freude am Autofahren bei den männlichen Fahranfängern am stärksten ausgeprägt und steigt im 2. Jahr noch einmal um fast 10%-Punkte an. Ein etwas höherer Anteil der Frauen fährt ab dem 3. Jahr gerne, mit Freude, Auto.

Die Emnid-Daten belegen bei Betrachtung der Altersgruppe 18–29 (Fahrfreude „hoch“ = 27%), daß das Vergnügen am Autofahren offensichtlich kein besonderes Merkmal der Fahranfänger, sondern vielmehr eher eine charakteristische Einstellung der jüngeren Fahrer insgesamt ist. Der Emnid-Erhebung ist weiter zu entnehmen, daß Fahrfreude mit zunehmendem Alter der befragten Pkw-Fahrer sehr stark zurückgeht.

Den Grad der Freude am Autofahren haben wir in Tabelle 14, da es sich sicherlich um einen bedeutenden Aspekt aus dem Problemkreis „Jugendlichkeit“ handelt, weiter den Merkmalen Vorerfahrung mit einem motorisierten Fahrzeug sowie Geschlecht gegenübergestellt.

Im Vergleich mit den Daten der Emnid-Erhebung wurde die Dimension „Freude am Fahren“ als eine eher typische Einstellung der jungen Fahrer insgesamt interpretiert. Nun zeigt sich aber in Tabelle 14, daß Vorerfahrung mit einem motorisierten Fahrzeug auch einen deutlichen Einfluß auf die Stärke der Fahrfreude hat. So haben vor allem die männlichen Fahranfänger mit Vorerfahrung anteilig deutlich häufiger das Fahrvergnügen hoch bewertet. Aber bei den Frauen wird diese Tendenz ebenfalls sichtbar.

Hieraus könnte zunächst gefolgert werden, daß eine starke Ausprägung der Dimension „Freude am Fahren“ nicht ausschließlich der Jugendlichkeit des Fahrers zuzurechnen ist, sondern auch mit der Erfahrung im Straßenverkehr zusammenhängt. Fahrfreude mit dem Pkw stellt sich möglicherweise in stärkerem Maße ein, wenn die Einführung in den motorisierten Straßenverkehr bereits erfolgt ist. Denkbar ist aber auch, daß frühe Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr (überwiegend mit dem Mofa) auf Persönlichkeitsmerkmale zurückzuführen ist. Es könnten Merkmale wie Technikinteresse, Wunsch nach Mobilität und Unabhängigkeit primär dahinterstehen, die zu Vorerfahrungen bzw. keinen Vorerfahrungen im motorisierten Straßenverkehr führen und in die Dimension „Freude am Fahren“ münden. Zur Klärung dieser Fragen wären vertiefte weitere Erhebungen erforderlich.

Die Befragungsergebnisse zur „Überlegenheit beim Fahren“ als weiterer Dimension des Fahrstils wird in Tabelle 15 aufgezeigt.

Das Fahrstilmerkmal „Überlegenheit beim Fahren“ ist deutlich geringer ausgeprägt als „Freude am Fahren“. Die

Freude am Fahren	Männer						Frauen					
	Mit Vorerfahrung			Ohne Vorerfahrung			Mit Vorerfahrung			Ohne Vorerfahrung		
	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %
hoch	33	41	44	24	37	30	16	14	20	12	11	17
mittel	62	52	52	68	58	62	67	76	63	66	71	65
niedrig	5	7	4	8	5	8	17	10	17	22	18	18
Summe %	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
abs.	218	168	149	113	96	90	70	51	41	170	51	117

Tab. 14: Vorerfahrung mit motorisiertem Fahrzeug/Fahrstildimension „Fahrfreude“/Geschlecht/Zeit

Überlegenheit beim Fahren	Männer			Frauen			Emnid 1985	
	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	Männer %	Frauen %
hoch	2	—	2	—	—	—	5	3
mittel	33	29	32	16	18	24	45	23
niedrig	65	71	66	84	82	76	50	74
Summe %	100	100	100	100	100	100	100	100
Summe abs.	336	268	241	246	187	159	646	355

Tab. 15: Fahrstildimensionen „Überlegenheit beim Fahren“/Geschlecht/Zeit

weiblichen Fahranfänger bezeichnen im 1. Jahr mit Abstand diese Einstellung als kaum zutreffend (84 % geringe Ausprägung). Während der Fahrkarriere bis zum 3. Jahr gewinnt diese Fahrstildimension eher nur geringfügig an Bedeutung. Pkw-Fahrer insgesamt (Emnid) schätzen diese Dimension höher ein. Die älteren Pkw-Fahrer bewerten insgesamt, wie bei „Freude am Fahren“, auch das Merkmal „Überlegenheit“ wieder geringer.

Die Variable „Vorerfahrung mit motorisierten Fahrzeugen“, kombiniert mit der Fahrstildimension „Überlegenheit beim Fahren“, führt nicht zu weiteren Erkenntnissen.

Nach den aufgezeigten Ergebnissen scheint „Freude am Fahren“ für junge Fahranfänger ein wichtiger Aspekt zu sein. Wichtig erscheint an dieser Stelle ein Hinweis zu den Aspekten, die mit der Dimension „Fahrfreude“ beschrieben werden sollen. Anhand der Einzelitems ist ableitbar, daß „Fahrfreude“ überwiegend risikoreiche, auslebensbetonte Einstellungen umfaßt („Scharf in die Kurve gehen“) und

die eher positive, aber neutrale Einstellung „gerne Auto fahren“ zwar enthalten ist (Item 1), aber nicht dominiert. Im folgenden Abschnitt, in dem auch auf einzelne Aussagen eingegangen werden soll, wird nämlich deutlich werden, daß die Fahranfängerinnen durchaus „gerne“ Auto fahren, ohne – wie hier dargestellt – nun ausgesprochen starke Zustimmungen bei der gesamten Fahrstildimension „Fahrfreude“ abzugeben.

Dagegen ist „Überlegenheit beim Fahren“ (noch) keine wirklich relevante Dimension. Aufgrund der Emnid-Daten (alle Pkw-Fahrer 1985) liegt auch der Schluß näher, daß die Fahrstildimension „Überlegenheit beim Fahren“ auch bei der Gesamtheit der Pkw-Fahrer eine eher untergeordnete Rolle spielt; möglicherweise hat diese Einstellung beim Fahren lediglich bei einer Minderheit der Kraftfahrer, die auch mit „entsprechenden“ Fahrzeugen ausgestattet ist, größeres Gewicht.

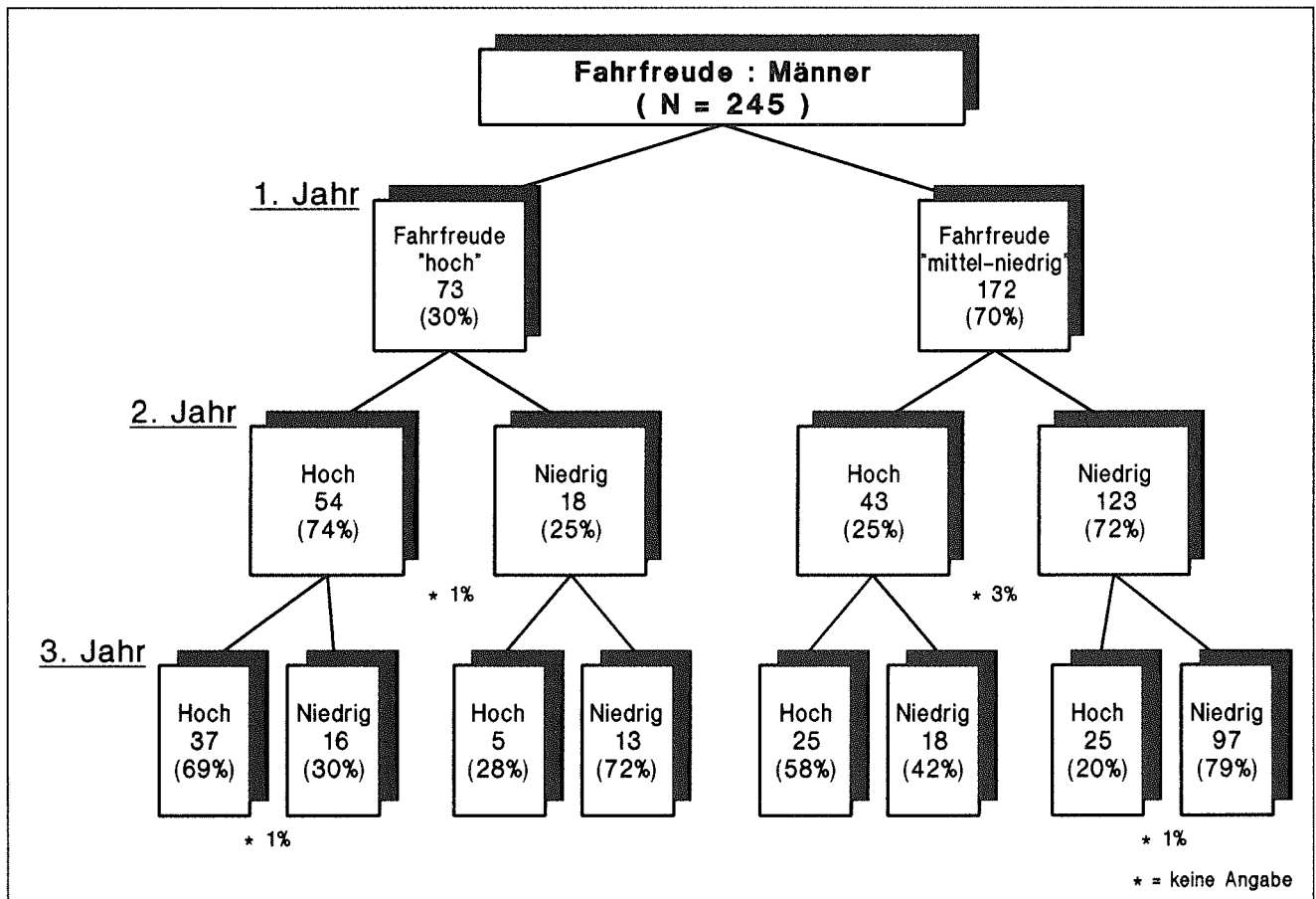


Bild 13: Fahrstildimension „Fahrfreude“ Fahranfänger (Panelanalyse)

Fahrstildimension „Fahrfreude“ (Panelanalyse)

Die Paneldaten (Bilder 13 und 14) zu der für Fahranfänger bedeutsamen Fahrstildimension „Freude am Autofahren“ verdeutlichen zunächst nochmals die offensichtlich unterschiedlichen Einstellungsmuster von Frauen und Männern. Darüber hinaus wird erkennbar, daß lediglich bei 5 % (5 von 164) der Frauen, und mit 15 % (37 von 245) deutlich höher bei den Männern, das Merkmal „Fahrfreude hoch“ während des dreijährigen Zeitraums konstant angegeben wird. Die Ergebnisse verdeutlichen weiter, daß Einstellungswechsel von Fahrfreude „hoch“ zu Fahrfreude „mittel – niedrig“ oder umgekehrt insgesamt nicht besonders stark auftreten: Die Frauen verbleiben überwiegend bei ihrer eher gering ausgeprägten „Freude am Autofahren“ (1. Jahr im Panel = 87 %, 3. Jahr im Panel = 81 %), wohingegen bei den Männern im dritten Jahr weiterhin eine relativ deutlich größere Gruppe erkennbar ist, die die „Freude am Autofahren“ hoch bewertet (1. Jahr = 30 %, 3. Jahr = 38 %).

Ergebnisübersicht zu den Fahrstildimensionen und Verknüpfung mit den einzelnen Statements

In den beiden folgenden Bildern 15 und 16 werden die Ergebnisse zur Bewertung der Fahrstildimensionen als Mittelwerte für Fahranfänger während der ersten drei Jahre und für die Gesamtheit der Kraftfahrer, jeweils für Frauen und Männer, als Gesamtübersicht aufgezeigt.

Ergänzt wird die Betrachtung von Fahrstilen auf dimensionalem Niveau durch einen Blick auf die Befragungsergebnisse der den Dimensionen zugrundeliegenden einzelnen Statements. Hierzu sind bei den Fahranfängern die Mittel-

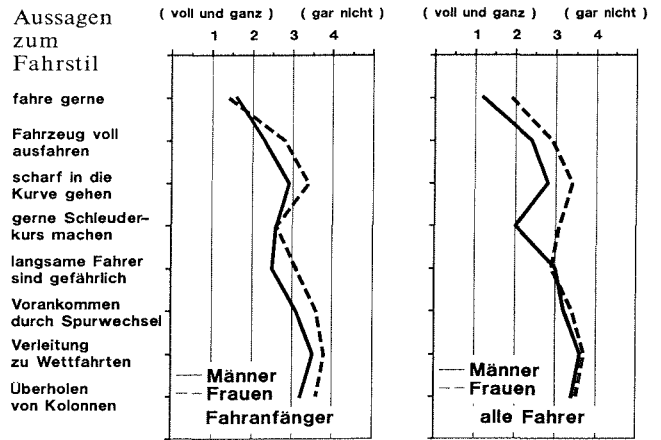


Bild 17: Einzelaussagen zum Fahrstil

werte über die ersten drei Jahre ausgewiesen. Die Ergebnisse aus der Emnid-Erhebung (alle Fahrer/-innen) sind ebenfalls dargestellt. Aus Bild 17 wird zunächst ersichtlich, daß zwischen Männern und Frauen in der Bewertung einzelner Aussagen doch recht klare Unterschiede auftreten. Betrachten wir zunächst die Fahranfänger: Hier ist auffällig, daß bis auf zwei Aussagen (gerne fahren und gerne „Schleuderkurs“¹ machen) Fahranfängerinnen vor allem sicherheitsmindernde Verhaltensweisen zumindest verbal

¹ Der Begriff ist nicht mehr aktuell (heute: Sicherheitstraining); dem allgemeinen Sprachgebrauch folgend sowie um die Items konstant zu belassen, haben wir weiter den Begriff „Schleuderkurs“ verwandt.

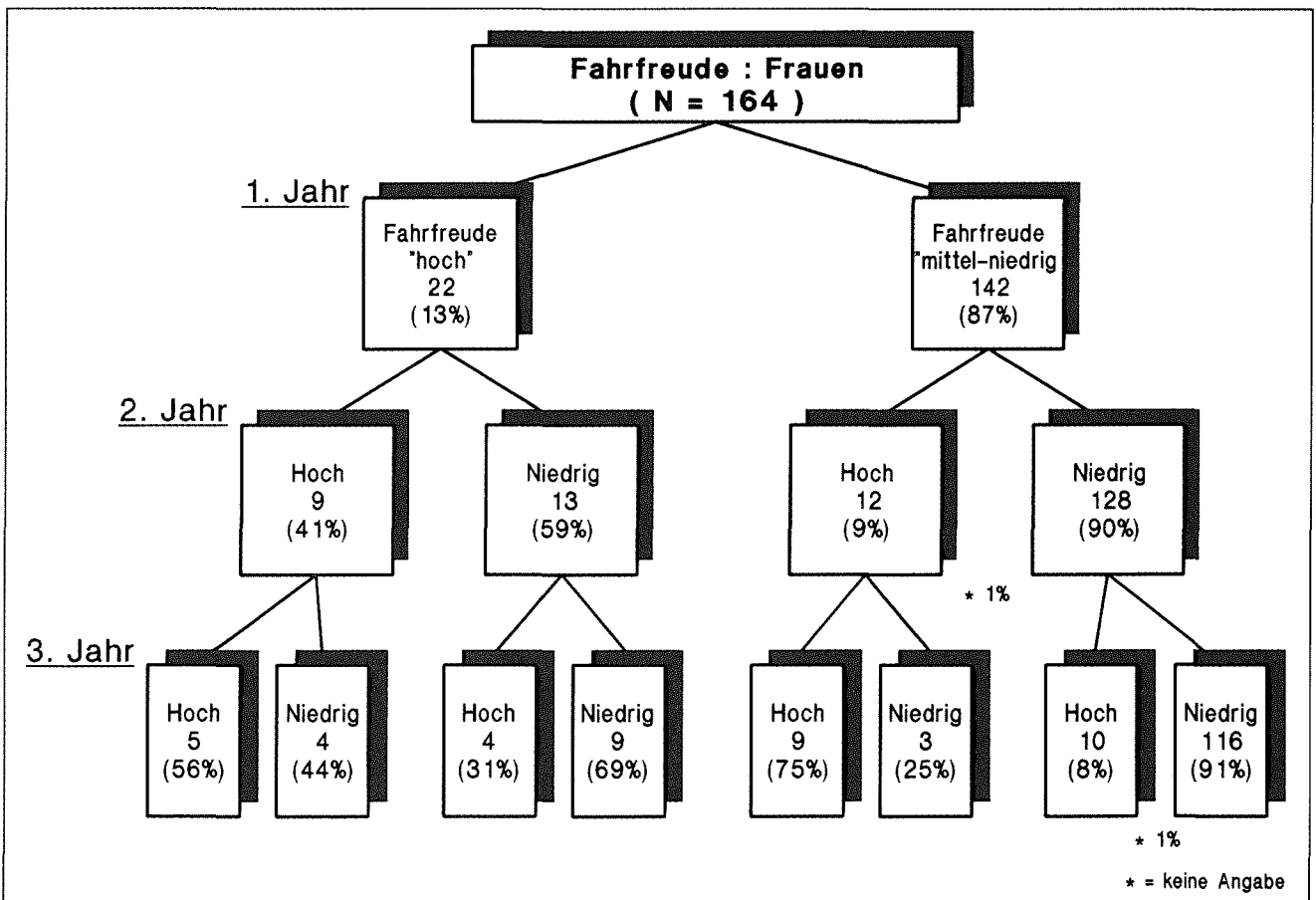


Bild 14: Fahrstildimension „Fahrfreude“ Fahranfängerinnen (Panelanalyse)

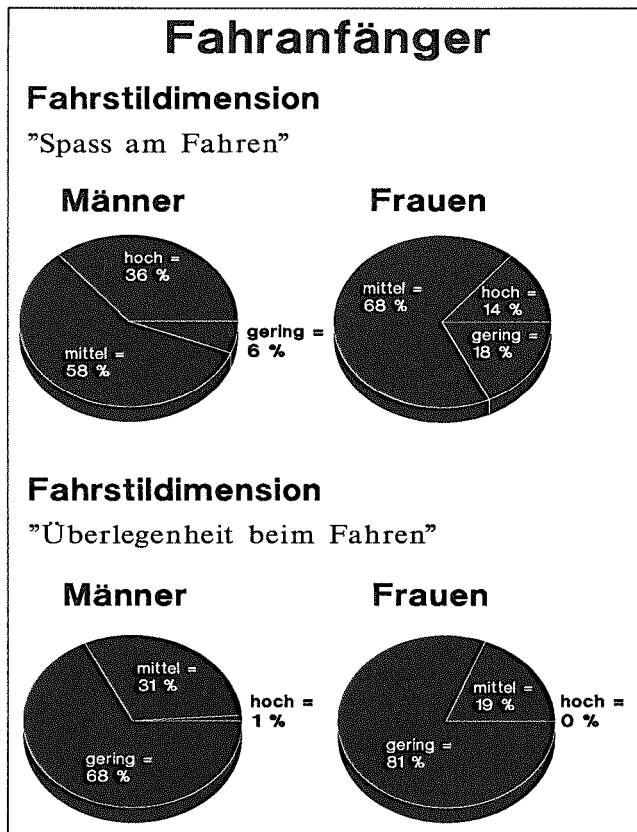


Bild 15

stärker ablehnen als die männlichen Fahranfänger. Deutlich wird, das soll nochmals hervorgehoben werden, daß auch die Fahranfängerinnen wie die Männer gerne Auto fahren.

In der Fahrer Gesamtheit (Emnid-Befragung 1985) rücken die Frauen bei den letzten vier Aussagen (Überlegenheitsdimension) sehr nah an die Einstellungen der Männer heran. In der Bewertung der Aussage „Fahrzeug gelegentlich voll ausfahren und scharf in die Kurve gehen“ sind dagegen deutliche Unterschiede erkennbar. Im Gegensatz zu den Fahranfängerinnen steht bei der Gesamtheit weiblicher Fahrer der „Schleuderkurs“ offenbar nicht hoch im Kurs.

Mit diesen Anmerkungen zu der Einschätzung der den Dimensionen zugrundeliegenden Einzelaussagen verlassen wir diesen Aspekt und kommen zur Bewertung der eigenen Fahrsicherheit. In diesem Abschnitt werden zusätzlich einige Hinweise zur Frage der Realitätsnähe solcher Selbsteinschätzungen gegeben, die bei den Befragungsergebnissen generell im Auge behalten werden sollten.

4.3.2 Beurteilung der eigenen Fahrweise

Zusätzlich zur Bewertung der Fahrsicherheit sollte die eigene Fahrweise anhand von 16 Eigenschaften beurteilt werden, die in fünf Abstufungen eingeschätzt werden konnten (1 = völlig zutreffend ... 5 = gar nicht zutreffend). Ausgewiesen werden in Bild 18 die Mittelwerte (\bar{x}) dieser 5-er Skalierung.

Die Beurteilung der eigenen Fahrweise verändert sich im 1., 2. und 3. Jahr nur minimal. Die in Bild 18 dargestellten Eigenschaftsprofile der Fahranfänger zeigen deshalb die gemittelten Werte der Beurteilung der eigenen Fahrweise während der ersten drei Fahrjahre.

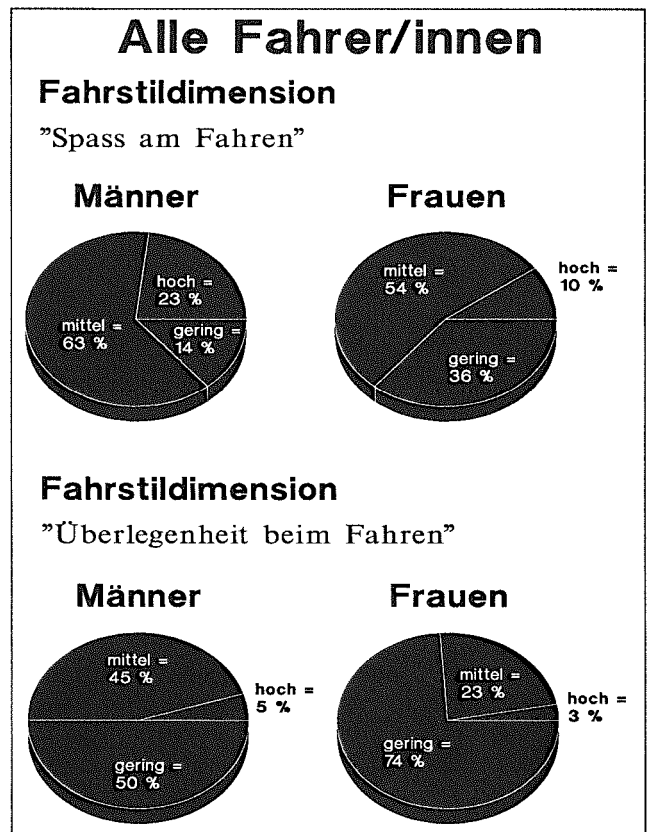


Bild 16

Im Gegensatz zu den verhaltensorientierten Fragen zur Dimension „Fahrfreude“ (vgl. Bild 17) sind bei den allgemeinen Bewertungen der eigenen Fahrweise (Bild 18) die Unterschiede in der Beurteilung zwischen Fahranfängern und Fahranfängerinnen gering. Zwar werten Fahranfängerinnen ihren eigenen Fahrstil im Vergleich mit den

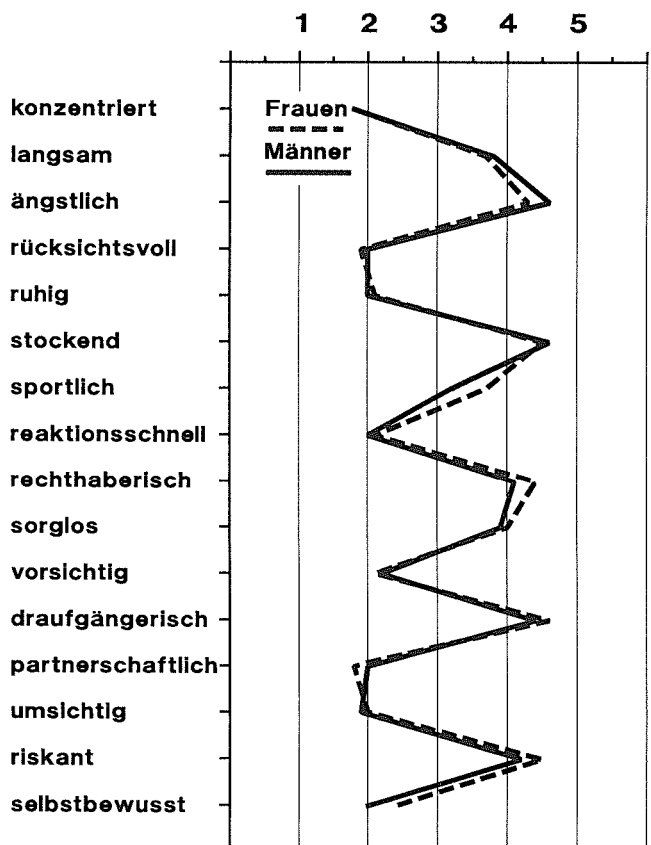


Bild 18: Beurteilung der eigenen Fahrweise

Männern als etwas ängstlicher, weniger sportlich, weniger rechthaberisch, weniger draufgängerisch, weniger riskant, weniger selbstbewußt und, in diesem Punkt in umgekehrter Richtung, als partnerschaftlicher; es wären jedoch aufgrund der deutlicheren Unterschiede zwischen Frauen und Männern insgesamt bei solchen Fragen der Bewertung (KRETSCHMER-BÄUMEL, 1988) ebenfalls bei den Fahranfängern größere Differenzen zu erwarten gewesen. Eine Erklärung hierfür könnte darin liegen, daß junge Fahranfänger und Fahranfängerinnen sich in ihren Einstellungsmustern ähnlicher sind als Frauen und Männer generell. Weiter zeigen die Ausführungen von KARSTEDT-HENKE (1988), daß zwischen Frauen und Männern bei allgemeinen Einstellungen, was auch mit dem Begriff „Verkehrsmoral“ zu bezeichnen wäre, generell keine gravierenden Unterschiede festzustellen sind. Abweichungen zwischen den Geschlechtern zeigen sich wesentlich stärker erst im faktischen Verhalten, worauf auch die in Bild 17 dargestellten verhaltensorientierten Aussagen zum Fahrstil hinweisen.

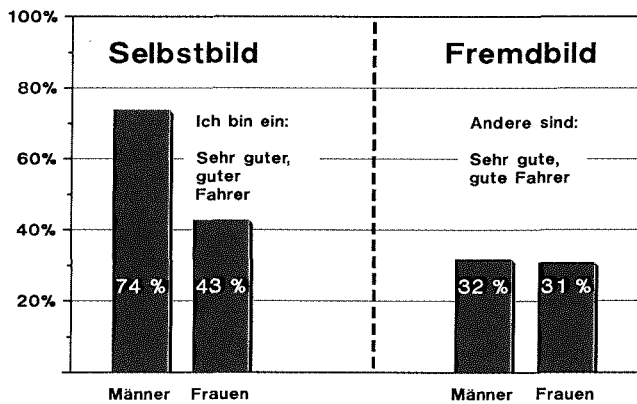


Bild 19: Selbst-/Fremdbild „Fahrkönnen“ (Quelle: Emnid 1985)

Es kommen weitere Aspekte hinzu: Betrachtet man Aussagen zum Selbst- und Fremdbild des „Fahrkönnens“ von Frauen und Männern (Bild 19) oder Einschätzungen zur Fahrsicherheit (Bild 20), fällt auf, daß Männer gegenüber Frauen in der überwiegenden Mehrzahl dazu neigen, sich selbst als gute/sehr gute Fahrer einzustufen. Andere Fahrer (Fremdbild) werden dagegen ebenfalls von den Männern weitaus seltener als gute Fahrer eingestuft. Es darf vermutet werden, daß das Bild, das insbesondere Männer von sich als Autofahrer haben, sehr realitätsfern ist. Die Sichtweise von Männern, so wie sie sich im Rahmen von Befragungen zeigt, wird offensichtlich durch eine vermeintlich überdurchschnittliche Kompetenz in Sachen Autofahren, die sie sich selbst zuschreiben, verzerrt.

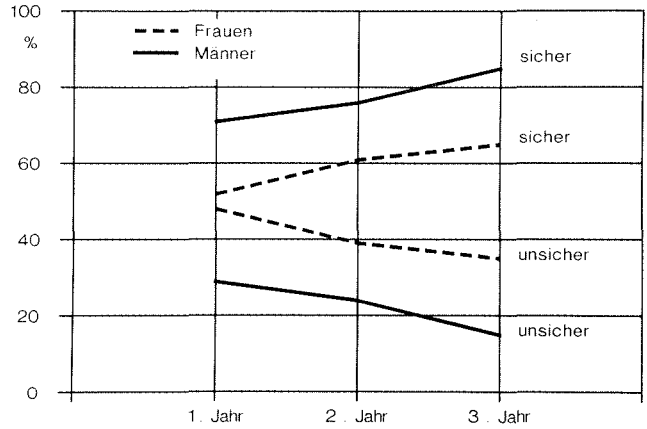


Bild 20: Einschätzung der eigenen Fahrsicherheit

4.3.3 Einschätzung der Fahrsicherheit

An das Gesagte anknüpfend werden zunächst die Ergebnisse zur Einschätzung der eigenen Fahrsicherheit dargestellt. Die Einschätzung der fahrerischen Sicherheit mit dem Pkw ist im wesentlichen dadurch gekennzeichnet, daß zum einen nur relativ wenige Fahranfänger auch im 2. oder 3. Jahr meinen, sehr sicher zu fahren. Zum anderen will fast niemand eingestehen, unsicher oder gar sehr unsicher zu sein. Die größten Anteile entfallen auf die Kategorie „sicher“ bzw. „eher sicher“, wobei allerdings deutliche Unterschiede zwischen Frauen und Männern sichtbar sind (Tabelle 16).

Das Ergebnis korrespondiert mit bereits früher aufgezeigten, gegenwärtig wieder erneut festgestellten Selbsteinschätzungen des Fahrkönnens – Selbsteinstufung als guter – schlechter Fahrer – (KRETSCHMER-BÄUMEL, PFAFFEROTT, 1986); dies ist auch plausibel, da Einschätzungen zur „Fahrsicherheit“ sicherlich mit den Bewertungen des „Fahrkönnens“ eng verbunden sein dürften.

Unter Berücksichtigung weiterer Ergebnisse zur Einschätzung der eigenen Fahrsicherheit ergeben die zu „sicher“ zusammengefaßten Kategorien „sehr sicher + sicher“ sowie die Aussagen „eher unsicher bis unsicher“ zur Kategorie „unsicher“ folgendes Bild der Beurteilung im Ablauf der dreijährigen Karriere von Fahranfängern und Fahranfängerinnen (Bild 20).

Die Männer geben den stärksten Zuwachs an subjektiver Fahrsicherheit vom zweiten bis dritten Fahrjahr an (76% „sicher“ auf 85% „sicher“); bei den Frauen hingegen erfolgt die stärkste Veränderung bereits vom ersten Jahr zum zweiten Jahr (52% „sicher“ auf 61% „sicher“).

Einstufung der Fahrsicherheit	Männer			Frauen		
	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %
sehr sicher	8	7	9	3	9	6
sicher	63	69	76	49	52	59
eher sicher	26	24	15	42	35	31
eher unsicher	3	-	-	6	3	4
unsicher/sehr unsicher	-	-	-	-	1	-
Summe %	100	100	100	100	100	100
Summe abs.	335	275	245	244	189	159

Tab. 16: Einschätzung der eigenen Fahrsicherheit/Geschlecht/Zeit

Um durchschnittlich 16 Prozentpunkte weniger häufig als die Männer schätzen sich Fahranfängerinnen als sichere Fahrer ein; umgekehrt steigt dementsprechend der Anteil derjenigen, die sich für eher unsichere Fahrerinnen zu Beginn der Fahrkarriere halten. Insgesamt kann aufgrund dieser Daten und gestützt durch Ergebnisse anderer Studien¹ als Fazit festgehalten werden: Frauen neigen zur Unterschätzung ihrer Leistungsfähigkeit, Männer hingegen eher zur Überschätzung.

4.3.4 Gefährlich bewertete Verhaltensweisen

Fragt man Kraftfahrer nach den Gruppen, die sich im Straßenverkehr am ehesten regelkonform verhalten, so werden neben Frauen und älteren Menschen vor allem die Führerscheinneulinge genannt (ELLINGHAUS, WELBERS, o. J.). Von Taxifahrern dagegen wird vermutet, daß sie sich eher wenig an Regeln halten. „Diese Einstellung entspricht weitgehend dem tatsächlichen Adaptionsprozeß, den ein Führerscheinneuling im Laufe der Zeit durchmacht. Während zunächst alle Handlungsvollzüge bewußt vollzogen werden, erfolgt mit zunehmender Fahrerfahrung eine Verlagerung bewußter Akte in unbewußte habitualisierte Reaktionen“ (ELLINGHAUS, WELBERS, o. J., S. 36). Unter diesen Bedingungen kann erwartet werden, daß Fahranfänger bei der Beurteilung von gefährlichen Verhaltensweisen im Straßenverkehr aus ihrer Sicht zu anderen Einschätzungen gelangen als z. B. „praxiserprobte“ Kraftfahrer. Ein direkter Ergebnisvergleich zu diesem Aspekt ist allerdings nicht durchführbar, da in den zu Vergleichszwecken herangezogenen und uns bekannten Untersuchungen Fragen zu diesem Thema aufgrund anderer Zielsetzungen auch anders formuliert wurden. Mit Einschränkungen noch am ehesten mit unserer Frage nach der „gefährlichsten Verhaltensweise im Straßenverkehr“ kompatibel ist eine Fragestellung aus der bereits zitierten Untersuchung von ELLINGHAUS und WELBERS. Dort wurden Kraftfahrer nach dem aus ihrer Sicht „gefährlichsten Regelverstoß“ gefragt. Demnach werden vor allem Vorfahrsdelikte als gefährlich angesehen; „so glaubt nahezu jeder zweite (49%) Kraftfahrer, daß in diesem Bereich die größte Gefahr droht“ (ELLINGHAUS, WELBERS, o. J., S. 38). Dies ist eine Einschätzung, die nach unseren Befragungsergebnissen von den Fahranfängern nicht so bewertet wird und aufgrund der fahrerfahrungsabhängigen Gefahreninterpretation auch anders zu sehen ist (vgl. Tabelle 17).

Für die Fahranfänger kann zunächst festgestellt werden, daß die Bewertung gefährlicher Verhaltensweisen im Straßenverkehr während der ersten drei Jahre relativ stabil bleibt. An erster Stelle der als gefährlich erachteten Fahrweisen steht „allgemeine Rücksichtslosigkeit“, gefolgt von „überhöhter Geschwindigkeit“ und „Alkohol (+ Medikamente und Drogen) und Fahren“. Die Kategorie „Sonstiges“ liegt prozentual zwar noch vor Alkohol und Fahren“, jedoch wurden dieser Rubrik eine Fülle von Einzelangaben zugeschlagen, die quasi als Restgröße nicht zu interpretieren ist (z. B. Fahren ohne Gurt, Umstellung von Sommer

¹ In einer Studie zum Dämmerungssehvermögen und zur Blendempfindlichkeit (RÖHRIG, 1985) konnte u. a. ermittelt werden, daß bei Gegenüberstellung von Selbstbeurteilung und objektiv gewonnenen Meßwerten Frauen ihre Leistungsfähigkeit in Sachen Blendempfindlichkeit signifikant unterschätzen; Männer dagegen neigen zur Überschätzung der Leistung bei Blendung.

auf Winter, Mißachtung roter Ampeln, Fußgänger, permanentes Linksfahren, Rauchen usw.). Unter „Rücksichtslosigkeit“ werden Verhaltensweisen wie „dichtes Auffahren“, „Schneiden“, „Mißachtung der Vorfahrt“, „Blenden mit eingeschaltetem Fernlicht“ usw. genannt. Interessant ist, daß eine einzelne bestimmte Verhaltensweise wie „plötzliches Bremsen“ im Gesamtfeld der eher als Sammelkategorien zu bezeichnenden anderen gefährlichen Verhaltensweisen noch so stark hervortritt und auch gegenüber dem bedingt vergleichbaren Ergebnis von ELLINGHAUS und WELBERS (Gefährlichster Regelverstoß: „Bremsen und plötzliches Ausscheren“ = 18 %) stärker hervorgehoben wird. Vermutlich, dies ist jedenfalls eine Erklärung, haben Fahranfänger Probleme mit der Abschätzung des Anhalte-Bremswegs bzw. mit der Beurteilung eines ausreichenden Abstandes zum Vordermann, so daß plötzliche und auch nach ihrer Auffassung „unnötige, scharfe Bremsmanöver“ zu Verunsicherungen führen können. Es könnte auch damit in Zusammenhang stehen, daß generell alle Verhaltensweisen, die automatisch spontane und „richtige“ Gegenreaktionen erfordern, in diesem Stadium der fahrerischen Entwicklung noch als besonders schwierig und gefährlich eingeschätzt werden.

Gefährliche Verhaltensweisen	1. Jahr		2. Jahr		3. Jahr	
	männlich %	weiblich %	männlich %	weiblich %	männlich %	weiblich %
1. Überhöhte Geschwindigkeit	20	20	21	19	18	20
2. Alkohol (einschl. Medikamente und Drogen)	13	11	14	11	15	13
3. Überholmanöver/ Spurwechsel	15	20	14	21	15	20
4. Rücksichtslosigkeit allgemein	23	26	26	23	23	20
5. Mangelnde Konzentration	9	6	5	6	8	7
6. Plötzliches Bremsen	6	5	7	8	5	6
7. Sonstiges	14	12	13	12	16	14
Summe	% abs. 316	100 233	100 258	100 177	100 228	100 151

Tab. 17: Gefährliche Verhaltensweisen/Zeit/Geschlecht

4.3.5 Einstellungen zu Fahrten bei Dunkelheit

Die Ergebnisse zur Häufigkeit der Fahrten bei Dunkelheit (vgl. Abschnitt 4.2.4) sollen im folgenden durch die Antworten zu den fünf gestellten Einstellungsfragen ergänzt werden:

1. Ich fahre gerne bei Dunkelheit.
2. Während der Nachtstunden kommt man schneller voran, da weniger Verkehr herrscht.
3. Bei Fahrten in der Dunkelheit ist das Fahren schwieriger als tagsüber.
4. Nachts fahre ich ungerne, weil ich durch andere Fahrzeuge häufig geblendet werde.
5. Bei Dunkelheit fahre ich häufig sehr schnell, da die Straßen leer sind.

Im ersten Schritt der Analyse sollen die Aussagen der Fahranfänger denen der Fahrer Gesamtheit (Emnid 1985)

gegenübergestellt werden, und danach wird als zweiter Aspekt auf Einstellungsänderungen im Verlauf der dreijährigen Fahranfängerkarriere eingegangen.

Aussage	Fahranfänger ¹		Alle Fahrer ²	
	Männlich ³ %	Weiblich %	Männlich %	Weiblich %
1. Ich fahre gern bei Dunkelheit.	32	28	22	5
2. Während der Nachtstunden kommt man schneller voran, da weniger Verkehr herrscht.	41	40	47	29
3. Bei Fahrten in der Dunkelheit ist das Fahren schwieriger als tagsüber.	48	52	33	46
4. Nachts fahre ich ungerne, weil ich durch andere Fahrzeuge häufig geblendet werde.	28	36	17	38
5. Bei Dunkelheit fahre ich häufig sehr schnell, da die Straßen leer sind.	32	36	15	7

1 Mittelwerte der drei Jahre

2 Quelle: Emnid 1985

3 Ausgewiesen ist der Prozentanteil „trifft voll zu“ (Antwortkategorien: trifft voll zu/trifft teilweise zu/trifft nicht zu)

Tab. 18: Einstellungen zu Fahrten bei Dunkelheit/
Fahranfänger/Alle Fahrer/Geschlecht

Wie bei den Antworten zur Häufigkeit von Fahrten bei Dunkelheit ergeben sich auch bei den Einstellungen zum Fahren bei Dunkelheit zwischen Fahranfängern und der Fahrgesamtheit einerseits sowie zwischen Frauen und Männern in beiden Gruppen andererseits, teilweise sehr unterschiedliche Meinungen.

Fast ein Drittel der Fahranfänger fährt demnach nachts gerne Auto, gleichwohl meinen die Fahranfänger häufiger als von der Fahrgesamtheit angegeben, daß das Fahren nachts schwieriger sei als bei Tage. Männliche Fahranfänger fühlen sich durch Blendung stärker als die im Mittel sicher ältere Fahrgesamtheit gestört. Blendungsempfindlichkeit ist jedoch stark abhängig vom Lebensalter; inso-

fern wäre genau das umgekehrte Ergebnis plausibel. Hier spielen offensichtlich wieder die Fehleinschätzungen der Männer, die hinsichtlich der Blendempfindlichkeit als erwiesen angesehen werden können (RÖHRIG, 1985), eine wichtige Rolle. Weiter ist beim Vergleich von Fahranfängern und Fahrgesamtheit interessant, daß nur eine Minderheit (5%) aller Fahrerinnen nachts gerne fährt.

Zum Aspekt „Geschwindigkeit“ sollten mit dem Item „Bei Dunkelheit fahre ich häufig sehr schnell, da die Straßen leer sind“ weitere Informationen gewonnen werden. Die Daten in Tabelle 18 deuten nun darauf hin, daß Fahranfänger über doppelt so häufig als alle Fahrer dieser Aussage zustimmen. Dieses Bild muß teilweise korrigiert werden. In der folgenden Tabelle 19 wird nämlich erkennbar, daß diese Einstellung lediglich im ersten Fahrjahr sehr stark ausgeprägt ist und sich in den folgenden Jahren völlig umkehrt.

Aus Tabelle 19 (Item 5) wird ersichtlich, daß dieser signifikante Einstellungswandel sowohl von den weiblichen als auch von den männlichen Fahranfängern vollzogen wird. Weiter ist eine relativ deutliche Änderung in gleicher Richtung ebenfalls bei Item 1 „Ich fahre gerne bei Dunkelheit“ zu erkennen. Damit ergibt sich hinsichtlich der Einstellungen und der Häufigkeit von Fahrten bei Dunkelheit folgendes Bild:

- Die Fahranfänger fahren vom ersten Fahrjahr häufig bei Dunkelheit (vgl. Tabelle 5),
- „gerne bei Dunkelheit“ (Item 1) sowie „sehr schnell bei Dunkelheit“ (Item 5) wird nur während des ersten Fahrjahres gefahren.
- Fahrten bei Dunkelheit werden ab dem 2. Fahrjahr tendenziell als weniger schwierig beurteilt (Item 3 und 4).

Wenn diese Einstellungsaussagen auch nur bedingt als verhaltensrelevant zu bewerten sind, so wird vermutlich ein interessantes Problem der Fahranfänger sichtbar. Obgleich im ersten Fahrjahr das Fahren bei Dunkelheit anteilig häufiger als schwierig beurteilt wird, wird gleichzeitig geäußert, daß im ersten Jahr nachts sehr schnell gefahren wird, da die Straßen leer sind. Es könnte sein, daß Erprobungen höherer Geschwindigkeiten zunächst nachts erfolgen, da mit dem nachts häufig geringeren Verkehrsaufkommen für solche „Erprobungen“ gewisse Vorteile ver-

Aussage	Fahranfänger					
	Männlich			Weiblich		
	1. Jahr % ¹	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %
1. Ich fahre gern bei Dunkelheit.	40	28	26	42	17	19
2. Während der Nachtstunden kommt man schneller voran, da weniger Verkehr herrscht.	20	53	54	27	49	51
3. Bei Fahrten in der Dunkelheit ist das Fahren schwieriger als tagsüber.	50	47	46	55	48	51
4. Nachts fahre ich ungerne, weil ich durch andere Fahrzeuge häufig geblendet werde.	31	28	23	37	35	34
5. Bei Dunkelheit fahre ich häufig sehr schnell, da die Straßen leer sind.	66	9	12	79	6	7

1 Ausgewiesen ist der Prozentanteil „trifft voll zu“

Tab. 19: Einstellungen zu Fahrten bei Dunkelheit/Zeit/Geschlecht

Häufigkeit	Fahren mit ...											
	älteren Beifahrern						jüngeren, gleichaltrigen Beifahrern					
	Männliche Fahranfänger			Weibliche Fahranfänger			Männliche Fahranfänger			Weibliche Fahranfänger		
	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %	1. Jahr %	2. Jahr %	3. Jahr %
sehr oft/oft	19	20	23	25	17	22	75	77	78	64	68	68
gelegentlich/nie	81	80	77	75	83	78	25	23	22	36	32	32
Summe % abs.	100 334	100 269	100 243	100 242	100 187	100 159	100 334	100 270	100 243	100 243	100 187	100 160

Tab. 20: Fahren mit Beifahrer/Zeit/Geschlecht

bunden sein können: geringere „Kontrolle“ durch andere Fahrer, Fahrunsicherheiten fallen weniger auf, externe Beeinflussung der Fahrweise ist relativ gering („Mitschwimmen“ im Verkehrsfluß ist tags stärker erforderlich). Weiter ist denkbar, daß bei Dunkelheit, in Verbindung mit geringerem Verkehrsaufkommen, den Fahranfängern die Informationsverarbeitung leichter fällt, da vor allem optische Signale auf größere Entfernungen erkennbar sind. Bei Fahrten auf der Autobahn, bei Überlandfahrten werden bei Dunkelheit andere Fahrzeuge sehr frühzeitig optisch wahrgenommen und Probleme wie z. B. der „tote Winkel“ bei Überholmanövern dürften eine geringere Rolle haben als z. B. tagsüber bei starkem Verkehr auf der Autobahn. Es ist also nicht unwahrscheinlich, daß sich die Fahranfänger am Anfang ihrer Fahrkarriere bei Dunkelheit subjektiv sicherer fühlen, obgleich die objektiven Unfallrisiken nachts deutlich höher zu bewerten sind.

Nach unseren Einstellungsdaten werden solche Aspekte ansatzweise für das erste Fahrjahr sichtbar, danach stellen sich völlig andere Einstellungs- und möglicherweise auch Verhaltensmuster ein.

Diese aus Einstellungsfragen abgeleiteten Verhaltensinterpretationen werden durch Ergebnisse zum Blickverhalten

und zur Informationsaufnahme von Kraftfahrern gestützt. COHEN (1987) faßt hierzu zusammen: „Ein angemessenes, an die Umwelt angepaßtes Blickverhalten ist im Zeitpunkt des Führerscheinerwerbs keineswegs voll entwickelt. Im Gegenteil, es entsteht der Eindruck, als ob der Fahranfänger nach möglichst viel aber zusammenhangloser Information sucht... In der Regel ist der noch ungenügend erfahrene Lenker, im Vergleich zum routinierten Fahrer, um so stärker benachteiligt, je komplexer die Umweltverhältnisse sind“ (COHEN, 1987, S. VII). Es ist paradox: „Junge Menschen haben, von ihrer Prädestination her, bessere Voraussetzungen zum Agieren und Reagieren“ (COHEN, 1986, S. 123), und dennoch schneiden sie, wie es die Unfallbilanzen ausweisen, schlechter ab. „Aufgrund der erfaßten Redundanz sucht der erfahrene Automobilist vermutlich gezielter nach relevanter Information, im Vergleich zu weniger geübten Lenkern... Die nach einer sehr langen Praxis von sieben Jahren sich stabilisierende Unfallwahrscheinlichkeit dürfte mit der Dauer des Wahrnehmungslernens zusammenhängen (COHEN, 1987, S. 147–149).

Mit diesen Hinweisen zum Wahrnehmungslernen von Kraftfahrern darf vermutet werden, daß von Fahranfängern im ersten Jahr ihrer Fahrpraxis, insbesondere um möglicherweise höhere Geschwindigkeiten zu erproben, nachts ger-

Beifahrer/Fahrweise	Männer			Frauen		
	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr
Fahre mit jüngeren/ gleichaltrigen Beifahrern						
schneller	2,5 ¹	6,0	6,0	4,0	6,0	6,0
wie immer	1,4	1,3	1,4	1,3	1,4	1,3
abgelenkter	2,9	2,4	3,6	1,9	3,6	2,4
lockerer	6,0	5,5	2,5	4,0	2,5	5,5
Fahre mit älteren Beifahrern						
aufmerksamer	1,3	1,4	1,4	1,3	1,6	1,6
vorsichtiger	1,5	2,0	2,0	1,5	1,8	1,8
ruhiger	2,5	1,8	1,8	1,2	1,8	2,2
defensiver	1,6	1,3	2,2	1,0	2,2	1,3
unsicherer	4,0	1,4	2,5	1,8	2,5	1,4

¹ Berechnet wurde jeweils der Faktor, um den die einzelnen Verhaltensweisen bei jüngeren/gleichaltrigen bzw. bei älteren Beifahrern relativ häufiger von den Fahranfängern angegeben wurde. Der Wert 2,5 bedeutet somit z. B., daß relativ 2,5 mal häufiger die Aussage „fahre schneller“ bei Fahrten mit jüngeren/gleichaltrigen Beifahrern angegeben wurde.

Tab. 21: Fahren mit Beifahrer/Geschlecht/Zeit

ne schnell gefahren wird, da die zum Fahren relevanten Informationen leichter erkennbar sind und Probleme der Informationsselektion bei Dunkelheit weniger gravierend sind. Nach den Daten der Tabelle 19 dauert diese „Phase“ nur ein Jahr.

4.3.6 Fahren mit Beifahrern

Bevor in diesem Abschnitt die Ergebnisse der Einschätzungen zum Fahren mit Beifahrer als wichtiges Merkmal des Fahrens im sozialen Kontext aufgegriffen werden, wird in Tabelle 20 zunächst ausgewiesen, wie häufig Fahranfänger mit welchen Beifahrern (ältere, jüngere bzw. gleichaltrige Personen) fahren.

Die Fahranfänger fahren gemäß den Angaben in Tabelle 20 deutlich öfter mit jüngeren bzw. gleichaltrigen Beifahrern als mit Älteren. Weiter scheint charakteristisch zu sein, daß Fahranfängerinnen offensichtlich weniger häufig mit Jüngeren/Gleichaltrigen unterwegs sind als die Fahranfänger. Nur im ersten Jahr liegt der Prozentanteil der Fahranfängerinnen, die sehr oft bzw. oft mit älteren Mitfahrern unterwegs sind, deutlich über dem entsprechenden Anteil der Männer.

Wird nun, je nach Alter der Mitfahrer, anders gefahren? Zur Beantwortung dieser Frage wurden den Fahranfängern neun verschiedene Aussagen, wie z. B. „Ich fahre schneller“ vorgelegt. Es wurde gefragt, welches dieser Merkmale bei älteren bzw. jüngeren/gleichaltrigen Beifahrern zutrifft bzw. nicht zutrifft. Diese Form der Operationalisierung sowie die Beschränkung auf Eigenangaben kann selbstverständlich lediglich erste Hinweise zum Fahrverhalten mit Beifahrern liefern, da spezifische Verhaltenswei-

sen zusätzlich noch von weiteren situativen Bedingungen abhängig sind, wie z. B. Gruppenfahrten mit mehreren Pkw, deren Erfassung mit dem Instrument „Befragung“ sicher nicht erreicht werden kann. Nach OPPERMANN et al. (1976) fahren die jungen Fahrer mit Beifahrer eher vernünftiger und angepaßter. „Dieses Fazit gilt sowohl für erwachsene wie für jugendliche Beifahrer“ (OPPERMANN, DE MATOS, PÖTZSCH, 1976, S. 47). Allerdings weisen die Autoren dieser älteren Studie auf gewisse Gefährdungen hin. Erwachsene ältere Beifahrer können junge Fahrer durch Kritik, sei sie auch nur vermutet, irritieren und junge Beifahrer können den Fahrer z. B. bei lebhaften Unterhaltungen ablenken. In der letzten Tabelle zur Beschreibung der Pkw-Fahrer sind die Ergebnisse zum Meinungsbild der Fahranfänger hinsichtlich „Fahren mit Beifahrer“ enthalten.

Die Ergebnisse entsprechen den Erwartungen und bestätigen bisher allerdings empirisch kaum abgesicherte Einschätzungen: Weibliche und männliche Fahranfänger fahren mit älteren Beifahrern eher aufmerksamer, vorsichtiger, ruhiger, defensiver und allerdings auch unsicherer. Mit jüngeren/gleichaltrigen Beifahrern wird dagegen eher schneller, wie immer, abgelenkter und lockerer gefahren.

4.3.7 Einstellungen zu Alkohol und Fahren

Aus der Vielzahl der polizeilich genannten Unfallursachen ragen vier Merkmale hervor, durch die über die Hälfte aller Fehlverhaltensweisen gekennzeichnet werden können. Dies sind: Nichtangepaßte Geschwindigkeit, Vorfahrtfehler, ungenügender Sicherheitsabstand und Alkoholeinfluß. Die Unfallursache „Alkohol“ hat weiterhin erhebliche Bedeutung für die Entstehung von Verkehrsunfällen. So kamen

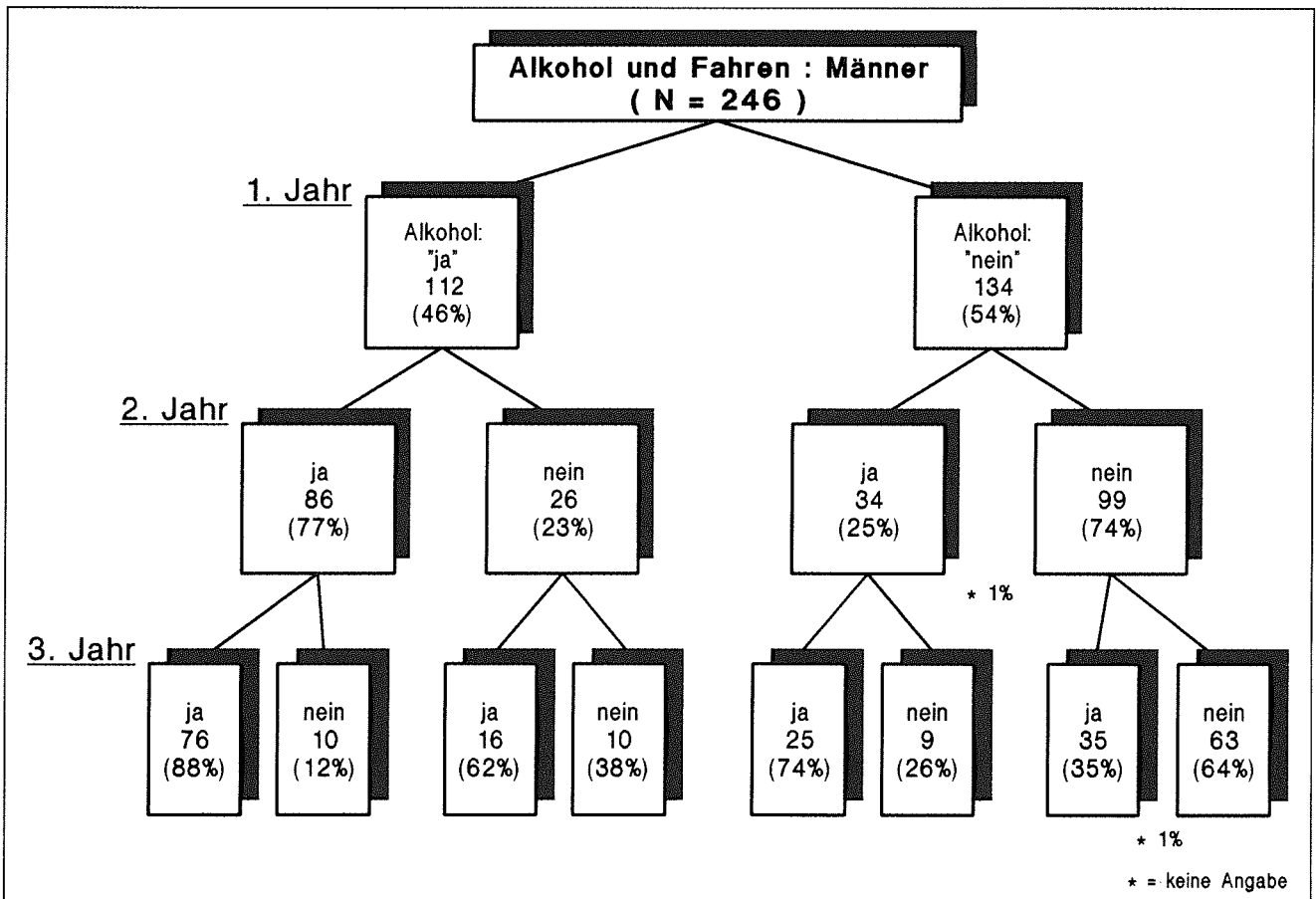
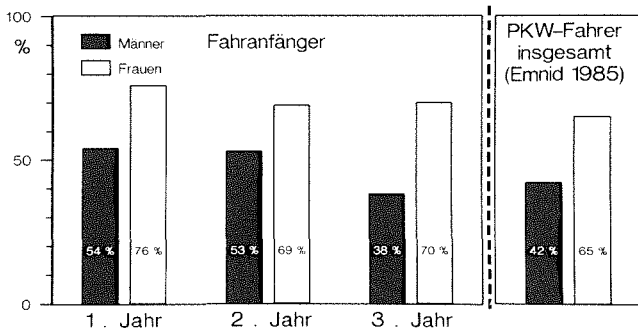


Bild 22: Alkohol und Fahren Fahranfänger (Panelanalyse)



Ausgewiesen ist der Prozentanteil: „Fahre grundsätzlich nicht nach Alkoholgenuß Auto“.

Bild 21: Alkohol und Fahren/Zeit/Geschlecht

1987 bei Alkoholunfällen, das sind Unfälle, bei denen mindestens ein Beteiligter alkoholisiert war, 1765 Verkehrsteilnehmer ums Leben. Welche Einstellungen offenbaren Fahranfänger zum Thema „Alkohol und Autofahren“? Die Fahranfänger wurden gefragt: „Wie häufig kommt es vor, daß sie etwas Alkoholisches trinken und danach noch selbst fahren?“ In Bild 21 sind die Ergebnisse zu dieser Frage dargestellt, wobei der Anteil derjenigen ausgewiesen ist, die angeben, grundsätzlich nicht nach Alkoholgenuß Auto zu fahren.

Zunächst ist festzustellen, daß in der Fahrgesamtheit ganz offensichtlich die größeren Probleme bezüglich Alkoholgenuß und Autofahren bei den Männern liegen. Frauen dagegen lehnen „Alkohol und Fahren“ insgesamt stärker ab und die Fahranfängerinnen ändern ihre Einstellungen im Verlauf der ersten drei Fahrjahre nicht wesentlich.

Die männliche Fahranfänger dagegen ändern ihre Einstellung zu „Alkohol und Fahren“ zu Beginn der Fahrkarriere in der Weise, daß die anfangs stärkere Ablehnung von Alkoholgenuß und Autofahren bis zum dritten Jahr deutlich absinkt.

Die Ergebnisse lassen einmal vermuten, daß auch Fahren nach Alkoholgenuß im Verlauf der Fahrkarriere „erlernt“ wird. Andererseits kann es aber auch sein, daß hier nur eine vorübergehende Unterdrückung einer schon vorher entwickelten Haltung bzw. Einstellung zu „Trinken/Alkoholgenuß“ stattgefunden hat und wieder aufgehoben wird, wenn die Fahranfänger erfahren haben, daß sie nach Alkoholgenuß im Straßenverkehr nicht auffällig werden. Bei männlichen und weiblichen Fahranfängern steigen, wenn auch sehr unterschiedlich ausgeprägt, die Anteile von Fahrten mit Alkohol mit der Dauer der Fahrpraxis an. Die folgenden Bilder 22 und 23 mit den Ergebnissen der Panelbetrachtung verdeutlichen nochmals die geschlechtsspezifischen Einstellungsunterschiede zum Problem „Alkohol und Fahren“ aus anderen Blickwinkeln.

Einmal kann anhand dieser Datenaufbereitung z. B. ermittelt werden, wie groß die Anteile bei Männern bzw. Frauen sind, die in jedem Jahr angeben, nach Alkoholgenuß gefahren zu sein bzw. die Alkoholgenuß grundsätzlich bei allen drei Befragungen verneint haben:

	Männer	Frauen
Alkohol immer angegeben	31 % (76 von 246)	13 % (21 von 163)
Alkohol nie angegeben	26 % (63 von 246)	52 % (84 von 163)

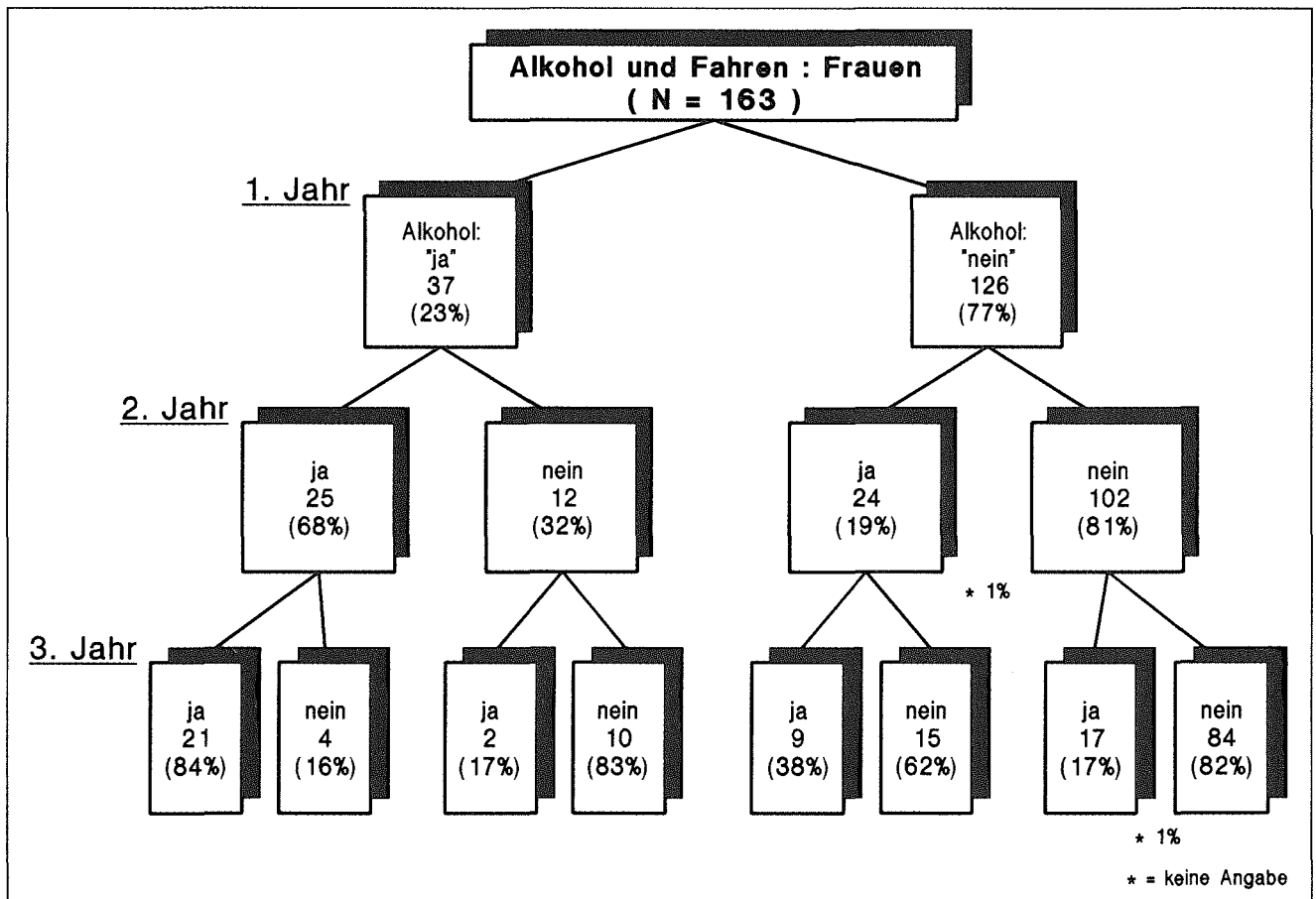


Bild 23: Alkohol und Fahren Fahranfängerinnen (Panelanalyse)

Aus einer anderen Sichtweise ist mit diesen Paneldaten aufzugliedern, wie bei solchen Personen, die Alkoholgenuß mindestens bei einer Befragung angegeben haben, sich die weiteren Alkoholnennungen über drei Jahre verteilen. Auch hierbei zeigen sich, für die Geschlechter getrennt ausgewertet, interessante Ergebnisse:

	Männer*	Frauen*
Alkohol einmal angegeben	39 %	55 %
Alkohol zweimal angegeben	19 %	19 %
Alkohol dreimal angegeben	42 %	26 %

* Nur solche Personen, die mindestens einmal Alkoholgenuß beim Fahren angegeben haben.

Danach ist nochmals festzustellen, daß Alkohol und Fahren bei den Fahranfängerinnen ein deutlich geringeres Problem zu sein scheint als bei den Fahranfängern. Die relativen Häufigkeiten von Alkoholnennungen verweisen darauf, daß bei den Männern, die Alkohol nicht grundsätzlich verneint haben (mindestens eine Nennung bei den drei Befragungen), sich weitaus stärker als bei den Fahranfängerinnen so etwas wie „Alkoholkontinuität“ einzustellen scheint. Im Zusammenhang mit den im Verlauf der Fahrerkarriere sinkenden Unfallzahlen zeigt sich hier eine „erstaunliche“ Leistung der Fahranfänger. Andererseits ist zu fragen, in welchem Ausmaß die Unfallzahlen sinken könnten, falls die Einstellungen zu „Alkohol und Fahren“ entgegengesetzt zu der hier dargestellten Richtung verlaufen würden.

5 Zusammenfassung

Es wird versucht, die wichtigsten Ergebnisse in Form von Statements festzuhalten. Die Aussagen sind thematisch in vier Abschnitte unterteilt.

5.1 Allgemeine Charakterisierung der Fahranfänger

1. Fahranfängerinnen und Fahranfänger bilden einen quantitativ sehr bedeutsamen Teil der Risikogruppe „Junge Fahrer“. Infolge der geburtenschwachen Jahrgänge verringern sich die jährlich neu hinzukommenden Fahranfänger zwar ab 1987 recht deutlich, dennoch beginnen etwa bis in das Jahr 2000 weiterhin über eine halbe Million Pkw-Fahranfänger jährlich ihren Werdegang als Autofahrer.
2. Über zwei Drittel der Fahranfänger steht unmittelbar nach bestandener Fahrprüfung ein Pkw dauernd zur Verfügung.
3. Die Jahresfahrleistungen der Fahranfänger sind von Anfang an sehr hoch.
4. Pkw-Fahranfänger wachsen deshalb heute, mit starken geschlechtsspezifischen Unterschieden, schnell in den Straßenverkehr hinein.
5. Am stärksten unfallgefährdet sind Fahranfänger vor allem während der beiden ersten Fahrjahre. (Der Zeitraum der neuen „Fahrerlaubnis auf Probe“ ist insofern richtig gewählt.)

6. Fahranfänger fahren überwiegend gebrauchte Fahrzeuge, die häufig älter als fünf Jahre sind.
7. Beim Hubraum der Fahrzeuge dominiert die Klasse bis unter 1500 ccm; über 80% der Pkw haben eine Motorleistung bis 75 PS (55 kW).
8. Die zahlenmäßig kleine Gruppe derjenigen, die unmittelbar nach Erwerb der Fahrerlaubnis noch nicht selbst fährt, wird vor allem von Älteren sowie von Frauen gebildet.
9. Während der ersten drei Fahrjahre werden von deutlich mehr als einem Drittel der Fahranfänger mehrere Pkw benutzt (Pkw der Eltern, von Freunden, Dienstfahrzeuge usw.).
10. Fahranfänger unternehmen ihrem Lebensabschnitt entsprechend häufiger als ältere Verkehrsteilnehmer Fahrten in der Freizeit und während der Dunkelheit.
11. Fahranfänger fahren mit älteren Beifahrern eher aufmerksamer und vorsichtiger, mit jüngeren oder gleichaltrigen Beifahrern wird dagegen eher schneller und abgelenkter gefahren.

5.2 Geschlechtsspezifische Kennwerte der fahrerischen Entwicklung

1. Männliche Fahranfänger fahren bereits im ersten Jahr mehr Kilometer als der durchschnittliche Pkw-Fahrer (16 800 km zu 15 700 km). Frauen fahren dagegen zu Beginn weniger als die durchschnittliche Frau am Steuer (8 600 km zu 11 900 km). Im dritten Jahr liegen auch sie über dem Mittelwert der Fahrleistung aller Frauen.
2. Frauen geben im Vergleich zu den Männern eine im Schnitt 15 bis 20 km/h niedrigere bisher jemals gefahrene Höchstgeschwindigkeit an.
3. Die Fahranfängerinnen halten sich auf Bundes- und Landesstraßen tendenziell eher als die Fahranfänger an die dort geltende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h.
4. Die angegebenen überwiegend leichten Unfälle verringern sich im Verlauf der ersten drei Fahrjahre kontinuierlich, sowohl bei den Frauen als auch bei den Männern. Die weiblichen Fahranfänger sind bezüglich der absoluten Unfallzahlen jedoch weniger unfallbelastet als die Männer.
5. Fahranfängerinnen fahren auch bei Berücksichtigung der erbrachten Fahrleistung sicherer als Fahranfänger (mittlere Unfallraten: Männer 7,5 bzw. Frauen 5,9).
6. Weibliche Fahranfänger geraten insgesamt weniger häufig mit den Verkehrsvorschriften in Konflikt als die Männer.

5.3 Geschlechtsspezifische Einstellungsmerkmale

1. Fahranfängerinnen fahren ebenso wie die Männer gerne Auto, allerdings, und daraus resultiert vermutlich ihre sicherere Fahrweise, mit einer insgesamt sachlicheren, weniger emotionalen Einstellung zum Auto und zum Fahren.
2. Die männlichen Fahranfänger beschäftigen sich mit ihrem Fahrzeug weitaus häufiger als die Frauen.

3. Frauen lehnen „Alkohol und Fahren“ wesentlich stärker ab als die Männer.
4. Frauen neigen eher zur Unterschätzung ihrer Leistungsfähigkeit, Männer hingegen eher zur Überschätzung.
5. Fahranfängerinnen bewerten ihren Fahrstil im Vergleich zu den Männern als etwas ängstlicher, weniger sportlich, weniger rechthaberisch, weniger riskant und in diesem Fall umgekehrt, als partnerschaftlicher.

5.4 Fragen der nahen Zukunft

1. Neben den einschlägigen Risikofaktoren, wie geringere Fahrerfahrung und Einstellungen zum Risiko, führen vermutlich auch Rahmenbedingungen zur anfangs hohen Unfallbeteiligung der jungen Fahrer und Fahrerinnen, die bisher zwar ins Kalkül miteinbezogen wurden, aber hinsichtlich ihrer Bedeutung möglicherweise unterbewertet worden sind. Gemeint sind Faktoren des personalen/sozialen Kontextes der Fahranfänger und die spezifischen Bedingungen der Verkehrsteilnahme, wie Fahrtzwecke und Dunkelheitsfahrten. Beide Aspekte resultieren aus den Lebensumständen der jungen Fahrer, die sich, altersbedingt in der fortgeschrittenen Phase der Ablösung vom Elternhaus, verstärkt an sozialen Aktivitäten mit Gleichaltrigen und Personen anderen Geschlechts beteiligen. Das „Aktivsein“ erstreckt sich in diesem Lebensabschnitt in hohem Maße auf die Freizeit sowie auf Abend- und Nachtstunden. Dies wird durch die Befragungsdaten eindeutig belegt. Gleichwohl sollte vertiefter analysiert werden, welche „Subgruppen“ der jungen Fahrer sich hierbei mit welchen verkehrssicherheitsrelevanten Aktivitäten besonders hervorheben. Aus Untersuchungen zum Lebensstil, zum Freizeitverhalten von Heranwachsenden ist jedenfalls abzuleiten (SCHULZE, 1985), daß sehr heterogene Formen verkehrsrelevanter Art, z. B. hinsichtlich des „Auslebens“ u. a. in Verbindung mit alkoholnahen Aktivitäten, innerhalb weitgehend altershomogener Gruppen vertreten sein können.
2. Ob junge Frauen ihren eher defensiven Fahrstil in Zukunft beibehalten werden, oder ob sie sich dem Fahrverhalten der Männer annähern werden und damit die Risikogruppe „Junge Fahrer/Fahranfänger“ weiter verstärkt werden könnte, bleibt abzuwarten. Von Verkehrswissenschaftlern werden beide Thesen vertreten.

6 Literatur

- ANGENENDT, W., ERKE, H., HOFFMANN, G., MARBURGER, E.-A., MOLT, W., ZIMMERMANN, G.
Situationsbezogene Sicherheitskriterien im Straßenverkehr, Projektgruppenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, 1987.
- BERGER, I., BLIERSBACH, G., DELLEN, R. D.
Macht und Ohnmacht auf der Autobahn, Forschungsgemeinschaft „Der Mensch im Verkehr“ e.V. Köln, Darmstadt, 1973.
- BLIERSBACH, G. und DELLEN, R. G.
Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Nr. 54, Köln 1981.
- BREINBAUER, W. und HÖFNER, K. J.
Der jugendliche Kraftfahrer, Verkehrspsychologisches Institut, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 1974.
- BRÜHNING, E. und WEISSBRODT, G.
Beim Nachbarn gesehen: Vorgezogene Pkw-Fahrerlaubnis in Frankreich, Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS), Heft 1/I. Quartal 1987, S. 32–36.
- BRÜHNING, E., ERNST, G., SCHMID, M.
Das Unfallgeschehen bei Nacht, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Nr. 187, Bergisch Gladbach, 1988.
- BRÜHNING, E., SCHMID, M.
Zum Unfallgeschehen in kleinen und großen Gemeinden, Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS), Heft 3/III. Quartal, 1985.
- CHATENET, F., SIMONNET, M.
Die jungen Autofahrer: Erstes Fahrjahr. In: Huguenin, R. D. und Hess, E. (Hrsg.): Driver improvement. Bern: BfU-Report 5, 1982, S. 66–69.
- CHIPMAN, M. L.
The young driver problem: Overblown or understated. In: Young driver accidents: in search of solution, Mayhew, D. R., Simpson, H. M., Donelson, A. C. (Hrsg.), The traffic injury Research Foundation of Canada, Ontario, 1985.
- COHEN, A. S.
Blickverhalten und Informationsaufnahme von Kraftfahrern, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Nr. 168, Bergisch Gladbach, 1987.
- ELLINGHAUS, D., WELBERS, M.
Vorschrift und Verhalten. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung Nr. 6, Köln, o. J.
- ELLINGHAUS, D., SCHLAG, B.
Alter und Autofahren, Uniroyal Verkehrsuntersuchung, Band 11, Köln, 1984.
- GROSSE-BERNDT, G., WEISSBRODT, G., ZIMMERMANN, G.
Vier-Länder-Vergleich von Kenngrößen der Straßenverkehrssicherheit, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Nr. 58, Köln, 1981.
- HAAS, I.
Bestandsaufnahme von Art und Dauer der Fahrschülerausbildung für die Fahrerlaubnisklassen 3, 1 und 1 b, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Nr. 132, Bergisch Gladbach, 1986.
- HESS, E.
Genauigkeit von Eigenangaben zum Unfallgeschehen, Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS), Heft 2/II. Quartal, 1986.
- HOHENADEL, D.
Erziehung und Verkehrswirklichkeit – Essays zur Verkehrspädagogik, Schaffhausen, 1983.

- JENKINS, D.
Car driving before and after passing the driving test, TRRL Report 869, Crowthorne, Berkshire, 1979.
- KARSTEDT-HENKE, S.
Moral im Verkehr – Haben Frauen eine andere Moral als Männer? Presseseminar „Autofahrerinnen“ des Bundesministers für Verkehr, Würzburg, 1988.
- KLEBELSBERG, D.
Verkehrspsychologie, Berlin, Heidelberg, New York, 1982.
- KRETSCHMER-BÄUMEL, E.
Verkehrsbeteiligung und Unfallrisiko, Presseseminar „Autofahrerinnen“ des Bundesministers für Verkehr, Würzburg, 1988.
- KRETSCHMER-BÄUMEL, E., PFAFFEROTT, I.
Selbstbild und Fahrstil von Pkw-Fahrern, Ergebnisse einer Befragung, Zeitschrift für Verkehrssicherheit (ZVS), Heft 1/1. Quartal, 1986.
- MAYNTZ, R., HOLM, K., HÜBNER, P.
Einführung in die Methoden der empirischen Soziologie, Köln und Opladen, 1969.
- MUNSCH, G.
Lebensreife und Verkehrsreife, Zeitschrift Technische Überwachung, Nr. 3, 1967.
- MUNSCH, G.
Integrierte Verkehrsbildung, Technischer Überwachungsverein Bayern e.V. (Hrsg.), München, 1975.
- NEULOH, O. und LEISEWITZ, L.
Problemgruppe jugendliche Kraftfahrer, Schriftenreihe Mensch–Fahrzeug–Umwelt des TÜV Rheinland, Heft 11, Köln, 1980.
- OPPERMANN, R., DE MATOS, M., PÖTZSCH, I.
Einführung in den motorisierten Straßenverkehr, Verkehrsverhalten und Verkehrserleben von Jugendlichen, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, 1976.
- PFAFFEROTT, I.
Psychische Einflußgrößen für die Einhaltung oder Übertretung einer Geschwindigkeitsbeschränkung, Diss., Köln, 1974.
- RENGE, K.
Junge Kraftfahrer in Japan, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Nr. 92, Bergisch Gladbach, 1983.
- RÖHRIG, G.
Untersuchung zum Dämmerungssehvermögen und zur Blendempfindlichkeit, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, 1985.
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Wiesbaden (Hrsg.)
Fachserie 8 – Verkehr, Reihe 3.3 Straßenverkehrsunfälle, Stuttgart, Mainz: Kohlhammer, 1985.
- SCHLAG, B., ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J.
Risikobereitschaft junger Fahrer, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 58, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, 1986.
- SCHULZE, H. E.
Freizeitstile Jugendlicher, Diss., Bonn, 1985.
- WILLIAMS, A. F.
Laws and Regulations applicable to teenagers or new drivers: Their potential for reducing motor vehicle injuries. In: Young driver accidents: in search of solutions. Mayhew, D. R., Simpson, H. M., Donelson, A. C. (Hrsg.), The traffic injury research Foundation of Canada, Ontario, 1985.
- WILLIAMS, A. F.
Nighttime driving and fatal crash involvement of teenagers, *Accid. Anal. and Prev.*, Vol. 17, No. 1, S. 1–5, 1985.
- ZELINKA, F. F.
Führerscheinbesitz, Lebensalter und Unfallgeschehen – ein soziales Phänomen in der modernen Verkehrsgesellschaft. Buchreihe der Arbeits- und Forschungsgemeinschaft für Straßenverkehr und Verkehrssicherheit, Bd. XXIII, Köln, 1974.

7 Anhang

Fragebogen 1 – Oktober 1984

Bundesanstalt für Straßenwesen

Brüderstrasse 53, Postfach 100150
D-5060 Bergisch Gladbach 1
(Bensberg) bei Köln
Telefon: (02204)43-469 oder 430
Telex: 8878483 bas d

Im Oktober 1984

Fragebogen: FP 8367 der Bundesanstalt für Straßenwesen
"Karriere von Fahranfängern"

Lfd. Nr.

1984/1

Interviewer

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (kurz BAST) ist eine staatliche, technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtung. Sie erarbeitet für das Bundesverkehrsministerium Vorschläge zur Sicherheit des Straßenverkehrs. Vielleicht wissen Sie, daß gerade die Fahranfänger im Straßenverkehr besonders gefährdet sind. Genau für diese Verkehrsteilnehmer möchten wir Verbesserungen erreichen. Deshalb sind Ihre Meinungen und die Erfahrungen, die Sie in der ersten Zeit Ihrer Fahrpraxis sammeln, für uns sehr wichtig.

Wir bitten Sie deshalb, die folgenden Fragen zu Ihrem Verhalten im Straßenverkehr, zu Ihren Erlebnissen und Einstellungen zu beantworten. Selbstverständlich erfolgt die Befragung freiwillig und anonym. Angestrebt ist, diese Fragen über einen Zeitraum von 2 - 3 Jahren ungefähr halbjährlich zu wiederholen, um so einen Einblick zu gewinnen, wie sich Ihre Teilnahme am Straßenverkehr im Verlauf der Zeit entwickelt bzw. verändert.

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit.

Günter Weißbrodt, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Tel. 02204 / 43 469

1. Welche Führerscheine haben Sie insgesamt gemacht und wann war das?

			Monat/Jahr
Führerscheinklasse	Ib	[]	_____
	I	[]	_____
	II	[]	_____
	III	[]	_____
	IV	[]	_____
	V	[]	_____
Führerschein zur Fahrgastbeförderung (Bus, Krankenwagen)		[]	_____
Führerschein der Bundeswehr, Bundespost, Bundesbahn, Bundesgrenzschutz oder Polizei		[]	_____

(Mehrfachnennungen möglich, Führerschein IV und V nur ankreuzen, wenn gesondert erworben)

2. Bei Klasse III: Wurden Sie auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgebildet?

Ja, nur Automatik []

Ja, teilweise Automatik []

Nein, nur Schaltgetriebe []

2.1 Bei Klasse III: Was war das für ein Pkw, auf dem Sie hauptsächlich ausgebildet wurden?

_____/_____/_____
Marke und Modell PS Hubraum

2.2 Bei Klasse I: Was war das für ein Motorrad, auf dem Sie ausgebildet wurden?

_____/_____/_____
Marke und Modell PS Hubraum

3. Womit sind Sie in den letzten 2 Jahren mehr oder weniger häufig gefahren, bevor Sie einen Führerschein gemacht haben?

	sehr oft	oft	manchmal	selten	nie
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÖPNV (Bus, Bahn)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Hatten Sie unmittelbar nach bestandener Fahrprüfung ein entsprechendes Fahrzeug zur Verfügung (also: Klasse I = Motorrad, Klasse Ib = Leichtkraftrad, Klasse III = Pkw) und konnten somit Erfahrungen im Straßenverkehr gewinnen?

Ja, sofort nach der Prüfung Nein, aber ich fahre

Nein, erst nach ca. _____ Monaten _____ (eintragen!)
(Moped, Mokick, KKR)

4.1 Steht Ihnen dieses Fahrzeug dauernd, gelegentlich oder nur selten zur Verfügung?

dauernd

gelegentlich

selten (3-4 mal im Monat)

5. Welches war Ihr erstes Fahrzeug mit Motor?

PKW Leichtkraftrad Motorrad

Moped/Mokick
(Kleinkraftrad) Mofa LKW/Bus

6. Welche Verkehrsmittel benutzen Sie als Fahrer häufig, gelegentlich, selten oder nie?

	häufig	gelegentlich	selten	nie
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mokick, Moped, Kleinkraftrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Leichtkraftrad (LKR)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LKW/Omnibus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Wie häufig benutzen Sie Öffentliche Verkehrsmittel wie Bus, U-Bahn, Straßenbahn?

häufig gelegentlich selten nie

8. Die einen benutzen ihr(e) Fahrzeug(e) mehr für die Fahrt zur Arbeitsstelle bzw. zum Ausbildungsplatz oder zum Einkaufen, also für notwendige Fahrten.

Die anderen benutzen es für andere Zwecke: Für Ausflüge, um zum Sport zu kommen, Bekannte zu besuchen oder nur aus Spaß, also für Fahrten in der Freizeit.

8.1 Welches Fahrzeug fahren Sie bei den notwendigen Fahrten?

	sehr viel	ziemlich viel	nur gelegentlich	gar nicht
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mokick, Moped, Kleinkraftrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Leichtkraftrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LKW	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÖPNV (Mitfahrt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8.2 Welches Fahrzeug fahren Sie bei den Fahrten in der Freizeit?

	sehr viel	ziemlich viel	nur gelegentlich	gar nicht
Fahrrad	[]	[]	[]	[]
Mofa	[]	[]	[]	[]
Mokick, Moped Kleinkraftrad	[]	[]	[]	[]
Leichtkraftrad	[]	[]	[]	[]
Motorrad	[]	[]	[]	[]
PKW	[]	[]	[]	[]
LKW	[]	[]	[]	[]
ÖPNV (Mitfahrt)	[]	[]	[]	[]

9. Sind Sie seit Führerscheinerwerb auch beruflich oder dienstlich (z.B. Bundeswehr, Bundespost usw.) Fahrzeuge gefahren?

Ja []

Nein []

9.1 Wenn Ja: Wieviele Kilometer sind das insgesamt ? _____ km

10. Wir möchten Ihnen nun einige Fragen zum Fahren bzw. zum Fahrstil vorlegen (Interviewer Karte vorlegen).

Bitte sagen Sie mir, wie sehr diese Aussagen mit Ihrer persönlichen Auffassung übereinstimmen.

10.1 Fahren mit dem PKW

Entfällt (fahre nicht mit Pkw) []

	voll und ganz	weitgehend	etwas	gar nicht
Ich fahre gerne	[]	[]	[]	[]
Ich fahre mein Fahrzeug gelegentlich voll aus	[]	[]	[]	[]
Es macht mir Spaß, auch einmal scharf in die Kurve zu gehen	[]	[]	[]	[]

	voll und ganz	weitgehend	etwas	gar nicht
Ich halte Leute, die sehr langsam fahren, für gefährlicher als solche, die sehr schnell fahren	[]	[]	[]	[]
Da ich mich auf geschicktes Spurenwechseln verstehe, komme ich in der Stadt schneller voran als andere	[]	[]	[]	[]
Manchmal lasse ich mich von anderen Fahrern zu Wettfahrten verleiten	[]	[]	[]	[]
Auch bei zügiger Kolonnenfahrt nutze ich die Möglichkeit, durch Überholen die Kolonne hinter mir zu lassen	[]	[]	[]	[]
Ich würde gerne einen Schleuderkursus mitmachen, um mein Fahrkönnen zu verbessern	[]	[]	[]	[]

10.2 Fahren mit dem Motorrad

Entfällt (fahre nicht Motorrad) []

	voll und ganz	weitgehend	etwas	gar nicht
Ich fahre gerne	[]	[]	[]	[]
Ich fahre mein Fahrzeug gelegentlich voll aus	[]	[]	[]	[]
Es macht mir Spaß, auch einmal scharf in die Kurve zu gehen	[]	[]	[]	[]
Ich halte Leute, die sehr langsam fahren, für gefährlicher als solche, die sehr schnell fahren	[]	[]	[]	[]
Da ich mich auf geschicktes Spurenwechseln verstehe, komme ich in der Stadt schneller voran als andere	[]	[]	[]	[]
Manchmal lasse ich mich von anderen Fahrern zu Wettfahrten verleiten	[]	[]	[]	[]

	voll und ganz	weitgehend	etwas	gar nicht
Auch bei zügiger Kolonnenfahrt nutze ich die Möglichkeit, durch Überholen die Kolonne hinter mir zu lassen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich würde gerne einen Schleuderkursus mitmachen, um mein Fahrkönnen zu verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10.3 Fahren mit dem Leichtkraftrad

Entfällt (fahre nicht mit LKR)

	voll und ganz	weitgehend	etwas	gar nicht
Ich fahre gerne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre mein Fahrzeug gelegentlich voll aus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es macht mir Spaß, auch einmal scharf in die Kurve zu gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich halte Leute, die sehr langsam fahren, für gefährlicher als solche, die sehr schnell fahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Da ich mich auf geschicktes Spurenschleudern verstehe, komme ich in der Stadt schneller voran als andere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Manchmal lasse ich mich von anderen Fahrern zu Wettfahrten verleiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch bei zügiger Kolonnenfahrt nutze ich die Möglichkeit, durch Überholen die Kolonne hinter mir zu lassen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich würde gerne einen Schleuderkursus mitmachen, um mein Fahrkönnen zu verbessern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Welche Verhaltensweisen halten Sie für die drei gefährlichsten im Straßenverkehr?

1. _____
2. _____
3. _____

12. Jetzt haben wir ein paar Fragen zum Thema "Beifahrer und Mitfahrer" im Auto.

Entfällt (fahre nicht PKW) ———> Weiter mit Frage 13

12.1 Wie oft haben Sie Beifahrer im Auto, die etwa so alt sind wie Sie oder jünger (z.B. Freunde, Freundinnen, Geschwister, Mitschüler, Kollegen, Kinder)?

sehr oft	oft	gelegentlich	nie
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12.2 Wie oft haben Sie Beifahrer im Auto, die wesentlich älter sind als Sie (z.B. Eltern)?

sehr oft	oft	gelegentlich	nie
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12.3 Wenn Sie an die gleichaltrigen oder jüngeren Beifahrer denken, welche der folgenden Aussagen treffen für Sie zu?

Ich fahre aufmerksamer <input type="checkbox"/>	Ich fahre abgelenkter <input type="checkbox"/>
Ich fahre schneller <input type="checkbox"/>	Ich fahre lockerer <input type="checkbox"/>
Ich fahre vorsichtiger <input type="checkbox"/>	Ich fahre defensiver <input type="checkbox"/>
Ich fahre wie immer <input type="checkbox"/>	Ich fahre unsicherer <input type="checkbox"/>
Ich fahre ruhiger <input type="checkbox"/>	

(Mehrfachnennungen möglich)

12.4 Wenn Sie an die wesentlich älteren Beifahrer denken, welche der folgenden Aussagen treffen für Sie zu?

- Ich fahre schneller Ich fahre abgelenkter
- Ich fahre aufmerksamer Ich fahre defensiver
- Ich fahre ruhiger Ich fahre lockerer
- Ich fahre wie immer Ich fahre unsicherer
- Ich fahre vorsichtiger

(Mehrfachnennungen möglich)

13. Wie häufig fahren Sie in der Stadt, auf Bundes- oder Landstraßen sowie auf der Autobahn?

Überwiegend Gelegentlich Selten

- In Großstädten (100.000 Einwohner und mehr)
- In Städten (bis 100.000 Einwohner)
- Auf Bundes- oder Landstraßen
- Auf der Autobahn

14. Fahren Sie bei Dunkelheit?

- Ja, oft
- Ja, manchmal
- Sehr selten
- Nie

14.1 Wenn "Ja, oft; Ja, manchmal oder Selten": Es folgen Meinungen zum Fahren bei Dunkelheit. Bitte sagen Sie mir, ob diese Auffassungen nach Ihrer Meinung auf Sie voll, teilweise oder nicht zutreffen.

trifft zu trifft teilweise zu trifft nicht zu

- Ich fahre gerne bei Dunkelheit
- Während der Nachtstunden kommt man schneller voran, da weniger Verkehr herrscht
- Bei Fahrten in der Dunkelheit ist das Fahren schwieriger als tags
- Nachts fahre ich ungerne, weil ich durch andere Fahrzeuge häufig geblendet werde
- Bei Dunkelheit fahre ich häufig sehr schnell, da die Straßen leer sind

15. Wenn Sie außerhalb Ihrer Stadt fahren, handelt es sich dann eher um Straßen in ländlichen Gebieten, eher um Straßen in großstädtischen Ballungsräumen oder um Autobahnstrecken in Stadtnähe?

- Eher ländlich
- Eher großstädtisch
- Autobahnstrecken in Stadtnähe
- Völlig gemischt

16. Haben Sie seit dem Führerscheinerwerb als Fahrer im Straßenverkehr schon einmal kritische Situationen erlebt?

16.1 Beginnen wir einmal mit den sogenannten Beinahe-Unfällen, d.h. Situationen im Straßenverkehr in denen Sie den Eindruck hatten, beinahe hätte es gekracht!

Bitte überdenken Sie die letzten drei Monate:

Wie häufig sind Sie dann in einer solchen Situation gewesen (egal, ob selbst schuld oder durch die Schuld anderer)?

_____ (Anzahl)

16.2 Könnten Sie uns eine dieser Verkehrssituationen kurz beschreiben: _____

(Interviewer: Dabei bitte auf folgende Aspekte hinweisen: Ort, Geschwindigkeit, Beifahrer, andere Verkehrsteilnehmer, Dunkelheit, Straßenverlauf)

16.2a Sind Ihnen Unfälle passiert, die nicht der Polizei gemeldet wurden und die Sie auch nicht mit einer Versicherung regeln mußten?
(Beispiele: Abkommen von der Fahrbahn, kleine Karambolagen beim Einparken, Anstoßen an Hindernisse etc.)

_____ Anzahl

16.3 Sind Sie seit dem Führerscheinerwerb als Fahrer in Verkehrsunfälle verwickelt gewesen?

(Interviewer: Darauf hinweisen, daß sowohl selbstverschuldete als auch unverschuldete Unfälle sowie Bagatellunfälle zählen)

_____ Anzahl der Unfälle seit Führerschein-
erwerb als Fahrer

Von diesen Unfällen geschahen:

- _____ Unfälle mit PKW
- davon leichte Blechschäden (bis 500 DM) _____
- _____ Unfälle mit PKW innerorts (in der Stadt)
- _____ Unfälle mit PKW außerorts (Bundes-, Landesstraße, BAB)
- _____ Unfälle mit PKW innerorts bei Dunkelheit
- _____ Unfälle mit PKW außerorts bei Dunkelheit

Zeitliche Reihenfolge der Unfälle:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Unfall _____ 1984 | 2. Unfall _____ 1984 |
| Monat | Monat |
| 3. Unfall _____ 1984 | 4. Unfall _____ 1984 |
| Monat | Monat |

(Interviewer: ggfls. zusätzliche Unfälle in dieser Form eintragen)

- 16.4 _____ Unfälle mit Motorrad/LKR
- davon leichte Blechschäden (bis 500 DM) _____
- _____ Unfälle mit Motorrad/LKR innerorts
- _____ Unfälle mit Motorrad/LKR außerorts
- _____ Unfälle mit Motorrad/LKR innerorts bei Dunkelheit
- _____ Unfälle mit Motorrad/LKR außerorts bei Dunkelheit

Zeitliche Reihenfolge der Unfälle:

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Unfall _____ 1984 | 2. Unfall _____ 1984 |
| Monat | Monat |
| 3. Unfall _____ 1984 | 4. Unfall _____ 1984 |
| Monat | Monat |

16.5 Wenn Unfall (Unfälle) angegeben: Wie häufig mußten Sie sich selbst ärztlich behandeln lassen, bzw. gab es andere Verletzte und wie hoch waren die Sachschäden?

- Keine ärztliche Behandlung erforderlich _____ Anzahl
- Ambulante ärztliche Behandlung erforderlich _____ Anzahl
- Eigene(r) Krankenhausaufenthalt (e) _____ Anzahl
- Verletzte andere Verkehrsteilnehmer _____ Anzahl
- Blechschäden an meinem Fahrzeug _____ ca. DM insgesamt
- Entfällt, keine Unfälle bisher []

16.6 Wenn Unfall (Unfälle) angegeben: Was meinen Sie, was war die entscheidende Unfallursache bei dem Unfall/bei den Unfällen?

- 1. Unfall _____ (Ursache)
- 2. Unfall _____ (Ursache)
- 3. Unfall _____ (Ursache)
- _____
- _____

17. Sind Sie schon einmal als Mitfahrer in einen Verkehrsunfall verwickelt gewesen?

Ja []

Nein []

17.1 Wenn Ja: Wie oft und auf/in welchem Fahrzeug?

_____ Häufigkeit der Unfälle als Mitfahrer

_____ davon im PKW

_____ davon auf motorisiertem Zweirad

18. Sind Sie seit Ihrem Führerscheinbesitz schon einmal von der Polizei verwarnet worden, mußten Sie vielleicht ein Bußgeld bezahlen und wie häufig war das bisher?

Verwarnungen durch Polizei	_____	Anzahl
Geldbußen wegen leichterer Verstöße (z.B. Falschparken)	_____	Anzahl
Geldbußen wegen schwerer Verstöße (z.B. Geschwindigkeitsübertretung, Alkohol)	_____	Anzahl
Sonstige Strafen (z.B. Führerscheinentzug)	_____	

19. Wie häufig kommt es vor, daß Sie etwas Alkoholisches trinken und danach noch selbst fahren?

sehr häufig []

häufig []

gelegentlich []

selten []

nur ausnahmsweise []

nie []

20. Wie schnell sind Sie seit dem Führerscheinwerb mit welchem Auto oder mit welchem Motorrad auf der Landstraße bzw. auf der Autobahn höchstens gefahren (nach Tachometer), auch wenn das nur einmal vorkam?

PKW: Bundes-/Landstraße: _____ km/h Typ: _____

Autobahn: _____ km/h

Motorrad: Bundes-/Landstraße: _____ km/h Typ: _____

Autobahn: _____ km/h

Entfällt, habe weder PKW noch Motorrad []

21. Welche motorisierten Fahrzeuge haben Sie seit dem Führerscheinbesitz regelmäßig gefahren (bitte genau erfragen)?

1. Fahrzeug

Fahrzeugart _____

Marke/Modell _____

PS _____ Hubraum _____ ccm

Eigenes Fahrzeug ja [] nein []

Fahrzeug von Bekannten/Freunden/Eltern ja [] nein []

Dienstfahrzeug ja [] nein []

Gebrauchtfahrzeug ja [] nein []

Älteres Modell (5 Jahre und älter) ja [] nein []

Schaltgetriebe ja [] nein []

Dauer der Fahrzeugbenutzung _____ Monate /bis heute []

21. 2. Fahrzeug

Fahrzeugart _____

Marke/Modell _____

PS _____ Hubraum _____ cbm

Eigenes Fahrzeug ja nein

Fahrzeug von Bekannten/Freunden/Eltern ja nein

Dienstfahrzeug ja nein

Gebrauchtfahrzeug ja nein

Älteres Modell (5 Jahre und älter) ja nein

Schaltgetriebe ja nein

Dauer der Fahrzeubenutzung _____ Monate / bis heute

3. Fahrzeug

Fahrzeugart _____

Marke/Modell _____

PS _____ Hubraum _____ cbm

Eigenes Fahrzeug ja nein

Fahrzeug von Bekannten/Freunden/Eltern ja nein

Dienstfahrzeug ja nein

Gebrauchtfahrzeug ja nein

Älteres Modell (5 Jahre und älter) ja nein

Schaltgetriebe ja nein

Dauer der Fahrzeugbenutzung _____ Monate / bis heute

21. 4. Fahrzeug

Fahrzeugart _____

Marke/Modell _____

PS _____ Hubraum _____ cbm

Eigenes Fahrzeug ja nein

Fahrzeug von Bekannten/Freunden/Eltern ja nein

Dienstfahrzeug ja nein

Gebrauchtfahrzeug ja nein

Älteres Modell (5 Jahre und älter) ja nein

Schaltgetriebe ja nein

Dauer der Fahrzeugbenutzung _____ Monate / bis heute

(Interviewer: Falls mehr als 4 Fahrzeuge, freie Fläche benutzen)

22. Wenn Sie Ihre Fahrweise im Verkehr selber beurteilen: Inwieweit treffen die folgenden Eigenschaften auf Ihren Fahrstil zu?

	völlig	weit-	teil-	kaum	gar
		gehend	weise		nicht
konzentriert/aufmerksam	[]	[]	[]	[]	[]
langsam	[]	[]	[]	[]	[]
ängstlich	[]	[]	[]	[]	[]
rücksichtsvoll	[]	[]	[]	[]	[]
ruhig/gelassen	[]	[]	[]	[]	[]
stockend	[]	[]	[]	[]	[]
sportlich	[]	[]	[]	[]	[]
reaktionsschnell	[]	[]	[]	[]	[]
rechthaberisch	[]	[]	[]	[]	[]
sorglos	[]	[]	[]	[]	[]
vorsichtig	[]	[]	[]	[]	[]
draufgängerisch	[]	[]	[]	[]	[]
partnerschaftlich/fair	[]	[]	[]	[]	[]
vorausschauend/umsichtig	[]	[]	[]	[]	[]
riskant	[]	[]	[]	[]	[]
selbstbewußt	[]	[]	[]	[]	[]

23. Alles in allem betrachtet: Wie sicher meinen Sie selbst, daß Sie fahren?

sehr sicher	sicher	eher sicher	eher unsicher	unsicher	sehr unsicher
[]	[]	[]	[]	[]	[]

24. Reparieren, Warten (Pflegen) und Verändern (Tunen, Umbauen) Sie das von Ihnen benutzte Fahrzeug in Ihrer Freizeit? Kommt dies sehr häufig, gelegentlich, selten oder nie vor?

	Reparieren	Warten	Verändern (Tunen, Umbauen)
Ja, sehr häufig			
Ja, aber nur gelegentlich			
Ja, aber selten			
Nie			

25. Wir hätten nun noch gerne gewußt, wieviele Kilometer Sie seit dem Führerscheinbesitz mit eigenem oder fremdem Fahrzeug insgesamt gefahren sind. Wie hoch schätzen Sie Ihre Kilometerzahl mit PKW, mit Motorrad oder mit LKR, seit dem Sie einen Führerschein besitzen?

Mit PKW _____ km (seit dem _____ Monat/Jahr des Führerscheins)

Mit Motorrad _____ km (seit dem _____ Monat/Jahr des Führerscheins)

Mit LKR _____ km (seit dem _____ Monat/Jahr des Führerscheins)

26. Für Ihr eigenes Fahrzeug können Sie uns sicher eine genaue Kilometerangabe machen. Hierzu sollten wir den Kilometerstand Ihres Fahrzeuges ablesen.

(Hinweis Interviewer: Datum und Kfz-Kennzeichen im Fragebogen eintragen, um bei späterer Wiederholungsbefragung die Kilometerleistung mit dem jeweiligen Fahrzeug genau errechnen zu können!)

Kilometerstand _____ km

am _____ 1984 von Fahrzeug mit dem Kennzeichen

_____, Fahrzeugart: PKW []
 Motorrad []
 LKR []

Zunächst einmal vielen Dank für Ihre Mitarbeit. In ca. einem halben Jahr möchte ich Sie mit einem verkürzten Fragebogen nochmals aufsuchen. (Interviewer: Mgl. Adressenänderung, Tel.-Nr. notieren)

Ich hätte nur noch gerne einige allgemeine Angaben, z.B. über Ihre Ausbildung.

27. Besuchen Sie gegenwärtig eine Schule oder Hochschule?

Ja []

Nein []

27.1 Wenn Ja: Was für eine Schule ist das?

- Universität, Hochschule []
 - Fachhochschule, Ingenieurschule []
 - Berufsfachschule, Fachschule []
 - Technikerschule []
 - Gymnasium (auch Abendgymnasium) []
 - Real-, Mittelschule (auch Abendrealschule) []
 - Integrierte Gesamtschule []
 - Berufsschule []
 - Sonstige, und zwar: _____ []
- _____

28. Welchen allgemeinbildenden Schulabschluß haben Sie?

Einen Volks- oder Hauptschulabschluß, mittlere Reife oder Realschulabschluß, die Fachhochschulreife, das Abitur, oder keinen dieser Abschlüsse?

(Interviewer: Nur höchsten Abschluß angeben lassen!)

- Volks- (Haupt-) schulabschluß []
- Mittlere Reife, Realschulabschluß (Fachschulreife) []
- Fachhochschulreife (Abschluß einer Fachoberschule, etc.) []
- Abitur (Hochschulreife) []
- Keinen dieser Abschlüsse []

28.1 Haben Sie, von der Fahrschule einmal abgesehen, in der Schule Verkehrserziehung gehabt?

Ja []

Nein []

28.2 Wenn Ja: Was war das für eine Ausbildung?

29. Sind Sie gegenwärtig berufstätig, in der Lehre oder leisten Sie Wehr- oder Ersatzdienst?

- Berufstätig ganztags []
- Berufstätig halbtags []
- Nebenher berufstätig []
- In der Lehre []
- Wehr-, Ersatzdienst []
- arbeitslos []
- entfällt (Schüler bzw. Student) []

30. Wie alt sind Sie? _____ Jahre
31. Geschlecht des Befragten? männlich
weiblich

Unmittelbar nach der Befragung vom Interviewer auszufüllen!

1. Wie würden Sie den Ortstyp der Wohngemeinde bezeichnen?
Eingestuft werden soll nicht unbedingt die Gemeinde im Verwaltungssinn, sondern die mehr oder weniger geschlossene Siedlung, wie Sie sie wahrnehmen.
- Einzelgehöft/Weiler
Dorf in ländlicher Umgebung
Dorf in der Nähe einer mittleren Stadt oder Großstadt
Ländliche Kleinstadt (bis 30.000 Einwohner)
Industrielle Kleinstadt (bis 30.000 Einwohner)
Stadt mittlerer Größe mit wenig Industrie (bis 100.000 Einwohner)
Stadt mittlerer Größe mit viel Industrie (bis 100.000 Einwohner)
Großstadt
Vorort einer Großstadt

2. Wie war das Interesse am Befragungsthema?
(Schwierigkeiten während des Interviews)
- Befragte Person folgte dem Interview mit Interesse, die Durchführung der Befragung machte keine Schwierigkeiten
Befragte Person war am Interview teilweise interessiert, die Durchführung der Befragung machte etwas Schwierigkeiten
Die Durchführung der Befragung machte große Schwierigkeiten, die befragte Person wollte das Interview abbrechen
3. Wiederholungsbefragung beim Befragten möglich?
- Ja
Ungewiß
Nein

Ich versichere, das Interview vertragsgemäß durchgeführt zu haben.

--	--	--	--

PLZ

Arbeitsort

Datum

Unterschrift

Schriftenreihe

**UNFALL- UND SICHERHEITSFORSCHUNG
STRASSENVERKEHR****Heft 1: Die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in der Bundesrepublik Deutschland und in Berlin (West).**

Zusammenfassender Bericht der Forschungsgruppe »Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in der Bundesrepublik Deutschland 1970/71«, 200 Seiten, 1974 vergriffen

Heft 2: Psychologische Forschung zum Sicherheitsgurt und Umsetzung ihrer Ergebnisse

Teil A: Ziele, Befunde und Konsequenzen psychologischer Untersuchungen zum Sicherheitsgurt
– Eine zusammenfassende Darstellung –
von G. Kroj und I. Pfafferoth

Teil B: Psychologische Grundlagen für das Verhältnis von PKW-Fahrern zum Sicherheitsgurt
– Eine quantifizierte Motivstudie –
von H. J. Berger, G. Bliersbach und R. G. Dellen

214 Seiten, 1974 vergriffen

Heft 3: Biomechanische Belastungsgrenzen

Literaturstudie über die Belastbarkeit des Menschen beim Aufprall von E. Faerber, H.-A. Gülich, A. Heger und G. Rüter
84 Seiten, 1976 vergriffen

Heft 4: Erlebnis- und Verhaltensformen von Kindern im Straßenverkehr

Teil A: Dimensionen der Verkehrswelt von Kindern
von R. Günther und M. Limbourg

Teil B: Einfluß der Informiertheit auf das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr
von H. Chr. Heinrich und I. Langosch

172 Seiten, 1976 vergriffen

Heft 5: Windschutzscheiben von Personenkraftwagen

von W. Sievert, E. Pullwitt, H.-A. Gülich, E.-A. Marburger, H. Löffelholz und B. Friedel
80 Seiten, 1976 vergriffen

Heft 6: Kopfstützen für Sitze von Personenkraftwagen

von W. Sievert, E. Pullwitt, H.-A. Gülich, E.-A. Marburger, H. Löffelholz und B. Friedel
64 Seiten, 1976 vergriffen

Heft 7: Motivorientierte Aspekte der Verkehrspsychologie

von C. Graf Hoyos und M. v. Pupka
124 Seiten, 1976 vergriffen

Heft 8: Typische Fehlverhaltensweisen von Fahranfängern und Möglichkeiten gezielter Nachschulung

Zusammenfassende Darstellung

von W. Böcher, G. Kroj, I. Pfafferoth, H. Sogemeyer, E. Spoerer und W. Winkler

Teilbericht I: Typische Fehlverhaltensweisen von Fahranfängern
von E. Spoerer

Teilbericht II: Lebensalter und Fahrerfahrung als Variablen des Unfallgeschehens und sicherheitsrelevanter Einstellungen (Kurzfassung)
von I. Haas und K. Reker

Teilbericht III: Systembedingungen des Fahranfängers
von W. Winkler

Teilbericht IV: Inhalts- und Wirksamkeitsanalyse zur Entwicklung möglicher Nachschulungsmodelle
von V. Bruns, H. G. Götting, R. Grobe, D. Muck, W.-R. Nickel und W. Winkler

Teilbericht V: Selektion auffälliger Fahranfänger
von W. Böcher, H.-J. Brügggen und E. Kunkel

Teilbericht VI: Dokumentation zur Fahrschulungsbildung unter besonderer Berücksichtigung möglicher Nachschulungsmodelle
von H. Sogemeyer

344 Seiten, 1977 vergriffen

Heft 9: Grundlagen zum Zweiradverkehr

Teil A: Dokumentation über den Zweiradverkehr ausgenommen Krafträder über 50 ccm
von H. op de Hipt

Teil B: Stellungnahme zu einer Änderung der nationalen Vorschriften für Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor
von H. Löffelholz und F. Nicklisch

143 Seiten, 1977 vergriffen

Heft 10: Kongreßbericht 1977 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.

448 Seiten, 1977 vergriffen

Heft 11: Straßenverkehrsbeteiligung älterer Menschen

von R. Wittenberg
336 Seiten, 1977 vergriffen

Heft 12: Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen

54 Seiten 1977 (Erste Auflage)
1978 (Zweite, aktualisierte Auflage)
1980 (Dritte, aktualisierte Auflage)
1983 (Vierte, aktualisierte Auflage)

Kann kostenfrei bei der BAST, Bergisch-Gladbach, angefordert werden. vergriffen

Heft 13: Verkehrswissen und Verkehrsverständnis bei fünf- bis sechsjährigen Kindern

von A.-E. Bongard und U. Winterfeld
120 Seiten, 1977 vergriffen

Heft 14: Symposion '77

Referate, Ergebnisse und Folgerungen des Symposions »Unfallforschung und Verkehrssicherheit« der Bundesanstalt für Straßenwesen am 8. November 1977 in Bonn
378 Seiten, 1977 DM 10,00

Heft 15: Verkehrskonflikte im Innerortsbereich – Eine Untersuchung zur Verkehrskonflikttechnik

von H. Erke und B. Zimolong
180 Seiten, 1978 vergriffen

Heft 16: Kongreßbericht 1978 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.

444 Seiten, 1978 vergriffen

Heft 17: Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen – Neuere Erkenntnisse und Folgerungen

von B. Friedel, R. Krupp, K.-H. Lenz und H. Löffelholz
48 Seiten, 1978 DM 10,00

Heft 18: Wirksamkeitsanalyse zum Sicherheitstraining des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

von U. Seydel und E. Beetz
170 Seiten, 1978 DM 10,00

Heft 19: Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

von W. Schulte
155 Seiten, 1978 vergriffen

Heft 20: Verkehrsverhaltenslehre

von M. Jensch, E. Spoerer und H. D. Utzelmann
256 Seiten, 1978 vergriffen

Heft 21: Kongreßbericht 1979 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.

436 Seiten, 1979 vergriffen

Heft 22: Verkehrssicherheit in der Generalverkehrsplanung

von W. Ruske, N. Klein, M. Weigel und A. Kotalis
112 Seiten, 1979 vergriffen

Heft 23: Trainingsprogramm für Eltern zur Verkehrserziehung von Kleinkindern

von M. Limbourg und D. Gerber
68 Seiten, 1979 DM 10,00

Heft 24: Die Rolle von Erziehungspersonen in der vorschulischen Verkehrserziehung

von R. Günther
68 Seiten, 1979 DM 10,00

- Heft 25: Das Verkehrsverhalten radfahrender Kinder und Jugendlicher**
von H.-J. Küting, R. Boigs und W. Winkler
66 Seiten, 1979 DM 10,00
- Heft 26: Kongreßbericht 1980 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
144 Seiten, 1980 vergriffen
- Heft 27: Unterrichtsverlauf in Jugendverkehrsschulen**
von K.-D. Eubel und M. Wirthmann
130 Seiten, 1980 vergriffen
- Heft 28: Verkehrswissen und -verhalten jugendlicher Mofafahrer**
von H. Koch
116 Seiten, 1980 DM 10,00
- Heft 29: Symposium '80 Innerortssicherheit**
Referate und Podiumsdiskussion des Symposions »Innerortssicherheit« der Bundesanstalt für Straßenwesen und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1980 des Bundesministers für Verkehr am 14. Mai 1980 in Düsseldorf
100 Seiten, 1980 DM 10,00
- Heft 30: Grundlagen zur Wegweisung**
von H. Erke
114 Seiten, 1981 DM 10,00
- Heft 31: Kongreßbericht 1981 der deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
116 Seiten, 1981 vergriffen
- Heft 32: Verkehrserziehung für behinderte Kinder in Jugendverkehrsschulen**
von M. Geiler
72 Seiten, 1981 DM 10,00
- Heft 33: Analyse der Verkehrsteilnahme**
von W. Schwerdtfeger und B. Küffner
105 Seiten, 1981 DM 10,00
- Heft 34: Joint Biomechanical Research Project KOB**
140 Seiten, 1982 DM 10,00
- Heft 35: Verkehrskonflikttechnik – Grundlagen und Anwendungsbeispiele**
von B. Zimolong
72 Seiten, 1982 DM 10,00
- Heft 36: Kongreßbericht 1982 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
176 Seiten, 1982 vergriffen
- Heft 37: Erhebungen am Unfallort**
von D. Otte, A. Kühnel, E. G. Suren, H. Weber, L. Gotzen, G. Schokkenhoff und V. van Han
100 Seiten, 1982 DM 10,00
- Heft 38: Motorradclubs**
Teil I: Gruppensoziologische Untersuchung zum Freizeitverhalten und zur Unfallverwicklung motorisierter Zweiradfahrer von K. Ohle, P. Schmidl und T. Schwinghammer
Teil II: Die Entwicklung des Motorradfahrens in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich der Entwicklung des Unfallgeschehens von P. Schmidl
150 Seiten, 1982 DM 10,00
- Heft 39: Symposium Alkohol und Fahren**
Referate des Symposions »Alkohol und Fahren« des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr e.V. und der Bundesanstalt für Straßenwesen
100 Seiten, 1982 vergriffen
- Heft 40: Arzneimittel und Verkehrssicherheit**
von M. Staak und G. Berghaus
144 Seiten, 1983 vergriffen
- Heft 41: Symposium '82 – Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen**
Referate des Symposions der Bundesanstalt für Straßenwesen und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1982 des Bundesministers für Verkehr am 28. September 1982 in Bonn
86 Seiten, 1983 vergriffen
- Heft 42: Kongreßbericht 1983 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
106 Seiten, 1983 vergriffen
- Heft 43: Fahrlehrerausbildung**
Teil I: Entwicklung und Erprobung eines Konzepts zur Verbesserung der Fahrlehrerausbildung von H. Lamszus
Teil II: Die Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern in der Bundesrepublik Deutschland von A.-E. Bongard und I. C. Bongard
170 Seiten, 1983 DM 10,00
- Heft 44: Verkehrssicherheitsarbeit im kommunalen Bereich**
von C. Schellenberg, G. Beyerle, H.-P. Wohlmann und I. Kūlahoglu
64 Seiten, 1983 DM 10,00
- Heft 45: Arbeitsplatz des Berufskraftfahrers**
Referate der Fachtagung in Berlin
86 Seiten, 1983 vergriffen
- Heft 46: Motorradfahrerausbildung in Fahrschulen**
von H. Koch, St. Flügel und B. Wolfer
104 Seiten, 1984 DM 15,00
- Heft 47: Kongreßbericht 1984 der deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
184 Seiten, 1984 vergriffen
- Heft 48: Auswirkungen von Ortsumgehungen**
von G. Weißbrodt
48 Seiten, 1984 DM 15,00
- Heft 49: Innerörtliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen**
168 Seiten, 65 farbige Abb., 1985 vergriffen
- Heft 50: Dritter Internationaler Workshop-Driver Improvement**
194 Seiten, 1985 DM 15,00
- Heft 51: Kongreßbericht 1985 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
92 Seiten, 1985 DM 15,00
- Heft 52: Handbuch der Verkehrskonflikttechnik**
von H. Erke und G. Gstalter
104 Seiten, 1985 DM 28,00
- Heft 53: Evaluation der Kurse für mehrfach auffällige Kraftfahrer**
von H.-D. Utzelmann, R. Haas
82 Seiten, 1985 DM 23,50
- Heft 54: Berücksichtigung behinderter Menschen bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen**
von H. Aengenendt, H. Borschdorf und I. Grau
48 Seiten, 1985 DM 17,50
- Heft 55: Symposium '85 – Eigenverantwortung, Mitverantwortung, Sicherheitsbewußtsein**
72 Seiten, 1985 DM 22,50
- Heft 56: Kongreßbericht 1986 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
224 Seiten, 1986 DM 39,50
- Heft 57: Möglichkeiten und Grenzen visueller Wahrnehmung im Straßenverkehr**
von Amos S. Cohen
80 Seiten, 1986 DM 25,50
- Heft 58: Risikobereitschaft junger Fahrer**
von B. Schlag, D. Ellinghaus, J. Steinbrecher
92 Seiten, 1986 vergriffen

- Heft 59: Belastung und Beanspruchung von Kraftfahrern**
 von C. Graf Hoyos, M. Kastner
 104 Seiten, 1987 DM 29,00
- Heft 60: Symposion Psychopharmaka und Verkehrssicherheit**
 60 Seiten, 1987 DM 20,00
- Heft 61: Verbesserung der Lkw-Fahrer-Ausbildung**
 von W. Kolb, H. J. Liebel
 124 Seiten, 1987 DM 32,00
- Heft 62: Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen**
 von R. Baier, P. G. Jansen, K.-H. Schäfer, D. Wagner
 60 Seiten, 1987
 Kann kostenfrei bei der BAST, Bergisch-Gladbach, angefordert werden.
- Heft 63: Symposion Unfallforschung '87**
 Referate des Symposions »Unfallforschung '87« der Bundesanstalt für Straßenwesen und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1987 des Bundesministers für Verkehr am 8. Oktober 1987 in Köln
 112 Seiten, 1988 DM 30,50
- Heft 64: Wirksamkeit von Kursen für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer**
 von W. Winkler, W. Jacobshagen und W.-R. Nickel
 112 Seiten, 1988 DM 30,50
- Heft 65: Kongreßbericht 1987 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.**
 108 Seiten, 1988 DM 30,50
- Heft 66: Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen**
 Referate der Informationsveranstaltung der Bundesanstalt für Straßenwesen am 25. Februar 1988 in Bonn
 60 Seiten, 1988 DM 22,00
- Heft 67: Wirksamkeit von Mofakursen**
 von U. Steffens, R. Gawatz und G. Willmes
 168 Seiten, 1988 DM 40,00
- Heft 68: Alkohol – Verkehrserziehung und -aufklärung – Innerortssicherheit**
 Referate und Zusammenfassungen der Diskussionen des »Workshop 1988« vom 8. bis 10. Juni 1988 in Hamburg.
 100 Seiten, 1988 DM 29,50
- Heft 69: Verkehrssicherheit in der Stadterneuerung**
 von U. Henning-Hager
 40 Seiten, 1989
 Kann kostenfrei bei der BAST, Bergisch-Gladbach, angefordert werden.
- Heft 70: Fahranfänger im Straßenverkehr**
 von G. Weißbrodt
 48 Seiten, 1989 DM 22,00