

Teil 2:

Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren

Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“

von

Walter Funk
Bernhard Schrauth
Institut für empirische Soziologie an der
Friedrich-Alexander- Universität
Erlangen-Nürnberg (IfeS)

Projektassistenz:
Davis Adewuyi, Christoph Adrian, Bich Bui, Oliver Dietz,
Nadine Heckel, Karolin Hiesinger, Manuel Holz, Magdalena Kolb,
Nancy Kracke, Mona Lambert, Maja Lomb, Michael Oby,
Nadine Reiner, Thomas Rossnagel, Christoph Schmidt, Roland Strauß,
Sara Tzur, Marc-Andre Tobias, Gina Walcher, Alexandra Walchshöfer

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 284 – Teil 2

bast

**Fahranfängerbefragung 2014:
17-jährige Teilnehmer und
18-jährige Nichtteilnehmer am
Begleiteten Fahren**

**Ansatzpunkte zur Optimierung des
Maßnahmenansatzes
„Begleitetes Fahren ab 17“**

Teil 2:

**Berichterstattung der
Detailergebnisse**

Inhalt

TEIL 2

BERICHTERSTATTUNG DER DETAILERGEBNISSE 37

1 Einleitung..... 39

1.1 Phasen der Fahranfängervorbereitung 39

1.2 Verlängerte fahrpraktische Ausbildung (GDL, BF17) 40

1.3 Begleitetes Fahren ab 17 Jahre 41

1.3.1 Verbreitung des BF17 41

1.3.2 Zentrale Ergebnisse der Prozess-evaluation des Modellversuchs BF17 41

1.3.3 Zentrale Ergebnisse der summativen Evaluation des Modellversuchs BF17 ... 41

1.3.4 Ansatzpunkte für die Optimierung des Begleiteten Fahrens..... 43

1.4 Aufbau des Berichtes 43

2 Gestaltungselemente des GDL und ihr Einfluss auf die Verunfallung 44

2.1 Mindestalter für einen „Learner“-Führerschein 44

2.2 Mindestdauer der „Learner“-Phase 45

2.3 Mindeststundenzahl Begleiteten Fahrens in der „Learner“-Phase 45

2.4 Mindestalter für den Eintritt in die „Intermediate“-Phase..... 46

2.5 Mindestdauer der „Intermediate“-Phase ... 47

2.6 Nachtfahrbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase..... 47

2.7 Mitfahrerbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase..... 48

2.8 Kennzeichnung von Fahranfänger-Pkw 49

2.9 Führen eines Fahrtenbuches 50

2.10 Beschränkung der Pkw-Motorleistung 52

2.11 Gefahrenwahrnehmungstest (Hazard Perception Test).....52

2.12 Abschlusstest (Exit Test)54

2.13 Weitere GDL-Aspekte54

2.14 Fazit zur Wirksamkeit von Gestaltungselementen des GDL56

2.15 Perspektiven für die Weiterentwicklung des GDL57

3 Ansatzpunkte für die Optimierung des BF17-Maßnahmenansatzes59

3.1 Gestaltungselemente des Begleiteten Fahrens59

3.1.1 Das sog. „traditionelle Modell“ des Begleiteten Fahrens60

3.1.2 Das sog. „mengenorientierte Modell“ des Begleiteten Fahrens60

3.1.3 Einordnung des deutschen Modells60

3.2 Verlängerung der Verweildauer im Begleiteten Fahren.....61

3.3 Erhöhung des Fahrleistungsumfangs61

3.4 Einwirkung auf die Übungsqualität62

3.5 Verbreiterung der Teilnahmequote am BF17.....63

3.6 Soziale Beziehungen der Fahranfänger63

3.7 Option: Pkw-Kennzeichnung.....63

3.8 Option: Fahrtenbuch64

4 Soziale Fundierung des Begleiteten Fahrens.....64

4.1 Eltern als Begleiter64

4.1.1 Empirische Befunde zum Elternengagement64

4.1.2 Bezeichnung und Aufgabe der Begleitpersonen im internationalen Vergleich67

4.1.3 Elternansprache durch Websites und Handreichungen68

4.2 Erziehungsstil der Eltern72

4.3 Verkehrssozialisatorische Einflüsse der Gleichaltrigengruppe / Peers72

4.4 Fahranfängerspezifisches soziales Kapital und soziale Netzwerke74

Exkurs:

Befragung internationaler Experten zu Optimierungspotenzialen des BF1777

5 Anlage und Durchführung der Befragungsstudien83

5.1 Fahranfängerbefragung 201483

5.1.1 Befragung von BF17-Teilnehmern83

5.1.2 Befragung 18-jähriger Fahranfänger84

5.1.3 Gemeinsamer Erhebungsplan.....84

5.2 Feldzugang und Datenschutz85

5.2.1	Feldzugang und Stichprobenziehung	85	7.4	Raumbezug und regionale Herkunft der Fahranfänger.....	105
5.2.2	Gewährleistung des Datenschutzes	86	7.5	Einleitende Bemerkungen zur Daten- analyse.....	107
5.3	Erhebungsunterlagen und Fragebogen	87	7.5.1	Auswahl unabhängiger Variablen und deren statistische Auswertung	107
5.3.1	Erhebungsunterlagen	87	7.5.2	Datenauswertung für die zweite Panelwelle	108
5.3.2	Erhebungsinstrument.....	87	7.5.3	Unterscheidung der 17- und 18-jährigen Fahranfänger	109
5.3.3	Frageprogramme für die einzelnen Befragtengruppen	88	8	Fahrerlaubniserwerb	109
5.3.3.1	Fragebogen für Teilnehmer am BF17..	88	8.1	Verlauf der Fahrausbildung.....	109
5.3.3.2	Fragebogen für BF17-Begleiter.....	91	8.1.1	Beginn und Dauer der Fahrausbildung	109
5.3.3.3	Fragebogen für 18-jährige Nicht- teilnehmer am BF17	91	8.1.2	Anzahl der Fahrstunden	111
5.3.3.4	Fragebogen für Eltern 18-jähriger Fahranfänger.....	91	8.1.3	Anzahl Prüfungsversuche.....	114
5.4	Befragungsverlauf	91	8.1.4	Besitz weiterer Fahrerlaubnisse	117
5.4.1	Durchführung der Fahranfänger- befragung 2014.....	91	8.2	17-jährige Fahranfänger: Zugang zum Begleiteten Fahren (BF17).....	122
5.4.2	Befragungszeitraum.....	91	8.2.1	Einstieg in das Begleitete Fahren.....	122
5.4.3	Fragebogenrücklauf der BF17- Teilgruppe	92	8.2.2	Anstoß und Motivation für die BF17- Teilnahme.....	125
5.4.4	Fragebogenrücklauf der FAA18- Teilgruppe	93	8.2.3	Verweildauer im BF17	128
6	Stichprobenbetrachtung und Gewichtung.....	94	8.2.4	Begleitercharakteristika	129
6.1	Geschlechterverteilung.....	94	8.2.5	Information über das Begleitete Fahren...	132
6.1.1	Geschlechterverteilung in der BF17- Stichprobe.....	94	8.3	18-jährige Fahranfänger: Gründe gegen die Teilnahme am Begleiteten Fahren	134
6.1.2	Geschlechterverteilung in der FAA18- Stichprobe.....	95	9	Exposition der Fahranfänger.....	138
6.2	Verteilung der regionalen Herkunft.....	95	9.1	Selbstberichtete Gesamtfahrleistung.....	138
6.2.1	Verteilung der regionalen Herkunft in der BF17-Stichprobe	95	9.1.1	Selbstberichtete Gesamtfahrleistung der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1.....	138
6.2.2	Verteilung der regionalen Herkunft in der FAA18-Stichprobe	96	9.1.2	Selbstberichtete Gesamtfahrleistung der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2.....	139
6.3	Gewichtung der FAB2014-Teil- befragungen	97	9.1.3	Selbstberichtete Gesamtfahrleistung der 18-jährigen Fahranfänger.....	142
6.3.1	Vorgehen bei der Querschnitts- gewichtung.....	97	9.2	Pkw-mobile Tage in der Berichtswoche...	144
6.3.2	Querschnittsgewichtung der FAA18- Befragungsdaten.....	97	9.2.1	Pkw-mobile Tage der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1.....	144
6.3.3	Querschnittsgewichtung der BF17- Erstbefragung	98	9.2.2	Pkw-mobile Tage der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2.....	146
6.3.4	Längsschnittsgewichtung der BF17- Paneldaten.....	98	9.2.3	Pkw-mobile Tage der 18-jährigen Fahranfänger	149
7	Zusammensetzung der Teilstichproben der Fahranfänger und ihres Begleiters bzw. Elternteils	99	9.3	Fahrleistung der Fahranfänger	151
7.1	Soziodemographische Merkmale der Fahranfänger	99	9.3.1	Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger	151
7.2	Haushaltskontext der Fahranfänger	101	9.3.1.1	Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	151
7.3	Soziodemographische Merkmale des befragten Elternteils	103			

9.3.1.2	Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	156	9.4.1.1	Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	187
9.3.1.3	Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller 18-jährigen Fahranfänger.....	161	9.4.1.2	Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	191
9.3.2	Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger	165	9.4.1.3	Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller 18-jährigen Fahranfänger	195
9.3.2.1	Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 17-jährigen Fahranfänger in der Befragung W1	165	9.4.2	Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen Fahranfänger	199
9.3.2.2	Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 17-jährigen Fahranfänger in der Befragung W2	169	9.4.2.1	Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	199
9.3.2.3	Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 18-jährigen Fahranfänger.....	173	9.4.2.2	Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	203
9.3.3	Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Fahranfänger	176	9.4.2.3	Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen 18-jährigen Fahranfänger.....	208
9.3.3.1	Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller 17-jährigen Fahranfänger in der Befragung W1	176	9.4.3	Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller Fahranfänger	211
9.3.3.2	Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller 17-jährigen Fahranfänger in der Befragung W2	177	9.4.3.1	Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	211
9.3.3.3	Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller 18-jährigen Fahranfänger.....	177	9.4.3.2	Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	211
9.3.4	Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen Fahranfänger	179	9.4.3.3	Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller 18-jährigen Fahranfänger.....	211
9.3.4.1	Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen 17-jährigen Fahranfänger in der Befragung W1	179	9.4.4	Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen Fahranfänger	213
9.3.4.2	Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen 17-jährigen Fahranfänger in der Befragung W2	179	9.4.4.1	Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	213
9.3.4.3	Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen 18-jährigen Fahranfänger.....	179	9.4.4.2	Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	213
9.3.5	Durchschnittliche Monatsfahrleistung der Fahranfänger	179	9.4.4.3	Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen 18-jährigen Fahranfänger	213
9.3.5.1	Durchschnittliche Monatsfahrleistung der 17-jährigen Fahranfänger in der Befragung W1	181	9.4.5	Durchschnittliche monatliche Fahrtzeit der Fahranfänger.....	214
9.3.5.2	Durchschnittliche Monatsfahrleistung der 17-jährigen Fahranfänger in der Befragung W2	182	9.4.5.1	Durchschnittliche monatliche Fahrtzeit der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	215
9.3.5.3	Durchschnittliche Monatsfahrleistung der 18-jährigen Fahranfänger	184	9.4.5.2	Durchschnittliche monatliche Fahrtzeit der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	215
9.3.6	Zusammenfassung der Befunde zur Fahrleistung der Fahranfänger	185	9.4.5.3	Durchschnittliche monatliche Fahrtzeit der 18-jährigen Fahranfänger	216
9.4	Fahrtzeit der Fahranfänger	187	9.4.6	Zusammenfassung der Befunde zur Fahrtzeit der Fahranfänger	218
9.4.1	Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger	187	9.5	Befahrene Straßenarten	219

9.5.1	Befahrene Straßenarten der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	219	11.1.2	Entwicklung der vorübergehenden Regelverletzungen unter den BF17-Teilnehmern.....	269
9.5.2	Befahrene Straßenarten der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2.....	221	11.1.3	Vorübergehende Regelverletzungen der 18-jährigen Fahranfänger.....	270
9.5.3	Befahrene Straßenarten der 18-jährigen Fahranfänger	225	11.2	Anhaltende Regelverletzungen der 18-jährigen Fahranfänger.....	271
9.6	Durchführung von Übungsfahrten im Begleiteten Fahren	228	11.3	Fehleinschätzungen der Fahranfänger....	272
9.7	Hinderungsgründe für Begleitfahrten	232	11.3.1	Fehleinschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1.....	273
9.7.1	Hinderungsgründe an den Tagen der Berichtswoche der BF17-Teilnehmer ...	232	11.3.2	Entwicklung der Fehleinschätzungen unter den BF17-Teilnehmern	274
9.7.1.1	Hinderungsgründe an den Tagen der Berichtswoche in der Befragung W1..	233	11.3.3	Fehleinschätzungen der 18-jährigen Fahranfänger	275
9.7.1.2	Hinderungsgründe an den Tagen der Berichtswoche in der Befragung W2..	233	11.4	Risikoexposition	277
9.7.2	Hinderungsgründe für Begleitfahrten in der BF17-Phase.....	234	11.4.1	Risikoexposition der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1.....	277
9.7.2.1	Hinderungsgründe für Begleitfahrten in der Befragung W1	234	11.4.2	Entwicklung der Risikoexposition unter den BF17-Teilnehmern.....	278
9.7.2.2	Hinderungsgründe für Begleitfahrten in der Befragung W2	237	11.4.3	Risikoexposition der 18-jährigen Fahranfänger	280
10	BF17: Kommunikation im Pkw	241	11.5	Stimmung des Fahrers.....	281
10.1	Kommunikation im Pkw aus Sicht der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1 ..	242	11.5.1	Stimmung des Fahrers unter BF17-Teilnehmern in der Befragung W1	281
10.2	Entwicklung der Kommunikation im Pkw	246	11.5.2	Entwicklung der Stimmung des Fahrers unter den BF17-Teilnehmern	282
10.3	Angemessenheit und Wirkung der Kommunikation im Pkw	248	11.5.3	Stimmung des Fahrers unter 18-jährigen Fahranfängern	283
10.3.1	Angemessenheit der Kommunikation im Pkw	248	11.6	Zusammenfassung.....	284
10.3.1.1	Einschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	248	12	Fahrfertigkeiten und Fahrerfahraufbau	285
10.3.1.2	Einschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	252	12.1	Einschätzung der Fahrfertigkeiten	285
10.3.2	Wirkung der Kommunikation im Pkw....	255	12.1.1	Selbsteinschätzung der Fahrfertigkeiten durch die BF17-Fahranfänger	286
10.3.2.1	Einschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	255	12.1.1.1	Selbsteinschätzung zum Befragungszeitpunkt W1	286
10.3.2.2	Einschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	258	12.1.1.2	Entwicklung der Fahrfertigkeiten in der Selbsteinschätzung.....	292
10.3.3	Zusammenhang zwischen der Häufigkeit von Kommentaren und der Bewertung der Angemessenheit.....	262	12.1.2	Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung der Fahrfertigkeiten der BF17-Teilnehmer.....	301
10.3.4	Zusammenhang zwischen der Häufigkeit von Kommentaren und der Bewertung der Wirkung.....	263	12.1.2.1	Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung für den Befragungszeitpunkt W1	301
10.4	Zusammenfassung.....	263	12.1.2.2	Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung für den Befragungszeitpunkt W2.....	303
11	Fahrverhalten: Behaviour of Young Novice Drivers Scale (BYNDS)	264	12.1.3	Selbsteinschätzung der Fahrfertigkeiten durch die 18-jährigen Fahranfänger	305
11.1	Vorübergehende Regelverletzungen	266	12.1.4	Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung der Fahrfertigkeiten der 18-jährigen Fahranfänger.....	313
11.1.1	Vorübergehende Regelverletzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1.....	266			

12.1.5 Zusammenfassung der Einschätzung der Fahrertigkeiten.....	313	13.2.1 Erziehungsstil der Eltern von BF17-Teilnehmern.....	354
12.2 Subjektive Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus	314	13.2.2 Erziehungsstil der Eltern 18-jähriger Fahrer.....	357
12.2.1 Subjektive Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus für BF17-Teilnehmer	315	13.2.3 Zusammenfassung.....	359
12.2.1.1 Selbsteinschätzung der subjektiven Indikatoren	315	13.3 Engagement der Eltern während der Fahrausbildung	360
12.2.1.2 Fremdeinschätzung der Indikatoren durch die Begleiter	319	13.3.1 Engagement der Eltern von BF17-Teilnehmern in der Fahrausbildung	360
12.2.1.3 Abgleich der Selbst- und Fremdeinschätzung der subjektiven Indikatoren	323	13.3.2 Engagement der Eltern von 18-jährigen Fahrern in der Fahrausbildung... ..	361
12.2.2 Subjektive Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus für die 18-jährigen Fahrer.....	324	13.3.3 Zusammenfassung.....	362
12.2.2.1 Selbsteinschätzung der subjektiven Indikatoren	324	13.4 Finanzierung der Fahrausbildung	362
12.2.2.2 Fremdeinschätzung der Indikatoren durch die Eltern	328	13.4.1 Finanzierung der Fahrausbildung von BF17-Teilnehmern.....	362
12.2.2.3 Abgleich der Selbst- und Fremdeinschätzung der subjektiven Indikatoren	333	13.4.2 Finanzierung der Fahrausbildung von 18-jährigen Fahrern.....	364
12.2.3 Zusammenfassung	333	13.4.3 Zusammenfassung.....	365
12.3 Extramotive	334	13.5 Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern	365
12.3.1 Extramotive der BF17-Teilnehmer.....	334	13.5.1 Durchdringung des Freundeskreises von 17-jährigen Fahrern mit BF17-Teilnehmern.....	365
12.3.2 Extramotive der 18-jährigen Fahrer.....	337	13.5.2 Durchdringung des Freundeskreises von 18-jährigen Fahrern mit BF17-Teilnehmern.....	366
12.3.3 Zusammenfassung	339	13.5.3 Zusammenfassung.....	367
12.4 Persönlichkeitsmerkmale der Fahrer.....	340	13.6 Gesprächsthema Begleitetes Fahren in unterschiedlichen Sozialkontexten.....	367
12.4.1 Persönlichkeitsmerkmale der BF17-Teilnehmer	340	13.6.1 Gesprächsthema Begleitetes Fahren unter BF17-Teilnehmern	367
12.4.2 Persönlichkeitsmerkmale der 18-jährigen Fahrer.....	344	13.6.2 Gesprächsthema Begleitetes Fahren unter 18-jährigen Fahrern.....	371
12.4.3 Zusammenfassung	346	13.6.3 Zusammenfassung.....	374
13 Soziales Kapital und soziale Netzwerke	348	14 Pkw-Charakteristika, Verkehrsverstöße und Verunfallung von Fahrern	374
13.1 Fahrer-spezifische soziale Ressourcen	348	14.1 Häufigstes genutztes Fahrzeug	374
13.1.1 Erhebung des sozialen Kapitals und der Eigenschaften des sozialen Netzwerks	348	14.1.1 Fahreralter und -nutzer	374
13.1.2 Soziale Ressourcen der BF17-Teilnehmer	349	14.1.1.1 Fahreralter und -nutzer der Fahrzeuge von BF17-Teilnehmern	374
13.1.3 Soziale Ressourcen der 18-jährigen Fahrer	351	14.1.1.2 Fahreralter und -nutzer der Fahrzeuge von 18-jährigen Fahrern	376
13.1.4 Soziale Ressourcen der 17- und 18-jährigen Fahrer im Vergleich	352	14.1.2 Erstzulassung	378
13.1.5 Zusammenfassung	352	14.1.2.1 Erstzulassung des Fahrzeugs von BF17-Teilnehmern	378
13.2 Subjektiv wahrgenommener Erziehungsstil	353	14.1.2.2 Erstzulassung des Fahrzeugs von 18-jährigen Fahrern	379
		14.1.3 Motorleistung	381
		14.1.3.1 Motorleistung des Fahrzeugs von BF17-Teilnehmern	381

14.1.3.2	Motorleistung des Fahrzeugs von 18-jährigen Fahranfängern.....	382	15.4.2	Weiterempfehlung durch die Begleiter ..	408
14.1.4	Ausstattung	383	15.4.3	Zusammenfassung	411
14.1.4.1	Ausstattung des Fahrzeugs von BF17-Teilnehmern.....	383	15.5	Kritik am BF17 und Verbesserungsvorschläge.....	411
14.1.4.2	Ausstattung des Fahrzeugs von 18-jährigen Fahranfängern.....	383	15.5.1	Kritik und Verbesserungsvorschläge der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1	411
14.1.5	Zusammenfassung	384	15.5.2	Kritik und Verbesserungsvorschläge der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2	413
14.2	Verkehrsverstöße und Verunfallung der Fahranfänger.....	384	15.5.3	Kritik und Verbesserungsvorschläge der Begleiter	414
14.2.1	Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder	385	15.5.4	Zusammenfassung	416
14.2.1.1	Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1	385	Literatur		416
14.2.1.2	Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2	385	Anhänge		429
14.2.1.3	Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder der 18-jährigen Fahranfänger.....	386	Anhang I:		
14.2.2	Selbstberichtete Unfälle	387	Erhebungsunterlagen		429
14.2.2.1	Selbstberichtete Unfälle der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1.....	387	Anhang II:		
14.2.2.2	Selbstberichtete Unfälle der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2.....	387	Online-Fragebogen für BF17-Teilnehmer in der ersten Befragungswelle.....		437
14.2.2.3	Selbstberichtete Unfälle der 18-jährigen Fahranfänger.....	388	Anhang III:		
14.2.3	Selbstberichtete Beinaheunfälle	390	Online-Fragebogen für BF17-Teilnehmer in der zweiten Befragungswelle		467
14.2.3.1	Selbstberichtete Beinaheunfälle der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2.....	390	Anhang IV:		
14.2.3.2	Selbstberichtete Beinaheunfälle der 18-jährigen Fahranfänger.....	391	Online-Fragebogen für Begleiter der BF17-Teilnehmer		483
14.2.4	Zusammenfassung	392	Anhang V:		
15	Einstellungen zum Begleiteten Fahren, Perspektiven seiner Weiterentwicklung, Weiterempfehlung, Kritik und Verbesserungsvorschläge	393	Online-Fragebogen für 18-jährige Fahranfänger.....		495
15.1	Hilfreiche Unterstützungsangebote	393	Anhang VI:		
15.2	Perspektiven der Weiterentwicklung des Begleiteten Fahrens	395	Online-Fragebogen für Eltern der 18-jährigen Fahranfänger.....		517
15.3	Option: Pkw-Anfängerkennzeichnung.....	399			
15.3.1	Hintergrund der Diskussion	399			
15.3.2	Befunde zur Pkw-Anfängerkennzeichnung.....	401			
15.3.3	Zusammenfassung	406			
15.4	Weiterempfehlung des BF17.....	406			
15.4.1	Weiterempfehlung durch die BF17-Teilnehmer	406			

TEIL 2

BERICHTERSTATTUNG DER DETAILERGEBNISSE

TEIL 2

BERICHTERSTATTUNG DER DETAILERGEBNISSE

1 Einleitung

1.1 Phasen der Fahranfängervorbereitung

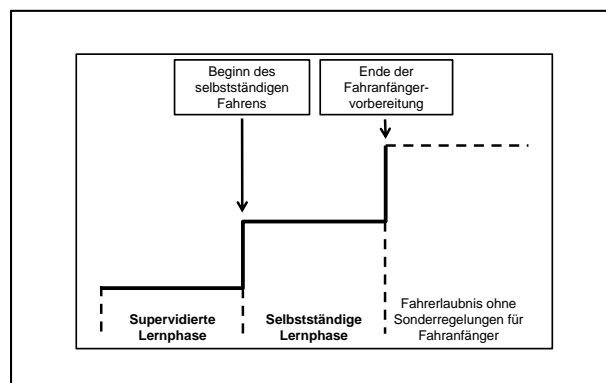
OECD, ECMT (2006: 121) machen vier aktuelle Trends in der Entwicklung der Fahrausbildung aus:

- Die Ansprache sog. „höherer“ Fertigkeiten, wie z. B. die Gefahrenwahrnehmung,
- die Sicherstellung ausreichender Fahrerfahrung vor dem Alleinefahren,
- die Installation protektiver Maßnahmen zu Beginn des Alleinefahrens, also zum Zeitpunkt des initialen hohen Unfallrisikos und
- die Sicherstellung der Regelbefolgung während der Fahranfängervorbereitung (Nachtfahr-, Alkoholverbot, Mitfahrer-, Geschwindigkeitsbeschränkungen etc.).

Das traditionelle System des Fahrerlaubnisenerwerbs, bestehend aus dem Erlernen theoretischer und dem Üben praktischer Prüfungsinhalte, der Begutachtung des entsprechenden Wissens bzw. Könnens in einer theoretischen und praktischen Fahrprüfung und dem anschließenden Beginn des uneingeschränkten Autofahrens, ist in Europa, Nordamerika und Australasien heute nicht mehr anzutreffen. Vielmehr haben sich unterschiedliche Modi der Fahrausbildung durchgesetzt, die den Prozess der Fahranfängervorbereitung in mehrere Lernstufen einteilen (vgl. Bild 1-1).

- „Learner Stage“ / „Learner“-Phase / „supervidierte Lernphase“

In einer ersten Phase eignen sich die Fahranfänger die verkehrsbezogenen Wissensgrundlagen und fahrpraktische Fertigkeiten an. Dies ist die Phase des Besuchs einer Fahrschule oder des Übens mit einem Lientrainer oder einem erfahrenen Erwachsenen. In den nordamerikanischen / australasischen Graduated Driver Licensing-Systemen (GDL) wird diese Phase als „Learner Stage“ (mit einer sog. „Learner License“) bezeichnet. Da für GENSCHOW, STURZBECHER, WILLMES-LENZ in dieser Phase das fahrpraktische Üben unter



Quelle: GENSCHOW, STURZBECHER, WILLMES-LENZ (2013: 16, Bild 2);

Bild 1-1: Phasen der Fahranfängervorbereitung

unmittelbarer Aufsicht oder Supervision charakteristisch ist, benennen die Autoren diese Phase der Fahranfängervorbereitung als „supervidierte Lernphase“ (GENSCHOW, STURZBECHER, WILLMES-LENZ 2013: 15). Diese Phase endet mit dem Bestehen von Prüfungen und dem Beginn des selbstständigen Autofahrens, also ohne die weitere Mitfahrt eines Fahrlehrers, Lientrainers oder fahrerfahrenen Begleiters.

- „Intermediate Stage“ / „Intermediate“-Phase / „Probationary“-Phase / „Restricted“-Phase / „selbstständige Lernphase“

In der ersten Zeit des selbstständigen Autofahrens sehen gestufte Fahranfängervorbereitungssysteme eine Phase des selbstständigen Lernens vor. Nach GENSCHOW, STURZBECHER, WILLMES-LENZ (2013) geht es in dieser Phase nicht nur darum, zu zeigen, dass man den Anforderungen des Straßenverkehrs gewachsen ist, sondern auch darum, aufgrund zunehmender Fahrerfahrung weiter zu lernen. Die Autoren charakterisieren den Übergang in diese Phase wegen des bekannten initialen Gefährdungspotenzials zu Beginn des selbstständigen Fahrens als „... den zweiten maßgeblichen Bezugspunkt für Verkehrssicherheitsüberlegungen“ (GENSCHOW, STURZBECHER, WILLMES-LENZ 2013: 15). Fahranfänger dürfen in dieser, in GDL-Systemen auch „Intermediate Stage“ (mit einer sog. „Provisional License“) genannten Phase, zwar alleine Auto fahren, unterliegen jedoch – zumindest in GDL-Systemen – einer Reihe protektiver Maßnahmen, wie z. B. Nachtfahr-, Alkoholverbot, Mitfahrerbeschränkungen etc. Im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe im deutschen Fahrerlaubnissystem sind verschärfte Sanktionen

wirksam. Diese Maßnahmen bilden „... einen protektiven Verhaltensrahmen für den selbstständigen Fahrerfahrungsaufbau“ (GENSCHOW, STURZBECHER, WILLMES-LENZ 2013: 15).

- „Full Driver Privileges“ / Unbeschränkte („vollwertige“) Fahrerlaubnis

Erst mit dem Ende dieser Bewährungsphase endet die Fahranfängervorbereitung im engeren Sinn. Der Fahranfänger erwirbt die Fahrerlaubnis ohne Sonderregelungen für Fahranfänger, die sog. „Full Driver Privileges“. Allerdings sind auch in dieser Phase der Fahranfängervorbereitung insbesondere in den USA Bestrebungen zu erkennen, ein Monitoring der Fahranfänger, z. B. durch die Eltern, noch eine bestimmte Zeit lang aufrecht zu erhalten.

In der öffentlichen Diskussion und in der wissenschaftlichen Literatur wird davon ausgegangen, dass das stark überhöhte Unfallrisiko zu Beginn der Fahrkarriere auf die fahrpraktische Unerfahrenheit der Fahranfänger (sog. „Anfängerrisiko“) und – bei sog. „jungen Fahrern“ – das entwicklungsbedingt mit ihrem jugendlichen Alter einhergehende risikobehaftete Verhalten (sog. „Jugendlichkeitsrisiko“) zurückgeführt werden kann. In den nachfolgenden Ausführungen werden Systeme einer verlängerten fahrpraktischen Ausbildung, die sich verstärkt dem Erfahrungsaufbau zu Beginn der Fahrkarriere und somit dem Anfängerrisiko zuwenden, aufgegriffen.

1.2 Verlängerte fahrpraktische Ausbildung (GDL, BF17)

Der gestufte Fahrerlaubniserwerb (Graduated Driver Licensing, GDL) und das Begleitete Fahren (BF17) teilen das Anliegen eines möglichst ausgedehnten Fahrerfahrungsaufbaus in einem schützenden Begleit- bzw. Regelungskontext gleich zu Beginn der selbstständigen Fahrkarriere, zum Zeitpunkt des initialen Gefährdungsrisikos.¹ Das Grundanliegen dieser Modi der Fahranfängervorbereitung ist der Aufbau von Fahrerfahrung unter niedrigen Risikobedingungen (vgl. OECD, ECMT 2006: 123). Damit wenden sich beide Maßnahmen gegen das Anfängerrisiko aufgrund der noch weitgehend fehlenden Fahrerfahrung.

¹ „Das Begleitete Fahren und der Gestufte Fahrerlaubniserwerb zielen ... auf den Aufbau einer ausgereifteren Kompetenzgrundlage, als sie Fahranfängern am Ende einer kurzen Fahrausbildung mit nur geringer fahrpraktischer Einübung zur Verfügung steht“ (WILLMES-LENZ 2002: 18).

Die sog. „supervidierte Lernphase“ der Fahranfängervorbereitung (vgl. Abschnitt 1.1) ist in GDL-Systemen geprägt durch das Fahrenlernen zusammen mit einem Fahrlehrer oder Lientrainer. Im Begleiteten Fahren, so wie es in der Bundesrepublik Deutschland praktiziert wird, haben die jungen Fahrer² zwar ihre formale Fahrausbildung in der Fahrschule durch eine erfolgreiche Theorie- und Praxisprüfung beendet. Allerdings fehlt ihnen noch hinreichend Fahrerfahrung zum sicheren Meistern unvorhergesehener oder unübersichtlicher Situationen. Um diese Fahrerfahrung in einem sicheren Rahmen erwerben zu können, wird der Fahranfänger durch einen erfahrenen Autofahrer begleitet. Dieser soll durch seine Anwesenheit und seine Ansprechbarkeit dem jungen Fahrer das Gefühl vermitteln, Hilfe und Unterstützung in der Entscheidungsfindung in konkreten Verkehrssituationen abrufen zu können. Ein Begleiter beobachtet das Fahrverhalten des Fahranfängers und das Verkehrsgeschehen. Er steht auch nach der Fahrt für Fragen und Rückmeldungen zur Verfügung (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 22 sowie FUNK, GRÜNINGER 2010: 182ff).

Die Begleitaufgabe führt in beiden Modi zudem zum weitgehenden Ausschluss fahranfänger-typischer Expositionsgefahren, wie z. B. Fahrten mit überhöhter Geschwindigkeit, nächtliche Diskofahrten oder Fahrten mit mehreren Gleichaltrigen. Dieser Effekt wird in der „supervidierten Lernphase“ nicht durch Verbote erzielt, sondern vielmehr durch die vorgeschriebene Begleitung durch einen Erwachsenen, von dem angenommen wird, dass er als Begleiter (BF17) oder Lientrainer (GDL) für solche Fahrten nicht zur Verfügung steht.

In der „selbstständigen Lernphase“ der Fahranfängervorbereitung (vgl. Abschnitt 1.1) halten die GDL-Systeme die Beschränkungen hinsichtlich der Fahrtzeit, der Mitfahrer etc. in unterschiedlichem Ausmaß aufrecht (vgl. Kapitel 2). Die 18-jährigen und älteren „jungen Fahrer“ in Deutschland unterliegen in dieser Zeit keinen solchen Einschränkungen mehr, jedoch nach wie vor den Regelungen der Fahrerlaubnis auf Probe und dem absoluten Alkoholverbot bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres.

Durch das zeitliche Verschieben der sog. „Full Driver Privileges“ im GDL bzw. durch die Beschränkung auf Fahrten im BF17, zu welchen die Begleitpersonen auch bereit sind, wirken beide Maßnahmen auch gegen die im sog. Jugendlichkeitsrisiko

² Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht jeweils die männliche Form als pars pro toto verwendet. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

zusammengefassten Aspekte des alterstypischen Lebensstils (vgl. FUNK et al. 2012b: 27ff).³

1.3 Begleitetes Fahren ab 17

1.3.1 Verbreitung des BF17

In Deutschland hat der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ nach anfänglicher Skepsis und sukzessiver Einführung in den einzelnen Bundesländern unerwartet großen Zuspruch unter jungen Fahranfängern und ihren Begleitern gefunden.

Bild 1-2 zeigt, dass bereits seit Mitte 2007 Monat für Monat mehr „Früheinsteiger“⁴ das Begleitete Fahren durchlaufen haben als die Fahrerlaubnis auf herkömmliche Art und Weise zu erwerben. Die Schere zwischen den beiden Fahrerlaubnis-erwerbs-Modi vergrößerte sich dabei ständig und zum Jahresbeginn 2010 erwarben etwa drei Viertel der „Früheinsteiger“ und mehr als ein Drittel aller Fahranfänger ihre Fahrerlaubnis mittels des BF17-Modells. Bis zum Jahresende 2009 hatten etwa 1 Mio. Fahranfänger das Begleitete Fahren absolviert, bis zum Jahresende 2010, dem Ende der Modellversuchsphase, schätzungsweise 1,3 Mio. (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 57).

Bis zum Ende des Jahres 2014 haben mehr als 3,1 Mio. Fahrerlaubnis-erwerber am Begleiteten Fahren teilgenommen (vgl. KBA 2013; 2014; 2015). Heute ist etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrerlaubnis-erwerber BF17-Teilnehmer (vgl. Bild 1-3). Unter allen 18-jährigen bis 18 Jahre und drei Monate alten Fahranfängern lag der Anteil der BF17-Teilnehmer bereits Ende 2009 bei 72 % (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 51).

1.3.2 Zentrale Ergebnisse der Prozessevaluation des Modellversuchs BF17

Im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führte das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) bereits die Prozessevaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ durch (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010). Aus dem

³ Vgl. zum GDL: MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL (2005: 2), zum Begleiteten Fahren: FUNK, GRÜNINGER (2010).

⁴ So werden hier und nachfolgend jene Fahranfänger bezeichnet, die die BF17-Prüfbescheinigung im ersten Quartal nach dem 17. Geburtstag, bzw. den Kartenführerschein der Klasse B/BE im ersten Quartal nach dem 18. Geburtstag erhalten.

breiten und differenzierten Ergebnisfundus sollen folgende Befunde herausgestellt werden:

- Durchschnittlich verbrachten die Modellversuchsteilnehmer etwa acht Monate im Begleiteten Fahren. Etwa jeder fünfte teilnehmende Jugendliche nutzte die maximal mögliche Begleitdauer von zwölf Monaten.
- Jugendliche mit der durchschnittlichen Begleitdauer von acht Monaten erwarben in dieser Zeit etwa 2.400 km Fahrpraxis. Fahranfänger mit bis zu drei Monaten Begleitdauer legten nur etwa 850 km in Begleitung zurück, bei sechsmonatiger Teilnahme am Modellversuch errechnete sich eine Fahrleistung von ca. 1.750 km. Von Jugendlichen, welche die maximale Begleitdauer von bis zu zwölf Monaten ausschöpften, durfte eine durchschnittliche Fahrleistung von annähernd 3.800 km erwartet werden.
- Mehrfach zeigten sich Unterschiede zwischen sog. „Vielfahrern“ und sog. „Wenigfahrern“⁵ derart, dass Modellversuchsteilnehmer mit einer höheren Fahrleistung „bessere“ Werte im Sinne einer größeren Verkehrssicherheit zum Ausdruck brachten als ihre Pendanten mit einer geringeren Fahrleistung. Dies gilt z. B. für Unsicherheitsgefühle / Fahrfertigkeitsindikatoren in ausgewählten Fahrsituationen oder subjektive Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus.

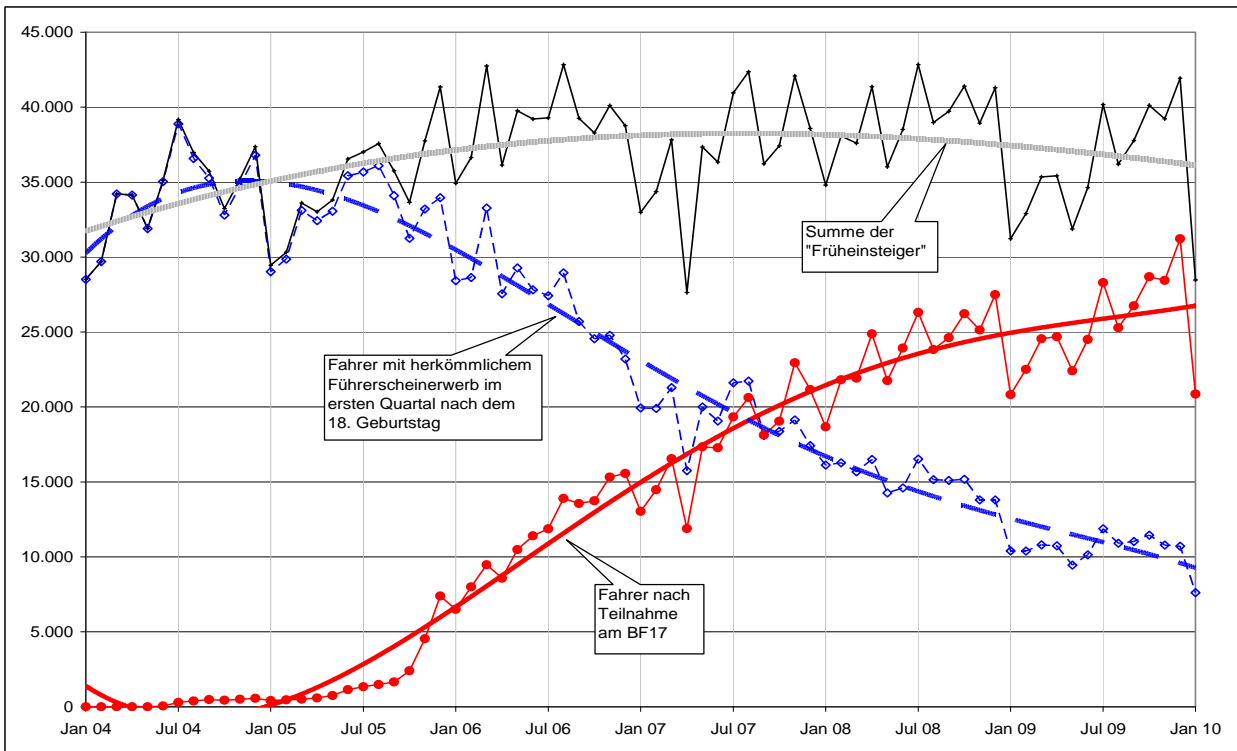
Zusammenfassend kommt die Prozessevaluation zu dem Ergebnis, dass sich der Maßnahmenansatz hinsichtlich der Zugangsfreundlichkeit, der Praktikabilität im Alltag und der Sicherheit der Durchführung bewährt hat (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 318f).

1.3.3 Zentrale Ergebnisse der summativen Evaluation des Modellversuchs BF17

Im Auftrag der BASt führte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die summative Evaluation des Modellversuchs durch (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011). Dabei nutzte das KBA eine sog. „kontaktierte“ Stichprobe von Fahranfängern, die sowohl befragt⁶ als auch im Verkehrszentralregister (VZR) auf Eintragungen abgeglichen wurde sowie eine sog. „stille“ Stichprobe, bei der lediglich VZR-Eintragungen im ersten Jahr des selbstständigen Autofahrens analysiert wurden.

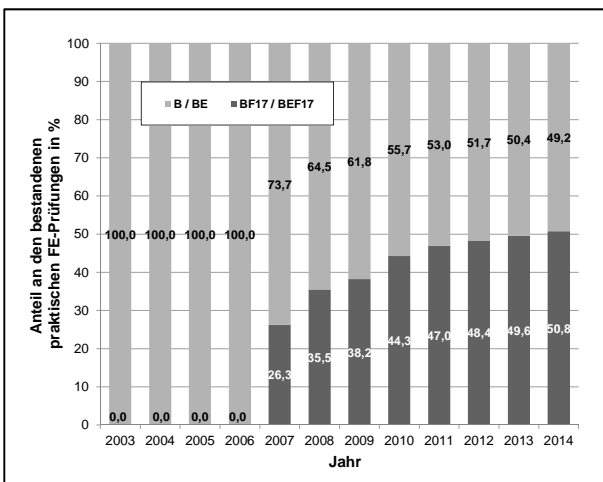
⁵ Jeweils operationalisiert durch eine bestimmte Fahrleistung in km (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010).

⁶ Das IfeS war mit der technischen Abwicklung der mehrmaligen Online-Befragungen, E-Mail- und SMS-Erinnerungen und der Dateneingabe der Papier-Fragebogen betraut.



Quelle: SCHADE, HEINZMANN (2011: 53, Bild 13);

Bild 1-2: Personen, die im ersten Quartal nach ihrem 18. Geburtstag ihren Kartenführerschein der Klasse B/BE erhielten („Früheinsteiger“), getrennt nach Personen, die zuvor das BF17 durchlaufen hatten, und Personen, die ihren Führerschein auf herkömmliche Weise erwarben – Monatliche Entwicklung von Januar 2004 bis Januar 2010



Quelle: KBA (2013: 12; 2014: 6; 2015: 6);

Bild 1-3: Anteil des Begleiteten Fahrens an allen Fahrerlaubnisprüfungen

Für die Mitglieder der sog. „kontaktierten“ Stichprobe zeigt sich im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens pro 1.000 Fahranfänger und Jahr eine um 19 % geringere Rate an Unfallbeteiligungen und eine um 18 % geringere Rate an Verkehrsverstößen. Wenn man die VZR-Eintragungen auf die Fahrleistung bezieht (pro Mio. Pkw-km) errechnet

sich im Vergleich zu Fahranfängern mit herkömmlichem Führerscheinerwerb sogar eine um 23 % geringere Unfallbeteiligungsrate und eine um 22 % geringere Rate an Verkehrsverstößen (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 80). Selbst bei Berücksichtigung verzerrender Einflüsse bleibt eine fahrer- und jahresbezogene Reduktion um 17 % bei Unfällen und um 15 % bei Verkehrsverstößen nachweisbar. Bezogen auf die Fahrleistung verbleibt ein bereinigter Effekt der BF17-Teilnahme von -22 % bei Unfällen und -20 % bei Verkehrsverstößen (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 86).

Der Wirksamkeitsnachweis des BF17 lässt sich auch in der sog. „stillen“ Stichprobe replizieren: Hier lässt sich in den ersten 20 Monaten selbstständigen Fahrens pro Fahrer und Jahr eine Reduzierung der schuldhaften Unfälle um 19 % nachweisen. Für männliche Fahranfänger beträgt der Rückgang der VZR-Verkehrsverstöße ohne Unfall 18 %, für Frauen lediglich 1 %. Der fehlende Wirksamkeitsnachweis des BF17 bei der Verkehrsbewährung von Frauen wird von den Autoren aufgrund der um drei Viertel niedrigeren Rate der Verkehrsverstöße von Frauen im Vergleich zu Männern als nicht problematisch angesehen (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 113).

Rein rechnerisch lässt sich dem BF17 die Verhinderung von etwa 1.700 Unfällen im Jahr 2009 zuschreiben (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 117).

1.3.4 Ansatzpunkte für die Optimierung des Begleiteten Fahrens

Trotz der insgesamt sehr positiven Ergebnisse der Evaluationen des Begleiteten Fahrens (vgl. die Abschnitte 1.3.2 und 1.3.3) verweisen FUNK, GRÜNINGER (2010: 321ff) bereits in ihren Handlungsempfehlungen auf Optimierungspotenziale des Maßnahmenansatzes BF17, im Sinne einer besseren Ausschöpfung der bis zum 18. Geburtstag gegebenen Möglichkeiten des Fahrerfahrungsaufbaus in einem sicheren Rahmen:

- Verlängerung der durchschnittlichen Verweildauer im Begleiteten Fahren

Durch einen früheren Beginn der Fahrausbildung und ein früheres Ablegen der Fahrerlaubnisprüfung könnten Fahranfänger, die ab dem Alter von 18 Jahren selbstständig Auto fahren wollen, die Verweildauer im BF17 verlängern. Dies böte die Gelegenheit zu mehr Übungsfahrten und zu einem umfassenderen Fahrerfahrungsaufbau.

- Erhöhung des Fahrleistungsumfangs

Neben dem längeren Verbleib im Begleiteten Fahren bietet auch dessen intensivere Nutzung einen Ansatzpunkt zur Verbesserung des Erfahrungsaufbaus von jungen Fahranfängern. Wie die Häufigkeitsverteilung der Fahrleistungen im Modellversuch zeigt, streuen diese sehr breit. Hier bietet es sich an, die durchgängige Nutzung von Fahrgelegenheiten im privaten Rahmen verstärkt zu betonen und zu fördern.

- Einwirkung auf die Übungsqualität

In der Prozessevaluation wird auch die Interaktion zwischen Fahranfänger und Begleiter ausführlich dokumentiert (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010, Kap. 6). Lediglich 2,6 % der Befragten dokumentierten in der Berichtswoche explizite „Übungsfahrten“ (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 151, Tab. 5-16). Im Hintergrund blieb dabei allerdings die Frage nach der konkreten Übungsqualität der Begleitfahrten. Hier bietet sich ein weiterer Ansatzpunkt zur Verbesserung der praktischen Umsetzung des verlängerten Fahrerfahrungsaufbaus im BF17 an.

- Verbreiterung der Teilnahmequote am BF17 unter den sog. „Früheinsteigern“

Neben der Verlängerung der Teilnahmedauer, der Intensivierung der Teilnahme und der Verbesserung der Übungsqualität bietet sich auch die Verbreiterung der Teilnehmerbasis als Ansatzpunkt für die Optimierung des BF17 an. Hier ist zu fragen, wie noch mehr „Früheinsteiger“ in das selbstständige Autofahren ab 18 Jahren für die Teilnahme an einer vorhergehenden Phase des Begleiteten Fahrens gewonnen werden können.

1.4 Aufbau des Berichtes

In diesem Bericht werden die Befunde der beiden Forschungsprojekte „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Konzepte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes“ (FE 82.362/2009) und „Befragung von Nichtteilnehmern am BF17“ (FE 82.0585/2012) zusammengetragen. Hierdurch soll das Optimierungspotenzial des Fahrerlaubnismodus BF17 erschlossen werden. Der Kern dieser Arbeit ist eine bundesweit angelegte Befragung von 17-jährigen Teilnehmern am Begleiteten Fahren und 18-jährigen Nichtteilnehmern, die ihre Pkw-Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus kurz nach ihrem 18. Geburtstag erworben haben. Beide Befragungen zusammen werden nachfolgend als „Fahranfängerbefragung 2014“ (FAB2014) bezeichnet.

Nachdem einleitend in diesem Kapitel bereits die Phasen der Fahranfängervorbereitung vorgestellt, das Anliegen einer verlängerten fahrpraktischen Ausbildung erläutert und der aktuelle Wissensstand zum Fahrerlaubniserwerbsmodus Begleitetes Fahren umrissen wurde, beleuchten die nachfolgenden Ausführungen zunächst relevante Aspekte zur späteren Einschätzung der Befunde aus den Befragungsstudien. In Kapitel 2 erfolgt eine ausführliche Aufarbeitung der Gestaltungselemente des Graduated Driver Licensing (GDL). Im Anschluss daran werden in Kapitel 3 die Gestaltungselemente des Begleiteten Fahrens vorgestellt und Ansatzpunkte für die Optimierung dieses Maßnahmenansatzes vertieft. Kapitel 4 weitet den Blick und befasst sich mit der sozialen Fundierung des Begleiteten Fahrens. In einem Exkurs werden die Ergebnisse einer internationalen Online-Befragung von Experten aus dem Bereich der Fahranfängerforschung zu Optimierungspotenzialen des deutschen Maßnahmenansatzes BF17 vorgestellt.

Die Anlage und Durchführung der „Fahranfängerbefragung 2014“ wird in Kapitel 5 ausführlich erläutert. Im sechsten Kapitel werden die Stichproben der 17- und 18-jährigen Fahranfänger nach dem Geschlecht und der regionalen Herkunft differenziert und für die Datenauswertung gewichtet. Im

siebten Kapitel wird die Stichprobe der FAB2014 hinsichtlich relevanter Subgruppen differenziert.

Die inhaltliche Analyse beginnt in Kapitel 8 mit der differenzierten Betrachtung des Fahrerlaubniserwerbs der 17- und 18-jährigen Befragten. Die Exposition der jungen Fahrer wird ausführlich in Kapitel 9 hinsichtlich Fahrleistung und Fahrtdauer behandelt. Dabei wird zwischen allen Befragten und den mobilen Fahranfängern ebenso unterschieden, wie zwischen einer Tagesbetrachtung, unterschiedlichen Wochenabschnitten, einer Wochen- und einer Monatsbetrachtung. Auch die befahrenen Straßen und mögliche Hinderungsgründe für Begleitfahrten werden thematisiert. Das zehnte Kapitel wendet sich der „Übungsqualität“ im BF17 in Form der Kommunikation zwischen dem 17-jährigen Fahranfänger und seinem Begleiter zu. Risikobehaftete Aspekte des Fahrverhaltens der 17- und 18-jährigen jungen Fahrer werden in Kapitel 11 mittels mehrerer Subskalen der „Behaviour of Young Novice Driver Scale“ (BYNDS) exploriert. Im zwölften Kapitel steht für begleitet fahrende und herkömmliche Fahranfänger die Selbst- und Fremdeinschätzung der Fahrfertigkeiten bzw. Unsicherheiten beim Fahren im Mittelpunkt. Kapitel 13 analysiert fahranfängerspezifische soziale Ressourcen in unterschiedlichen sozialen Netzwerken. Im vierzehnten Kapitel werden das Fahrzeug der Fahranfänger und ihre bisherigen Verkehrsverstöße und Unfallbeteiligungen betrachtet. Kapitel 15 wendet sich noch einmal dem Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens zu und analysiert die Einstellungen der 17-jährigen Fahranfänger zum Fahren unter Begleitung. Außerdem werden Perspektiven der Weiterentwicklung des BF17 ausgelotet. Das Literaturverzeichnis und ein Anhang mit den Erhebungsunterlagen der unterschiedlichen Befragungen schließen diesen Bericht ab.

Die Kapitel 8 bis 15 umfassen die inhaltliche Analyse der „Fahranfängerbefragung 2014“. Die Vorstellung der Befunde folgt dabei jeweils einer weitgehend gleichbleibenden Struktur, die die Antwortverteilung zu einer Frage zunächst uni-variabel beschreibt und anschließend nach einem Set relevanter Subgruppen der Fahranfänger bi-variabel differenziert. Mit diesem Vorgehen soll dem Fachpublikum eine umfassende und differenzierte Dokumentation einer großen Vielzahl von Aspekten des Zugangs zum Begleiteten Fahren und seiner konkreten Umsetzung mit dem Charakter eines Nachschlagewerks zur Verfügung gestellt werden. Dem an einer bestimmten Fragestellung interessierten Leser erlaubt dieser Fundus das Nachschlagen interessierender Befunde zu ausgewählten Fragestellungen.

2 Gestaltungselemente des GDL und ihr Einfluss auf die Verunfallung⁷

Der Erfolg der unterschiedlichen GDL-Systeme hinsichtlich der Reduzierung des Unfallrisikos von Fahranfängern gilt mittlerweile als erwiesen (vgl. GOODWIN et al. 2015: 6-6ff; BATES et al. 2014; BAKER, CHEN, LI 2007; MORRISEY et al. 2006; MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005).

GDL-Systeme finden sich insbesondere in Nordamerika (USA, Kanada) sowie Neuseeland und Australien. Gemeinsam ist ihnen die Stufung des Fahrerlaubniserwerbs, in den konkreten Ausprägungen unterscheiden sich die regionalen / nationalen GDL-Programme jedoch teilweise beträchtlich. EILERS (2011a) gibt einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Elemente der GDL-Systeme in den USA, Kanada, Australien und Neuseeland. Nachfolgend werden ausgewählte Gestaltungselemente, die auch für eine Weiterentwicklung des deutschen Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ interessant sein könnten, ausführlicher erläutert und vorliegende Evaluationsbefunde zu den Einzelmaßnahmen vorgestellt.

Die unfallreduzierende Wirkung von GDL-Systemen als Ganzes konnte bereits durch zahlreiche Studien belegt werden (vgl. zusammenfassend GOODWIN et al. 2015: 6-8f; MASTEN et al 2015; VANLAAR et al. 2009a, 2009b). Der signifikante Wirksamkeitsnachweis für einzelne GDL-Komponenten erweist sich jedoch oft als schwierig, da die GDL-Regelungen meist als umfassende Systeme implementiert werden und Rückschlüsse auf die Wirksamkeit einzelner Komponenten häufig nicht eindeutig möglich sind (vgl. SHOPE, MOLNAR 2003: 67).

2.1 Mindestalter für einen „Learner“-Führerschein

Hinsichtlich des Mindestalters für einen „Learner“-Führerschein gibt es zwischen den einzelnen (Bundes-)Staaten große Unterschiede: In den USA liegt das Mindestalter zwischen 14 und 16 Jahren (vgl. IIHS 2014; BAKER, CHEN, LI 2007: 71ff).

⁷ Der Text dieses Kapitels basiert auf dem unveröffentlichten Schlussbericht zum FE 89.243/2009 „Entwicklung eines Rahmenkonzeptes zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland“ (vgl. FUNK et al. 2012a, Abschnitt 4.4) und wurde für den vorliegenden Bericht grundlegend überarbeitet, erweitert und aktualisiert.

Auch in Kanada müssen junge Fahranfänger zwischen 14 (z. B. Alberta) und 16 Jahre (z. B. Yukon, Ontario) alt sein (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 9), in Neuseeland vormals mindestens 15 Jahre (vgl. BEGG, STEPHENSON 2003: 102), ab August 2011 jedoch 16 Jahre. In Australien liegt das Mindestalter zwischen 15 Jahren, 9 Monaten und 16 Jahren (vgl. SENSERRICK 2009: 21). Aktuelle Überblicksartikel empfehlen einen Start des „Learner“-Führerscheins frühestens mit 16 Jahren (vgl. SENSERRICK, WILLIAMS 2015: 16; MAYHEW, WILLIAMS, PASHLEY 2014: 8).

Für 16-jährige Fahranfänger können MASTEN, FOSS, MARSHALL (2013: 107ff) positive Einflüsse eines Mindestalters von 16 Jahren für den Beginn der „Learner“-Phase auf die Verwicklung in Unfälle mit Todesfolge ausmachen.

2.2 Mindestdauer der „Learner“-Phase

Die Mindestdauer der „Learner“-Phase beträgt in den USA, je nach Bundesstaat, zwischen drei und zwölf Monaten (vgl. IIHS 2014; BAKER, CHEN, LI 2007: 71ff). In den USA schreiben Mitte 2014 insgesamt 48 Bundesstaaten sowie der District of Columbia vor, dass Fahranfänger mindestens sechs Monate im Besitz einer „Learner Permit“ sein müssen, davon ordnen acht Bundesstaaten sogar ein ganzes Jahr an (vgl. GOODWIN et al. 2015: 6-10).

In Kanada dauert die „Learner“-Phase in der Regel zwischen sechs und zwölf Monaten. In den meisten kanadischen Provinzen kann diese Zeit durch eine formale Fahrausbildung auf drei bis neun Monate verkürzt werden (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 10). In Neuseeland müssen junge Fahranfänger mindestens sechs Monate als „Learner“ verbringen (vgl. LEWIS-EVANS 2010: 359). In den australischen Bundesstaaten liegt die Mindestdauer der „Learner“-Phase zwischen sechs und zwölf Monaten (vgl. SENSERRICK 2009: 21).

WILLIAMS (2011: 208) bezeichnet eine längere „Learner“-Phase als „key element of GDL“. In der Literatur wird eine mehr oder weniger starke unfallreduzierende Wirkung längerer „Learner“-Dauern berichtet (vgl. EHSANI, BINGHAM, SHOPE 2013; MASTEN, FOSS, MARSHALL 2013: 109; MAYHEW 2003; McKNIGHT, PECK 2002; ULMER et al. 2000). Auch SENSERRICK, WILLIAMS (2015: 18) betonen zusammenfassend die stärkere unfallreduzierende Wirkung einer längeren „Learner“-Phase.

Gegen einen sog. „Time-discount“ zur Verkürzung der „Learner“-Phase des GDL aufgrund des Be-

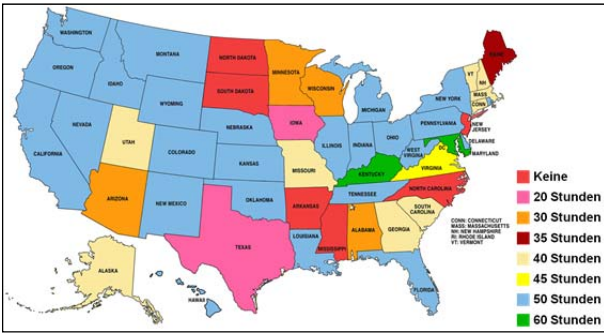
suchs eines Fahrausbildungskurses sprechen die Befunde von MAYHEW et al. (2002) und BOASE, TASCA (1998) (vgl. auch KINNEAR et al. 2013: 51).

2.3 Mindeststundenzahl Begleiteten Fahrens in der „Learner Phase“

Die Phase des Begleiteten Fahrens gilt im Rahmen des gestuften Fahrerlaubniserwerbs als die sicherste. Nach SENSERRICK, WHELAN (2003: 36) gewährleistet die Absolvierung einer obligatorischen Mindestanzahl an begleiteten Fahrstunden im GDL, dass alle Fahranfänger ein bestimmtes Fahrerfahrungsniveau erreicht haben, bevor sie zur praktischen Fahrprüfung antreten. Zudem wird durch die Vorgabe einer Mindeststundenzahl verhindert, dass Fahranfänger ihren praktischen Test bereits nach einer geringen Anzahl an Fahrstunden absolvieren und somit Gefahr laufen, den Test wiederholen zu müssen. Zur Überprüfung der abgeleiteten Fahrstunden mit dem Begleiter wird ein Fahrtenbuch („Logbook“; vgl. Abschnitt 2.9) geführt.

Im Rahmen von GDL-Systemen sind supervidierte Begleitstunden in den USA (vgl. Bild 2-1), in Australien (vgl. Bild 2-2) und diversen Bundesstaaten Kanadas obligatorisch vorgesehen. Die genauen Regelungen bzgl. der Stundenzahl werden dabei von den einzelnen Bundesstaaten / Territorien festgelegt und variieren von 20 bis 120 Stunden. Hinsichtlich der Mindeststundenzahl an obligatorischen Fahrstunden unter Begleitung existieren Empfehlungen von mindestens 30 bis 50 Fahrstunden (vgl. SENSERRICK, WHELAN 2003: 36; CHEN, BAKER, LI 2006).

In den USA liegt die Anzahl der Mindeststunden Begleiteten Fahrens meist zwischen 30 und 50 Stunden (vgl. BAKER, CHEN, LI 2007: 22). Vier Bundesstaaten fordern keine Mindeststundenzahl, Iowa verlangt lediglich 20 Fahrstunden und fünf Bundesstaaten verlangen mehr als 50 Stunden Begleiteten Fahrens (vgl. IIHS 2014). In der Mehrzahl der Bundesstaaten gibt es zudem die Vorgabe, dass von der angegebenen Mindestanzahl an begleiteten Fahrstunden zehn Stunden in der Dunkelheit absolviert werden müssen (vgl. IIHS 2014; EILERS 2011b: 43ff).

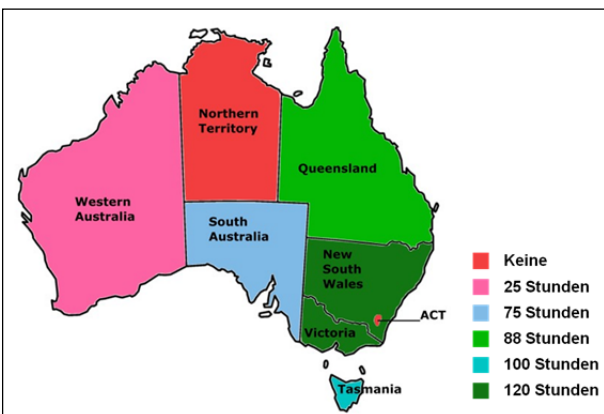


Quelle: EILERS (2011b: 45);

Bild 2-1: Mindeststunden begleiteten Fahrens in den USA

Für Kanada empfehlen MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL (2005: 48) in ihrem „Best Practice Guide“ mindestens 50 begleitete Fahrstunden – davon zehn bei Nacht sowie zehn unter Winterbedingungen. Aktuell sehen vier kanadische Bundesstaaten Mindestregelungen vor.⁸

In Australien gibt es in drei Territorien / Bundesstaaten keine vorgeschriebene Mindestzahl an begleiteten Fahrstunden. In den anderen Bundesstaaten variiert die vorgeschriebene Mindeststundenzahl in der „Learner“-Phase zwischen 100 und 120 Stunden (vgl. SENSERRICK 2009: 21), wobei auch hier Vorgaben zu einer Mindestanzahl an gefahrenen Stunden in der Dunkelheit von zehn bis zu 20 Stunden gemacht werden (vgl. EILERS 2011b: 46f).



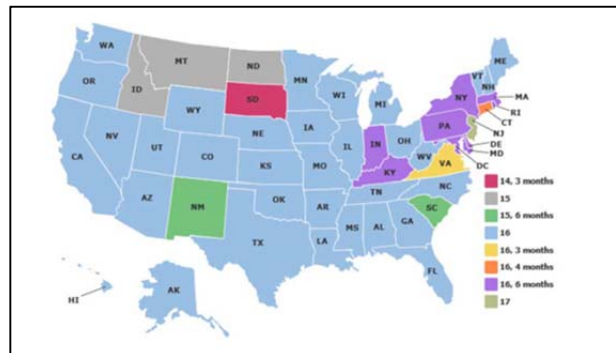
Quelle: EILERS (2011b: 45);

Bild 2-2: Mindeststundenzahl begleiteten Fahrens in Australien

In der Literatur wird – einhergehend mit mehr Übungsstunden – teilweise eine Verbesserung der Fahrfertigkeiten und eine Verringerung des Unfallrisikos berichtet (vgl. SENSERRICK, WILLIAMS 2015: 23), teilweise bleibt die Befundlage jedoch auch noch unklar (vgl. GOODWIN et al. 2015: 6-10; O'BRIEN et al. 2013; EHSANI, BINGHAM, SHOPE 2013).

2.4 Mindestalter für den Eintritt in die „Intermediate“-Phase

Das Mindestalter für den Eintritt in die „Intermediate“-Phase liegt in den USA zwischen 14,5 und 17 Jahren (vgl. IIHS 2014; BAKER, CHEN, LI 2007: 71ff sowie Bild 2-3). Jugendliche Fahranfänger in Kanada müssen mindestens 16 Jahre alt sein, bevor sie in die „Intermediate“-Phase eintreten dürfen (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 16). In Neuseeland lag das Mindestalter bis Mitte 2011 bei 15,5 Jahre (vgl. BEGG, STEPHENSON 2003: 99) und beträgt jetzt 16,5 Jahre. In Australien liegt es etwas höher, bei 16,5 bis 18 Jahre (vgl. SENSERRICK 2009: 22).



Quelle: <http://www.iihs.org/iihs/topics/laws/graduatedlicense/intro/mapunsuperviseddrivingage?topicName=teenagers#map>, aufgerufen am 13.11.2014

Bild 2-3: Mindestalter für den Eintritt in die „Intermediate“-Phase in US-Bundesstaaten

Nach MAYHEW, WILLIAMS, PASHLEY (2014: 8) und SENSERRICK, WILLIAMS (2015: 32) geht mit einem höheren Führerscheinalter eine höhere Sicherheitswirkung einher.

Für 16-jährige Fahranfänger können MASTEN, FOSS, MARSHALL (2013: 107ff) positive Einflüsse eines Mindestalters von 16,5 bis 17 Jahren für den Beginn der „Intermediate“-Phase auf die Verwicklung in Unfälle mit Todesfolge ausmachen.

⁸ Vgl. http://yndrc.tirf.ca/gdl/comparison_tables.php/YNDRC-ataglanceGDLpass-learnerstage1-3.pdf, aufgerufen am 21.03.2016.

2.5 Mindestdauer der „Intermediate“-Phase

Die Mindestdauer der „Intermediate“-Phase liegt in Kanada bei zwölf bis 24 Monaten (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 16). In Australien verbringen Fahranfänger zwölf bis 36 Monate in der „Intermediate“-Phase (vgl. SENSERRICK 2009: 22) und in Neuseeland 18 Monate (vgl. BEGG, STEPHENSON 2003: 102).

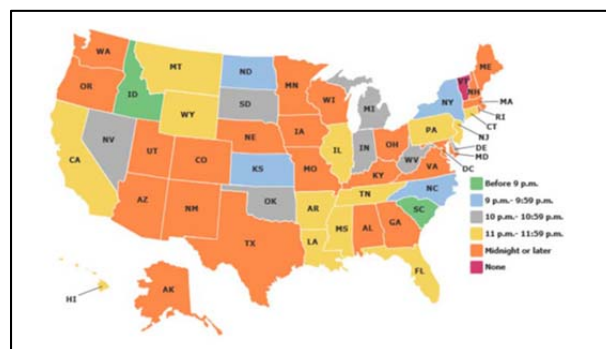
Für die USA lässt sich – auch in einzelnen Bundesstaaten – keine feste Dauer der „Intermediate“-Phase bestimmen. Vielmehr werden die beiden zentralen Restriktionen auf dieser Stufe des Fahrerlaubnisverfahrens – Nachtfahrbeschränkungen (vgl. Abschnitt 2.6) und Mitfahrerbeschränkungen (vgl. Abschnitt 2.7) – nicht nur in unterschiedlichen Bundesstaaten, sondern gegebenenfalls auch im selben Bundesstaat unterschiedlich lange aufrechterhalten (vgl. IIHS 2014).

In Kanada schwankt die Dauer der dortigen „Learner Stage (Stage 2)“ zwischen sechs und 24 Monaten und ist am häufigsten zwölf Monate lang (vgl. TIRF Ohne Jahr).

2.6 Nachtfahrbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase

Ein verbreitetes Element protektiver Maßnahmen in der sog. „Intermediate“-Phase sind tageszeitliche Beschränkungen der Fahrerlaubnis. Im GDL sollen tageszeitliche Beschränkungen die Exposition von fortgeschrittenen Fahranfängern bei ihrem ersten selbstständigen Fahren in potenziell gefährlichen Settings verringern (vgl. z. B. HEDLUND, SHULTS, COMPTON 2006; MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005). Konkret geht es dabei um das Verbot nächtlicher Fahrten.

Die erste Einführung von Sperrstunden für Jugendliche in US-Innenstädten („City Curfew“) geht nach WILLIAMS, PREUSSER (1997: 337) mindestens bis in die 1960er Jahre zurück. In den GDL-Systemen der USA ist das Nachtfahrverbot in der sog. „Intermediate“-Phase heute eine essenzielle Komponente und auch in Kanada, Australien und Neuseeland existieren tageszeitlich ausgerichtete Fahrbeschränkungen (vgl. SENSERRICK, WHELAN 2003: 43).



Quelle: <http://www.iihs.org/iihs/topics/laws/graduatedlicense/intro/mapyoungnighttimerestrictions?topicName=teenagers#map>, aufgerufen am 13.11.2014

Bild 2-4: Nachtfahrbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase in US-Bundesstaaten

In den USA ist die zeitliche Ausdehnung der Nachtfahrbeschränkungen sehr unterschiedlich und variiert zwischen 18:00 Uhr und 6:00 Uhr bzw. lediglich zwischen 1:00 Uhr und 6:00 Uhr (vgl. Bild 2-4). Mit Ausnahme des Bundesstaates Vermont haben mittlerweile alle US-Bundesstaaten und der District of Columbia Nachtfahrbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase (vgl. GOODWIN et al. 2015: 6-12).

Eine ausnahmslose Nachtfahrbeschränkung gibt es in Kanada nur in der Provinz Neufundland / Labrador. Hier dürfen Fahranfänger in der „Intermediate“-Phase nur von 5:00 Uhr bis Mitternacht fahren. In anderen kanadischen Provinzen ist die Sperrstundenregelung hinsichtlich bestimmter Wege oder Altersgrenzen eingeschränkt.

Für das erhöhte Unfallrisiko – besonders junger Fahrer – bei Nacht werden verschiedene Faktoren verantwortlich gemacht (vgl. SENSERRICK, WHELAN 2003: 43):

- eingeschränkte visuelle Information während Nachtfahrten,
- Müdigkeit, Schlafentzug,
- Mangel an Fahrerfahrung bei Nacht,
- der proportionale Anteil von Nachtfahrten ist unter jungen Fahrern größer als unter älteren Fahrern,
- Nachtfahrten junger Fahrer ereignen sich häufiger unter Mitfahrt von Gleichaltrigen, deshalb sind hier auch Einflüsse gleichaltriger Mitfahrer relevant (vgl. Abschnitt 2.7),
- Freizeitfahrten mit erhöhtem Risikoverhalten,
- Aggressivität und Leichtsinn (vor allem unter männlichen Fahrern),

- Alkohol,
- Diskofahrten.

SENSERRICK, WHELAN (2003: 44) verweisen auf WILLIAMS (2000), der betont, dass es bei den nächtlichen Einschränkungen nicht um ein Verbot von Nachtfahrten an sich geht, sondern vielmehr Fahrten im Zuge von Freizeitaktivitäten – verbunden mit spezifischen Fahrtzielen und häufig unter Mitfahrt von Gleichaltrigen – eingedämmt werden sollen.

Die wissenschaftliche Literatur ist sich hinsichtlich der unfallreduzierenden Wirkung von Nachtfahrverboten im GDL einig (vgl. SENSERRICK, WILLIAMS 2015: 35f; MAYHEW, WILLIAMS, PASHLEY 2014: 9; GOODWIN et al. 2015: 6-12; KINNEAR et al. 2013: 54; MASTEN, FOSS, MARSHALL 2013; WILLIAMS, TEFFT, GRABOWSKI 2012: 199; FELL, TODD, VOAS 2011; WILLIAMS, CHAUDHARY, TISON 2010: 16ff; MASTEN, HAGGE 2004: 531; SHOPE, MOLNAR 2004: 340ff; SENSERRICK, WHELAN 2003: 45; LIN, FEARN 2003: 59; BEGG et al. 2001; FOSS, FEAGANES, RODGMAN 2001; PREUSSER et al. 1990: 397; PREUSSER, ZADOR, WILLIAMS 1993: 644; LEVY 1988: 572). Unter allen GDL-Komponenten bewirkt das Nachtfahrverbot die stärkste Senkung der Unfallzahlen (vgl. SHOPE, MOLNAR 2004: 340ff). Laut NHTSA (2000: 7) gehen Nachtfahrbeschränkungen mit einer bis zu 60 %-igen Unfallreduktion in den Sperrzeiten einher. Bereits im Jahr 1995 bezeichnet WILLIAMS die Nachtfahrverbote nicht nur als die häufigste, sondern auch als „... the most effective“ (1995: 4) protektive Maßnahme unmittelbar nach dem Fahrerlaubniserwerb. Im Rahmen des EU-Projektes „GADGET“ wird ebenfalls die Einführung von Nachtfahrbeschränkungen für junge Fahrer in Europa empfohlen (vgl. CHRIST et al. 1999: 76).⁹

2.7 Mitfahrerbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase

Mitfahrer können sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf das Fahrverhalten junger Fahrer haben. CHAUDHARY, WILLIAMS, NISSEN (2007: 1) verweisen auf eine ganze Reihe

von Studien, die das höhere Unfallrisiko junger Fahrer bei Anwesenheit von Mitfahrern belegen.¹⁰

WILLIAMS (2003: 12f) geht davon aus, dass die Anwesenheit von Mitfahrern ein soziales System im Pkw schafft, welches das Fahrverhalten beeinflussen kann. ENGSTRÖM et al. (2008: 342) fassen zusammen, dass in den meisten einschlägigen Studien aus den USA, Australien und Neuseeland ein negativer Einfluss von Mitfahrern auf junge Fahrer behauptet wird (vgl. z. B. WILLIAMS 2001; CHEN et al. 2000), während entsprechende Studien aus Europa auch positive Effekte berichten. Die Autoren führen dies auf das unterschiedliche Mindestalter junger Fahrer in Europa (18 Jahre) und in Übersee (15 oder 16 Jahre) zurück. Vor diesem Hintergrund scheint sich die Diskussion z. B. in den USA in neuerer Zeit stärker auf die Rolle der Eltern im Prozess des Fahrerlaubniserwerbs zu konzentrieren.

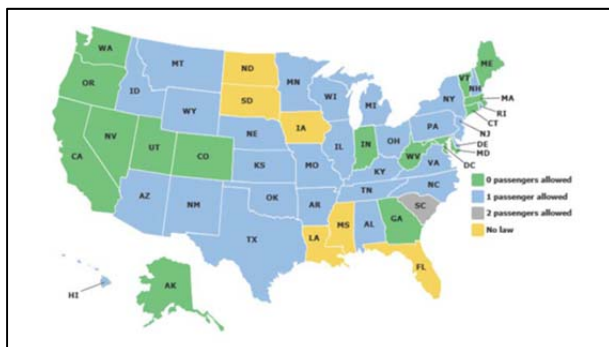
Eine heute in Ländern mit einem GDL weit verbreitete Methode, die Mitfahreranzahl zu kontrollieren, ist die gesetzliche Mitfahrerbeschränkung. Als erster Staat führte Neuseeland diese im Jahr 1987 ein. Obwohl das GDL-System bereits ab 1995 in einzelnen Bundesstaaten der USA eingeführt wurde, wurden die ersten Mitfahrerbeschränkungen dort erst im Jahr 1998 (Kalifornien) erlassen (vgl. CHAUDHARY, WILLIAMS, NISSEN 2007: 4).

Heute gibt es in fast allen US-Bundesstaaten Beschränkungen hinsichtlich der Beförderung von Mitfahrern in der „Intermediate“-Phase (vgl. Bild 2-5). Die Art und Weise der Beschränkungen variiert dabei deutlich. Neben Beschränkungen hinsichtlich des Alters gibt es auch solche hinsichtlich der Anzahl, oder die Anzahl und das Alter der Mitfahrer kombinierende Mitfahrerbeschränkungen (vgl. EILERS 2011a: 8ff; BAKER, CHEN, LI 2007: 71ff).

Unterschiedliche Regelungen zur Mitfahrerbeschränkung finden sich auch in Kanada: In Alberta und Manitoba gibt es z. B. die einfache Regel, dass nie mehr Personen befördert werden dürfen, als es Sicherheitsgurte im Auto gibt. Dabei gilt in Manitoba die zusätzliche Restriktion, dass nur ein Passagier Beifahrer sein darf. In British Columbia und Saskatchewan darf ohne Begleiter nur eine weitere Person befördert werden (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 16; EILERS 2011b: 11).

⁹ Im Original: „... impose restrictions on young drivers' motor vehicle use at night during the first year“ (CHRIST et al. 1999: 76).

¹⁰ Vgl. REISS, KRÜGER (1995); DOHERTY, ANDREY, MACGREGOR (1998); PREUSSER, FERGUSON, WILLIAMS (1998); ALDRIDGE et al. (1999); CHEN et al. (2000); LAM et al. (2003); PADLO, AULTMAN-HALL, STAMATIADIS (2005) sowie zusammenfassend KINNEAR et al. (2013: 52ff).



Quelle: <http://www.iihs.org/iihs/topics/laws/graduatedlicense/intro/mapyoungpassengerrestrictions?topicName=teenagers#map>, aufgerufen am 13.11.2014

Bild 2-5: Mitfahrerbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase in US-Bundesstaaten

In Neuseeland dürfen junge Fahrer ohne einen Begleiter in der „Intermediate“-Phase nur einen bestimmten Personenkreis befördern. Dazu zählen Ehepartner, Lebensgefährten, Kinder und andere Familienangehörige (vgl. NZTA 2010). Unterschiedliche Regelungen gibt es auch in Australien: In fünf australischen Bundesstaaten / Territorien bestehen keine Einschränkungen für Fahrer in der „Intermediate“-Phase (dort: „Provisional Licence“ P1) hinsichtlich der Mitfahreranzahl. In New South Wales und in Queensland hingegen ist zwischen 23:00 Uhr und 5:00 Uhr die Beförderung von maximal einem Passagier unter 21 Jahren erlaubt. In Victoria darf im ersten Jahr der „Provisional Licence“ generell nur ein Passagier im Alter von 16 bis 21 Jahren befördert werden (vgl. SENSERRICK 2009: 22; EILERS 2011a: 10f).

Mittlerweile belegen viele Studien, dass Mitfahrerbeschränkungen einen positiven Effekt auf die Unfallrate von Fahrern aufweisen.¹¹ Die Metaanalyse von VANLAAR et al. (2009a, 2009b) gelangt zu dem Ergebnis, dass Mitfahrerbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase das relative Todesrisiko der Pkw-Fahrer senken. Wenn die Mitfahrerbeschränkung für Familienangehörige gelockert wird, erhöht sich das relative Sterberisiko 16-jähriger Fahrer.

¹¹ Vgl. hierzu GOODWIN et al. (2015: 6-13); SENSERRICK, WILLIAMS (2015: 38); MAYHEW, WILLIAMS, PASHLEY (2014: 9); MASTEN, FOSS, MARSHALL (2013: 110); FELL, TODD, VOAS (2011); CHAUDHARY, WILLIAMS, NISSEN (2007); WILLIAMS, FERGUSON, McCARTT (2007: 387); ZWICKER et al. (2006); RICE, PEAK-ASA, KRAUS (2004); COOPER, GILLEN, ATKINS (2004); MASTEN, HAGGE (2003).

2.8 Kennzeichnung von Fahrer-Pkw

In Australien¹², Neuseeland, Kanada¹³, Irland, Großbritannien und in den USA¹⁴ sind Plaketten zur Kennzeichnung von Fahrer-Pkw im Rahmen des gestuften Fahrerlaubnisverfahrens vorgeschrieben (vgl. EILERS 2011b: 47f). Hinsichtlich der Begrifflichkeit der Kennzeichnung von Fahrer-Pkw ist sowohl im deutsch- als auch im englischsprachigen Raum eine erhebliche Vielfalt zu verzeichnen.¹⁵ Bild 2-6 gibt einen Überblick über die bestehenden Regelungen zur Anbringung von Fahrer-Pkw-Kennzeichnungen in ausgewählten Ländern / Bundesstaaten (vgl. EILERS 2011b: 47f).

Land/Staat	Art	Verwendung
Australien	L, P, P	Durchgängige Verwendung von L und P1 Plaketten, fast durchgängige Verwendung auch in P2.
Neuseeland	L	Durchgängige Verwendung von L-Plaketten in der Learner-Phase, keine Verwendung weiterer Plaketten.
Kanada	L, N	British Columbia: Verwendung von L-Plaketten in der ersten Phase, Verwendung von N (Novice) Plaketten nach dem ersten praktischen Fahren. L-Plaketten sind auch in Newfoundland und Yukon obligatorisch.
Republic of Ireland	L, R	L-Plaketten müssen seit Juli 2008 verwendet werden. R-Plaketten (Restricted) während der ersten zwei Jahre mit „Full License“ (Sept. 2010).
UK	L, D	Verwendung von L-Plaketten (D-Plaketten in Wales anstelle der L-Plakette, in anderen Teilen werden beide gleichzeitig verwendet).
USA	L	In New Jersey müssen Fahrer unter 21 Jahren, die sich noch in der L oder P-Phase befinden, L-Plaketten verwenden (Seit Mai 2010).
Weitere Länder mit Fahrer-Pkw-Kennzeichnung	Freiwillig und obligatorisch	Indien, Hongkong, Norwegen, Singapur, Malaysia, Schweiz, Macau, Slowenien, Spanien

Quelle: EILERS (2011b: 47);

Bild 2-6: Länder mit Vorschriften zur Kennzeichnung von Fahrer-Pkw

Während der Fahrer-Pkw-Vorbereitung im Rahmen des Graduated Driver Licensing sind die Fahrer-Pkw so für die Durchsetzung der jeweils geltenden protektiven Regelungen während der „Learner“- oder „Provisional“- / „Intermediate“-

¹² In Australien verwenden Fahrschüler in der „Learner“-Phase sog. „L-Plates“ und Fahrer in der sog. „Intermediate“-Phase „P-Plates“ („Probationary“ oder „Provisional Driver“) (vgl. SENSERRICK, WHELAN 2003: 53f).

¹³ Dort in British Columbia, Neufundland und Yukon (vgl. EILERS 2011b: 47).

¹⁴ Dort in New Jersey (vgl. FAULKS 2011; NEW JERSEY TEEN DRIVER STUDY COMMISSION 2008).

¹⁵ Eine Recherche zum Thema ergibt folgende „Treffer“: Fahrer-Pkw-Kennzeichnung, Anfängerkennzeichen, Pflichtkennzeichnung für Fahrer-Pkw, (obligatorische) Kennzeichnung von Fahrer-Pkw-Fahrzeugen, Aufkleber / Plaketten für Fahrer-Pkw, Taferl (Österreich), License Plates, Decals, Displays, Sticker, GDL-Identifizier, „Status“ Plates oder Learner's Plate.

Phase für die polizeiliche Verkehrsüberwachung identifizierbar. In Deutschland wird dieses Thema erst seit kurzem diskutiert, konkrete Regelungen oder Vorschriften zur Fahrzeugkennzeichnung für Fahranfänger gibt es bislang jedoch nicht.

Der Pkw-Kennzeichnung für Fahranfänger wird aus unterschiedlichen Gründen Bedeutung beigegeben (vgl. DVR 2010; NEW JERSEY TEEN DRIVER STUDY COMMISSION 2008: 19):

- Indem sie den Status des Fahrers offenlegt, erleichtert sie die Kontrolle und Durchsetzung der GDL-Vorschriften (Nachtfahrverbot, Mitfahrerbeschränkung etc.) durch die Polizei.
- Sie verdeutlicht anderen Verkehrsteilnehmern, dass es sich beim Fahrer um einen Anfänger handelt und veranlasst zu größerer Vor- und Umsicht, weil gegebenenfalls mit einem erhöhten Anfängerrisiko aufgrund von Fahrunsicherheiten zu rechnen ist.
- Die Kennzeichnung kann auch die Akzeptanz von Fahranfängern bei anderen Verkehrsteilnehmern erhöhen. Sie kann für Verständnis werben und – z. B. bei Unsicherheiten oder einer langsamen Fahrweise des Anfängers – ungeduldiges Drängeln oder das Anhupen durch andere Autofahrer vermeiden.
- Durch die Verdeutlichung des „Anfänger“-Status können Plaketten dazu beitragen, die Funktion des Fahrzeugs als Statussymbol zu bewerten. Dieses Argument zielt auf das Jugendlichkeitsrisiko des Fahranfängers.

Im Australian Capital Territory wird ein möglicher Wegfall von Fahranfänger-Plaketten als Anreiz herangezogen, um Fahranfänger zur Teilnahme an freiwilligen, zusätzlichen Fahrseminaren / Trainings zu motivieren.¹⁶ Ein weiterer Vorschlag aus Australien thematisiert den Wegfall der Fahrzeugkennzeichnung in der „Provisional“-Phase nach zwölf Monaten unfall- und bußgeldfreien Fahrens (vgl. SENSERRICK, WHELAN 2003: 53f). Allerdings sind solche Incentive-Regelungen insofern problematisch, als sie implizit davon ausgehen, dass die Kennzeichnung von Fahranfänger-Pkw stigmatisierend wirkt und Fahranfänger ein Interesse daran haben, sich dieses Identifizierungsmerkmals möglichst schnell zu entledigen.

Die Kennzeichnung von Fahranfänger-Pkw, insbesondere während des Begleiteten Fahrens, ist jedoch nicht unumstritten. Zuletzt wurden die Pro- und Contra-Argumente im Zuge der Einführung ei-

ner Pkw-Kennzeichnung für Fahranfänger in der „Learner“-Phase (der Fahranfänger wird von einem Erwachsenen als Supervisor begleitet) und der „Intermediate“-Phase (dem ersten Alleinfahren mit Restriktionen insbesondere hinsichtlich Nachtfahrten und Mitfahrern) im Rahmen des Graduated Driver Licensing im US-Bundesstaat New Jersey ausführlich diskutiert (vgl. McCARTT et al. 2011).

Mittlerweile liegen zur Unfallwirksamkeit der Kennzeichnung von Fahranfänger-Pkw empirische Befunde für New Jersey vor. Bereits in einer ersten kurzfristigen Evaluation errechnen CURRY et al. (2013: 5) einen Anstieg der Bußgelder für unter 21-jährige Fahranfänger mit einer „Intermediate“-Fahrerlaubnis aufgrund der Verletzung von GDL-Auflagen um 14 % und ein Absinken der polizeilich registrierten Unfälle dieser Fahrergruppe um 9 %. Auch längerfristig lässt sich eine unfallsenkende Wirkung der Pkw-Kennzeichnung für Fahranfänger in der „Intermediate“-Phase des New Jersey-GDL nachweisen, während entsprechende Verbesserungen der Verkehrssicherheit in der „Learner“-Phase, also in der Zeit, in der noch zusammen mit einem erwachsenen Supervisor gefahren wird, nicht belegt werden können (vgl. CURRY et al. 2015a, 2015b). Zusammengefasst legen diese Befunde sowohl eine Sicherheitswirksamkeit der Pkw-Anfängerkennzeichnung für die Zeit des ersten Alleinfahrens („Intermediate“-Phase) als auch ein generell besser greifendes Enforcement der GDL-Elemente, wie z. B. Nachtfahrt- oder Mitfahrerbeschränkungen, nahe.

2.9 Führen eines Fahrtenbuches

Das Führen eines Fahrtenbuches in der Fahranfängervorbereitung soll dazu dienen, die Dauer und evtl. die Umstände der Übungsfahrten sowie die Lernfortschritte des Fahrschülers während der Phase des Begleiteten Fahrens zu dokumentieren. In verschiedenen nationalen Modellen des Fahrerlaubniserwerbs wird das Fahrtenbuch verpflichtend eingesetzt oder auch als Hilfsmittel und Unterstützung für die Begleitpersonen und die Fahranfänger angeboten.

In vier australischen Bundesstaaten (Victoria, South Australia, Queensland und New South Wales), in den kanadischen Provinzen Britisch Columbia und Yukon sowie in Irland wird das Fahrtenbuch verpflichtend in der Fahranfängervorbereitung während der „Learner“-Phase der dort geltenden GDL-Systeme eingesetzt. Auch in Frankreich ist ein Fahrtenbuch im Rahmen des Führerscheinmodells „L'apprentissage anticipé de la conduite“ (AAC) erforderlich.

¹⁶ Vgl. <http://www.rego.act.gov.au/licensing/licenceprovisional.htm>, aufgerufen am 12.12.2011.

In den australischen Bundesstaaten gilt eine Mindeststundenzahl für begleitete Übungsfahrten während der „Learner“-Phase: In South Australia müssen 75 Stunden, in Queensland 100 Stunden und in New South Wales sowie in Victoria 120 Stunden absolviert werden.¹⁷ In den Fahrtenbüchern werden die in Begleitung geleisteten Fahrstunden aufsummiert und von der Begleitperson mit einer Unterschrift beglaubigt.¹⁸ Erst mit der in den Fahrtenbüchern dokumentierten erreichten Mindeststundenzahl werden die Fahrschüler für die nächste Stufe der dortigen Fahranfängerausbildung zugelassen.

Die Wirkung des Fahrtenbuchs ist in den australischen Bundesstaaten näher untersucht worden. Die Befunde verdeutlichen, dass Fahranfänger in New South Wales durchschnittlich deutlich mehr Fahrstunden während der „Learner“-Phase absolvieren als Fahrschüler in Queensland (NSW: 73,3 Stunden, QLD: 64,1 Stunden; vgl. BATES, WATSON, KING 2010: 95). Dies war aufgrund der Vorgabe einer Mindestfahrstundenanzahl in NSW zu erwarten.

Das Angebot eines Fahrtenbuchs nutzt und vervollständigt in Queensland nur ein geringer Teil der Fahranfänger, 67,7 % von ihnen sind sich des Angebots eines Fahrtenbuchs gar nicht bewusst (vgl. BATES, WATSON, KING 2010: 95). Die zweckgebundene Verwendung eines Fahrtenbuchs ist demnach abhängig von dessen institutioneller Einbindung in die Fahranfängervorbereitung.

Seit Juli 2007 gelten in Queensland neue Regelungen zum GDL-System. Diese schreiben den Fahranfängern in der „Learner“-Phase nun eine Mindeststundenzahl von 100 Stunden begleiteter Übungsfahrten und das Führen eines Fahrtenbuchs vor (vgl. SCOTT-PARKER et al. 2011: 1302). Neben den positiven Auswirkungen auf die Anzahl der Fahrstunden und der Verlängerung der „Learner“-Phase können die Autoren nur geringe Probleme beim Ausfüllen des Fahrtenbuchs feststellen. Nach Selbstauskünften der jugendlichen Fahranfänger haben etwa 4,0 % Fahrstunden illegitim

hinzugefügt und 12,6 % haben Einträge aufgerundet. Die restlichen 83,4 % der Jugendlichen geben an, die Einträge entsprechend der Fahrleistung korrekt eingetragen zu haben (vgl. SCOTT-PARKER et al. 2011: 1304). Zusätzlich sehen die Autoren im Einsatz eines Fahrtenbuchs die Möglichkeit, die in Queensland beobachtete Anhäufung der gefahrenen Übungsstunden am Ende der „Learner“-Phase durch einen im Fahrtenbuch vorgegebenen Zeitplan zu entzerren und die Fahranfänger dazu zu bewegen, den gesamten Zeitraum, der sich dort über mindestens ein Jahr erstreckt, für begleitete Übungsfahrten zu nutzen (vgl. SCOTT-PARKER et al. 2011: 1304).

In Irland erfolgte mit der Einführung des „Essential Driver Training“ (EDT) im April 2011 im Rahmen der „Learner“-Phase auch die Aufnahme eines Fahrtenbuchs in die Fahranfängervorbereitung (vgl. RSA 2011). Das Programm des EDT sieht vor, dass die Fahranfänger während der mindestens sechsmonatigen „Learner“-Phase zwölf inhaltlich vorgegebene Fahrstunden mit einem professionellen Fahrlehrer absolvieren. Zwischen den Fahrstunden mit dem Fahrlehrer sind der Fahrschüler und die Begleitperson angehalten, die Übungsinhalte im Begleiteten Fahren einzuüben. In dem Logbuch müssen dazu die zwölf vorgesehenen Fahrstunden mit einem professionellen Fahrlehrer sowie der Lernfortschritt des Fahrschülers notiert werden. Neben den begleiteten Übungsfahrten sollen auch die daraus resultierenden Eindrücke über den Lernfortschritt vom Fahrschüler und vom Begleiter in das Fahrtenbuch eingetragen werden.

Innerhalb des französischen Führerscheinmodells AAC herrscht die Vorgabe an die Fahranfänger, in der mindestens einjährigen Phase des begleiteten Fahrens eine Fahrleistung von mindestens 3.000 Kilometern zu erbringen. Für die Dokumentation der gefahrenen Kilometer wird ein Fahrtenbuch verwendet. Neben der papiernen Variante wird zusätzlich eine Smartphone-App für das iPhone zum Preis von 1,59 Euro angeboten.¹⁹ Durch die Nutzung dieser App ist es den Fahrschülern möglich, die Daten ihrer Übungsfahrten mit einem Smartphone mit integriertem GPS-Empfänger aufzuzeichnen. Die Angabe der Daten erstreckt sich auf die Nachverfolgung der Route auf einer Straßenkarte, die Anzahl zurückgelegter Kilometer, die Fahrtzeit, die Durchschnittsgeschwindigkeit, die Reisebedingungen und das zu dem Zeitpunkt vorherrschende Wetter. Des Weiteren sind die Fahranfänger in der Lage, die Informationen ihrer

¹⁷ Vgl. für South Australia <http://www.mylicence.sa.gov.au/road-rules/the-drivers-handbook/graduated>, für Queensland <http://www.tmr.qld.gov.au/Licensing/Learning-to-drive/For-the-Learners/Learners-logbook.aspx>, für New South Wales <http://www.rta.nsw.gov.au/licensing/gettingallicence/car/Learners/index.html>, (jeweils aufgerufen am 16.12.2014) und für Victoria <https://www.vicroads.vic.gov.au/licences/your-ls/get-your-ls/how-to-get-your-ls> (aufgerufen am 16.12.2014).

¹⁸ In Queensland steht neben der papiernen Version des Fahrtenbuchs auch eine elektronische Online-Variante zur Verfügung (vgl. <http://www.qld.gov.au/transport/licensing/getting/rules/index.html#logbook>, aufgerufen am 16.12.2014).

¹⁹ Vgl. <http://itunes.apple.com/de/app/conduite-accompagnee-livret/id430900724?mt=8>, aufgerufen am 16.12.2014.

Übungsfahrten im PDF-Format zu exportieren, um sie ausgedruckt dem Fahrtenbuch beizulegen.²⁰

Auch in weiteren Ländern mit Führerscheindelien, die eine Phase begleiteten Fahrens umfassen, wird ein Fahrtenbuch zur Unterstützung der Fahrausbildung angeboten. In Großbritannien wird das „Driver's Record“ für den Fahranfänger und den Begleiter zur Verfügung gestellt.²¹ Im „Driver's Record“ für den Fahranfänger sind in der Fahrausbildung zu trainierende Fahrfertigkeiten aufgelistet, die mit einer vorgegebenen Skala für jede Fahrt bewertet werden und den Lernfortschritt aufzeichnen können. Für die Begleitperson ist ein separates „Driver's Record“ erhältlich, das für die Dokumentation des Datums und der Bedingungen der Übungsfahrt vorgesehen ist. Auch in den USA und in Neuseeland werden ähnliche, unverbindliche Materialien zur Verfügung gestellt, die die Fahrausbildung quantitativ hinsichtlich gefahrener Stunden und qualitativ hinsichtlich der gelernten Fahrfertigkeiten in unterschiedlichen Verkehrsbedingungen fördern sollen.

2.10 Beschränkung der Pkw-Motorleistung

Die Beschränkung der Motorleistung ist eine weitere sog. „protektive Maßnahme“ im Rahmen von GDL-Modellen. In Australien wird eine solche Beschränkung für die von Fahranfängern in der sog. „Intermediate“- oder „Provisional“-Phase des ersten Alleinfahrens genutzten Fahrzeuge in den drei Bundesstaaten Victoria, New South Wales und Queensland eingesetzt (vgl. SENSERRICK 2009: 22). Kriterien für den Ausschluss sog. „High Powered Vehicles“ sind z. B. die Anzahl der Zylinder, die Motorleistung und der Hubraum.²² Die Wirkung dieser protektiven Maßnahme auf die Senkung der Unfallrate von Fahranfängern ist bislang jedoch noch wenig erforscht.

PALAMARA, GAVIN (2005) untersuchen 662 Unfälle mit Schwerverletzten („serious injury“) und 84

statistischer „Paare“ von Fahranfängern ohne bzw. mit Unfall hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen der Fahrzeugleistung und dem Unfallrisiko für Fahranfänger in den ersten beiden Jahren nach dem Fahrerlaubniserwerb. Dabei können sie keinen Zusammenhang zwischen der Verwicklung in Unfälle mit Schwerverletzten und dem Verhältnis von Motorleistung zu Fahrzeuggewicht feststellen (vgl. PALAMARA, GAVIN 2005: 19).

KEALL, NEWSTEAD (2013) vergleichen Unfalldaten von Fahranfängern aus australischen Bundesstaaten mit Beschränkungen hinsichtlich der Pkw-Motorisierung mit entsprechenden Daten aus Neuseeland ohne eine solche protektive Maßnahme. Dabei stellen sie zwar ein etwas erhöhtes Unfallrisiko von Fahrern mit hochmotorisierten Pkw fest, merken aber auch an, dass solche Pkw relativ selten von Fahranfängern gefahren werden und ein Verbot deshalb lediglich geringe Auswirkungen auf die Unfallzahlen hat. Zudem müssen diesen bescheidenen Verbotswirkungen noch die Kosten für die Einführung und Überwachung einer solchen Regelung gegenüber gestellt werden, die den Nutzen einer protektiven Maßnahme gegen hochmotorisierte Fahranfänger-Pkw sogar überwiegen kann.

Aufgrund dieser, nur vereinzelt vorliegenden, Befunde lässt sich eine Beschränkung der Pkw-Leistung gegenwärtig nicht rechtfertigen (vgl. SENSERRICK, WILLIAMS 2015: 43; SENSERRICK 2009: 24). In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, dass evtl. unbeabsichtigte Konsequenzen einer solchen Regelung auftreten können (vgl. SENSERRICK 2009). So machen PALAMARA, GAVIN (2005: 20f) darauf aufmerksam, dass hochmotorisierte (und teurere) Pkw auch eher mit besseren Schutzeinrichtungen ausgestattet sind als geringmotorisierte (und billigere) Fahrzeuge.

2.11 Gefahrenwahrnehmungstest (Hazard Perception Test)

Hazard Perception oder Gefahrenwahrnehmung gilt als eine wichtige Qualifikation beim Führen eines Fahrzeugs und als eine Grundbedingung zur Verhinderung von Unfällen (vgl. SWOV 2010: 3). 46,3 % aller Unfälle von jugendlichen Fahranfängern sind auf Wahrnehmungsfehler, 40,3 % auf falsche Entscheidungen und lediglich 8,0 % auf Fahrfehler zurückzuführen (vgl. CURRY et al. 2011: 1287f). Die hohe Wahrnehmungsfehlerrate bei Unfällen von Jugendlichen legt den Einbezug des Trainings der Gefahrenwahrnehmung und ihrer Testung in die Fahrausbildung nahe.

²⁰ Ähnlich der französischen Smartphone-App ist ein deutschsprachiges, elektronisches Fahrtenbuch erhältlich, das alle notwendigen Grundlagen enthält, aber nicht explizit für die Belange der Fahranfänger konzipiert ist (vgl. <http://www.isource.de/driverslog/de/>, aufgerufen am 16.12.2014).

²¹ Vgl. http://www.direct.gov.uk/en/motoring/learnerandnewdrivers/practicaltest/dg_4022483, aufgerufen am 16.12.2014.

²² Vgl. z. B. <http://www.qld.gov.au/transport/licensing/driver-licensing/applying/provisional/restrictions/index.html#high> oder <https://www.vicroads.vic.gov.au/licences/your-ps/prohibited-vehicles-for-p-plate-drivers>, aufgerufen am 16.12.2014.

Unter Hazard Perception oder Gefahrenwahrnehmung versteht man das antizipierende Situationsbewusstsein des Fahrers für potenziell gefährliche Ereignisse im Straßenverkehr (vgl. HORSWILL, McKENNA 2004: 155). Die Ausprägung der Gefahrenwahrnehmung im Realverkehr wird vor allem auf das bisherige Ausmaß an Fahrerfahrung zurückgeführt. Die häufig noch unterentwickelte Risikowahrnehmung von Fahranfängern gilt deshalb als ein Grund für ihr hohes Verunfallungsrisiko (vgl. WHELAN et al. 2004: 3).

Zur Schulung dieser individuellen Gefahrenwahrnehmung, die im Realverkehr fortwährend beansprucht wird, ist die Hazard Perception in einigen Ländern zum Gegenstand der Fahrausbildung geworden. Die Absichten, die mit der Einführung des Hazard Perception Tests (HPT) verbunden sind, sind zum einen die Prüfung der Fähigkeiten der Fahranfänger zur Gefahrenerkennung und zur richtigen Entscheidungsfindung, zum anderen aber auch die Anregung an die Novizen, diese Fähigkeiten durch vermehrtes Fahrtraining zu üben (vgl. PALAMARA, ADAMS 2005: 1).

Neuseeland und einige Bundesstaaten Australiens (Victoria, Western Australia und New South Wales) haben den HPT, allerdings in verschiedenen Varianten, seit längerem in das Curriculum der Fahrausbildung aufgenommen (vgl. EILERS 2011a: 17; PALAMARA, ADAMS 2005: 2). Heute wird in sieben der acht australischen Bundesstaaten und Territorien ein computerbasierter HPT durchgeführt. Seine Platzierung im Prozess der GDL-Systeme ist jedoch unterschiedlich und letztlich von der Ausgestaltung des vorherrschenden GDL-Systems abhängig (vgl. EILERS 2011a: 17).

Die Implementierung des HPT in die praktische Fahrprüfung hat auch in den drei kanadischen Bundesstaaten Alberta, British Columbia und Ontario stattgefunden. Der HPT ist dabei Bestandteil der zweiten praktischen Fahrprüfung („Advanced On-Road Test“) im Rahmen des dortigen GDL-Systems. In British Columbia ist die Hazard Perception in der ersten praktischen Fahrprüfung („Basic On-Road Test“) Prüfungsgegenstand (vgl. EILERS 2011a: 17).

Auch in Großbritannien wurde im Jahr 2002 ein computerbasierter HPT als Teil der theoretischen Fahrprüfung eingeführt. Diese Maßnahme folgte der erklärten Absicht, die Fähigkeit des Fahrschülers zur Gefahrenerkennung einschätzen zu können.²³ Nur bei Erreichen eines bestimmten Grades

an Risikobewusstsein²⁴ wird der Fahrschüler zur praktischen Fahrprüfung zugelassen (vgl. WELLS et al. 2008: 167).

Die Niederlande sind das jüngste Beispiel für die Implementierung eines HPT in den Ablauf der Fahrausbildung. Im Rahmen der theoretischen Prüfung müssen die Fahrschüler eine Variante des computerbasierten HPT absolvieren. Den Fahrschülern werden im Test 25 Standbilder von realen Verkehrssituationen gezeigt, anhand derer sie innerhalb von acht Sekunden eine geeignete Maßnahme aus drei gegebenen Möglichkeiten (z. B. „bremsen“, „Gas wegnehmen“ oder „nichts unternehmen“) wählen müssen.²⁵

Es ist zu berücksichtigen, dass mit den unterschiedlich praktizierten Testdesigns unterschiedliche Leistungsaspekte der Hazard Perception gemessen werden (vgl. VLAKVELD 2008: 5). Im Testdesign der britischen HPT-Variante wird aufgrund der Aufgabenstellung die richtige Nennung potenzieller Gefahrenquellen und die Reaktionszeit gemessen, in den Niederlanden steht im HPT hingegen die Einschätzung der Situation und die richtige Handlung im angegebenen Zeitfenster im Vordergrund. Im Unterschied dazu prüft die Variante des HPT während der praktischen Fahrprüfung, so wie sie in Neuseeland ausgestaltet ist, die Wahrnehmung möglicher Gefahrenquellen im Realverkehr, die sich in der vorangegangenen Situation ergeben haben bzw. hätten ergeben können. Eine Validierung der Testdesigns und der gemessenen Parameter anhand ihrer Aussagekraft über die Sicherheit des Fahrers ist, nach der Einschätzung von VLAKVELD (2008), bisher ausgeblieben bzw. nur unzureichend untersucht.

BRÜNKEN, MALONE charakterisieren das Konzept der Gefahrenwahrnehmung als eines der wenigen, das „... sich in der Forschung durchgängig als sicherheitsrelevant erwiesen hat“ (2011: 16). Für den HPT in Victoria, Australien hat CONGDON (1999) die Wirksamkeit des Tests auf die Reduzierung der Unfallwahrscheinlichkeit untersucht. Der Autor stellt für den durchgeführten HPT fest, dass gute Testergebnisse mit einer geringeren Beteiligung an ernsthaften und tödlichen Unfällen zusammenhängen. In Abhängigkeit vom Alter sind insbesondere die jungen Fahranfänger mit niedrigen HPT-Ergebnissen in den ersten zwölf Monaten nach dem Führerscheinerwerb mit doppelter

²³ Vgl. <http://www.2pass.co.uk/hazard.htm>, aufgerufen am 16.12.2014.

²⁴ Dabei geht es um das Erzielen von 44 von 75 möglichen Punkten im Hazard Perception Test (vgl. http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/LearnerAndNewDrivers/TheoryTest/DG_4022534, aufgerufen am 16.12.2014).

²⁵ Vgl. <http://www.cbr.nl/10910.pp>, aufgerufen am 16.12.2014.

Wahrscheinlichkeit in einen tödlichen Unfall verwickelt als Fahranfänger mit hohen Testresultaten (vgl. CONGDON 1999: 21).

Konkrete Aussagen zur Wirkung des HPT in Großbritannien können auch WELLS et al. (2008) formulieren. Sie stellen fest, dass mit der Einführung des HPT die Anzahl an schuldhaften Unfällen der Fahranfänger zurückgegangen ist. Die Zahl an selbstberichteten Unfällen mit mindestens einer Teilschuld des Fahranfängers²⁶ sank in der Gruppe, die den HPT absolvierte, gegenüber der Kohorte, die in ihrer Ausbildung keinen HPT absolvieren musste, signifikant um 3 %. Im Vergleich zu den Fahranfängern mit den geringsten Punkten im HPT weisen jene mit höchsten Punktwerten 0,9 % weniger „non-low-speed public road accidents“ und 4,5 % weniger solcher Unfälle mit eingestandener Teilschuld auf (vgl. WELLS et al. 2008: 169f).

Mit den Ergebnissen der beiden vorangegangenen Evaluationsstudien decken sich auch die Resultate von VLAKVELD (2008). Der Autor kommt zu dem Ergebnis, dass junge Fahranfänger ohne einen selbstberichteten Unfall eine höhere Punktezahl in beiden Varianten des HPT erzielt hatten als die jungen Fahranfänger, die bereits in mindestens einen Unfall verwickelt gewesen waren (VLAKVELD 2008: 46ff).

Neben der Untersuchung des Zusammenhangs zwischen dem Unfallrisiko und dem HPT stellt die Verbindung der Fahrerfahrung mit der Fertigkeit der Hazard Perception, wie sie VLAKVELD (2008) getestet hat, einen zweiten Forschungsschwerpunkt dar. So zeigen SCIALFA et al. (2011), dass sich Fahranfänger und erfahrene Fahrer in der Fähigkeit der Hazard Perception signifikant unterscheiden. Fahranfänger weisen längere Reaktionszeiten auf und identifizierten weniger relevante Gefahrenquellen als erfahrene Fahrer (vgl. SCIALFA et al. 2011: 207).

Allerdings ist bisher der Nachweis ausgeblieben, inwiefern die im Training erlernten Fertigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung auf das Verhalten im Realverkehr übertragen werden und das tatsächliche Fahrverhalten des Fahranfängers im Realverkehr beeinflussen bzw. vorhersagen können (vgl. BRÜNKEN, MALONE 2011: 17). Dies ist ein Kritikpunkt, den auch PALAMARA, ADAMS (2005) als Ergebnis ihrer Literaturübersicht unterstreichen. Zudem mahnen diese Autoren fehlende empirische Belege über die Zuverlässigkeit der Vorher-

sagekraft eines HPT an (vgl. PALAMARA, ADAMS 2005: 5).

2.12 Abschlusstest („Exit Test“)

Als „Exit Test“ wird eine Prüfung am Ende der „Intermediate“-Phase bezeichnet. Er entspricht einer zweiten praktischen Fahrprüfung am Ende des gestuften Fahrerlaubniserwerbs. Ein solcher Test betont den progressiven Lernprozess im Rahmen des GDL-Systems. Meist gibt es im gestuften Fahrerlaubniserwerb eine erste Fahrprüfung zwischen der sog. „Learner“- und der „Intermediate“-Phase, in welcher zunächst Grundkenntnisse geprüft werden. Die zweite Fahrprüfung findet in der Regel nach der „Intermediate“-Phase statt. Sie prüft abschließend die „Advanced Skills“, d. h. die fortgeschrittenen Fahrkenntnisse in typischen Verkehrssituationen (Stadtverkehr, Autobahn, Einparken etc.) die in der „Full License“ gefordert werden (vgl. SENSERRICK, WHELAN 2003: 60; EILERS 2011a: 22).

Bisher existieren „Exit Tests“ in Neuseeland und Kanada (vgl. EILERS 2011a: 22) sowie im australischen New South Wales. EILERS (2011a: 22ff) gibt einen groben Überblick über die Terminierung und Inhalte dieser Prüfungen. SENSERRICK, WHELAN (2003: 60) und SENSERRICK, WILLIAMS (2015: 31) verweisen auf Untersuchungen, die sich für die Einführung eines solchen abschließenden Tests aussprechen. In der Literatur wird unterstellt, dass ein „Exit Test“ Fahranfänger dazu anhält, vermehrt Fahrerfahrung zu sammeln, um die abschließende praktische Fahrprüfung zu bestehen. Hinweise auf die Evaluation von „Exit Tests“ hinsichtlich ihrer Sicherheitswirksamkeit lassen sich nicht nachweisen.

2.13 Weitere GDL-Aspekte

Neben den bisher in diesem Kapitel benannten Regelungen in GDL-Systemen und protektiven Maßnahmen in der „Intermediate“-Phase werden vereinzelt auch die nachfolgend enumerierten Aspekte als Teil des gestuften Fahrerlaubniserwerbs in GDL-Systemen thematisiert.

- Mindestalter für eine vollumfängliche Fahrerlaubnis

Das Mindestalter für eine vollumfängliche Fahrerlaubnis („Full Driving Privileges“) liegt in den USA zwischen 14,5 (Kansas) und 18 Jahren (z. B. Florida, New Jersey, Virginia etc.) (vgl. BAKER, CHEN, LI 2007: 71ff). Eine volle Fahr-

²⁶ Die englische Formulierung lautet: „low-speed public road accidents where the driver accepts some blame“ (WELLS et al. 2008: 168).

erlaubnis können Jugendliche in Kanada ab 17 Jahren erhalten (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 17). Das Mindestalter für eine solche Fahrerlaubnis liegt in Australien zwischen 18,5 und 22 Jahren (vgl. SENSERRICK 2009: 22) und in Neuseeland bis Mitte 2011 bei 16,5 Jahren (vgl. NZTA 2011a, b) und seither bei 17,5 Jahren.

➤ Altersbegrenzung

In den USA gelten die dortigen GDL-Vorschriften mit zwei Ausnahmen lediglich für Fahranfänger bis 18 Jahren. Lediglich in den Bundesstaaten Maryland und New Jersey durchlaufen alle Fahranfänger die GDL-Regelungen.

Auch in Kanada unterliegen alle Fahranfänger, unabhängig vom Alter, den GDL-Vorschriften. Allerdings gelten in Quebec die Regelungen der dortigen „Probationary Licence“ („Intermediate“-Phase, selbstständige Lernphase) nur für 16- bis 24-Jährige.

In Neuseeland unterliegen alle Fahranfänger bis zum Alter von 25 Jahren den dortigen GDL-Vorschriften.

Auch in Australien sind Fahranfänger jeglichen Alters von den GDL-Regelungen betroffen. In den dortigen sehr elaborierten GDL-Abstufungen gibt es jedoch eine Reihe von altersbezogenen Sonderregelungen (vgl. hierzu, wie generell zur Altersbegrenzung im GDL, EILERS 2011a: 26ff). Aufgrund der Erfahrungen in Kanada und Australien sprechen sich MAYHEW, WILLIAMS, PASHLEY (2014: 6) für die Anwendung von GDL-Regeln für alle Fahranfänger aus.

➤ Alkohollimit

Aufgrund der strengen US-amerikanischen Gesetzgebung, die das Alkoholtrinken im Alter der GDL-Teilnahme generell verbietet, sind spezielle Alkohollimits kein Thema des dortigen GDL-Systems. WILLIAMS, TEFFT, GRABOWSKI (2012: 199) verweisen darauf, dass Alkoholunfällen im GDL indirekt über das Nachtfahrverbot und die Mitfahrerbeschränkung entgegengewirkt wird.

Auch in Kanada gilt ein absolutes Alkoholverbot für Fahranfänger im GDL (vgl. EILERS 2011a: 32). SENSERRICK, WHELAN (2003: 54) verweisen auf BOASE, TASCA (1998), die in einem Vergleich vor und nach der Einführung eines absoluten Alkoholverbotes einen Rückgang von Alkoholunfällen um 19 % feststellen.

EILERS (2011a: 32) fasst zusammen, dass in allen australischen Bundesstaaten und Territorien für Fahranfänger jeglichen Alters im GDL ein absolutes Alkoholverbot gilt.²⁷

Auch in Neuseeland gilt ein absolutes Alkoholverbot für Fahranfänger im GDL (vgl. EILERS 2011a: 32).²⁸ KINNEAR et al. (2013: 55) verweisen auf (methodisch schwache) Befunde aus Neuseeland, wonach die Absenkung des Alkohollimits in der „Intermediate“-Phase im Vergleich zur Situation vor der Einführung des GDL zu einem Rückgang der Alkoholunfälle geführt hat.

➤ Geschwindigkeitsbegrenzung

Alle in diesem Bericht prototypisch vorgestellten GDL-Länder zeichnen sich durch generell restriktive Geschwindigkeitsbegrenzungen auf außerörtlichen Straßen aus. Vor diesem Hintergrund lassen sich nur vereinzelt explizite Tempolimits für Fahranfänger im GDL nachweisen. EILERS (2011a: 12f) berichtet solche nur aus den australischen Bundesstaaten / Territorien New South Wales, Northern Territory, South Australia, Tasmania und Western Australia. SENSERRICK, WHELAN (2003: 72) fassen die vorliegenden Befunde zur Sicherheitswirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen für Fahranfänger derart zusammen, dass ein darauf zurückzuführender Rückgang von Unfällen unwahrscheinlich ist.

➤ Mobiltelefonnutzung

Zum Stand Oktober 2014 ist die Nutzung von Mobiltelefonen in 37 Bundesstaaten der USA und dem District of Columbia eingeschränkt. KINNEAR et al. (2013: 55) finden keine Evaluation zum Wirkungsnachweis eines Verbots der Mobiltelefonnutzung im GDL auf das Verunfallungsrisiko von Fahranfängern. Die Autoren verweisen lediglich auf eine Studie von FOSS et al. (2009), die kurz nach Inkrafttreten eines umfassenden Verbots der Nutzung mobiler Kommunikationsgeräte für Fahrer unter 18 Jahren keinen Effekt dieses Gesetzes auf die Mobiltelefonnutzung junger Fahranfänger feststellen können. Auch in einer späteren Untersuchung können GOODWIN, O'BRIEN, FOSS (2012) keinen Effekt der einschlägigen Gesetzgebung auf das Verhalten junger Fahranfänger

²⁷ Dagegen berichten SENSERRICK, WHELAN (2003: 54) noch von einem Blutalkohollimit von 0,02 in New South Wales, Western Australia und dem Australian Capital Territory.

²⁸ Auch für Neuseeland berichten SENSERRICK, WHELAN (2003: 54) noch ein Blutalkohollimit von 0,03.

nachweisen. Vielmehr sehen sie Anzeichen für eine Verlagerung der Mobiltelefonnutzung beim Autofahren weg vom Telefonieren und hin zum Versenden von Textnachrichten (SMS). Auch nach GOODWIN et al. (2015: 6-15) fehlt eine eindeutige empirische Evidenz für die Wirkung eines Handyverbots auf die Verunfallung von jungen Fahrern.

➤ Abgesenkte Sanktionsgrenzen

Vergleichbar der deutschen „Probezeit“ lässt sich auch in den GDL-Ländern eine Zeit der verstärkten Sanktionierung von Verkehrsverstößen durch die Erteilung von Strafpunkten („Demerit point system“) beobachten (vgl. hierzu ausführlich EILERS 2011a: 33ff).

➤ Registrierte Verkehrsverstöße

Um im GDL in die nächste Phase des Fahrerlaubniserwerbs voranzuschreiten, bzw. letztendlich die unbeschränkte Fahrerlaubnis zu erwerben, dürfen in einem festgelegten Zeitraum vor dem entsprechenden Datum keine Eintragungen in einem, dem deutschen Fahreignungsregister vergleichbaren, Register vorliegen (vgl. hierzu ausführlich EILERS 2011a: 43ff).

2.14 Fazit zur Wirksamkeit von Gestaltungselementen des GDL

In Wissenschaft und Praxis ist die unfallreduzierende Wirkung des GDL für junge Fahranfänger weitestgehend unstrittig.²⁹ Die Verlängerung der Lernzeit und die vermehrte Fahrerfahrung, die im GDL erworben wird, werden – neben einem strengen Vorgehen gegen Verkehrssünder und der Forderung nach einem eintragungsfreien Strafregister – zusammen mit Nachtfahrt- und Mitfahrerbeschränkungen bereits früh für die Sicherheitswirksamkeit dieser Maßnahme verantwortlich gemacht (vgl. McKNIGHT, PECK 2002). In einem Überblicksartikel identifiziert WILLIAMS (2007)

- die verlängerte „Learner“-Phase,
- Nachtfahrtverbote und
- Passagier- / Mitfahrerbeschränkungen

als Einflussfaktoren auf die Verringerung von Unfällen durch das GDL (vgl. auch WILLIAMS 2011). Genau diese Aspekte von GDL-Systemen werden auch von GOODWIN et al. (2015: 6-9ff) aufgrund

konsistenter Evaluationsbefunde als „wirksam“ bezeichnet.

Nach SENSERRICK, WILLIAMS (2015: 47) kristallisieren sich in Evaluationsstudien die folgenden GDL-Komponenten als besonders wirksam zur Reduzierung von Unfällen oder Verletzungen heraus:

- ein Mindestalter von 16 Jahren für den Beginn der supervidierten Lernphase,
- eine Mindestdauer dieser „Learner“-Phase von zwölf Monaten (vgl. auch GOODWIN et al. 2015: 6-6),
- ein Mindestalter von mehr als 16 Jahren für den Eintritt in die selbstständige Lernphase,
- Nachtfahrbeschränkungen (vgl. auch GOODWIN et al. 2015: 6-6),
- Mitfahrerbeschränkungen für Gleichaltrige (vgl. auch GOODWIN et al. 2015: 6-6) und
- ein absolutes Alkoholverbot.

KINNEAR et al. (2013: 58) stellen zusammenfassend fest,

- je mehr GDL-Komponenten in Kraft sind,
- je restriktiver diese in die Autonutzung eingreifen (Mitfahrerbeschränkung, Nachtfahrverbot) und
- je umfassender ein GDL-System eingeführt wird (Information, Einbindung der Eltern)

umso wirkungsvoller vermindert ein GDL-System das Unfallrisiko von Fahranfängern.

MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL (2005: 30, 33) geben einen tabellarischen Überblick über die Reduzierung von Unfällen, Verletzten oder Getöteten aus Evaluationen der GDL-Systeme in Kanada und den USA. Aufgrund unterschiedlicher Daten, Zielgruppen und untersuchten Maßnahmenwirkungen schwanken die Ergebnisse stark. In den Untersuchungen aus Kanada reicht die Spanne der errechneten Unfallreduzierungen z. B. von einer 5 %-igen Reduzierung der tödlichen Unfälle unter allen Fahranfängern aus Quebec bis zu einer 31 %-igen Senkung der Unfallrate pro Fahrer in Ontario (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 30). Aus den USA werden Ergebnisse berichtet, die von einer fehlenden Maßnahmenwirkung hinsichtlich der Pro-Kopf-Unfallrate und tödlicher Unfälle unter 15- bis 17-Jährigen in Kalifornien, über eine 5 %-ige Senkung der Pro-Kopf-Unfallrate 16-Jähriger in Utah bis zu einer 60 %-igen Senkung der Pro-Kopf-Unfallrate 16- und 17-Jähriger in Ohio reichen (vgl. MAYHEW, SIMP-

²⁹ „Almost all the scientific evaluations conducted to date have reported positive safety benefits“ (MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 29).

SON, SINGHAL 2005: 33). In ihrer Summe indizieren die Ergebnisse jedoch klar eine eindeutige Reduzierung des Unfallrisikos der untersuchten Zielgruppen.

MORRISEY et al. (2006) bezeichnen GDL-Systeme mit durchgreifenderen, strengeren Regelungen im Vergleich zu jenen mit laxeren Vorschriften als effektiver, wobei sog. „gute“ GDL-Systeme tödliche Unfälle unter jungen Fahrern durchschnittlich um 19,4 % senken, „angemessene“ GDL-Systeme – mit den richtigen Ansatzpunkten, die aber nach Meinung der Autoren nicht konsequent genug weiter entwickelt werden – immerhin noch um 12,6 %. Für GDL-Systeme mit nur geringfügigen Vorgaben für temporäre Einschränkungen des selbstständigen Fahrens können die Autoren keinen Einfluss auf die tödliche Verunfallung junger Fahrer nachweisen.

BAKER, CHEN, LI (2007: 12) stellen in US-Bundesstaaten mit einem dreistufigen GDL-Programm sinkende Unfallraten von 16-Jährigen, aber nicht von 20- bis 24-jährigen, 25- bis 29-jährigen und 30- bis 54-jährigen Pkw-Fahrern fest. Dies veranlasst die Autoren, den Unfallrückgang unter 16-Jährigen den GDL-Systemen zuzuschreiben.

Die Autoren berichten von einer um 11 % geringeren bevölkerungsbezogenen Unfallrate mit getöteten und einer um 19 % geringeren Unfallrate mit verletzten 16-jährigen Fahranfängern in Bundesstaaten mit einem dreistufigen GDL-System (vgl. BAKER, CHEN, LI 2007: 48). Sie definieren für sieben GDL-Programmkomponenten einen Schwellenwert, im Sinne einer „Good Practice“:

- Ein Mindestalter von 16 Jahren für den „Learner“-Führerschein,
- eine Mindestbesitzdauer des „Learner“-Führerscheins von sechs Monaten,
- eine Mindestanzahl von 30 Stunden Fahrpraxis, zusammen mit einem (Laien-)Supervisor,
- eine „Intermediate“-Phase mit einem Mindestalter von 16 Jahren und sechs Monaten,
- ein Nachtfahrverbot in dieser Phase, das spätestens um 22:00 Uhr beginnt,
- eine Beschränkung auf höchstens einen Mitfahrer (Ausnahme: Familienmitglieder) in dieser Phase sowie
- ein Mindestalter von 17 Jahren für eine unbeschränkte Fahrerlaubnis (vgl. BAKER, CHEN, LI 2007: 35f).

Je mehr dieser Schwellenwerte von einem GDL-Programm erfüllt werden, umso stärker sinken die

Raten tödlicher Unfälle bzw. von Unfällen mit Verletzten (vgl. BAKER, CHEN, LI 2007: 49f).³⁰ In US-Bundesstaaten mit einem GDL-Programm, das fünf dieser Schwellenwerte erfüllt, können die Autoren für 16-Jährige eine 38 %-ige Reduzierung tödlicher Unfälle und eine 40 %-ige Reduzierung von Unfällen mit Verletzten feststellen. BAKER, CHEN, LI (2007: 54f) sprechen hier von einer Dosis-Wirkungs-Beziehung.

Auch MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL (2005: 45ff) definieren für die „Learner“- und die „Intermediate“-Phase jeweils zu vielen Aspekten des GDL „Best Practice“-Anforderungen (vgl. Tab. 2-1).

Für die „Learner“-Phase priorisieren die Autoren die folgenden drei Bedingungen:

- eine Mindestdauer von zwölf Monaten,
- mindestens 50 Stunden bestätigte Übungsfahrten mit einem Supervisor und
- keine Zeitnachlässe für besuchte Fahrerausbildungskurse (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 47).

Für die „Intermediate“-Phase fordern die Autoren

- ein Nachtfahrverbot zwischen 21:00 Uhr und 6:00 Uhr früh und
- das Verbot von Mitfahrern in den ersten sechs bis zwölf Monaten unbeaufsichtigten Fahrens (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 51).

2.15 Perspektiven für die Weiterentwicklung des GDL

Trotz der unbestreitbaren Erfolge des Graduate Driver Licensing in der Reduzierung von Unfällen scheint dieser Ansatz der Fahranfängervorbereitung weitere Potenziale zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit zu bieten. WILLIAMS, MAYHEW (2008) sehen dabei die folgenden Ansatzpunkte:

- Eine Erhöhung des Alters für den Eintritt in das GDL auf 17 Jahre, wie dies bisher in den USA lediglich in New Jersey der Fall ist, und damit einhergehend die Verzögerung der Erteilung einer unbeschränkten Fahrerlaubnis auf ein entsprechend höheres Alter.

³⁰ Dies gilt für GDL-Systeme ab einem und mit bis zu fünf Programmkomponenten.

GDL-Aspekt	„Learner“-Phase	„Intermediate“-Phase
Mindestalter beim Eintritt	<ul style="list-style-type: none"> • 16 Jahre 	<ul style="list-style-type: none"> • 17 Jahre
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> • bestandener Seh-Test • bestandener Wissenstest: Verkehrsregeln und sicherheitsverträgliche Fahrweisen • Einwilligung der Eltern bei Fahranfängern unter 19 Jahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Eintrittstest: Gefahrenwahrnehmung und Praktische Fahrprüfung
Minimale Dauer	<ul style="list-style-type: none"> • 12 Monate 	<ul style="list-style-type: none"> • 12, besser 24 Monate
Maximale Gültigkeitsdauer	<ul style="list-style-type: none"> • 24 Monate • In dieser Zeit sollten sich die Fahranfänger entscheiden, ob sie weiter in der „Learner“-Phase bleiben und den Wissenstest erneut machen, oder ob sie den entsprechenden Test machen, um in die „Intermediate“-Phase aufzusteigen 	<ul style="list-style-type: none"> • 24 Monate • In dieser Zeit sollten sich die Fahranfänger entscheiden, entweder in der „Intermediate“-Phase zu verbleiben und die Praktische Fahrerlaubnisprüfung zu wiederholen oder den Test zur Aushängung der vollen Fahrerlaubnis zu absolvieren
Begleiter / Supervisor	<ul style="list-style-type: none"> • Volle Fahrerlaubnis seit mindestens einem Jahr • Mindestalter 25 Jahre • Begleiter muss neben dem Fahrer sitzen 	
Begleitetes Fahren	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestfahrerfahrung von 50 Stunden Fahrpraxis, einschließlich 10 Stunden Nachtfahrt und 10 Stunden bei winterlichen Straßenverhältnissen • Vom Begleiter oder den Eltern bescheinigt 	
Fahrausbildung und -training	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrausbildung und -training auf freiwilliger Basis • Gilt als effektivste Maßnahme, um grundsätzliche Fertigkeiten der Fahrzeugbeherrschung zu erlernen, und um an Einstellungen und Motivationen der Fahranfänger zu arbeiten • Ermöglicht es, Fahrerfahrung unter risikoarmen Bedingungen und unter der Aufsicht eines qualifizierten Fahrlehrers zu sammeln • Erfolgreiches Durchlaufen einer Fahrausbildung führt nicht zu Verkürzung der „Learner“-Phase 	<ul style="list-style-type: none"> • Auf freiwilliger Basis • Erfolgreiches Durchlaufen einer Fahrausbildung führt nicht zu Verkürzung der „Intermediate“-Phase
Blutalkoholkonzentration	<ul style="list-style-type: none"> • 0,00 ‰ für Fahranfänger und Begleiter 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,00 ‰ für Fahranfänger • Niedrige Konzentration oder 0,00 ‰ für Begleiter
Nachfahrverbot	<ul style="list-style-type: none"> • Nachfahrten sollten verboten sein, insbesondere in der risikoreichen Zeit von Mitternacht bis 6:00 Uhr morgens 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 21:00 Uhr und 6:00 Uhr darf nur mit Begleiter gefahren werden
Mitfahrer-Beschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> • keine Mitfahrer • Ausnahme: Begleiter 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahranfänger unter 20 Jahren dürfen ohne Begleitung keine jugendlichen Mitfahrer befördern
Auto-Plakette	<ul style="list-style-type: none"> • „L“-Plakette am Fahrzeug • soll andere Verkehrsteilnehmer auf den „Learner“-Status aufmerksam machen • soll der Polizei helfen, die Einhaltung der GDL-Bedingungen zu überwachen 	<ul style="list-style-type: none"> • „N“-Plakette am Fahrzeug
Voraussetzung für den Austritt		<ul style="list-style-type: none"> • Bestehen einer fortgeschrittenen praktischen und / oder computerbasierten Prüfung zu übergeordneten Fertigkeiten, wie z. B. Gefahrenwahrnehmung
Mindestalter beim Austritt	<ul style="list-style-type: none"> • 17 Jahre 	<ul style="list-style-type: none"> • 19 Jahre
Weitere Charakteristika	<ul style="list-style-type: none"> • Strafen bei Verstößen gegen die GDL-Regelungen (z. B. Strafpunkte) • Niedrigere Punktegrenzen als bei Fahrern mit voller Fahrerlaubnis • Fahrverbot, Probezeit und Wiederholung der „Learner“-Phase 	<ul style="list-style-type: none"> • Strafen bei Verstößen • Niedrigere Punktegrenzen als bei Fahrern mit voller Fahrerlaubnis • Fahrverbot, Probezeit und Verlängerung / Wiederholung der „Intermediate“-Phase • Unfall- und verkehrsverstoßfreies Punktekonto vor Übergang zu vollen Fahrerlaubnisrechten

Tab. 2-1: „Best Practice“-Anforderungen an die unterschiedlichen Phasen des Graduated Driver Licensing – nach MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL (2005)

- Die Verschärfung der GDL-Gesetze, z. B. hinsichtlich der Dauern der „Learner“-Phase und des Nachtfahrverbots sowie der Mitfahrerbeschränkungen in der „Intermediate“-Phase. Auch die Aspekte der Ablenkung der Fahrerfänger, z. B. durch die Nutzung von Mobiltelefonen, oder die Abschaffung von Regelungen zur Verkürzung der Zeit im GDL als Gegenleistung für die Teilnahme an Fahrerschulungen („Time Discounts“) werden thematisiert.
 - Zur Steigerung der Regelbefolgung sollte nicht nur bei den Fahrerfängern selbst angesetzt, sondern auch andere Beteiligte sollten angesprochen werden. WILLIAMS, MAYHEW (2008: S327f) betonen dabei die Rolle
 - der Eltern, z. B. über private Vereinbarungen zwischen Eltern und Fahrerfänger, die über die Vorschriften des GDL hinausgehen, Eltern als Rollenmodell, das Wissen der Eltern über Verkehrssicherheit, Fahrerschulung und mögliche negative Auswirkungen sog. „Schleuderkurse“, aber auch die Einsatzmöglichkeiten moderner Technik als Fahrtschreiber,
 - der Polizei, zur Durchsetzung der GDL-Regeln, wobei die Autoren hier den optimalen Fall eines aufeinander abgestimmten Verhaltens von Eltern und Polizei skizzieren, und
 - von Jugendlichen, die im Rahmen von Peer-zu-Peer-Ansätzen aktiviert werden könnten.
 - Die Autoren verweisen ferner auf die Möglichkeit einer besseren Verzahnung einer Fahrerschulung mit dem GDL, die in jeder Phase des GDL zur Entfaltung kommen könnte. Hier geht es darum, in den Schulungen den Erwerb von umfangreicher Fahrpraxis zu bewerben oder Eltern, durch entsprechende Handreichungen etc., zu einer optimalen Ausgestaltung ihrer Begleiter- / Supervisor-Rolle zu befähigen (vgl. WILLIAMS, MAYHEW 2008: S329f).
 - Schließlich werden noch die Anforderungen an die Prüfungen zu den unterschiedlichen Zeitpunkten im GDL angesprochen, wie z. B. auch jener eines Hazard Perception Tests.
- FISCHER (2012) identifiziert sechs Schwerpunkte zur weiteren Verbesserung der Sicherheitswirkung des Graduated Driver Licensing (GDL) in den USA:
- Die Verschärfung von GDL-Vorschriften zur adäquateren Bekämpfung des Unfallrisikos und zur Unterstützung des Aufbaus von Fahrfertigkeiten;
 - das Bemühen, dass die Polizisten die GDL-Vorschriften kennen und auch tatsächlich im Straßenverkehr überprüfen;
 - die Aktivierung der Eltern, um die GDL-Vorschriften zu verstehen, zu unterstützen und ihre Einhaltung zu überwachen;
 - die Verbesserung der Fahrausbildung;
 - die Einbeziehung der Jugendlichen hinsichtlich des Kennens der Risiken des Autofahrens und der Möglichkeiten, sich dagegen zu wappnen;
 - die Gewährleistung der dauerhaften Präsenz der Fahrerfängerproblematik in der Medienberichterstattung.

3 Ansatzpunkte für die Optimierung des BF17-Maßnahmenansatzes

In diesem Kapitel werden zunächst einleitend die vielfältigen Gestaltungselemente des Begleiteten Fahrens in unterschiedlichen Modellen akzentuiert. Anschließend werden die bereits in Abschnitt 1.3.4 eingeführten Ansatzpunkte für die Optimierung des Begleiteten Fahrens aufgegriffen und um weitere Aspekte ergänzt.

3.1 Gestaltungselemente des Begleiteten Fahrens

Der Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens ist in mehr als der Hälfte aller europäischen Länder zu finden (vgl. GENSCHOW, STURZBECHER, WILLMES-LENZ 2013; OHNE AUTOR 2006), allerdings in stark unterschiedlicher Ausprägung und mit ebenso unterschiedlichem Zuspruch durch die Fahrerfänger. Dabei lassen sich zwei verschiedene Modelle des Begleiteten Fahrens unterscheiden (vgl. HENDRIX 2006a, 2006b):

- Das sog. „traditionelle Modell“, bei dem in erster Linie mit relativ wenig begleiteter Fahrpraxis für das Bestehen der Fahrprüfung geübt werden soll (vgl. Abschnitt 3.1.1) und
- das sog. „mengenorientierte Schulungsmodell“ (vgl. Abschnitt 3.1.2), bei dem mit möglichst viel Fahrpraxis ausreichend Fahrerfahrung gesammelt werden soll.

3.1.1 Das sog. „traditionelle Modell“ des Begleiteten Fahrens

Diese Form des Begleiteten Fahrens kann als Teil der Fahrausbildung begriffen werden. Im Zuge der Fahranfängervorbereitung haben die Fahrschüler nach dem Bestehen einer theoretischen Prüfung die Möglichkeit, mit einem erfahrenen Begleiter für das Bestehen der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu üben. Dieses Lientraining findet parallel zu möglichen Fahrstunden mit einem professionellen Fahrlehrer statt. Letztlich ersetzt das Begleitete Fahren im sog. „traditionellen Modell“ die Buchung kostenpflichtiger Fahrstunden mit einem professionellen Fahrlehrer. HENDRIX (2006a) nennt das Vereinigte Königreich und Belgien als Beispielländer für dieses Modell des Begleiteten Fahrens.

In beiden beispielhaft genannten Ländern ist zwar die Teilnahme an einem Theorieunterricht in der Fahrschule nicht vorgeschrieben, jedoch erfordert das Begleitete Fahren einen Nachweis theoretischer Kenntnisse in Form einer bestandenen theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Da die Begleitfahrten Ausbildungsfahrten sind, ist die Kennzeichnung der dabei verwendeten Pkw mit einem L-Schild plausibel.

3.1.2 Das sog. „mengenorientierte Modell“ des Begleiteten Fahrens

Das sog. „mengenorientierte Schulungsmodell“ differenziert HENDRIX (2006a, 2006b) weiter in vier Sub-Modelle:

- Sog. „informale Modelle“ geben einen Anreiz zum verstärkten Üben im Rahmen der Fahrausbildung. Als Beispielländer werden Schweden und Norwegen genannt, in denen durch die Senkung des Mindestalters für den Beginn der Fahranfängervorbereitung der Zeitraum zum Üben verlängert wird.
- In sog. „kombinierten Modellen“ bestehen neben dem Begleiteten Fahren Mindestanforderungen an eine Fahrschulausbildung. Während in der Fahrschule der Grundstein der Fahrkompetenz gelegt wird, wird im Begleiteten Fahren die Fahrexpertise erworben. Professionelle Fahrausbildung und Lientraining ergänzen sich. Die Autorin nennt als Beispiele für dieses Modell die L17-Ausbildung in Österreich und den ACC in Frankreich (vgl. HENDRIX 2006a, 2006b).
- Beim Modell des Begleiteten Fahrens nach der absolvierten Fahrprüfung geht es nicht mehr um die formale Fahrausbildung der Fahranfänger.

ger. Diese ist mit dem Ablegen der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung abgeschlossen. In Ländern wie der Bundesrepublik, Israel oder (seit dem Spätjahr 2011) den Niederlanden zielt die an die praktische Fahrprüfung unmittelbar anschließende Zeit des Begleiteten Fahrens auf das Üben und Sammeln von Fahrerfahrung unter dem positiven Einfluss eines mitfahrenden fahrerfahrenen Begleiters.

- Schließlich nennt die Autorin auch noch das Modell des gestuften Fahrerlaubniserwerbs (Stufenführerschein, Graduate Driver Licensing (GDL)) (vgl. HENDRIX 2006a: 8, 2006b). Bei dieser Art der Verlängerung der Fahranfängervorbereitung werden Fahrrechte stufenweise vom Begleiteten Fahren, über das Alleinefahren mit Einschränkungen (z. B. Mitfahrerbegrenzungen oder Nachtfahrverbote) bis zu der uneingeschränkten Fahrerlaubnis vergeben (vgl. Kapitel 2).

Das in diesen „mengenorientierten“ Schulungsmodellen im Vordergrund stehende Ansammeln von Fahrerfahrung wird auf unterschiedliche Art und Weise gefördert:

- Durch eine Absenkung des Mindestalters für den Schulungsbeginn bei unverändertem Alter für den Führerscheinwerb,
- durch die Vorgabe einer Mindestkilometer- oder Mindeststundenaufgabe, die durch ein Fahrtenbuch nachgewiesen werden,
- durch die Vorgabe eines Mindestzeitraums für die Schulung oder
- durch die zeitliche Platzierung der Begleitphase im Anschluss an die eigentliche Fahrprüfung (vgl. HENDRIX 2006a: 8).

3.1.3 Einordnung des deutschen Modells

Mit der dezidierten zeitlichen Verortung des Begleiteten Fahrens in Deutschland im Anschluss an die abgeschlossene Fahrausbildung entfällt die Notwendigkeit der Reglementierung des Fahrleistungsumfangs, der tageszeitlichen Mobilität, der Mitfahrerbeschränkung, der zulässigen Geschwindigkeit oder der Pkw-Kennzeichnung aufgrund des Status des Fahranfängers in Ausbildung.

Solche Reglementierungen lassen sich in der „selbstständigen Lernphase“ zwar durchaus auch für das deutsche Fahrerlaubnisswesen vorstellen. Diese würden dann jedoch den expliziten Einstieg in ein ausgeprägtes Stufenführerscheinsystem

darstellen, verbunden mit Einschränkungen der bisherigen Freiheitsgrade des Fahrens am Beginn der selbstständigen Fahrkarriere.

3.2 Verlängerung der Verweildauer im Begleiteten Fahren

Ansatzpunkte für die Optimierung der Verweildauer im BF17 bietet ein Blick auf die weltweiten GDL-Systeme mit ihren Vorschriften zu Mindestdauern, Mindeststundenzahlen oder zur Mindestfahrleistung in den einzelnen Phasen des gestuften Fahrerlaubnisverfahrens (vgl. Kapitel 2).

Eine Verlängerung der Verweildauer im Begleiteten Fahren ist – bei einem Anspruch auf Umtausch der BF17-Prüfbescheinigung in eine vollumfängliche Fahrerlaubnis zum Ende des 18. Lebensjahres – gegenwärtig nur durch einen früheren Einstieg ins BF17, zeitlich möglichst nahe am 17. Geburtstag, umzusetzen. Die Zeitdauer als 17-Jähriger vor dem Einstieg in das Begleitete Fahren und die hierfür ausschlaggebenden Gründe wurden bereits in der Prozessevaluation des Modellversuchs erhoben und detailliert dokumentiert (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 68ff). Die Basis der BF17-Teilnehmer ist heute ungleich größer als zur Zeit der Evaluation des Modellprojektes (vgl. Bild 1-3). Deshalb gilt es im Rahmen der erneuten Befragung von BF17-Teilnehmern zu prüfen,

- ob und gegebenenfalls wie sich die Zeitspanne zwischen dem 17. Geburtstag und dem Eintritt ins Begleitete Fahren verändert hat und
- welche Gründe hierfür von den Fahranfängern und ihren Eltern genannt werden.

Bereits im Zuge der Prozessevaluation verwendete Itembatterien zur Motivation und Information zum Begleiteten Fahren und zur Eruiierung des verzögerten BF17-Einstiegs können hierzu wieder aufgegriffen werden (vgl. Abschnitt 8.2). Darüber hinaus werden Ressourcen der Jugendlichen in der Familie und dem sozialen Netzwerk der Gleichaltrigen dahingehend analysiert.

Die internationalen Befunde zur Unfallwirksamkeit einer verlängerten „Intermediate“-Phase verweisen auf die Potenziale protektiver Maßnahmen am Beginn des Alleinefahrens. Solche Maßnahmen fehlen bisher in der deutschen Fahranfängervorbereitung. Im Fragebogen für BF17-Teilnehmer, wird die Akzeptanz entsprechender Maßnahmen abgefragt (vgl. hierzu Kapitel 15).

3.3 Erhöhung des Fahrleistungsumfanges

Die Phase des Begleiteten Fahrens gilt im Rahmen des gestuften Fahrerlaubnisverfahrens als die sicherste. Nach SENSERRICK, WHELAN (2003: 36) gewährleistet die Absolvierung einer obligatorischen Mindestanzahl an begleiteten Fahrstunden im GDL, dass alle Fahranfänger ein bestimmtes Fahrerfahrungsniveau erreicht haben, bevor sie zur praktischen Fahrprüfung antreten. Sowohl parallel zu als auch anstelle von einer vorgeschriebenen begleiteten Mindeststundenanzahl lassen sich auch Mindestvorgaben hinsichtlich der zu erbringenden Fahrleistung im Rahmen der Fahranfängervorbereitung finden. Dies trifft auch auf europäische Länder zu, die ein Modell des Begleiteten Fahrens praktizieren.

➤ Frankreich

In Frankreich müssen die Fahranfänger im Rahmen des sog. „Conduite Supervisée“³¹ mindestens drei Monate Übungspraxis sowie 1.000 Kilometer Fahrleistung während des Begleiteten Fahrens vorweisen. Wählen sie hingegen die Option des „L'apprentissage anticipé de la conduite“ (ACC), so müssen nach der bestandenen Theorieprüfung innerhalb des ersten Jahres mindestens 3.000 Kilometer Fahrpraxis unter Begleitung des Supervisors nachgewiesen werden (vgl. NYBERG, ELLSTRÖM 2008: 8).

➤ Österreich

Im Rahmen der L17-Ausbildung in Österreich müssen Fahranfänger insgesamt 3.000 Kilometer zusammen mit dem Begleiter absolvieren (vgl. WINKELBAUER et al. 2003).

Die Prozessevaluation des bundesdeutschen Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ errechnet eine durchschnittliche Verweildauer in dieser Maßnahme von etwa acht Monaten. Modellversuchsteilnehmer erwerben in dieser Zeit durchschnittlich 2.400 Kilometer Fahrpraxis (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 80, 133). Nach SCHADE, HEINZMANN (2011: 62) beläuft sich die durchschnittliche wöchentliche Zeit am Steuer für Männer auf 3,5 Stunden und für Frauen auf 3,0 Stunden. Hochgerechnet auf die Verweildauer im BF17 errechnet sich ein durchschnittlicher Umfang von 93 Stunden Fahrpraxis (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 66).

³¹ Vgl. <http://www.permisdeconduire.gouv.fr/les-permis/le-permis-b/se-former-a-la-conduite/la-conduite-supervisee/>, aufgerufen am 22.03.2016.

Einen ersten Hinweis auf die Sicherheitswirksamkeit des isolierten Maßnahmenelementes „Mindestfahrleistung“ gibt die Prozessevaluation des bundesdeutschen Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“: Fahranfänger mit einer höheren Fahrleistung fühlen sich im Straßenverkehr weniger unsicher als ihre Pendanten mit geringerer Fahrleistung (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 264).

Die Kausalwirkung des BF17 auf die Verminderung der Unfallhäufigkeit von Fahranfängern konnte in der summativen Evaluation des Modellversuchs eindrucksvoll nachgewiesen werden: Hinsichtlich der Verkehrsunfallbeteiligungen sowie der Verkehrsverstöße wies die Gruppe der ehemaligen BF17-Teilnehmer sowohl in personenbezogener als auch in kilometerbezogener Betrachtung deutlich niedrigere Unfallraten auf (vgl. SCHADE; HEINZMANN 2011: 125).

Die größte Bedeutung im Zusammenhang mit der positiven Wirkung des BF17 wird der Fahrpraxis, d. h. der Anzahl der gefahrenen Kilometer unter Begleitung, zugeschrieben. Anhand ihrer Befunde weisen SCHADE, HEINZMANN (2011: 94) nach, dass die Verkehrsauffälligkeit mit zunehmender Fahrpraxis sinkt. Die Autoren sprechen dabei von einem „Dosis-Wirkungszusammenhang“. Dabei gehen schwere Verkehrsauffälligkeiten mit zunehmender Fahrpraxis stärker zurück als Bagatelldfälle.

Zu dem Fazit, dass der Umfang der Fahrpraxis im BF17 hinsichtlich der Senkung des Unfallrisikos junger Fahranfänger eine zentrale Rolle spielt, kommt auch bereits STIENSMEIER-PELSTER (2008: 34ff) in der Evaluation des niedersächsischen Modellversuchs des Begleiteten Fahrens.

Im Rahmen der Erkundung von Optimierungspotenzialen für das Begleitete Fahren werden im vorliegenden Bericht zunächst pauschale Angaben zur Fahrleistung erhoben und zu räumlichen Indikatoren in Beziehung gesetzt (vgl. Kapitel 9). Auch für den Optimierungsaspekt der Erhöhung des Fahrleistungsumfanges werden wieder die sozialen Beziehungen zu Eltern und Gleichaltrigen in den Blick genommen (vgl. Kapitel 13). Darüber hinaus wird auch dem Kommunikationsprozess zwischen Fahrer und Begleiter während der Fahrt Aufmerksamkeit geschenkt (vgl. Kapitel 10).

3.4 Einwirkung auf die Übungsqualität

Zugespielt formuliert sollen BF17-Teilnehmer nicht nur bei Tageslicht, auf trockenen Straßen und wenig befahrenen oder bereits hinreichend bekannten Wegstrecken üben. Aus der Prozessevaluation

lassen sich folgende Befunde zum Ausgang weiterer Überlegungen heranziehen:

- Als die vier dominanten Fahrtzwecke oder -ziele lassen sich private Fahrten (Familienangelegenheiten), Haushaltserledigungen, Freizeitfahrten und Fahrten zur Schule / zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz festmachen. Im Unterschied zu Fahrtzielen 18-jähriger Fahrerlaubniserwerber (vgl. FUNK et al. 2012b) sind Begleitfahrten überwiegend in den Alltag der Fahranfänger und ihrer Familien eingebettet (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 149ff).
- Nur 2,6 % der Modellversuchsteilnehmer protokollieren in der Berichtswoche eine explizite Übungsfahrt (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 151).
- Darüber hinaus dominiert bei den Begleitfahrten das Fahren auf innerörtlichen Straßen. Landstraßen und Autobahnen werden am häufigsten sonntags befahren (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 166ff).
- Hinsichtlich der Verkehrsbedingungen während der Begleitfahrten zeigt sich, dass am Beginn der Modellversuchsteilnahme nur 30,3 % der BF17-Teilnehmer in „unbekannter Umgebung“ und lediglich 45,4 % nachts Fahrerfahrung erwerben (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 173). Hier deutet sich ein Defizit beim Fahrerfahrungsaufbau unter eher „schwierigen“ Verkehrsbedingungen an.
- Ein Fahrerwechsel zur Übernahme von Fahraufgaben durch den Begleiter wird in der zweiten Panelwelle der Prozessevaluation von etwa jedem zehnten Fahranfänger (9,8 %) zum Ein- / Ausparken und von 7,3 % der Fahranfänger wegen schlechter Witterungsverhältnisse berichtet (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 234).

Auch im schwedischen Lientraining werden besonders herausfordernde Verkehrssituationen eher gemieden (vgl. TRONSMOEN 2011: 187). Der Autor schlussfolgert dies aus dem differenziert erhobenen Begleiter- / Lientrainerengagement während der Fahrt. Dabei äußern sich die Begleiter besonders häufig zum Fahren mit angepasster Geschwindigkeit, zu Hinweisen zur Vermeidung von Gefahrenquellen und zu dem Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug (vgl. TRONSMOEN 2011: 185). Der Autor führt die Konzentration auf diese Sicherheitsaspekte auf die fehlende Doppelpedale in Privatwagen zurück. Auch die Beachtung der Verkehrsregeln und das Anfahren und Anhalten sind häufig Themen von Begleitereinlassungen. Wenig Nachdruck legen die Lientrainer dagegen auf das Überholen, das

Üben auf Beschleunigungsstreifen und Fahrten bei Dunkelheit. Auch diese Aspekte decken sich mit der vom Autor vermuteten Sicherheitsstrategie der Begleiter (vgl. TRONSMOEN 2011: 185).

Darüber hinaus ist die soziale Interaktionssituation zwischen Fahrer und Begleiter für die Qualität der Begleitfahrt einschlägig. Aufbauend auf die Befunde der Prozessevaluation werden in der Befragung zur BF17-Optimierung zunächst evtl. Defizite in der Übungsqualität identifiziert. Sowohl die Analyse des Kommunikationsprozesses als auch jene der Begleitereinlassungen nach TRONSMOEN (2011) werden in den Befragungen von BF17-Teilnehmern aufgegriffen und in Kapitel 10 ausführlich besprochen.

3.5 Verbreiterung der Teilnahmequote am BF17

Um zu erkunden, wie noch mehr „Früheinsteiger“ in das selbstständige Autofahren ab 18 Jahren für die Teilnahme am Begleiteten Fahren gewonnen werden können, werden die Befragungsdaten der 17-jährigen Teilnehmer am Begleiteten Fahren mit jenen von 18-jährigen Nichtteilnehmern hinsichtlich der Eckdaten der Fahrausbildung und Angaben zur Information über BF17 verglichen (vgl. Kapitel 8). Unter den 18-Jährigen können explizit die Gründe, die gegen eine BF17-Teilnahme gesprochen haben, analysiert werden (vgl. Abschnitt 8.3). Als weitere Determinante der Teilnahme am Begleiteten Fahren werden die sozialen Beziehungen und das soziale Kapital der Jugendlichen in den Blick genommen (vgl. Kapitel 13).

3.6 Soziale Beziehungen der Fahrer

Neben den in den Abschnitten 3.2 bis 3.5 thematisierten eher modell-immanenten Ansatzpunkten für die Optimierung des Begleiteten Fahrens bieten sich auch die sozialen Beziehungen zwischen dem Fahrer und seinem Begleiter oder die Eingebundenheit in Gleichaltrigengruppen bzw. soziale Netzwerke zur Beförderung der quantitativen und qualitativen BF17-Nutzung an.

Bereits in der Prozessevaluation des Modellversuchs wurde die Relevanz der Eltern für den Erfolg der Modellversuchsteilnehmer deutlich:

- Eltern haben deshalb großes Interesse an der BF17-Teilnahme ihres Kindes, weil sie diesem dabei helfen bzw. es unterstützen können (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 77ff).

- Eltern sorgen sich um die Sicherheit ihrer Kinder beim Autofahren. Die ausgeprägte Sicherheitswirkung des Begleiteten Fahrens wurde bereits vor dem Vorliegen der summativen Evaluation von den Eltern antizipiert (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 77ff).
- Elternteile fungieren im BF17 nahezu durchgängig (96,8 %) als häufigste Begleitperson (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 84).

Einen Weg zur sozialen Fundierung des Begleiteten Fahrens weisen die Ausführungen in Kapitel 4.

3.7 Option: Pkw-Kennzeichnung

Eine Vielzahl der in Kapitel 2 vorgestellten Gestaltungselemente des GDL lässt sich nicht auf die deutsche Fahrerlaubnervorbereitung übertragen: So spricht das Recht auf eine vollumfängliche Fahrerlaubnis nach bestandenen Fahrerlaubnisprüfungen ab dem Alter von 18 Jahren gegen die Vorschrift höherer Altersgrenzen oder einer längeren verpflichtenden Begleitdauer. Restriktionen bei Nachtfahrten kollidieren mit dem Anspruch, die Fahrerlaubnisbewerber in der professionellen Fahrausbildung mittels sog. „Nachtfahrten“ explizit auf das Fahren bei Dunkelheit vorbereitet zu haben. Mitfahrerbeschränkungen würden einen starken Eingriff und letztlich eine Schlechterstellung 18-jähriger und älterer Fahrer im Vergleich zur heutigen Situation darstellen. Die Forderung nach einer Beschränkung der Pkw-Motorisierung für Fahrer lässt bisher eindeutige empirische Belege vermissen. Sowohl ein Gefahrenwahrnehmungstest (Hazard perception test) als auch ein (weiterer) Exit-Test zum Ende des Begleiteten Fahrens benötigen gegebenenfalls umfangreiche Eingriffe in das Fahrerlaubnisrecht. Dagegen stellt die Pkw-Kennzeichnung ein vergleichsweise leicht umzusetzendes Gestaltungselement dar, deren Akzeptanz im Rahmen der Befragungen der 17- und 18-jährigen Fahrer eruiert werden kann.

In Australien, Neuseeland, Irland, Großbritannien, einigen Provinzen Kanadas und in New Jersey (USA) sind Plaketten zur Kennzeichnung von Fahrer-Pkw im Rahmen des gestuften Fahrerlaubnisbewerbs vorgeschrieben (vgl. Abschnitt 2.8). In Deutschland wird dieses Thema erst in letzter Zeit verstärkt diskutiert, konkrete Regelungen oder Vorschriften zur Fahrzeugkennzeichnung für Fahrer gibt es bislang jedoch nicht. Die Befragung von 17-jährigen Fahrern und ihren Begleitern bzw. 18-jährigen Fahrern und einem Elternteil greift diesen Aspekt auf und eruiert die tatsächliche Verbreitung von

„Anfänger“-Kennzeichen in Deutschland sowie die Erfahrungen bzw. Erwartungen junger Fahrer und ihrer Begleiter / Eltern an die Kennzeichnung von Fahranfänger-Pkw.

3.8 Option: Fahrtenbuch

Das Führen eines Fahrtenbuches ist ein weiteres GDL-Gestaltungselement, das sich leicht in den BF17-Maßnahmenansatz integrieren ließe. Das Führen eines Fahrtenbuches in der Fahranfängervorbereitung soll dazu dienen, die Dauer und evtl. die Umstände der Übungsfahrten sowie die Lernfortschritte des Fahrschülers während der Phase des Begleiteten Fahrens zu dokumentieren. In verschiedenen nationalen Modellen des Fahrerlaubnisverfahrens wird das Fahrtenbuch verpflichtend eingesetzt oder auch als Hilfsmittel und Unterstützung für die Begleitpersonen und die Fahranfänger angeboten.

Beispiele für den verpflichtenden Einsatz eines Fahrtenbuches werden in Abschnitt 2.9 aus Australien, Kanada und Irland berichtet. Auch im französischen Maßnahmenansatz „L'apprentissage anticipé de la conduite“ (AAC) ist das Führen eines Fahrtenbuches erforderlich.

Eine Mindestfahrleistung ist im deutschen BF17 nicht vorgeschrieben, das verpflichtende Führen eines Fahrtenbuches zum „Enforcement“ einer solchen Vorgabe somit überflüssig. Diverse empirische Befunde legen jedoch einen Zusammenhang zwischen dem Führen eines Fahrtenbuches und einer höheren Fahrleistung nahe (vgl. Abschnitt 2.9). Zudem geben die Eintragungen in ein Fahrtenbuch nicht nur ein Feedback über die Länge sondern – je nach Ausgestaltung des Formulars – auch über diverse Charakteristika der Fahrtstrecke. Auch evtl. Defizite, wie z. B. Nacht- oder Autobahnfahrten, lassen sich leichter identifizieren. Überlegenswert ist deshalb die Frage, ob das freiwillige Führen eines Fahrtenbuches zur Erhöhung des Fahrleistungsumfangs im BF17 beitragen könnte. In einem ersten Schritt kann unter den Befragten die Akzeptanz eines Fahrtenbuches als Instrument der Selbstdisziplinierung von BF17-Teilnehmern eruiert werden.

4 Soziale Fundierung des Begleiteten Fahrens

4.1 Eltern als Begleiter

4.1.1 Empirische Befunde zum Elternengagement

Eine wesentliche Neuerung des BF17-Modells ist die explizite Einbindung von Personen aus dem sozialen Netzwerk des Fahranfängers in den Prozess der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Deren zentrale Aufgabe besteht darin, als fahrerfahrene Begleiter und Ansprechperson dem Fahrnovizen einen protektiven Rahmen während des ersten Fahrens ohne Ausbilder / Fahrlehrer zu gewährleisten. In der Begleitphase sollen die Fahranfänger zusammen mit ihrem Begleiter weiter üben und dabei den sicheren Aufbau von Fahrexpertise betreiben. Ziel ist die Senkung des ausgeprägten initialen Unfallrisikos der jungen Fahranfänger. Dabei sieht das BF17-Modell die Begleitperson ausdrücklich nicht in einer ausbildenden Funktion, sondern betont – durch die Bereitstellung weniger Verhaltensempfehlungen, wie Begleitpersonen ihre Rolle wahrnehmen sollen (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 22) – die unterstützende sowie kompensierende Funktion des erwachsenen Begleiters (vgl. WILLMESLENZ, BAHR, GROSSMANN 2006: 30f).

Bei jungen Fahranfängern zeigt sich ein erhöhtes Unfallrisiko aufgrund der Unerfahrenheit und gering automatisierten Fahrfertigkeiten (Fahranfängerrisiko) sowie durch typischerweise eher jungen Menschen zugeschriebenen Einstellungen und Verhaltensweisen, wie beispielsweise der Mobilfunknutzung während der Fahrt, der überhöhten Geschwindigkeit oder der Ablenkung durch gleichaltrige Mitfahrer (Jugendlichkeitsrisiko). Aktuelle Forschungsergebnisse belegen, dass eine Vielzahl der Unfälle junger Fahranfänger auf die mangelnde Anpassung ihres Fahrverhaltens an die konkrete Verkehrssituation zurückzuführen sind (vgl. CURRY et al. 2011: 1287f). Rund 80 % der durch Fahrfehler verursachten Unfälle werden durch junge Fahranfänger verursacht, und in 64,9 % dieser Unfälle sind weitere Fahrzeuge verwickelt. Die Fahrfehler sind auf Unzulänglichkeiten in der Wahrnehmung, falsche Entscheidungen, Leistungsfehler und auf ausgebliebene Reaktionen wegen Sekundenschlafs oder kurzzeitiger körperlicher Beeinträchtigung zurückzuführen (vgl. CURRY et al. 2011: 1288).

Die Gefahr der Ablenkung durch weitere Passagiere im Auto, insbesondere bei gleichaltrigen Mitfah-

ren, zeigt sich in der Untersuchung von CURRY et al. (2011) wie auch bereits bei CHEN et al. (2000). Mitfahrer ab einem Alter von 30 Jahren haben dabei keinen, das Unfallrisiko erhöhenden, Einfluss (vgl. CHEN et al. 2000: 1580). Übereinstimmende Befunde berichten SIMONS-MORTON et al. (2011b), die mittels eines eingebauten Fahrtenschreibers und einer Videokamera die Fahrweise von Fahrzeugführern aufzeichnen und die Anzahl der Passagiere während der Fahrten bestimmen. Sie halten fest, dass die Anwesenheit erwachsener Begleiter die Unfälle und unfallnahe Situationen sowie das risikohafte Fahrverhalten der jungen Fahranfänger deutlich verringern (vgl. SIMONS-MORTON et al. 2011b: 592).

Darüber hinaus bestätigt sich die sicherheitsrelevante Funktion erwachsener Begleitpersonen z. B. auch in der Evaluation der Learner Phase in North Carolina (vgl. GOODWIN et al. 2010) und in der Evaluation des BF17-Modellversuchs in Deutschland (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011). In North Carolina hat sich gezeigt, dass die Fahranfänger in der Begleitphase in keinen ernsthaften Unfall verwickelt waren (vgl. GOODWIN et al. 2010: 72).

Im bundesdeutschen Modellversuch zeigt sich, dass erwachsene Begleitpersonen, die die Aufmerksamkeit des Fahranfängers unterstützen und gegebenenfalls verbal korrigierend eingreifen können, einen protektiven Rahmen herstellen und eine wichtige Funktion im Zuge einer sicheren Fahranfängervorbereitung übernehmen können. Darüber hinaus bewegten sich die im VZR verzeichneten Verkehrsverstöße während der Begleitphase des BF17-Modellversuchs bezogen auf die Gesamtzahl der verzeichneten BF17-Teilnehmer im Promillebereich (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 67f).

Die Aufgabe der Begleitung fällt in den USA und auch im deutschen BF17-Modell mehrheitlich den Eltern der jungen Fahranfänger zu. In der Prozessevaluation des Modellversuchs werden mit 96,8 % beinahe ausschließlich Elternteile als häufigste Begleitperson angegeben (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 84). Somit kommt den im BF17-Modell involvierten Eltern letztlich eine bedeutendere Rolle zu, als sich diese im herkömmlichen Fahrerlaubnisverfahren darstellt. In diesem Zusammenhang und auch aufgrund der interaktiven Situation während der Begleitfahrten rücken die Eltern in den Fokus unterstützender Maßnahmen zur Optimierung der Begleitphase, wie z. B. Vorbereitungskurse für Eltern im BF17-Modell (vgl. WILLMES-LENZ, BAHR, GROSSMANN 2006: 30).

Eine unterstützende und zudem ausbildende Rolle nehmen die Begleitpersonen in Ländern mit einem

mehrstufigen Fahrerlaubnisverfahren (Graduated Driver Licensing, GDL, vgl. Kapitel 2) ein:

- Vor dem Hintergrund dieser zentralen Rolle der Eltern in der Fahrausbildung untersuchen GINSBURG et al. (2009) den Zusammenhang zwischen dem elterlichen Erziehungsstil³² und den sicherheitsbezogenen Einstellungen sowie dem Verhalten der Fahranfänger. Jugendliche, deren Eltern während der Fahrausbildung einen autoritativen Stil pflegen, berichten im Gegensatz zu Jugendlichen, deren Eltern einen unbeeiligteten Stil walten lassen, weniger Unfälle und zeigen sicherheitsbewusstere Einstellungen und Verhaltensweisen in Bezug auf Alkoholkonsum und Mobilfunknutzung während des anschließenden selbstständigen Fahrens (vgl. GINSBURG et al. 2009: 1044f sowie Abschnitt 4.2).
- In einer Studie zur intrafamiliären „Vererbung“ des Fahrverhaltens können PRATO, LOTAN, TOLEDO (2009) mit Hilfe von Fahrtenschreibern den Nachweis erbringen, dass sich das Fahrverhalten der jugendlichen Fahranfänger während der dreimonatigen Begleitphase in Israel dem der familialen Begleitpersonen, insbesondere dem der Eltern, angleicht. Während der anschließenden Phase des selbstständigen Fahrens sinkt der statistische Zusammenhang mit dem Fahrverhalten der Eltern deutlich und das risikohafte Fahrverhalten in Form zu schnellen Fahrens nimmt zu (vgl. PRATO, LOTAN, TOLEDO 2009: 63f).

Beide aufgeführten Studien verweisen somit auf die sicherheitswirksame Einflussnahme der Eltern auf das Fahrverhalten der jugendlichen Fahranfänger.

In der Evaluation der „Learner“-Phase in North Carolina untersuchen GOODWIN et al. (2010) mit Hilfe qualitativer Interviews und einer Kamera im Autoinnenraum die dynamische Interaktion zwischen dem Jugendlichen und den Eltern in der ersten Phase der Fahrausbildung. Hierzu werden 50 Eltern-Kind-Paare mehrfach interviewt und mit der eingebauten Kamera während den Übungsfahrten gefilmt. Die Ergebnisse bestätigen zunächst die sichere Lernumgebung während der Lernphase, die durch die Begleitperson hergestellt wird (vgl. GOODWIN et al. 2010: 72). Aus den Interviews mit den Eltern und der Auswertung des Filmmaterials

³² GINSBURG et al. (2009: 1041) unterscheiden anhand der Kombination aus den beiden Kriterien Kontrolle und Unterstützung vier Erziehungsstile: „autoritär“ (Kontrolle, wenig Unterstützung), „autoritativ“ (Kontrolle, Unterstützung), „großzügig“ (wenig Kontrolle, Unterstützung) und „unbeeiligt“ (wenig Kontrolle, wenig Unterstützung).

wird die Dynamik der Eltern-Kind-Beziehung während der Fahrten ersichtlich, die sowohl für Eltern als auch für die Fahranfänger eine Herausforderung darstellt: So werden Schwierigkeiten im persönlichen Umgang miteinander und mit der Aufgabe als Fahrlehrer offenbar (vgl. GOODWIN et al. 2010: 54f).

Aus ihren Ergebnissen identifizieren die Forscher drei kritische Bereiche, die einerseits auf mögliche Versäumnisse in der Fahrausbildung hindeuten und andererseits Ansatzpunkte zur Verbesserung der Fahrausbildung in North Carolina darstellen:

- Die Trainingsfahrten erweisen sich als wenig abwechslungsreich und beschränken sich überwiegend auf Fahrten in der Nachbarschaft und in einfachen Verkehrsverhältnissen (vgl. GOODWIN et al. 2010: 74).
- Auch die Ausbildung über die elementaren Fahrfertigkeiten hinaus findet bei vielen Eltern in der direkten Anweisung wenig Berücksichtigung. Die Autoren vermissen hier sog. „high-order skills“, wie die Gefahrenwahrnehmung oder vorausschauendes Fahren (vgl. GOODWIN et al. 2010: 75).
- Zudem halten die Autoren fest, dass die Eltern als Laienausbilder mit einer komplexen Situation konfrontiert werden, der sie nicht immer in allen geforderten Belangen gerecht werden können (vgl. GOODWIN et al. 2010: 76f).

Neben der Aufgabe zur Fahrausbildung während der Learner Phase des Graduate Driver Licensing kommt den Eltern in der daran anschließenden Intermediate Phase eine regulierende und kontrollierende Funktion zu (vgl. bereits BECK, HARTOS, SIMONS-MORTON 2002: 78):

- In erster Linie haben Eltern die Möglichkeit, bei den jungen Fahranfängern den Zugang zum Auto zu reglementieren und an Bedingungen zu knüpfen. Dies ist insofern von Relevanz, als Fahranfänger, die ein eigenes Auto zur Verfügung haben, gegenüber den Fahranfängern, die sich ein Auto teilen müssen, das doppelte Risiko aufweisen, in den vergangenen zwölf Monaten in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein oder auch in der bisherigen Fahrerkarriere wegen eines Unfalls ärztlich behandelt worden zu sein. Zudem zeigen Fahranfänger mit eigenem Auto mit höherer Wahrscheinlichkeit risikohafte Verhaltensweisen, wie die Nutzung von Mobilfunktelefonen, und eine überhöhte Geschwindigkeit (vgl. GARCIA-ESPAÑA et al. 2009).

- Darüber hinaus kommt den Eltern im mehrstufigen Fahrerlaubniserwerb auch die Aufgabe zu, die Einhaltung der vorgesehenen protektiven Maßnahmen, wie das Nachfahrverbot oder Mitfahrerbeschränkungen, zu kontrollieren bzw. in Bundesstaaten mit fehlenden oder unzulänglichen Gesetzen solche Regeln privat überhaupt erst aufzustellen (vgl. SIMONS-MORTON, OUIMET 2006: i32). Auch hier zeigen Untersuchungen positive Effekte für den Zusammenhang zwischen der Reglementierung bzw. der Kontrolle des ersten selbstständigen Fahrens durch die Eltern und dem Fahrverhalten der jugendlichen Fahranfänger. So sind Verkehrsdelikte zwei Mal wahrscheinlicher bei jungen Fahranfängern, deren Eltern eine nur geringe Kontrolle walten lassen, gegenüber denen, deren Eltern eine stärkere Kontrolle ausüben (vgl. HARTOS et al. 2000). In einer weiteren Studie weisen HARTOS, EITEL, SIMONS-MORTON (2002) zudem den Zusammenhang zwischen einem risikohaften Fahrstil und der elterlichen Kontrolle nach. Jugendliche Fahranfänger mit einem risikohaften Fahrstil berichten signifikant häufiger von einer geringen Kontrolle der Eltern.

Generell bestätigt sich in der Forschungsliteratur, dass sich eine dauerhafte Kontrolle durch die Eltern negativ auf einen risikohaften Fahrstil der Fahranfänger auswirkt (vgl. SIMONS-MORTON, OUIMET, CATALANO 2008: 5f). M. a. W. elterliche Kontrolle unterstützt das sicherheitsaffine Fahren der jungen Fahranfänger.

In weiterführenden Untersuchungen wird allerdings deutlich, dass zum einen die Einschränkungen der Eltern zumeist wenig dauerhaft umgesetzt werden und zum anderen oftmals wesentliche Gefährdungspotenziale, wie eine hohe Anzahl jugendlicher Mitfahrer oder auch Nachfahrten, außer Acht lassen (vgl. SIMONS-MORTON, OUIMET 2006: i33f). Zumeist bezieht sich die beabsichtigte Reglementierung stärker auf die Bedingungen der Fahrten (Erlaubnis, Ziel, zeitliche Absprachen) als auf risikohafte Bedingungen wie dem Fahren in der Nacht und mit gleichaltrigen Freunden (vgl. HARTOS, BECK, SIMONS-MORTON 2004: 598).

Ein Instrument, das die Eltern bei der Reglementierung unterstützen soll, ist das sog. Driving Agreement: Darunter wird eine vertragliche Übereinkunft zwischen den Eltern und dem Fahranfänger verstanden, in dem genaue Regelungen und Abmachungen über Einschränkungen während der „Intermediate“-Phase des gestuften Fahrerlaubniserwerbs festgehalten werden. Mit dem Konzept des Driving Agreements wird das Ziel verfolgt, die An-

zahl der Eltern, die durch Regeln und Kontrolle die „Intermediate“-Phase begleiten, zu erhöhen und über diesen Weg die Verkehrsverstöße und das Unfallrisiko der Fahranfänger zu verringern. Das Konzept soll zudem einen Rahmen vorgeben, der den förderlichen autoritativen Erziehungsstil der Eltern in der Fahrausbildung unterstützt (vgl. BECK, HARTOS, SIMONS-MORTON 2002: 80).

Ein konkretes Beispiel für ein solches Driving Agreement gibt das sog. „Checkpoints Program“ (vgl. BECK, HARTOS, SIMONS-MORTON 2002). Hauptbestandteil dieses Programms ist ein vorgefertigter Vertrag, der das erste Jahr des unbegleiteten Fahrens in Zeitabschnitte unterteilt, in denen die auferlegten und zuerst sehr strikten Beschränkungen, z. B. zum Nachtfahrverbot, schrittweise reduziert werden. SIMONS-MORTON et al. (2005) zeigen in einer Studie zur Implementierung des „Checkpoints Program“, dass durch eine einfache und zielgerichtete Intervention mit persuasiven Kommunikationsmitteln³³ die Regelsetzung der Eltern und der Abschluss eines Vertrages zwischen den Eltern und den Fahranfängern nicht nur gefördert werden kann, sondern auch die Einhaltung der Regeln über zwölf Monate hinweg begünstigt wird. Ebenso bestätigen nachfolgende Studien, dass eine Intervention mit Mitteln persuasiver Kommunikation die Teilnahme am „Checkpoints Program“ in den Familien erhöht und die vereinbarten Regeln mit höherer Wahrscheinlichkeit eingehalten werden (vgl. ZAKRAJSEK et al. 2009; SIMONS-MORTON, HARTOS, BECK 2004).

4.1.2 Bezeichnung und Aufgabe der Begleitpersonen im internationalen Vergleich

Begleiter erhalten in den verschiedenen nationalen Varianten des gestuften Fahrerlaubnisverfahrens unterschiedliche Aufgaben und Befugnisse.

➤ USA

Im Rahmen des GDL-Systems ist ein Supervisor vorgesehen, der in der ersten Phase des gestuften Fahrerlaubnisverfahrens, der „Learner“-Phase, als Laie die Ausbildung des Fahranfängers weitgehend übernimmt. Die Aufgabe des Supervisors ist keiner festen Person zugeordnet; die Person muss aber im Besitz eines Füh-

erscheinens sein und ein festgesetztes Mindestalter erreicht haben, wobei die Regelungen zwischen den Bundesstaaten differieren (vgl. EILERS 2011a: 28ff). In einigen Bundesstaaten werden flankierend zusätzliche professionelle Fahrstunden oder auch eine Mindestanzahl an geleisteten Fahrstunden in Begleitung des Supervisors verpflichtend gefordert (vgl. EILERS 2011b: 43 sowie Abschnitt 2.3).

➤ Australien

In allen Bundesstaaten / Territorien gibt es eine Form des GDL-Systems, die einen Supervisor als Begleitperson während der „Learner Stage“ vorschreibt. Die Begleitperson muss im Besitz der vollen Fahrerlaubnis sein, die mindestens der Führerscheinklasse des begleiteten Fahranfängers entspricht. Von SENSERRICK (2009: 21) wird dargelegt, dass in einigen Bundesstaaten / Territorien Vorschriften gelten, nach denen der Supervisor bereits ein oder mehrere Jahre im Besitz des Führerscheins sein muss. Außerdem werden Alkoholbeschränkungen und ein bestimmter Zeitraum, in dem der Supervisor keine Verkehrsdelikte verübt haben darf, berücksichtigt (vgl. SENSERRICK 2009: 21f).

➤ Neuseeland

Die „Learner Stage“ in Neuseeland sieht, ähnlich wie in den vorigen GDL-Führerscheinmodellen, einen Supervisor, auch „Guide“ genannt, zur Begleitung des jugendlichen Fahranfängers vor. Die Begleitperson muss eine gültige, volle Fahrerlaubnis seit mindestens zwei Jahren besitzen. Außerdem darf keine Eintragung auf dem Führerschein des Guides vorliegen, der die Erlaubnis zur Begleitung eines Fahranfängers einschränkt.³⁴

➤ Irland

Das „Essential Driver Training“ (EDT) Programm wurde im Rahmen der „Learner“-Phase des irischen GDL-Systems im April 2011 eingeführt.³⁵ Im Zuge dessen sind die Fahrschüler in der „Learner“-Phase verpflichtet, zwölf Fahrstunden mit einem professionellen Fahrlehrer zu absolvieren. Die Fahrstunden haben einen vorgegebenen Inhalt, der mit der Begleitperson, dem sog. „Sponsor“, im Nachhinein eingeübt

³³ Die persuasiven Kommunikationsmedien für die Experimentalgruppe bei SIMONS-MORTON et al. (2005) sind eine einmalige Veranstaltung für Eltern und Jugendliche im Anschluss an den Erwerb der „Learner License“ sowie in regelmäßigen zeitlichen Abständen zugesendete informative Videos und Newsletter zu den Risiken für junge Fahranfänger.

³⁴ Vgl. <http://www.nzta.govt.nz/licence/getting/cars/car-licence.html>, aufgerufen am 23.03.2016 und <https://www.practice.co.nz/>, aufgerufen am 23.03.2016.

³⁵ Vgl. <http://www.rsa.ie/Utility/News/2011/ESSENTIAL-DRIVER-TRAINING-TO-PROTECT-LEARNER-DRIVERS-TO-BE-INTRODUCED-ON-4TH-APRIL/>, aufgerufen am 23.03.2016.

werden soll. Für alle zwölf Einheiten mit dem Fahrlehrer und den anschließenden Übungsfahrten mit dem Sponsor wird ein Fahrtenbuch geführt. Der Sponsor unterliegt ausschließlich der Auflage, dass er seit mindestens zwei Jahren eine volle Fahrerlaubnis besitzen muss.³⁶

4.1.3 Elternansprache durch Websites und Handreichungen

Im Zusammenhang mit den Forschungsbefunden über die Rolle der Eltern und deren Einwirkungsmöglichkeit auf die Erhöhung der Sicherheit des Fahranfängers werden z. B. in den USA, Australien und Neuseeland beachtenswerte Onlineangebote und Handreichungen für Eltern und jugendliche Fahranfänger zur Verfügung gestellt. In diesen Ländern erhält die Rolle des Begleiters wegen seiner unmittelbaren Ausbildungsfunktion eine höhere Aufmerksamkeit, die sich beispielhaft in der direkten Ansprache der Eltern und in einer Vielzahl von praxisorientierten Handreichungen für den Begleiter/ Lainertrainer niederschlagen. In diesem Abschnitt werden einige dieser Angebote vorgestellt, die das Informations- und Aktivierungspotenzial exemplarisch darstellen sollen.

➤ www.teendriversource.org

Hierbei handelt es sich um eine US-amerikanische Website der „Young Driver Research Initiative“ (YDRI), die vom Zentrum für Unfallforschung und Prävention am Children’s Hospital of Philadelphia (CHOP) und der Versicherungsgesellschaft State Farm ins Leben gerufen wurde. Auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse adressiert die Website mit jeweils abgestimmten Rubriken alle in den Prozess der Fahrausbildung involvierten Personen- und Interessengruppen: die jungen Fahranfänger, die Begleiter, insbesondere die Eltern, Personen in der Öffentlichkeitsarbeit und Wissenschaftler. Die Websites und auch deren Inhalte sind kostenfrei zugänglich. Es wird die Möglichkeit einer Onlineregistrierung geboten, um über neue Forschungsergebnisse und Inhalte informiert zu werden.

Sowohl für die jugendlichen Fahranfänger als auch für deren Eltern werden wissenschaftliche Forschungsergebnisse und daraus abgeleitete Handlungsempfehlungen für die Fahrausbildung des Jugendlichen während der „Learner“-

und der „Intermediate“-Phase in Grafiken, Artikeln, Fact Sheets und Videosequenzen bereit gestellt. Die Informationen und Statistiken sind zielgruppengerecht aufgearbeitet und thematisieren wichtige Aspekte und Risikobereiche, mit denen die Jugendlichen und die Eltern während der ersten beiden Phasen des gestuften Fahrerlaubnisenerwerbs (Graduate Driver Licensing, GDL) konfrontiert werden. Die Handlungsempfehlungen für die Eltern erstrecken sich beispielhaft auf die Beschreibung und Bereitstellung eines Driving Agreements und die Wahl der richtigen Ansprache der Jugendlichen während der Autofahrt. Auch Jugendlichen werden z. B. Tipps zum Umgang mit gleichaltrigen Mitfahrern bereitgestellt.³⁷

Für Personen in der Öffentlichkeitsarbeit werden weiterführende Forschungsergebnisse und gesetzliche Rahmenbedingungen zusammengestellt. Außerdem erhalten Pädagogen bzw. in der Fahrausbildung erzieherisch tätige Personen ausgearbeitete und modularisierte Lehrmaterialien für die separate Durchführung von Seminaren für Eltern und jugendliche Fahranfänger.

Für die Zielgruppenansprache verfügt die Initiative zudem über Profile bei den sozialen Online-Netzwerken Facebook und Twitter.

➤ www.teendriving.statefarm.com

Diese Website wird durch die US-amerikanische Versicherungsfirma State Farm Insurance bereitgestellt. Hier stehen konkrete Handlungsempfehlungen und -anleitungen für die wichtigen Etappen des Führerscheinerwerbs in GDL-Systemen im Vordergrund. Dazu werden die kritischen Aspekte der Fahrausbildung im mehrstufigen Fahrerlaubnisenerwerb fokussiert und für die Zielgruppen der Eltern und der Jugendlichen ausführlich beschrieben. Diese Beschreibungen können in sog. „Fact Sheets“ heruntergeladen werden.

Für die Ausbildung und Begleitung des jugendlichen Fahranfängers in der „Learner“-Phase wird das Programm „Road Trip“ für die Begleitpersonen angeboten. Nach vorheriger Registrierung stehen den begleitenden Eltern Hinweise zur sachgerechten Vermittlung von Fahrfertigkeiten, Vordrucke eines Zeitplans und eines Feedbackbogens zur Notierung vermittelter In-

³⁶ Vgl. <http://www.rsa.ie/en/RSA/Learner-Drivers/Driver-Training/Car-Training-EDT/Information-for-Sponsors/>, aufgerufen am 23.03.2016.

³⁷ Vgl. hierzu in Abschnitt 4.2 <http://www.ridelikeafriend.com>: Ride Like A Friend. Drive Like You Care (RLAF), eine Initiative für Schulen, die die Beziehung zwischen den jugendlichen Fahranfängern und gleichaltrigen Mitfahrern thematisiert.

halte sowie eine Vorlage für ein Logbuch zur Protokollierung der Ausbildungsfahrten zur Verfügung. Die weiteren Angebote der Website adressieren maßgeblich die jugendlichen Fahranfänger und erstrecken sich auf ein webbasiertes Serious Game namens „Road Aware“ zur Übung der Gefahrenwahrnehmung und zwei Handy-„Apps“, die sich mit einem Smartphone nutzen lassen:

- Das erste Anwendungsprogramm „Driver Feedback“ ist ein Tool zur Aufzeichnung der Fahrt per GPS. Das Programm speichert die Beschleunigung, das Bremsen und die Geschwindigkeit in den Kurven und gibt dann anhand einer Punktezahl nach der Fahrt Feedback, wie gut der Fahranfänger diese Situationen gemeistert hat.
- Das zweite Anwendungsprogramm wird „Steer Clear“ genannt und fungiert als ein Logbuch. Dabei wird die Erfüllung eines Driving Agreements und der im Logbuch vorgesehenen Fahrten mit einer Vergünstigung der Autoversicherung verknüpft. Dieses Programm ist zudem auch online und in einer papiernen Version verfügbar.

➤ www.practice.co.nz

Practice ist eine neuseeländische, webbasierte Informationsplattform für 17- bis 19-jährige Fahranfänger und deren erwachsene Begleiter. Die Website stellt sowohl für die Fahranfänger als auch für die Begleiter interaktives Begleitmaterial zur Fahrausbildung im Rahmen des neuseeländischen GDL-Systems bereit. Auf diesem Weg sollen Fahranfänger und auch die Begleiter für die Anforderungen an die Ausbildung der Fahrfertigkeiten sensibilisiert werden. Durch die detaillierten Anleitungen sollen die gemeinsamen Übungszeiten im begleiteten Fahren qualitativ und quantitativ erhöht werden (vgl. JOEL 2010: 2).

Die Internetseite wird von der New Zealand Transport Agency bereitgestellt und ist kostenfrei zugänglich. Sie ist derart konzipiert, dass Nutzer eine virtuelle Tour durch die anstehenden Etappen und Schwierigkeiten der Fahrausbildung unternehmen können. Dabei stehen sowohl für die Fahranfänger als auch für die Begleiter abgestimmte Inhalte und Vorschläge zur Einübung einzelner Fahrfertigkeiten zur Verfügung. Für die vollständige Nutzung des Angebots ist eine Registrierung vorgesehen. Registrierte Fahranfänger erhalten neben den allgemein zugänglichen fahrpraktischen Video- und Textinhalten auch die Möglichkeit, die ge-

fahrenen Stunden und die trainierten Fahrfertigkeiten im eigenen Nutzerbereich einzutragen, um so den Verlauf und die Fortschritte der Ausbildung nachverfolgen zu können.

Der Nutzen für den registrierten Begleiter liegt neben dem auf den Ausbildungsfortschritt abgestimmtem Instruktionsmaterial zusätzlich in der Möglichkeit, die vom Fahranfänger eingetragenen Lernfortschritte nach Abschluss eines vorgesehenen Lernabschnitts zu bewerten und somit direkte Rückmeldung zu geben.

Die Website wird durch weitere Maßnahmen der New Zealand Transport Agency ergänzt. Entsprechende Broschüren für den Fahranfänger und den Begleiter werden mit Erhalt der Learner License ausgehändigt. Zudem wird jedem Fahranfänger nach Erhalt der Learner License eine Einladung zur Wahrnehmung des Onlineangebots per Post zugesandt. Sowohl nach der erfolgreichen Registrierung als auch nach entsprechend eingetragener Anzahl an Fahrstunden nehmen die Fahranfänger an Gewinnverlosungen teil. Zudem wird auch eine CD-ROM mit den Inhalten der Website bereitgestellt (vgl. JOEL 2010: 2). Mit diesem innovativen Konzept haben sich 2007 28 % der 15- bis 19-jährigen Fahranfänger auf der Website registriert.

Neben diesen bundesweiten Angeboten staatlicher Einrichtungen oder einschlägiger Stiftungen und Initiativen gibt es in den USA und Kanada in zahlreichen Bundesstaaten weitere Handreichungen für die Eltern. Ein Beispiel für ein umfangreiches Handbuch ist der „Parent Guide“ des Bundesstaates Oregon (vgl. ODOT Ohne Jahr). Ähnlich aufgemachte, umfassende Handreichungen gibt es unter anderem auch in Rhode Island, Kalifornien und Illinois.³⁸ Andere Bundesstaaten stellen wichtige Informationen für die Eltern und Verweise auf bundesweite Angebote, wie sie z. B. weiter oben beschrieben werden, auf Webseiten zusammen. Ein Instrument, das über diese Webseiten und auch in den Handbüchern oftmals beworben wird, ist eine häufig angepasste Form des Driving Agreements, das in Abschnitt 4.1.1 bereits näher ausgeführt wurde. Festzuhalten bleibt, dass neben den Handbüchern in nahezu allen Bundesstaaten der USA und Kanadas Informationen und weiterführende Hinweise auf dezentrale Angebote für die Eltern,

³⁸ Vgl. hierzu für Rhode Island: <http://www.dmv.ri.gov/documents/guides/SupervisedDrivingGuide.pdf>, aufgerufen am 23.03.2016; für Kalifornien: <http://www.dmv.ca.gov/pubs/dl603/dl603.pdf>, aufgerufen am 31.07.2012; und für Illinois: http://www.cyberdriveillinois.com/publications/pdf/publications/dsd_a217.pdf, aufgerufen am 23.03.2016.

die ihre Rolle als Supervisor und Begleiter beschreiben, bereitgestellt werden.

Für die Eltern von australischen jugendlichen Fahranfängern hat HARRISON (2012a, 2012b) zwei umfassende Handreichungen veröffentlicht. In einer ersten Publikation (vgl. HARRISON 2012a) erklärt der Autor in ausführlicher und leicht verständlicher Weise den Stand der wissenschaftlichen Forschung über die Gefährdungspotenziale junger Fahranfänger. Daran anknüpfend macht er die Rolle der Eltern in der „Learner Stage“, der begleiteten Phase der australischen Fahranfängervorbereitung, deutlich und gibt den Eltern im Folgenden einzelne Etappen, inkl. wichtiger zu vermittelnder Kompetenzen zur Ausbildung der Fahranfänger, vor. Dabei schlägt er den Eltern anhand des „Safe Skill Log“ beispielhaft vor, wie sie den Verlauf der Ausbildung aufzeichnen und besser nachverfolgen können.

In einer weiteren Publikation (vgl. HARRISON 2012b) geht der Autor ausschließlich auf die Rolle der Eltern in der Fahranfängervorbereitung ein. Hier wird insbesondere die Bedeutung der Eltern in der australischen Fahranfängervorbereitung unterstrichen und es werden potenziell auftretende Stresssituationen thematisiert. HARRISON (2012b) beschreibt mögliche emotionale Belastungen, wie z. B. Ärger und Frustration, die in der Situation der Instruktion des Fahranfängers auftreten können, und gibt den Eltern hierzu mögliche Lösungsstrategien, auch in Dialogform, an die Hand.

Neben diesen beiden Publikationen werden in Australien auch von den Bundesstaaten und Territorien Handreichungen angeboten. In Victoria z. B. wird den Eltern ein Onlineangebot zur Verfügung gestellt, das ihnen ihre Rolle und einzelne Etappen der Fahranfängerausbildung in ausführlichen Videos näherbringt.³⁹ Neben der ausbildenden Funktion der Eltern in der „Learner“-Phase gibt es auch gezielte Handreichungen für den Umgang mit den jugendlichen Fahranfängern in der „Provisional“-Phase (vgl. MUARC 2007). In dieser Phase sind die Fahranfänger einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt und dürfen deshalb nur unter protektiven Restriktionen alleine fahren. Die Handreichung informiert die Eltern über die Gefährdungspotenziale, wie dem Fahren bei Dunkelheit oder mit gleichaltrigen Passagieren, und gibt Hinweise zum richtigen Umgang mit jugendlichen Fahranfängern, um deren Unfallrisiko zu senken.

Eine weitere Form der Handreichungen für Eltern gibt es in Großbritannien. Dort wurde eine Sicherheitskampagne rund um die Verkehrssicherheit von Problemgruppen, genannt „Good Egg Safety“, initiiert.⁴⁰ Neben Sicherheitshinweisen für ältere Fahrer und Kleinkinder im Autoinnenraum gibt es auch eine Website und eine Veröffentlichung über junge Fahranfänger, die speziell an deren Eltern adressiert sind. Sowohl auf einer Website als auch in einer Broschüre werden wissenschaftliche Erkenntnisse zur Unfallproblematik junger Fahranfänger vorgestellt.⁴¹ Darüber hinaus wird den Eltern der Verlauf der britischen Fahranfängervorbereitung erläutert und mit praktischen Hinweisen zur Begleitung des Jugendlichen und zu möglichen Gefahrenpotenzialen in der ersten Zeit des Alleinfahrens ergänzt.

Aus Deutschland liegt eine gemeinsame Handreichung für Fahrer und Begleiter im BF17 in Form einer Broschüre vor (vgl. TOEPFER 2009). Neben Informationen zur bestehenden Fahrausbildung und rechtlichen Fragen zum neu eingeführten BF17 werden darin allerdings nur in geringem Umfang Handlungsvorschläge und Hinweise zur Durchführung von Begleitfahrten, inkl. deren Vor- und Nachbesprechung, gegeben. Den Begleitern werden in einer kurzen Beschreibung der Zweck ihrer Anwesenheit und ihre Rolle als Begleiter erläutert. Außerdem erhalten sie Vorschläge, wie sie sich vor, während und nach der Fahrt idealerweise verhalten sollten. Analog hierzu wird dem begleiteten Fahrer die Aufgabenverteilung während des Begleiteten Fahrens und ein empfehlenswerter Umgang mit dem Begleiter erklärt. Für die empfohlenen Gespräche zur Vor- und Nachbereitung der Übungsfahrten ist in der Broschüre auf vorbereiteten Merkblättern Raum gegeben. Auf diesen vorgedruckten Seiten können die Eltern Auffälligkeiten während der Fahrt notieren und nach dem Gespräch mit dem Jugendlichen ein gemeinsam formuliertes Ziel für die nächste Übungsfahrt festhalten. Zusätzlich werden dem begleiteten Fahrer innerhalb der Broschüre ein Kalender sowie ein rudimentäres Fahrtenbuch an die Hand gegeben, mit der er seine (Übungs-)Fahrten planen und dokumentieren kann. Der größere Teil des Inhalts der Broschüre bezieht sich jedoch auf einschlägige Themen und Neuerungen in den Verkehrsregeln sowie Hinweise zur Wartung und zum Verständnis des Pkw.

³⁹ Vgl. <https://www.vicroads.vic.gov.au/safety-and-road-rules/driver-safety/young-and-new-drivers/lessons-from-the-road>, aufgerufen am 23.03.2016.

⁴⁰ Vgl. <http://www.goodeggsafety.com/>, aufgerufen am 23.03.2016.

⁴¹ Vgl. <http://www.parentsofnewdrivers.com/>, aufgerufen am 23.03.2016.

Daneben gibt es eine weitere deutsche Handreichung, die als Ratgeber die notwendigen Informationen zum Begleiteten Fahren für Eltern bzw. Begleiter und auch für den Fahranfänger zusammenstellt (vgl. AVD Ohne Jahr). Hierin werden zunächst die Problematik der Fahranfänger und deren hohes initiales Unfallrisiko sowie die Rolle der Eltern und Begleiter thematisiert. Zusätzlich zu den bestehenden Regelungen für die Begleitperson werden in der Broschüre zehn Verhaltensregeln für Begleiter vorgestellt, wie diese mit der Situation des Begleiteten Fahrens am besten umgehen sollten. Die Hinweise beziehen sich z. B. auf die Vor- und Nachbereitung der Fahrten oder auf Verhaltensempfehlungen im Umgang mit dem Jugendlichen in alltäglichen aber auch emotionalen Situationen.

Außer diesen beiden Handreichungen finden sich Informationen zur Begleiterrolle auf der Website www.bf17.de. Diese Website wird von der Deutschen Verkehrswacht (DVW) verantwortet und ist mit Texten, die auf Vorlagen des Instituts für empirische Soziologie (IfeS) beruhen, bestückt. Sie enthält maßgeblich Informationen für Jugendliche und deren Eltern mit Interesse am BF17 und für junge Fahranfänger, die bereits begleitet fahren, bereit. In einer Rubrik werden zudem die Begleitpersonen direkt angesprochen und erhalten einführende Erläuterungen zu ihrer Rolle und Aufgabe.⁴²

Die Erforschung der Wirksamkeit von Handreichungen und deren Verwendung im Prozess der Fahrausbildung unternahmen GOODWIN et al. (2006) in den USA und HARRISON (2010) in Australien. GOODWIN et al. (2006) stellen in North Carolina drei Teilgruppen von Eltern angehender Fahranfänger der „Learner Stage“ drei unterschiedliche Informationsmaterialien bereit. Eine Gruppe erhält ein umfangreiches Handbuch, die zweite erhält drei Faltblätter mit praktischen Hinweisen und die dritte Gruppe erhält als Kontrollgruppe keine zusätzlichen Informationen. In der ersten Gruppe halten beinahe alle Eltern, die sich an die Handreichung erinnern können (80 %), das Handbuch für hilfreich. 67 % von ihnen verwenden es, um einen ersten Eindruck zu erhalten. Allerdings nutzen nur 32 % der Eltern das Handbuch für eine gezielte Suche nach Beschreibungen zu Übungen und Verkehrssituationen und nur 9 % führen es bei Übungsfahrten mit sich. Im Gegensatz zu den 80 % der Eltern, die sich an den Erhalt des Handbuchs erinnern, können sich nur 50 % der zweiten Gruppe an den Erhalt der Faltblätter

erinnern. Von diesen 50 % der Eltern halten fast alle die dortigen Informationen für hilfreich und 62 % nutzen die Faltblätter, um eine Vorstellung von der Aufgabe als Supervisor zu erhalten. Verhaltensänderungen in der Vorbereitung auf das Begleitete Fahren und in ihrer Rolle als Supervisor aufgrund der verschiedenen Materialien können die Autoren zwischen den Untersuchungsgruppen nicht feststellen, auch nicht im Unterschied zu der Kontrollgruppe, die keine Materialien erhalten hat (vgl. GOODWIN et al. 2006: 229).

HARRISON (2010) untersucht unter Eltern von Fahranfängern mit der „Learner Permit“ in Australien den Zusammenhang zwischen der generellen Nutzung von Informationsmaterialien und dem elterlichen Engagement in der Fahranfängervorbereitung des Jugendlichen. Er berichtet, dass Eltern, die die Informationsmaterialien nur geringfügig nutzen, sich auch weniger in der Fahrausbildung ihres Kindes beteiligen (vgl. HARRISON 2010: 9).

Zusammenfassend bleibt in der Betrachtung der genannten Maßnahmen und Befunde zu berücksichtigen, dass die Eltern bzw. die Begleitpersonen in GDL-Systemen im Vergleich zum deutschen BF17-Modellversuch aufgrund des institutionellen Aufbaus eine größere Verantwortung und explizite Ausbildungsfunktion in der Fahranfängervorbereitung der Jugendlichen tragen. Dennoch zeigen die angeführten Forschungsergebnisse ein Sicherheitspotenzial auf, das durch die Ansprache und die Involvierung der Eltern während des Begleiteten Fahrens im BF17-Modell und auch in der daran anschließenden Zeit des ersten selbstständigen Fahrens auch in Deutschland aktiviert werden kann. Festzuhalten ist insbesondere, dass die Eltern allein durch ihren Erziehungsstil und durch die aufmerksame, kontrollierende Begleitung des Fahranfängers während der Begleitphase des BF17 und zeitlich darüber hinaus in der ersten Phase des selbstständigen Fahrens positiv und in nicht zu geringem Maße auf dessen Fahrweise einwirken können. Nicht zuletzt kann mit den positiven Ergebnissen der Interventionen im Zusammenhang mit der Bewerbung des Checkpoint Program gezeigt werden, dass Eltern für die spezifischen Informationen aufnahmefähig und an sicherheitswirksamen Themen interessiert sind. Die Bereitstellung von Informationen und zielgerichteten Handlungsanweisungen können dabei helfen, die Einflussnahme der Eltern und sicherheitswirksame Einstellungen der Jugendlichen zu verstärken.

Vor dem Hintergrund dieser Befunde betont STEINBERG (2011) die Kontextabhängigkeit des Fahrstils der jungen Fahranfänger. Die kontextuel-

⁴² Vgl. <http://www.bf17.de/tipps-fuer-die-praxis/tipps-fuer-begleitpersonen>, aufgerufen am 23.03.2016.

le Beeinflussung wird aus der nachweislichen Wirkung des Erziehungsstils und der Regelungen und Kontrolle während der ersten begleiteten wie unbegleiteten Fahrten auf das risikoreiche Fahrverhalten der jugendlichen Fahranfänger verdeutlicht. Diese Annahme unterstützt den Einbezug der Eltern in den gesamten Prozess der Fahranfängervorbereitung.

4.2 Erziehungsstil der Eltern

SIMONS-MORTON, HARTOS (2002) arbeiten Befunde zu Erziehungsstilen für deren Adaption in den Forschungsbereich der Gesundheitsförderung auf. Hierzu stellen sie den Erziehungsstil der Eltern entlang der Dimensionen Anforderung („demandingness“) und Ansprechbarkeit („responsiveness“) in vier Ausprägungen dar (SIMONS-MORTON, HARTOS 2002: 103):

- Der autoritative Erziehungsstil ist sowohl in der Dimension der Anforderung als auch in der der Ansprechbarkeit hoch eingestuft. Diesem Stil entsprechend setzen Eltern klare Regeln, deren Befolgung sie auch einfordern. Darüber hinaus unterstützen sie ihre Kinder in deren Plänen und in ihrer Entwicklung.
- Der autoritäre Erziehungsstil zeichnet sich durch einen hohen Anspruch der Eltern an die Kinder aus, allerdings auch durch eine geringe Ansprechbarkeit. Autoritäre Eltern setzen absolute Regeln und fordern Disziplin bei der Einhaltung ein. Für die Belange der Kinder zeigen sie sich wenig unterstützend.
- Der permissive Erziehungsstil zeichnet sich durch geringe Anforderungen, dafür aber durch eine hohe Ansprechbarkeit aus. Dieser Erziehungsstil erweist sich als unterstützend und gleichzeitig nachlässig bei der Forderung nach der Einhaltung von Regeln.
- Der unbeteiligte Erziehungsstil hat keine hohe Anforderung und eine niedrige Ansprechbarkeit. Die Erziehung gibt den Kindern nur wenige Strukturen vor und übt wenig Kontrolle über das Kind aus. Zudem unterstützt diese Erziehung die Belange des Kindes nur wenig.

Außerdem haben die Autoren Untersuchungsergebnisse zum Zusammenhang zwischen Erziehungsstilen und gesundheitsschädlichen Verhaltensweisen Jugendlicher zusammengestellt, die z. B. anhand von Alkohol- und Drogenkonsum belegen, dass der autoritative Erziehungsstil negativ mit dem Alkohol- und Drogenkonsum der Jugendlichen verbunden ist, wohingegen der autoritäre,

permissive und unbeteiligte Erziehungsstil jeweils positive Zusammenhänge damit aufweisen (vgl. SIMONS-MORTON, HARTOS 2002: 106). Sie schlagen deshalb vor, die Erziehungsstile auch im Rahmen der Fahranfängerforschung anzuwenden (vgl. SIMONS-MORTON, HARTOS 2002: 110).

Die Messung des Erziehungsstils der Eltern aus Sicht der Jugendlichen haben TAUBMANN-BEN-ARI (2011) und auch GINSBURG et al. (2009) im Kontext der Fahranfängerforschung umgesetzt. Beide Autoren(teams) können belegen, dass der von den Jugendlichen berichtete autoritative Erziehungsstil der Eltern das Unfallrisiko der Fahranfänger senkt. TAUBMANN-BEN-ARI fasst in ihrer Analyse des Zusammenhangs zwischen den Einstellungen gegenüber dem Begleiteten Fahren in Israel und dem aus Sicht der Jugendlichen wahrgenommenen Erziehungsstil der Eltern zusammen, dass eine höhere Ansprechbarkeit („responsiveness“) positiv auf die Einstellungen des Jugendlichen wirkt, wohingegen fordernde Eltern („demandingness“) eine negativere Haltung des Jugendlichen zum Begleiteten Fahren hervorrufen (vgl. TAUBMANN-BEN-ARI 2011: 1725). Ähnliche Ergebnisse berichten GINSBURG et al. (2009): Jugendliche, die von ihren Eltern einen autoritativen Erziehungsstil berichten, sind weniger in Unfälle verwickelt und zeigen weniger risikobehaftete Verhaltensweisen als Jugendliche, deren Eltern einen autoritären, aber vor allem einen permissiven oder unbeteiligten Erziehungsstil vermitteln.

4.3 Verkehrssozialisatorische Einflüsse der Gleichaltrigengruppe / Peers

Im Jugendalter gewinnt die Gruppe der Gleichaltrigen gegenüber den Eltern an Bedeutung. SCHÄFFERS, SCHERR bezeichnen Gleichaltrigengruppen als „Normalfall der Jugendkultur“ (2005: 117). Während Jugendliche sich gegenüber der erwachsenen Umwelt abgrenzen, praktizieren sie im Binnenverhältnis Solidarität und Konformität, machen ähnliche Erfahrungen und stehen vor ähnlichen Problemen (vgl. SCHÄFFERS, SCHERR 2005: 117f). Deshalb halten es die Autoren für gerechtfertigt, von der Gleichaltrigengruppe als „*informelle Sozialisationsinstanz*“ (SCHÄFFERS, SCHERR 2005: 118, Hervorhebung im Original) zu sprechen.

In Gruppen Gleichaltriger herrscht ein für die Vermittlung von Einstellungen und Verhaltensmustern „... äußerst günstiges Klima“ (SCHÄFFERS, SCHERR 2005: 117). Vor diesem Hintergrund

verwundert es nicht, dass im weiten Bereich der Gesundheitsprävention bereits seit längerem versucht wird, Jugendliche durch die Ansprache oder das Einwirken Gleichaltriger zu einem gesundheitsförderlichen Verhalten zu bewegen. Mittels der sog. „Peer Education“ sollen Informationen, Werte und Verhaltensweisen „... durch Mitglieder gleicher Alters- oder Statusgruppen“ (BACKES, LIEB 2012) weitergegeben werden.

Auch im inhaltlichen Kontext der Verkehrssicherheit geraten Gleichaltrige in den Fokus der Maßnahmengestaltung. SCOTT-PARKER, WATSON, KING (2009) untersuchen neben dem Einfluss von Eltern (vgl. hierzu Abschnitt 4.1) auch jenen von Gleichaltrigen auf das riskante Fahrverhalten von Fahranfängern. In Übereinstimmung mit Hypothesen der sozialen Lerntheorie stellen die Autoren fest, dass die wahrgenommenen Normen der Gleichaltrigen hinsichtlich des Fahrverhaltens und die erwarteten Belohnungen für risikohafte Fahren das tatsächliche risikohafte Fahren der Fahranfänger beeinflusst (vgl. SCOTT-PARKER, WATSON, KING 2009: 5).

Bei Peer Education-Ansätzen handelt es sich um personalkommunikative Botschaften, die in einem zielgruppenspezifischen Setting – bei Jugendlichen etwa in der Schule, im Betrieb, im Jugendzentrum etc. – von Gleichaltrigen oder Statusgleichen als Laienmultiplikatoren an die Zielgruppe vermittelt werden (vgl. BACKES, LIEB 2012). Der Einsatz von Peers kann identitätsstiftend wirken. Gleichaltrige sollen als Rollenmodell fungieren und durch die Face-to-Face-Kommunikation ein sicherheitsabträgliches Verhalten verhindern bzw. ein sicherheitszutragliches Verhalten unterstützen.

Allerdings weisen BACKES, LIEB (2012) darauf hin, dass solche Programme unter Jugendlichen zwar eine hohe Akzeptanz haben und jugendliche Multiplikatoren mindestens ebenso effektiv sind wie Erwachsene, aber die Befundlage zum Outcome solcher Maßnahmen noch nicht eindeutig ist. So lässt sich zwar die Wissensvermittlung via Peer Education gut belegen, der Wirkungsnachweis auf Einstellungen, Verhaltensabsichten oder sogar manifestes Verhalten ist dagegen nicht ausreichend gesichert (vgl. BACKES, LIEB 2012). Schließlich ist diesen Programmen strukturell immanent, dass aufgrund der natürlichen Alterung Peer-Multiplikatoren schnell „... aus ihrer Rolle ‚herauswachsen‘ und für mehrjährige Projekte regelmäßig neue Peers rekrutiert und ausgebildet werden müssen“ (BACKES, LIEB 2012).

Trotz dieser Schwierigkeiten wird die Peer Education auch in der Fahranfängervorbereitung zumindest vereinzelt als lohnenswerter Ansatz gesehen

und der soziale Kontext der Gleichaltrigen für das sichere Hineinwachsen in die Automobilität zu nutzen versucht.⁴³ Dies kann z. B. über die Ansprache der Peers als Mitfahrer junger Fahrer geschehen, mit dem Ziel der Etablierung einer Kultur des sicherheitsorientierten Umgangs miteinander oder der Stärkung eines fahr- und verkehrskompetenten Bewusstseins.

Ein Beispiel ist das Projekt „PEER-Drive Clean!“, das in den Jahren 2006 bis 2008 als europäisches Modellprojekt getestet wurde. Es hat zum Ziel, junge Verkehrsteilnehmer über die Gefahren von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr aufzuklären.⁴⁴ Geschulte Moderatoren im Alter der jungen Fahranfänger kommen in die Fahrschule und halten dort im Rahmen der regulären Fahrausbildung einen ca. anderthalbstündigen Workshop ab. Die Priorität liegt dabei auf der Entwicklung von Strategien, mit denen sich Fahrten unter Alkoholeinfluss vermeiden lassen. Heute wird das Projekt „PEER-Drive Clean!“ in Fahrschulen mehrerer Bundesländer angeboten.

Ein weiteres von der europäischen Kommission unterstütztes Modul für den theoretischen Fahrschulunterricht ist das Projekt „CLOSE TO“.⁴⁵ Angelehnt an Forschungsergebnisse, die eine positive Wirkung der unmittelbaren Konfrontation von jungen Fahrern mit Berichten und Erfahrungen Gleichaltriger („Peers“) nahelegen, soll die Risikobereitschaft junger Fahranfänger durch den Einsatz von Peer-Mentoren gesenkt werden.

Diese Peer-Mentoren waren meist selbst an einem Unfall beteiligt bzw. dafür verantwortlich – neben der Prävention dient das Projekt somit gleichzeitig als Resozialisierungsmaßnahme für junge Verkehrsstraftäter. Diese gehen in den Fahrschulunterricht, berichten dort von ihrem Unfall und bringen dadurch ein Gruppengespräch in Gang, das für diverse Aspekte des Jugendlichkeitsrisikos sensibilisieren und explizit auch emotionale und soziale Aspekte des sicheren Fahrverhaltens thematisieren soll. Die unmittelbare Konfrontation mit Berichten junger Unfallfahrer soll unter den Gleichaltrigen einen positiven Einfluss auf deren Risikoverhalten bewirken. „Letztlich geht es darum, die Fähigkeiten und die Bereitschaft zur Selbstkontrolle zu fördern“ (WALK, TAUBERT 2010).

⁴³ Vgl. <http://www.verkehrssicherheitsprogramme.de/site/detail.aspx?kat=4&id=124>, aufgerufen am 23.03.2016.

⁴⁴ Vgl. <http://www.peer-projekt.de/>, aufgerufen am 23.03.2016.

⁴⁵ „CLOSE TO“, da der Vortragende „nah dran“ an den jungen Fahranfängern ist, weil er einer von ihnen ist (vgl. http://www.close-to.net/docs/248/Presstext_09.pdf, aufgerufen am 23.03.2016).

Interessant ist in diesem Kontext auch die in den USA praktizierte Ansprache von Peers junger Fahranfänger mittels einer Website:

➤ www.ridelikeafriend.com

„Ride Like A Friend – Drive Like You Care“ (RLAF), eine Initiative des Children’s Hospital of Philadelphia (CHOP) und der Versicherungsgesellschaft State Farm, legt ihren Fokus auf die Beziehung zwischen jungen Fahranfängern und ihren gleichaltrigen Mitfahrern. So soll zum einen das Bewusstsein des Unfallrisikos Jugendlicher beim Fahren mit Mitfahrern gestärkt werden, zum anderen sollen Einstellungen und Verhaltensweisen, die sicheres Fahren unterstützen, gefördert werden.

Die Website www.ridelikeafriend.com möchte Jugendliche dazu ermutigen, im Rahmen der National Teen Driver Safety Week (NTDSW) eigene „Peer-to-Peer“-Kampagnen in ihrer Schulklasse zu initiieren. Zu diesem Zweck sensibilisiert sie für das Thema, indem ein Überblick über Risiken bei jungen Fahranfängern mit Mitfahrern gegeben und die Kernaussagen der National Teen Driver Safety Week zusammengefasst werden. Unter der Rubrik „Research“ stehen zudem die wichtigsten Ergebnisse einer aktuellen Studie sowie ältere Forschungsberichte zur Verfügung.

Um eine eigene Kampagne durchzuführen, können von den Nutzern neue Ideen entwickelt oder aber eines der auf der Website vorgeschlagenen Themen umgesetzt werden. Die Website bietet Hilfestellung bei der Planung und Durchführung eines kreativen Wettbewerbs oder einer Umfrage zum Verhalten von Mitfahrern. Hat man sich für eine oder mehrere Aktionen entschieden, stehen nach der Registrierung alle notwendigen Materialien zum Download bereit. Diese umfassen – je nach Thema und entsprechend der jeweiligen Jahrgangsstufe – Organisations- und Ablaufpläne, Flyer, Poster, Aufsteller, Postkarten, Aushänge für die Rekrutierung von Helfern, Pressemitteilungen für den Schul-Newsletter, Briefvorlagen für Spendenanfragen und Checklisten. Auch für das Vorstellen und die Werbung für die Initiative an sich stehen zum Beispiel präsentierfertige PowerPoint-Präsentationen und Schritt-für-Schritt-Anleitungen zur Verfügung, nach Abschluss der Kampagne ermöglicht ein Evaluationsbogen die Beurteilung von Reichweite und Erfolg.

Für weitergehende Informationen und Kontakt bietet die Website einen Newsletter an, außer-

dem gibt es Verlinkungen mit entsprechenden Profilen bei Facebook und Twitter.

Im breiteren Kontext der Fahranfängervorbereitung sind Peer-Education-Ansätze interessant für neue Konzepte der elektronischen und herkömmlichen Sicherheitskommunikation. Im Zuge der Befragung von BF17- und älteren Fahranfängern sollte deshalb auch die Einbindung der Zielpersonen in formelle und informelle Gleichaltrigengruppen erfragt werden. Diese sind Teil des sozialen Netzwerkes der Fahranfänger und die sozialen Beziehungen solcher Gleichaltrigengruppen stellen ein soziales Kapital für die Entscheidungsfindung über den Modus des Fahrerlaubnisenerwerbs und die Ausgestaltung des Begleiteten Fahrens dar (vgl. Abschnitt 4.3).

4.4 Fahranfängerspezifisches soziales Kapital und soziale Netzwerke

Eine Besonderheit der Maßnahme Begleitetes Fahren ist der Fokus auf Fahranfänger und ihre jeweiligen Begleiter, also auf mehrere Personen statt lediglich auf einen isolierten Verkehrsteilnehmer. Bei den Begleitfahrten sitzen immer ein Fahranfänger und sein Begleiter im Wagen. Die mit dem Begleiteten Fahren verbundene Wirkung eines Fahrerfahrungsaufbaus unter risikominimierten Bedingungen macht sich die soziale Interaktionssituation zwischen Fahrer und Begleiter zunutze.

Darüber hinaus hat die Prozessevaluation dargelegt, dass der Anstoß für die Teilnahme am (damaligen) Modellversuch maßgeblich auch von Eltern oder Gleichaltrigen kam (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 71). Dies ist ein zweiter deutlicher Hinweis auf die Relevanz sozialer Beziehungen für die Teilnahme am und die Ausgestaltung von BF17.

Auch zur Optimierung des Maßnahmenansatzes Begleitetes Fahren eröffnen die sozialen Beziehungen zwischen den Fahranfängern und ihren Eltern und Peers Potenziale, die in der Ausgestaltung und kommunikativen Flankierung der Maßnahme aufgegriffen und nutzbar gemacht werden können.

Soziale Einflüsse lassen sich spezifisch auch für die erste Zeit des Alleinefahrens, und damit die Zeit des höchsten Unfallrisikos der Fahranfänger, nachweisen. Aktuelle Befunde zeigen, dass das risikobehaftete Fahrverhalten (inkl. des absichtlich riskanten Fahrverhaltens) und die Einhaltung der Straßenverkehrsregeln durch junge Fahranfänger auch vom Verhalten und den Einstellungen der Eltern und Peers abhängen (vgl. GINSBURG et al. 2009; SIMONS-MORTON et al. 2011a). Besonders

die Befunde von GINSBURG et al. (2009) machen deutlich, dass mit einem aktiven Engagement der Eltern in der Fahranfängervorbereitung die risikobehafteten Einstellungen der Jugendlichen und auch deren Beteiligung an Verkehrsunfällen abnehmen. Diese Befunde wie auch die Ausführungen aus Abschnitt 4.1 zur möglichen Einflussnahme der Eltern und der Begleitpersonen durch aktives Engagement in der Fahranfängervorbereitung auf das risikobehaftete Fahrverhalten weisen darauf hin, dass die weitere Erforschung des jugendlichen Unfallrisikos, mit dem Ziel seiner deutlichen Absenkung, den sozialen Kontext der Fahranfänger mit berücksichtigen muss (vgl. STEINBERG 2011).

Die soziologische Netzwerkanalyse und insbesondere die Theorie des sozialen Kapitals stellen einen passenden analytischen Rahmen zur Berücksichtigung der einschlägigen Aspekte des sozialen Kontextes des jungen Fahranfängers im Prozess der Fahranfängervorbereitung zur Verfügung. Aus Sicht der soziologischen Netzwerkanalyse ist der Akteur stets in ein soziales Umfeld eingebettet, das er bei seinen Handlungsentscheidungen mit berücksichtigt (vgl. GRANOVETTER 1985). Deshalb sollten seine Handlungen in Abhängigkeit der Eigenschaften seines sozialen Netzwerkes betrachtet werden.

Die Struktur des sozialen Netzwerkes wird in der Netzwerkanalyse als eine besondere soziale Eigenschaft aufgefasst und mit dem Ziel analysiert, das individuelle Handeln des Akteurs zu erklären (vgl. JANSEN 1999: 12). Soziale Netzwerke werden hierzu definiert als ein dem Erkenntnisinteresse entsprechender Ausschnitt aus den sozialen Beziehungen eines Individuums, um mit diesen Beziehungen als Ganzes das soziale Verhalten der involvierten Personen interpretieren zu können (vgl. Mitchell 1969: 2, zitiert nach JANSEN 1999: 37).

Relevante Eigenschaften des sozialen Netzwerkes des jugendlichen Fahranfängers sind unter anderem die Anzahl der Personen in seiner Familie bzw. in seinem Freundeskreis, die für den angehenden Fahrschüler und späteren Fahranfänger – z. B. als Führerscheininhaber oder Pkw-Besitzer – handlungsrelevant sind, oder auch die Stärke der Beziehungen zu den einzelnen Personen in seinem Netzwerk. Für die Analyse des sozialen Netzwerkes des jungen Fahranfängers wird eine egozentrierte Perspektive eingenommen. Im Gegensatz zu einer Analyse des Gesamtnetzwerkes werden in der egozentrierten Analyse des persönlichen Umfeldes nur Beziehungen einbezogen, die für das fokussierte Ego selbst wichtige Beziehun-

gen zu anderen Akteuren im sozialen Umfeld darstellen. Die Bedeutung oder Wichtigkeit der einzelnen Beziehungen erschließt sich aus deren Relevanz für die Handlungsentscheidung des Akteurs, so wie dieser sie im Fragebogen zum Ausdruck bringt. Diese eingegrenzte Betrachtung relational-attributiver Informationen, z. B. über das persönliche Unterstützungsnetzwerk, trägt dazu bei, Verhalten und Einstellungen des Ego besser nachvollziehen zu können (vgl. TREZZINI 1998: 380).

Für die Analyse des sozialen Netzwerkes des jungen Fahranfängers bedeutet dies, dass insbesondere seine Familie bzw. die im eigenen Haushalt lebenden Personen, gleichaltrige Freunde und auch Mitschüler bzw. Kollegen in der Ausbildung berücksichtigt werden und für den Fahranfänger in der Situation zur Entscheidung über die Teilnahme am BF17 handlungsrelevant sind.

Im sozialen Netzwerk sind die Beziehungen zu den Kontaktpersonen als soziale Ressourcen bzw. als das soziale Kapital zu verstehen. Nach COLEMAN wird das soziale Kapital aus einer Vielzahl von Personen und Strukturen gebildet, die zwei Eigenschaften gemeinsam haben:

„They all are some aspect of the social structure, and they facilitate certain actions of actors – whether persons or corporate actors – within the structure“ (COLEMAN 1988: S98).

Das soziale Netzwerk des jungen Fahranfängers kann als eine solche soziale Struktur verstanden werden, in der sich soziales Kapital entwickelt und für den Fahranfänger verfügbar wird. Das soziale Kapital ist demnach eine Ressource, die über die Beziehungen im sozialen Netzwerk definiert wird und damit von der Ausgestaltung dieses Netzwerkes abhängt. Soziales Kapital erweist sich somit als eine netzwerkbasierte Ressource und wird für die weitere Verwendung wie folgt definiert:

„Social capital is defined as resources embedded in one's social networks, resources that can be accessed or mobilized through ties in the networks“ (LIN 2008: 51).

Wie bereits bei COLEMAN (1988) beschrieben, ermöglicht und erleichtert das soziale Kapital beabsichtigte Handlungen des Akteurs und hat eine produktive Wirkung für dessen Handlungsziele.⁴⁶ Das soziale Kapital wird deswegen neben dem Human- und ökonomischen Kapital zur individuel-

⁴⁶ Bei der Beschreibung der positiven Wirkung sozialen Kapitals ist zu berücksichtigen, dass sich soziales Kapital auch negativ auf die beabsichtigten Handlungen des Akteurs auswirken kann (vgl. PORTES 1998: 21).

len Ressourcenausstattung des Akteurs gezählt (vgl. BOURDIEU 1983: 184f). Darüber hinaus sind folgende Eigenschaften des Konzepts sozialen Kapitals bei seiner Anwendung zu berücksichtigen:

- Soziales Kapital befindet sich nicht im Besitz des handelnden Akteurs. Die Ressourcen werden von Personen im Netzwerk bereitgestellt und können nur über persönliche Beziehungen aktiviert werden. Dazu ist zudem das Einverständnis des Alteri notwendig, die Hilfeleistung zu gewähren und bereitzustellen (vgl. FLAP 2002: 35).
- Soziales Kapital ist abhängig von der Person, die es bereitstellt. Deswegen ist nicht jede soziale Ressource in einer bestimmten Situation verwertbar. Vielmehr ist soziales Kapital in seiner Verwendung spezifisch in Abhängigkeit der gegebenen Situation (vgl. ESSER 2000: 212).
- Somit ist Sozialkapital ein multidimensionales Konzept und kann nicht auf eine einzige Dimension begrenzt werden (vgl. FRANZEN, POINTNER 2007: 72).

Für die Konzeption des Sozialkapitals des jugendlichen Fahranfängers im inhaltlichen Kontext der Fahranfängervorbereitung bedeutet dies, dass sein verfügbares fahranfängerspezifisches Sozialkapital abhängig ist von den Beziehungen zu Familienangehörigen, Freunden und Bekannten in seinem sozialen Netzwerk. Aus diesem sozialen Umfeld kann er die für seine Situation benötigten spezifischen Ressourcen beziehen, die ihm bei der Entscheidung zur Teilnahme am BF17 und zu dessen Ausgestaltung behilflich sind.

Die Relevanz von Sozialkapital zeigte sich bereits in der Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens als Modellversuch: Während etwa drei Viertel (75,5 %) der jungen Fahrer mit lediglich bis zu einer weiteren Person im Haushalt mit ihrem häufigsten Begleiter unter einem Dach wohnten, waren dies bei Fahranfängern mit mehr Haushaltsmitbewohnern jeweils deutlich über 90 % (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 83). Darüber hinaus lässt sich nachweisen, dass mit zunehmender Begleiteranzahl die monatliche Fahrleistung der Fahranfänger signifikant steigt.⁴⁷ Auch für die amerikanischen GDL-Systeme lassen sich bei Beteiligung von zwei Elternteilen als Trainer / Supervisor mehr in Begleitung gefahrene Stunden nachweisen als bei Beteiligung lediglich eines Elternteils (vgl. JACOBSON et al. 2012: 25).

Mit der Erhebung dieses spezifischen sozialen Kapitals des Fahranfängers in der hier vorgelegten Befragungsstudie sollen Determinanten aus ihrem sozialen Umfeld nachvollzogen werden, die zum einen die Teilnahme am BF17 und zum anderen die Fahrleistung und Übungsqualität während des Begleiteten Fahrens beeinflussen.

Dabei ist noch zu verdeutlichen, auf welche Weise soziales Kapital wirkt und die unterstützende Funktion annehmen kann. Die Wirkungsweise sozialen Kapitals definiert sich nach LIN (2009: 19f) über vier zu unterscheidende Mechanismen:

- den Informationsfluss zwischen zwei und mehreren Kontakten im Netzwerk,
- den sozialen Einfluss der Kontakte in Abhängigkeit von deren Status und Ressourcen,
- Kontakte als soziale Referenzen und
- die Verhaltensbestätigung durch Personen im sozialen Netzwerk.

Die Theorie sozialen Kapitals ist unter anderem auch im Forschungsbereich der öffentlichen Gesundheitsförderung adaptiert worden (vgl. KAWACHI, SUBRAMANIAN, KIM 2008). Das theoretische Konzept sozialen Kapitals dient hier zur Analyse des Zusammenhangs des sozialen Umfeldes und bestimmter gesundheitsförderlicher bzw. -schädlicher Verhaltensweisen, darunter z. B. des Alkoholmissbrauchs und der physischen Freizeitaktivitäten, und erfährt hierin stetig wachsendes Interesse (vgl. LINDSTRÖM 2008: 217). In der Mehrzahl der dort vorgestellten Studien zeigen sich die erwarteten Zusammenhänge, dass soziales Kapital gesundheitsförderliche Verhaltensweisen begünstigt. Z. B. steigt bei geringerer Kontrolle der Eltern der Alkoholkonsum unter Jugendlichen an (vgl. LINDSTRÖM 2008: 220). Ähnliche Ergebnisse berichten auch KREUTER, LEZIN (2002) in ihrer Zusammenstellung empirischer Befunde zur Rolle sozialen Kapitals in der Gesundheitsförderung. Diese Ausführungen legen nahe, dass auch die Adaption der Theorie sozialen Kapitals in die Fahranfängerforschung erkenntnisförderndes Potenzial besitzt.

Im Kontext der Fahranfängervorbereitung im BF17 gewinnt ein weiterer Aspekt sozialen Kapitals durch den Einbezug der Eltern inhaltliche Relevanz. In ihrer Funktion als fahrerfahrene Begleiter stellen die Eltern für den Fahranfänger verfügbares Sozialkapital dar, das ihrem Kind den Zugriff auf ihr Humanvermögen vermittelt. Dieses Sozialkapital können die jungen Fahranfänger nutzen, indem sie beim Begleiteten Fahren vor allem auf elterliches Humanvermögen in Form langjähriger Fahrerfah-

⁴⁷ Eigene Berechnungen mit den Daten der BF17-Prozessevaluation.

zung zum Aufbau ihres eigenen Humanvermögens in Form eigener Fahrerfahrung zurückgreifen. Die Ausübung der Begleiterrolle durch die Eltern kann damit als eine Investition der Eltern in das Humankapital des Kindes aufgefasst werden.⁴⁸ In diesem konkreten inhaltlichen Rahmen der Eltern-Kind-Beziehung tritt die Erfüllung der Funktionen der Familie im gesellschaftlichen Sozialgefüge deutlich zu Tage, die sich nach KAUFMANN (1990: 33ff) neben der Sicherung des Nachwuchses und der Kohäsion der Familienmitglieder auch auf die Erziehung, Sozialisation und die Ausbildung des Humanvermögens der Kinder erstrecken.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ausbildung des Humanvermögens nicht allein an die Anwesenheit der Eltern in der Familie, sondern auch an die Qualität der Eltern-Kind-Beziehung geknüpft ist (vgl. COLEMAN 1988: S111). Zudem würde die alleinige Erhebung der Anwesenheit der Eltern zu kurz greifen, denn weitere Ressourcen des sozialen Netzwerkes, auf die die Fahranfänger ebenfalls zurückgreifen und dadurch gegebenenfalls Qualitätsdefizite in der Eltern-Kind-Beziehung kompensieren können, können erst durch die Erhebung des Sozialkapitals im sozialen Netzwerk identifiziert werden. Im Kontext der in diesem Forschungs- und Entwicklungsprojekt durchgeführten Befragungen wird die qualitative Ausprägung der Eltern-Kind-Beziehung durch die Erhebung des Erziehungsstils erfragt und in Bezug auf die Unterstützung der Eltern im Prozess der Fahranfängervorbereitung analysiert (vgl. Kapitel 13).

Exkurs: Befragung internationaler Experten zu Optimierungspotenzialen des BF17

Um die Potenziale zur Optimierung des BF17 in Deutschland auch vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit der Fahranfängervorbereitung im Ausland abschätzen zu können, wurde eine Befragung internationaler wissenschaftlicher Experten zu diesem Thema konzipiert, die als Online-Umfrage umgesetzt wurde. Insgesamt wurden Ende Juni 2013 40 Experten persönlich per E-Mail zur Befragung eingeladen. Davon stammen

- 22 aus Europa (inkl. Israel),
- zehn aus Nordamerika und
- acht aus Australien / Neuseeland.

Die Expertenansprache und die Befragung erfolgten in englischer Sprache. Bild Exkurs-1 dokumentiert das E-Mail-Anschreiben an die Experten. Nach Abschluss der zehnwöchigen Feldphase lagen auswertbare Antworten von 14 Befragten vor. Das entspricht einem Rücklauf von 35 %. Besonders gut war die Beteiligung der Experten aus Australien / Neuseeland, von denen die Hälfte der Angeschriebenen antwortete. Aus Europa haben sieben Experten an der Befragung teilgenommen, davon alle drei angeschriebenen Personen aus Israel. Aus Nordamerika liegen lediglich die Antworten eines Befragten vor. Ein weiterer Experte machte keine Angaben zum Herkunftsland. Während also das Interesse am Thema der Befragung in Israel, das ebenfalls ein Modell des Begleiteten Fahrens praktiziert, und im australisch-neuseeländischen Kontext, wo der Maßnahmenansatz des Graduate Driver Licensing (GDL) innovativ weiterentwickelt wird, ausgesprochen gut war, war der Input aus den anderen europäischen Ländern und insbesondere aus Nordamerika deutlich geringer.

Da ein detailliertes Wissen über die deutsche Maßnahme „Begleitetes Fahren ab 17“ nicht bei allen angeschriebenen Experten vorausgesetzt werden konnte, wurde der Online-Fragebogen durch eine kurze Charakterisierung des BF17 eingeleitet (vgl. Bild Exkurs-2).

⁴⁸ Diese Rolle der Unterstützung bei der Ausbildung des Humankapitals der eigenen Kinder hat bereits COLEMAN (1988) beschrieben und empirisch analysiert. Dort wird deutlich, dass vorhandenes Sozialkapital inner- und außerhalb der Familie positive Auswirkungen auf die Schulleistungen der Kinder hat (vgl. COLEMAN 1988: S109ff). Die Funktion sozialen Kapitals in der Wissensvermittlung von den Eltern hin zu den Kindern greifen z. B. auch DIJKSTRA, PESCHAR (2003) in der theoretischen Darstellung des Zusammenhangs zwischen dem Sozialkapital und der Ausbildung des Humankapitals der Kinder auf und heben die Rolle sozialer Ressourcen in diesem Prozess hervor.

Dear [XXX],

on behalf of the German Federal Highway Research Institute (BAST) we are currently working in a research project to optimize the German young novice driver measure "Accompanied Driving From Age 17" (AD17). Part of this research project is a short international expert survey concerning perspectives of the further development of driver preparation (= education and training) in Germany.

Against the background of your expertise in young driver preparation we would like to ask you for your help in answering - to the best of your knowledge - seven short questions regarding several optimization aspects of the German Accompanied Driving measure. To keep it simple we prepared an online-form for this international expert enquiry. For your information, you'll find a short description of the AD17-measure on page 1 of the online-form. Please use the link at the end of this email to participate in our expert survey and donate us fifteen minutes of your valuable time.

In advance I would like to thank you very much for your help. Please feel free to contact me for any requests about Germany's AD17-measure.

With kind regards
Walter Funk

Link to our international online expert enquiry

To answer our short online form, please click **here**: http://ww3.unipark.de/uc/wfunk_Friedrich-Alexander-Univer/c018/

(Participation in our expert enquiry is absolutely anonymous. We do not record your IP-address.)

Bild Exkurs-1: Anschreiben an internationale Experten

Info: Accompanied Driving From Age 17 (AD17) in Germany

Usually, the formal driver education and training in Germany's professional "driving schools" last between three and six months and allow adolescents to start the driver education at the age of 17 ½. As a new approach started in 2005, the German AD17-model allows the youngest beneficiaries to start joining a compulsory driving school already at the age of 16 ½ to prepare for the Class B driving license. After passing the driving school curriculum and successfully completing the theoretical and practical driving test the young drivers receive a conditional license at the earliest at their 17th birthday. This license is conditional insofar as it allows them to drive a car only when they are accompanied by an experienced adult (who must be at least 30 years old, must have held a valid driving license Class B for at least five years, and must not have more than three demerit points in Germany's Central Register of Traffic Offenders).

Becoming 18 the young drivers receive the regular driving license card qualifying them for full driving privileges, i.e. driving without an attendant and without any night time or passenger restrictions. Regardless of this, like all novices they still are subject to a stronger enforcement during the rest of their two year probationary period and an absolute ban of alcohol until age 21. As a consequence, "Accompanied Driving from Age 17" extends the relatively short duration of the present driver education program for the youngest novices by a subsequent period of up to twelve more months (between the 17th and 18th birthday). Since the AD17-novice is fully educated, the attendant has no educational role. Her / his task is to be present during the trips and to be responsive to the novice whenever the young driver feels to be in need of a feedback.

Bild Exkurs-2: Erläuterung des deutschen Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“ (Teil 1 von 2)

Info: Optimization of AD17 in Germany

The process evaluation of the German measure "Accompanied Driving From Age 17" found that the average period of Accompanied Driving lasts about eight months. During this time the young novice drivers drive approx. 2,400 kilometres. Taking the full length of twelve months of Accompanied Driving, the expected mileage is 3,800 kilometres.

In a relatively short period, AD17 has reached widespread popularity among Germany's young novice drivers. Currently approx. 75% of the youngest beneficiaries take part in the new driving program.

In our efforts to optimize the AD17-measure we are focusing on the following dimensions / "adjusting screws":

- to attract more 17-year olds to join AD17,
- to encourage them to join AD17 closer to their 17th birthday and so to maximize the training effect by extending the duration of the accompanied driving period,
- to drive more kilometres in AD17 and
- to improve the quality of their driving (e.g. night time driving, driving in rain or on wet streets).

Bild Exkurs-2: Erläuterung des deutschen Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“ (Teil 2 von 2)

Die sieben inhaltlichen Fragen an die Experten sowie die Frage nach der Einordnung der Antworten zu bestimmten geographischen Regionen (mit ihrer charakteristischen Fahranfängervorbereitung) finden sich in Bild Exkurs-3. Jede Frage wurde auf einer separaten Seite gestellt, zusammen mit dem voranstehenden Text zur Erinnerung an die Intention der Befragung. Die Experten hatten dann Gelegenheit, ihre Antworten als Freitexte zu formulieren.

Nachfolgend werden die Antworten zu den einzelnen Fragen dokumentiert.

From your expertise: how could more 17-year olds be attracted to join AD17?

Vor dem Hintergrund der bereits tiefen Durchdringung der Zielgruppe der sog. „Früheinsteiger“, die den Kartenführerschein im Alter von 18 Jahren bis 18 Jahren und drei Monaten erhalten, mit einer Teilnahme am BF17, versuchen viele Experten an den bisherigen Erfolgen dieser Maßnahme anzuknüpfen:

- Neun Einlassungen regen dazu an, die in der formativen Evaluation des BF17 festgestellte unfallreduzierende Wirkung der Maßnahme verstärkt zu betonen und in die Zielgruppe(n) hinein zu kommunizieren.
- Fünf Experten beziehen sich dabei ausdrücklich auch auf die Zielgruppe der Eltern. Ein weiteres Mal werden Eltern im Kontext eines Angebots von Kursen zum Abbau möglicher Spannungen zwischen Jugendlichen und ihren Begleitern,

die dem Begleiteten Fahren entgegenstehen könnten, genannt.

- Vier Mal werden monetäre Incentives in Form von Nachlässen bei der Haftpflichtversicherung als Anreiz zur Teilnahme am BF17 vorgeschlagen.
- In drei Antworten wird auf den Aspekt des früheren Autofahrens bzw. einer größeren Mobilität von Jugendlichen / jungen Erwachsenen abgestellt. Verbunden mit einem höheren sozialen Status als Autofahrer könnte dieser Aspekt zur weiteren Beförderung von BF17 aufgegriffen werden.
- Zwei Experten regen die Nutzung der sozialen Online-Netzwerke zur weiteren Erhöhung der Popularität des BF17 an und die dortige Möglichkeit des spielerischen Umgangs mit dem Thema Fahrerfahrungserwerb, z. B. durch interpersonale Vergleiche der bisherigen Fahrleistung oder der Qualität der erlebten Verkehrssituationen sowie die Nutzung von Smartphone-Apps.⁴⁹
- Einzelnennungen beziehen sich auf die Förderung der Herausbildung einer BF17-Teilnahme als soziale Norm in entsprechenden Peergroups, die Reduzierung möglicher Zugangsbarrieren zum BF17, die Erhöhung der Eintrittsbarrieren in die Auto-Mobilität für ältere Fahranfänger, z. B. durch eine verpflichtende kurze Zeit des Begleiteten Fahrens für alle Fahranfänger oder die Veranstaltung von Informations-

⁴⁹ Vgl. zu entsprechenden Überlegungen FUNK et al. (2014).

Events auf nicht-öffentlichen Flächen mit der Möglichkeit von Schnupperfahrten der Jugendlichen als Pkw-Fahrer. Ein Experte stellt schließlich die Frage nach der Erwünschtheit

einer noch höheren Teilnahmequote am BF17 und verweist auf die förderlichen Aspekte für die Verkehrssicherheit durch einen zeitlich späteren Fahrerlaubniserwerb.

[To be repeated with every question] While answering question No. 1-7 please consider the key dimensions / "adjusting screws":

- to attract more 17-year olds to join AD17,
- to encourage them to join AD17 closer to their 17th birthday and so to maximize the training effect by extending the duration of the accompanied driving period,
- to drive more kilometres in AD17 and
- to improve the quality of their driving (e.g. night time driving, driving in rain or on wet streets).

Questions

1. From your expertise: how could more 17-year olds be attracted to join AD17?
2. In your opinion: how could the youngest novices be encouraged to start AD17 closer to their 17th birthday?
3. In your opinion: how could AD17-participants and their attendants be encouraged to drive more kilometres together to improve the novices' driving experience?
4. In your opinion: how could AD17-participants and their attendants be encouraged to improve the quality of their accompanying trips (e.g. explicitly practicing certain manoeuvres or exposing to "difficult" settings like night time driving, driving in rain or on wet streets)?
5. From your expertise: what should be the minimum length of an Accompanied Driving period to gain considerable benefits in road safety for the young novices driving solo?
6. From your expertise: would you recommend a further test at the end of the Accompanied Driving period, e.g. an elaborated practical driving test or a hazard perception test?
[Yes / No] Please indicate why.
7. From your expertise: would you recommend an Accompanied Driving period as an "entrance measure" for novice drivers of all ages?
[Yes / No] Please indicate why.
8. For classification purposes, please indicate the country in which you reside.

Bild Exkurs-3: Fragen zu Ansatzpunkten zur Optimierung der Maßnahme „Begleitetes Fahren ab 17“

In your opinion: how could the youngest novices be encouraged to start AD17 closer to their 17th birthday?

Zur Frage nach der Unterstützung eines möglichst frühzeitigen Starts in das Begleitete Fahren bringen die Experten eine breite Palette unterschiedlicher Meinungen zum Ausdruck:

- Auch ein möglichst frühzeitiger Start ins BF17 lässt sich nach Meinung der Befragten am ehesten durch finanzielle Vorteile, z. B. geringere Versicherungsbeiträge, unterstützen. Dieser Vorschlag wird von vier Experten vorgetragen.
- Ebenfalls vier Mal werden frühzeitige Informationskampagnen für einen zügigen Beginn des Begleiteten Fahrens favorisiert.
- Hinsichtlich der dabei anzusprechenden Zielgruppen wird – neben den 16- und 17-Jährigen selbst – vier Mal explizit die Einbindung der Eltern vorgeschlagen. Drei Mal wird die Schule als Kooperationspartner und zwei Mal werden

die Gleichaltrigengruppen der Jugendlichen genannt.

- Zwei Antworten beziehen sich auf die Unterstützung der Motivation zur frühzeitigen BF17-Teilnahme. Diese zielen zum einen auf den größeren Nutzen (verringertes Unfallrisiko) durch eine längere Maßnahmenteilnahme, zum anderen auf eine je nach Einstieg ins BF17 schrittweise Verlängerung der Begleitdauer über den 18. Geburtstag hinaus.
- Ebenfalls motivierend kann der von zwei Experten auch in diesem inhaltlichen Kontext vorgeschlagene spielerische Umgang mit dem Thema in sozialen Online-Netzwerken wirken. Ein weiterer Experte schlägt konkret die Verlosung eines Autos unter jenen Maßnahmenteilnehmern vor, die im ersten Monat nach dem 17. Geburtstag mit dem Begleiteten Fahren beginnen.

- Zwei weitere Experten sprechen sich für die Vorschrift einer Mindestbegleitdauer aus, um den späten Einstieg in das Begleitete Fahren zu verhindern.
- Einzelnennungen zielen auf eine Herabsetzung des Eintrittsalters für die Fahrschulbildung bzw. in das Begleitete Fahren, Programme zum Abbau möglicher Spannungen zwischen dem Jugendlichen und seinem Begleiter oder die Thematisierung des möglichst frühen BF17-Einstiegs im Rahmen eines Events zur Promotion dieser Maßnahme. Auch hinsichtlich eines möglichst frühzeitigen Einstiegs in das Begleitete Fahren wird allerdings von einem Experten zu bedenken gegeben, dass ein späterer Einstieg in die Pkw-Mobilität Vorteile in Form einer geringeren Exposition mit sich bringt.

In your opinion: how could AD17-participants and their attendants be encouraged to drive more kilometres together to improve the novices' driving experience?

Die Frage, was man tun könnte, um BF17-Teilnehmer und deren Eltern zu einer höheren Fahrleistung zu motivieren, wird von den Experten unterschiedlich beantwortet.

- Vier Personen äußern den Vorschlag, ein Fahrtenbuch („Logbook“) einzuführen, das von den Eltern unterschrieben wird. Darin kann festgehalten werden, wie viel die Fahranfänger bereits gefahren sind (Strecke / Zeit) oder auch, mit welchen Fahrtbedingungen (Wetter / Tageszeit) sie bereits konfrontiert wurden.
- Vier der Befragten meinen auch, es sollten Informationen herausgegeben werden, die betonen, wie wichtig Fahrpraxis für die Fahranfänger ist und dass sich Erfahrung positiv auf die Sicherheit der Jugendlichen als Autofahrer auswirkt.
- Weitere drei Befragte sprechen sich dafür aus, speziell den Eltern der Fahranfänger klar zu machen, wie entscheidend die Erfahrungen der Fahrpraxis für ihre Kinder sind. Einer von ihnen schlägt vor, es erwachsenen Beifahrern zu ermöglichen, in Kursen mehr über dieses Thema zu lernen.
- Ein weiterer Vorschlag eines Experten lautet, Familien generell dabei zu helfen, Spannungen, die beim Begleiteten Fahren entstehen können, abzubauen. Ein Befragter führt die Überlegung an, dass es leichter ist, eine hohe Fahrleistung zu erzielen (gemessen in gefahrenen Kilome-

tern), wenn die jungen Fahrer noch bei ihren Eltern leben.

- Dass das Appellieren an das Verantwortungsbewusstsein der Fahrer und Eltern allein nicht genügt, ist die Meinung dreier Experten, die empfehlen, monetäre Anregungen, wie etwa billigeres Benzin oder günstigere Autoservices anzubieten. Einer dieser Experten hat diesen Vorschlag auch bereits bei den beiden vorherigen Fragen gemacht und verweist darauf, auch seine weitere Beantwortung der ersten Fragen auf die aktuelle zu übertragen. Somit hält er es auch bei dieser Problemstellung für sinnvoll, die Barrieren und Bedingungen für das Begleitete Fahren zu verringern sowie es den Jugendlichen zu ermöglichen, bereits früher mit dem Fahrschulunterricht zu beginnen.
- Dies wird unterstützt durch die Meinung eines weiteren Experten, der anführt, dass ein früher Start sinnvoll ist. Gleichzeitig führt dieser auch an, dass die jungen Fahrer durch die Fahrschulen gute Fahrkenntnisse haben müssen, damit sich die Begleiter sicher fühlen können.
- Ein Experte schlägt, wie auch bei den ersten beiden Fragen, vor, die Fahrerfahrung spielerisch zu gestalten.
- Ein weiterer Befragter ist der Meinung, dass es zur Erhöhung der Fahrleistung keine spezielle Maßnahme brauche.

In your opinion: how could AD17-participants and their attendants be encouraged to improve the quality of their accompanying trips (e.g. explicitly practicing certain manoeuvres or exposing to "difficult" settings like night time driving, driving in rain or on wet streets)?

Darüber, dass es für die jungen Fahrer wichtig ist, mit anspruchsvollen Verkehrssituationen umgehen zu können, sind sich die Befragten einig. Jedoch haben sie unterschiedliche Vorschläge, wie man dies unterstützen könnte.

- Da es möglich ist, in einem Fahrtenbuch („Logbook“) aufzuführen, unter welchen Bedingungen ein Fahranfänger bereits gefahren ist, schlagen vier Experten hier diese Methode vor. Ein weiterer nennt die Idee, eine einfache Checkliste zu diesem Zweck anzufertigen.
- Die Verantwortung für das wahrheitsgemäße Ausfüllen eines Fahrtenbuchs liegt bei den Begleitern der jungen Fahrer. Vier der befragten Experten regen an, die Eltern von der Wichtigkeit der Übung des Fahrens in besonderen Si-

tuationen zu überzeugen bzw. sie dafür zu schulen.

- Zwei Befragte sind der Meinung, es wäre entscheidend, die jungen Fahrer auf diese besonderen Situationen zu schulen und ihnen klar zu machen, wie wichtig die Übung für sie ist.
- Dass die Jugendlichen am besten sehr viel Fahren sollten, bringen zwei Experten zum Ausdruck. Dabei sollte auch darauf geachtet werden, dass sie häufig mit bestimmten Situationen, wie z. B. einer Nachtfahrt, konfrontiert werden.
- Zwei Befragte erwähnen wiederum die Möglichkeit, durch ein Schreiben oder ein Informationspaket den Fahrern und Begleitpersonen naheulegen, besondere Situationen nicht zu meiden, sondern gemeinsam zu üben.
- Monetäre Anreize werden von zwei Experten empfohlen, von denen einer auch darauf verweist, seine Antworten zu den vorherigen Fragen zu beachten. Dabei schlägt er vor, die Barrieren und Bedingungen für das Begleitete Fahren zu verringern sowie es den Jugendlichen zu ermöglichen, bereits früher mit dem Fahrschulunterricht zu beginnen.
- Ein Experte aus Israel schlägt ein besonderes Training für die Fahrer und ihre Begleitpersonen vor, wie es auch in seinem Heimatland angeboten wird. Eine weitere Einzelnennung beschäftigt sich damit, die Übung von besonderen Situationen zur Norm zu machen und es den jungen Fahrern und ihren Begleitern zu ermöglichen, sich mit anderen zu vergleichen, um festzustellen, ob sie über- oder unterdurchschnittlich viel üben.

From your expertise: what should be the minimum length of an Accompanied Driving period to gain considerable benefits in road safety for the young novices driving solo?

Bei der Frage, wie lange die Jugendlichen mindestens begleitet fahren sollten, um für das selbstständige Fahren bereit zu sein, gibt es von den Experten unterschiedliche Meinungen. Dabei muss jedoch zum Teil unterschieden werden zwischen dem, was die Experten als ideale Dauer ansehen und dem, was sie für realistisch halten.

- Die meisten Experten sprechen sich für eine Mindestdauer von zwölf Monaten aus. Einer von ihnen meint jedoch, dass aufgrund der Erfahrungen in Schweden eine Dauer von zwei Jahren noch besser wäre, wobei das begleitete

Fahren dort bereits im Alter von 16 begonnen werden kann.

- Weitere zwei Experten halten eine Untergrenze von 4.000 km für angemessen. Einer von ihnen würde eine Strecke von 12.000 km präferieren, hält dies jedoch für unrealistisch, da eine solch lange Strecke den Begleitern kaum zugemutet werden kann.
- Dass eine kürzere Strecke von 2.500 bis 3.000 km als Grenze ausreichen würde, ist die Meinung von zwei weiteren Befragten, die sich auf bisherige Untersuchungen stützen.
- Weiterhin gibt es noch einige Einzelnennungen. Mit dem Hinweis auf seine Forschungsarbeit nennt ein Befragter eine Mindestdauer von 15 Monaten. Eine geringere Dauer von 3 Monaten und 6 Monaten wird von jeweils einem weiteren Experten genannt. Auch eine Angabe von 50 Stunden und / oder 2.000 km wird vorgebracht.

From your expertise: would you recommend a further test at the end of the Accompanied Driving period, e.g. an elaborated practical driving test or a hazard perception test?

[Yes / No] Please indicate why.

Zur Frage, ob es am Ende der Periode des Begleiteten Fahrens noch einen weiteren Test geben sollte, haben die Experten keine eindeutige Präferenz. Die Frage wird von sieben Experten mit „ja“ und von sechs mit „nein“ beantwortet.

- Fünf Befragte sind der Meinung, dass ein Hazard Perception Test am Ende des Begleiteten Fahrens nützlich wäre, um zu prüfen, ob die jungen Fahrer genügend Fahrerfahrung haben und mit gefährlichen Situationen umzugehen wissen.
- Einer dieser Befragten, die den Hazard Perception Test für sinnvoll halten, lehnt jedoch insgesamt die Prüfung der BF17-Absolventen ab. Seiner Meinung nach wäre es unangebracht, BF17 Absolventen härter zu prüfen als Personen, die ihren Führerschein ohne das Begleitete Fahren erworben haben. Sollte ein solcher zusätzlicher Test bzw. neue Elemente für die eigentliche Fahrprüfung eingeführt werden, müssten alle Fahrerlaubniserwerber diese durchlaufen. Diese Meinung teilen auch zwei weitere Experten, die die Frage mit „nein“ beantwortet haben.
- Zwei Befragte sprechen sich dafür aus, die positive Wirkung eines solchen zusätzlichen Tests

erst in einem Modellversuch zu überprüfen, bevor er allgemein eingeführt wird, da es bisher keinen Beweis für die Wirksamkeit gibt.

- In Einzelnennungen werden weitere Argumente gegen einen zusätzlichen Test vorgebracht. Ein Experte fände einen Test im früheren Verlauf des Begleiteten Fahrens sinnvoller. Ein anderer weist auf die Gefahr mangelnder Akzeptanz der Maßnahme aufgrund damit einhergehender zusätzlicher Kosten hin.
- Vier Befürworter eines solchen Tests argumentieren, dass er zeigen könnte, ob die jungen Fahrer genügend Fahrkenntnis und einen angemessenen Umgang mit Gefahrensituationen erlernen konnten. Falls dies nicht der Fall sein sollte, könnte man ihnen nach dem Test weitere Unterstützung bieten. Einer von ihnen merkt an, dass dies so auch bereits in Australien gehandhabt wird.

From your expertise: would you recommend an Accompanied Driving period as an “entrance measure” for novice drivers of all ages?

[Yes / No] Please indicate why.

Die Frage, ob eine Periode des Begleiteten Fahrens für Fahranfänger in allen Altersstufen eingeführt werden sollte, beantworten sieben der Befragten mit „ja“ und fünf mit „nein“.

- Der meistgenannte Grund für die Ablehnung einer solchen Maßnahme ist der, dass es nicht für alle Personen die Möglichkeit gibt, einen Begleiter zu finden. Dieses Argument wird von drei Experten genannt, von denen jedoch einer hinzufügt, dass die Maßnahme in der Theorie jedoch sinnvoll wäre. Ein anderer von ihnen merkt an, dass er die Maßnahme nicht für alle Personen, jedoch für gewisse Risikogruppen der Bevölkerung befürworten würde.
- Eine ähnliche Meinung haben zwei weitere Befragte. Der eine würde Begleitetes Fahren zumindest für Personen bis zu einem Alter von 20 Jahren einführen. Der andere sieht ab einem Alter von etwa 22 Jahren keine Notwendigkeit eines Fahrbegleiters mehr, da seiner Meinung nach Fahrer ab diesem Alter verantwortungsbewusster sind.
- Vier der Befürworter einer generellen Begleitpflicht für neue Fahrer sind sich einig, dass Anfänger unabhängig von ihrem Alter ein erhöhtes Unfallrisiko haben und somit Unterstützung brauchen.

- Ein Experte befürwortet die Maßnahme zwar, schlägt jedoch vor, die Dauer des Begleiteten Fahrens für ältere Neueinsteiger zu reduzieren.
- Ein weiterer Befürworter argumentiert, dass Personen, die begleitet fahren, eine vielfältigere Erfahrung sammeln, die dabei helfen kann, ihr Unfallrisiko zu reduzieren.

Zusammenfassung

Auch unter der Einschränkung, dass evtl. einige Experten die deutsche Maßnahme „Begleitetes Fahren“ zu stark aus Sicht der eigenen GDL-Erfahrungen beurteilt haben, lassen die Antworten doch ein interessantes Muster erkennen: Hinsichtlich der vier in diesem Bericht untersuchten Optimierungsperspektiven dominieren die Ratschläge der

- Verkehrsaufklärung (Informationskampagnen),
- Elternansprache,
- finanzieller Incentives und
- der Etablierung eines Fahrtenbuches.

Während die strukturellen Aspekte einer größeren BF17-Population und eines früheren Eintritts in die Maßnahme nach Meinung der internationalen Experten vor allem mit Information und sozialem Kapital (Eltern) angegangen werden sollte, wird für die Optimierung der quantitativen und qualitativen Ausgestaltung der Fahrten (Fahrleistung und Übungsqualität) neben der erneuten Elternansprache die technische Lösung eines Fahrtenbuches vorgeschlagen.

Die vorgeschlagene Mindestdauer eines Begleiteten Fahrens dürfte stark von den GDL-Erfahrungen der internationalen Experten geprägt sein. Eine weitere Prüfung vor der vollumfänglichen Fahrerlaubnis wird von den Experten ebenso kontrovers beurteilt, wie ein Begleitetes Fahren für alle Fahranfänger.

5 Anlage und Durchführung der Befragungsstudien

5.1 Fahranfängerbefragung 2014

5.1.1 Befragung von BF17-Teilnehmern

Die vorliegende Befragungsstudie baut auf den Evaluationsbefunden des BF17-Modellversuchs auf (vgl. die Abschnitte 1.3.2 und 1.3.3). Bereits in der Prozessevaluation werden Handlungsfelder

benannt, die Potenzial zur Optimierung des Maßnahmenansatzes bieten (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 321ff). Diese Optimierungsperspektiven für das BF17 werden im vorliegenden Forschungsprojekt aufgegriffen und mithilfe einer Befragung von Fahranfängern im BF17 und deren Begleitern aufgearbeitet.

Das Ziel des Forschungsprojektes ist die Identifikation von Bestimmungsgrößen einer breiten und lernwirksamen Nutzung des BF17. Hierzu sollen BF17-Teilnehmer möglichst zwei Mal befragt und die Antworten der Befragten auf der Individualebene miteinander in Beziehung gesetzt werden (sog. „Panel-Design“). Der Erhebungsplan in diesem Forschungs- und Entwicklungsprojekt (FE 82.362/2009) sieht eine Erstbefragung relativ nahe zum Einstieg in das BF17 („Welle 1“, „BF17 W1“) und eine Zweitbefragung („Welle 2“, „BF17 W2“) am Ende der Begleitphase vor (vgl. Bild 5-1). Die wiederholte Befragung der BF17-Teilnehmer am Ende der Begleitphase ermöglicht es, die Entwicklung der Verkehrsteilnahme und -bewährung sowie Erfahrungen aus der Begleitphase nachzuzeichnen

Die Begleiter der befragten Jugendlichen nehmen nur einmal an einer Befragung teil. Bei 17-jährigen Fahranfängern, die ihre Teilnahmebereitschaft an der Panelbefragung signalisiert haben, erfolgen die Begleiterinterviews am Ende der zweiten Befragung, andernfalls im direkten Anschluss an die Erstbefragung.

5.1.2 Befragung 18-jähriger Fahranfänger

In der summativen Evaluation des BF17-Modellversuchs wird deutlich, dass sich BF17-Teilnehmer weitgehend aus den sog. „Früheinsteigern“, die ihre Pkw-Fahrerlaubnis bis zum Alter von 18 Jahren und drei Monaten erwerben, rekrutieren (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011). Die Gruppe der 18-jährigen Früheinsteiger, die ihre Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus erworben haben, stellen deshalb eine geeignete Auswahl dar, um die Befragungsergebnisse der BF17-Fahranfänger zu kontrastieren. Mindestens zwei der vier in Abschnitt 1.3.4 erläuterten Ansatzpunkte der BF17-Optimierungsevaluation können besser mit einer breiter gefassten Perspektive, im Sinne der Einbeziehung dieser herkömmlichen „Früheinsteiger“ in die Pkw-Mobilität, sachkundig beantwortet werden: Dabei geht es

- zum einen um die Verbreiterung der Teilnahmebasis – also die Frage: Warum nehmen 17-Jährige nicht am BF17 teil? – und
- zum anderen um die Frage eines früheren Eintritts in die Pkw-Mobilität. Für die volljährigen sog. „Früheinsteiger“ heißt dies noch zu einem Zeitpunkt vor dem 18. Geburtstag, zu dem nur das Begleitete Fahren möglich gewesen wäre.

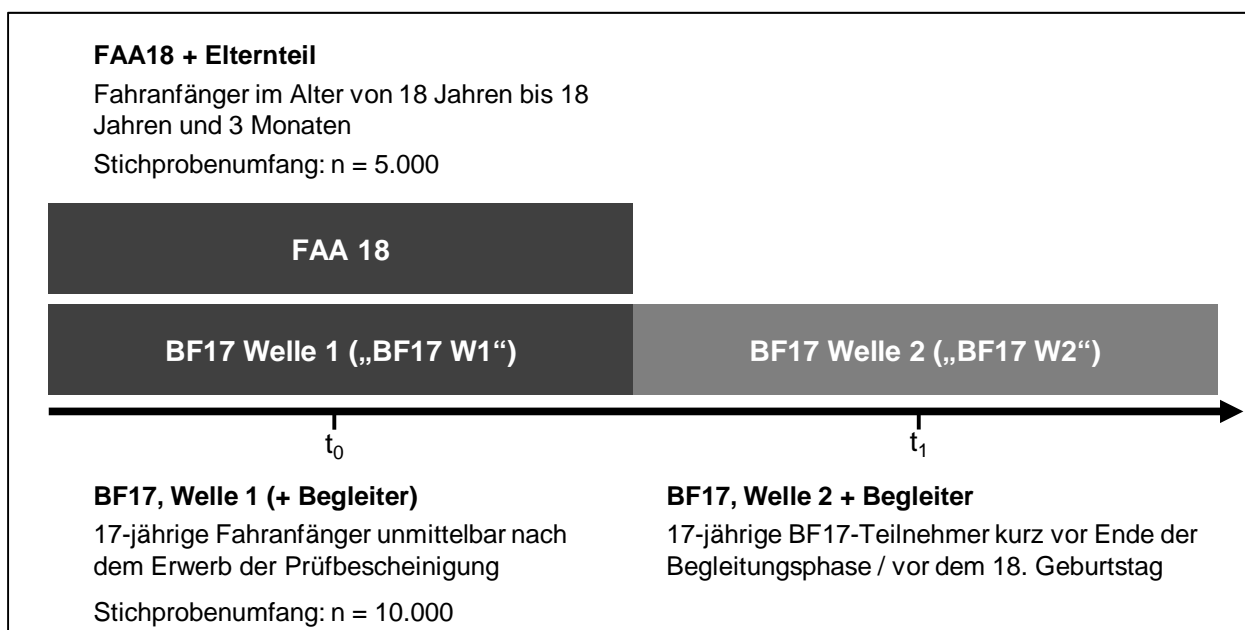
Zur umfassenden Bearbeitung der benannten Optimierungspotenziale im BF17 werden in diesem Forschungs- und Entwicklungsprojekt (FE 82.0585/2013) 18-jährige Fahranfänger (möglichst im Alter von bis zu 18 Jahren und drei Monaten), die nicht am BF17 teilgenommen haben (sog. „FAA18“), zeitgleich zur Befragung der Fahranfänger im BF17 befragt und der Gruppe der 17-jährigen Fahranfänger als Vergleichsgruppe an die Seite gestellt (vgl. Bild 5-1).

Eine Zweitbefragung der 18-jährigen Fahranfänger ist nicht vorgesehen – jedoch die Befragung eines Elternteils, die sich an diejenige des 18-jährigen Fahranfängers anschließt.

5.1.3 Gemeinsamer Erhebungsplan

Die Befragungen der Fahranfänger im Begleiteten Fahren („BF17“, FE 82.362/2009) und der 18-jährigen Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus erworben haben („FAA18“, FE 82.0585/2013), wurden aufgrund ihrer inhaltlichen Verschränkung gemeinsam konzipiert und durchgeführt (vgl. Bild 5-1). Zu einem gemeinsamen Zeitpunkt t_0 wurden die beiden Teilgruppen der BF17-Teilnehmer und Nichtteilnehmer zur Befragung eingeladen. Die Zweitbefragung der Subgruppe BF17 erfolgte zum jeweiligen individuellen Zeitpunkt t_1 , der durch den 18. Geburtstag des Befragungsteilnehmers markiert wurde.

Nicht nur in Bezug auf die Erhebungsphase, sondern auch in puncto Kommunikation nach außen wurden die beiden Befragungsprojekte zusammengefasst. So wurden die Fahranfänger unter dem Titel „Fahranfängerbefragung 2014“ („FAB 2014“) zur Teilnahme an der Befragung eingeladen. Das Anschreiben und die weiteren Erhebungsunterlagen wurden infolgedessen für beide Teilgruppen soweit als möglich einheitlich aufgesetzt (vgl. dazu Abschnitt 5.2.2 und den Anhang).



FAA18: Befragung 18-jähriger Fahranfänger mit herkömmlichem Fahrerlaubniserwerb

BF17: Befragung 17-jähriger Fahranfänger im Begleiteten Fahren

Bild 5-1: Erhebungsplan für die Befragung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren

5.2 Feldzugang und Datenschutz

5.2.1 Feldzugang und Stichprobenziehung

Im Vergleich möglicher Alternativen zur Kontaktierung von Fahranfängern⁵⁰ erwies sich der Weg über die Technischen Prüfstellen in beiden Forschungsprojekten als am effizientesten und wissenschaftlich ertragreichsten. Ausschließlich bei TÜV und DEKRA liegen die Adressdaten der Teilnehmer an der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung bundesweit zentral – auf wenige Technische Prüfstellen verteilt – vor. Nur die Adressdaten bei den Technischen Prüfstellen erlauben als Grundgesamtheit der Fahranfänger die Ziehung einer echten Zufallsstichprobe. Diese ist ihrerseits wiederum die Voraussetzung für die Verallgemeinerung der Befunde der nachfolgenden Datenanalyse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit aller entsprechenden Fahranfänger im Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens sowie im herkömmlichen Fahrerlaubniserwerb.

⁵⁰ Diskutiert wurde in diesem Zusammenhang die Adressziehung in den Technischen Prüfstellen, die persönliche Ansprache der Prüfungskandidaten durch die Prüfer, der Weg über die örtlichen Fahrerlaubnisbehörden, die Nutzung der Registerdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes oder der Mitgliederdatei eines großen Automobilclubs und die Ansprache von Fahranfängern in Fahrschulen, allgemein bildenden und beruflichen Schulen.

Im FE 82.362/2009 war das Ziel formuliert, etwa 2.500 17-jährige Fahranfänger im BF17 oder BEF17 („Nettostichprobe“) zu einer Teilnahme an der ersten Befragungswelle zu motivieren. Aufgrund der Erfahrungen aus früheren Mobilitätsbefragungen wurde erwartet, dass etwa jeder vierte angeschriebene 17-jährige Fahranfänger an der Befragung teilnimmt. Aus der beabsichtigten Anzahl zu realisierender Interviews und der angenommenen Teilnahmebereitschaft der Jugendlichen berechnet sich die sog. „Bruttostichprobe“ von zu kontaktierenden 17-Jährigen auf etwa 10.000 Teilnehmer am Begleiteten Fahren.

Für die Befragung der Nichtteilnehmer am BF17 im FE 82.0585/2013 sollten 1.000 Online-Interviews mit 18-jährigen Fahranfängern im herkömmlichen Fahrerlaubniserwerb realisiert werden. Die Teilnahmebereitschaft der Nichtteilnehmer am BF17 wurde auf etwa jeden fünften angeschriebenen 18-Jährigen geschätzt. Aufgrund dieser (optimistischen) Annahme musste die Bruttostichprobe der zu kontaktierenden 18-jährigen Fahranfänger etwa 5.000 Nichtteilnehmer am BF17 umfassen.

Ausgehend von den Angaben in KBA (2013: 18f) wurde zunächst die Anzahl der bestandenen Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen für Fahranfänger jeglichen Alters und die Fahrerlaubnisklassen BF17, BEF17 sowie B, BE im Jahr 2012 für die einzelnen Bundesländer ermittelt. In Anlehnung an die Abdeckung der Bundesländer durch die regio-

nen TÜVs / DEKRA wurden die bestandenen Praktischen Fahrerlaubnisprüfungen auf die fünf Prüfstellen aufgeteilt. Bei Zugrundelegung der geschätzten Bruttostichprobenumfänge für die jeweilige Befragtengruppe ergibt sich die in Tab. 5-1 dokumentierte Verteilung der Fahranfänger auf die Zuständigkeiten der regionalen Technischen Prüfstellen.⁵¹

Das Vorgehen bei der Ziehung der Zufallsstichprobe war zwischen den beiden Gruppen junger Fahranfänger identisch. Jede Prüfstelle zog aus ihrem Adresspool eine Zufallsstichprobe im Umfang der in Tab. 5-1 dokumentierten Anzahl der Befragungsteilgruppen an

- 17-jährigen BF-Fahranfängern, die in den vier Wochen vor den alternativen Stichtagen 1. März oder 15. März 2014 die Praktische Fahrerlaubnisprüfung der Klasse BF / BEF bestanden und eine Prüfbescheinigung erhalten hatten bzw.
- 18-jährigen bis 18 Jahre und drei Monate alten Fahrerlaubnisbewerbern, die in den vier Wochen vor den genannten Stichtagen die Praktische Fahrerlaubnisprüfung der Klasse B / BE bestanden hatten.

Dabei ergab sich für die Regionen in der Zuständigkeit des TÜV Rheinland und des TÜV Hessen bei der Stichprobenziehung für die FAA18-Teilgruppe das Problem, dass die errechnete Anzahl an 18-jährigen Früheinsteigern aufgrund zu geringer Fallzahlen nicht erfüllt werden konnte. Nach Rücksprache mit dem Forschungsnehmer sollten diese beiden Technischen Prüfstellen deshalb zuerst den Zeitraum, in dem die Fahrerlaubnisprüfung bestanden worden sein sollte, in die Vergangenheit verlängern.⁵² Sollte auch dieses Vorgehen nicht ausreichen, um die gewünschte Anzahl an Fahranfängern zwischen 18 Jahre und 18 Jahren und drei Monaten auszuwählen, dann sollte die Beschränkung auf diese 18-jährigen Früheinsteiger zugunsten aller 18-jährigen Prüfungsteilnehmer aufgegeben werden.

Technische Prüfstellen	Anteil bestandener Praktischer Prüfungen BF17, BEF17 / B, BE	Anzahl Fahranfänger	Anzahl Fahranfänger (aufgerundet)
	%		
BF17			
DEKRA	8,4	835	840
TÜV Süd	37,3	3.728	3.730
TÜV Nord	27,8	2.781	2.785
TÜV Rheinland	19,1	1.909	1.910
TÜV Hessen	7,5	746	750
Insgesamt	100,0	9.999	10.015
FAA18			
DEKRA	15,0	748	750
TÜV Süd	30,0	1.501	1.505
TÜV Nord	27,6	1.378	1.380
TÜV Rheinland	20,1	1.007	1.010
TÜV Hessen	7,3	366	370
Insgesamt	100,0	5.000	5.015

Tab. 5-1: Bruttostichprobenumfang und Aufteilung auf die Technischen Prüfstellen

Die fünf Technischen Prüfstellen bekamen die (auf)gerundete Anzahl an Einladungsbriefen und Erinnerungspostkarten vom Forschungsnehmer am 14. März 2014 zur Verfügung gestellt. In den Technischen Prüfstellen wurden Etiketten mit den Adressen der zufällig ausgewählten Fahranfänger und der Absenderadresse der jeweiligen Technischen Prüfstelle auf den Einladungsbriefen und Erinnerungspostkarten angebracht.⁵³ Durch dieses Vorgehen wurde sichergestellt, dass der Forschungsnehmer keine Information über die Personen in der Bruttostichprobe erhielt. Deren Anonymität war – dem Forschungsnehmer gegenüber – jederzeit gewährleistet (vgl. Abschnitt 5.2.2).

5.2.2 Gewährleistung des Datenschutzes

In einer ausführlichen Projektinformation wurden dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Ende März 2013 die relevanten Unterlagen für die beiden Forschungsprojekte „BF17-Optimierung“ (FE 82.362/2009) und „Befragung von Nichtteilnehmern am BF17“ (FE 82.0585/2013) mit der Bitte um eine datenschutz-

⁵¹ Die Relationen zwischen den Technischen Prüfstellen wurden für Fahranfänger, die nicht am BF17 teilgenommen hatten, unabhängig vom Alter errechnet.

⁵² D. h. es konnten auch Fahranfänger berücksichtigt werden, die bereits vor sechs oder acht Wochen zeitnah nach ihrem 18. Geburtstag die Praktische Fahrerlaubnisprüfung bestanden hatten. Solche Fahranfänger werden mit einer längeren Dauer des bisherigen Fahrerlaubnisbesitzes in die Datenauswertung eingehen.

⁵³ Den beteiligten Technischen Prüfstellen und insbesondere den für die Abwicklung der Adressauswahl und der Versendung der Erhebungsunterlagen zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

rechtliche Bewertung zugeleitet. Diese Unterlagen umfassten

- das geplante Vorgehen bei der Ziehung einer Zufallsstichprobe von Adressen und dem Versand eines Einladungsschreibens sowie einer Erinnerungspostkarte durch die Technischen Prüfstellen,
- das geplante Einladungsschreiben und die Erinnerungspostkarte an die Fahranfänger,
- Informationen zur Einwilligungserklärung,
- Informationen zum Projekt und zum Datenschutz, wie sie den Fahranfängern gegenüber zur Kenntnis gebracht werden sollten,
- eine Synopse der inhaltlichen Fragenkomplexe, die in den beiden Forschungsprojekten abgefragt werden sollten, sowie
- eine ausführliche Erläuterung der Notwendigkeit der Abfrage jedes einzelnen inhaltlichen Fragenkomplexes.

Nach Rückfragen des Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Beantwortung dieser Fragen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen in Zusammenarbeit mit dem Forschungsnehmer wurde dem Forschungsvorhaben Anfang November 2013 bescheinigt, dass dem favorisierten Feldzugang über die Adressdaten der Technischen Prüfstellen keine datenschutzrechtlichen Bedenken entgegenstehen.

5.3 Erhebungsunterlagen und Fragebogen

5.3.1 Erhebungsunterlagen

Der den 17-jährigen und 18-jährigen Fahranfängern zugesendete Einladungsbrief zur Teilnahme an der „Fahranfängerbefragung 2014“ umfasst vier Seiten:

- Seite 1 entspricht der eigentlichen „Einladung“, in der das Anliegen der Befragung und der Zugang zum Online-Fragebogen mittels eines Passwortes erklärt sowie einleitende Informationen zur Freiwilligkeit und der Anonymität der Angaben gegeben werden.
- Auf der Rückseite finden sich dann als Seite 2 ausführliche Informationen zur Einwilligungserklärung für die Teilnahme an der „Fahranfängerbefragung 2014“. Auch eine Elterninformation für die minderjährigen BF17-Teilnehmer findet hier ihren Platz.

- Auf einem zweiten Blatt werden auf den Seiten 3 und 4 weitere Informationen zum Forschungsprojekt und zum Datenschutz in Form eines Frage- / Antworttextes angeboten. Zudem wird am Ende von Seite 4 noch eine Erklärung zum Datenschutz bei der Einwilligung zur befristeten Speicherung der Kontaktdaten für die Teilnahme an einer geplanten Zweitbefragung (nur BF17-Teilnehmer im FE 82.362/2009) oder an der Verlosung von Tankgutscheinen (alle befragten Fahranfänger) abgedruckt.

Neben diesen umfangreichen Informationen zum Erstkontakt bekamen alle Fahranfänger nach etwa zwei Wochen eine Erinnerungspostkarte zugesendet. Darauf wurde den jungen Fahrern, die bereits an der Befragung teilgenommen hatten, gedankt und die restlichen Adressaten gebeten, noch an der Befragung teilzunehmen.

Alle Erhebungsunterlagen werden im Anhang zu diesem Bericht dokumentiert.

5.3.2 Erhebungsinstrument

Als Erhebungsinstrument kam in der „Fahranfängerbefragung 2014“ eine schriftliche Befragung in Form eines Online-Fragebogens zur Anwendung. Von dem alternativen Angebot eines schriftlichen Papierfragebogens wurde abgesehen, da das ausschließliche Angebot eines Online-Fragebogens zur Ansprache der Zielgruppe junger Fahranfänger ausreichend erscheint. In der Zielgruppe sind die technischen Voraussetzungen zur Online-Befragung und zur weiteren Ansprache der Jugendlichen mittels elektronischer Medien nahezu durchweg gegeben: Fast vier Fünftel (79 %) der 16- und 17-Jährigen und 93 % der 18- und 19-Jährigen besitzen einen eigenen Computer oder Laptop (vgl. FEIERABEND, PLANKENHORN, RATHGEB 2015: 29) und praktisch alle Jugendlichen haben in ihrem Haushalt Zugang zum Internet (96 %) bzw. besitzen ein eigenes Handy (98 %) (vgl. FEIERABEND, PLANKENHORN, RATHGEB 2015: 6ff). Auch der „Medienbruch“ von der schriftlichen Einladung in Papierform zur Online-Befragung lässt vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen aus früheren Befragungsstudien der benannten Zielgruppe (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010; SCHADE, HEINZMANN 2011) keine Schwierigkeiten erwarten.

Die Online-Befragung wurde mithilfe der Software „Enterprise Feedback Suite“ der Firma Questback umgesetzt. Das Fragenprogramm (vgl. Abschnitt 5.3.3) wurde mit dieser Software programmiert und den Befragungsteilnehmern unter der Webadresse

www.fab2014.de zur Verfügung gestellt. Die Fahranfänger beider Teilgruppen wurden dabei zunächst auf die gleiche Startseite mit dem FAB2014-Einleitungstext geleitet und dort auch auf die Teilnahme- und Datenschutzbedingungen, denen sie vor Beantwortung der Fragen zustimmen mussten, hingewiesen. Die Frage nach dem Modus, über den die jungen Erwachsenen ihre Prüfbescheinigung bzw. ihre Fahrerlaubnis erworben hatten, filterte die Fahranfänger anschließend auf den ihrer Situation entsprechenden Fragebogen. Am Ende der Teilnehmerbefragung leitete die Befragungssoftware die Befragten auf den Begleiter- bzw. den Elternfragebogen weiter. Dort wurden die jungen Fahranfänger gebeten, einen Begleiter bzw. ein Elternteil an den Computer zu holen.

Als Motivation zur Teilnahme an der Befragung wurde eine Verlosung von 100 Tankgutscheinen im Wert von je 20 Euro angekündigt, die durch Projektmittel abgedeckt wurden. Auf die Gewinnchance wurden die jungen Fahranfänger im Einladungsschreiben und im Einleitungstext auf dem Online-Fragebogen hingewiesen. Für die freiwillige Teilnahme an der Verlosung konnten die Fahranfänger am Ende der jeweiligen Befragung ihre Kontaktdaten angeben.⁵⁴

5.3.3 Fragenprogramme für die einzelnen Befragtengruppen

5.3.3.1 Fragebogen für Teilnehmer am BF17

Im Zentrum des Forschungsinteresses steht die Erhebung von Bestimmungsgrößen der Optimierungsmöglichkeiten des Begleiteten Fahrens. Danach wurde das Fragenprogramm für die BF17-Teilnehmer ausgerichtet. Dazu greift das Erhebungsinstrument u. a. auch auf Fragenformulierungen und inhaltliche Items zurück, die bereits in der Prozessevaluation des Modellversuchs zum BF17 (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010) oder / und der Mobilitätsstudie Fahranfänger (vgl. FUNK et al. 2012a) erfolgreich eingesetzt worden sind. Des Weiteren enthält das Fragenprogramm weitere Fragen und Skalen, die zur Beantwortung der Forschungsfrage zielführend erscheinen. Darunter befinden sich auch Skalen und Itembatterien aus der internationalen Fahranfängerforschung (vgl. SCOTT-PARKER et al. 2012; TRONSMOEN 2011). Das Fragenprogramm für die Teilnehmer am BF17 (vgl. Tab. 5-2, Spalte „BF17“) umfasst die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte:

- Soziodemographie / Kontaktdaten,
- Determinanten des BF17-Zugangs, darunter
 - Fahrausbildung,
 - Motivation / Einstellungen,
 - Soziale Faktoren: Rahmenbedingungen im Haushalt,
 - Soziale Faktoren: Familie, Peergroup, soziales Umfeld,
- BF17-Bedingungen / Fahrerfahrungen, darunter
 - Rahmenbedingungen: Begleiter und genutztes Fahrzeug,
 - Umfang der begleiteten Fahrten und
 - Erfahrungen beim Begleiteten Fahren,
- Perspektiven der BF-Ausgestaltung, Wünsche zum und Kritik am BF17.

Eine wichtige Dimension in der Planung des Fragenprogramms für die BF17-Teilnehmer war die inhaltliche Abstimmung zwischen der Erst- und Zweitbefragung. In Tab. 5-2 ist die Unterscheidung, zu welchen Befragungszeitpunkten einzelne Fragen gestellt werden, an den grauschattierten Feldern in den Spalten „Welle 1“ und „Welle 2“ der Rubrik „BF17“ zu erkennen.

Die Panelstruktur der BF17-Teilbefragung bietet die Gelegenheit, Veränderungen über die Zeit zu beobachten und Entwicklungen darzustellen. Deshalb wurden die zentralen veränderlichen Größen, wie z. B. die Fahrleistung, Unfallbeteiligungen, Unsicherheiten oder Erfahrungen aus der Begleitsituation, in der Erst- und Zweitbefragung erhoben. Weitere Fragen, die retrospektiv auf die gesamte Phase des Begleiteten Fahrens blicken, wurden ausschließlich in der zweiten Befragung berücksichtigt. Im Falle einiger weniger Fragen, die ausschließlich in der zweiten Welle erfragt wurden, ging eine Abwägungsentscheidung zwischen einer zumutbaren Fragebogenlänge und der inhaltlichen Relevanz voraus, da sich erfahrungsgemäß nur ein Teil der Befragungsteilnehmer für eine Zweitbefragung zur Verfügung stellt.

Das Fragenprogramm für die jungen Fahranfänger wurde vor Beginn der Feldphase einem Pretest unterzogen. Dabei standen die Verständlichkeit der formulierten Fragen sowie die intuitive Bedienung des programmierten Online-Fragebogens im Fokus. In einem an den Pretest anschließenden Gespräch äußerten die Tester ihre Kritik und Anregungen, die in die abschließende Ausfertigung des Online-Fragebogens Eingang fanden.

⁵⁴ Die Verlosung und der Versand der Tankgutscheine an die Gewinner erfolgten im Januar und Februar 2016.

Inhaltliche Fragestellung	Fragebogen				
	BF17		FAA18		
	Teilnehmer		Be- glei- ter	Fahr- an- fän- ger	El- tern- teil
	Welle 1	Welle 2			
1 SOZIODEMOGRAPHIE / KONTAKTDATEN					
Fahrerlaubniserteilung im BF17 oder herkömmlicher Fahrerlaubniswerb					
Geschlecht					
Geburtstag					
Bundesland					
Migrationshintergrund					
Schulbildung					
Berufliche Ausbildung / Situation					
Schulbildung der Eltern					
Erwerbstätigkeit der Eltern					
Abfrage der Kontaktmöglichkeiten (E-Mail, SMS) für Teilnahme an Welle 2					
Abfrage der Kontaktmöglichkeiten (E-Mail) für Teilnahme an Verlosung					
2 DETERMINANTEN DES BF17-ZUGANGS					
2.1 Fahrausbildung					
Beginn der Fahrausbildung (Stichtag der Anmeldung)					
Anzahl der Fahrstunden, Anzahl der theoretischen / praktischen Prüfversuche					
Vorbesitz einer Fahrerlaubnis; Fahrerfahrung mit Mofa oder anderen FE-Klassen					
Datum der Aushändigung der BF17-Prüfbescheinigung / ... des Führerscheins					
Gründe für verspäteten BF17-Einstieg					
Teilnahme an weiteren kostenpflichtigen Veranstaltungen					
2.2 Motivation / Einstellungen					
Anstoß zur BF17-Teilnahme					
Gründe für die Teilnahme am BF17					
Gründe gegen die Teilnahme am BF17					
Eigene Information über BF17					
Extramotive des Autofahrens					
Persönlichkeit des Fahranfängers („Big Five“ / „Big Six“)					
Multimodalität					
2.3 Soziale Faktoren: Rahmenbedingungen im Haushalt					
Haushaltszusammensetzung (Größe, Beziehung zu den HH-Mitgliedern)					
Pkw-Führerscheinbesitz der Personen im Haushalt					
Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt					
2.4 Soziale Faktoren: Familie, Peergroup, soziales Umfeld					
Erziehungsstil					
Engagement der Eltern („Parental Involvement“)					
Wer hat den Führerschein bezahlt?					
Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 im sozialen Netzwerk					
Durchdringung des Freundeskreises mit BF17					
Soziale Ressourcen (Information und Unterstützung beim Fahrerlaubniswerb)					
3 BF17-BEDINGUNGEN / FAHRERFAHRUNGEN					
3.1 Rahmenbedingungen: Begleiter und genutztes Fahrzeug					
Anzahl Begleiter					
Einschätzung der Angemessenheit der Anzahl der eingetragenen Begleiter					
↳ Schwierigkeiten bei der Begleitersuche					
↳ Kenntnis von der Möglichkeit der Nachtragung von Begleitern					
Häufigster Begleiter (Verwandtschaftsverhältnis, Geschlecht, Alter, Wohnort)					
↳ Falls nicht Mutter/Vater: Schulbildung des häufigsten Begleiters					
↳ Falls nicht Mutter/Vater: Erwerbstätigkeit des häufigsten Begleiters					
Fremdeinschätzung des Fahrstils des häufigsten Begleiters bzw. der Eltern					
Einschätzung der Einhaltung von Verkehrsregeln: häufigster Begleiter bzw. Eltern					
Häufigstes genutztes Fahrzeug (Baujahr, Motorleistung, Halter, Fahrer)					
Fahrzeugausstattung des am häufigsten genutzten Fahrzeugs					
Pkw-Kennzeichnung					
↳ Falls Ja/Nein: Auswirkungen					

Tab. 5-2a: Synopse des Fragenprogramms für die BF17-Teilnehmer und die 18-jährigen Nichtteilnehmer am BF17

Inhaltliche Fragestellung	Fragebogen				
	BF17		Be- glei- ter	FAA18	
	Teilnehmer			Fahr- an- fän- ger	El- tern- teil
	Welle 1	Welle 2			
3.2 Umfang der (begleiteten) Fahrten					
Gesamte bisherige Fahrleistung					
Fahrten in den letzten sieben Tagen und Fahrleistungsumfang (Kilometer, Minuten)					
↳ Absolvierte Fahrten: Veranlassung der Fahrt(en)					
↳ Ausgebliebene Fahrten: Begründung					
Landkreis/Stadt der häufigsten Fahrten					
Anteil der Fahrleistung innerorts, außerorts, Autobahnen					
Hinderungsgründe: Warum nicht mehr gefahren?					
BYNDS (*): Exposition in bestimmten Fahrsituationen („Risky exposure“)					
Übungsfahrten					
↳ Absolvierte Übungsfahrten: Veranlassung der Fahrt(en)					
Verwarnungen, Bußgelder					
Unfallbeteiligung					
↳ Unfallursache, Unfallzeitpunkt					
Beinaheunfälle					
↳ Unfallursache, Unfallzeitpunkt					
3.3 Erfahrungen beim (Begleiteten) Fahren					
Kommunikation im Pkw während der Begleitfahrten					
Angemessenheit der Einwände des häufigsten Begleiters					
Wirkung der Anwesenheit eines Begleiters auf das Fahrverhalten					
Aussagen zum Nutzungsverhalten des BF17					
↳ Vermeidung von Fahrten: Begründung					
Unsicherheiten in den letzten vier Wochen					
BYNDS (*): Fehleinschätzungen („Misjudgements“)					
BYNDS (*): Stimmung des Fahrers („Driver mood“)					
BYNDS (*): Kurzzeitige Regelverletzungen („Transient violations“)					
BYNDS (*): Anhaltende Regelverletzungen („Fixed violations“)					
Selbsteinschätzung des Fahrstils des Fahrenfängers					
Wahrnehmung von Fortschritten beim Fahren					
4 PERSPEKTIVEN DER BF-AUSGESTALTUNG, WÜNSCHE ZUM, KRITIK AM BF17					
Perspektiven der BF-Ausgestaltung: Vereinfachung der Begleiterregelung					
Perspektiven ...: Anreize zu Mindestzeitraum, -umfang, -fahrleistung					
Perspektiven der BF-Ausgestaltung: BF16					
Perspektiven ...: Mindestbegleitdauer ins 18. Lebensjahr hinein					
Perspektiven der BF-Ausgestaltung: Laientraining					
Perspektiven der BF-Ausgestaltung: Coaching während der BF17-Begleitphase					
Bedarf an Hilfestellungen zum BF17: Was wird sich gewünscht?					
↳ Fremdsprachige Informationsmaterialien: Welche Sprache?					
Weiterempfehlung des BF17 an Freunde					
Kritik, Verbesserungsvorschläge zum BF17					
5 ZUSATZFRAGEN AN HÄUFIGSTEN BEGLEITER / ELTERN					
Verwandtschaftsgrad zum Jugendlichen					
Geburtsjahr					
Jahr des Fahrerlaubniserwerbs					
Gründe für die Begleitertätigkeit					
Ablehnen einer Mitfahrt als Begleiter					
Selbsteinschätzung des Fahrstils					
Einhaltung von Verkehrsregeln					
Fremdeinschätzung des Fahrstils des Fahrenfängers					
Bei Vereinfachung der Begleiterregelung: Zulassen nicht eingetragener Begleiter?					

(*) BYNDS = Behaviour of Young Novice Driver Scale / Skala zum Fahrverhalten von jungen Fahrenfängern;

Tab. 5-2b: Synopsis des Fragenprogramms für die BF17-Teilnehmer und die 18-jährigen Nichtteilnehmer am BF17

5.3.3.2 Fragebogen für BF17-Begleiter

Das Fragenprogramm für die Begleiter befragter BF17-Teilnehmer ist deutlich kürzer und muss zudem nicht auf die Unterscheidung zwischen Erst- und Zweitbefragung Rücksicht nehmen. Außerdem unterscheidet sich das Erkenntnisinteresse von jenem der Teilnehmerbefragung. Zentrale Inhalte des Begleiter-Fragenprogramms bilden die Schwerpunkte (vgl. Tab. 5-2, Spalte „Begleiter“)

- Perspektiven der BF-Ausgestaltung, Wünsche zum und Kritik am BF17 sowie
- Soziodemographie und Zusatzfragen an den häufigsten Begleiter.

Darüber hinaus werden auch einige Fragen an den häufigsten Begleiter gerichtet, die die Antworten des Fahranfängers um den Blickwinkel des Begleiters ergänzen. Darunter die Fragen zur Kommunikation im Pkw, zu Unsicherheiten in den letzten vier Wochen oder zur Wahrnehmung von Fortschritten beim Fahren.

5.3.3.3 Fragebogen für 18-jährige Nichtteilnehmer am BF17

Vor dem Hintergrund der eingangs erläuterten Zielsetzung, die 18-jährigen Nichtteilnehmer als Vergleichsgruppe für die BF17-Fahranfänger heranzuziehen, muss sich das für diese Teilgruppe vorgesehene Fragenprogramm eng an den Fragebogen für die BF17-Teilnehmer anlehnen. Das Fragenprogramm zur Befragung der Nichtteilnehmer am BF17 (vgl. Tab. 5-2, Spalte „FAA18“) umfasst demnach die gleichen inhaltlichen Schwerpunkte, wie sie bereits in Abschnitt 5.3.3.1 dargestellt sind.

Dabei wurden unter Umständen Anpassungen in der Fragenformulierung und in der Auswahl von Antwortkategorien vorgenommen, um die Situation der 18-jährigen Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus erworben haben, vollumfänglich abzudecken.

5.3.3.4 Fragebogen für Eltern 18-jähriger Fahranfänger

Parallel zum Vorgehen in der Befragung von BF17-Teilnehmern sollte auch bei der Befragung 18-jähriger Nichtteilnehmer am BF17 versucht werden, einen Elternteil zur Beantwortung einiger weniger Fragen zu gewinnen. Die Schattierungen in Tab. 5-2 (vgl. Spalte „Elternteil“) zeigen auch hierzu die relevanten inhaltlichen Aspekte an. Neben wenigen soziodemographischen Merkmalen richtet

sich das Interesse bei dieser Zielgruppe auf die Pkw-Kennzeichnung, die Wahrnehmung von Unsicherheiten und Fortschritten beim Fahren des 18-jährigen Fahranfängers und die Selbsteinschätzung des eigenen Fahrstils, der Einschätzung des Fahrstils des Fahranfängers sowie die eigene Einhaltung von Verkehrsregeln.

5.4 Befragungsverlauf

5.4.1 Durchführung der Fahranfängerbefragung 2014

Die zur Befragung eingeladenen jungen Fahranfänger aus den beiden Forschungsprojekten wurden über die Internetadresse www.fab2014.de auf den bereitgestellten Online-Fragebogen geführt. Dessen erste inhaltliche Frage leitete die Jugendlichen entsprechend des absolvierten Modus des Fahrerlaubnisverfahrens auf den adäquaten Fragebogen für Teilnehmer bzw. Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren weiter.

Während sich die Elternbefragung in der FAA18-Teilgruppe direkt an das Ende der einmaligen Fahranfängerbefragung anschloss, sah der Befragungsplan der BF17-Teilgruppe vor, dass die Begleiter möglichst am Ende der Zweitbefragung die Fragen zur Begleitphase beantworten sollten. Die BF17-Fahranfänger, die keine Teilnahmebereitschaft an einer zweiten Befragung bekundeten, wurden bereits am Ende der Erstbefragung gebeten, den häufigsten Begleiter an den Computer zu holen. BF17-Befragungsteilnehmer, die am Ende der Erstbefragung ihr Einverständnis für die Einladung zu einer zweiten Befragung gegeben hatten, hinterließen als Kontaktdaten entweder ihre E-Mail-Adresse oder ihre Mobilfunknummer. Über diese Kommunikationskanäle versendete der Forschungsnehmer kurz vor dem jeweiligen 18. Geburtstag – und damit vor Ende der Begleitphase – während des gesamten Befragungszeitraumes im festen zweiwöchentlichen Turnus die individuellen Einladungen zur Zweitbefragung.

5.4.2 Befragungszeitraum

Nachdem den Technischen Prüfstellen am 14. März 2014 die Einladungsbriefe und Erinnerungspostkarten vom Forschungsnehmer zur Verfügung gestellt worden waren, wurden von Mitte März bis Mitte April 2014 die Briefe, und jeweils etwa zwei Wochen später die Postkarten aus den Technischen Prüfstellen heraus versendet. Die ersten Befragungsteilnehmer loggten sich am

21.03.2014 auf die Befragungsplattform ein. Aufgrund des dezentralen Versands der Erhebungsunterlagen durch die fünf Technischen Prüfstellen wurde der Beginn des Befragungszeitraums nicht einheitlich terminiert.

Der letzte FAA18-Befragungsteilnehmer nahm am 04.06.2014 an der Befragung teil, sodass der Befragungszeitraum für die FAA18-Teilbefragung auf etwa zwölf Wochen von Ende März bis Anfang Juni 2014 zu datieren ist. In der BF17-Erstbefragung beantworteten einige wenige Fahranfänger den Fragebogen auch noch bis Ende Juli 2014.

Die Terminierung der Zweitbefragung für die BF17-Teilgruppe richtete sich nach dem jeweiligen 18. Geburtstag der BF17-Fahranfänger. Bereits Ende April 2014 wurden die ersten BF17-Befragungsteilnehmer zur zweiten Befragungswelle eingeladen. Ein Jahr später, in der letzten Woche im April 2015, wurden die letzten BF17-Fahranfänger kurz vor ihrem 18. Geburtstag zur Zweitbefragung eingeladen. Der Befragungszeitraum für die zweite Panelwelle im BF17-Teilprojekt erstreckte sich somit insgesamt über ein Jahr von April 2014 bis April 2015.

5.4.3 Fragebogenrücklauf der BF17-Teilgruppe

Aus dem Adressbestand der Technischen Prüfstellen wurden, entsprechend dem Stichprobenplan, insgesamt 10.015 Adressen von BF17-Fahranfängern zufällig ausgewählt und mit den vorgesehen Erhebungsunterlagen für die Erstbefragung angeschrieben (vgl. Tab. 5-3). Die Technischen Prüfstellen meldeten dem Forschungsnehmer 35 Irrläufer, die aufgrund von fehlerhaften Adressen oder Umzügen von Fahranfängern nicht zugestellt werden konnten. Die Bruttostichprobe der BF17-Teilnehmerbefragung beläuft sich somit auf 9.980 17-jährige Fahranfänger, die als bereinigte Bruttostichprobe den weiteren Berechnungen zugrunde liegen.

Im Befragungszeitraum von März 2014 bis Juli 2014 riefen 2.618 angeschriebene BF17-Fahranfänger den Online-Fragebogen auf. 140 von ihnen haben nur die erste Seite des Fragebogens angesehen, diesen ohne zu antworten nur „durchgeklickt“ oder den Fragebogen nach wenigen Fragen abgebrochen. Diese Befragten wurden im Zuge der Datenaufbereitung aus den Befragungsdaten ausgeschlossen. Damit verbleiben die Angaben von 2.478 BF17-Fahranfängern für die Datenauswertung. Aus dem Verhältnis auswertbarer Fragebogen zur bereinigten Bruttostichprobe errechnet

sich eine Beteiligungsquote für die Erstbefragung der BF17-Teilgruppe von insgesamt 24,8 %.

Von diesen 2.478 Befragten zeigten sich 63,9 % bereit, an der zweiten Befragung teilzunehmen. Hierzu stellten sie entweder ihre E-Mail-Adresse oder ihre Handynummer für die Kontaktaufnahme zur Verfügung. Die Bruttostichprobe für die Zweitbefragung beträgt dementsprechend 1.583 BF17-Teilnehmer. 95 Befragte hatten unvollständige Angaben in den Kontaktdaten gemacht oder ihren Geburtstag nicht genannt, sodass sie zum Zeitpunkt ihres 18. Geburtstages nicht kontaktiert werden konnten. Die verbliebenen 1.488 Fahranfänger wurden gemäß dem Befragungsplan kontaktiert und erinnert, worauf 953 Personen reagiert und 834 den Fragebogen ausgefüllt haben. Für die Zweitbefragung errechnet sich daraus eine Beteiligungsquote von 56,1 % (vgl. auch dazu Tab. 5-3). Die durchschnittliche Verweildauer im Panel, d. h. die Zeit zwischen der Beantwortung der Erst- und der Zweitbefragung, beträgt im Durchschnitt 213 Tage und damit mehr als ein halbes Jahr. Der erste Fahranfänger beendete seine Panelteilnahme bereits nach sieben Tagen mit Vollendung des 18. Lebensjahres, bis zu einem Viertel der Befragten beantworteten den zweiten Fragebogen nach bis zu 164 Tagen. Ein weiteres knappes Viertel der Jugendlichen bearbeitete die zweite Panelbefragung erst nach mehr als 300 Tagen. Die Verweildauer der BF17-Teilnehmer im FAB2014-Panel ist somit insgesamt positiv zu bewerten.

Hinsichtlich der Ansprache der Begleiter sah der Befragungsplan vor, bei BF17-Teilnehmern, die nicht an einer zweiten Befragung teilnehmen wollten, die Begleiterbefragung unmittelbar am Ende der ersten Befragung durchzuführen. Von den 891 Befragten im BF17, die zu diesem Zeitpunkt gebeten wurden, ihren häufigsten Begleiter an den Computer zu holen, klickten sich 530 Personen weiter zum Begleiterfragebogen und insgesamt 229 Begleiter füllten den entsprechenden Fragebogen aus. In 301 Fällen wurde entweder nur die Eingangsseite des Begleiterfragebogens betrachtet und die Bearbeitung gleich oder im weiteren Verlauf des Fragebogens abgebrochen. Da die befragten 17-Jährigen mit einem Klick direkt vom Fahranfänger- auf den Elternfragebogen weiter geleitet wurden, darf man hierbei unterstellen, dass ein Großteil der Befragungsabbrecher unmittelbar am Beginn des Begleiterfragebogens von interessierten 17-Jährigen herrührt, die aus dem Fahranfängerfragebogen auf die erste Seite des Begleiterfragebogens gelangten und anschließend abgebrochen haben. Auch bei der anschließenden Abfrage der Teilnahmebedingungen und auf der ersten inhaltlichen Fragebogenseite mit Fragen

zum Verwandtschaftsgrad, dem Geburtsjahr, dem Geschlecht und dem Jahr des Fahrerlaubniserwerbs des Elternteils brachen verhältnismäßig viele Befragte die Erhebung ab.

Damit errechnet sich in der Erstbefragung unter den Begleitern eine Beteiligungsquote von 25,7 %. Zur Berechnung der Beteiligungsquote an der Begleiterbefragung nach der Zweitbefragung der

BF17-Teilnehmer wird die Anzahl der aus der Zweitbefragung vorliegenden auswertbaren Fragebogen zugrunde gelegt. Auf dieser Basis errechnet sich ein Rücklauf von 66,4 %, d. h. von zwei Dritteln der BF17-Teilnehmer, die an zwei Befragungen teilgenommen haben, liegen auch Antworten ihrer Begleiter vor.

Stichprobenausschöpfung BF17-Fahranfängerbefragung	BF17-Fahranfängerbefragung W1		BF17-Fahranfängerbefragung W2	
	Teilnehmer	Begleiter	Teilnehmer	Begleiter
	n			
Bruttostichprobe	10.015	–	1.583 ³⁾	–
Irrläufer, Kontaktdaten oder Geburtstag nicht bekannt / nicht korrekt	35	–	95	–
Bruttostichprobe (bereinigt)	9.980	891 ²⁾	1.488	834 ⁴⁾
Keine Befragungsteilnahme	7.362	361	535	645
Aufruf des BF17-Online-Fragebogens	2.618	530	953	842
Nicht auswertbare Fragebogen	140	301	119	288
Auswertbare Fragebogen	2.478	229	834	554
Beteiligungsquote ¹⁾	24,8 %	25,7 %	56,1 %	66,4 %
Teilnahmebereitschaft an zweiter Welle:	1.583	–	–	–
... auf Basis der auswertbaren Fragebogen	63,9 %	–	–	–
... auf Basis aller bis zum Ende ausgefüllten Fragebogen (n = 2.131)	74,3 %	–	–	–

¹⁾ Beteiligungsquote = Auswertbare Fragebogen / Bruttostichprobe (bereinigt);

²⁾ Bruttostichprobe (bereinigt) für die Begleiterbefragung in Welle 1: Vier Jugendliche leben ohne erwachsene Person ab 30 Jahren im Haushalt. 2.474 Jugendliche leben mit mindestens einer erwachsenen Person ab 30 Jahren im Haushalt, abzüglich der 1.583 Jugendlichen, die sich für eine Teilnahme an der zweiten Befragungswelle bereit erklärt haben.

³⁾ Entspricht der Anzahl der Jugendlichen, die in der ersten Befragung einer Einladung zur zweiten Welle zugestimmt haben.

⁴⁾ Bruttostichprobe (bereinigt) für die Begleiterbefragung in Welle 2: 834 Jugendliche mit einem auswertbaren Fragebogen aus Welle 2, die mit einer erwachsenen Person ab 30 Jahren im Haushalt leben.

Tab. 5-3: Stichprobenausschöpfung unter den 17-jährigen Fahranfängern – nach der Zielgruppe

5.4.4 Fragebogenrücklauf der FAA18-Teilgruppe

Nach Auskunft der Technischen Prüfstellen kam es für die FAA18-Stichprobe lediglich in den Zuständigkeitsbereichen des TÜV Rheinland und des TÜV Hessen zu Irrläufern, d. h. wegen fehlerhafter Adressen unzustellbaren Aussendungen, und zwar im Umfang von n = 33 Adressen (vgl. Tab. 5-4). Ausgangspunkt zur Berechnung der Beteiligungsquote an der Online-Befragung sind damit die bundesweit 4.982 zugestellten Einladungsbriefe. Insgesamt wurde der Fragebogen für 18-jährige Fahranfänger bis zum 04.06.2014 1.011 Mal aufgerufen. Auch hier haben sich 86 Fahranfänger nur die Eingangsseite des Fragebogens angeschaut, ihn ohne zu antworten „durchgeblättert“ oder die Befragung nach wenigen Fragen abge-

brochen. Diese Personen werden von der weiteren Datenauswertung ausgeschlossen. Somit verbleiben 925 18-jährige Fahranfänger im Datensatz, die den Fragebogen hinreichend vollständig ausgefüllt haben. Bezogen auf die bereinigte Bruttostichprobe entspricht dies einer Beteiligungsquote an der Fahranfängerbefragung von 18,6 %.

Am Ende des Fragebogens für die 18-jährigen Fahranfänger wurden diese gebeten, ein Elternteil an den Computer zu holen. Auch den Eltern sollten einige wenige Fragen zum Einstieg ihres Kindes in die Pkw-Mobilität gestellt werden. Der Elternfragebogen wurde insgesamt 729 Mal aufgerufen. In 356 Fällen wurde nur die Eingangsseite betrachtet und die Bearbeitung gleich oder im weiteren Verlauf des Fragebogens abgebrochen. Die Gründe für die hohe Ausfallquote sind wie in der BF17-Befragung darin zu vermuten, dass die jungen Be-

fragungsteilnehmer sich (irrtümlich oder aus Neugierde) auf den Elternfragebogen weitergeklickt und anschließend die Befragung abgebrochen haben. Ebenso haben bei der Abfrage der Teilnahmebedingungen und auf der ersten inhaltlichen Fragebogenseite verhältnismäßig viele Befragte die Erhebung beendet. Ohne Abbrecher verbleiben zum Stichtag 04.06.2014 die Angaben von 373 Elternteilen in der Datenauswertung (vgl. noch einmal Tab. 5-4). Daraus errechnet sich eine Stichprobenausschöpfung von 50,2 % für die Eltern der befragten Fahranfänger.

Stichprobenausschöpfung FAA18-Fahranfängerbefragung	FAA18-Fahranfängerbefragung	FAA18-Elternbefragung
	n	
Bruttostichprobe	5.015	–
Irrläufer	33	–
Bruttostichprobe (bereinigt)	4.982	743 ¹⁾
Keine Befragungsteilnahme	3.971	14
Aufrufe des Online-Fragebogens	1.011	729
Nicht auswertbare Fragebogen	86	356
Auswertbare Fragebogen	925	373
Beteiligungquote ²⁾	18,6 %	50,2 %

¹⁾ Anzahl der befragten jungen Erwachsenen mit mindestens einem Elternteil im Haushalt;

²⁾ Beteiligungquote = Auswertbare Fragebogen / Bruttostichprobe (bereinigt);

Tab. 5-4: Stichprobenausschöpfung unter den 18-jährigen Fahranfängern – nach der Zielgruppe

6 Stichprobenbetrachtung und Gewichtung

Zu den beiden soziodemographischen Merkmalen Geschlecht und regionale Herkunft der Befragten liegen Informationen aus den Befragungen der 17-jährigen und der 18-jährigen Fahranfänger sowie aus der Statistik des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) vor. Diese beiden Merkmale eignen sich also zur externen Validierung der beiden realisierten Stichproben an der jeweiligen Grundgesamtheit der 17-jährigen Fahranfänger der Führerscheinklassen BF / BEF (BF17) sowie Führerscheineulingen der Führerscheinklassen B / BE / B96 im Alter von 18 Jahren (FAA18).⁵⁵ Der Abgleich der Untersu-

chungsstichprobe mit der Grundgesamtheit hilft bei der Einschätzung der Aussagekraft der Stichprobe für die jeweilige Grundgesamtheit und ist Grundlage für die Entscheidung über eine eventuell notwendige Gewichtung der Befragungsdaten. Zudem muss für die Verallgemeinerung der Ergebnisse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit, einen sog. „Repräsentationsschluss“ (SCHNELL, HILL, ESSER 2013: 296), der Stichprobe eine Zufallsauswahl zugrunde liegen. Diese Bedingung ist für beide Teilerhebungen in der „Fahranfängerbefragung 2014“ durch die gewählte Stichprobenziehung erfüllt (vgl. Abschnitt 5.2.1).

Im ersten Schritt der Datenauswertung soll also die Randverteilung zentraler Strukturvariablen des Datensatzes mit den wenigen aus der BF17- und FAA18-Grundgesamtheit des ZFER bekannten Verteilungen soziodemographischer Merkmale verglichen und so die möglichst getreuliche Abbildung der Gesamtheit der 17- und 18-jährigen Fahranfänger in der Stichprobe geprüft werden. Als Strukturmerkmale zur Validierung der Stichprobe anhand der entsprechenden Merkmalsverteilungen in der Grundgesamtheit stehen

- das Geschlecht der Fahranfänger sowie
- ihre regionale Verteilung nach alten bzw. neuen Bundesländern

zur Verfügung (vgl. die folgenden Abschnitte 6.1 und 6.2).

In Abschnitt 6.3 wird anschließend die Quer- und Längsschnittsgewichtung der verwendeten Datensätze als Folge dieser externen Validierung dokumentiert.

6.1 Geschlechterverteilung

6.1.1 Geschlechterverteilung in der BF17-Stichprobe

Die BF17-Befragung haben deutlich mehr junge Frauen als Männer beantwortet: 58,1 % der Befragungsteilnehmer sind weiblich, gegenüber 41,9 % männlichen Befragten. Inwieweit die Häufigkeitsverteilung der Teilnahme von Frauen und Männern sich mit der tatsächlichen Geschlechterverteilung in der Grundgesamtheit deckt, zeigt der Vergleich mit den Registerdaten zu 17-jährigen Fahranfän-

Datenquelle für die Formulierung der Grundgesamtheit der 18-jährigen Fahranfänger der Führerscheinklasse B / BE / B96: Tabelle „Ersterteilungen von und Erweiterungen auf die Klassen B, BE und B96 im Jahr 2013 an 18-jährige Personen nach Geschlecht und Bundesland“ zugesendet per E-Mail durch das KBA am 11.06.2014.

⁵⁵ Vgl. KBA (2013: 51) zur Grundgesamtheit 17-jähriger Fahranfänger hinsichtlich des Geschlechts im Jahr 2012 und KBA (2014: 12f) hinsichtlich der regionalen Herkunft.

gern aus dem ZFER des KBA (vgl. Tab. 6-1).⁵⁶ Demnach haben BF17-Fahranfängerinnen die Befragung überproportional häufig beantwortet.

Geschlecht	Grundgesamtheit der BF17-Teilnehmer im Jahr 2012 ¹⁾	Stichprobe der BF17-Teilnehmer in W1
	%	
Weiblich	50,4	58,1
Männlich	49,6	41,9
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	360.942	2.429

¹⁾ Quelle: KBA (2013: 51);

Tab. 6-1: Geschlecht der BF17-Teilnehmer – Strukturvergleich der Befragungsteilnehmer mit der Grundgesamtheit

Die statistische Überprüfung bestätigt den bisherigen Eindruck: Die Geschlechterverteilung in den Befragungsdaten weicht signifikant von jener der Grundgesamtheit ab ($\chi^2 = 70,820$, $df = 1$, $p = 0,000$). Mit diesem Ergebnis ist es unumgänglich, die Stichprobe nach der Geschlechterverteilung in der Grundgesamtheit zu gewichten, um die Verallgemeinerbarkeit der Befragungsergebnisse aus der BF17-Stichprobe auf alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Begleiteten Fahren zu gewährleisten.

6.1.2 Geschlechterverteilung in der FAA18-Stichprobe

Den Fragebogen für die 18-jährigen Fahranfänger haben zu 53,2 % Frauen und zu 46,8 % Männer ausgefüllt. Zur Abschätzung, ob diese Geschlechterverteilung in der Stichprobe jener in der Grundgesamtheit entspricht, wird auch sie in Tab. 6-2 mit den Registerdaten zu 18-jährigen Fahranfängern aus dem ZFER des KBA abgeglichen.⁵⁷

⁵⁶ Differenzen zur Gesamtzahl von 2.478 in die Datenauswertung eingegangenen Fragebogen 17-jähriger Fahranfänger ergeben sich nachfolgend stets durch eine mehr oder minder große Zahl von Befragten, die zu den einzelnen Fragen keine gültige Antwort gegeben haben.

⁵⁷ Differenzen zur Gesamtzahl von 925 in die Datenauswertung eingegangenen Fragebogen 18-jähriger Fahranfänger ergeben sich nachfolgend stets durch eine mehr oder minder große Zahl von Befragten, die zu den einzelnen Fragen keine gültige Antwort gegeben haben.

Geschlecht	Grundgesamtheit der 18-jährigen Fahranfänger im Jahr 2013 ¹⁾	Stichprobe der FAA18
	%	
Weiblich	44,6	53,2
Männlich	55,4	46,8
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	178.288	900

¹⁾ Quelle: Persönliche Mitteilung durch das KBA vom 11.06.2014.

Tab. 6-2: Geschlecht der 18-jährigen Fahranfänger – Strukturvergleich der Befragungsteilnehmer mit der Grundgesamtheit

In Tab. 6-2 wird offenkundig, dass die Geschlechterverteilungen in der FAA18-Grundgesamtheit und in der Untersuchungsstichprobe der 18-jährigen Fahranfänger nicht übereinstimmen und weibliche Fahranfänger wie schon in der BF17-Stichprobe überproportional häufig an der Befragung teilgenommen haben. Die Verteilung des Geschlechts in der FAA18-Befragung weicht von jener in der Grundgesamtheit signifikant ab ($\chi^2 = 27,336$, $df = 1$, $p = 0,000$). Somit muss auch für die FAA18-Teilgruppe nach dem Geschlecht gewichtet werden, um die Befragungsergebnisse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit verallgemeinern zu können.

6.2 Verteilung der regionalen Herkunft

6.2.1 Verteilung der regionalen Herkunft in der BF17-Stichprobe

Das zweite Merkmal zur Begutachtung der Güte der BF17- wie auch der FAA18-Stichprobe ist die regionale Herkunft der Befragten – operationalisiert anhand der Bundesländer. Die Verteilung der BF17-Grundgesamtheit und der Stichprobe der Befragten wird in Tab. 6-3 vergleichend dargestellt. Insgesamt sind die meisten Befragten in Nordrhein-Westfalen (22,2 %), Bayern (20,0 %) und Baden-Württemberg (18,4 %) zu Hause. Dies entspricht der tatsächlichen Verteilung in der Grundgesamtheit. Auch für die übrigen Bundesländer kommt die Verteilung der Befragungsdaten jener der Grundgesamtheit sehr nahe.

Bundesland	Grundgesamtheit der BF17-Teilnehmer im Jahr 2012 ¹⁾	Stichprobe der BF17-Teilnehmer in W1
	%	
Baden-Württemberg	16,0	18,3
Bayern	20,5	20,0
Berlin	1,1	1,5
Brandenburg	1,5	1,1
Bremen	0,4	0,7
Hamburg	1,0	0,0
Hessen	7,0	5,9
Mecklenburg-Vorpommern	0,9	0,7
Niedersachsen	12,2	11,1
Nordrhein-Westfalen	23,0	22,3
Rheinland-Pfalz	6,0	8,2
Saarland	1,2	2,3
Sachsen	2,4	2,0
Sachsen-Anhalt	1,3	0,7
Schleswig-Holstein	3,8	4,1
Thüringen	1,5	1,3
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	421.880	2.256

¹⁾ Quelle: KBA (2014: 12f);

Tab. 6-3: Regionale Herkunft (Bundesländer) der BF17-Teilnehmer – Strukturvergleich der Befragungsteilnehmer mit der Grundgesamtheit

Aufgrund der für einzelne Bundesländer zu niedriger Zellenbesetzungen für die statistische Überprüfung auf Unterschiede zwischen Grundgesamtheit und Stichprobe bildet die Dichotomisierung der Bundesländer die inhaltlich naheliegendste Alternative. Dazu werden die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in die Kategorie „Neue Bundesländer“ zusammengefasst. Aus diesen Bundesländern stammen in der Stichprobe 7,2 % der Befragten (vgl. Tab. 6-4). In den alten Bundesländern verorten sich 92,8 % der befragten 17-Jährigen.

Dieses Verhältnis weicht signifikant von dem entsprechend der Grundgesamtheit zu erwartenden Ergebnis ab ($\chi^2 = 6,178$, $df = 1$, $p = 0,013$). Die Gewichtung der BF17-Befragungsdaten nach der regionalen Herkunft ist also ebenso angezeigt.

Herkunftsregion	Grundgesamtheit der BF17-Teilnehmer im Jahr 2012	Stichprobe der BF17-Teilnehmer in W1
	%	
Alte Bundesländer	91,3	92,8
Neue Bundesländer	8,7	7,2
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	421.880	2.256

Tab. 6-4: Regionale Herkunft (West / Ost) der BF17-Teilnehmer – Strukturvergleich der Befragungsteilnehmer mit der Grundgesamtheit

Bundesland	Grundgesamtheit der 18-jährigen Fahranfänger im Jahr 2013 ¹⁾	Stichprobe der FAA18
	%	
Baden-Württemberg	16,0	18,0
Bayern	14,5	14,1
Berlin	2,6	3,6
Brandenburg	2,0	2,0
Bremen	0,8	1,3
Hamburg	1,8	0,1
Hessen	7,8	10,0
Mecklenburg-Vorpommern	1,2	0,9
Niedersachsen	11,5	11,1
Nordrhein-Westfalen	25,0	23,6
Rheinland-Pfalz	5,2	4,8
Saarland	1,3	2,2
Sachsen	2,9	3,0
Sachsen-Anhalt	1,6	0,9
Schleswig-Holstein	4,3	2,7
Thüringen	1,5	1,6
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	178.288	859

¹⁾ Quelle: Persönliche Mitteilung durch das KBA vom 11.06.2014.

Tab. 6-5: Regionale Herkunft (Bundesländer) der 18-jährigen Fahranfänger – Strukturvergleich der Befragungsteilnehmer mit der Grundgesamtheit

6.2.2 Verteilung der regionalen Herkunft in der FAA18-Stichprobe

Die meisten befragten 18-jährigen Fahranfänger kommen aus dem bevölkerungsreichsten Bundesland Nordrhein-Westfalen (23,6 %), die wenigsten aus Hamburg (0,1 %) (vgl. Tab. 6-5). In der gleichen Weise wie im vorherigen Abschnitt zusam-

mengefasst, stammen in der Stichprobe der 18-jährigen Befragten 12,1 % aus den neuen Bundesländern (vgl. Tab. 6-6). Der Vergleich der Herkunftsregion in der Stichprobe mit jener in der Grundgesamtheit ergibt keinen signifikanten Unterschied zwischen beiden Verteilungen ($\chi^2 = 0,073$, $df = 1$, $p = 0,786$). Die Stichprobe trifft die räumliche Verteilung der Grundgesamtheit hinreichend genau, sodass keine Gewichtung der FAA18-Daten nach der Herkunftsregion notwendig ist.

Herkunftsregion	Grundgesamtheit der 18-jährigen Fahranfänger im Jahr 2013	Stichprobe der FAA18
	%	
Alte Bundesländer	88,2	87,9
Neue Bundesländer	11,8	12,1
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	178.288	859

Tab. 6-6: Regionale Herkunft (West / Ost) der 18-jährigen Fahranfänger – Strukturvergleich der Befragungsteilnehmer mit der Grundgesamtheit

6.3 Gewichtung der FAB2014-Teilbefragungen

Für die Teilbefragung der 18-jährigen Fahranfänger ist lediglich die Querschnittsgewichtung der einmaligen Befragung zu berücksichtigen. Für die zweiwellige Panelbefragung der BF17-Teilnehmer hingegen muss neben der Querschnittsgewichtung für die erste Befragungswelle zusätzlich eine Längsschnittsgewichtung durchgeführt werden, um Verschiebungen in der Teilnahme entlang bestimmter Merkmale zwischen der Erst- und der Zweitbefragung auszugleichen.

Die absoluten und relativen Häufigkeiten, die in den nachfolgenden Kapiteln aus der BF17- und der FAA18-Befragung berichtet werden, entsprechen, wenn nicht anders vermerkt, den gewichteten Ergebnissen und werden im Text, in den Tabellen und Abbildungen nicht mehr gesondert als gewichtet ausgewiesen.

6.3.1 Vorgehen bei der Querschnittsgewichtung

Entsprechend den Vergleichen zwischen der Grundgesamtheit und der Stichprobe hinsichtlich der soziodemographischen Merkmale Geschlecht

und Herkunftsregion, werden die jeweiligen Befragungsdaten nach den Relationen in der Grundgesamtheit gewichtet.

Bei ausbleibender Gewichtung würden die Befragungsergebnisse bei einer Hochrechnung auf die Grundgesamtheit hinsichtlich der Antworten von Frauen bzw. BF17-Fahranfängern aus den alten Bundesländern verzerrt sein. Mit der Berücksichtigung von Gewichtungsfaktoren ist es jedoch möglich, die Aussagekraft der Stichprobe für ihre Grundgesamtheit trotz einer ungleichen Verteilung zentraler Merkmale zu erhalten.⁵⁸ Zur Anwendung kommt die sog. Redressment-Gewichtung, auch Nachgewichtung genannt (vgl. RÖSCH 1994: 11; DIEKMANN 2011: 427f). Diese verfolgt das zuvor aufgezeigte Ziel, die Verteilungen der Stichprobe nachträglich durch die Multiplikation mit errechneten Gewichtungsfaktoren an bekannte Verteilungen der Grundgesamtheit anzupassen. Die Gewichtungsfaktoren bilden sich aus der Division des „Soll“-Anteils, der in der Grundgesamtheit vorliegt, durch den „Ist“-Anteil, wie er sich in der Befragtenstichprobe darstellt. Das Ergebnis dieser Division sind Werte rund um den Wert eins: Gewichtungsfaktoren mit einem Wert unter „1“ reduzieren die relative Bedeutung und Gewichtungsmultiplikatoren mit einem Wert über „1“ erhöhen relativ die Wichtigkeit der Aussage des Befragten (vgl. GABLER, HOFFMEYER-ZLOTNIK, KREBS 1994a: 1).

6.3.2 Querschnittsgewichtung der FAA18-Befragungsdaten

Die statistischen Berechnungen in den Abschnitten 6.1.2 und 6.2.2 zeigen an, dass die Untersuchungsstichprobe der Befragung unter den 18-jährigen Fahranfängern ausschließlich nach der Geschlechterrelation in den Registerdaten gewichtet werden muss. Im Vergleich der Herkunftsregion ergab sich kein statistisch gesicherter Unterschied. Für die Männer ergibt sich in diesem Fall aus der Berechnung des Redressment-Gewichts ein Gewichtungsfaktor von 1,19, für die Frauen beträgt der Gewichtungsfaktor 0,84. Durch das Gewichten wird die relative Wichtigkeit der Befragten geändert (vgl. GABLER, HOFFMEYER-ZLOTNIK, KREBS 1994a: 1). Somit werden die Aussagen der Männer relativ zu denen der Frauen stärker gewichtet, um

⁵⁸ Zur Diskussion über den statistischen Nutzen der Gewichtung vgl. z. B. DIEKMANN (2011: 430ff); ROTHE, WIEDENBECK (1987); GABLER, HOFFMEYER-ZLOTNIK, KREBS (1994b).

die Verschiebung in den Befragungsdaten auszugleichen.⁵⁹

6.3.3 Querschnittsgewichtung der BF17-Erstbefragung

Den Ergebnissen aus dem Vergleich zwischen der BF17-Befragung und den amtlichen Registerdaten folgend (vgl. die Abschnitte 6.1.1 und 6.2.1), müssen die BF17-Befragungsdaten der ersten Welle nach der Verteilung des Geschlechts und der regionalen Herkunft gewichtet werden. Für Männer aus den neuen Bundesländern errechnet sich dabei der höchste Gewichtungsfaktor mit 1,46, für Frauen aus den alten Bundesländern der niedrigste mit 0,84.⁶⁰ Zusammengefasst wird die relative Bedeutung der Männer aus den neuen und auch den alten Bundesländern in der Stichprobe erhöht, während der überproportionale Anteil der Frauen aus den alten und den neuen Bundesländern anteilig reduziert wird.

6.3.4 Längsschnittsgewichtung der BF17-Paneldaten

Eine Paneluntersuchung mit zwei oder mehr Befragungswellen unterliegt immer dem Risiko, dass Teilnehmer von der vorherigen auf die nachfolgende Befragungswelle aus unterschiedlichen Gründen aus dem Panel ausscheiden. Problematisch ist die sog. „Panelmortalität“ dann, wenn Ausfälle systematisch auftreten, d. h. bestimmte Subgruppen häufiger als andere ihre Teilnahme an der nachfolgenden Panelwelle verweigern. Im vorliegenden BF17-Panel hat sich der Anteil der Männer in der zweiten Befragungswelle reduziert (vgl. Tab. 6-7, Spalte „BF17 W2, ungewichtet“). Diesem Ausfall wird mit der Berechnung von Längsschnittsgewichten entgegengetreten.

Grundlage der Längsschnittsgewichtung für die BF17-Untersuchungsstichprobe ist die Berechnung der Querschnittsgewichte für die Befragungswelle 1 (vgl. Abschnitt 6.3.3). Die BF17-Befragungsteilnehmer haben je nach Subgruppe eine bestimmte Wahrscheinlichkeit, an der Befragungswelle BF17 W1 teilzunehmen, die durch das Quer-

schnittsgewicht ausgeglichen wird. Zudem besitzen die jungen Fahrenanfänger eine noch zu bestimmende Wahrscheinlichkeit, sich an der zweiten Befragungswelle BF17 W2 zu beteiligen. Somit bilden das Produkt aus der Beobachtungswahrscheinlichkeit der Welle 1 („Querschnittsgewicht“) und der Beobachtungswahrscheinlichkeit der Welle 2 das Längsschnittsgewicht für BF17 W2.

Während die Teilnahme an der ersten Befragungswelle als Redressment-Gewicht an der Randverteilung der Strukturmerkmale konzipiert wird, werden die Längsschnittsgewichte als individuelle „Bleibewahrscheinlichkeiten“ der Befragten im Panel aufgefasst. Diese Teilnahmewahrscheinlichkeit an der zweiten Welle der BF17-Erhebung wird für jeden Befragten aus BF17 W1 in einer logistischen Regressionsanalyse geschätzt. Dieses multivariate Schätzverfahren erlaubt in der Berechnung nicht nur die Berücksichtigung des Geschlechts und der regionalen Herkunft, sondern auch weiterer Einflussgrößen auf die Panelmortalität.⁶¹ Der Kehrwert der für jeden Befragten geschätzten Bleibewahrscheinlichkeit ergibt das jeweilige Längsschnittsgewicht für BF17 W2:

$$\text{Längsschnittsgewicht W2} = \frac{1}{\text{Teilnahmewahrscheinlichkeit W2}}$$

Das errechnete Längsschnittsgewicht wird, wie vorab bereits angemerkt, anschließend mit dem Querschnittsgewicht aus BF17 W1 multipliziert und zuletzt auf deren Stichprobenumfang normiert. Das Ergebnis der Längsschnittsgewichtung wird in Tab. 6-7 dargestellt. In der zweiten Spalte sind die in Welle 1 gewichteten Anteile für die Merkmale Geschlecht und regionale Herkunft zu sehen. Diese nachgewichteten Verhältnisse entsprechen der BF17-Grundgesamtheit. Die Spalten drei und vier zeigen für die gleichen Merkmale die ungewichtete und die gewichtete Verteilung aus der BF17-Zweitbefragung. Für beide Merkmale ist durch die Gewichtung eine gute Annäherung an die Verhältnisse in W1 zu erkennen; die Abweichung der gewichteten Anteile für die Panelwelle W2 zur Befragungswelle W1 ist durch das angewandte Schätz-

⁵⁹ Aufgrund dieser Gewichtung kann es in den absoluten und relativen Häufigkeiten der Berechnungen zu Rundungsfehlern kommen, die sich in den Tabellen und Bildern im Bericht niederschlagen.

⁶⁰ Die weiteren Gewichtungsfaktoren für die BF17-Stichprobe der Welle W1 nehmen die Werte 1,04 für Frauen aus den neuen Bundesländern und 1,19 für Männer aus den alten Bundesländern an.

⁶¹ Als Prädiktoren in der multivariaten logistischen Regressionsanalyse mit der binären abhängigen Variable „Befragungsteilnahme an BF17 W2“ = „1“ und „Nichtteilnahme an BF17 W2“ = „0“ verbleiben in der Regressionsgleichung: Geschlecht, Schulabschluss des Befragten, sportliche Fahrweise, Anteil der Freunde im BF17, Kritik am BF17, Anteil nicht beantworteter Fragen im Fragebogen W1, Einladungsmedium zu W2 (E-Mail / SMS); Modellgüte: Nagelkerke $R^2 = 0,110$.

verfahren zur Berechnung der individuellen Bleibewahrscheinlichkeit zu erklären.

	BF17 W1	BF17 W2	
	ge- wichtet	unge- wichtet	ge- wichtet
	%		
Geschlecht			
Weiblich	50,4	65,9	53,8
Männlich	49,6	34,1	46,2
Regionale Herkunft			
Alte Bundesländer	91,3	92,4	90,8
Neue Bundesländer	8,7	7,6	9,2
Fallzahl insgesamt (n) ¹⁾	2.478	834	834

¹⁾ Darunter finden sich auch Fälle ohne gültigen Wert zu Geschlecht oder regionaler Herkunft.

Tab. 6-7: Gewichtete und ungewichtete Verteilung des Geschlechts und der regionalen Herkunft der BF17-Befragungsteilnehmer aus der ersten und zweiten Panelbefragungswelle

7 Zusammensetzung der Teilstichproben der Fahranfänger und ihres Begleiters bzw. Elternteils

7.1 Soziodemographische Merkmale der Fahranfänger

Die Verteilung des Geschlechts der befragten Fahranfänger beider Untersuchungsstichproben entspricht nach der Gewichtung (vgl. die Abschnitte 6.3.2 und 6.3.3) dem Geschlechterverhältnis in der jeweiligen Grundgesamtheit: In der BF17-Teilstichprobe sind 50,4 % der Befragten weiblich und 49,6 % männlich. Dem stehen 55,4 % männliche und 44,6 % weibliche FAA18-Fahranfänger gegenüber (vgl. Tab. 7-1). Der sichtbare Unterschied zwischen BF17 und FAA18 in der Geschlechterrelation zeigt sich auch als statistisch signifikant.

Geschlecht	BF17	FAA18
	%	
Weiblich	50,4	44,6
Männlich	49,6	55,4
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.425	900

Tab. 7-1: Geschlecht der Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubniserwerbs

Das Lebensalter der Fahranfänger beim Fahrerlaubniserwerb ergibt sich aus der Definition der Fragestellung und der beiden Teilstichproben aus 17- und 18-jährigen Fahrnovizen.

Für den Lebenszyklus von 17- und 18-Jährigen ist der Besuch einer Bildungs- bzw. Ausbildungsstätte bezeichnend. Entsprechend hoch ist der Anteil an Schülern (69,9 %) und Auszubildenden (24,0 %) unter den befragten BF17-Fahranfängern (vgl. Tab. 7-2). Deutlich seltener finden sich 17-Jährige, die sich in keiner Ausbildung befinden, d. h. bereits erwerbstätig, in einem Praktikum bzw. in einem Freiwilligendienst tätig sind etc. (6,1 %). Ebenso deutlich ist die Verteilung des zum Zeitpunkt der Befragung gültigen Ausbildungsstatus der 18-jährigen Fahranfänger – im Vergleich zu den 17-Jährigen allerdings mit weniger Schülern (52,7 %) und mehr Auszubildenden (37,8 %). Auch der Anteil von jungen Erwachsenen, die sich in keiner Ausbildung befinden, ist mit 9,5 % unter den 18-jährigen Fahranfängern höher. Der beobachtete Unterschied im Ausbildungsstatus zwischen den Befragten aus beiden Teilstichproben erweist sich als statistisch signifikant.

Ausbildungsstatus	BF17	FAA18
	%	
Schüler	69,9	52,7
Berufsausbildung	24,0	37,8
Nicht in Ausbildung	6,1	9,5
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.046	764

Tab. 7-2: Ausbildungsstatus der Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubniserwerbs

Tab. 7-3 differenziert abschließend den angestrebten bzw. den bereits erworbenen Schulabschluss der Befragten aus den beiden Fahranfänger-Teilstichproben. Dabei stellen diejenigen, die eine allgemeine Hochschulreife anstreben oder bereits erworben haben, in beiden Untersuchungsge-

samtheiten die größte Gruppe (BF17: 49,6 %; FAA18: 41,0 %). Die zweitgrößte Gruppe bilden Fahranfänger, die die Mittlere Reife anstreben bzw. bereits erworben haben (BF17: 34,1 %; FAA18: 35,2 %). Mit deutlichem Abstand folgen die Anteile der Jugendlichen mit den übrigen Schulabschlüssen.⁶² Für die weitere Datenanalyse werden die Schulabschlüsse in jene bis zur Mittleren Reife (BF17: 39,4 %; FAA18: 45,4 %) und jene mit Hochschulreife (BF17: 60,7 %; FAA18: 54,6 %) dichotomisiert.

Angestrebter oder erworbener Schulabschluss	BF17	FAA18
	%	
Ohne Schulabschluss	0,3	0,1
Sonder- / Förderschulabschluss	0,0	0,0
Hauptschulabschluss	3,7	8,2
Mittlere Reife	34,1	35,2
Fachabitur, Fachhochschulreife	11,1	13,6
Allgemeine Hochschulreife	49,6	41,0
Anderer Schulabschluss	1,3	1,9
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.070	790

Tab. 7-3: Angestrebter oder erworbener Schulabschluss der Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

Für 17-jährige Fahranfänger gilt: Je früher die jungen Fahrer im BF17 ihre Prüfbescheinigung erwerben, desto länger dauert die Begleitphase. Deshalb werden in Tab. 7-4 BF17-Teilnehmer, die in den ersten drei Monaten nach ihrem 17. Geburtstag die Prüfbescheinigung erworben haben, von jenen 17-Jährigen unterschieden, die erst später – und damit etwas älter – ins BF17 gestartet sind. In der BF17-Teilstichprobe haben 45,4 % der Befragten die Prüfbescheinigung bis zum Alter von 17 Jahren und 3 Monaten erhalten. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (54,6 %) hat die BF17-

Prüfbescheinigung erst nach dem dritten Monat ihres achtzehnten Lebensjahres erworben.

Darüber hinaus war es für die Ziehung der Teilstichprobe der 18-jährigen Fahranfänger ein Ziel, die sog. „Früheinsteiger“, d. h. junge Fahranfänger der Fahrerlaubnisklasse B / BE im Alter von 18 Jahren bis 18 Jahre und drei Monate, zu befragen. Die mit dieser engen Alterseingrenzung benötigten Fallzahlen konnten in den Adressbeständen der Technischen Prüfstellen jedoch nicht in vollem Umfang ermittelt werden (vgl. dazu Abschnitt 5.2.1), sodass auch „ältere“ Fahreranfänger im Alter von 18 bis unter 19 Jahren zur Befragung eingeladen wurden. In der Datenauswertung für die 18-jährigen Fahranfänger wird diesem Umstand Rechnung getragen und deren Lebensalter in zwei Kategorien aufgeteilt: junge Fahrer im Alter von 18 Jahren bis 18 Jahre und drei Monate sowie ältere Fahranfänger unter 19 Jahren. 47,9 % der befragten 18-jährigen Fahranfänger haben ihre Pkw-Fahrerlaubnis innerhalb von drei Monaten nach ihrem 18. Geburtstag erworben. 52,1 % haben ihre Fahrerlaubnis zwar ebenfalls in ihrem neunzehnten Lebensjahr, aber mehr als drei Monate nach ihrem 18. Geburtstag erhalten (vgl. Tab. 7-4).

Lebensalter beim Erwerb der Prüfbescheinigung bzw. Fahrerlaubnis	%
BF17	
Bis 17 Jahre und drei Monate	45,4
Älter als 17 Jahre und drei Monate bis unter 18 Jahren	54,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	2.322
FAA18	
Bis 18 Jahre und drei Monate	47,9
Älter als 18 Jahre und drei Monate bis unter 19 Jahren	52,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	874

Tab. 7-4: Lebensalter der Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

⁶² Differenziert man unter den BF17-Fahranfängern den angestrebten bzw. erworbenen Schulabschluss nach dem Ausbildungsstatus, wird deutlich, dass 84,2 % der Befragten, die gegenwärtig noch eine Schule besuchen, eine Hochschulzugangsberechtigung erwerben wollen (Fachabitur, Fachhochschulreife, allgemeine Hochschulreife; unter den Schülern in FAA18 sind dies 88,8 %). Unter 17-jährigen Befragten, die sich in einer Berufsausbildung befinden oder angeben, sich in keiner Ausbildung zu befinden, dominiert mit 80,2 % der Schulabschluss der Mittleren Reife (Anteil der entsprechenden Befragten in FAA18 mit Mittlerer Reife: 64,5 %).

Als weitere zeitbezogene Größe zur Beschreibung der FAB2014-Stichproben dient die bisherige Dauer des Besitzes der BF17-Prüfbescheinigung bzw. der Pkw-Fahrerlaubnis unter den 18-jährigen Befragten. 13,5 % der begleiteten Fahranfänger besitzen die BF17-Prüfbescheinigung zum Zeitpunkt der Befragung erst bis zu einem Monat (vgl. Tab. 7-5). Deutlich über die Hälfte der Befragten (56,6 %) verfügt zum Befragungszeitpunkt bereits mindestens einen und bis zu zwei Monate über ih-

re Prüfbescheinigung und 30,0 % nehmen seit über zwei Monaten am Begleiteten Fahren teil.

Unter den befragten 18-jährigen Fahranfängern besitzen 16,9 % ihre Pkw-Fahrerlaubnis erst seit maximal einem Monat, mehr als die Hälfte der Fahranfänger (54,0 %) ist zwischen ein und zwei Monaten im Besitz ihres Pkw-Führerscheins. Drei von zehn befragten 18-Jährigen (29,1 %) verfügen seit mehr als zwei Monaten über ihre Pkw-Fahrerlaubnis. Gemessen an der bisherigen Besitzdauer der Prüfbescheinigung bzw. der Fahrerlaubnis verfügen die Befragten aus den Teilstichproben über einen ähnlichen zeitlichen Erfahrungshorizont hinsichtlich der selbstständigen Teilnahme im Straßenverkehr.

Bisherige Dauer des Besitzes der BF17-Prüfbescheinigung bzw. der Pkw-Fahrerlaubnis	%
BF17	
Bis zu einem Monat	13,5
Ein bis zu zwei Monate	56,6
Drei Monate und länger	30,0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	2.367
FAA18	
Bis zu einem Monat	16,9
Ein bis zu zwei Monate	54,0
Drei Monate und länger	29,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	887

Tab. 7-5: Bisherige Besitzdauer der BF17-Prüfbescheinigung bzw. der Pkw-Fahrerlaubnis – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

Die Beschreibung der folgenden soziodemographischen Größe erfasst ausschließlich die 17-jährigen Fahranfänger und betrifft deren Teilnahmezustand am Begleiteten Fahren zu den Befragungszeitpunkten W1 und W2. In der ersten Erhebungswelle hatten 5,8 % das Begleitete Fahren wegen Erreichens des 18. Geburtstags zum Zeitpunkt der Beantwortung des FAB2014-Fragebogens bereits beendet (vgl. Tab. 7-6). In der zweiten Panelwelle erhöht sich der Anteil der Befragten, die das BF17 bereits beendet haben, deutlich. 45,3 % der Fahranfänger hatten beim Beantworten des zweiten Fragebogens bereits das 18. Lebensjahr vollendet. Diese Befragten werden im Bericht als „ehemalige BF17-Teilnehmer“ bezeichnet. Mehr als die Hälfte der Panelbefragungsteilnehmer (54,7 %) beendete allerdings die Wiederholungs-

befragung noch vor dem Ablauf der Begleitzeit als „aktive“ BF17-Teilnehmer.⁶³

Teilnahmezustand am Begleiteten Fahren	%
BF17-Erstbefragung (W1)	
Aktiv	94,2
Ehemalig	5,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	2.478
BF17-Wiederholungsbefragung (W2)	
Aktiv	54,7
Ehemalig	45,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	834

Tab. 7-6: Teilnahmezustand der 17-jährigen Fahranfänger – nach dem Befragungszeitpunkt

7.2 Haushaltskontext der Fahranfänger

Ebenso kennzeichnend wie der Ausbildungsstatus ist für die 17- und 18-Jährigen deren Wohnsituation, die vorrangig durch das Wohnen im elterlichen Haushalt geprägt ist. Dies wird in Tab. 7-7 deutlich: 95,7 % der 17-jährigen Fahranfänger wohnen mit der Mutter und 80,0 % mit dem Vater in einem Haushalt. Insgesamt leben 98,0 % der jungen Erwachsenen mit (Stief-)Mutter und / oder (Stief-)Vater in einem Haushalt zusammen. Bei knapp der Hälfte der 17-Jährigen (47,3 %) leben jüngere und bei etwa drei von zehn (29,6 %) ältere Geschwister im Haushalt. Großeltern oder andere Personen kommen im Haushalt 17-jähriger Fahranfänger seltener vor.

Ähnlich wie in den Haushalten der 17-jährigen ist auch die Haushaltszusammensetzung unter den befragten 18-jährigen Fahranfängern. Mehr als neun von zehn 18-jährige Fahranfänger wohnen mit der Mutter (91,5 %) und sieben von zehn mit dem Vater in einem Haushalt zusammen (69,4 %; vgl. Tab. 7-8). Mit (Stief-)Mutter und / oder (Stief-)Vater wohnen insgesamt 94,3 % der jungen Erwachsenen in einem Haushalt zusammen. Bei fast der Hälfte der 18-Jährigen (48,2 %) leben jüngere und bei fast einem Viertel (23,2 %) ältere Geschwister im Haushalt. Wie bei den begleiteten Fahranfängern sind Großeltern und andere mögli-

⁶³ Der relativ hohe Anteil an ehemaligen BF17-Teilnehmern ist für die Datenauswertung der W2-Befragungsdaten relevant und wird in Abschnitt 7.5.3 aufgegriffen.

che Personengruppen im Haushalt seltener anzutreffen.

Personen im Haushalt (BF17)	Antworten		Befragte
	n	%	%
Mutter	2.005	35,4	95,7
Vater	1.676	29,6	80,0
Jüngere Geschwister	992	17,5	47,3
Ältere Geschwister	621	11,0	29,6
Großeltern	191	3,4	9,1
Stiefvater / Lebenspartner der Mutter	103	1,8	4,9
Sonstige Erwachsene unter 30 Jahren	31	0,5	1,5
Sonstige Erwachsene ab 30 Jahren	27	0,5	1,3
Stiefmutter / Lebenspartnerin des Vaters	15	0,3	0,7
Keine erwachsene Person ab 30 Jahren	4	0,1	0,2
Insgesamt	5.663	100,0	270,3

Mehrfachantworten: 5.663 Antworten von 2.095 Befragten;

Tab. 7-7: Personen im Haushalt der 17-jährigen Fahranfänger (Mehrfachantworten)

Personen im Haushalt (FAA18)	Antworten		Befragte
	n	%	%
Mutter	708	35,2	91,5
Vater	537	26,7	69,4
Jüngere Geschwister	380	18,9	49,0
Ältere Geschwister	180	9,0	23,2
Stiefvater / Lebenspartner der Mutter	77	3,8	9,9
Großeltern	49	2,4	6,4
Sonstige Erwachsene unter 30 Jahren	37	1,8	4,8
Sonstige Erwachsene ab 30 Jahren	22	1,1	2,8
Stiefmutter / Lebenspartnerin des Vaters	16	0,8	2,0
Keine erwachsene Person ab 30 Jahren	5	0,2	0,6
Insgesamt	2.010	100,0	259,6

Mehrfachantworten: 2.010 Antworten von 774 Befragten;

Tab. 7-8: Personen im Haushalt der 18-jährigen Fahranfänger (Mehrfachantworten)

Von allen befragten Fahranfängern wohnen unter den 17-Jährigen nur 0,2 % und unter den 18-Jährigen 1,5 % alleine in ihrem eigenen Haushalt (vgl. Tab. 7-9). Am häufigsten wohnen die jungen Fahrer in einem Vier- (BF17: 41,6 %; FAA18:

33,9 %) oder Drei-Personen-Haushalt (BF17: 27,2 %; FAA18: 29,2 %). Die größten Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Fahranfängern zeigen sich in den Kategorien der Zwei- und Vier-Personen-Haushalte. Die durchschnittliche Haushaltsgröße ist bei 17-jährigen Fahranfängern mit 3,9 Personen etwas höher als bei den 18-jährigen Fahranfängern (3,8 Personen). Der in Tab. 7-9 sichtbare Unterschied ist statistisch signifikant.

Anzahl der Personen im Haushalt	BF17	FAA18
	%	
Keine weitere Person	0,2	1,5
Eine weitere Person	5,7	10,2
Zwei weitere Personen	27,2	29,1
Drei weitere Personen	41,6	33,9
Vier weitere Personen	18,2	18,4
Fünf und mehr Personen	7,0	6,8
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.104	791

Tab. 7-9: Anzahl weiterer Personen im Haushalt der Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

Vor dem Hintergrund des Forschungsthemas sollten die befragten Fahranfänger zusätzlich Angaben über den Pkw-Führerscheinbesitz der Haushaltsmitglieder machen. Unter den 17-jährigen Fahranfängern besitzen 96,3 % der im Haushalt lebenden Mütter und 98,2 % der Väter einen Pkw-Führerschein (vgl. Tab. 7-10).⁶⁴ Zu 93,7 % verfügen auch die älteren Geschwister und zu 73,8 % die Großeltern über eine Pkw-Fahrerlaubnis. Bei den 18-jährigen Fahranfängern ist die Quote der Führerscheinverfügbarkeit im Haushalt tendenziell um einige Prozentpunkte geringer. Hier haben lediglich 90,4 % der im Haushalt lebenden Mütter und 95,9 % der Väter einen Pkw-Führerschein. Geringer sind die entsprechenden Anteile auch unter den älteren Geschwistern (84,4 %) und den Großeltern (65,3 %).

⁶⁴ Der Anteil der Personen mit einer Pkw-Fahrerlaubnis errechnet sich aus der Anzahl der jeweiligen Personengruppe (vgl. Tab. 7-10) dividiert durch die Gesamtzahl dieser Personengruppe in den Haushalten der Jugendlichen (vgl. Tab. 7-7 bzw. Tab. 7-8).

Pkw-Führerscheinbesitz der weiteren Personen im Haushalt	Anzahl der Personen mit Pkw-Fahr- erlaubnis	Anteil der Personen mit Pkw-Fahr- erlaubnis
	n	%
BF17		
Mutter	1.930	96,3
Lebenspartnerin des Vaters	15	100,0
Vater	1.646	98,2
Lebenspartner der Mutter	100	97,1
Ältere Geschwister	582	93,7
Jüngere Geschwister	17	1,7
Großeltern	141	73,8
Sonstige Erwachsene ab 30 Jahren	20	74,1
FAA18		
Mutter	640	90,4
Lebenspartnerin des Vaters	15	93,8
Vater	515	95,9
Lebenspartner der Mutter	73	94,8
Ältere Geschwister	152	84,4
Jüngere Geschwister	12	3,2
Großeltern	32	65,3
Sonstige Erwachsene ab 30 Jahren	18	81,8

Tab. 7-10: Pkw-Führerscheinbesitz der weiteren Personen im Haushalt der Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

Personen im Haushalt, die mindestens 30 Jahre alt sind und eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen, bilden einen Pool an potenziellen BF17-Begleitern und geben einen ersten Hinweis auf die Verfügbarkeit möglicher Begleitpersonen. Etwa neun von zehn Befragten unter den FAA18-Neulingen (89,6 %) haben mindestens einen Haushaltsmitbewohner, der eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzt und von dem plausiblerweise angenommen werden kann, dass er mindestens 30 Jahre alt ist.⁶⁵ Bei den Befragten im BF17 ist der Anteil verfügbarer potenzieller Begleiter (mindestens 30 Jahre und im Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis) im Haushalt mit 95,3 % höher.

Ebenso wie die potenziellen Begleiter ist der Besitz eines Pkw im Haushalt eine wichtige Voraussetzung für die Teilnahme am Begleiteten Fahren. In 98,9 % der Haushalte von BF17-Fahrerfängern ist mindestens ein Pkw vorhanden (vgl. Tab. 7-11).

⁶⁵ Darunter werden die folgenden Personengruppen gefasst: Mutter, Vater, Lebenspartner der Mutter, Lebenspartnerin des Vaters, Großeltern, sonstige Erwachsene ab 30 Jahren. Evtl. ältere Geschwister ab dem Alter von 30 Jahren können nicht ausgewiesen werden.

Am häufigsten sind BF17-Haushalte im Besitz von zwei (47,9 %) oder einem Pkw (25,0 %). Unter den 18-Jährigen ist in 3,0 % der Haushalte kein Pkw auf eine der darin lebenden Personen zugelassen. Auf die Mehrheit der Haushalte sind entweder ein Pkw (32,7 %) oder zwei Pkw (42,2 %) angemeldet. Insgesamt sind im Mittel in BF17-Haushalten mit $\bar{x} = 2,1$ mehr Autos als in FAA18-Haushalten ($\bar{x} = 1,9$) verfügbar. Damit erweist sich die Anzahl der auf die Haushalte zugelassenen Pkw zwischen BF17-Teilnehmer und BF17-Nichtteilnehmern als signifikant voneinander verschieden.

Pkw-Besitz im Haushalt	BF17	FAA18
	%	
Kein Pkw	1,1	3,0
Ein Pkw	25,0	32,7
Zwei Pkw	47,9	42,2
Drei Pkw	18,3	15,6
Vier Pkw	5,3	4,2
Fünf und mehr Pkw	2,5	2,3
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.109	790

Tab. 7-11: Anzahl der auf den Haushalt der Fahranfänger zugelassenen Pkw – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

7.3 Soziodemographische Merkmale des befragten Elternteils

Am Ende des Online-Fragebogens wurden die jungen Fahrer gebeten, einen Begleiter bzw. ein Elternteil an den Computer zu holen und diesen zu bitten, ebenfalls einen kurzen Fragebogen zu den ersten Fahrerfahrungen ihres Kindes zu beantworten. Bei 338 befragten BF17-Teilnehmern aus Welle 1 und 554 begleiteten Fahrern aus Welle 2 sowie bei 373 befragten FAA18-Fahrerfängern können die eigenen Antworten mit den Angaben und Einschätzungen eines Begleiters bzw. eines Elternteils zusammengeführt werden. Dabei handelt es sich in den beiden Teilstichproben bei etwa zwei Dritteln um die (Stief-)Mütter der Fahranfänger (BF17: 68,0 %; FAA18: 67,1 %; vgl. Tab. 7-12) und bei drei von zehn Befragten um die (Stief-)Väter (BF17: 30,2 %; FAA18: 31,6 %).

Verwandtschaftsverhältnis zum Fahranfänger	%
BF17	
Mutter, Stiefmutter	68,0
Vater, Stiefvater	30,2
Großmutter	0,3
Großvater	0,7
Andere verwandte Person	0,1
Arbeitskollege/-in, Chef/-in	0,3
Andere nicht verwandte Person	0,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	763
FAA18	
Mutter, Stiefmutter	67,1
Vater, Stiefvater	31,6
Sonstige(r) Erziehungsberechtigte(r)	1,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	367

Tab. 7-12: Verwandtschaftsverhältnis des befragten Erwachsenen zum Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

In Tab. 7-13 wird das selbstberichtete Alter der befragten Begleiter und Elternteile dargestellt. Unter den Begleitern von 17-jährigen Fahranfängern dominieren mit zwei Dritteln der Befragten (67,5 %) die 41- bis 50-Jährigen. Die Kategorie der 51- bis 60-Jährigen umfasst mit 27,9 % bereits deutlich weniger Begleiter. Nur etwa jeder zwanzigste Begleiter ist entweder jünger oder älter. Insgesamt ist die Hälfte der befragten Begleiter bis zu 48,0 Jahre alt.

Auch unter den befragten Elternteilen der 18-jährigen Fahranfänger bilden die 41- bis 50-Jährigen mit 60,6 % die größte Gruppe (vgl. Tab. 7-13). Lediglich halb so groß ist der Kategorie der 51- bis 60-jährigen Eltern (31,2 %). Insgesamt haben die befragten Eltern der 18-jährigen Fahranfänger ein Durchschnittsalter von 49,0 Jahren. Der Altersunterschied zwischen den befragten Begleitern 17-jähriger und Eltern 18-jähriger Fahranfänger zeigt keine statistische Signifikanz.

Alter des befragten Begleiters bzw. Elternteils / Erziehungsberechtigten	BF17	FAA18
	%	
Bis 40 Jahre	2,3	5,3
41 bis 50 Jahre	67,5	60,6
51 bis 60 Jahre	27,9	31,2
61 Jahre und älter	2,4	2,9
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	758	364

Tab. 7-13: Alter des befragten Begleiters / Elternteils / Erziehungsberechtigten – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

Der Schulabschluss und die Erwerbstätigkeit der Eltern wurden bereits im Fragebogen der jungen Fahrer ermittelt. Dadurch sollte dem Informationsverlust durch hohe Abbrecherraten aufgrund des Wechsels vom Fahranfänger- zum Eltern-Fragebogen vorgebeugt werden.⁶⁶ Die (Stief-)Mütter der BF17-Teilnehmer haben am häufigsten die Realschule bzw. die Polytechnische Oberschule nach der 10. Klasse abgeschlossen (43,1 %; vgl. Tab. 7-14) und am zweithäufigsten die allgemeine Hochschulreife (38,3 %). Die (Stief-)Väter von begleiteten Fahranfängern können am häufigsten die Allgemeine Hochschulreife bzw. den Abschluss der Erweiterten Oberschule nach der 12. Klasse vorweisen (43,7 %) und den Realschulabschluss bzw. den Abschluss der Polytechnischen Oberschule nach der 10. Klasse (30,9 %).

Die Verhältnisse der elterlichen Schulabschlüsse sind bei den 18-jährigen Fahranfängern ähnlich, mit der Tendenz höherer Anteile in den formal niedrigeren Schulabschlüssen. Auch die Mütter der FAA18-Fahranfänger haben mit 40,5 % zum größten Teil eine Realschule bzw. eine Polytechnische Oberschule nach der 10. Klasse abgeschlossen (vgl. Tab. 7-14). Unter den Vätern sind erneut die (Fach-)Hochschulreife mit 38,6 % und der Realschulabschluss mit 32,2 % am weitesten verbreitet. Der beobachtete Unterschied in der Schulbildung der Mütter ist zwischen den Untersuchungsstichproben BF17 und FAA18 ebenso statistisch signifikant, wie jener der Väter.

⁶⁶ Dementsprechend beziehen sich die nachfolgenden Auswertungen wieder auf den größeren Stichprobenumfang der befragten 17-jährigen bzw. 18-jährigen Fahranfänger.

Schulabschluss	Mutter	Vater
	%	
BF17		
Ohne Schulabschluss	0,8	0,7
Sonder- / Förderschulabschluss	0,1	0,2
Hauptschulabschluss	16,0	22,8
Realschulabschluss / Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse	43,1	30,9
Allgemeine Hochschulreife / Fachhochschulreife / Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12.Klasse	38,3	43,7
Anderer Schulabschluss	1,6	1,7
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.953	1.911
FAA18		
Ohne Schulabschluss	2,1	1,6
Sonder- / Förderschulabschluss	0,3	0,2
Hauptschulabschluss	21,5	23,5
Realschulabschluss / Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse	40,5	32,2
Allgemeine Hochschulreife / Fachhochschulreife / Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12.Klasse	31,7	38,6
Anderer Schulabschluss	3,9	3,8
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	627	463

Tab. 7-14: Schulabschluss der / des im Haushalt lebenden Mutter / Vaters – nach dem Modus des Fahrerlaubniserwerbs

Auch in der Erwerbstätigkeit der (Stief-)Mütter und (Stief-)Väter sind Abweichungen zwischen den BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Fahranfängern zu erkennen (vgl. Tab. 7-15). Mütter begleiteter Fahranfänger sind zu 43,9 % in Teilzeit und zu 28,9 % in Vollzeit erwerbstätig, 10,8 % sind geringfügig beschäftigt und 12,8 % sind als Hausfrauen tätig. Die Väter von begleiteten jungen Fahrern sind kaum in Teilzeit (2,0 %), dafür überwiegend in Vollzeit (92,6 %) beschäftigt.

Ähnlich teilt sich die Erwerbstätigkeit der Väter von 18-jährigen Fahranfängern auf: 89,1 % in Vollzeit stehen 2,8 % in Teilzeit gegenüber. Die Mütter von 18-jährigen Fahranfängern sind zum größten Teil entweder Vollzeit (36,8 %) oder Teilzeit (33,9 %) erwerbstätig. Der Erwerbsstatus von 17,2 % der Mütter wird als Hausfrau angegeben.

Beachtenswert ist hierbei, dass bei den Müttern in der FAA18-Stichprobe das Verhältnis zwischen Teil- und Vollzeit nicht nur weniger stark ausgeprägt ist als bei den Müttern der BF17-Teilnehmer,

sondern es hat sich auch umgekehrt.⁶⁷ Die dargestellten unterschiedlichen Verhältnisse der Erwerbstätigkeit der Eltern zwischen den erhobenen Fahranfänger-Gruppen sind sowohl für die Mütter als auch für die Väter statistisch signifikant.

Erwerbstätigkeit	Mutter	Vater
	%	
BF17		
Teilzeit	43,7	2,0
Vollzeit	28,9	92,6
Geringfügig beschäftigt	10,8	0,7
Hausfrau / -mann	12,8	0,2
Rentner / -in, Pensionär / -in	1,2	3,5
Nicht erwerbstätig	2,3	0,3
Arbeitslos	0,2	0,6
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.000	1.981
FAA18		
Teilzeit	33,9	2,8
Vollzeit	36,8	89,1
Geringfügig beschäftigt	9,8	0,7
Hausfrau / -mann	17,2	0,7
Rentner / -in, Pensionär / -in	1,9	4,2
Nicht erwerbstätig	0,0	0,0
Arbeitslos	0,4	2,5
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	663	506

Tab. 7-15: Erwerbstätigkeit der / des im Haushalt lebenden Mutter und Vater der Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubniserwerbs

7.4 Raumbezug und regionale Herkunft der Fahranfänger

Der Raumbezug und die regionale Herkunft der jungen Fahranfänger wurde zum einen über das Bundesland (vgl. Abschnitt 6.2) und zum anderen über das Kfz-Kennzeichen des Land- bzw. Stadtkreises, in dem am häufigsten Auto gefahren wird, erhoben.

⁶⁷ Diese Anmerkung ist besonders vor dem Hintergrund interessant, dass – wie in Abschnitt 8.2.4 gezeigt wird – die Mütter die größte Gruppe unter den häufigsten Begleitern stellt.

Herkunftsregion	BF17	FAA18
	%	
Alte Bundesländer	91,3	87,6
Neue Bundesländer	8,7	12,4
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.256	857

Tab. 7-16: Herkunftsregion der befragten Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

Stellt man die 17- und 18-jährigen Fahranfänger hinsichtlich ihrer Herkunftsregion auf der Basis der aggregierten Bundesländer gegenüber (vgl. Tab. 7-16), zeigt sich, dass der Anteil der Jugendlichen aus den alten Bundesländern in der BF17-Stichprobe größer ist als unter den 18-jährigen Fahranfängern. Dieser Unterschied erweist sich als statistisch verallgemeinerbar.

Während die Verortung der Befragten in Bundesländern bereits eine gute Übersicht über ihre regionale Herkunft und damit auch eine Vergleichsmöglichkeit mit der amtlichen Bevölkerungsstatistik bietet, lassen sich über das Pkw-Ortskennzeichen des Land- oder Stadtkreises weitere mobilitätsrelevante Rauminformationen über den regionalen Kontext, in dem am häufigsten Auto gefahren wird, gewinnen und den Befragungsdaten hinzuspielden.

Der Bezug zu dieser regionalen Feingliederung ist deshalb relevant, weil die Fahrerfahrungen, die Exposition und auch das Unfallrisiko der jungen Fahranfänger nachweislich von regionalen Besonderheiten abhängen. In der Verunfallung junger Fahranfänger werden regionale Unterschiede sichtbar (vgl. DESTATIS 2015: 6f). Zudem verdeutlichen Befunde aus der Fahranfängerforschung (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010 und FUNK et al. 2012a sowie bereits früher HAUSTEIN, SCHRECKENBERG, SCHWEER 2002; MÄDER, PÖPPEL-DECKER 2001) die Relevanz des Raumbezugs für die verkehrssichere Mobilität von Fahranfängern.

Für die Berücksichtigung des Raumbezugs kommen in der Datenauswertung deshalb die vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bereitgestellten siedlungsstrukturellen Regionstypen zum Tragen, wie sie in der Sammlung der „Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung“ (INKAR, vgl. BBSR 2013a, 2013b: 14ff) vorgestellt werden. Dafür hat das BBSR auf Basis der funktionalräumlich abgegrenzten Raumordnungsregionen siedlungsstrukturelle Regionstypen erstellt. Aus den Raumordnungsregionen werden nach den Merkmalen

- Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten,
 - Vorhandensein und Größe einer Großstadt,
 - Einwohnerdichte der Raumordnungsregion und
 - Einwohnerdichte der Raumordnungsregion ohne Berücksichtigung der Großstädte
- drei Regionen klassifiziert (vgl. BBSR 2013b: 21f):

- „Städtische Regionen“ (kurz „Agglomeration“)

In diesen Regionen leben mindestens 50 % der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten, darin befindet sich eine Großstadt mit 500.000 Einwohnern und dort herrscht (ohne Berücksichtigung dieser Großstädte) eine Einwohnerdichte von mindestens 300 Einwohnern je km² vor.

- „Regionen mit Verstärkeransätzen“ (kurz: „Verstädtert“)

In diesen Regionen leben mindestens 33 % der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten mit einer Einwohnerdichte zwischen 150 und 300 Einwohnern je km², dort befindet sich mindestens eine Großstadt und die Einwohnerdichte ohne Berücksichtigung der Großstädte liegt bei mindestens 100 Einwohnern je km².

- „Ländliche Region“ (kurz: „Ländlich“)

In diesen Regionen leben weniger als 33 % der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten mit einer Einwohnerdichte unter 150 Einwohnern je km² und darin befindet sich zwar eine Großstadt, aber die Einwohnerdichte ohne Berücksichtigung der Großstadt liegt unter 100 Einwohnern je km².

Der Vorteil der Kategorisierung der Raumordnungsregionen gegenüber jener der Stadt- und Landkreise ist die auf empirischen Kriterien fundierte Bildung der Raumordnungseinheiten. Damit sind die Raumordnungseinheiten bundesweit untereinander weitgehend vergleichbar. Räumliche Basiseinheiten sind dennoch die kreisfreien Städte und Landkreise, sodass in Form der siedlungsstrukturellen Regionstypen eine verallgemeinerbare raumbezogene Datengrundlage über die Information der Pkw-Ortskennzeichen erzielt werden kann. Deshalb wird der Klassifizierung der Regionstypen der Vorrang vor den Kreistypen gegeben.

Über die Angaben zum Ortskennzeichen des Stadt- bzw. Landkreises, in dem die jungen Fahrer überwiegend mit dem Pkw unterwegs sind, können die Befragten einem siedlungsstrukturellen Regionstyp zugeordnet werden. Dementsprechend sind etwas weniger als die Hälfte der BF17-Teilnehmer in städtischen Regionen unterwegs (45,6 %; vgl.

Tab. 7-17). Im Gegensatz dazu ist weit über die Hälfte der befragten FAA18-Fahranfänger in agglomerativen Regionen unterwegs (57,7 %). Des Weiteren machen 27,4 % der befragten 18-Jährigen ihre Fahrerfahrungen am häufigsten in Regionen mit Verstärkeransätzen und 14,8 % in ländlichen Regionen. Die Anteile der BF17-Fahranfänger sind hingegen in den verstärkerten (33,1 %) und ländlichen (21,3 %) Regionen höher. Die Tendenz, dass das Begleitete Fahren in den nicht-agglomerativen Regionen unter den Novizen populärer ist, lässt sich statistisch bestätigen.

Siedlungsstruktureller Regionstyp	BF17	FAA18
	%	
Städtische Region (Agglomeration)	45,6	57,7
Region mit Verstärkeransätzen (Verstärktert)	33,1	27,4
Ländliche Region (Ländlich)	21,3	14,8
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.193	821

Tab. 7-17: Siedlungsstrukturelle Regionstypen der Fahranfänger – nach dem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens

7.5 Einleitende Bemerkungen zur Datenanalyse

7.5.1 Auswahl unabhängiger Variablen und deren statistische Auswertung

Zur differenzierten Beschreibung des Beginns der Fahrkarriere von Teilnehmern und Nichtteilnehmern am Begleiteten Fahren wurde jeweils eine umfangreiche Stichprobe aus den Grundgesamtheiten der 17-jährigen und der 18-jährigen Fahranfänger gezogen und ein thematisch auf das Forschungsinteresse zugeschnittener Fragebogen im Internet bereitgestellt. Die Ergebnisse aus den realisierten Teilstichproben der Befragten sollen auf die Grundgesamtheit aller 17-jährigen Fahranfänger im Begleiteten Fahren bzw. auf die Population aller 18-jährigen Fahranfänger in der Bundesrepublik Deutschland verallgemeinert werden.

Die deskriptive Datenanalyse umfasst in diesem Bericht die relativen Anteile der Häufigkeitsverteilung und die Maße der zentralen Tendenz (Mittelwert, Median) (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 297f). Dagegen ist die Verallgemeinerung der Ergebnisse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit Gegenstand der schließenden oder Inferenzstatistik und wird in der Datenanalyse ebenso angewandt.

In der nachfolgenden Berichterstattung werden die berichteten Einstellungen und Verhaltensweisen der Fahranfänger als sog. „abhängige“ Variablen bezeichnet. Ihre Häufigkeitsverteilungen werden mit Hilfe von sog. „unabhängigen“ Variablen in inhaltlich relevante Untergruppen differenziert dargestellt. Unter diesen unabhängigen Variablen verstehen BORTZ, SCHUSTER (2010: 7) Merkmale, deren Auswirkungen auf die inhaltlich interessierenden Merkmale – also die sog. „abhängigen“ Variablen – überprüft werden sollen.

Als unabhängige Variablen werden in den Sozialwissenschaften soziodemographische Merkmale der Befragten und sozioökonomische Eigenschaften des Familien- oder Haushaltskontextes gewählt. Im Rahmen der Verkehrssicherheits- und Fahranfängerforschung haben sich darüber hinaus auch raumbezogene Merkmale zur Unterscheidung des Mobilitätsverhaltens als zielführend erwiesen (vgl. z. B. FUNK, GRÜNINGER 2010; FUNK et al. 2012a).

In Anlehnung an FUNK, GRÜNINGER (2010) sowie FUNK et al. (2012a) werden folgende, in den vorigen Abschnitten in ihrer Häufigkeitsverteilung bereits beschriebene Merkmale, für die weitere Berichterstattung als Standardset unabhängiger Variablen (später auch „relevante Subgruppen“ genannt) ausgewählt:

- Das Geschlecht in den Kategorien weiblich und männlich,
- der angestrebte oder bereits abgeschlossene Schulabschluss der jugendlichen Fahranfänger, kategorisiert in Schulabschlüsse bis zur Mittleren Reife und Schulabschlüsse ab der (Fach-) Hochschulreife,
- der Ausbildungsstatus der befragten Jugendlichen mit den Kategorien „Schüler“, „Berufsausbildung“ und „Nicht in Ausbildung“,
- die Herkunftsregion der Jugendlichen, dargestellt nach alten und neuen Bundesländern,
- der Regionstyp, operationalisiert über die siedlungsstrukturellen Regionstypen „Agglomeration“, „Verstärktert“ und „Ländlich“ auf Basis der abgegrenzten Raumordnungsregionen des Bundesgebietes,
- das Alter der Fahranfänger beim Fahrerlaubnisverfahren mit den beiden Kategorien der bis zu 17 Jahre und drei Monate alten sowie der älteren BF17-Teilnehmer bzw. der 18 Jahre und drei Monate alten sowie der älteren 18-Jährigen,

- die bisherige Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes mit den Untergruppen „Bis zu einem Monat“, „Bis zu zwei Monate“ und „Drei Monate und länger“ bzw. mit den Untergruppen „Ein bis drei Monate“, „Vier bis sechs Monate“, „Sieben bis neun Monate“ und „Zehn bis zwölf Monate“ für die Befragten der zweiten Panelwelle und
- der Teilnahmestatus am Begleiteten Fahren mit den Teilgruppen „Aktive“ und „Ehemalige“, der ausschließlich für die Differenzierung der Befragungsergebnisse aus der zweiten Panelwelle herangezogen wird.

Die dabei berechenbaren Statistiken, die über die Zulässigkeit der Verallgemeinerung der Ergebnisse der Datenanalyse – also z. B. der Zusammenhänge zwischen einer abhängigen und einer unabhängigen Variable oder der Unterschiede zwischen den Merkmalsausprägungen einer unabhängigen Variablen (z. B. dem Geschlecht) hinsichtlich der Merkmalsausprägung bei einer abhängigen Variable (z. B. Fahrleistung) – von der herangezogenen Stichprobe auf die Grundgesamtheit aller 17-jährigen bzw. 18-jährigen Fahranfänger informieren, werden im Text nicht durchgängig explizit numerisch berichtet. Vielmehr werden nachfolgend lediglich jene inhaltlichen Zusammenhänge bzw. Mittelwertunterschiede im Fließtext aufgegriffen, die im statistischen Sinne verallgemeinert werden dürfen.

Zur Prüfung der Übertragbarkeit der Ergebnisse aus der Befragtenstichprobe der BF17-Teilnehmer bzw. der 18-jährigen Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus erworben haben, auf die jeweilige Grundgesamtheit wird folgendes Vorgehen gewählt:

- Bei Zusammenhängen zwischen einer nominal skalierten abhängigen Variablen und unabhängigen Variablen mit mindestens zwei Kategorien findet der Chi²-Test Verwendung.
- Mittelwertunterschiede zwischen zwei Gruppen einer unabhängigen Variablen auf einer annähernd normalverteilten intervallskalierten abhängigen Variablen werden mit dem t-Test bzw. als nicht-parametrische Alternative dem sog. Mann-Whitney-U-Test untersucht. Während bei annähernd normalverteilten intervallskalierten Variablen der arithmetische Mittelwert (\bar{x} , „Durchschnitt“) berichtet wird, ist bei fehlender annähernder Normalverteilung oder bei ordinalem Skalenniveau der Median (\tilde{x}) von Interesse.⁶⁸

- Für Varianzunterschiede einer annähernd normalverteilten abhängigen Variablen in Subgruppen unabhängiger Variablen findet der F-Test Verwendung. Im Falle nicht normalverteilter abhängiger Variablen kommt die Rangvarianzanalyse nach Kruskal und Wallis zum Einsatz.

Bei der Beurteilung der Signifikanz statistischer Berechnungen orientiert sich die vorliegende Studie an einem Signifikanzniveau von $\alpha = 0,95$. Wenn die konkret errechnete Irrtumswahrscheinlichkeit $p < 0,05$ beträgt, wird von einem statistisch „signifikanten“ oder „verallgemeinerbaren“ Ergebnis gesprochen.

7.5.2 Datenauswertung für die zweite Panelwelle

Gemäß des FAB2014-Erhebungsdesigns wurden die 17-Jährigen, die ihre Teilnahmebereitschaft an einer zweiten Befragung signalisiert hatten, per E-Mail oder SMS einige Zeit vor dem 18. Geburtstag zur Teilnahme an der Wiederholungsbefragung eingeladen. 45,3 % der BF17-Fahranfänger füllten den Online-Fragebogen der zweiten Panelwelle jedoch erst nach ihrem 18. Geburtstag aus. Damit ist nicht ausgeschlossen, dass sie in ihren Antworten bereits Erfahrungen aus dem selbstständigen Fahren mit einbezogen haben. In der Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens wurde bereits deutlich, dass die befragten ehemaligen BF17-Teilnehmer im Vergleich zur Begleitzeit abweichende Fahrerfahrungen berichteten und ein anderes Fahrverhalten an den Tag legten (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010). Um einer möglichen Verzerrung der Befragungsergebnisse für die tatsächlichen BF17-Teilnehmer in der zweiten Befragung entgegenzuwirken, werden die ehemaligen BF17-Teilnehmer, die zum Zeitpunkt der Befragung W2 bereits das 18. Lebensjahr vollendet haben, deshalb aus der Berichterstattung der W2-Befragungsergebnisse ausgeschlossen. Sie werden jedoch für die Subgruppenanalyse nach der unabhängigen Variable des Teilnahmestatus herangezogen (vgl. Tab. 7-4). Alle Befragungsergebnisse der zweiten Panelwelle beziehen sich im Berichtstext somit auf die zum individuellen Erhebungszeitpunkt W2 aktiven BF17-Teilnehmer.

nicht als annähernd normalverteilt angesehen werden kann, weil die Schiefe („Skewness“) oder Steilheit („Kurtosis“) der Verteilung kleiner als -1,96 oder größer als +1,96 sind (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 159). Der Median \tilde{x} gibt die „Mitte“ der nach der Variablenausprägung geordneten Fälle (hier: Fahranfänger) an und nicht – wie der arithmetische Mittelwert \bar{x} – jene der Werte (z. B.: Dauer der Fahrausbildung).

⁶⁸ Als „rule of thumb“ wird in diesem Ergebnisbericht der Median einer Häufigkeitsverteilung dann berichtet, wenn diese

7.5.3 Unterscheidung der 17- und 18-jährigen Fahranfänger

Ein wesentliches Charakteristikum der vorliegenden Evaluation ist die parallele Befragung von Teilnehmern und Nichtteilnehmern am Begleiteten Fahren. Durch die Erhebung vergleichbarer Inhalte und die entsprechende Datenaufbereitung ist es somit möglich, die Befragungsergebnisse der 17- und 18-jährigen Fahranfänger deskriptiv und inferenzstatistisch miteinander zu vergleichen. In den nachfolgenden Textabschnitten werden zuerst die empirischen Forschungsergebnisse der beiden Fahranfängergruppen in der angebrachten Weise deskriptiv und inferenzstatistisch getrennt voneinander vorgestellt. Inhaltlich vergleichbare Variablen werden darüber hinaus auf signifikante und damit verallgemeinerbare Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern und -Nichtteilnehmern überprüft. Die Wahl des statistischen Tests unterliegt den gleichen Überlegungen, die bereits im vorherigen Abschnitt beschrieben wurden:

- Für nominal skalierte Variablen mit mindestens zwei Variablen wird der χ^2 -Test zur Überprüfung auf Zusammenhänge zwischen BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Fahranfängern herangezogen.
- Für kategoriale oder nicht annähernd normalverteilte metrische Variablen erfolgt die Ermittlung eines statistischen Unterschieds mit Hilfe des nichtparametrischen Mann-Whitney-U-Tests.
- Annähernd normalverteilte Variablen werden mit dem t-Test auf Unterschiede zwischen den beiden Fahranfängerteilgruppen untersucht.

Die Berichterstattung signifikanter Ergebnisse erfolgt entlang der Richtlinie, wie sie bereits für die Erwähnung der Signifikanzen für die unabhängigen Variablen gilt. Etwaige signifikante Resultate werden generell im Fließtext des jeweiligen Abschnitts der 18-jährigen Fahranfänger berichtet.

8 Fahrerlaubniserwerb

8.1 Verlauf der Fahrausbildung

8.1.1 Beginn und Dauer der Fahrausbildung

Für die Umsetzung des Optimierungsaspektes einer längeren Begleitdauer ist der möglichst frühe Einstieg in das Begleitete Fahren nach dem 17. Geburtstag einschlägig. Der Zeitpunkt der Erteilung der Prüfbescheinigung hängt jedoch häufig

von einem rechtzeitigen Beginn der Fahrausbildung ab. Bild 8-1 verdeutlicht, dass 71,3 % der BF17-Teilnehmer ihre Fahrausbildung bis zu sieben Monate vor ihrem 17. Geburtstag begonnen haben. 7,4 % sind im Monat ihres 17. Geburtstages in die Fahrausbildung gestartet, jeder Fünfte (21,3 %) jedoch erst in den Monaten danach. Durchschnittlich beginnen die Jugendlichen 1,8 Monate vor ihrem 17. Geburtstag mit der Fahrausbildung.

In der Evaluation des BF17-Modellversuchs im Jahr 2008 war der Anteil der 17-Jährigen, die vor ihrem 17. Geburtstag in die Fahrausbildung gestartet waren mit 55,8 % noch deutlich geringer. Insgesamt schlug sich der spätere Beginn der Fahrausbildung damals in einer durchschnittlich lediglich um 0,4 Monate vor dem Monat des 17. Geburtstages begonnenen Fahrausbildung nieder (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 59f).

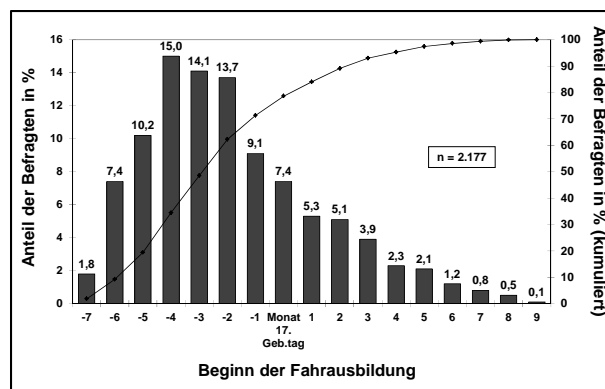


Bild 8-1: Fahrausbildungsbeginn der BF17-Teilnehmer vor bzw. nach dem 17. Geburtstag in Monaten

Bild 8-2 zeigt für relevante Subgruppen den durchschnittlichen Zeitpunkt des Fahrausbildungsbeginns in Relation zum 17. Geburtstag.⁶⁹ Verallgemeinerbare Unterschiede zwischen den Subgruppen des Standardsets der unabhängigen Variablen⁷⁰ lassen sich für den Ausbildungsabschluss nachweisen: Schüler beginnen früher mit der Fahrausbildung als Auszubildende und diese früher als Gleichaltrige, die sich nicht in einer Ausbildung befinden. Darüber hinaus starten Jugendliche aus Westdeutschland ihre Fahrausbildung

⁶⁹ Dabei weisen negative Werte auf einen Fahrausbildungsbeginn vor, positive Werte auf einen Beginn nach dem Geburtstagsmonat hin.

⁷⁰ Hier und nachfolgend vgl. dazu Abschnitt 7.5.

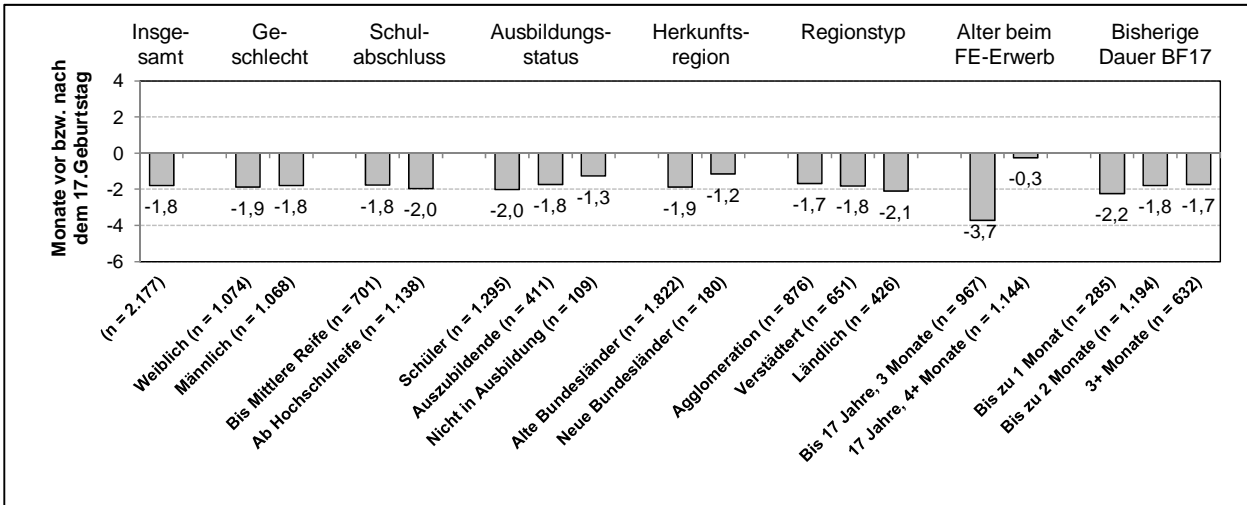


Bild 8-2: BF17-Teilnehmer: Fahrausbildungsbeginn in Monaten vor oder nach dem 17. Geburtstag – nach relevanten Subgruppen

früher als Jugendliche aus Ostdeutschland. Besonders deutlich zeigen sich entsprechende Unterschiede zwischen den Befragten, die ihre BF17-Prüfbescheinigung bis zu einem Alter von 17 Jahren und drei Monaten erhalten haben und dabei die Fahrausbildung deutlich vor ihrem 17. Geburtstag begonnen hatten, und jenen, die die Prüfbescheinigung erst in einem späteren Alter erhalten und auch erst knapp vor dem 17. Geburtstag mit der Ausbildung begonnen hatten. Der Zusammenhang zwischen einem früheren Start in die Fahrausbildung und einem früheren Einstieg in das Begleitete Fahren wird damit empirisch belegt.

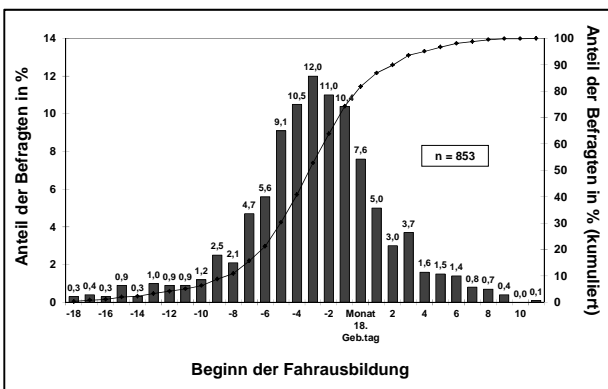


Bild 8-3: Fahrausbildungsbeginn der 18-jährigen Fahranfänger vor bzw. nach dem 18. Geburtstag in Monaten

Für die in der vorliegenden Studie befragten Fahranfänger ohne BF17-Teilnahme ist der 18. Geburtstag das zentrale Datum für den Erwerb der

Fahrerlaubnis als sog. „Früheinsteiger“.⁷¹ Entsprechend haben fast drei Viertel der 18-jährigen Fahranfänger (74,3 %) die Fahrausbildung bereits in den Monaten vor ihrem 18. Geburtstag begonnen (vgl. Bild 8-3). Darunter sind auch bis zu 15,7 %, die bei der Anmeldung in der Fahrschule jünger als 17 Jahre und sechs Monate waren, der Altersuntergrenze für die Anmeldung zur Pkw-Fahrausbildung außerhalb des Begleiteten Fahrens. Für diese Befragtengruppe darf plausibel unterstellt werden, dass sie unter der Prämisse mit der Fahrausbildung begonnen hat, – wenn auch nur für eine kurze Dauer – am Begleiteten Fahren ab 17 teilzunehmen. Im Monat des 18. Geburtstags haben 7,6 % der jungen Fahrer ihre Fahrausbildung begonnen und 18,2 % haben sich erst in den Monaten nach ihrem 18. Geburtstag in der Fahrschule angemeldet.

Im Mittel beginnen die 18-jährigen Fahranfänger die Fahrausbildung 2,8 Monate vor ihrem 18. Geburtstag (vgl. Bild 8-4). Bei der Betrachtung der Subgruppen erweisen sich das Alter der jungen Fahranfänger beim Fahrerlaubnisbesitz und die Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes als statistisch signifikant. Diese deutlichen Zusammenhänge sind wenig überraschend, erlaubt doch der frühere Beginn der Fahrausbildung im Durchschnitt auch ihren früheren Abschluss, mithin den Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis zeitlich näher am 18. Geburtstag. Zudem haben Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis bereits länger besitzen, auch früher vor ih-

⁷¹ Vgl. zur Definition der Fahranfänger als „Früheinsteiger“ Abschnitt 1.3.

rem 18. Geburtstag mit der Fahrausbildung begonnen.

In einem ähnlich großen Ausmaß wie der dokumentierte Beginn der Fahrausbildung zieht sich die Ausbildungsdauer von der Anmeldung bis zur Aushändigung der Fahrerlaubnis über einen längeren Zeitraum vor und nach dem 17. bzw. 18. Geburtstag der Fahranfänger. Die meisten jungen Fahrer absolvieren die Pkw-Fahrausbildung zusätzlich neben ihrer schulischen bzw. beruflichen Ausbildung. Diese Parallelität erfordert mit Blick auf die zeitlichen Restriktionen für den Fahrerlaubniswerb Arrangements zwischen der Schul- bzw. Berufs- sowie der Pkw-Fahrausbildung.

Betrachtet man alle Befragten der „Fahranfängerbefragung 2014“ zusammen, dann zeigt sich, dass die Hälfte der jungen Fahrer für ihre Fahrausbildung nicht mehr als sechs Monate benötigt (Median $\tilde{x} = 6,0$; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 7,1$). 17- und 18-jährige Fahranfänger unterschieden sich diesbezüglich signifikant: die Fahrausbildungsdauer von 17-Jährigen ist kürzer als jene von 18-Jährigen.

BF17-Teilnehmer benötigen durchschnittlich 6,8 Monate, mit einer Spannweite zwischen einem und 18 Monaten, für ihre Pkw-Fahrausbildung.^{72 73} Die Hälfte (52,5 %) kommt mit bis zu sechs Monaten aus, mehr als drei Viertel der 17-Jährigen (79,4 %) haben in acht Monaten ihre Pkw-Fahrausbildung durchlaufen.

Bild 8-5 dokumentiert die Fahrausbildungsdauern in den einzelnen Subgruppen der unabhängigen Variablen. Dabei lässt sich verallgemeinern, dass 17-jährige Männer weniger Zeit für die Fahrausbildung benötigen als gleichaltrige Frauen. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte nimmt die Fahrausbildungsdauer von Agglomerationen über verstärkte zu ländlichen Regionen ab. Schließlich benötigen jüngere BF17-Teilnehmer weniger Zeit für die Fahrausbildung als ihre älteren Pendants. Unter den 18-Jährigen schwankt die für die Fahrausbildung benötigte Zeitdauer zwischen einem Monat (5,2 %) und bis zu 25 Monaten (0,1 %). Darunter haben mehr als die Hälfte der jungen Fahrer (59,7 %) die Pkw-Fahrerlaubnis nach sieben Mo-

naten⁷⁴ und etwa drei Viertel (75,6 %) nach neun Monaten erworben.

Während die Hälfte der männlichen Fahranfänger sechs Monate bis zum Erhalt der Fahrerlaubnis benötigt, dauert dies bei ihren weiblichen Pendants etwa einen Monat länger. Neben dem Geschlechtsunterschied zeigen sich signifikante Unterschiede auch für die regionale Herkunft und den Regionstyp: 18-Jährige aus den alten Bundesländern benötigen für ihre Fahrausbildung länger als Fahranfänger aus den neuen Bundesländern. Junge Fahrer aus ländlich geprägten Räumen erwerben ihre Pkw-Fahrerlaubnis in kürzerer Zeit als ihre Pendants aus verstärkten Regionen und Agglomerationen. Auch hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubniswerb zeigen sich statistisch signifikante Unterschiede: Die bis zu 18 Jahre und drei Monate alten Fröheinsteiger haben die Fahrausbildung in deutlich kürzerer Zeit absolviert als Personen, die beim Fahrerlaubniswerb bereits etwas älter gewesen sind (vgl. Bild 8-6).

8.1.2 Anzahl Fahrstunden

Mitentscheidend für die Dauer der Fahrausbildung ist die benötigte Anzahl an Fahrstunden und Prüfungsversuchen. Im Rahmen des Fahrerlaubniswerbs der Klasse B sind zwölf Übungsfahrten vorgeschrieben, davon fünf Übungsstunden zu 45 Minuten für Fahrten über Land, vier Stunden auf der Autobahn und drei weitere für Fahrten bei Dunkelheit. Die Anzahl der Fahrstunden für die Grundausbildung ist abhängig von den Fähigkeiten und dem Lernfortschritt des Fahranfängers. Dabei werden weniger als 20 Fahrstunden zu jeweils 45 Minuten von Experten als nicht plausibel bewertet (vgl. FUNK et al. 2012b: 73).

⁷² Während eine einmonatige Fahrausbildungsdauer im Rahmen einer Ferienfahrschule möglich ist, errechnet sich der Extremwert von 18 Monaten bei einem Fahrausbildungsbeginn sechs Monate vor dem 17. Geburtstag und dem Bestehen der Fahrerlaubnisprüfungen kurz vor dem 18. Geburtstag.

⁷³ Damit dauert die Fahrausbildung für 17-Jährige heute geringfügig länger als während der Zeit des Modellversuchs im Jahr 2008 (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 61).

⁷⁴ Dies entspricht dem Median der Häufigkeitsverteilung der Fahrausbildungsdauer.

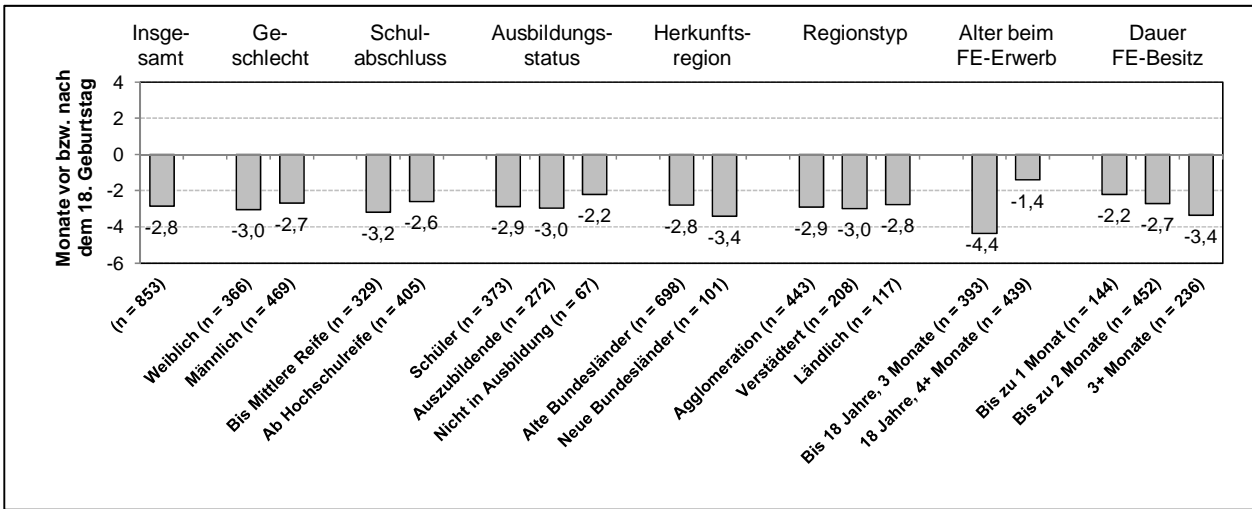


Bild 8-4: 18-jährige Fahranfänger: Fahrausbildungsbeginn in Monaten vor oder nach dem 18. Geburtstag – nach relevanten Subgruppen

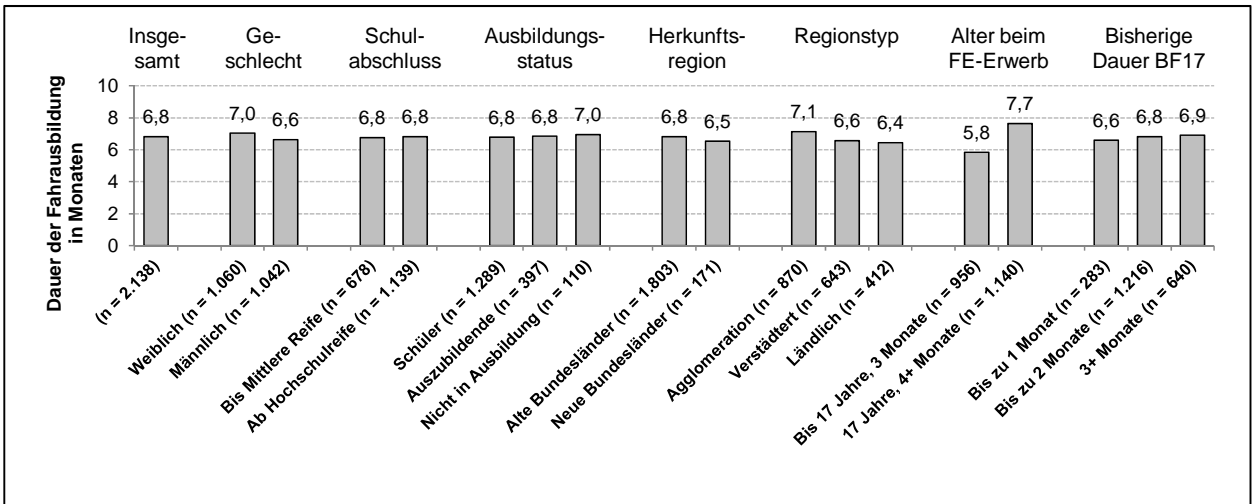


Bild 8-5: BF17-Teilnehmer: Fahrausbildungsdauer in Monaten – nach relevanten Subgruppen

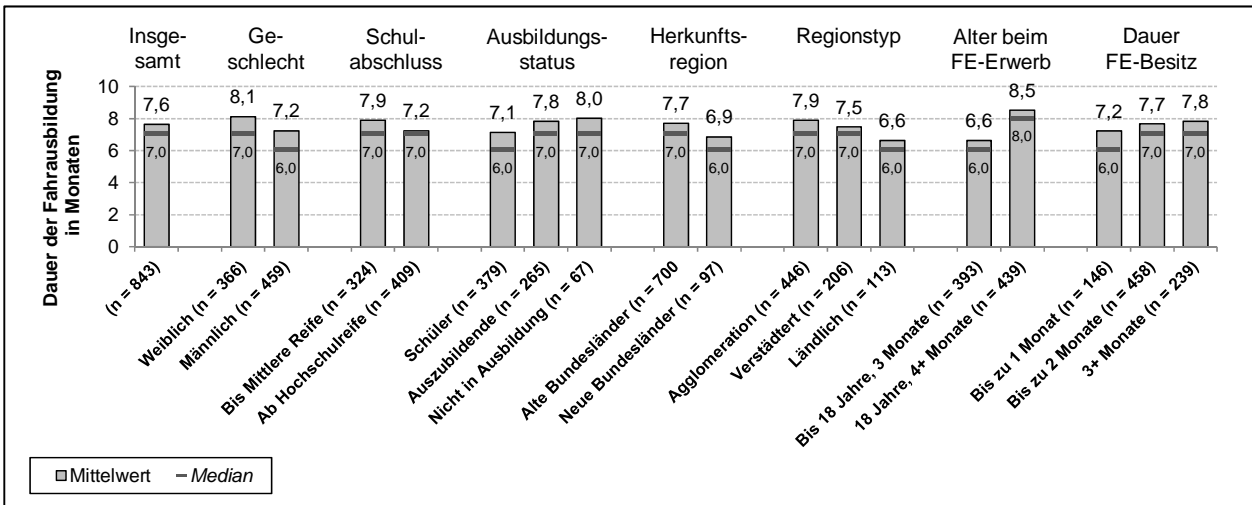


Bild 8-6: 18-jährige Fahranfänger: Fahrausbildungsdauer in Monaten – nach relevanten Subgruppen⁷⁵

⁷⁵ Für nicht annähernd normalverteilte Variablen ist der Median als Maß der zentralen Tendenz zu interpretieren. In den entsprechenden Grafiken werden in diesem Bericht sowohl das arithmetische Mittel (Mittelwert) als auch der Median abgetragen.

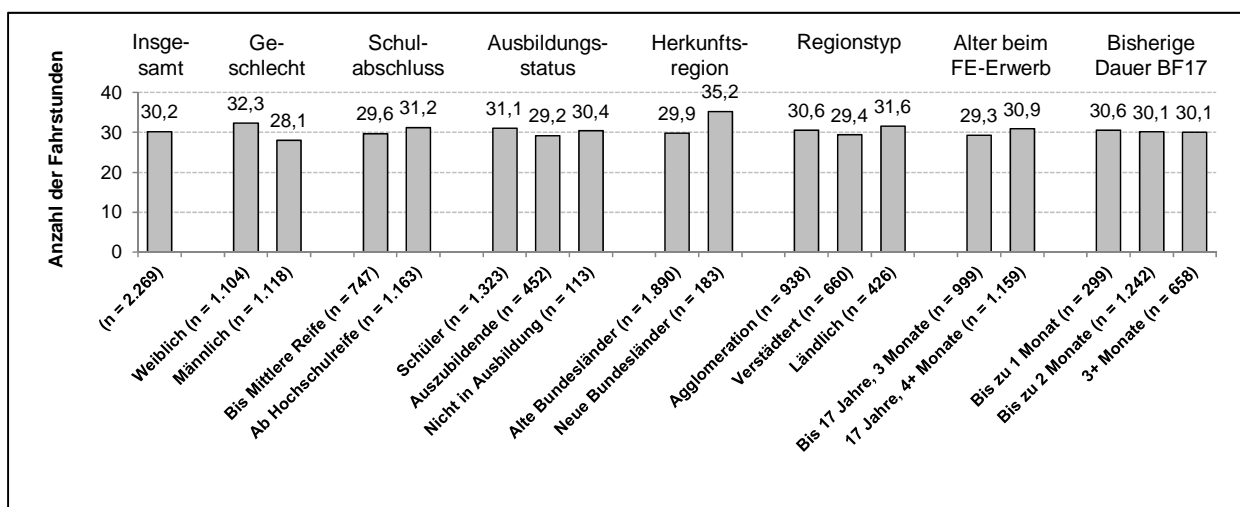


Bild 8-7: BF17-Teilnehmer: Anzahl der Fahrstunden – nach relevanten Subgruppen

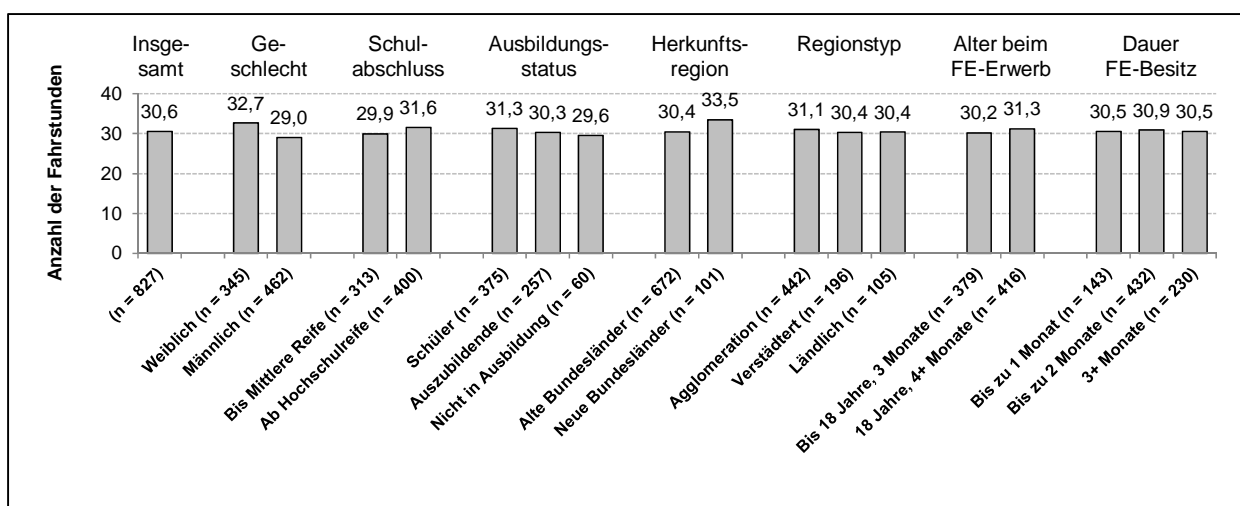


Bild 8-8: 18-jährige Fahranfänger: Anzahl der Fahrstunden – nach relevanten Subgruppen

Deshalb werden alle Nennungen der Befragten, die eine Anzahl von 20 Fahrstunden unterschreiten auf mindestens 20 Fahrstunden aufgefüllt.⁷⁶ Ebenso werden Nennungen von 61 und mehr Fahrstunden zu 61 Fahrstunden heruntergestuft. Unter diesen Bedingungen errechnen sich für alle jungen Fahrer durchschnittlich 30,3 Fahrstunden. Ordnet man die Fahranfänger nach der Anzahl der Fahrstunden, kommt ein Viertel der Befragten mit bis zu 22 Fahrstunden aus, die Hälfte benötigt bis zu 28 Fahrstunden und drei Viertel erwerben ihre Fahrerlaubnis nach bis zu 35 Fahrstunden.

⁷⁶ Auch wenn bei der Frageformulierung darauf hingewiesen wurde, dass eine Fahrstunde 45 Minuten beträgt, ist aufgrund der Befragungsdaten anzunehmen, dass die Angaben der Jugendlichen unter 20 Fahrstunden auf die in der Praxis oft vereinbarten Doppelstunden Bezug nehmen.

BF17-Teilnehmer berichten aktuell in der FAB2014 30,2 Fahrstunden, und damit etwas mehr als zur Zeit des Modellversuchs (damals: 28,8 Fahrstunden, vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 61). Dieser Unterschied ist statistisch verallgemeinerbar.

Vergleicht man die Anzahl der Fahrstunden zwischen den Subgruppen der 17-Jährigen (vgl. Bild 8-7), zeigen sich mit Ausnahme der bisherigen BF17-Dauer in allen relevanten Subgruppen verallgemeinerbare Unterschiede: Junge Männer bzw. 17-Jährige mit höchstens Mittlerer Reife benötigen weniger Fahrstunden als junge Frauen bzw. Befragte mit angestrebter Hochschulreife. Für Schüler errechnen sich mehr Fahrstunden als für Befragte, die sich nicht in einer Ausbildung befinden und für diese wiederum mehr als für 17-Jährige in der Berufsausbildung. In den alten Bundesländern werden weniger Fahrstunden benötigt als in den neu-

en Bundesländern. In ländlichen Regionen berichten die 17-Jährigen mehr Fahrstunden als in Agglomerationen, und dort wiederum mehr als in verstäderten Regionen. BF17-Teilnehmer, die bis zum Alter von 17 Jahren und drei Monaten die Prüfbescheinigung erworben haben, benötigen zudem weniger Fahrstunden als ihre älteren Pendants.

17- und 18-jährige Fahranfänger unterscheiden sich nicht signifikant hinsichtlich der durchschnittlichen Anzahl an Fahrstunden (17-Jährige: 30,2; 18-Jährige 30,6). Auch unter den 18-Jährigen lässt sich heute eine signifikant größere Anzahl an Fahrstunden feststellen als in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (damals: 29,2 Fahrstunden; vgl. FUNK et al. 2012b: 75; ROSSNAGEL, FUNK, SCHRAUTH 2016: 30ff).⁷⁷

Dabei zeigt sich hinsichtlich der Anzahl der Fahrstunden ein deutlicher Geschlechterunterschied: Während die männlichen 18-jährigen Fahranfänger durchschnittlich lediglich 29,0 Fahrstunden benötigen, berichten junge Frauen im Mittel 32,7 Fahrstunden (vgl. Bild 8-8). Signifikante Unterschiede gibt es ferner hinsichtlich des Schulabschlusses: Jugendliche mit Schulabschlüssen bis zur Mittleren Reife benötigen weniger Fahrstunden als ihre Pendants mit Schulabschlüssen ab der Hochschulreife. Schließlich berichten 18-jährige Fahrerlaubnisbewerber in den alten Bundesländern (30,4) weniger Fahrstunden als ihre Pendants in den neuen Bundesländern (33,5).

8.1.3 Anzahl Prüfungsversuche

Die Anzahl der Prüfungsversuche bis zum erfolgreichen Bestehen der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung stellt eine weitere Determinante der Fahrausbildungsdauer dar.

Die theoretische Fahrerlaubnisprüfung wird von 85,1 % aller Fahranfänger beim ersten Prüfversuch bestanden. Dabei sind 17-Jährige zu 86,1 % im ersten Prüfversuch erfolgreich, 18-Jährige lediglich zu 82,2 % (vgl. Tab. 8-1). 18-jährige Fahranfänger benötigen signifikant mehr theoretische Prüfversuche als BF17-Teilnehmer. Vier von fünf Fahranfängern (80,4 %) bestehen auch die praktische Fahrerlaubnisprüfung beim ersten Prüfversuch. Dabei lassen sich keine Unterschiede zwischen

17- und 18-Jährigen verallgemeinern (vgl. Tab. 8-1).

Anzahl Prüfversuche	BF17	FAA18
	%	
Theoretische Fahrerlaubnisprüfung		
Ein Prüfversuch	86,1	82,2
Zwei Prüfversuche	11,3	12,2
Drei Prüfversuche	2,0	3,8
Vier Prüfversuche	0,4	1,0
Fünf Prüfversuche	0,1	0,4
Sechs Prüfversuche	0,1	0,2
Sieben Prüfversuche	0	0
Acht Prüfversuche	0	0,1
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.464	922
Praktische Fahrerlaubnisprüfung		
Ein Prüfversuch	80,8	79,4
Zwei Prüfversuche	16,2	15,9
Drei Prüfversuche	2,3	3,0
Vier Prüfversuche	0,7	1,1
Fünf Prüfversuche	0	0,4
Sechs Prüfversuche	0	0
Sieben Prüfversuche	0	0
Acht Prüfversuche	0	0,3
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.453	910

Tab. 8-1: Anzahl der Prüfungsversuche für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung

Bild 8-9 gibt für die 17-jährigen Fahranfänger einen Überblick über die durchschnittliche Anzahl von Theorieprüfungen für die unterschiedenen Subgruppen. Verallgemeinern lassen sich die folgenden Unterschiede: Männliche BF17-Teilnehmer benötigen mehr Prüfversuche als ihre weiblichen Pendants, Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife mehr als jene mit angestrebter Hochschulreife. Auszubildende benötigen mehr Prüfversuche als Fahranfänger, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, und diese wiederum mehr als Schüler. Schließlich berichten auch Befragte, die beim Fahrerlaubniswerb bereits mindestens 17 Jahre und vier Monate alt waren, mehr theoretische Prüfversuche als ihre jüngeren Pendants.

Entsprechende Subgruppenunterschiede hinsichtlich der praktischen Fahrerlaubnisprüfung sind für die BF17-Teilnehmer in Bild 8-10 abgetragen.

⁷⁷ Während in der Auswertung von FUNK et al. (2012b) die Nennungen mit besonders vielen Fahrstunden noch nicht auf den Höchstwert von 61 Fahrstunden zusammengefasst worden sind, ist dies bei ROSSNAGEL, FUNK, SCHRAUTH (2016) der Fall.

Während sich diesbezüglich hinsichtlich Geschlecht, Schulabschluss und Ausbildungsstatus der Fahranfänger keine Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen nachweisen lassen, benötigen 17-Jährige in den neuen Bundesländern mehr praktische Prüfversuche als ihre Pendanten in den alten Bundesländern. Auch Befragte aus verdichteten Regionen berichten mehr Prüfversuche als Fahranfänger in Agglomerationsräumen, und diese wiederum mehr als 17-Jährige auf dem Land. Erneut berichten auch Befragte, die beim Fahrerlaubniswerb bereits mindestens 17 Jahre und vier Monate alt waren, mehr praktische Prüfversuche als ihre jüngeren Pendanten.

Im Vergleich zu den aktuellen BF17-Teilnehmern geben auch 85,5 % der Teilnehmer am BF17-Modellversuch im Jahr 2008 an, die Theorieprüfung beim ersten Mal bestanden zu haben. Der Anteil der Befragten, die die praktische Fahrerlaubnisprüfung beim ersten Mal bestanden hatten, war damals geringer als heute (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 62). Während sich im Zeitvergleich hinsichtlich der theoretischen Prüfversuche keine Unterschiede verallgemeinern lassen, bestehen heute mehr 17-Jährige die praktische Fahrerlaubnisprüfung beim ersten Versuch.

Unter den 18-jährigen Fahranfängern ergeben sich in der Differenzierung der Anzahl der benötigten Prüfversuche für die theoretische Fahrerlaub-

nisprüfung für den Schulabschluss und den Ausbildungsstatus signifikante Unterschiede (vgl. Bild 8-11). Befragte, die eine Hochschulreife anstreben oder bereits erworben haben, benötigen weniger theoretische Prüfversuche als ihre Pendanten mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife. Ebenso benötigen Schüler weniger Anläufe für die theoretische Prüfung als Angehörige der beiden anderen Untergruppen des Ausbildungsstatus.

Diese (aus)bildungsspezifischen Unterschiede schlagen sich bei den 18-Jährigen in der Differenzierung der Anzahl der Prüfversuche für die praktische Prüfung nicht mehr nieder. Ein verallgemeinerbarer Unterschied ergibt sich jedoch zwischen den beiden Untergruppen des Alters beim Fahrerlaubniswerb: Die älteren Befragten haben für den Erwerb des Pkw-Führerscheins häufiger einen zweiten oder weiteren praktischen Prüfversuch unternehmen müssen als die Fröheinsteiger unter den 18-Jährigen (vgl. Bild 8-12).

18-jährige Fahranfänger berichten heute von etwas mehr theoretischen Prüfversuchen als in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2012b: 75f). Hinsichtlich der praktischen Prüfversuche unterschieden sich die beiden Stichproben der 18-Jährigen nicht.

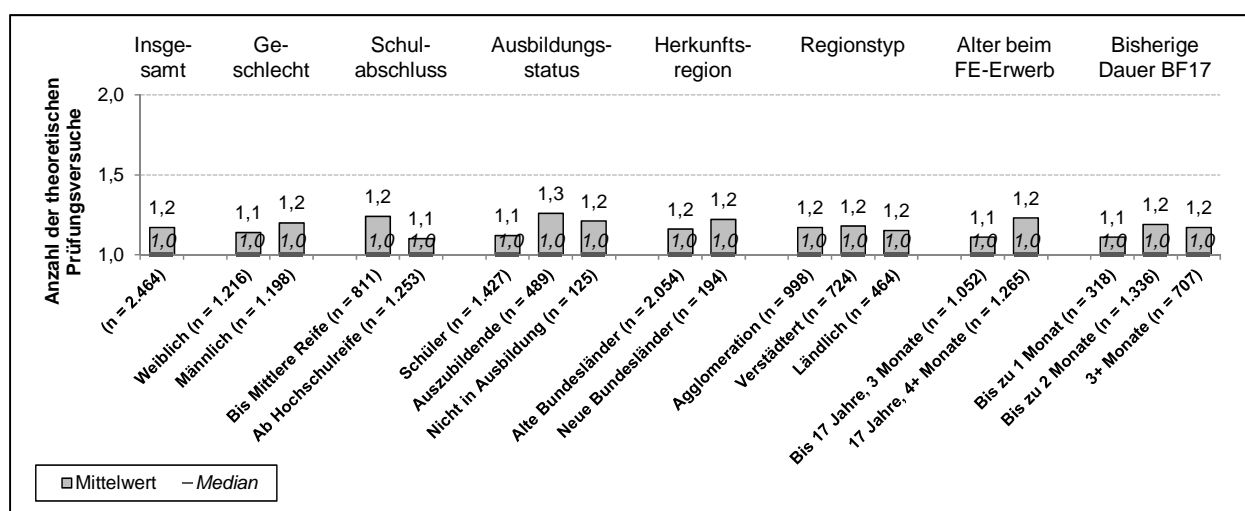


Bild 8-9: BF17-Teilnehmer: Anzahl der Prüfversuche bei der theoretischen Führerscheinprüfung – nach relevanten Subgruppen

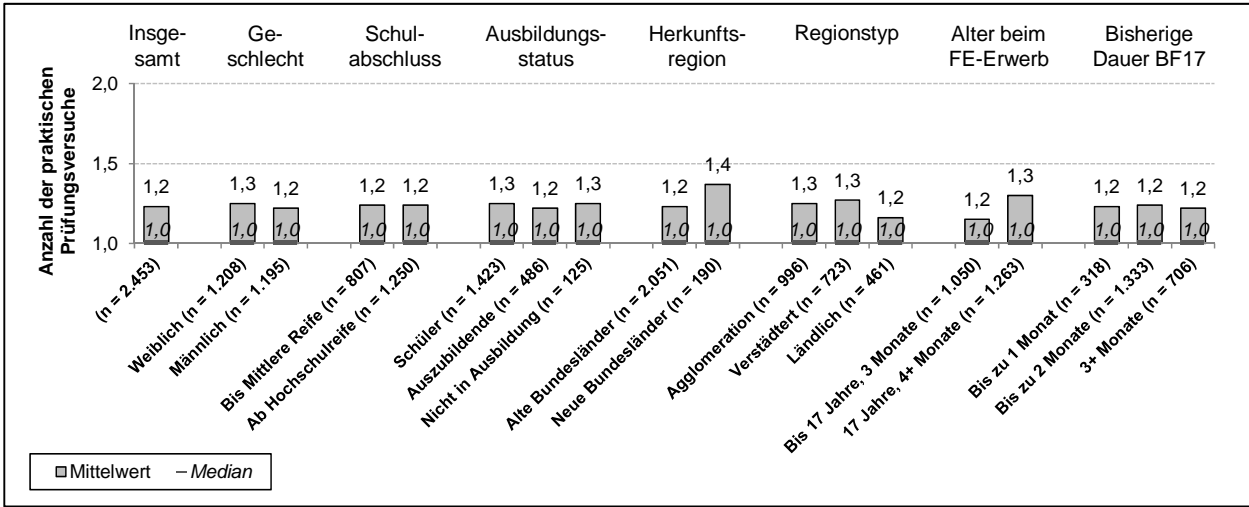


Bild 8-10: BF17-Teilnehmer: Anzahl der Prüfungsversuche bei der praktischen Führerscheinprüfung – nach relevanten Subgruppen

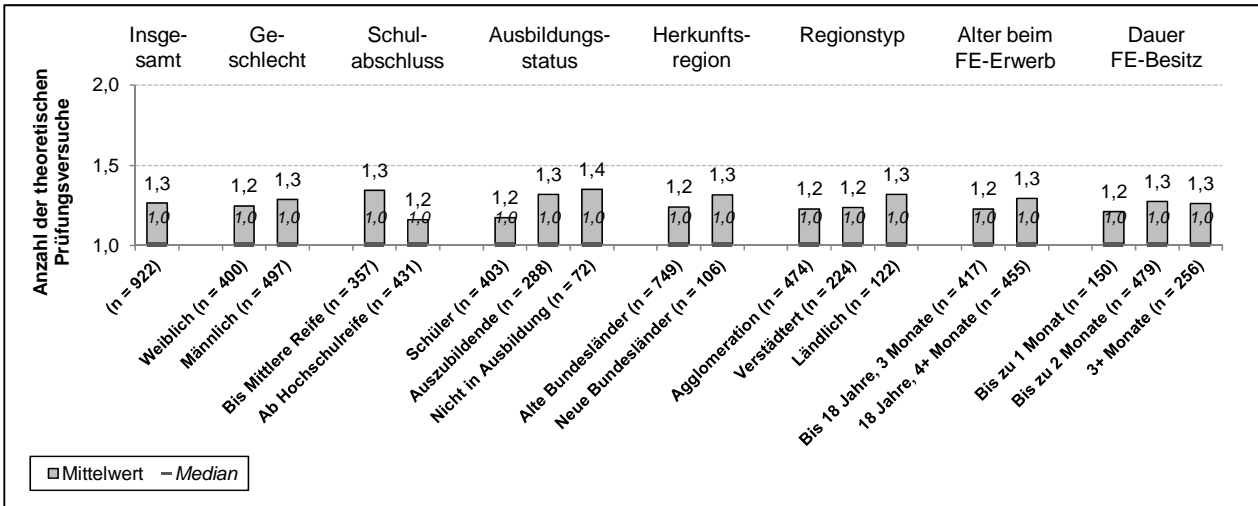


Bild 8-11: 18-jährige Fahranfänger: Anzahl der Prüfungsversuche bei der theoretischen Führerscheinprüfung – nach relevanten Subgruppen

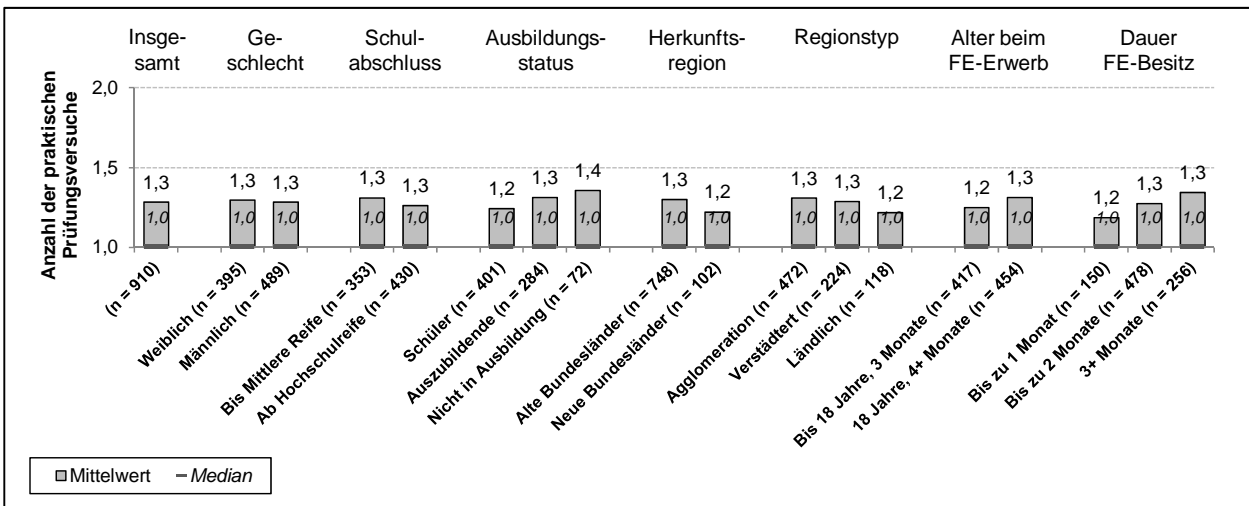


Bild 8-12: 18-jährige Fahranfänger: Anzahl der Prüfungsversuche bei der praktischen Führerscheinprüfung – nach relevanten Subgruppen

Zusammenfassung

BF17-Teilnehmer beginnen ihre Fahrausbildung im Durchschnitt 1,8 Monate vor dem 17. Geburtstag. Im Vergleich zur Evaluation des vormaligen BF17-Modellversuchs beginnen die Jugendlichen ihre Fahrausbildung heute jedoch deutlich früher vor ihrem 17. Geburtstag. Der Zusammenhang zwischen einem früheren Start der Fahrausbildung und einem früheren Einstieg in das Begleitete Fahren lässt sich empirisch belegen. Die Fahrausbildung der 17-Jährigen dauert im Schnitt 6,8 Monate, in denen durchschnittlich 30 Fahrstunden genommen werden. Die theoretische und die praktische Fahrerlaubnisprüfung werden überwiegend beim ersten Prüfversuch bestanden.

Im Durchschnitt wird die Fahrausbildung der 18-Jährigen 2,8 Monate vor dem 18. Geburtstag begonnen und dauert etwa sieben Monate. In dieser Zeit werden durchschnittlich 30 Fahrstunden genommen. Die theoretische und die praktische Fahrerlaubnisprüfung werden jeweils meist im ersten Versuch bestanden.

Folgende signifikante Unterschiede zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern lassen sich feststellen: die Fahrausbildungsdauer von 17-Jährigen ist im Durchschnitt kürzer als jene von 18-Jährigen und 17-Jährige benötigen weniger Prüfversuche für die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung als 18-Jährige. Hinsichtlich der Anzahl der Fahrstunden und der Anzahl der Prüfversuche für die Praktische Fahrerlaubnisprüfung unterscheiden sich die beiden Fahranfängergruppen nicht.

8.1.4 Besitz weiterer Fahrerlaubnisse

Der Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis gibt Auskunft über eine potenzielle, bereits erworbene Fahrerfahrung der Befragten mit anderen motorisierten Fahrzeugen. Diese könnte den Einstieg in die Pkw-Mobilität erleichtern und die initiale Unfallgefährdung gegebenenfalls absenken. Auf Vorerfahrungen aus dem Erwerb anderer Fahrerlaubnisse können lediglich 13,7 % der Befragten zurückgreifen.

In beiden Teilstichproben der „Fahranfängerbefragung 2014“ zeigt sich dabei das gleiche Bild: Am vergleichsweise häufigsten besitzen die Pkw-Fahranfänger eine Mofa-Prüfbescheinigung, gefolgt von einem Führerschein für die Klasse A1 (vgl. Tab. 8-2 und 8-3).

Vorbesitz einer Fahrerlaubnis	Antworten		Befragte
	n	%	%
Keine vorherige Fahrerlaubnis	2.124	81,2	85,8
Prüfbescheinigung für Mofa	213	8,1	8,6
Klasse AM	87	3,3	3,5
Klasse A1	114	4,4	4,6
Klasse L, T	77	2,9	3,1
Insgesamt	2.614	100,0	105,7

Mehrfachantworten: 2.614 Antworten von 2.474 Befragten;

Tab. 8-2: BF17-Teilnehmer: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis (Mehrfachantworten)

Vorbesitz einer Fahrerlaubnis	Antworten		Befragte
	n	%	%
Keine vorherige Fahrerlaubnis	814	83,8	88,0
Prüfbescheinigung für Mofa	56	5,7	6,0
Klasse AM	36	3,7	3,9
Klasse A1	49	5,0	5,3
Klasse L, T	16	1,7	1,8
Insgesamt	971	100,0	105,0

Mehrfachantworten: 971 Antworten von 925 Befragten;

Tab. 8-3: 18-jährige Fahranfänger: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis (Mehrfachantworten)

Zwar berichten etwas mehr BF17-Teilnehmer (14,2 %) als 18-jährige Fahranfänger (12,0 %) den Vorbesitz einer Fahrerlaubnis. Allerdings lässt sich dieser generelle Unterschied zwischen den beiden Subgruppen nicht verallgemeinern. Auf der Ebene der einzelnen Fahrerlaubnisse zeigt sich, dass BF17-Teilnehmer signifikant häufiger bereits im Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer sonstigen Fahrerlaubnis waren.

Bild 8-13 zeigt die Anteile der 17-jährigen Befragten, die vor ihrem Pkw-Fahrerlaubniswerb bereits eine andere Fahrerlaubnis besessen haben. Interessant sind die folgenden Unterschiede, die sich von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit aller BF17-Teilnehmer verallgemeinern lassen: So haben deutlich mehr junge Männer als Frauen und ebenfalls mehr Fahranfänger mit einer Schulbildung bis zur Mittleren Reife im Vergleich zu Befragten mit einem höheren angestrebten Schulabschluss bereits eine andere Fahrerlaubnis besessen. Auch hinsichtlich des Ausbildungsstatus lassen sich die entsprechenden Unterschiede verallgemeinern, mit Auszubildenden als Gruppe mit dem häufigsten Vorbesitz einer Fahrerlaubnis. BF17-Teilnehmer aus ländlichen Regionen nennen häufiger eine weitere Fahrerlaubnis als ihre Pendants aus verstädterten Regionen und diese wiederum häufiger als Jugendliche aus Agglomeratio-

nen. Schließlich weisen Befragte, die in den ersten drei Monaten nach ihrem 17. Geburtstag ihre Pkw-Fahrerlaubnis erworben haben, häufiger bereits weitere Fahrerlaubnisse aus als ihre Pendanten, die erst später mit dem Begleiteten Fahren begonnen

haben. Insofern könnte eine gewisse Affinität zum motorisierten Individualverkehr den Einstieg in das BF17 unter den daran Interessierten durchaus beschleunigen.

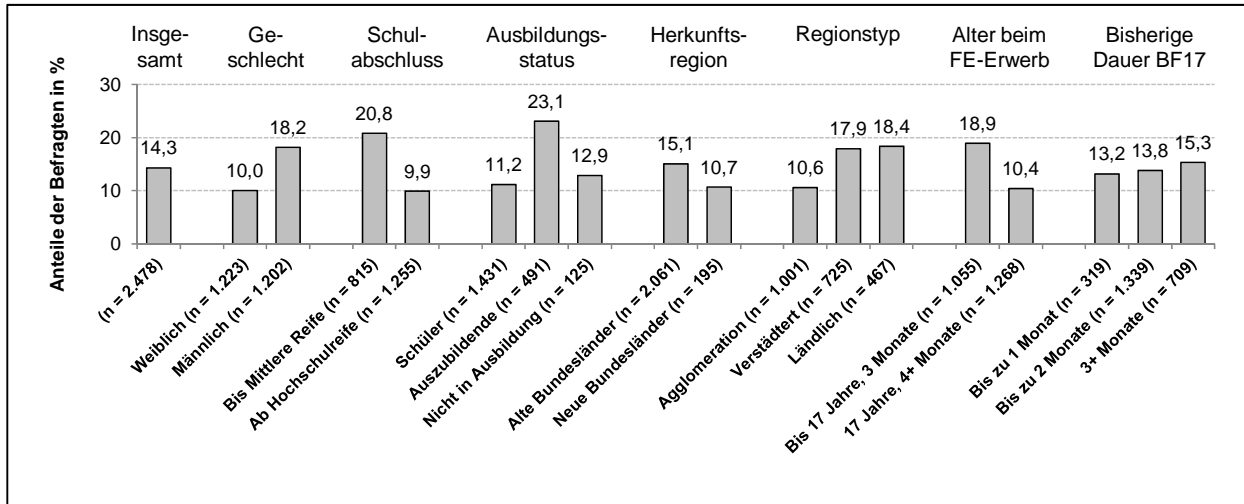


Bild 8-13: BF17-Teilnehmer: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis – nach relevanten Subgruppen

In der Subgruppe der BF17-Teilnehmer hat sich der Anteil an Fahranfängern mit Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis im Vergleich zur Prozessevaluation des Modellversuchs deutlich und statistisch signifikant verringert (damals: 21,0 %, vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 64).

Tab. 8-4 differenziert die 17-jährigen Pkw-Fahranfänger nach der Art der bereits besessenen Fahrerlaubnis und dem Set der unabhängigen Variablen.⁷⁸ Zunächst drücken sich in dieser Detailbetrachtung erneut die verallgemeinerbaren Unterschiede hinsichtlich des generellen Vorbesitzes einer anderen Fahrerlaubnis aus. Darüber hinaus wird deutlich, dass unter den BF17-Teilnehmern durchgehend junge Männer, Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife, Auszubildende und Jugendliche mit einem Einstiegsalter bis zu 17 Jahren und drei Monaten signifikant höhere Anteile an Vorbesitzern anderer Fahrerlaubnisse stellen als ihre jeweiligen Pendanten. In der Ost-West-Unterscheidung zeigen sich die höheren Anteile junger Fahrer mit einer Mofa-Prüfbescheinigung im Westen und einem A1-Führerschein im Osten der Republik. Hinsichtlich der Siedlungsstruktur wird deutlich, dass von ländlichen über verstädterte Regionen hin zu Agglome-

rationen die Anteile der Jugendlichen mit einer AM- oder einer L- / T-Fahrerlaubnis abnehmen.

Unter den 18-jährigen Fahranfängern zeigen sich die folgenden verallgemeinerbaren Unterschiede im Vorbesitz von Fahrerlaubnissen (vgl. Bild 8-14): Mehr als dreieinhalb Mal so viele junge Männer wie Frauen und nahezu doppelt so viele Pkw-Fahranfänger mit einer Schulbildung bis zur Mittleren Reife im Vergleich zu ihren Pendanten mit einem höheren Schulabschluss erwähnen den Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis. Auch hinsichtlich des Ausbildungsabschlusses sind die deutlichen Unterschiede verallgemeinerbar, wobei Schüler am seltensten eine Fahrerlaubnis vor der Klasse B besessen haben. Schließlich ist der Vorbesitz einer Fahrerlaubnis unter den Früheinsteigern mehr als doppelt so häufig wie unter den älteren 18-Jährigen. D. h. wer bereits die Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad oder eine Landmaschine besessen hat, erwirbt die Pkw-Fahrerlaubnis früher.

Auch für 18-jährige Fahranfänger werden in der Detailbetrachtung die verallgemeinerbaren Unterschiede hinsichtlich des generellen Vorbesitzes oder Nichtbesitzes einer anderen Fahrerlaubnis zwischen den Kategorien des Geschlechts, des Schulabschlusses, der Ausbildung und dem Alter beim Fahrerlaubnisenerwerb deutlich (vgl. Tab. 8-5). So zeigt sich auch unter den 18-Jährigen, dass junge Männer bei allen Fahrerlaubnissen häufiger

⁷⁸ Statistisch signifikante Unterschiede zwischen Teilgruppen der Befragten werden hier und nachfolgend in den Tabellen jeweils schattiert unterlegt.

vertreten sind als junge Frauen. Auch eine Mofa-Prüfbescheinigung bzw. ein A1-Führerschein ist unter Befragten mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife häufiger vertreten als unter Befragten mit höherem Schulabschluss. Unterschiede nach dem Ausbildungsstatus lassen sich lediglich für die Mofa-Prüfbescheinigung nachweisen. Erneut fällt der deutlich höchste Anteil an Fahranfängern mit einer Fahrerlaubnis der Klasse L oder T in ländlichen Regionen auf. Schließlich nennen, mit Ausnahme der AM-Fahrerlaubnis, auch die 18-

jährigen Fröheinsteiger häufiger eine Mofa-Prüfbescheinigung, einen A1- oder L- / T-Führerschein.

Auch im Vergleich der 18-jährigen Fahranfänger aus der „Fahranfängerbefragung 2014“ und der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ lässt sich feststellen: Die im Jahr 2005 18-Jährigen waren signifikant häufiger im Vorbesitz einer Mofa-Prüfbescheinigung, einer Fahrerlaubnis für Klein- oder Leichtkrafträder sowie einer sonstigen Fahrerlaubnis.

Vorbesitz einer Fahrerlaubnis	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
	%																
Keine vorherige Fahrerlaubnis	90,1	82,0	79,4	90,1	88,8	77,2	87,1	85,0	89,3	89,4	82,3	81,8	81,1	89,7	86,8	86,3	84,7
Prüfbescheinigung für Mofa	6,4	10,6	11,9	5,9	6,8	11,8	9,4	9,4	2,2	7,4	9,8	9,8	11,0	6,7	6,2	8,7	9,6
Klasse AM	2,2	5,0	4,8	2,3	2,5	6,3	1,6	3,5	4,6	1,9	4,5	5,7	4,7	2,8	4,0	3,3	3,9
Klasse A1	2,3	6,9	6,3	3,6	3,7	7,6	4,7	4,5	9,1	3,8	6,1	5,8	6,0	3,5	3,6	4,4	5,3
Klasse L, T	1,1	4,9	6,1	1,5	1,8	8,8	0,0	3,6	0,7	1,2	4,0	6,8	4,5	2,2	4,0	3,1	3,1
Insgesamt (n)	1.221	1.200	812	1.255	1.431	488	125	2.058	195	1.001	724	466	1.054	1.267	319	1.337	709

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

Tab. 8-4: BF17-Teilnehmer: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis – nach relevanten Subgruppen

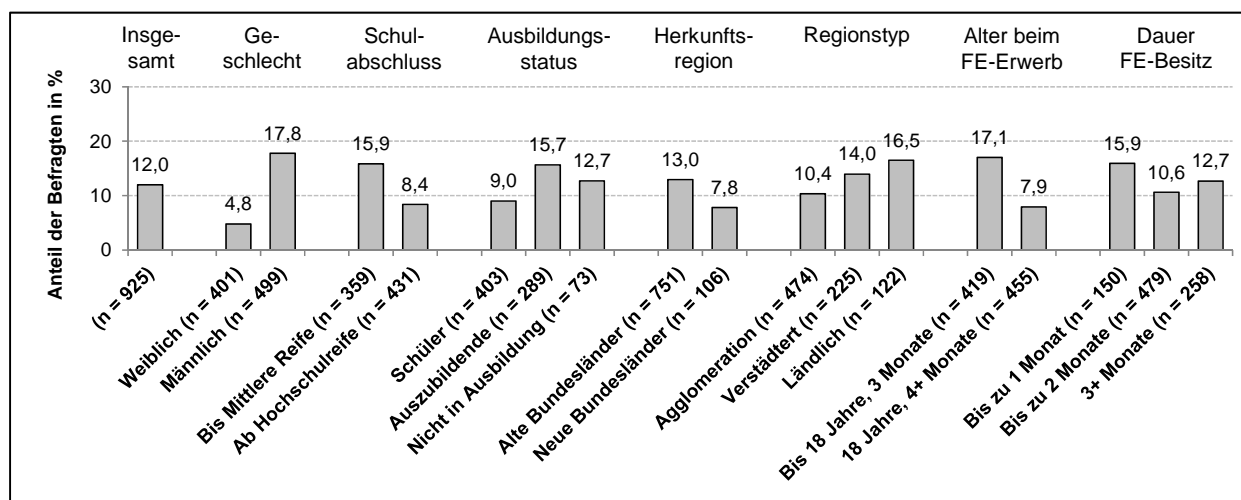


Bild 8-14: 18-jährige Fahranfänger: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis – nach relevanten Subgruppen

Vorbesitz einer Fahrerlaubnis	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis 18 J., 3 Monate	18 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
%																	
Keine vorherige Fahrerlaubnis	95,2	82,2	84,1	91,6	91,0	84,3	87,3	87,0	92,2	89,6	86,0	83,5	82,9	92,1	84,1	89,4	87,3
Prüfbescheinigung für Mofa	1,9	9,3	9,2	3,6	3,4	9,8	7,6	7,0	2,2	4,9	7,7	9,2	7,0	5,3	9,6	5,5	4,9
Klasse AM	1,7	5,9	5,0	3,1	3,6	5,0	3,9	3,9	4,5	3,0	4,3	6,8	6,7	1,6	4,7	3,3	4,8
Klasse A1	2,5	7,6	6,4	3,5	3,7	6,7	3,9	5,6	4,5	4,8	6,2	6,4	9,1	2,4	6,3	4,2	7,5
Klasse L, T	0,2	3,1	2,3	1,6	2,0	2,5	0,0	1,7	2,2	1,2	1,6	4,9	3,3	0,3	1,6	1,9	1,4
Insgesamt (n)	401	499	359	431	403	289	73	751	106	474	225	122	419	455	150	479	258

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

Tab. 8-5: 18-jährige Fahranfänger: Vorbesitz einer Fahrerlaubnis – nach relevanten Subgruppen

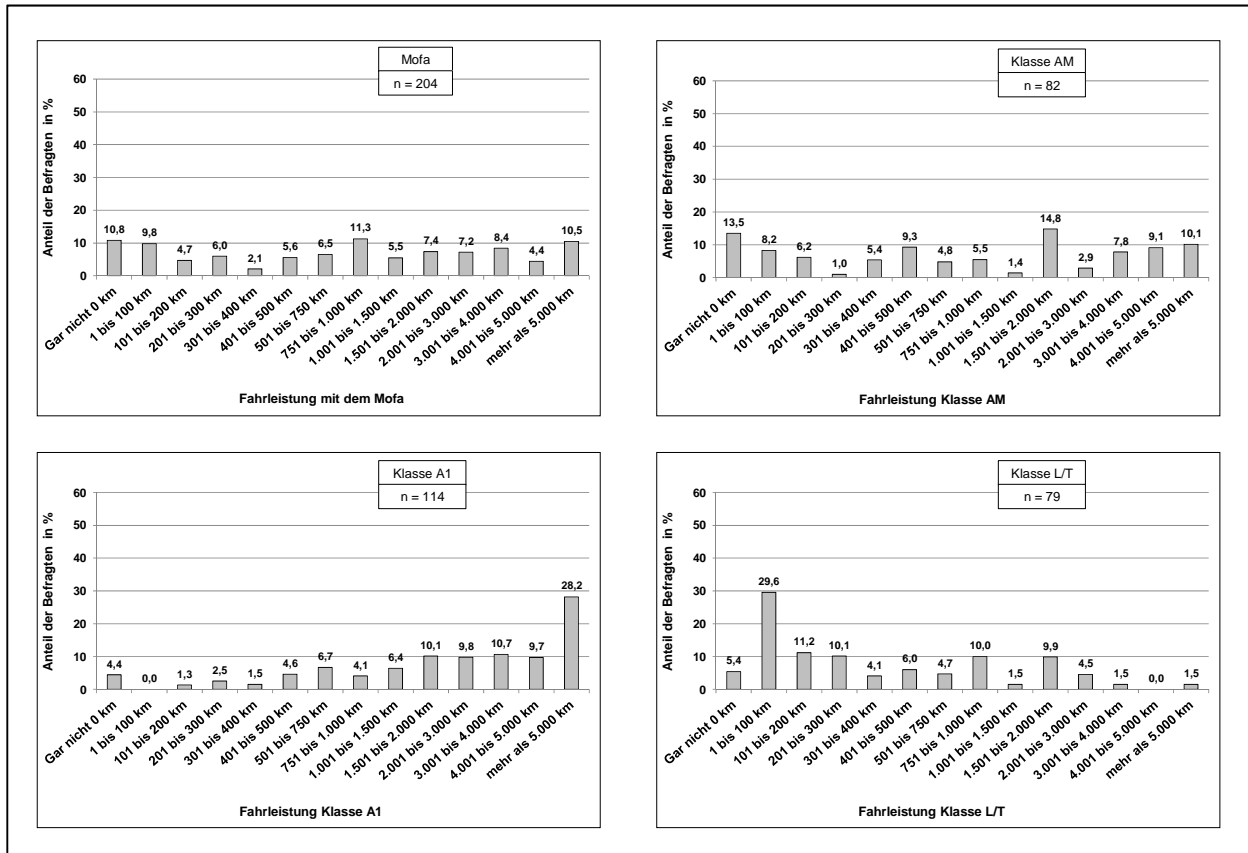


Bild 8-15: BF17-Teilnehmer: Fahrleistung mit anderen Fahrzeugen – nach dem Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis

Bild 8-15 illustriert die Fahrleistungen, die die Erwerber einer BF17-Prüfbescheinigung bereits mit anderen Fahrerlaubnissen vorweisen können:

- Die Hälfte der 17-Jährigen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung berichtet eine Fahrleistung von bis zu 751 bis 1.000 km.
- Auch von den Inhabern einer AM-Fahrerlaubnis berichtet die Hälfte eine Fahrleistung von bis zu 751 bis 1.000 km.
- Deutlich mehr wurde mit motorisierten Zweirädern der Klasse A1 gefahren. Der Median der von den entsprechenden Führerscheininhabern berichteten Fahrleistung liegt zwischen 2.001 und 3.000 km.
- Dagegen ist die mittlere Fahrleistung mit Landmaschinen (Klassen L oder T) unter BF17-Teilnehmern mit einer entsprechenden Fahrerlaubnis mit 201 bis 300 km plausiblerweise am geringsten.

Auch unter 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerbern ist der Vorbesitz von Fahrerlaubnissen mit unterschiedlich hohen Fahrleistungen verbunden (vgl. Bild 8-16):

- Der Median der mit einem Mofa berichteten Fahrleistung liegt in der Kategorie 1.001 bis 1.500 km.
- Etwa die Hälfte der befragten Führerscheinbesitzer der Klasse AM ist mit dem entsprechenden Fahrzeug bis zu 1.501 bis 2.000 km gefahren.
- Mehr als die Hälfte von ihnen ist mit ihren Leichtkrafträdern mehr als 5.000 km gefahren.
- Der Median der Fahrleistung mit der Klasse L oder T liegt in der Kategorie 401 bis 500 km.

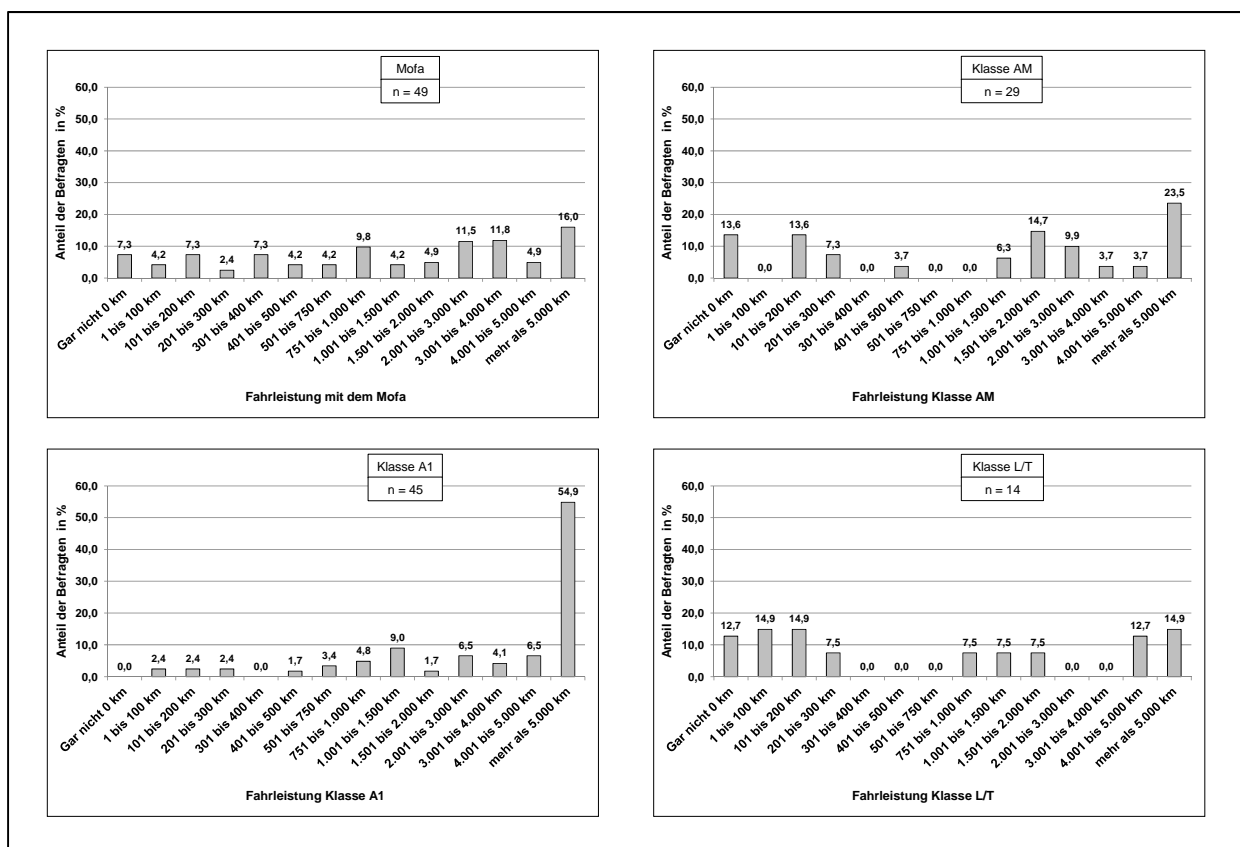


Bild 8-16: 18-jährige Fahranfänger: Fahrleistung mit anderen Fahrzeugen – nach dem Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis

Die Vermutung, dass der Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis den Erwerb der Pkw-Fahrerlaubnis begünstigt, bestätigen folgende verallgemeinerbare Befunde für die Teilstichproben der 17- und 18-jährigen Fahranfänger:

- Jugendliche, die bereits eine der abgefragten Fahrerlaubnisse vorher besaßen, benötigen nach eigenen Angaben durchschnittlich 25,9 (17-Jährige) bzw. 25,4 (18-Jährige) Fahrstunden. Befragte ohne Vorbesitz einer Fahrerlaub-

nis haben im Mittel 30,9 (17-Jährige) bzw. 31,3 (18-Jährige) Fahrstunden genommen.

- Der Vorbesitz weiterer Fahrerlaubnisse hat auch Einfluss auf die Anzahl der notwendigen Prüfungsversuche. 17-jährige Fahranfänger mit Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis berichten zwar etwas mehr theoretische Prüfungsversuche (1,22 versus 1,16) aber deutlich weniger praktische Prüfungsversuche (1,14 versus 1,25) als ihre gleichaltrigen Pendanten ohne Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse. 18-jährige Fahranfänger, die bereits eine andere Fahrerlaubnis erworben hatten, benötigen im Mittel weniger praktische Prüfungsversuche (1,2) als 18-Jährige ohne diese Vorerfahrung (1,3). Auf die Anzahl der benötigten theoretischen Prüfungsversuche hat der Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse unter 18-Jährigen dagegen keinen Einfluss.

Zusammenfassung

Unter den 17-jährigen Fahranfängern berichten 14,2 % den Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse. Subgruppen mit jeweils signifikant höheren Anteilen solcher Fahrerlaubnisse sind die jungen Männer, Jugendliche mit Schulabschluss bis zur Mittleren Reife, Auszubildende, Jugendliche aus ländlichen Regionen und Früheinsteiger in das BF17. 17-Jährige mit Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis benötigen weniger Fahrstunden und weniger praktische Prüfungsversuche als ihre Pendanten ohne Fahrerlaubnisvorbesitz.

Etwas mehr als jeder zehnte 18-jährige Fahranfänger (12,0 %) hat vor dem Pkw-Führerschein bereits eine andere Fahrerlaubnis besessen. Typischerweise handelt es sich dabei häufiger um junge Männer, Befragte mit einem Schulabschluss bis Mittlere Reife, Auszubildende und Früheinsteiger. 18-jährige Fahranfänger, die bereits eine Fahrerlaubnis für Zweiräder oder Landmaschinen besessen haben, benötigen weniger Fahrstunden und weniger praktische Prüfungsversuche als Ersterwerbende einer Fahrerlaubnis.

Sowohl unter BF17-Teilnehmern als auch unter 18-jährigen Fahranfängern hat sich im Zeitvergleich (Vergleich FAB2014 mit der Prozessevaluation des vormaligen Modellversuchs bzw. mit der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“) der Anteil an Fahranfängern mit Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis signifikant verringert.

8.2 17-jährige Fahranfänger: Zugang zum Begleiteten Fahren (BF17)

8.2.1 Einstieg in das Begleitete Fahren

Eine der vier Optimierungsperspektiven für das Begleitete Fahren adressiert die Verlängerung der Begleitdauer (vgl. Abschnitt 1.3.4). Da das BF17 regelmäßig mit dem 18. Geburtstag und dem Recht auf Umtausch der Prüfbescheinigung in einen Kartenführerschein endet, kann es bei dieser Optimierungsstrategie nur um die Förderung eines früheren Einstiegs in das Begleitete Fahren gehen. Bild 8-17 dokumentiert die Zeitdauer zwischen dem 17. Geburtstag und dem Start des Begleiteten Fahrens in Monaten in der „Fahranfängerbefragung 2014“ und vergleicht sie mit jener aus der Prozessevaluation des vormaligen Modellversuchs (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 67).

Im Jahr 2014 erwerben die BF17-Teilnehmer ihre Prüfbescheinigung im Durchschnitt 4,6 Monate nach ihrem 17. Geburtstag. Fast ein Viertel der 17-jährigen Fahranfänger erwirbt die Prüfbescheinigung im ersten Monat nach dem 17. Geburtstag (23,1 %), nach einem weiteren Monat haben bereits mehr als ein Drittel der Befragten (34,4 %) ihre Fahrerlaubnis in den Händen. Verglichen mit der Zeit des Modellversuchs ($\bar{x} = 5,1$ Monate), münden die interessierten 17-Jährigen heute früher in das Begleitete Fahren ein. Diese Verkürzung der Verzögerung des Maßnahmeneintritts – bzw. im Umkehrschluss der frühere Einstieg in das BF17 und die damit einhergehende Verlängerung der Begleitdauer – ist statistisch signifikant.

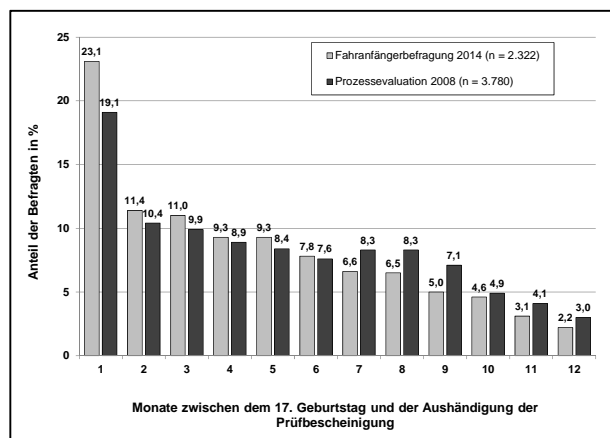


Bild 8-17: Zeitspanne vom 17. Geburtstag bis zu Aushändigung der Prüfbescheinigung – in Monaten

Plausiblerweise ist der Zeitverzug beim Einstieg in das Begleitete Fahren abhängig vom Zeitpunkt des

Fahrausbildungsbeginns, beide Variablen korrelieren stark miteinander (Pearson's $r = .698$). Bild 8-18 visualisiert diesen Zusammenhang, wobei negative Balken auf einen Fahrausbildungsbeginn vor dem 17. Geburtstag und positive Werte auf einen Fahrausbildungsbeginn nach dem 17. Geburtstag verweisen.

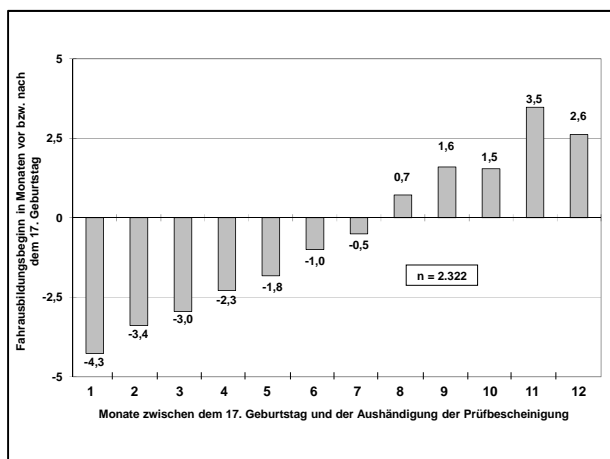


Bild 8-18: Fahrausbildungsbeginn in Monaten vor bzw. nach dem 17. Geburtstag – nach der Zeitspanne vom 17. Geburtstag bis zur Aushändigung der Prüfbescheinigung in Monaten

Ein Blick auf die relevanten Subgruppen der unabhängigen Variablen (vgl. Bild 8-19) offenbart die folgenden statistisch verallgemeinerbaren Unterschiede: Junge Männer starten schneller ins BF17 als junge Frauen. Schüler beginnen früher mit dem Begleiteten Fahren als Auszubildende und diese wiederum früher als Befragte, die sich nicht in einer Ausbildung befinden. Auch junge Fahrer aus dem Westen münden schneller in das BF17 als ihre Pendanten aus dem Osten. Je geringer die Siedlungsdichte, umso zügiger starten die Jugendlichen mit dem Begleiteten Fahren. Die offensichtlichen Unterschiede im Zeitverzug bis zum BF17-Start nach dem Alter beim Fahrerlaubniswerb sind aufgrund der Zeitbezogenheit beider Variablen plausibel. Schließlich zeigt sich in der Stichprobe auch noch der Unterschied, dass Befragte, die erst bis zu einem Monat begleitet fahren, früher in das BF17 gemündet sind als Befragte, die bereits seit längerem begleitet fahren.⁷⁹

Zur Optimierung des Begleiteten Fahrens sind die Gründe für einen verspäteten Einstieg in die Maßnahme interessant, wie sie in der „Fahranfängerbefragung 2014“ unter jenen Teilnehmern erfragt werden, die ihre Prüfbescheinigung später als ei-

nen Monat nach dem 17. Geburtstag erhalten haben. Tab. 8-6 legt nahe, dass dabei Zeitprobleme die wichtigste Rolle spielen (46,1 %). Potenzial für die Optimierungsperspektive „längere Begleitdauer“ wird durch das Drittel der Befragten (33,5 %) umrissen, die angeben, dass sie überhaupt nicht möglichst schnell nach dem 17. Geburtstag begleitet fahren wollten. Als weitere Determinante eines verspäteten Starts ins BF17 lässt sich die Länge der Fahrausbildung identifizieren, die für jeweils ein Fünftel der Befragten entweder aufgrund vermehrter Fahrstunden (21,0 %) oder wegen einer Prüfungswiederholung (20,2 %) länger gedauert hat als gedacht. Alle weiteren aufgeführten Verspätungsgründe werden deutlich seltener genannt, so etwa von jedem zwanzigsten Befragten (4,8 %) eine aus Geldmangel später begonnene Fahrschul Ausbildung.

Hinsichtlich der Gründe für einen verspäteten Maßnahmenestieg bietet sich ein Vergleich mit der Prozessevaluation des vormaligen Modellversuchs an (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 69, Tab. 4-3): Auch damals wurden Zeitmanagementprobleme am häufigsten als Grund für einen späteren Beginn des Begleiteten Fahrens genannt.

Wie breit dieser Maßnahmenansatz mittlerweile unter den Jugendlichen und ihren Familien verbreitet und akzeptiert ist, zeigt ein Zeitvergleich der folgenden Einzelnennungen:

- Während im Rahmen des Modellversuchs im Jahr 2007 noch 13,4 % der Jugendlichen angaben, dass sie zunächst nicht am damaligen Modellversuch teilnehmen wollten, dann aber ihre Meinung geändert hätten, bejahen im Jahr 2014 nur noch 3,9 % eine vergleichbare Aussage.
- Während zur Zeit des Modellversuchs noch jeder zwanzigste Jugendliche (4,9 %) seine Eltern von der Teilnahme am Begleiteten Fahren überzeugen musste, sind das im Jahr 2014 nur noch 1,8 %.
- Auch die Notwendigkeit des Überzeugens von dem BF17 skeptisch gegenüberstehenden Jugendlichen durch ihre Eltern, verliert von 6,7 % im Jahr 2007 auf aktuell 4,3 % an Relevanz.
- Schließlich zeigen die Antworten auch, dass das Wissen um die Möglichkeit des Begleiteten Fahrens ab 17 mittlerweile in der Zielgruppe der Jugendlichen ubiquitär ist: Gaben zur Zeit des Modellversuchs noch 3,1 % der Jugendlichen an, nicht früher von der Möglichkeit des Begleiteten Fahrens gewusst zu haben, so sind dies heute nur noch 0,7 %.

⁷⁹ Eine inhaltliche Erklärung für diesen Unterschied erschließt sich nicht.

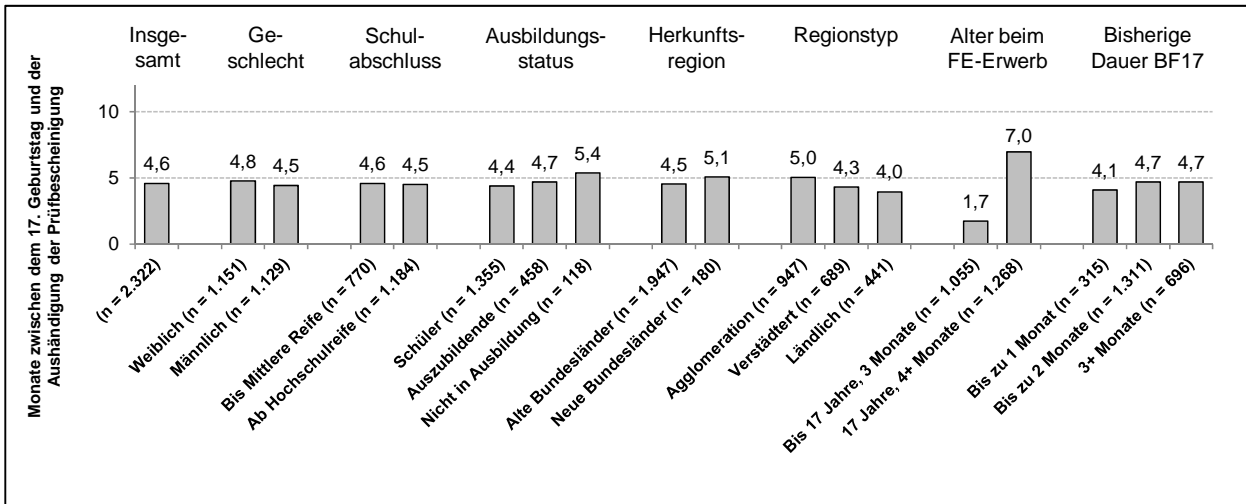


Bild 8-19: Dauer vom 17. Geburtstag bis zur Aushändigung der Prüfbescheinigung in Monaten – nach relevanten Subgruppen

Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniserwerb	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Ich habe aus Zeitmangel später mit der Fahrschule begonnen.	872	28,4	46,1
Ich wollte gar nicht möglichst schnell nach meinem 17. Geburtstag begleitet fahren.	634	20,6	33,5
Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich mehr Fahrstunden brauchte.	397	12,9	21,0
Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich die Prüfung wiederholen musste.	382	12,4	20,2
Ich habe aus Geldmangel später mit der Fahrschule begonnen.	91	3,0	4,8
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber meine Eltern haben mich dann überzeugt.	82	2,7	4,3
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ich habe meine Meinung dann selbst geändert.	74	2,4	3,9
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ein/e Freund/in hat mich dann überzeugt.	46	1,5	2,4
Die Fahrausbildung hat aus finanziellen Gründen länger gedauert als gedacht.	37	1,2	1,9
Ich musste erst meine Eltern von der Teilnahme am Begleiteten Fahren überzeugen.	34	1,1	1,8
Ich wusste vorher nicht, dass es diese Möglichkeit gibt.	13	0,4	0,7
Sonstiger Grund	413	13,4	21,8
Insgesamt	3.074	100,0	162,4

Mehrfachantworten: 3.074 Antworten von 1.892 Befragten;

Tab. 8-6: Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniserwerb (Mehrfachantworten)

Sonstige Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniserwerb	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Probleme in / mit der Fahrschule	90	20,4	22,5
Falsche Zeitplanung, Motivationsmangel, Faulheit	88	19,9	21,9
Beanspruchung durch Schule / Ausbildung / Beruf	67	15,2	16,7
Krankheit, Verletzung, OP, Reha	43	9,9	10,8
Behördenprobleme	35	8,0	8,8
Auslandsaufenthalt, Schüleraustausch, Urlaub, Ferien	26	5,9	6,5
Warten auf Fahrausbildungsbeginn von Freunden	23	5,3	5,8
Wunsch nach kurzer Zeitdauer des Begleiteten Fahrens	14	3,2	3,5
Erwerb anderer Führerscheinklasse/n vor / parallel zu BF17	8	1,8	2,0
Individuelles Sicherheitsgefühl	6	1,4	1,6
Ferienkurs, -fahrschule, Intensivkurs	6	1,4	1,5
Führerscheinerwerb rechtzeitig zum 18. Geburtstag	2	0,5	0,5
Sonstiges	31	7,0	7,7
Insgesamt	439	100,0	109,8

Mehrfachantworten: 439 Antworten von 400 Befragten;

Tab. 8-7: Sonstige Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniserwerb (Mehrfachantworten)

Immerhin jeder fünfte 17-Jährige nennt (auch) sonstige Gründe für die Zeitverzögerung bis zum Fahrerlaubniserwerb. Tab. 8-7 gibt einen Einblick in die Gemengelage dieser sonstigen Gründe. Dabei überwiegen mit jeweils über einem Fünftel der expliziten Nennungen (22,5 %) Probleme mit der Fahrschule, gefolgt von weiteren Aspekten einer falschen Zeitplanung bzw. fehlender Motivation. Vergleichsweise häufig genannt werden als „sons-

tige“ Gründe auch noch die Mehrfachbelastung durch Schule oder Ausbildung / Beruf (16,7 %) sowie die krankheitsbedingte Unterbrechung der Fahrausbildung (10,8 %).

Tab. 8-8 differenziert die Gründe für einen verspäteten Fahrerlaubniswerb nach den vier Quartalen der prospektiven Begleitdauer und stellt damit ei-

nen Zusammenhang zwischen den Verzögerungsgründen und der Dauer der Verzögerung her. Dabei wird deutlich, dass Befragte mit der längsten Begleitdauer sieben von zwölf Verzögerungsgründen jeweils am seltensten benennen.

Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniswerb	Gesamtdauer des Begleiteten Fahrens			
	Bis zu 3 Monate	4 bis 6 Monate	7 bis 9 Monate	10 bis 12 Monate
	% der Befragten			
Ich habe aus Zeitmangel später mit der Fahrschule begonnen.	52,6	47,9	48,2	40,8
Ich wollte gar nicht möglichst schnell nach meinem 17. Geburtstag begleitet fahren.	42,2	37,6	31,7	28,3
Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich mehr Fahrstunden brauchte.	20,4	20,9	21,0	21,1
Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich die Prüfung wiederholen musste.	19,8	22,8	18,7	19,8
Ich habe aus Geldmangel später mit der Fahrschule begonnen.	8,0	5,8	5,3	1,7
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber meine Eltern haben mich dann überzeugt.	8,5	5,4	4,4	1,5
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ich habe meine Meinung dann selbst geändert.	4,7	3,7	4,2	2,9
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ein/e Freund/in hat mich dann überzeugt.	3,8	2,6	2,5	1,2
Die Fahrausbildung hat aus finanziellen Gründen länger gedauert als gedacht.	3,0	1,2	1,7	2,0
Ich musste erst meine Eltern von der Teilnahme am Begleiteten Fahren überzeugen.	2,4	2,1	1,9	1,1
Ich wusste vorher nicht, dass es diese Möglichkeit gibt.	0	1,2	0,4	1,0
Sonstiger Grund	19,9	21,5	21,7	23,4
Gesamt (n)	223	418	599	532

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 8-8: Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniswerb – nach der Gesamtdauer des Begleiteten Fahrens (Mehrfachantworten)

Umgekehrt werden acht der zwölf Gründe von Befragten mit der kürzesten Begleitdauer, also dem spätesten Einstieg in das BF17, vergleichsweise am häufigsten genannt. Die vier dominierenden Verzögerungsgründe aus Tab. 8-6 werden auch in den unterschiedlich langen Begleitdauern jeweils deutlich am häufigsten genannt.

Zusammenfassung

BF17-Teilnehmer erhalten ihre Prüfbescheinigung im Durchschnitt ca. 4,6 Monate nach ihrem 17. Geburtstag. Damit starten die Jugendlichen heute signifikant früher in das BF17 als zur Zeit des Modellversuchs. Zeitmanagementprobleme sind der am häufigsten genannte Grund für einen verspäteten Start ins Begleitete Fahren.

8.2.2 Anstoß und Motivation für die BF17-Teilnahme

Die Frage nach dem Anstoßgeber für die Teilnahme am BF17 zeigt das große Eigeninteresse der Jugendlichen ebenso wie das Interesse der Eltern (vgl. Tab. 8-9). Bei neun von zehn 17-Jährigen (88,9 %) kam der Anstoß zur Teilnahme am Begleiteten Fahren von ihnen selbst und bei über der Hälfte der Befragten (52,0 %) gaben (auch) die Eltern einen Anstoß. Darüber hinaus berichten mehr als ein Viertel der Jugendlichen (27,1 %) (auch) einen Input von Gleichaltrigen und bei jedem zehnten Befragten (10,8 %) kam ein Anstoß (auch) von einer anderen verwandten Person, z. B. von einem älteren Geschwisterteil, das bereits selbst begleitet gefahren war. Die Rangreihe der Mehrfachnen-

nungen entspricht jener aus der Prozessevaluation des Modellversuchs (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 71, Tab. 4-7), wobei die Anteile der Nennungen „Von mir selbst“ und „Von einer anderen verwandten Person“ in der aktuellen Evaluation leicht gestiegen und jene der Nennungen „Von meinen „Eltern“ bzw. „Von Gleichaltrigen“ gefallen sind. Auch der Einfluss nichtverwandter Personen hat abgenommen.

Anstoß für die Teilnahme am Begleiteten Fahren	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Von mir selbst	2.200	48,0	88,9
Von meinen Eltern	1.286	28,0	52,0
Von Gleichaltrigen	672	14,6	27,1
Von einer anderen verwandten Person	268	5,8	10,8
Von einer anderen nicht verwandten Person	95	2,1	3,8
Von Arbeitskollegen	23	0,5	0,9
Andere Motivation für die Teilnahme am Begleiteten Fahren	43	0,9	1,7
Insgesamt	4.587	100,0	185,4

Mehrfachantworten: 4.587 Antworten von 2.474 Befragten;

Tab. 8-9: Anstoß für die Teilnahme am Begleiteten Fahren (Mehrfachantworten)

Ein Blick auf die Gründe der Jugendlichen für ihre Teilnahme am Begleiteten Fahren, wie sie in Tab. 8-10 abgetragen sind, zeigt, dass sich die beiden am häufigsten genannten Einzelnennungen auf den subjektiv erwarteten Sicherheitsertrag der Maßnahme zu Beginn des begleiteten Autofahrens (74,9 %) sowie beim späteren Alleinefahren (74,1 %) beziehen. Dieses Kernanliegen der Maßnahme wird heute von jeweils drei Vierteln der Jugendlichen geteilt. Jeweils über die Hälfte nennt als Teilnahmegrund am BF17 auch noch die Sicherheit, am 18. Geburtstag den Führerschein zu besitzen (58,5 %) oder möglichst schnell Auto zu fahren (52,8 %). Vier von zehn Befragten (39,6 %) verweisen auf die Entkoppelung des Fahrerlaubnisverfahrens von stressigen Zeiträumen in der Ausbildung. Jeweils etwa ein Viertel der Jugendlichen hat ein früheres Ende der Probezeit aufgrund der BF17-Teilnahme (25,2 %) im Blick bzw. berichtet in diesem Zusammenhang von Freunden, die ebenfalls am Begleiteten Fahren teilgenommen haben (23,7 %).

Im Vergleich zur Prozessevaluation des damaligen Modellversuchs fällt auf, dass die beiden am häufigsten genannten Einzelgründe für die Maßnah-

menteilnahme gleich geblieben sind. Die stärkste Entwertung lässt sich für die zeitliche Entkoppelung von Fahrausbildung und Zeiten von Schulstress ausmachen (2007: 60,6 %), die stärkste Aufwertung erfährt das Vorbild der Teilnahme von Geschwistern (2007: 3,9 %; vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 72). Ad hoc lässt sich hierzu unterstellen, dass gute Erfahrungen im Familienkontext wiederholt werden sollen.

Ich habe mich für das Begleitete Fahren entschieden, weil ...	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
... ich glaubte, dass ich mich sicherer fühle, wenn mich am Anfang ein erfahrener Autofahrer begleitet.	1.853	18,0	74,9
... das Begleitete Fahren dazu beiträgt, dass ich später alleine sicherer fahre.	1.833	17,8	74,1
... ich so mit Sicherheit an meinem achtzehnten Geburtstag den Führerschein in der Tasche habe.	1.447	14,0	58,5
... ich so bald wie möglich am Steuer eines Autos sitzen wollte.	1.307	12,7	52,8
... die Fahrprüfung sonst in eine Zeit fallen würde, in der ich sowieso viel Stress in der Schule / meiner Ausbildung haben werde.	981	9,5	39,6
... damit meine Probezeit früher endet.	624	6,1	25,2
... Freunde von mir auch teilgenommen haben.	586	5,7	23,7
... mein/e ältere/r Bruder / Schwester bereits teilgenommen hat.	491	4,8	19,8
... ich meinen Eltern zeigen wollte, dass ich später alleine sicher fahre.	474	4,6	19,2
... ich so später einen günstigeren Tarif bei der Kfz-Versicherung bekomme.	343	3,3	13,8
... ich mit der Prüfbescheinigung auch ohne Begleitung Mopeds / Motorroller und Traktoren fahren darf.	316	3,1	12,8
Aus anderen Gründen.	16	0,2	0,6
Ich weiß es nicht. Es gibt eigentlich keinen bestimmten Grund.	31	0,3	1,3
Insgesamt	10.302	100,0	416,2

Mehrfachantworten: 10.302 Antworten von 2.475 Befragten;

Tab. 8-10: Eigene Gründe für die Teilnahme am Begleiteten Fahren (Mehrfachantworten)

Die Einzelnennungen der Teilnahmegründe am BF17 lassen sich mittels einer Faktorenanalyse auf vier latenten Dimensionen verorten.⁸⁰

⁸⁰ Berechnung ohne „Aus anderen Gründen, und zwar ...“ und „Ich weiß es nicht“; Hauptkomponentenanalyse, Varimaxrotation, Varianzerklärung von 48,6 %.

- Instrumentelles Fahrmotiv (Wunsch, Auto fahren zu können)

(Items: so bald wie möglich Auto fahren; mit Sicherheit am 18. Geburtstag Führerscheinbesitz; früheres Ende der Probezeit; Mopeds, Landmaschinen ohne Begleitung fahren; Varianzerklärung: 14,3 %)

In diesem Motiv drückt sich der Wunsch aus, möglichst viele „Freiheitsgrade“ des Fahrens in Anspruch zu nehmen. Das Begleitete Fahren dient dazu als Vehikel.

- Sicherheitsmotiv

(Items: später alleine sicherer fahren; mich am Anfang sicherer fühlen; Eltern zeigen, dass ich später alleine sicher fahre; Varianzerklärung: 13,8 %)

In der Maßnahmenkonzeption stellt dies den Kern des BF17 dar. Die Jugendlichen messen dem Erwerb einer sicheren Fahrpraxis eine große subjektive Bedeutung bei und schätzen sie nur unwesentlich weniger als den Wunsch, Auto zu fahren.

- Vorbildmotiv / Alltagspraktisches Motiv I

(Items: Tarifvergünstigung bei Versicherung, Teilnahme von Geschwistern am BF17; Varianzerklärung: 10,5 %)

Erwartete finanzielle Vorteile und Vorerfahrungen mit BF17 in der Familie sind weitere individuelle Motive für die eigene Maßnahmenteilnahme.

- Vorbildmotiv / Alltagspraktisches Motiv II

(Items: Fahrprüfung sonst in Zeit mit viel Stress in Schule / Ausbildung; Teilnahme von Freunden am BF17; Varianzerklärung: 9,9 %)

Die Entzerrung stress-bedingender Zeitregimes und das Vorbild von Freunden bilden eine eigene latente Dimension.⁸¹

Von der Möglichkeit „andere“ Teilnahmegründe zu nennen, machen nur zehn Befragte explizit Gebrauch. Davon beziehen sich sechs auf die Notwendigkeit der Fahrerlaubnis für die Ausbildung bzw. den späteren Beruf.

Die „Fahranfängerbefragung 2014“ bietet die Möglichkeit, auch die Elternmeinung zum Begleiteten Fahren zu berücksichtigen. Tab. 8-11 listet die

⁸¹ Inhaltlich drängt sich kein Grund zur Unterscheidung zweier Dimensionen mit Items zum Vorbild oder zur Alltagspraxis auf. Allerdings fällt die Varianzerklärung des Gesamtmodells bei Erzwingung von lediglich drei latenten Dimensionen deutlich von 48,6 % auf lediglich noch 39,5 %.

Antworten der Eltern zu den Gründen ihrer Begleitbereitschaft. Dabei dominieren Einzelnennungen zur Sorge / Unterstützung / sozialen Kontrolle bzw. zur erwarteten Sicherheitswirkung von BF17. Alle anderen Gründe werden von deutlich weniger als der Hälfte der Eltern genannt.

Ich habe mich für das Begleitete Fahren als Begleiter zur Verfügung gestellt, weil ...	Antworten		Be- fragte
	n	%	%
... ich mir so weniger Sorgen mache, wenn der Jugendliche später alleine fährt.	562	15,2	75,4
... ich den Jugendlichen mit meiner Erfahrung als Autofahrer unterstützen kann.	545	14,7	73,1
... der Jugendliche wegen der im BF17 gesammelten Fahrerfahrung danach sicherer fahren wird.	529	14,3	70,9
... ich sehen kann, ob der Jugendliche das Auto sicher beherrscht.	504	13,6	67,5
... ich durch meine Anwesenheit und Ansprechbarkeit dem Jugendlichen Sicherheit vermitteln kann.	502	13,5	67,3
... ich mich davon überzeugen will, dass der von mir begleitete Jugendliche vorsichtig fährt.	374	10,1	50,1
... Verwandte oder Bekannte gute Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren gemacht haben.	212	5,7	28,4
... ein anderes Familienmitglied bereits am Begleiteten Fahren teilgenommen hat.	163	4,4	21,9
... dann später die Kfz-Versicherung günstiger wird.	133	3,6	17,8
... sonst die Fahrprüfung des Jugendlichen in eine Zeit fallen würde, in der er sowieso viel Stress in der Schule / Ausbildung haben wird	117	3,2	15,7
... ich erwarte, dass so die Probezeit ... früher endet.	56	1,5	7,5
Aus anderen Gründen	12	0,3	1,6
Insgesamt	3.709	100,0	497,1

Mehrfachantworten: 3.709 Antworten von 746 Befragten;

Tab. 8-11: Gründe der Eltern, sich als Begleiter zur Verfügung zu stellen (Mehrfachantworten)

Damit spricht die Notwendigkeit der Mitwirkung einer Begleitperson im Maßnahmenansatz BF17 zum einen eine zentrale Sozialisationsfunktion der Familie an, nämlich die Unterstützung der Kinder, und zum anderen den Aspekt der sozialen Kontrolle. Faktorenanalytisch lassen sich drei latente Dimensionen der Elterngründe ausmachen:⁸²

⁸² Berechnung ohne „Aus anderen Gründen, und zwar ...“; Hauptkomponentenanalyse, Varimaxrotation, Varianzerklärung von 45,8 %.

➤ Unterstützung und Sicherheit

(Items: den Jugendlichen mit meiner Erfahrung unterstützen; durch meine Anwesenheit und Ansprechbarkeit Sicherheit vermitteln; wegen gesammelter Fahrerfahrung später sichereres Fahren; gute Erfahrungen von Verwandten / Bekannten; Varianzerklärung: 18,1 %)

Wie bereits in der Prozessevaluation des damaligen Modellversuchs bestätigt sich in der aktuellen Evaluation als Hauptgrund für das elterliche Engagement die Unterstützung des eigenen Kindes am Beginn seiner Fahrkarriere (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 78). Damit einher geht die Erwartung, dass die so gebildete Fahrerfahrung des Kindes später zu einer Verbesserung der Sicherheit beim Autofahren führen wird.

➤ Soziale Kontrolle

(Items: weniger Sorgen, wenn Jugendliche später alleine fährt; überzeugen, dass Jugendliche vorsichtig fährt bzw. das Auto sicher beherrscht; Varianzerklärung: 15,4 %)

Auch die auf dieser Dimension ladenden Items bringen Aspekte der elterlichen Fürsorge zum Ausdruck, sind aber von der Konnotation her stärker auf eine soziale Kontrollfunktion hin ausgerichtet.

➤ Alltagspraktisches Motiv

(Item: günstigere Kfz-Versicherung; frühes Ende der Probezeit; BF17 entzerrt Prüfungsstress; anderes Familienmitglied hat bereits am BF17 teilgenommen; Varianzaufklärung: 12,3 %)

Die instrumentelle Funktion des BF17 kommt nicht nur bei den Jugendlichen, sondern auch in dieser latenten Dimension der Elterngründe für ihr Engagement als Begleiter zum Ausdruck.

Unterschiede zwischen Müttern und Vätern hinsichtlich der Gründe für ihre Begleitertätigkeit lassen sich lediglich bei zwei Einzelitems nachweisen (vgl. Tab. 8-12): Zum einen verweisen Väter häufiger auf ihre eigene Fahrerfahrung zur Unterstützung des Jugendlichen, zum anderen erwähnen sie auch häufiger die Vorerfahrung mit einem anderen Kind im BF17.

Zusammenfassung

Bei neun von zehn 17-Jährigen kam der Anstoß zur Teilnahme am Begleiteten Fahren von ihnen selbst und bei über der Hälfte der Befragten gaben (auch) die Eltern einen Anstoß. Die Teilnahme-gründe der Jugendlichen am Begleiteten Fahren

lassen sich auf den Dimensionen eines instrumentellen Fahrmotivs, eines Sicherheitsmotivs und zweier Vorbild- / Alltagspraktischer Motive verorten. Die Bereitschaft der Eltern zur Begleitertätigkeit lässt sich faktorenanalytisch auf den Dimensionen „Unterstützung und Sicherheit“, „soziale Kontrolle“ und „Alltagspraxis“ verdichten.

Ich habe mich für das Begleitete Fahren als Begleiter zur Verfügung gestellt, weil ...	Begleiter ist ...	
	Mutter	Vater
	%	
... ich mir so weniger Sorgen mache, wenn der Jugendliche später alleine fährt.	76,1	73,6
... ich den Jugendlichen mit meiner Erfahrung als Autofahrer unterstützen kann.	70,2	79,5
... der Jugendliche wegen der im BF17 gesammelten Fahrerfahrung danach sicherer fahren wird.	69,2	74,9
... ich sehen kann, ob der Jugendliche das Auto sicher beherrscht.	66,3	70,4
... ich durch meine Anwesenheit und Ansprechbarkeit dem Jugendlichen Sicherheit vermitteln kann.	66,7	68,8
... ich mich davon überzeugen will, dass der von mir begleitete Jugendliche vorsichtig fährt.	50,8	48,5
... Verwandte oder Bekannte gute Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren gemacht haben.	29,3	26,2
... ein anderes Familienmitglied bereits am Begleiteten Fahren teilgenommen hat.	19,9	26,4
... dann später die Kfz-Versicherung günstiger wird.	16,1	21,8
... sonst die Fahrprüfung des Jugendlichen in eine Zeit fallen würde, in der er sowieso viel Stress in der Schule / Ausbildung haben wird	15,0	17,2
... ich erwarte, dass so die Probezeit ... früher endet.	6,5	9,8
Aus anderen Gründen	1,1	2,7
Insgesamt (n)	518	228

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an;

Tab. 8-12: Gründe der Eltern, sich als Begleiter zur Verfügung zu stellen – nach der Begleitperson (Mehrfachantworten)

8.2.3 Verweildauer im BF17

Zur Optimierung des Maßnahmenansatzes BF17 über die Strategie zur Förderung einer längeren Begleitdauer ist differenziertes Wissen über die gegenwärtige Dauer des Begleiteten Fahrens not-

wendig. Nachdem bereits in Tab. 8-8 die zu Quartalen zusammengefassten Verweildauern im BF17 die Gründe für einen verspäteten Fahrerlaubniserwerb differenziert haben, werden die individuellen Verweildauern in Bild 8-20 in Monatsschritten dargestellt. Dabei zeigt sich, dass nur ein kleiner Teil der 17-jährigen Fahranfänger so spät in das Begleitete Fahren startet, dass ihnen nur noch ein, zwei oder drei Monate Begleitzeit bleiben. Zusammen sind dies lediglich 10,0 % der Jugendlichen.

Vom anderen Ende der Verweildauern her gesehen startet fast ein Viertel der BF17-Teilnehmer (23,1 %) im ersten Monat nach dem 17. Geburtstag in die Maßnahme. Jeweils mehr als jeder zehnte Befragte startet so früh, dass er elf oder zehn Monate begleitet fahren kann. 71,9 % der Jugendlichen fahren mehr als sechs Monate begleitet. Die durchschnittliche Verweildauer im BF17 beträgt 8,4 Monate.

Durch den im Vergleich zur Prozessevaluation des damaligen Modellversuchs früheren Beginn des Begleiteten Fahrens (vgl. Abschnitt 8.2.1) hat sich auch die Verweildauer in der Maßnahme von 7,9 Monaten in der Prozessevaluation auf 8,4 Monate in der FAB2014 verlängert. Dieser Unterschied ist statistisch signifikant.

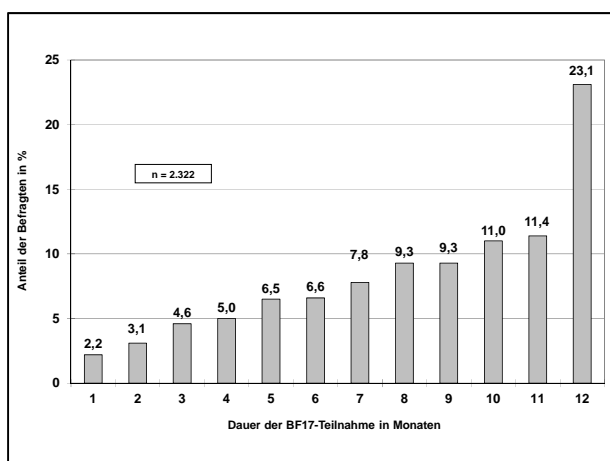


Bild 8-20: Verweildauer im BF17 in Monaten

Die Differenzierung der durchschnittlichen Verweildauern nach den relevanten Subgruppen zeigt folgende verallgemeinerbaren Unterschiede (vgl. Bild 8-21): Junge Männer fahren länger begleitet als junge Frauen, 17-Jährige, die sich nicht in einer

Ausbildung befinden, fahren länger begleitet als Schüler und diese wiederum länger als Auszubildende, Befragte aus den alten Bundesländern sind länger im BF17 als ihre Pendants aus den neuen Bundesländern, Fahranfänger aus Agglomerationsregionen verweilen kürzer im BF17 als junge Fahrer aus verstädterten Regionen und diese wiederum kürzer als Jugendliche aus ländlichen Regionen, ein jüngeres Alter beim BF17-Einstieg erlaubt eine längere Verweildauer und Jugendliche, die bei der Befragung erst seit bis zu einem Monat begleitet fahren, haben eine längere Begleitdauer als Befragte, die bereits länger im BF17 sind. Insgesamt sind die festzustellenden Unterschiede spiegelverkehrt zu den in Bild 8-19 dargestellten Ergebnissen zur Zeitdauer zwischen dem 17. Geburtstag und der Aushändigung der BF17-Prüfbescheinigung.

Zusammenfassung

Durchschnittlich verbringen die Jugendlichen 8,4 Monate im Begleiteten Fahren. Fast ein Viertel (23,1 %) nutzt die maximal mögliche Dauer von zwölf Monaten aus. Mehr als sieben von zehn Jugendlichen (71,9 %) fahren mehr als sechs Monate begleitet, jeder Zehnte (10,0 %) jedoch auch lediglich bis zu drei Monate. Junge Männer, Jugendliche, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, Fahranfänger aus den alten Bundesländern oder aus ländlichen Regionen, Früheinsteiger und Befragte, die erst bis zu einem Monat begleitet fahren, nutzen eine längere Verweildauer im BF17 als ihre jeweiligen Pendants.

8.2.4 Begleitercharakteristika

Im Durchschnitt berichten die 17-jährigen Fahranfänger zwei Begleiter ($\bar{x} = 2,14$). Die Verteilung der Antworten in Bild 8-22 zeigt, dass mehr als zwei Drittel der BF17-Teilnehmer zwei Begleiter auf ihrer Prüfbescheinigung eingetragen haben, jeder fünfte Jugendliche hat sogar drei oder vier Begleiter eingetragen. Im Vergleich zur Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs (damals $\bar{x} = 2,11$) können die Jugendlichen heute auf signifikant mehr Begleiter zurückgreifen.

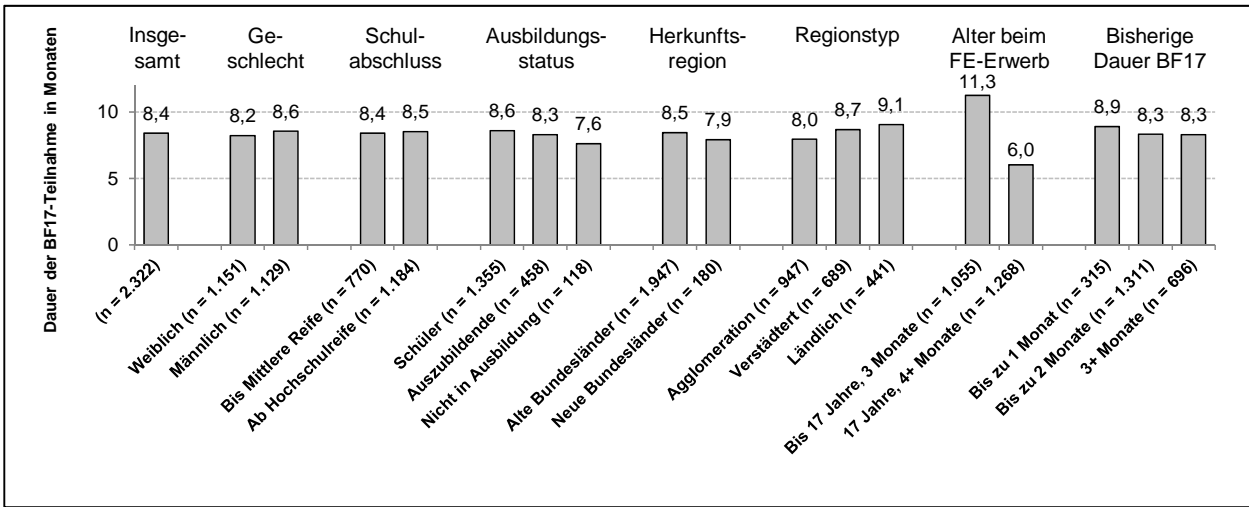


Bild 8-21: Verweildauer im BF17 in Monaten – nach relevanten Subgruppen

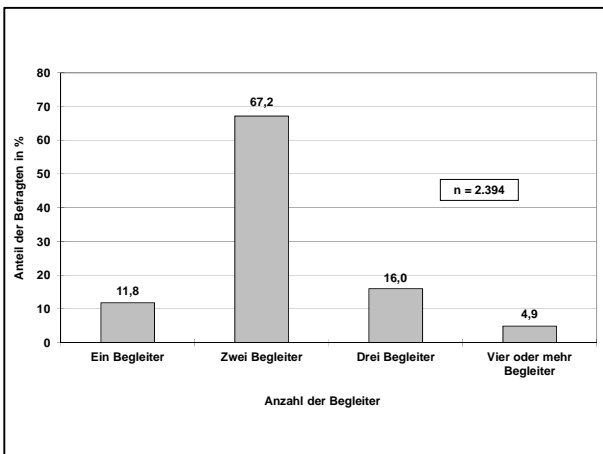


Bild 8-22: Anzahl der auf der Prüfbescheinigung eingetragenen Begleiter

Bild 8-23 unterscheidet die relevanten Subgruppen nach der durchschnittlichen Begleiteranzahl. In dieser Hinsicht zeigen sich nur drei verallgemeinerbare Unterschiede: BF17-Teilnehmer aus dem Westen berichten mehr Begleiter als ihre Pendanten aus dem Osten, mit abnehmender Bevölkerungsdichte werden durchschnittlich mehr Begleitpersonen benannt und Früheinsteiger in das BF17 können auf mehr Begleitpersonen zurückgreifen als die ab 17 Jahre und vier Monate in das Begleitete Fahren gestarteten Jugendlichen. Damit bestätigen sich in der aktuellen Evaluation die bereits in der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs festgestellten Unterschiede nach der regionalen Herkunft und der Begleitdauer (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 82).

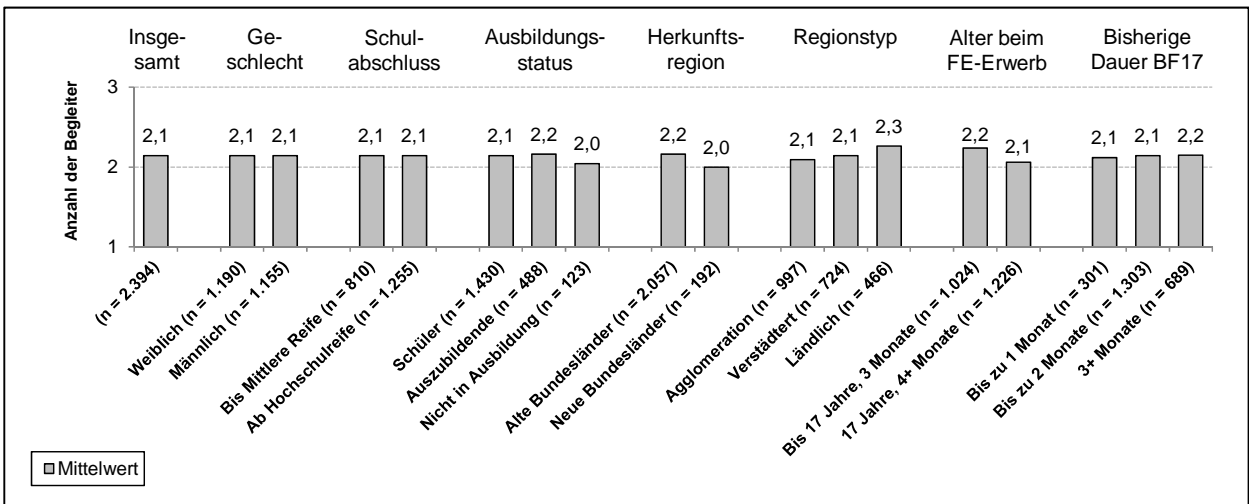


Bild 8-23: Anzahl der Begleiter – nach relevanten Subgruppen

Im Zuge der zweiten Befragung gegen Ende der Begleitzeit sollten die Jugendlichen die Angemessenheit der Anzahl ihrer Begleiter einschätzen. Dabei geben 13,4 % der noch aktiven BF17-Teilnehmer rückblickend an, dass sie zu wenige Begleiter benannt hätten, mehr als vier von fünf Panelteilnehmern (84,1 %) betrachten die Begleiteranzahl als „genau richtig“ und nur 2,5 % meinen, sie hätten zu viele Begleiter benannt. Tab. 8-13 differenziert die Antworten nach der tatsächlichen Anzahl der benannten Begleiter. Dabei wird die Abhängigkeit dieser Einschätzung von der Begleiteranzahl deutlich. Am häufigsten schätzen Jugendliche die Anzahl von zwei Begleitern als „genau richtig“ ein. Mehr als vier von zehn Jugendlichen mit lediglich einem Begleiter finden dies rückblickend als zu wenig.

	Anzahl der benannten Begleiter				Insgesamt
	1	2	3	4+	
	%				
Zu wenige	43,2	11,2	13,9	2,8	13,6
Genau richtig	56,8	88,8	79,7	80,6	84,0
Zu viele	0	0	6,3	16,7	2,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	37	304	79	36	456

Tab. 8-13: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Anzahl der Begleiter – nach der Anzahl der benannten Begleiter

BF17-Teilnehmer, die zum Ausdruck gebracht haben, dass sie zu wenige Begleiter benannt hätten, wurden explizit nach den Gründen für ihr Begleiterdefizit gefragt. Ein Drittel der Jugendlichen mit zu wenig Begleitern verweist dabei auf das fehlende Mindestalter weiterer potenzieller Begleitpersonen, nur etwa jeder zehnte benennt eine zu kurze Fahrerlaubnisbesitzdauer oder zu viele Einträge im Fahreignungsregister bei potenziell vorgesehenen Begleitern (vgl. Tab. 8-14).

Von 62,8 % der BF17-Teilnehmer, und damit deutlich am häufigsten, wird die Mutter als häufigste Begleitperson benannt. Bei etwa einem Drittel der Jugendlichen (32,9 %) ist dies der Vater. Während Großelternanteile hin und wieder als häufigste Begleiter genannt werden, spielen die anderen unterschiedlichen Personengruppen in der Begleitpraxis keine Rolle. Bild 8-24 unterscheidet den häufigsten Begleiter nach dem Geschlecht des Jugendlichen. Dabei wird deutlich, dass junge Frauen deutlich öfter als junge Männer ihre Mutter als häufigste Begleitperson benennen, während umgekehrt Söhne

öfter als Töchter auf ihren Vater als häufigsten Begleiter zurückgreifen. Junge Frauen und Männer unterscheiden sich diesbezüglich signifikant. In Bezug auf den häufigsten Begleiter haben sich die Präferenzen hinsichtlich der Elternteile zwischen weiblichen und männlichen Jugendlichen seit der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs nicht verändert (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 83).

Ich hatte Schwierigkeiten, Begleiter zu finden, weil ...	Antworten		Befragte %
	n	%	
... ein möglicher Begleiter noch nicht 30 Jahre alt war.	21	27,6	33,6
... ein möglicher Begleiter noch nicht lange genug den Führerschein hatte.	7	9,6	11,6
... ein möglicher Begleiter zu viele „Punkte in Flensburg“ hatte.	7	9,4	11,4
... ein möglicher Begleiter aus meiner Sicht für mich nicht in Frage kam.	2	2,8	3,4
... weil meine Eltern die Einwilligung für einen Begleiter nicht geben wollten.	0	0	0
... aus einem anderen Grund.	3	4,5	5,5
Nein, ich hatte keine Schwierigkeiten.	34	46,1	56,1
Insgesamt	61	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 75 Antworten von 61 Befragten;

Tab. 8-14: BF17-Teilnehmer: Schwierigkeiten bei der Begleitersuche; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

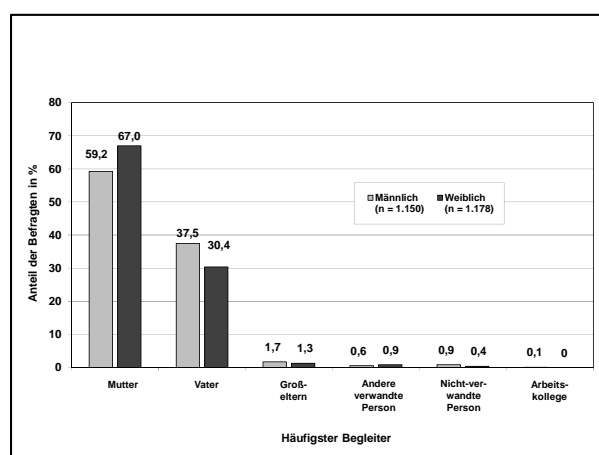


Bild 8-24: Häufigster Begleiter – nach dem Geschlecht des BF17-Teilnehmers

Unverändert ist auch die Dominanz von mit dem Jugendlichen in derselben Wohnung wohnenden Begleitern. Dies berichten 95,1 % der BF17-Teilnehmer. Im selben Haus wohnen weitere 1,5 %

der häufigsten Begleiter.⁸³ Wie bereits in der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs soll dieser Befund als erster Hinweis auf die Relevanz des Sozialkapitals zur erfolgreichen Ausgestaltung des BF17 interpretiert werden.

Mit den Eltern als häufigste Begleiter birgt auch die Altersverteilung der Begleiter keine Überraschung. Das Alter streut zwischen 30 und 86 Jahren mit einem Mittelwert von $\bar{x} = 48,3$ Jahren. Die Dominanz der Elterngeneration schlägt sich klar in Bild 8-25 nieder.

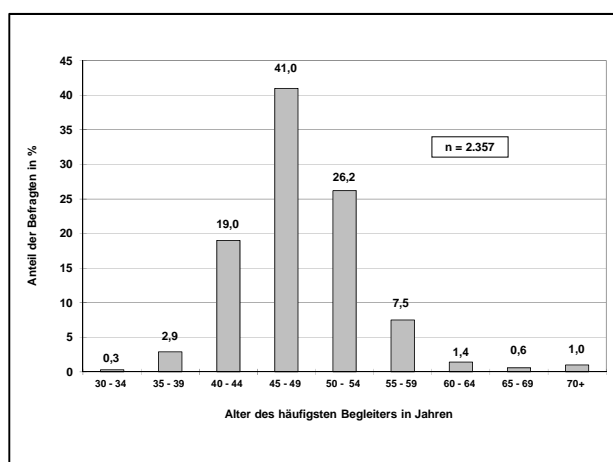


Bild 8-25: Alter des häufigsten Begleiters (kategorisiert)

Zusammenfassung

Meist werden zwei Begleitpersonen auf der Prüfbescheinigung eingetragen. Im Vergleich zur Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs können die Jugendlichen heute auf signifikant mehr Begleiter zurückgreifen. Die häufigste Begleitperson ist die Mutter des Jugendlichen, das Alter der häufigsten Begleitperson dementsprechend weit überwiegend zwischen 40 und 54 Jahre. Fast immer wohnt die häufigste Begleitperson in derselben Wohnung wie der junge Fahrer. Damit wird das aus der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs bekannte Bild auch in der aktuellen Evaluation bestätigt.

8.2.5 Information über das Begleitete Fahren

Zur optimalen Nutzung des BF17-Maßnahmenansatzes hinsichtlich der Begleitdauer und -qualität ist das Informationsverhalten der Interessenten hinsichtlich der Potenziale des Begleiteten Fahrens für einen verkehrssicheren Fahrerfahrungs-

aufbau wichtig. Deshalb wurden die BF17-Teilnehmer gefragt, wie sie sich vor ihrer Fahrausbildung über das Begleitete Fahren informiert haben. Tab. 8-15 dokumentiert dazu die zentrale Rolle der Fahrschulen. Zwei Drittel der Befragten (66,7 %) haben sich (auch) dort mit Informationen über das BF17 versorgt. Deutlich weniger oft, jeweils von etwas mehr als einem Drittel der Jugendlichen, war das persönliche Gespräch mit Gleichaltrigen (37,0 %) oder das Gespräch mit den Eltern (34,6 %) eine Informationsquelle. An vierter Stelle in der Rangreihe von knapp einem Viertel der Befragten (23,0 %) wird das Gespräch mit sonstigen Familienangehörigen / Verwandten genannt. Die restlichen Informationsquellen werden von den Jugendlichen deutlich seltener erwähnt.

Wo hast du dich vor deiner Fahrausbildung über das Begleitete Fahren informiert?	Antworten		Befragte %
	n	%	
In der Fahrschule	1.648	32,6	66,7
Im persönlichen Gespräch mit Gleichaltrigen / Freunden	915	18,1	37,0
Im Gespräch mit meinen Eltern	854	16,9	34,6
Im Gespräch mit sonstigen Familienangehörigen / Verwandten	569	11,2	23,0
Durch Broschüren, Flyer usw.	192	3,8	7,8
Im Internet auf www.bf17.de	129	2,6	5,2
Im Radio / Fernsehen	73	1,4	2,9
In sozialen Online-Netzwerken (Facebook usw.)	58	1,1	2,3
In der Zeitung / in Zeitschriften	46	0,9	1,9
Auf einer anderen Internetseite	41	0,8	1,7
Auf einer Veranstaltung in der (Berufs-)Schule / Ausbildung	30	0,6	1,2
Bei der Führerscheinstelle	23	0,5	0,9
Bei einer sonstigen Veranstaltung	15	0,3	0,6
Auf andere Art und Weise	7	0,1	0,3
Nicht gezielt über das BF informiert	461	9,1	18,7
Insgesamt	5.060	100,0	204,8

Mehrfachantworten: 5.060 Antworten von 2.471 Befragten;

Tab. 8-15: Informationsverhalten zum BF17 (Mehrfachantworten)

Neben der Fahrschule werden Informationen über das BF17 also insbesondere im persönlichen Gespräch gesucht bzw. übermittelt. Während Gleichaltrige dabei überwiegend selbst als Informationssuchende eingeschätzt werden müssen, lassen sich die Eltern und die sonstigen Familienangehörigen / Verwandten als Informationsgeber charakterisieren. Während ältere Geschwister dem informationssuchenden Jugendlichen Erfahrungen aus erster Hand vermitteln können, müssen sich Eltern und andere Erwachsene erst selbst über das BF17

⁸³ Die weiteren Kategorien sind folgendermaßen besetzt: „In meiner Nachbarschaft“: 0,9 %, „Im selben Ort wie ich“: 1,4 %, „In einem anderen Ort als ich“: 1,1 %.

informieren, bevor sie als Mittler diese Information an interessierte 16-Jährige weitergeben können. Dies unterstreicht die Notwendigkeit von leicht zugänglichen und sachlich richtigen Informationen über den Maßnahmenansatz BF17 für die Generation der Eltern von jungen Fahrern.

Der hohe Anteil von Jugendlichen, die sich nicht gezielt über das BF17 informiert haben, kann nicht per se negativ bewertet werden. Hier könnte auch ein Phänomen zum Ausdruck kommen, das in einigen offenen Antworten zu einer „... anderen Art und Weise“ der Information genannt wird: BF17 ist „Allgemeinwissen“ bzw. „allgemein bekannt“ und deshalb wird keine weitere Informationseinholung als notwendig angesehen.

Wo hast du dich vor deiner Fahrausbildung über das Begleitete Fahren informiert?	Geschlecht	
	Weiblich	Männlich
	%	
In der Fahrschule	64,4	69,0
Im persönlichen Gespräch mit Gleichaltrigen / Freunden	41,9	32,2
Im Gespräch mit meinen Eltern	33,6	36,0
Im Gespräch mit sonstigen Familienangehörigen / Verwandten	23,7	22,6
Durch Broschüren, Flyer usw.	7,4	8,3
Im Internet auf www.bf17.de	4,0	6,6
Im Radio / Fernsehen	2,5	3,6
In sozialen Online-Netzwerken (Facebook usw.)	1,5	3,1
In der Zeitung / in Zeitschriften	1,4	2,4
Auf einer anderen Internetseite	1,2	2,1
Auf einer Veranstaltung in der (Berufs-) Schule / Ausbildung	0,9	1,6
Bei der Führerscheinstelle	0,7	1,0
Bei einer sonstigen Veranstaltung	0,6	0,7
Auf andere Art und Weise	0,1	0,5
Nicht gezielt über das BF informiert	22,1	15,3
Insgesamt (n)	1.220	1.198

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an;

Tab. 8-16: Informationsverhalten zum BF17 – nach dem Geschlecht der BF17-Teilnehmer (Mehrfachantworten)

Tab. 8-16 differenziert die genannten Informationsquellen zum Begleiteten Fahren nach dem Geschlecht der BF17-Teilnehmer. Dabei zeigen sich die folgenden signifikanten Unterschiede: Junge Männer informieren sich häufiger in der Fahrschule, durch Broschüren oder Flyer, das Radio / Fernsehen oder auf andere Art und Weise. Dagegen nutzen junge Frauen das persönliche Gespräch mit

Gleichaltrigen / Freunden häufiger als junge Männer. Außerdem geben sie viel öfter an, sich nicht gezielt über das Begleitete Fahren informiert zu haben.

Tab. 8-17 differenziert die Antworten zu den Informationsquellen für das BF17 entsprechend dem Eintrittsalter in die Maßnahme nach Früh- und Späteinsteigern. Dabei zeigt sich, dass Früheinsteiger sich signifikant häufiger im persönlichen Gespräch mit Gleichaltrigen / Freunden bzw. sonstigen Familienangehörigen / Verwandten oder auf der Internetseite www.bf17.de über das Begleitete Fahren informiert haben. Umgekehrt nutzen die Späteinsteiger in stärkerem Maß die Medien Radio und Fernsehen. Außerdem berichten Späteinsteiger signifikant häufiger, sich nicht gezielt über das BF17 informiert zu haben. Insbesondere dieser Befund legt die auch weiterhin notwendige Ansprache der jährlich nachwachsenden Zielgruppe 16-jähriger Jugendlicher zur qualitativ hochwertigen, sachlichen Information über den Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens nahe.

Zusammenfassung

Die meisten Jugendlichen informieren sich in ihrer Fahrschule über den Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens. Darüber hinaus stammen ihre Informationen häufiger auch aus persönlichen Gesprächen mit Gleichaltrigen / Freunden, den Eltern oder sonstigen Familienangehörigen / Verwandten. Ein Defizit der Informationssuche kann in Printmedien, Radio / Fernsehen sowie dem Internet ausgemacht werden. Diese Befunde unterstreichen die noch weitgehend ungenutzten Potenziale der Ansprache der Jugendlichen zu BF17 über diverse Medien sowie die Wichtigkeit leicht verfügbarer und sachlich richtiger Information über das Begleitete Fahren für die Generation der Eltern in ihrer Funktion als Informationsvermittler.

Wo hast du dich vor deiner Fahrausbildung über das Begleitete Fahren informiert?	Alter beim Fahrerlaubniserwerb	
	Bis 17 Jahre und drei Monate	Ab 17 Jahre und vier Monate
	%	
In der Fahrschule	68,3	65,2
Im persönlichen Gespräch mit Gleichaltrigen / Freunden	39,8	34,7
Im Gespräch mit meinen Eltern	36,7	32,8
Im Gespräch mit sonstigen Familienangehörigen / Verwandten	26,0	21,2
Durch Broschüren, Flyer usw.	8,7	6,8
Im Internet auf www.bf17.de	6,6	4,2
Im Radio / Fernsehen	2,0	3,5
In sozialen Online-Netzwerken (Facebook usw.)	2,3	2,1
In der Zeitung / in Zeitschriften	1,3	2,2
Auf einer anderen Internetseite	1,8	1,5
Auf einer Veranstaltung in der (Berufs-) Schule / Ausbildung	1,4	1,1
Bei der Führerscheinstelle	0,5	1,1
Bei einer sonstigen Veranstaltung	0,6	0,6
Auf andere Art und Weise	0,2	0,3
Nicht gezielt über das BF informiert	16,7	20,3
Insgesamt (n)	1.054	1.265

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an;

Tab. 8-17: Informationsverhalten zum BF17 – nach der Dauer bis zum Start ins BF17 (Mehrfachantworten)

8.3 18-jährige Fahranfänger: Gründe gegen die Teilnahme am Begleiteten Fahren (BF17)

Die Befragung von 18-Jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern in der Fahranfängerbefragung 2014 erlaubt einen Blick auf die Gründe, die von 18-Jährigen gegen eine Fahrausbildung als 17-Jährige im Rahmen des Begleiteten Fahrens genannt werden. Dies ist besonders deshalb interessant, weil – bei gleichen Anforderungen an die theoretische und praktische Fahrausbildung – für die Teilnehmer am BF17 ein deutlicher Sicherheitsgewinn in Form der Reduzierung des Unfallrisikos um etwa 20 % im ersten Jahr des Alleinefahrens nachgewiesen werden konnte (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 123).

Retrospektiv konnten die 18-Jährigen in der Fahranfängerbefragung 2014 die Gründe angeben, die einer Teilnahme am BF17 damals entgegenstanden. Die Liste der vorgegebenen Antworten ist in Tab. 8-18 aufgeführt. Bei der Vielzahl der angege-

ben Antworten, insgesamt n = 2.685, wird deutlich, dass jeder Befragte, der hierzu antwortete, durchschnittlich drei Gründe genannt hat. Dieser Umstand weist darauf hin, dass es nur in geringerem Umfang einen einzigen, zentralen Grund gegen die Teilnahme am BF17 gegeben hat. Tatsächlich hat nur jeder fünfte Befragte ausschließlich einen Grund angegeben (19,7%) und darunter dominiert mit etwa einem Drittel eine zu lange Dauer der eigenen Fahrausbildung. Gerade diesen Befragten darf deshalb durchaus unterstellt werden, dass sie sich nicht explizit gegen das BF17 entschieden haben, sondern vielmehr vorhatten, zumindest einige Zeit daran teilzunehmen.

Gründe gegen eine BF17-Teilnahme	Antworten		Befragte
	n	%	%
Keine Zeit verfügbar	394	14,7	43,3
Keine Vorteile durch das BF17	368	13,7	40,5
BF17 war nicht interessant	319	11,9	35,1
Wollte mit 17 Jahren noch keinen Führerschein machen	310	11,5	34,0
Kein Geld für den Führerschein	234	8,7	25,7
Fahrausbildung hat länger gedauert	229	8,5	25,1
Wollte nicht mit Erwachsenen als Begleiter fahren	217	8,1	23,8
Kein Auto zur Verfügung	95	3,5	10,5
Bereits Fahrerfahrung mit anderer Fahrerlaubnis	64	2,4	7,1
Mögliche Begleitpersonen kamen aus meiner Sicht nicht in Frage	51	1,9	5,6
Mögliche Begleitpersonen hatten Führerschein nicht lange genug	39	1,4	4,3
Mögliche Begleitpersonen waren noch keine 30 Jahre	36	1,3	4,0
Keine Einwilligung der Eltern	32	1,2	3,5
Mögliche Begleitpersonen hatten zu viele „Punkte in Flensburg“	25	0,9	2,8
Keine Begleitperson verfügbar	25	0,9	2,8
Unkenntnis über das BF17	11	0,4	1,2
Sonstige Gründe	236	8,8	26,0
Insgesamt	2.686	100,0	295,0

Mehrfachantworten: 2.685 Antworten von 910 Befragten;

Tab. 8-18: 18-jährige Fahranfänger: Gründe gegen die Teilnahme am BF17 (Mehrfachantworten)

Der von den befragten Fahranfängern am häufigsten genannte Grund (43,3 %), der gegen eine Teilnahme am BF17 sprach, war der damalige Zeitmangel für die Fahrausbildung. Eine ähnliche Begründung wurde auch von BF17-Teilnehmern für deren verspäteten Fahrerlaubniserwerb als 17-Jährige vorgebracht (vgl. Abschnitt 8.2.1 sowie

FUNK, GRÜNINGER 2010: 69). Offensichtlich fällt es vielen jungen Erwachsenen nicht leicht, die zeitlichen Anforderungen der (Schul-)Ausbildung mit konkurrierenden Ansprüchen, wie z. B. durch die Fahrausbildung, zu vereinbaren.

Ähnlich häufig konnten die Befragten keine Vorteile in der Fahrausbildung im BF17 für sich erkennen (40,5 %). Für jeweils etwas mehr als ein Drittel der Befragten war das Modell des BF17 an sich nicht interessant (35,1 %) oder es bestand kein Interesse, den Pkw-Führerschein bereits mit 17 Jahren zu erwerben (34,0 %). Etwa jeweils ein Viertel der Befragten führt als Grund für die Entscheidung gegen eine BF17-Teilnahme an, damals noch kein Geld gehabt zu haben (25,7 %), die zu lange Dauer der eigenen Fahrausbildung (25,1 %) oder die Vermeidung der Begleitung durch einen Erwachsenen (23,8 %). Lediglich der letztgenannte Grund lässt sich als explizite Vermeidungsstrategie einer BF17-Teilnahme interpretieren.

Deutlich hinten an stehen die restlichen abgefragten Gründe: Jeder zehnte 18-Jährige hatte damals kein Auto zur Verfügung (10,5 %),⁸⁴ 7,1 % besaßen bereits eine andere Fahrerlaubnis und konnten damit Fahrerfahrung sammeln. Probleme, eine geeignete Begleitperson zu finden, spielen nur eine sehr untergeordnete Rolle. Nur 8,3 % aller Befragten erwähnen mindestens einen Grund, der in diese Richtung weist.⁸⁵

Offensichtlich ist das Begleitete Fahren in der befragten Altersgruppe bestens bekannt; lediglich 1,2 % der 18-Jährigen wussten als 17-Jährige nicht über das BF17 Bescheid. Allerdings scheint der Nutzen einer BF17-Teilnahme vielen Fahranfängern nicht bewusst zu sein, denn 40,5 % der 18-Jährigen sehen in einer BF17-Teilnahme keine Vorteile und 35,1 % bezeichnen BF17 als für sie „nicht interessant“.

Auf der Seite der Eltern scheint es dagegen weniger Vorbehalte gegen das BF17 zu geben. Nur 3,5 % der Befragten berichten von einer fehlenden Einwilligung der Eltern zur BF17-Teilnahme.

Ein Viertel der Befragten nennt zusätzlich zu diesen Antwortmöglichkeiten noch sonstige Gründe (26,0 %).

Auch in der formativen Evaluation des BF17-Modellversuchs im Jahr 2008 wurden 18-jährige Fahranfänger, die nicht am Begleiteten Fahren teilgenommen hatten, nach ihren Gründen dafür

gefragt (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 57). Tab. 8-19 stellt das Set der zwischen den Erhebungsjahren 2008 und 2014 vergleichbaren Gründe gegenüber.

Zunächst erkennt man dabei, dass im Jahr 2014 der Anteil der 18-Jährigen, die als 17-Jährige über das Begleitete Fahren nicht Bescheid wussten, lediglich noch ein Viertel so groß ist wie im Jahr 2008. Bei dem sehr geringen Anteil von lediglich noch 1,2 % der Nichtteilnehmer am BF17, die sich auf ihr Nichtwissen berufen, heißt das, dass nahezu alle Interessenten für den Pkw-Führerschein prinzipiell um die Möglichkeit des Begleiteten Fahrens Bescheid wissen.

Bei den weiteren unterschiedenen Gründen fällt auf, dass sich – mit einer Ausnahme – die Anteile der Befragten, die die jeweiligen Gründe benennen, in den Jahren 2008 und 2014 sehr ähneln. Als Ausnahme hat sich jedoch im Vergleich zur summativen Evaluation des BF17-Modellversuchs im Jahr 2008 der Anteil der 18-jährigen Fahranfänger, die im Begleiteten Fahren keinen Vorteil sahen bzw. für die das Begleitete Fahren nicht interessant war, von 69,3 % auf 53,7 % um 15 Prozentpunkte verringert. Trotzdem bleibt festzuhalten: Wenn mehr als die Hälfte der Befragten mindestens einen dieser Gründe nennt, dann verweist dies auf ein nach wie vor großes Wissensdefizit unter jungen Erwachsenen hinsichtlich des Wirkmodells des Fahrerfahrungsaufbaus unter Begleitung, mit der Folge einer deutlich geringeren Unfallverwicklung. Dieses Wissensdefizit deutet ferner darauf hin, dass das BF17-Wirkmodell gegenüber den jungen Interessenten für den Pkw-Führerschein im Zuge der Fahranfängervorbereitung bisher noch nicht ausreichend kommuniziert wurde.

Während die Anteile der 18-Jährigen, denen zum Fahrerlaubniswerb im Alter von 17 Jahren Voraussetzungen fehlten, in beiden Erhebungen sehr ähnlich sind, ist der Anteil der Nennungen einer fehlenden Begleitperson zwischen 2008 und 2014 – vom bereits damals niedrigem Niveau – noch einmal um etwa fünf Prozentpunkte gesunken. Der Anteil der 18-Jährigen, die aufgrund der fehlenden Elterneinwilligung nicht am BF17 teilgenommen haben, ist zwischen beiden Erhebungsjahren ähnlich geblieben.

⁸⁴ Vgl. zur Pkw-Verfügbarkeit im Haushaltskontext Tab. 7-11.

⁸⁵ Vgl. auch hierzu noch einmal die aktuelle Situation zum Führerscheinbesitz im Haushaltskontext in Tab. 7-10.

Gründe gegen eine BF17-Teilnahme	18-jährige Fahrerlaubnis- erwerber 2008	Fahranfänger- befragung 2014
	%	
Ich wusste damals über die Möglichkeit des Begleiteten Fahrens ab 17 noch nicht Bescheid.	4,5	1,2
Ich wollte damals noch keinen Führerschein machen, es passte mir noch nicht.	34,7	34,0
Es war für mich nicht interessant, es brachte mir keine Vorteile.	69,3	53,7
Meine Eltern wollten mir nicht die Einwilligung geben.	3,8	3,5
<i>Ich konnte damals noch keinen Führerschein machen, weil die Voraussetzungen fehlten, nämlich:</i>	37,2	36,3
... ich noch kein Geld dafür hatte.	24,6	25,7
... kein Auto zur Verfügung stand.	12,5	10,5
<i>... ich keine Begleitperson in meinem Umkreis fand, weil:</i>	14,2	8,3
... es keine Begleitperson in meinem Umkreis gab.	2,4	2,8
... mögliche Begleitpersonen aus meiner Sicht für mich nicht infrage kamen.	8,2	5,6
<i>... es an formalen Voraussetzungen fehlte:</i>	6,2	6,9
... mögliche Begleitpersonen den Führerschein noch nicht lange genug hatten.	3,7	4,3
... mögliche Begleitpersonen noch nicht 30 Jahre alt waren.	4,2	4,0
... mögliche Begleitpersonen zu viele Punkte in Flensburg hatten.	1,4	2,8
Sonstige Gründe	23,2	26,0

Mehrfachantworten: 18-jährige Fahrerlaubnisnehmer 2008: 20.740 Antworten von 10.777 Befragten (vgl. SCHADE, HEINZ-MANN (2011: 57);
Fahranfängerbefragung 2014: Auswahl aus 2.685 Antworten von 910 Befragten;

Tab. 8-19: 18-jährige Fahranfänger: Gründe gegen die Teilnahme am BF17 – Vergleich 2008 und 2014 (Mehrfachantworten)

Verbreitet ist die Nennung mehrerer Gründe, die gegen eine BF17-Teilnahme gesprochen haben. Dass diese Gründe sehr unterschiedlich sein können, zeigt sich auch in der faktorenanalytischen Zusammenfassung. Die 16 vorgegebenen Aussagen lassen sich zu sieben Dimensionen verdichten:⁸⁶

- Defizite bei möglichen Begleitpersonen (die Begleitpersonen hatten den Führerschein noch nicht lange genug oder waren zu jung) (Varianzerklärung: 12,6 %),
- Kein Interesse am Begleiteten Fahren (war nicht interessant, brachte keine Vorteile, die eigene Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht (negative Ladung)) (Varianzerklärung: 11,3 %),
- Mangelnde Ressourcen (kein Geld für Führerschein, kein Auto zur Verfügung, keine Zeit (negative Ladung)) (Varianzerklärung: 8,5 %),
- Wollte damals noch keinen Führerschein machen (Varianzerklärung: 7,9 %),
- Abneigung gegen Begleitung (wollte nach der Fahrausbildung nicht noch mit Begleiter fahren,

mögliche Begleitpersonen kamen aus meiner Sicht nicht in Frage) (Varianzerklärung: 7,7 %),

- Fehlende Elterneinwilligung (Varianzerklärung: 7,1 %) und
- Fehlendes Wissen über das BF17 (Varianzerklärung: 6,5 %).

Tab. 8-20 dokumentiert die Differenzierung der Gründe gegen die Teilnahme am BF17 nach relevanten Subgruppen. Statistisch verallgemeinerbare Unterschiede nach dem Geschlecht gibt es derart, dass junge Frauen häufiger als Männer angeben, damals keine Zeit gehabt zu haben oder sonstige Gründe für ihren BF17-Verzicht heranziehen. Männer war im Vergleich zu Frauen das BF17 nicht interessant genug und sie hatten auch häufiger bereits eine andere Fahrerlaubnis, mit der sie mobil waren und auch Fahrpraxis sammeln konnten.

Hinsichtlich des Schulabschlusses hatten Fahranfänger mit einer Hochschulreife im Vergleich zu ihren Pendanten mit höchstens Mittlerer Reife häufiger keine Zeit, das BF17 war für sie nicht interessant oder sie wollten damals noch keinen Führerschein machen. Umgekehrt hatten Befragte mit höchstens Mittlerer Reife vergleichsweise öfter kein Geld, kein Auto oder keine Begleitperson zur Verfügung oder sie verweisen auf einen anderen Grund.

⁸⁶ Berechnung ohne „Sonstige Gründe“; Hauptkomponentenanalyse, Varimaxrotation, Errechnung der Anzahl der Faktoren nach dem Kaiser-Kriterium, Varianzerklärung von 61,6 %.

Gründe gegen die Teilnahme am BF17	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis 18 J., 3 Monate	18 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
	%																
Keine Zeit verfügbar	48,1	39,6	38,3	45,6	46,0	37,5	42,4	42,6	41,4	40,5	46,7	38,2	40,2	46,4	41,8	41,3	48,9
Keine Vorteile durch das BF17	38,8	42,2	37,5	43,4	41,7	41,1	32,7	39,8	48,7	40,0	40,4	48,6	47,8	34,9	43,9	40,4	40,6
BF17 war nicht interessant	29,3	40,5	28,8	40,0	35,8	34,4	33,4	34,7	35,7	34,6	32,1	42,0	38,9	32,3	36,5	36,2	33,7
Wollte mit 17 Jahren noch keinen Führerschein machen	35,9	33,0	26,8	41,1	38,8	28,1	40,3	34,3	33,6	34,9	33,7	33,9	27,3	39,6	26,8	35,2	35,4
Kein Geld für den Führerschein	26,8	24,3	34,5	19,3	19,2	33,3	38,3	25,3	25,4	24,1	26,1	26,8	19,0	31,5	30,1	26,9	20,1
Fahrausbildung hat länger gedauert	26,6	24,0	26,0	22,8	24,0	23,9	25,3	25,5	19,6	26,7	23,1	19,4	26,1	24,1	18,6	23,4	31,4
Wollte nicht mit Erwachsenen als Begleiter fahren	23,2	24,3	24,6	23,3	23,1	25,4	20,7	24,0	22,8	25,8	22,5	18,8	23,2	24,6	22,9	27,2	19,0
Kein Auto zur Verfügung	9,9	10,4	13,8	7,6	7,6	13,8	14,1	10,8	8,4	11,1	7,7	12,9	8,8	11,6	11,5	9,7	10,5
Bereits Fahrerfahrung mit anderer Fahrerlaubnis	2,7	10,9	8,4	5,5	5,8	8,7	5,5	7,1	7,9	5,8	8,4	9,5	12,1	2,7	9,6	5,5	8,4
Mögliche Begleitpersonen kamen aus meiner Sicht nicht in Frage	5,3	6,1	6,5	4,7	4,0	7,6	6,7	6,0	2,7	6,2	5,4	4,3	5,3	5,5	4,3	5,1	7,2
Mögliche Begleitpersonen hatten Führerschein nicht lange genug	4,4	4,1	5,7	3,4	3,0	5,8	7,2	5,1	0,0	5,3	3,2	4,0	5,4	3,4	2,7	4,1	6,1
Mögliche Begleitperson war noch keine 30 Jahre	4,0	4,1	5,7	2,7	2,5	6,2	4,4	4,5	0,0	3,9	5,0	3,3	5,1	3,1	1,9	3,9	5,3
Keine Einwilligung der Eltern	3,4	3,4	3,1	3,7	3,9	3,6	1,6	3,9	2,7	4,2	3,1	4,3	3,7	3,3	5,5	2,7	3,9
Mögliche Begleitperson hatte zu viele „Punkte in Flensburg“	2,5	3,2	4,2	2,1	2,0	2,1	9,3	3,3	0,0	2,8	3,2	2,7	3,8	2,2	3,9	2,6	3,0
Keine Begleitperson verfügbar	3,2	2,2	4,5	1,3	1,1	5,3	1,1	2,7	2,7	3,4	1,3	3,8	3,6	2,3	4,7	2,2	3,2
Unkenntnis über das BF17	1,3	1,0	1,4	0,9	0,9	1,2	1,1	1,0	1,1	0,4	1,8	1,7	0,7	1,7	2,7	0,7	1,3
Sonstige Gründe	29,5	22,6	30,7	23,1	25,3	28,5	29,5	25,4	32,3	24,6	27,6	31,9	23,8	28,4	27,7	27,9	22,6
Insgesamt (n)	397	488	356	426	396	288	73	742	105	468	255	121	411	449	148	470	256

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

Tab. 8-20: 18-jährige Fahranfänger: Gründe gegen die Teilnahme am BF17 – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befragte, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, nennen vergleichsweise am häufigsten die Gründe, dass sie mit 17 Jahren noch keinen Führerschein machen wollten, kein Geld oder kein Auto zur Verfügung hatten oder eine mögliche Begleitperson aufgrund ihrer „Punkte“ im Verkehrszentralregister nicht als Begleiter in Frage kam. Auszubildende hatten vergleichsweise am häufigsten keine Begleitperson verfügbar.

Nur in den alten Bundesländern wird als Grund genannt, dass eine mögliche Begleitperson damals entweder den Führerschein noch nicht lange genug besessen hatte oder noch keine 30 Jahre alt gewesen war.

18-jährige Fröheinsteiger sahen im Vergleich zu älteren 18-jährigen Fahranfängern häufiger keine Vorteile durch das Begleitete Fahren und sie waren auch öfter bereits im Besitz einer anderen Fahrerlaubnis. Umgekehrt wollten die älteren 18-Jährigen häufiger ausdrücklich mit 17 Jahren noch keinen Führerschein machen, oder sie hatten damals kein Geld für den Fahrschulbesuch.

Auch hinsichtlich der Fahrerlaubnisbesitzdauer lassen sich Unterschiede in den Gründen, die gegen eine Teilnahme am BF17 sprachen, verallgemeinern. So hatten Fahranfänger, die sich gerade im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes befinden, vergleichsweise am häufigsten als 17-Jährige kein Geld für den Fahrschulbesuch. Fahranfänger im zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes wollten vergleichsweise am häufigsten nicht mit einem Erwachsenen als Begleiter fahren. Und Fahranfänger ab dem dritten Monat ihres Fahrerlaubnisbesitzes verweisen vergleichsweise am häufigsten darauf, dass die eigene Fahrausbildung zu lange gedauert hat.

Zusammenfassung

Am häufigsten sprach aus Sicht der 18-jährigen Fahranfänger die fehlende Zeit gegen die Teilnahme am Begleiteten Fahren. Zwar wissen praktisch alle Fahranfänger um die Möglichkeit des Fahrerlaubnisenerwerbs als 17-Jährige unter Begleitung, aber mehr als die Hälfte der 18-Jährigen sahen darin keinen Vorteil oder es war für sie damals nicht interessant. Dieser Befund verweist auf ein Wissensdefizit unter jungen Erwachsenen hinsichtlich des Wirkmodells des Fahrerfahrungsaufbaus unter Begleitung und damit auf ein Kommunikationsdefizit im Rahmen der Fahranfängervorbereitung. Der fehlende Zugriff auf ein Auto oder das Fehlen eines Begleiters spielen nach den Selbstreports der Befragten für die Nichtteilnahme am BF17 nur eine untergeordnete Rolle.

9 Exposition der Fahranfänger

9.1 Selbstberichtete Gesamtfahrleistung

9.1.1 Selbstberichtete Gesamtfahrleistung der BF17-Teilnehmer in Welle W1

Ein erstes Globalmaß der als begleiteter Pkw-Fahrer erworbenen Fahrerfahrung liefert die Angabe der bisherigen Gesamtfahrleistung als Autofahrer. Bild 9-1 zeigt die diesbezüglichen Schätzungen der befragten 17-jährigen Fahranfänger in – unterschiedlich breit geschnittenen – Kategorien. In der Einschätzung ihrer bisherigen Gesamtfahrleistung geben die meisten Jugendlichen (20,0 %) eine Distanz von ca. 100 bis 200 km an. Etwas weniger BF17-Teilnehmer verorteten sich in der Rangreihe der Fahrleistungen jeweils in der Kategorie „1 bis 100 km“ darunter (15,5 %) und in der Rubrik „201 bis 300 km“ darüber (14,8 %). Jeweils ein nur verschwindend geringer Anteil der Novizen im Begleiteten Fahren ist noch gar nicht (0,5 %) oder mit 3.001 und mehr km (0,8 %) bereits sehr viel Auto gefahren. Insgesamt ist die Hälfte der 17-Jährigen zum Erhebungszeitpunkt W1 kurz nach dem Erwerb der Prüfbescheinigung bis zu „201 bis 300 km“ weit gefahren (Median).

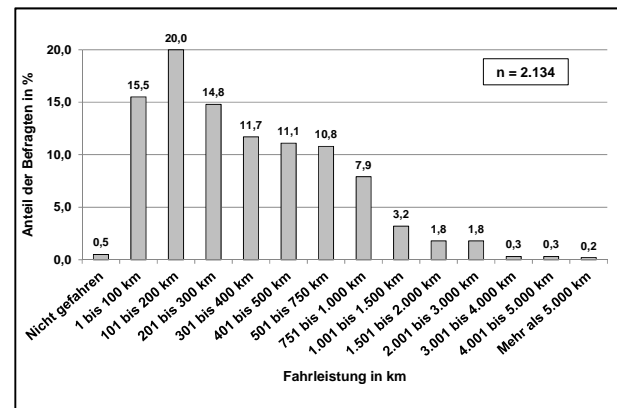


Bild 9-1: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete Gesamtfahrleistung; erste Panelwelle

Die Differenzierung der Gesamtfahrleistung nach den Subgruppen des Sets unabhängiger Variablen wird in der Tab. 9-1 mit Hilfe der Mediane angezeigt. Signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen werden durch eine graue Schattierung der entsprechenden Tabellenzellen markiert. Dabei wird schnell deutlich, dass die Gruppenunterschiede in der selbstberichteten Gesamtfahrleistung durchweg signifikant verschieden sind. Somit sind

in der bisherigen BF17-Zeit die männlichen Fahranfänger, jene mit bis zu Mittlerer Reife und die Novizen, die eine Berufsausbildung machen, eine größere Distanz gefahren als ihre jeweiligen Konterparts. Das gleiche gilt für Neulinge aus den alten Bundesländern, aus ländlichen Regionen, den Früheinsteigern ins BF17 sowie denjenigen, deren Begleitdauer zum Befragungszeitpunkt W1 bisher am längsten war.

Ausprägung der unabhängigen Variable	Selbstberichtete mittlere Gesamtfahrleistung der BF17-Teilnehmer (Median)
Geschlecht	
Weiblich	201 bis 300 km
Männlich	301 bis 400 km
Schulabschluss	
Bis Mittlere Reife	301 bis 400 km
Ab Hochschulreife	201 bis 300 km
Ausbildungsstatus	
Schüler	201 bis 300 km
Berufsausbildung	301 bis 400 km
Nicht in Ausbildung	201 bis 300 km
Regionale Herkunft	
Alte Bundesländer	301 bis 400 km
Neue Bundesländer	201 bis 300 km
Regionstyp	
Agglomeration	201 bis 300 km
Verstädtert	201 bis 300 km
Ländlich	301 bis 400 km
Alter beim Fahrerlaubniswerb	
Bis 17 Jahre, 3 Monate	301 bis 400 km
Ab 17 Jahre, 4 Monate	201 bis 300 km
Bisherige Dauer BF17	
Bis zu 1 Monat	101 bis 200 km
Bis zu 2 Monate	201 bis 300 km
3 und mehr Monate	401 bis 500 km

Tab. 9-1: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete mittlere bisherige Gesamtfahrleistung (Median); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Besonders interessant ist der Verlauf der Gesamtfahrleistung differenziert nach der bisherigen Begleitdauer im BF17. Die Graphiken in Bild 9-2 veranschaulichen das stetige Anwachsen der Gesamtfahrleistung mit zunehmender Maßnahmendauer. 17-Jährige, die erst seit bis zu einem Monat über die Prüfbescheinigung verfügen, haben den statistischen Modus der Verteilung, also den höchsten Anteil an Antworten, in der Gesamtfahrleistungskategorie „1 bis 100 km“. Für die BF17-Teilnehmer, die bereits bis zu zwei oder drei und mehr Monate begleitet gefahren sind, verschiebt sich die relative Häufigkeit der einzelnen Katego-

rien zunehmend in Richtung der größeren Fahrleistungen.

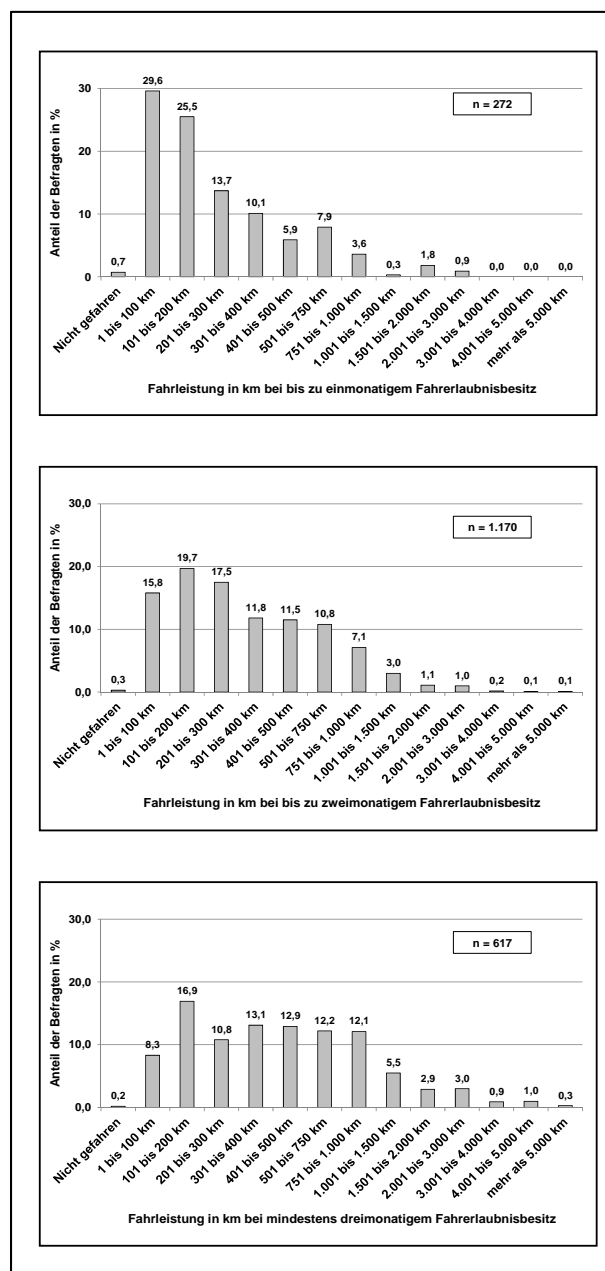


Bild 9-2: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete Gesamtfahrleistung in der ersten Befragungswelle – nach der Dauer des Begleiteten Fahrens

9.1.2 Selbstberichtete Gesamtfahrleistung der BF17-Teilnehmer in Welle W2

Zum Zeitpunkt der zweiten Befragung gegen Ende der Verweildauer im BF17 ist die selbstberichtete Fahrleistung der Befragten deutlich angestiegen. Zudem zeigt sich anhand der Antwortverteilung eine zunehmende Spreizung der Gesamtfahrleistung

der BF17-Teilnehmer (vgl. Bild 9-3). Die meisten noch im BF17 aktiven Fahranfänger (12,9 %) schätzen ihre bisherige Fahrleistung auf „1.501 bis 2.000 km“ ein. Etwa gleich viele Befragte sind nach eigenen Angaben „1.001 bis 1.500 km“ (12,7 %) bzw. „2.001 bis 3.000 km“ (12,6 %) gefahren. Im Mittel fährt die Hälfte der 17-Jährigen nach eigener grober Schätzung im Begleiteten Fahren bis zu „1.001 bis 1.500 km“ (Median).

Im Vergleich ist der Anstieg der Fahrleistung, die in der Prozessevaluation des BF17 beschrieben wird, etwas stärker, sodass dort der Median in der dritten Befragungswelle bei „1.001 bis 1.500 km“ und in der vierten Welle sogar bei „2.001 bis 2.500 km“ liegt (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 94f).

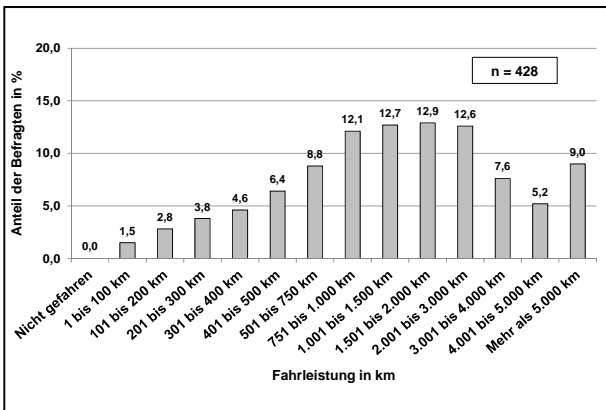


Bild 9-3: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete Gesamtfahrleistung; zweite Panelwelle

Die berichtete Gesamtfahrleistung in der zweiten Befragungswelle wird in Tab. 9-2 nach den Merkmalen der unabhängigen Variablen differenziert. Während die Differenzen hinsichtlich des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus nicht verallgemeinerbar sind, erweisen sich die folgenden Unterschiede als statistisch signifikant: Die männlichen Fahranfänger fahren in der BF17-Zeit mehr Auto als ihre weiblichen Pendanten. Vergleichsweise größere Fahrdistanzen schätzen auch die 17-Jährigen aus ländlichen Regionen. Auch die Früheinsteiger ins BF17 und diejenigen Jugendlichen, die vergleichsweise am längsten begleitet fahren, berichten eine höhere geschätzte Fahrleistung. Fahranfänger, deren BF17-Zeit zum Befragungszeitpunkt bereits beendet war, berichten dagegen von einer signifikant geringeren Gesamtfahrleistung während der Maßnahmenteilnahme.

Ausprägung der unabhängigen Variable	Selbstberichtete mittlere Gesamtfahrleistung der BF17-Teilnehmer (Median)
Geschlecht	
Weiblich	1.001 bis 1.500 km
Männlich	1.501 bis 2.000 km
Schulabschluss	
Bis Mittlere Reife	1.001 bis 1.500 km
Ab Hochschulreife	1.001 bis 1.500 km
Ausbildungsstatus	
Schüler	1.001 bis 1.500 km
Berufsausbildung	1.001 bis 1.500 km
Nicht in Ausbildung	1.001 bis 1.500 km
Regionale Herkunft	
Alte Bundesländer	1.001 bis 1.500 km
Neue Bundesländer	1.501 bis 2.000 km
Regionstyp	
Agglomeration	1.001 bis 1.500 km
Verstädert	1.501 bis 2.000 km
Ländlich	1.501 bis 2.000 km
Alter beim Fahrerlaubniswerb	
Bis 17 Jahre, 3 Monate	1.001 bis 1.500 km
Ab 17 Jahre, 4 Monate	751 bis 1.000 km
Bisherige Dauer BF17	
Bis zu 3 Monaten	-
Bis zu 6 Monaten	-
Bis zu 9 Monaten	1.001 bis 1.500 km
Bis zu 12 Monaten	1.501 bis 2.000 km
Teilnahmestatus	
Aktive	1.001 bis 1.500 km
Ehemalige	501 bis 750 km

Tab. 9-2: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete mittlere bisherige Gesamtfahrleistung (Median) in der zweiten Befragungswelle – nach relevanten Subgruppen

Das Anwachsen der Gesamtfahrleistung und die damit einhergehende zunehmende Fahrerfahrung der BF17-Teilnehmer werden im Bild 9-4 nachvollziehbar.⁸⁷ Die beiden Teilbilder veranschaulichen den Zuwachs der selbstberichteten Gesamtfahrleistung über die Dauer des Begleiteten Fahrens hinweg.

⁸⁷ In Bild 9-4 werden nur die bisherigen Begleitedauern von bis zu neun und bis zu zwölf Monaten dargestellt, da in den in den Quartalen der kürzeren Begleitedauern keine Fälle vorhanden sind.

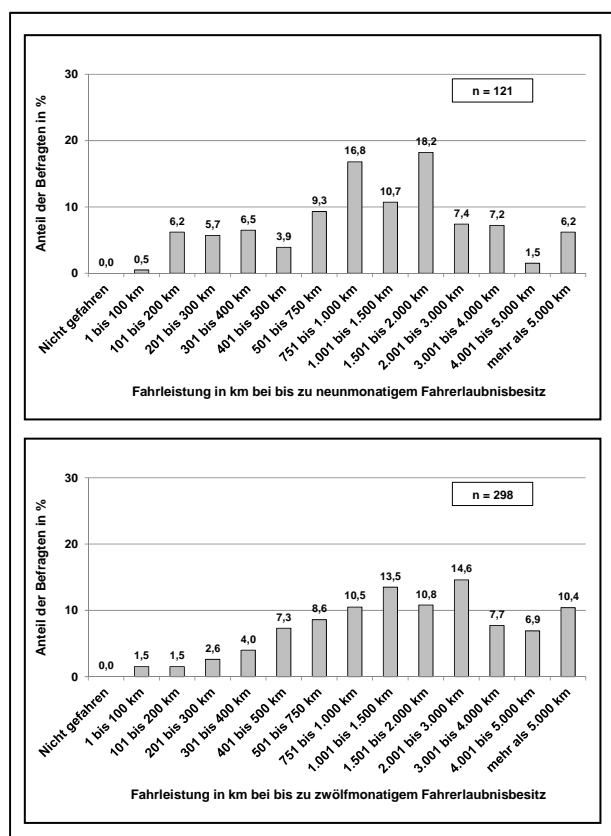


Bild 9-4: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete Gesamtfahrleistung in der zweiten Befragungswelle – nach der Dauer des Begleiteten Fahrens

Die Messung der bisherigen Gesamtfahrleistung zu zwei unterschiedlichen Messzeitpunkten ermöglicht die Analyse von individuellen Veränderungen über die Dauer des Begleiteten Fahrens. In diese Betrachtung werden an dieser Stelle und nachfolgend im Bericht nur die BF17-Teilnehmer in die Auswertung einbezogen, die an beiden Befragungen teilgenommen haben und in der zweiten Befragung aktive BF17-Teilnehmer gewesen sind. Die Ergebnisse der Panelauswertung werden dann jeweils in zwei Tabellen, hier in Tab. 9-3 und Tab. 9-4, vorgestellt.

Die Inhalte des Tabellenabschnitts „Zentrale Tendenz“ in Tab. 9-3 geben den Median und den arithmetischen Mittelwert der selbstberichteten bisherigen Gesamtfahrleistung zu den beiden Erhebungszeitpunkten wieder. In der ersten Zeile werden die Maßzahlen für die Befragten der ersten Panelwelle berichtet (\bar{x} = „201 bis 300 km“; Kategorienmittelwert \bar{x} = 3,9). In der zweiten Zeile sind die zentralen Maßzahlen der ersten Welle ausschließlich für die Gruppe der Befragten, die in Welle W2 als aktive BF17-Teilnehmer an der Befragung teilgenommen haben (\bar{x} = „201 bis 300 km“; Kategorienmittelwert \bar{x} = 4,0), notiert. Die drit-

te Zeile dieses Abschnitts dokumentiert abschließend den Median und den arithmetischen Mittelwert für die Gruppe der aktiven BF17-Teilnehmer zum zweiten Befragungszeitpunkt (\bar{x} = „1.001 bis 1.500 km“; Kategorienmittelwert \bar{x} = 8,1). Nur für die in Zeile zwei und drei des Tabellenabschnitts einbezogenen Befragten ist die statistische Messung einer Veränderung über die BF17-Phase hinweg möglich. Im konkreten Fall erweist sich die Zunahme der erbrachten Fahrleistung von Welle W1 hin zur Welle W2 in dieser intraindividuellen Perspektive als statistisch signifikant.

Selbstberichtete Gesamtfahrleistung	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.134	3,00 / 3,93
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	459	4,00 / 4,02
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	428	8,00 / 8,13
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	434	-2,00 / -2,03
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	408	2,00 / 2,01
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	444	4,00 / 4,04

Tab. 9-3: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der selbstberichteten Gesamtfahrleistung zwischen den Panelwellen W1 und W2

Der zweite Tabellenabschnitt „Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung“ präsentiert die Detailauswertungen der Messung der intraindividuellen Veränderung. Hierzu wird im Hintergrund für jeden Befragten eine durchschnittliche Gesamtfahrleistung aus den Angaben zu beiden Messzeitpunkten berechnet. Diese Berechnung ergibt den intraindividuellen Gesamtmittelwert. Zum Zeitpunkt der Befragung W1 liegen die Panelbefragungsteilnehmer im Durchschnitt etwa zwei Kategorienpunkte unter diesem Gesamtmittel. Dies wird in der ersten Zeile dieses Tabellenabschnitts („Anzahl (n) und Maße der zentralen Tendenz gewichtet mit dem Querschnittsgewicht für Panelwelle W1“) durch das Minuszeichen angezeigt. In der zweiten Befragung liegt der mittlere intrapersonelle Mittelwert der wiederholt befragten Fahrer ca. zwei Kategorienpunkte über dem standardisierten Gesamtmittelwert intraindividuelle Veränderung (vgl. zweite Zeile dieses Tabellenabschnitts; gewichtet mit dem Längsschnittgewicht

für Panelwelle W2). Die letzte Zeile der Tab. 9-3 dokumentiert abschließend den ungewichteten Betrag der mittleren intrapersonellen Veränderung für die selbstberichtete Gesamtfahrleistung im BF17. Im Schnitt berichtet also jeder Panelteilnehmer einen mittleren Anstieg um durchschnittlich ca. vier Kategorien, d. h. ein Aufsteigen um mindestens vier Ränge in den vorgegebenen Fahrleistungskategorien. Die unterschiedlichen Angaben zur Anzahl der ausgewiesenen Panelteilnehmer in Tab. 9.3 („n“) resultieren aus den unterschiedlichen Gewichtungen der Daten.

Das Ausmaß der intraindividuellen Veränderung wird in Tab. 9-4 veranschaulicht. Basis dieser Auswertungen ist die Bildung einer Differenz für die einbezogenen BF17-Teilnehmer aus den Befragungsergebnissen der Welle W2 abzüglich der Befunde aus der Welle W1. Im vorliegenden Fall wird von der Kategorie der bisherigen Gesamtfahrleistung in Welle W2 der Zahlenwert der angegebenen Kategorie in Welle W1 abgezogen. Die Berechnungsergebnisse werden danach entsprechend der Stärke ihrer Veränderung kategorisiert. Für die bisherige Gesamtfahrleistung berichten demnach nur 5,7 % der in Welle W2 aktiven BF17-Teilnehmer in beiden Panelwellen die gleiche Gesamtfahrleistung (vgl. Tab. 9-4). Insgesamt 2,3 % der 17-Jährigen geben in der zweiten Befragung eine niedrigere Gesamtfahrleistung an, d. h. sie haben ihre Fahrleistung offenbar in einer der Erhebungswellen falsch eingeschätzt. Demgegenüber steht jedoch das Gros der begleiteten Jugendlichen, die über die Dauer des Begleiteten Fahrens die selbstberichtete Gesamtfahrleistung plausiblerweise gesteigert haben (92,0 %).

Selbstberichtete Gesamtfahrleistung	%
Starke Zunahme (+2 Antwortkategorien oder höher)	82,9
Zunahme (+1 Antwortkategorie)	9,1
Keine Veränderung	5,7
Reduzierung (-1 Antwortkategorie)	1,2
Starke Reduzierung (-2 Antwortkategorien oder niedriger)	1,1
Anzahl (n)	408

Tab. 9-4: BF17-Teilnehmer: Veränderung der selbstberichteten Gesamtfahrleistung zwischen den Panelwellen W1 und W2

9.1.3 Selbstberichtete Gesamtfahrleistung der 18-jährigen Fahranfänger

Das Globalmaß der selbstberichteten bisherigen Fahrleistung wurde auch unter den 18-jährigen Fahranfängern erhoben. Bild 9-5 zeigt die diesbezüglichen Schätzungen der befragten 18-Jährigen. Dort ist zu erkennen, dass nur wenige Fahranfänger bis zur Befragung noch überhaupt nicht Auto gefahren sind (2,0 %). Das Gros der Befragten verteilt sich auf die – unterschiedlich breiten – Antwortkategorien bis 1.000 km, mit dem größten relativen Anteil von 15,6 % bei der Fahrleistung von „1 bis 100 km“. Die Hälfte der 18-Jährigen ist bis zur Befragung noch nicht mehr als „301 bis 400 km“ gefahren (Median).

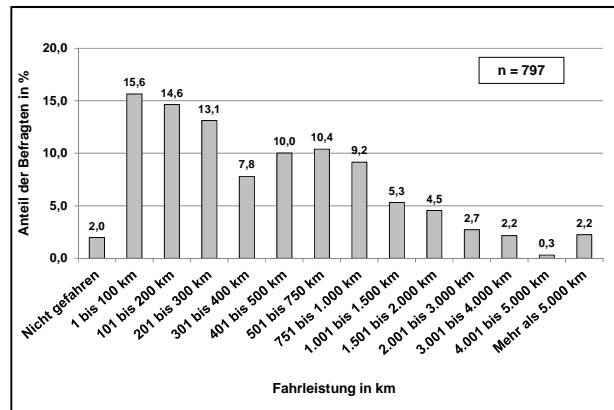


Bild 9-5: Selbstberichtete Gesamtfahrleistung der 18-jährigen Fahranfänger

Tab. 9-5 informiert über die Mediane der selbstberichteten bisherigen Gesamtfahrleistungen in den einzelnen Kategorien der unabhängigen Variablen. Mit Ausnahme der Regionstypen lassen sich für alle relevanten Subgruppen Unterschiede hinsichtlich der Gesamtfahrleistung zwischen den einzelnen Ausprägungen verallgemeinern. D. h. männliche Fahranfänger, Befragte mit einem vergleichsweise niedrigeren Schulabschluss, Auszubildende, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, Früheinsteiger und Fahranfänger, die bereits seit mindestens drei Monaten selbstständig Auto fahren, berichten höhere Gesamtfahrleistungen als ihre jeweiligen Pendants.

Ausprägung der unabhängigen Variable	Selbstberichtete mittlere Gesamtfahrleistung der Fahranfänger (Median)
Geschlecht	
Weiblich	201 bis 300 km
Männlich	401 bis 500 km
Schulabschluss	
Bis Mittlere Reife	401 bis 500 km
Ab Hochschulreife	201 bis 300 km
Ausbildungsstatus	
Schüler	201 bis 300 km
Berufsausbildung	401 bis 500 km
Nicht in Ausbildung	301 bis 500 km
Regionale Herkunft	
Alte Bundesländer	401 bis 500 km
Neue Bundesländer	101 bis 200 km
Regionstyp	
Agglomeration	301 bis 400 km
Verstädtert	301 bis 400 km
Ländlich	401 bis 500 km
Alter beim Fahrerlaubniswerb	
Bis 18 Jahre, 3 Monate	401 bis 500 km
Ab 18 Jahre, 4 Monate	201 bis 300 km
Dauer Fahrerlaubnisbesitz	
Bis zu 1 Monat	201 bis 300 km
Bis zu 2 Monate	301 bis 400 km
3 und mehr Monate	501 bis 750 km

Tab. 9-5: Selbstberichtete mittlere bisherige Gesamtfahrleistung der 18-jährigen Fahranfänger (Median) – nach den Kategorien der unabhängigen Variablen

Auch bei den 18-jährigen Fahranfängern ist die Entwicklung hin zu höheren Fahrleistungen in der Unterscheidung nach der bisherigen Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes besonders anschaulich nachzuvollziehen (vgl. Bild 9-6). Während im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes der Schwerpunkt der Fahrleistungen erkennbar noch im unteren Bereich bis zu 100 km liegt, kann man bei den jungen Fahrern, die bereits bis zu zwei Monate Autofahren, etwas höhere Gesamtfahrleistungen erkennen, die schließlich bei Fahranfängern mit mindestens dreimonatigem Fahrerlaubnisbesitz noch einmal höher sind.

Ein Vergleich der Abbildungen der selbstberichteten bisherigen Gesamtfahrleistung von BF17-Teilnehmern (vgl. Bild 9-1) und 18-jährigen Fahranfängern (vgl. Bild 9-5) signalisiert bereits, dass die 18-Jährigen im gleichen Zeitraum größere Distanzen zurücklegen als die BF17-Teilnehmer. Diese sichtbare Differenz erweist sich in der statistischen Überprüfung als stichfest: Selbstständige 18-jährige Fahranfänger berichten zum Erhebungs-

zeitpunkt W1 bereits eine größere Gesamtfahrleistung als BF17-Teilnehmer.

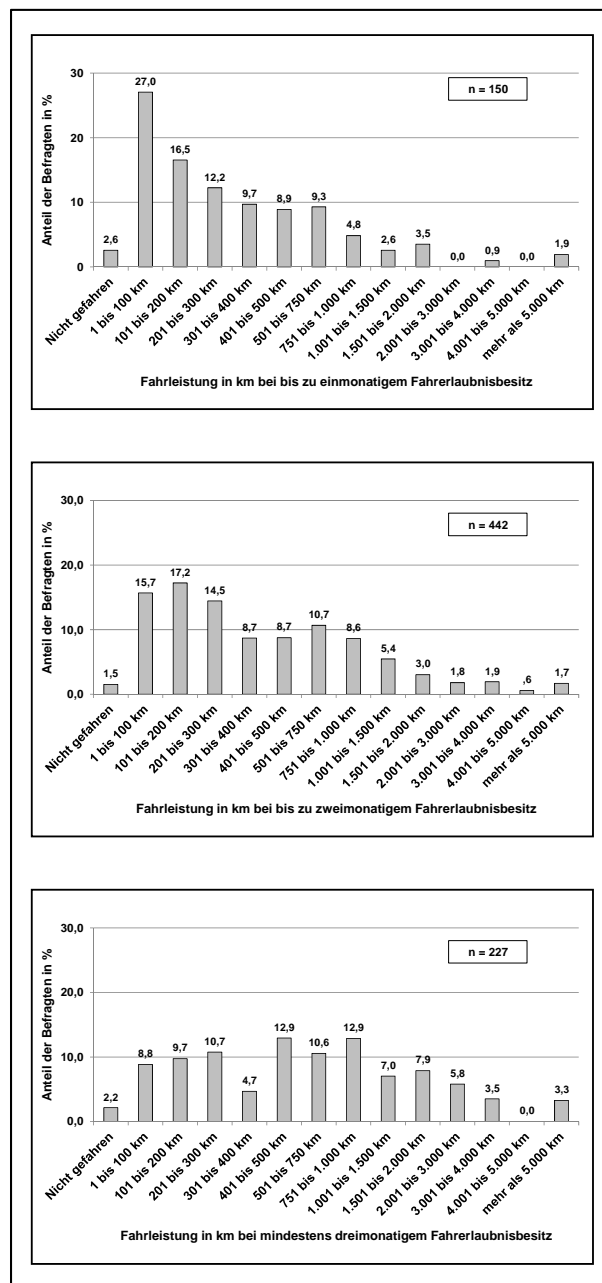


Bild 9-6: 18-jährige Fahranfänger: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung – nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes

9.2 Pkw-mobile Tage in der Berichtswoche

Die selbstberichtete Gesamtfahrleistung ist ein grober Indikator, wie viel die Fahranfänger nach eigener Einschätzung bereits begleitet oder selbstständig mit dem Auto gefahren sind. Genauere Angaben über die Fahrleistung wurden in der FAB2014 zusätzlich über ein Fahrtenprotokoll aus den letzten sieben Tagen vor der Befragung erhoben. Darin sollten die Fahranfänger angeben, an welchen Tagen der Berichtswoche⁸⁸ sie selbst mit dem Pkw gefahren sind. Für die pkw-mobilen Tage wurden anschließend die Tageskilometerzahl und die Fahrtdauer erhoben. Aus diesem Fahrtenprotokoll können viele Informationen über die Pkw-Mobilität der Fahranfänger generiert werden, die in den folgenden Abschnitten vorgestellt werden.

9.2.1 Pkw-mobile Tage der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1

In den sieben Tagen vor der ersten Befragungsteilnahme sind die BF17-Teilnehmer im Durchschnitt an 3,0 Tagen selbst mit dem Pkw gefahren. Dies ist auch die von den 17-Jährigen am häufigsten genannte Tagesanzahl (18,5 %; vgl. Bild 9-7). Nur wenige Führerscheinneulinge sind an sechs (5,7 %) oder sieben (5,7 %) Tagen mit dem Pkw selbst mobil gewesen. Etwas mehr als jeder zehnte BF17-Teilnehmer (11,7 %) ist im gleichen Zeitraum überhaupt nicht Auto gefahren.

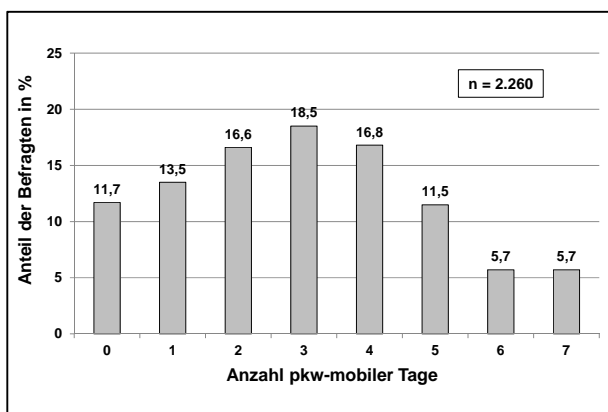


Bild 9-7: BF17-Teilnehmer: Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche; erste Panelwelle

⁸⁸ Der Begriff „Berichtswoche“ bezieht sich hier nicht auf eine kalendarische Zählung mit einem fest definierten Anfangs- und Endwochentag, sondern auf die letzten sieben Tage vor dem Wochentag des Fragebogenausfüllens.

Bild 9-8 veranschaulicht die Unterschiede hinsichtlich der Anzahl pkw-mobiler Tage zwischen den Ausprägungen der unabhängigen Variablen. Signifikante Befunde ergeben sich für alle dargestellten Merkmale außer dem Geschlecht. Somit fahren 17-Jährige mit höchstens Mittlerer Reife, Auszubildende, Personen aus den alten Bundesländern und aus ländlichen Regionen an mehr Tagen begleitet Auto als ihre jeweiligen Konterparts. Des Weiteren sind auch Früheinsteiger in das BF17 sowie diejenigen, deren bisherige BF17-Dauer nur bis zu einem Monat beträgt, in der Berichtswoche häufiger Auto gefahren.

Bild 9-9 vermittelt ferner einen Eindruck, an welchen Wochentagen die begleiteten Fahranfänger am häufigsten mit dem Pkw mobil sind. Dabei zeigt sich, dass am Freitag (45,6 %) und Samstag (45,6 %) die Anteile pkw-mobiler Jugendlicher am größten sind. An den übrigen Wochentagen schwanken die relativen Häufigkeiten pkw-mobiler BF17-Teilnehmer von 37,9 % am Donnerstag bis zu 41,9 % am Mittwoch.

In Tab. 9-6 wird diese Betrachtung der Wochentage weitergeführt. Sie gibt einen Überblick über die Pkw-Mobilitätsquote⁸⁹ in den einzelnen Subgruppen dieser Studie für jeden protokollierten Wochentag. Lediglich zwischen den Geschlechtern sind statistisch über alle Wochentage keine nennenswerten Abweichungen festzustellen. An vier Wochentagen, darunter am Freitag und Samstag sind Fahranfänger mit höchstens Mittlerer Reife häufiger pkw-mobil als Jugendliche mit Hochschulreife. An sechs von sieben Tagen zeigen sich Unterschiede zwischen den Subgruppen des Ausbildungsstatus. Dabei sind die Auszubildenden durchwegs häufiger unterwegs als die Schüler. Die Pkw-Mobilität der Nicht-Auszubildenden schwankt hingegen von Tag zu Tag.

An zwei Wochentagen, Montag und Mittwoch, wird für die regionale Herkunft der Jugendlichen die generelle Tendenz auch signifikant: 17-jährige Fahranfänger in den alten Bundesländern fahren an allen Wochentagen mehr als ihre Pendanten in den neuen Bundesländern. Deutlich häufiger als in anderen Regionstypen sind auch die 17-Jährigen in ländlichen Gebieten unterwegs.

⁸⁹ Damit wird der Anteil der mit dem Pkw Mobilen an allen 17-jährigen Fahranfängern einer Subgruppe bezeichnet.

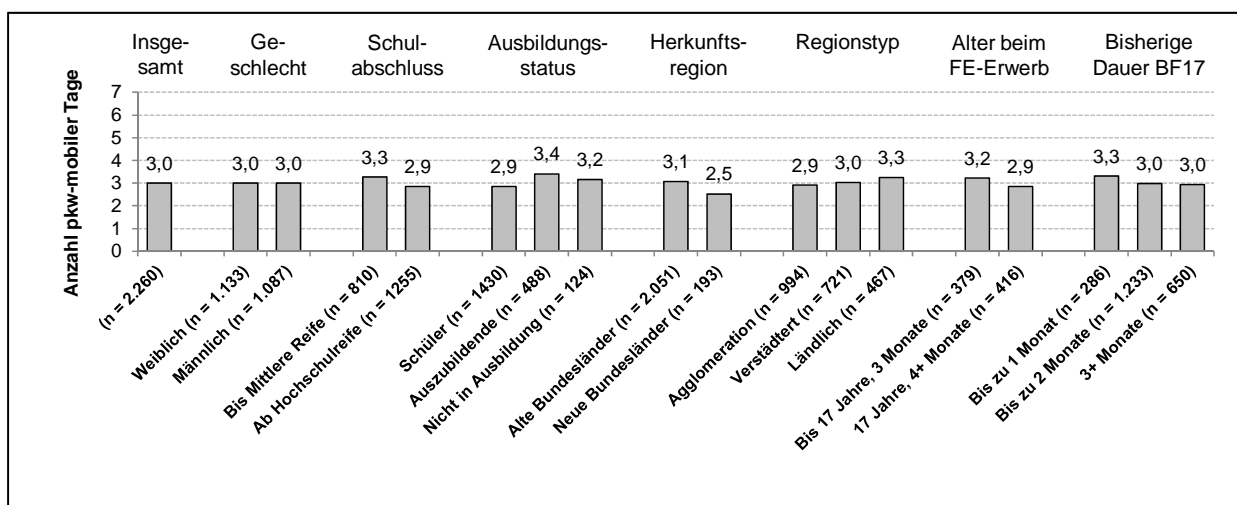


Bild 9-8: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

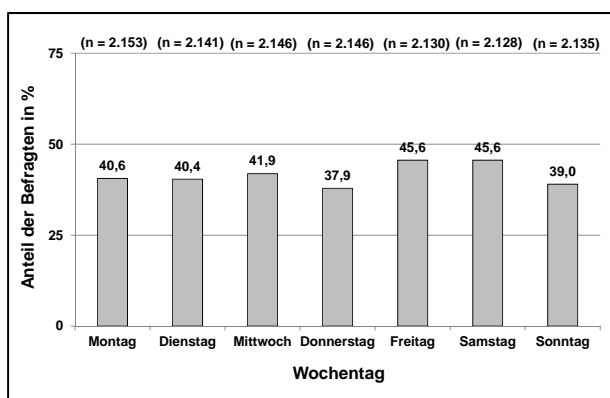


Bild 9-9: BF17-Teilnehmer: Pkw-mobile Fahranfänger an den Wochentagen in der Berichtswoche; erste Panelwelle

Außer für den Donnerstag und den Samstag sind diese Differenzen statistisch belegt. Früheinsteiger ins BF17 Befragte fahren zum Zeitpunkt der ersten Befragung häufiger als die BF17-Späteinsteiger. Bei der bisherigen Begleitdauer zeigt sich, dass diejenigen, die die BF17-Prüfbescheinigung erst bis zu einem Monat besitzen, gegenüber jenen, die bereits länger über die Fahrerlaubnis verfügen, in der Berichtswoche tendenziell höhere Anteile Pkw-Mobiler berichten. Mittwochs und donnerstags ist dieser Unterschied verallgemeinerbar.

Wie bereits in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2012a) und der Prozessevaluati-on des BF17-Modellversuchs (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010) ist die Einteilung der Berichtswoche in eine Arbeitswoche – von Montag bis Donnerstag oder Freitag – und ein Wochenende – von Freitag oder Samstag bis Sonntag – nicht eindeutig zu treffen. Zwar ist der Anteil der pkw-mobilen BF17-Teilnehmer an allen Wochentagen ähnlich, allerdings ist am Freitag und am Samstag die vergleichsweise höchste Pkw-Mobilitätsquote festzustellen (vgl. noch einmal Bild 9-9).

Etwa drei Viertel der BF17-Teilnehmer (74,3 %) sind in der verkürzten Arbeitswoche von Montag bis Donnerstag mit dem Pkw unterwegs. Die Verlängerung um den Freitag auf eine volle Arbeitswoche lässt den Anteil pkw-mobiler Jugendlicher auf 80,8 % ansteigen. Am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) sind etwas mehr als sechs von zehn Fahranfängern (61,8 %) selbst Auto gefahren. Mit 73,3 % fahren nicht ganz drei Viertel der 17-Jährigen am „langen“ Wochenende (einschließlich Freitag) mit dem Auto. Die hier definierten Zeiträume einer verkürzten und einer normalen fünftägigen Arbeitswoche sowie des „kurzen“ und des „langen“ Wochenendes werden im weiteren Berichtstext immer wieder aufgegriffen.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% pkw-mobiler Fahreranfänger						
	Geschlecht						
Weiblich	39,6	40,4	41,9	38,1	45,4	46,0	37,2
Männlich	41,7	40,2	41,8	37,7	45,5	45,3	41,1
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	43,5	45,3	47,6	40,2	50,1	50,3	41,7
Ab Hochschulreife	39,7	38,7	39,3	37,5	44,3	43,6	38,6
	Ausbildungsstatus						
Schüler	39,4	38,8	40,1	36,1	44,0	43,6	39,2
Auszubildende	43,3	46,3	49,8	47,2	52,2	54,0	42,0
Nicht in Ausbildung	51,3	46,2	44,0	32,8	53,4	42,9	39,0
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	41,8	41,3	42,8	38,2	46,5	46,5	39,8
Neue Bundesländer	31,1	33,5	33,5	37,6	38,9	39,2	33,5
	Regionstyp						
Agglomeration	39,0	40,3	40,8	37,3	43,4	44,0	39,0
Verstädert	41,6	38,4	40,5	38,9	47,0	46,5	37,3
Ländlich	45,4	44,6	48,0	38,7	49,8	49,3	44,4
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	43,9	44,4	46,4	39,9	49,1	50,4	39,7
Ab 17 Jahre, 4 Monate	38,5	37,5	38,6	36,9	44,2	42,7	39,5
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu einem Monat	46,0	45,3	48,0	47,7	46,0	50,4	40,7
Bis zu zwei Monaten	39,3	39,4	39,9	38,0	47,4	46,0	40,1
Drei und mehr Monate	41,7	40,9	43,2	34,8	44,2	44,3	37,9
	Insgesamt						
Insgesamt	40,6	40,4	41,9	37,9	45,6	45,6	39,0

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-6: BF17-Teilnehmer: „An diesem Tag Auto gefahren?“; erste Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

9.2.2 Pkw-mobile Tage der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2

Die Anzahl pkw-mobiler Tage der BF17-Teilnehmer in der zweiten Befragungswelle bleibt im Mittel auf dem Niveau der ersten Panelwelle von $\bar{x} = 3,0$.⁹⁰ Für die Berichtswoche in Welle W2 geben 14,5 % der noch im BF17 aktiven Panelteilnehmer an, an keinem der sieben Tage Auto gefahren zu sein (vgl. Bild 9-10). 19,2 % und damit der größte Anteil der Fahreranfänger ist an drei Tagen in der Woche begleitet Auto gefahren. Immer noch vergleichsweise gering ist der Anteil derjenigen Fahreranfänger, die an sechs (4,4 %) oder sieben (6,3 %) Tagen in der Woche am Steuer eines Pkw gesessen waren.

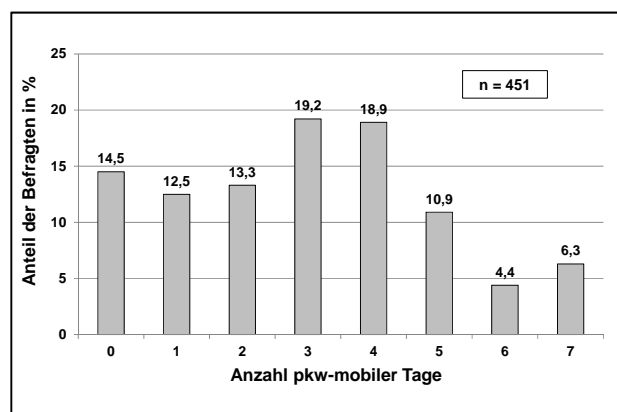


Bild 9-10: BF17-Teilnehmer: Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche; zweite Panelwelle

Besonders häufig sind Fahreranfänger mit höchstens Mittlerer Reife sowie Auszubildende mit dem Auto unterwegs (vgl. Bild 9-11). Für den Schulabschluss und den Ausbildungsstatus sind die Ergebnisse

⁹⁰ In der BF17-Prozessevaluation aus den Jahren 2008 und 2009 nimmt die mittlere Anzahl gefahrener Tage über die Wellen eins bis vier hinweg von ursprünglich 3,0 auf 2,6 Tage ab (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 109).

genauso signifikant wie für das Alter des Fahrers beim Erwerb der Prüfbescheinigung und für den Teilnahmezustand der Befragten. Die jüngeren Befragten fahren genauso wie Jugendliche, die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung die Begleit-

phase bereits beendet haben, an mehr Tagen mit dem Auto. Ehemalige BF17-Teilnehmer fahren deutlich häufiger als diejenigen Jugendlichen, die noch an der Maßnahme teilnehmen.

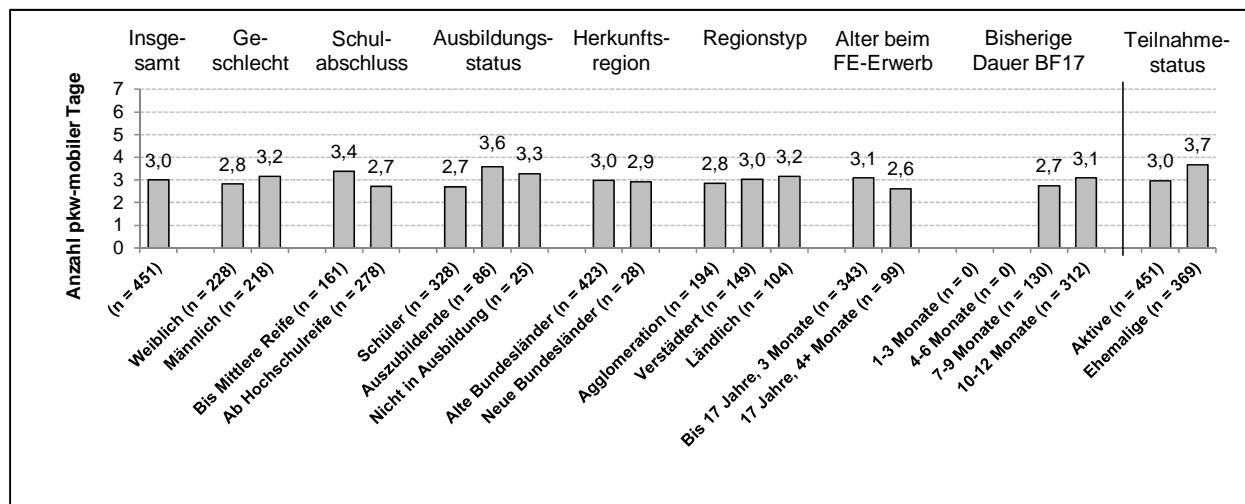


Bild 9-11: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Unter den am Panel teilnehmenden Fahrern, die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung noch begleitet gefahren sind, sinkt die Anzahl pkw-mobiler Tage. Die Reduzierung der Fahrtage zum Ende der Begleitphase ist für die individuellen Veränderungen der BF17-Teilnehmer statistisch haltbar. Im Durchschnitt sinkt die Anzahl gefahrener Tage bei jedem Panelteilnehmer von Welle W1 zu Welle W2 um etwa 0,26 Tage (vgl. Tab. 9-7). Zusammengerechnet stehen 31,1 % der Fahrern mit einer Steigerung der Anzahl pkw-mobiler Tage einem Anteil von 38,7 % BF17-Teilnehmern gegenüber, deren pkw-mobile Wochentage in der Befragung W2 gesunken ist. Etwa jeder dritte Fahrer (30,2 %) berichtet keine Veränderung bei der Anzahl der Tage, an denen mit dem Pkw gefahren wurde (vgl. Tab. 9-8).

Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.260	3,00 / 3,01
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	477	3,00 / 3,17
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	451	3,00 / 2,97
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	471	0 / 0,11
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	449	0 / -0,10
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	480	0 / 0,26

Tab. 9-7: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche zwischen den Panelwellen W1 und W2

Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	17,0
Zunahme (+1)	14,1
Keine Veränderung (0)	30,2
Reduzierung (-1)	15,4
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	23,3
Anzahl (n)	449

Tab. 9-8: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche zwischen den Panelwellen W1 und W2

In der Betrachtung der pkw-mobilen Tage in der Berichtswoche werden abschließend erneut die Fahrten an den einzelnen Wochentagen in den Blick genommen. Die entsprechenden Anteile pkw-mobiler Fahranfänger zum Zeitpunkt der Welle W2 liegen im Vergleich zur protokollierten Woche aus der Befragung W1 etwas unter dem Niveau der W1-Resultate. Häufiger fahren die befragten Panelteilnehmer am Ende der Begleitphase nicht nur am Freitag (47,6 %) und Samstag (44,3 %), sondern auch am Montag (44,1 %; vgl. Bild 9-12).

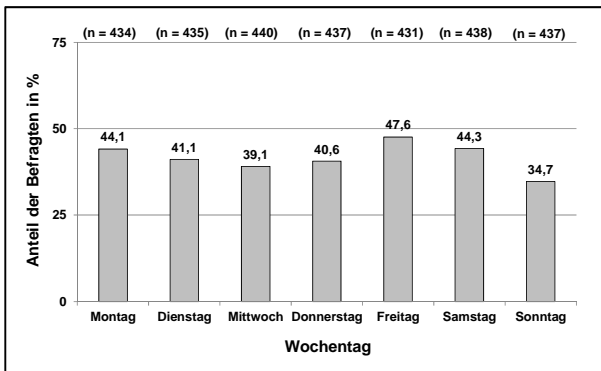


Bild 9-12: BF17-Teilnehmer: Pkw-mobile Fahranfänger an den Wochentagen in der Berichtswoche; zweite Panelwelle

In Tab. 9-9 werden ferner die Anteile der pkw-mobilen Fahranfänger in der zweiten Erhebung für jeden Wochentag nach den Subgruppen der un-

abhängigen Variablen differenziert. Entgegen den Ergebnissen der Welle W1 ist zwischen den Geschlechtern ein verallgemeinerbarer Unterschied für zwei Tage zu berichten. Dies ist hinsichtlich des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus ähnlich. Fahranfänger mit höchstens Mittlerer Reife fahren im Durchschnitt an vier und Auszubildende an drei Tagen häufiger begleitet als ihre komplementären Teilgruppen. In der zweiten Befragungswelle spielt eine unterschiedliche regionale Herkunft keine Rolle mehr hinsichtlich der Pkw-Mobilität der BF17-Teilnehmer. Des Weiteren berichten die 17-Jährigen aus ländlichen Regionen für den Freitag häufiger als Gleichaltrige aus Agglomerationen oder verstäderten Regionen, mit dem Pkw gefahren zu sein. In der Betrachtung der zeitbezogenen unabhängigen Variablen sind entgegen den Ergebnissen aus der ersten Befragungswelle kaum mehr signifikante Befunde zu berichten. Lediglich freitags sind die Früheinsteiger ins BF17 häufiger als die Späteinsteiger pkw-mobil gewesen. Die neue Freiheit, ohne Begleiter zu fahren, lässt sich an den pkw-mobilen Anteilen der Fahranfänger ablesen, die das BF17 zum zweiten Befragungszeitpunkt bereits beendet haben. Sie fahren an allen Tagen häufiger mit dem Auto. Dieser Unterschied ist an fünf Tagen statistisch verallgemeinerbar.

Zuletzt soll die Pkw-Mobilitätsquote der BF17-Teilnehmer auch zum Ende der Begleitphase für bestimmte Wochenphasen betrachtet werden. In der verkürzten Arbeitswoche von Montag bis Donnerstag fahren nicht ganz drei Viertel der begleiteten Jugendlichen (72,2 %) mindestens einmal mit dem Pkw. In der fünftägigen Arbeitswoche sitzen fast acht von zehn Befragten (78,1 %) hinter dem Steuer. Am „klassischen“ zweitägigen Wochenende geben 56,6 % der 17-jährigen Panelteilnehmer an, pkw-mobil gewesen zu sein. Wenn der Freitag in das Wochenende mit einbezogen wird, fahren beinahe drei Viertel der 17-Jährigen (72,6 %) am Ende ihrer Begleitphase mindestens einmal während des „langen“ Wochenendes Auto. Damit sind die Anteile der Pkw-Mobilität der BF17-Teilnehmer in den einzelnen Wochenphasen für die Berichtswochen in Welle W1 und W2 nahezu gleich.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% pkw-mobiler Fahranfänger						
	Geschlecht						
Weiblich	43,1	39,3	34,4	37,4	41,7	43,2	32,4
Männlich	45,3	43,7	43,7	44,5	54,3	44,9	37,1
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	56,1	50,0	47,5	44,9	51,9	47,1	41,4
Ab Hochschulreife	37,6	35,6	34,3	38,1	44,9	42,6	30,5
	Ausbildungsstatus						
Schüler	40,7	36,4	34,8	38,4	46,2	42,5	31,5
Auszubildende	57,3	54,8	52,4	41,7	53,0	52,4	44,0
Nicht in Ausbildung	44,0	45,8	48,0	58,3	45,8	40,0	41,7
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	43,9	41,4	38,5	40,0	47,9	44,6	35,4
Neue Bundesländer	48,0	36,0	48,1	50,0	44,0	40,0	25,9
	Regionstyp						
Agglomeration	40,8	40,6	38,2	36,7	41,4	49,7	32,1
Verstädtert	45,6	37,9	39,2	43,1	49,0	40,0	39,3
Ländlich	47,5	46,0	39,8	43,1	58,2	41,2	33,7
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	46,4	44,1	39,3	40,9	50,9	46,1	37,2
Ab 17 Jahre, 4 Monate	35,1	32,3	37,2	37,9	37,6	38,9	28,1
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu drei Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu sechs Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu neun Monaten	38,1	35,4	37,6	42,9	42,7	40,8	27,0
Bis zu zwölf Monaten	46,2	43,9	39,3	39,1	50,2	45,9	38,4
	Teilnahmestatus						
Aktiv	44,0	41,1	39,1	40,5	47,6	44,3	34,6
Ehemalig	55,1	50,3	52,1	51,4	50,6	51,3	53,8
	Insgesamt						
Insgesamt	47,9	44,1	42,7	43,7	47,9	47,1	41,3

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-9: BF17-Teilnehmer: „An diesem Tag Auto gefahren?“; zweite Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

9.2.3 Pkw-mobile Tage der 18-jährigen Fahranfänger

Die Auswertungen der pkw-mobilen Tage für die Stichprobe der 18-jährigen Fahranfänger ergeben, dass diese in der Berichtswoche durchschnittlich an 3,8 Tagen als Autofahrer mobil waren.⁹¹ Bild 9-13 veranschaulicht die recht ähnlichen Anteile von Fahranfängern, die in den letzten sieben Tagen entweder überhaupt nicht oder an ein bis sechs Tagen pkw-mobil waren. Die deutlich größte Gruppe der jungen Fahrer fuhr aber an jedem der sieben Tage der Berichtswoche Auto.

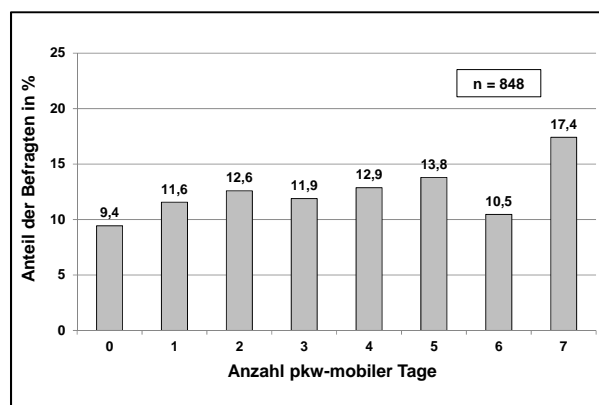


Bild 9-13: 18-jährige Fahranfänger: Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche

⁹¹ Im Vergleich zu den 18-jährigen Fahrerlaubniswerbenden aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2012b) fahren die hier befragten 18-Jährigen durchschnittlich an einem Tag weniger pro Woche Auto (3,8 versus 4,8 pkw-mobile Tage).

Bild 9-14 zeigt die Unterschiede in der Anzahl der pkw-mobilen Tage für die betrachteten Subgruppen. Statistisch verallgemeinern lassen sich die folgenden Befunde: Junge Männer fahren an mehr Tagen Auto als junge Frauen. Fahr anfänger mit einem Schulabschluss bis Mittlerer Reife fahren an mehr Tagen als ihre Pendanten mit einem höheren Schulabschluss und Schüler fahren an weniger Tagen als Auszubildende bzw. 18-Jährige, die sich zurzeit nicht in einer Ausbildung befinden. Schließlich lassen sich auch noch West-Ost-Unterschiede derart verallgemeinern, dass junge Fahrer aus den alten Bundesländern an mehr Tagen Auto fahren als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern.

Zum Erhebungszeitpunkt W1 der FAB2014 protokollieren die 18-jährigen Fahr anfänger somit eine höhere Anzahl pkw-mobiler Tage ($\bar{x} = 3,8$) als die BF17-Teilnehmer ($\bar{x} = 3,0$). Dieser Unterschied erweist sich als statistisch signifikant.

Bild 9-15 gibt über den Anteil der pkw-mobilen 18-Jährigen an den einzelnen Wochentagen Auskunft. Von Montag bis Samstag liegen die Anteile der autofahrenden Befragten immer mehr oder weniger knapp über 50,0 %, nur sonntags fahren deutlich weniger als die Hälfte der 18-Jährigen mit dem Auto. Die größten Anteile pkw-mobiler 18-jähriger Fahr anfänger lassen sich donnerstags, freitags und samstags ausmachen.

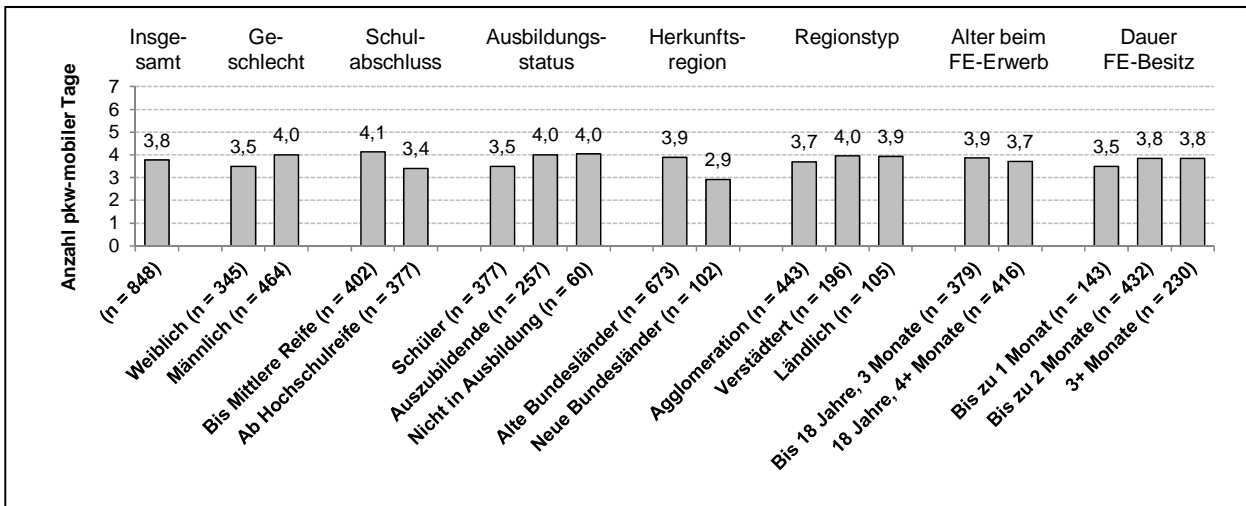


Bild 9-14: 18-jährige Fahr anfänger: Durchschnittliche Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche – nach relevanten Subgruppen

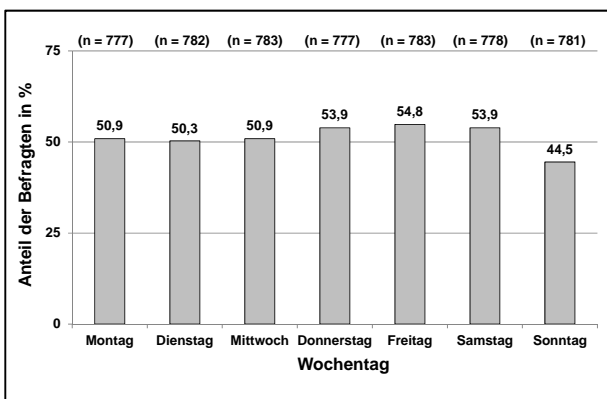


Bild 9-15: 18-jährige Fahr anfänger: Pkw-mobile Wochentage in der Berichtswoche

nach lassen sich die folgenden Unterschiede verallgemeinern: An fünf der sieben Tage fahren junge Männer häufiger Auto als junge Frauen. Fahr anfänger mit höchstens Mittlerer Reife sind sogar an allen Wochentagen außer am Samstag häufiger mit dem Auto unterwegs als 18-Jährige mit höherem Schulabschluss. Montags, mittwochs und sonntags lassen sich entsprechende Unterschiede auch nach dem Ausbildungsstatus nachweisen, wobei Schüler an diesen Tagen immer vergleichsweise am seltensten mit dem Auto fahren. An jedem Wochentag sind mehr Fahr anfänger aus den alten Bundesländern pkw-mobil als unter ihren Pendanten aus den neuen Bundesländern. Lediglich am Montag lassen sich Unterschiede nach dem Regionstyp verallgemeinern, mit der vergleichsweise geringsten Mobilitätsquote in Agglomerationen. Lediglich am Dienstag sind mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer auch mehr Fahr anfänger mit dem Auto unterwegs.

Tab. 9-10 gibt einen Überblick über die Pkw-Mobilitätsquote in den einzelnen Subgruppen dieser Studie für jeden protokollierten Wochentag. Dem-

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% pkw-mobiler Fahranfänger						
	Geschlecht						
Weiblich	46,4	45,5	48,7	48,6	48,7	47,6	41,3
Männlich	55,0	54,6	51,9	58,2	60,0	58,8	46,9
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	57,7	54,9	58,5	58,5	61,3	57,3	49,8
Ab Hochschulreife	44,6	46,0	44,0	50,0	49,5	51,3	40,5
	Ausbildungsstatus						
Schüler	46,5	47,1	45,7	54,4	52,3	51,7	40,6
Auszubildende	56,1	53,8	56,7	54,8	58,1	58,5	47,9
Nicht in Ausbildung	55,2	56,7	54,5	55,6	61,9	52,5	55,4
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	53,0	52,7	52,6	55,7	56,9	55,9	46,4
Neue Bundesländer	37,4	34,3	39,8	42,3	41,2	42,4	33,0
	Regionstyp						
Agglomeration	47,3	50,2	52,2	51,7	54,2	50,7	44,0
Verstädtert	58,6	51,4	50,0	60,2	58,9	61,6	49,3
Ländlich	55,0	55,0	52,7	56,0	54,1	55,0	44,2
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 18 Jahre, 3 Monate	52,6	51,6	51,2	56,4	57,7	57,8	46,7
Ab 18 Jahre, 4 Monate	50,1	50,1	51,4	52,4	52,6	51,8	42,1
	Bisherige Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes						
Bis zu einem Monat	46,1	38,5	48,5	48,8	55,9	53,9	41,5
Bis zu zwei Monaten	53,2	52,3	51,9	54,4	54,5	56,0	47,2
Drei und mehr Monate	50,7	55,0	51,6	57,7	55,5	52,6	42,0
	Insgesamt						
Insgesamt	50,9	50,3	50,9	53,9	54,8	53,9	44,5

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-10: 18-jährige Fahranfänger: „An diesem Tag Auto gefahren?“ – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

Abschließend erfolgt die Betrachtung der Pkw-Mobilitätsquote noch nach der im vorherigen Abschnitt formulierten Einteilung der Berichtswoche in eine verkürzte und normale Arbeitswoche sowie in ein kurzes und langes Wochenende. Vier von fünf 18-jährigen Fahranfängern (79,3 %) fahren von montags bis donnerstags an mindestens einem Tag ein Auto. Schlägt man auch noch den Freitag zu dieser Arbeitswoche, sind es sogar 84,2 %. Am kurzen Wochenende von Samstag bis Sonntag sind dies knapp zwei Drittel der jungen Fahrer (65,5 %). Betrachtet man ein langes Wochenende von Freitag bis Sonntag, dann sind an diesen drei Tagen über drei Viertel der 18-Jährigen (77,0 %) als Autofahrer mobil. Verglichen mit den 17-jährigen Fahranfängern fahren in allen vier Wochenabschnitten mehr 18-jährige Fahranfänger Auto.

9.3 Fahrleistung der Fahranfänger

9.3.1 Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger

Die in Abschnitt 9.1.1 vorgestellte bisherige Gesamtfahrleistung beruht auf einer groben Schätzung der Fahranfänger, die mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes eher ungenauer werden dürfte. Deshalb werden nachfolgend die Selbstreports der jungen Fahrer zu ihrer Fahrleistung an den sieben Tagen der Berichtswoche, die der Befragung unmittelbar voraus ging, ausführlich differenziert.

9.3.1.1 Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Betrachtet man alle befragten 17-jährigen Fahranfänger, errechnet sich in der ersten Panelwelle für

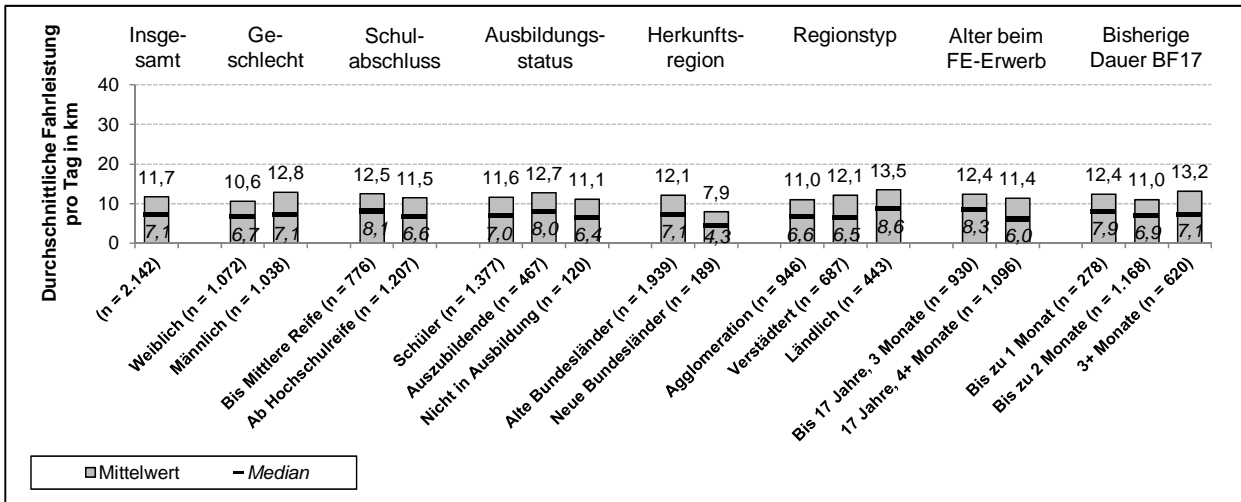


Bild 9-16: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

die durchschnittliche tägliche Fahrleistung ein Median von $\tilde{x} = 7,1$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 11,7$ km).⁹² D. h. die eine Hälfte der Fahranfänger fährt bis zu 7,1 km am Tag, die andere Hälfte fährt mehr. Darin sind auch die Tage enthalten, an denen die Fahranfänger nicht Auto gefahren sind. Die Maße der zentralen Tendenz der standardmäßig differenzierten Subgruppen der unabhängigen Variablen sind in Bild 9-16 abgetragen. Größenunterschiede sind für die Teilgruppen des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus statistisch verallgemeinerbar, d. h. BF17-Teilnehmer mit einem formal niedrigeren Schulabschluss und Auszubildende legen signifikant längere Strecken mit dem Pkw zurück als ihre jeweiligen Pendanten. Die gleiche statistische Relevanz besitzen die Differenzen, die in den Untergruppen der regionalen Herkunft und des Regionstyps sichtbar werden. 17-Jährige aus den alten Bundesländern und aus ländlichen Regionen haben in der Berichtswoche pro Tag die weitesten Distanzen zurückgelegt. Zudem sind die Fahrtstrecken in der Berichtswoche unter denjenigen Fahranfängern, die die Prüfbescheinigung im Alter bis 17 Jahre und drei Monate erworben haben, länger als bei den älteren Erwerbenden der BF17-Fahrerlaubnis.

In der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs wird für die BF17-Teilnehmer der ersten Befragungswelle ein deutlich höherer Median von $\tilde{x} =$

9,3 km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 13,2$ km) berichtet (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 113).

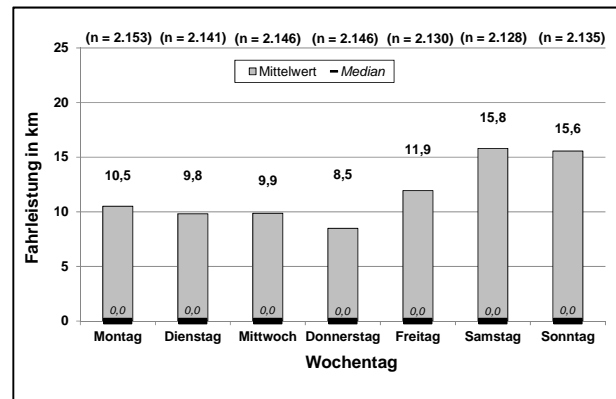


Bild 9-17: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach Wochentagen

Das siebentägige Fahrtenprotokoll erlaubt es auch, die durchschnittliche Tagesfahrleistung auf die einzelnen Wochentage zu beziehen. In Bild 9-17 signalisiert der durchgängige Median $\tilde{x} = 0$, dass an den betreffenden Tagen mindestens die Hälfte der Befragten nicht Auto gefahren ist. Dieser Befund deckt sich mit der Pkw-Mobilitätsquote der BF17-Teilnehmer, die in W1 immer weniger als 50 % beträgt und damit im Umkehrschluss bedeutet, dass an jedem Wochentag mehr die Hälfte der 17-Jährigen nicht begleitet gefahren ist. Erst anhand der Mittelwerte werden die typischen Schwankungen der Fahrleistungen an den Wo-

⁹² Diese Maße der zentralen Tendenz werden nur für jene Fahranfänger berechnet, für die zu mindestens vier von sieben Tagen entsprechende Fahrleistungsangaben vorliegen. Schiefe und Steilheit verweisen auf nicht normalverteilte Häufigkeiten, deshalb ist hier der Median zu interpretieren.

chentagen und die erhöhte Mobilität am Wochenende sichtbar.⁹³

Tab. 9-11 differenziert die mittlere Tagesfahrleistung von BF17-Teilnehmern nach dem Set der unabhängigen Variablen. Hinsichtlich des Geschlechts lassen sich lediglich am Sonntag höhere Fahrleistungen der Männer im Vergleich zu jungen Frauen verallgemeinern. Befragte mit höchstens Mittlerer Reife berichten an vier Wochentagen längere Fahrtstrecken als diejenigen, die eine Hochschulreife besitzen oder anstreben. Die Unterschiede zwischen Schülern, Auszubildenden und nicht in Ausbildung befindlichen Fahranfängern sind an sechs von sieben Tagen signifikant. Dabei geben Auszubildende in der Berichtswoche beinahe durchgehend die größte Kilometerzahl an. Nur an den Wochenendtagen Samstag und Sonntag schließen die Schüler in der Fahrleistung auf. Längere Fahrtstrecken protokollieren ebenso die Jugendlichen aus den alten Bundesländern sowie jene aus ländlichen Regionen mit häufig signifikanten Größenunterschieden zu ihren jeweiligen Pendants. Fahranfänger, die im Alter von bis zu 17 Jahren und drei Monaten mit dem Begleiteten Fahren begonnen haben, fahren von Montag bis Donnerstag und auch am Samstag weitere Strecken als ihre älteren Pendants. 17-Jährige, die bisher bereits seit mindestens drei Monaten begleitet fahren, berichten mittwochs und donnerstags die im Vergleich zu ihren Pendants längsten Wegstrecken.

An vielen Stellen ist die variierende Häufigkeit der begleiteten Fahrten zwischen den Tagen der Arbeitswoche und jenen des Wochenendes bereits sichtbar geworden. Diese Unterschiede scheinen auch für die durchschnittliche Fahrleistung der BF17-Teilnehmer durch. Im Schnitt fährt die Hälfte dieser Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche von Montag bis Freitag $\bar{x} = 5,2$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 10,1$ km; vgl. Bild 9-18).⁹⁴ Dabei legen die differenzierten Personengruppen jeweils unterschiedlichen Fahrleistungen an den Tag. Die Befunde sind für alle Subgruppen außer dem Geschlecht signifikant. In der fünftägigen Arbeitswoche legen die Fahranfänger mit höchstens Mittlerer Reife, Auszubildende, Befragte aus den alten Bundesländern und aus ländlichen Regionen, Früheinsteiger ins BF17 und Jugendliche mit der

bis dato längsten Begleitdauer längere Fahrtstrecken zurück als ihre jeweiligen Pendants.

Im Zeitraum des zweitägigen Wochenendes von Samstag bis Sonntag errechnet sich für die mittlere Fahrleistung ein Median von $\tilde{x} = 5,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 15,5$ km; vgl. Bild 9-19).⁹⁵ In der mittleren täglichen Fahrleistung, gemessen am Median, zeigt sich für das zweitägige Wochenende kein Zuwachs gegenüber der Arbeitswoche. Der Mittelwert gibt lediglich einen Hinweis auf längere Fahrtstrecken. In der Analyse der mittleren Fahrleistung der differenzierten Teilgruppen in Bild 9-19 ergibt sich jedoch ein von der Arbeitswoche abweichendes Gesamtbild. Am Wochenende fahren die Schüler nun die gleichen Streckenlängen wie die Auszubildenden, nur die nicht in Ausbildung befindlichen Jugendlichen fahren weniger. Während der West-Ost-Unterschied weiterhin bestehen bleibt, wachsen die berichteten Fahrtstrecken auch bei den Jugendlichen aus den verstädterten Regionen an. Die Fahranfänger aus Agglomerationen legen allerdings weiterhin die geringsten Fahrtstrecken zurück. Hinsichtlich des Alters halten die jüngeren Erwerber der Prüfbescheinigung auch am Wochenende die größere Fahrleistung im Wochenprotokoll fest. Bei der bisherigen Dauer des BF17 kehrt sich das Bild um, sodass diejenigen, deren Begleitdauer zum Befragungszeitpunkt am kürzesten war, am zweitägigen Wochenende die längsten Fahrtstrecken berichten. Dabei sind die aufgeführten Ergebnisse für den Ausbildungsstatus sowie für die vier Variablen mit Regional- und Zeitbezug statistisch verallgemeinerbar.

⁹³ Eine weiterführende Interpretation des arithmetischen Mittelwerts verbietet sich jedoch wegen der nicht annähernd normalverteilten Häufigkeiten der Variablen.

⁹⁴ Die durchschnittliche Tagesfahrleistung wird nur für Fahranfänger errechnet, die zu mindestens drei der fünf Arbeitstage entsprechende Angaben gemacht haben.

⁹⁵ Hier gehen nur Befragte in die Berechnungen ein, die zu mindestens einem Tag eine verwertbare Antwort gegeben haben.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	0,0 (9,0)	0,0 (9,7)	0,0 (8,8)	0,0 (8,7)	0,0 (10,9)	0,0 (13,8)	0,0 (13,9)
Männlich	0,0 (11,9)	0,0 (9,9)	0,0 (11,0)	0,0 (8,1)	0,0 (13,2)	0,0 (17,9)	0,0 (17,4)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	0,0 (10,4)	0,0 (10,8)	0,0 (10,7)	0,0 (9,1)	1,0 (13,8)	2,0 (17,0)	0,0 (15,5)
Ab Hochschulreife	0,0 (10,7)	0,0 (9,5)	0,0 (9,6)	0,0 (8,4)	0,0 (10,3)	0,0 (16,0)	0,0 (16,3)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	0,0 (10,4)	0,0 (9,4)	0,0 (9,5)	0,0 (8,3)	0,0 (11,5)	0,0 (16,2)	0,0 (16,3)
Auszubildende	0,0 (9,7)	0,0 (11,8)	0,0 (11,5)	0,0 (10,7)	2,0 (12,1)	5,0 (17,9)	0,0 (16,1)
Nicht in Ausbildung	2,0 (15,7)	0,0 (8,6)	0,0 (10,7)	0,0 (6,0)	4,0 (12,9)	0,0 (13,4)	0,0 (10,7)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	0,0 (11,0)	0,0 (10,2)	0,0 (10,4)	0,0 (8,7)	0,0 (12,3)	0,0 (16,5)	0,0 (15,8)
Neue Bundesländer	0,0 (6,6)	0,0 (6,1)	0,0 (5,2)	0,0 (6,7)	0,0 (8,5)	0,0 (9,7)	0,0 (13,8)
	Regionstyp						
Agglomeration	0,0 (10,0)	0,0 (10,2)	0,0 (10,0)	0,0 (8,3)	0,0 (9,7)	0,0 (14,6)	0,0 (14,4)
Verstädtert	0,0 (10,7)	0,0 (9,0)	0,0 (8,3)	0,0 (8,4)	0,0 (13,0)	0,0 (18,4)	0,0 (16,2)
Ländlich	0,0 (12,0)	0,0 (11,0)	0,0 (12,7)	0,0 (9,4)	0,0 (15,6)	0,0 (15,4)	0,0 (18,8)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	0,0 (11,3)	0,0 (10,3)	0,0 (10,3)	0,0 (9,6)	0,0 (11,0)	1,8 (18,6)	0,0 (15,6)
Ab 17 Jahre, 4 Monate	0,0 (9,7)	0,0 (9,4)	0,0 (9,7)	0,0 (7,7)	0,0 (13,3)	0,0 (13,5)	0,0 (16,3)
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu einem Monat	0,0 (9,5)	0,0 (10,6)	0,0 (9,5)	0,0 (8,7)	0,0 (11,2)	1,9 (17,5)	0,0 (19,4)
Bis zu zwei Monaten	0,0 (9,2)	0,0 (8,3)	0,0 (8,7)	0,0 (8,4)	0,0 (10,7)	0,0 (16,1)	0,0 (15,6)
Drei und mehr Monate	0,0 (13,6)	0,0 (12,3)	0,0 (12,5)	0,0 (8,9)	0,0 (15,5)	0,0 (15,0)	0,0 (14,8)
	Insgesamt						
Insgesamt	0,0 (10,5)	0,0 (9,8)	0,0 (9,9)	0,0 (8,5)	0,0 (11,9)	0,0 (15,8)	0,0 (15,6)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-11: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

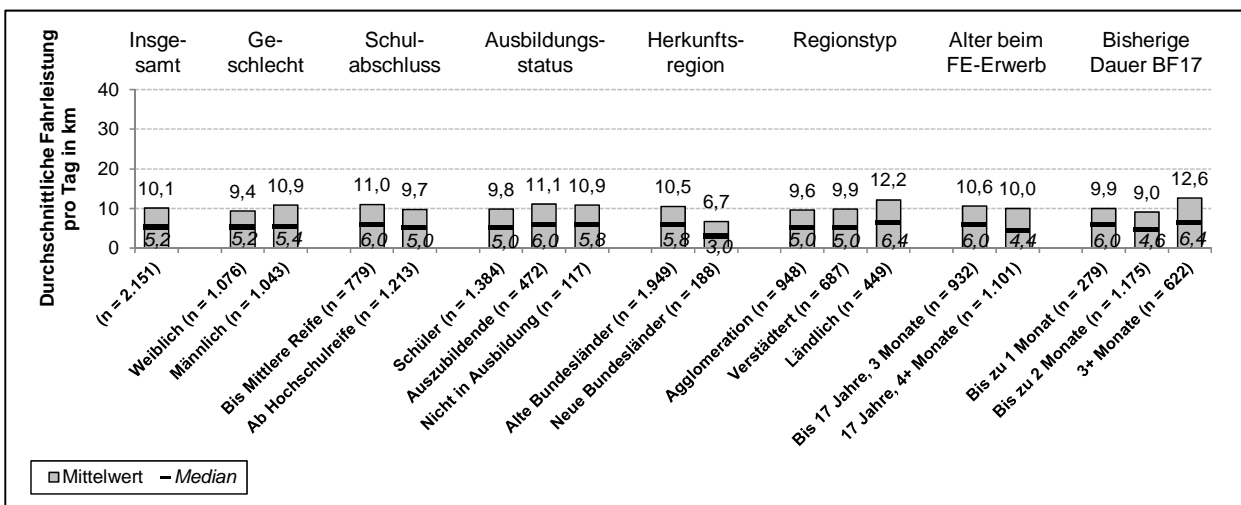


Bild 9-18: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

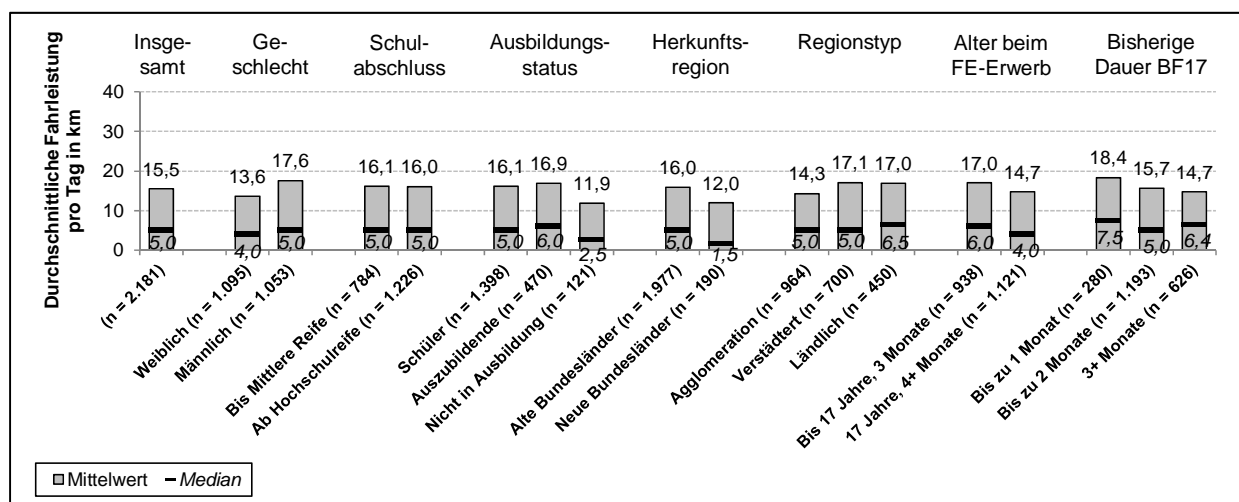


Bild 9-19: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag bis Sonntag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

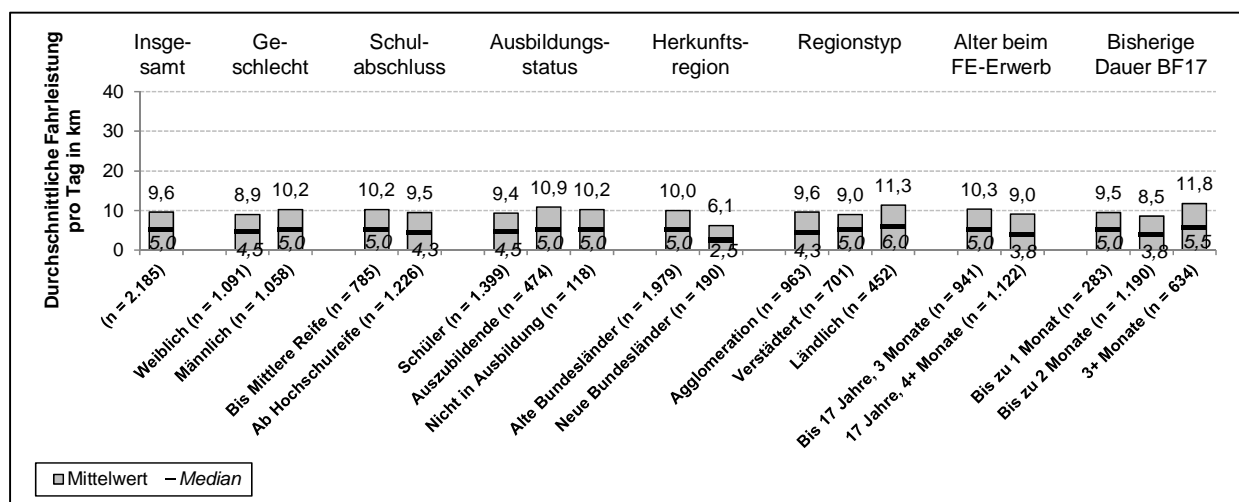


Bild 9-20: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

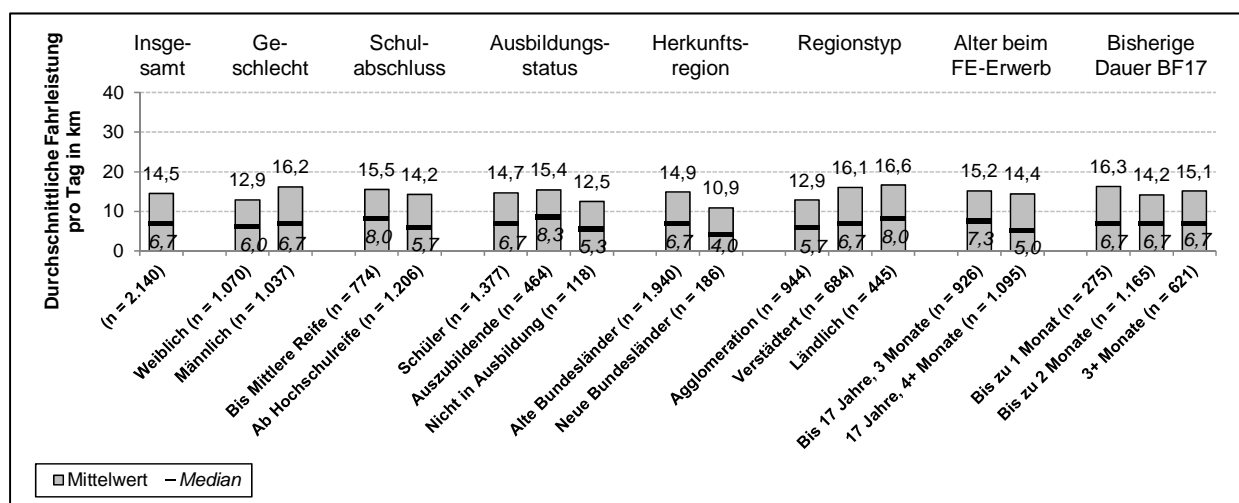


Bild 9-21: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger am dreitägigen Wochenende (Freitag bis Sonntag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Da der Freitag bereits wochenend-typische Eigenschaften hinsichtlich der zurückgelegten Kilometerzahl aufweist, werden in Bild 9-20 und Bild 9-21 die Fahrleistungen nach der viertägigen Arbeitswoche von Montag bis Donnerstag und dem dreitägigen Wochenende von Freitag bis Sonntag getrennt berichtet. In der viertägigen Arbeitswoche liegt die durchschnittliche Tagesfahrleistung, gemessen am Median, bei $\tilde{x} = 5,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 9,6$ km; vgl. Bild 9-20).⁹⁶ Sie ist damit geringfügig niedriger als in der fünftägigen Arbeitswoche. Hinsichtlich der Tagesfahrleistungen der einzelnen Subgruppen ergeben sich keine neuen Erkenntnisse gegenüber der vollständigen Arbeitswoche. Außer dem Geschlecht sind weiterhin alle dargestellten Befunde für die jeweils unterschiedenen Befragtengruppen signifikant verschieden.

Mit der Aufnahme des Freitags in den Zeitraum des Wochenendes steigt die mittlere tägliche Fahrleistung gegenüber der vier- oder fünftägigen Arbeitswoche und gegenüber dem zweitägigen Wochenende mit einem Median von $\tilde{x} = 6,7$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 14,5$ km) deutlich an (vgl. Bild 9-21).⁹⁷ Im Vergleich der mittleren täglichen Fahrleistung zwischen den Kategorien der relevanten Subgruppen ergibt sich insgesamt ein ähnliches Bild wie beim zweitägigen Wochenende. Im Vergleich dazu verschwindet der signifikante Unterschied in der bisherigen BF17-Begleitdauer und für das Geschlecht ist das Ergebnis weiterhin nicht signifikant.

Im Vergleich der FAB2014-Befragungsergebnisse mit den Resultaten der BF17-Prozessevaluation sind die gleichen Tendenzen zwischen Arbeitswoche und Wochenende zu erkennen (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 117ff).

9.3.1.2 Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

In der Berechnung der mittleren Tagesfahrleistung in den sieben protokollierten Wochentagen für die zweite Panelwelle ergibt sich ein Median von $\tilde{x} = 7,1$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 11,4$ km). Laut dem Wochenprotokoll der Panelteilnehmer fahren also 50 % der Befragten am Ende der Begleitpha-

se im BF17 bis zu 7,1 km pro Tag, die andere Hälfte legt längere Strecken zurück.

Die Analyse der Subgruppendifferenzen ergibt, wie bereits in der Erstbefragung, für den Schulabschluss und den Ausbildungsstatus verallgemeinerbare Unterschiede (vgl. Bild 9-22). Weiterhin legen die BF17-Teilnehmer mit höchstens Mittlerer Reife sowie die Auszubildenden auch zum zweiten Erhebungszeitpunkt der FAB2014 weitere Strecken zurück als ihre jeweiligen Pendanten. Statistisch relevant sind ebenso die unterschiedlichen Fahrleistungen nach dem Geschlecht: Die männlichen Fahranfänger legen demnach eine längere mittlere Wegstrecke an den Tag. Zuletzt zeigt auch der Unterschied zwischen den zum Zeitpunkt der zweiten Befragung aktiven und ehemaligen BF17-Teilnehmern statistische Signifikanz, mit einer deutlich höheren Fahrleistung der ehemaligen BF17-Teilnehmer.

Nicht signifikant wird das Ergebnis des Panelvergleichs der durchschnittlichen Tagesfahrleistung aller Fahranfänger zum Zeitpunkt W1 und W2. Im Fahrtenprotokoll am Ende der Begleitzeit halten die BF17-Teilnehmer etwa die gleiche Fahrleistung wie in der ersten Befragung fest (vgl. Tab. 9-12). Intraindividuell beträgt die mittlere Reduktion der gefahrenen Kilometer für die BF17-Panelteilnehmer von der ersten zur zweiten Panelbefragung ca. 2,0 km.

Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.142	7,14 / (11,69) ¹
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	468	7,86 / (13,62)
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	438	7,14 / (11,42)
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	449	0,01 / (1,06)
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	429	0 / (-0,80)
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	458	0,14 / (1,96)

¹ Die dargestellte Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der arithmetische Mittelwert wird deshalb eingeklammert.

Tab. 9-12: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der Berichtswoche zwischen den Panelwellen W1 und W2

⁹⁶ Die Berechnung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung an diesen Tagen erfolgt nur für Befragte mit entsprechenden Informationen zu mindestens zwei der vier betrachteten Tage.

⁹⁷ Für die Berechnung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung müssen zu mindestens zwei der drei Tage des „verlängerten“ Wochenendes gültige Werte vorliegen.

Im direkten Vergleich der Fahrtstrecken zu den Zeitpunkten W1 und W2 fahren nur wenige Fahranfänger (5,8 %) in der jeweiligen Berichtswoche die gleiche Kilometerzahl (vgl. Tab. 9-13). 45,8 % der BF17-Teilnehmer sind in der Berichtswoche

am Ende der Begleitzeit pro Tag mehr gefahren und beinahe jeder zweite Befragten (48,3 %) hat täglich weniger Kilometer mit dem Auto zurückgelegt als noch zum Start in das Begleitete Fahren.

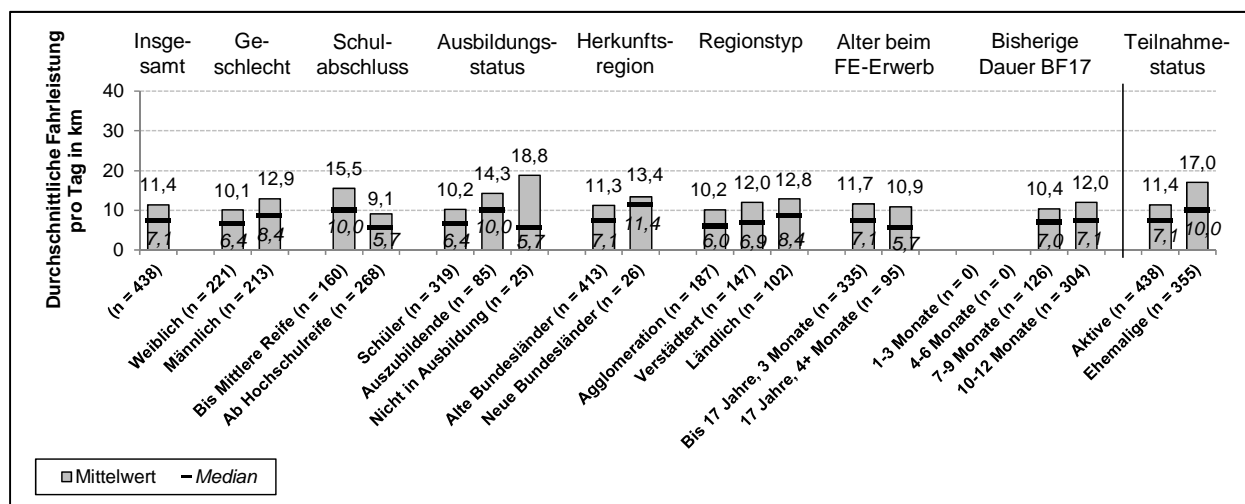


Bild 9-22: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger	%
Starke Zunahme (Höher als 10 km)	15,1
Zunahme (Bis 10 km)	30,7
Keine Veränderung (0)	5,8
Reduzierung (Bis -10 km)	28,9
Starke Reduzierung (Niedriger als -10 km)	19,4
Anzahl (n)	429

Tab. 9-13: BF17-Teilnehmer: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der Berichtswoche zwischen den Panelwellen W1 und W2

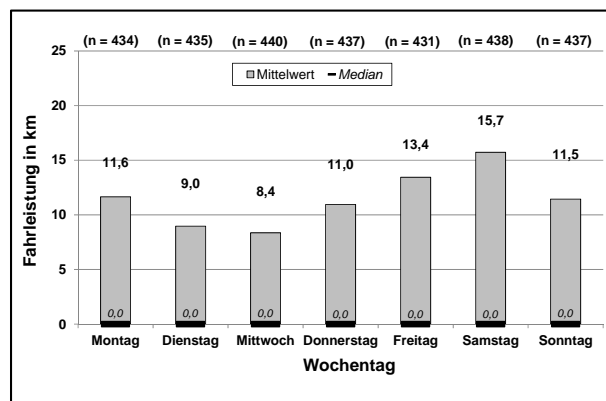


Bild 9-23: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach Wochentagen

Die Betrachtung der durchschnittlichen Fahrleistung an den einzelnen Wochentagen erfolgt in Bild 9-23. Der Median bleibt für alle Wochentage bei $\tilde{x} = 0$, weil der Anteil an Fahranfängern, die an besagtem Tag laut Protokoll nicht gefahren sind, auch in der zweiten Welle die 50 %-Marke nicht übersteigt. Lediglich der Mittelwert gibt einen Hinweis auf die zurückgelegten Wegstrecken der Fahranfänger, die wiederum die bekannte Verteilung im Wochenverlauf annehmen. Anhand der Mittelwerte, die wegen der nicht normalverteilten Häufigkeiten der Antworten nur als Indikator herangezogen werden, wird eine größere Fahrleistung an den Tagen Freitag und Samstag sichtbar.

Die getrennte Darstellung der errechneten durchschnittlichen Fahrleistung nach dem Set unabhängiger Variablen für die einzelnen Wochentage findet sich in Tab. 9-14. Eine statistisch nennenswerte unterschiedliche Fahrleistung berichten männliche und weibliche Befragte zum Zeitpunkt der zweiten Befragung für die Tage von Mittwoch bis Freitag in der Berichtswoche – mit dem Ergebnis,

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	0,0 (9,0)	0,0 (8,6)	0,0 (6,6)	0,0 (9,2)	0,0 (11,5)	0,0 (13,2)	0,0 (12,5)
Männlich	0,0 (14,0)	0,0 (9,5)	0,0 (10,3)	0,0 (13,0)	5,0 (15,7)	0,0 (18,4)	0,0 (10,4)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	4,0 (16,7)	0,7 (12,1)	0,0 (13,0)	0,0 (15,3)	4,7 (19,0)	0,0 (18,7)	0,0 (15,1)
Ab Hochschulreife	0,0 (9,0)	0,0 (7,3)	0,0 (5,9)	0,0 (8,6)	0,0 (10,1)	0,0 (14,0)	0,0 (9,7)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	0,0 (9,3)	0,0 (8,5)	0,0 (6,5)	0,0 (9,5)	0,0 (12,6)	0,0 (15,5)	0,0 (10,2)
Auszubildende	6,3 (14,4)	4,7 (11,9)	3,0 (16,8)	0,0 (13,4)	3,0 (18,4)	3,0 (13,2)	0,0 (13,4)
Nicht in Ausbildung	0,0 (36,4)	0,0 (7,3)	0,9 (7,0)	5,0 (24,1)	0,0 (5,3)	0,0 (27,8)	0,0 (24,5)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	0,0 (11,7)	0,0 (8,9)	0,0 (8,3)	0,0 (10,9)	0,0 (12,3)	0,0 (15,8)	0,0 (11,8)
Neue Bundesländer	0,0 (10,6)	0,0 (9,9)	0,0 (8,6)	2,7 (11,7)	0,0 (30,7)	0,0 (14,7)	0,0 (6,8)
	Regionstyp						
Agglomeration	0,0 (9,6)	0,0 (8,8)	0,0 (7,4)	0,0 (9,3)	0,0 (8,0)	0,0 (18,7)	0,0 (10,3)
Verstädtert	0,0 (14,1)	0,0 (6,3)	0,0 (8,1)	0,0 (11,1)	0,0 (15,6)	0,0 (16,3)	0,0 (13,2)
Ländlich	0,0 (11,7)	0,0 (13,2)	0,0 (10,3)	0,0 (13,3)	6,1 (20,7)	0,0 (9,7)	0,0 (11,3)
	Alter beim Fahrerlaubniserwerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	0,0 (12,0)	0,0 (9,5)	0,0 (8,0)	0,0 (10,2)	2,3 (14,5)	0,0 (16,7)	0,0 (11,1)
Ab 17 Jahre, 4 Monate	0,0 (10,9)	0,0 (7,4)	0,0 (9,7)	0,0 (13,5)	0,0 (10,1)	0,0 (11,4)	0,0 (13,5)
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu drei Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu sechs Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu neun Monaten	0,0 (10,5)	0,0 (7,9)	0,0 (9,1)	0,0 (12,7)	0,0 (10,0)	0,0 (11,2)	0,0 (11,4)
Bis zu zwölf Monaten	0,0 (12,3)	0,0 (9,5)	0,0 (8,0)	0,0 (10,2)	0,6 (15,0)	0,0 (17,3)	0,0 (11,8)
	Teilnahmestatus						
Aktiv	0,0 (11,6)	0,0 (9,0)	0,0 (8,4)	0,0 (11,0)	0,0 (13,4)	0,0 (15,7)	0,0 (11,5)
Ehemalig	5,0 (12,7)	2,0 (16,0)	4,0 (12,5)	4,0 (15,6)	2,0 (18,9)	3,0 (22,2)	4,0 (20,5)
	Insgesamt						
Insgesamt	0,0 (11,6)	0,0 (9,0)	0,0 (8,4)	0,0 (11,0)	0,0 (13,4)	0,0 (15,7)	0,0 (11,5)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-14: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

dass die männlichen Befragten längere Fahrtstrecken zurücklegen.⁹⁸ An fünf der sieben einzelnen Wochentage fahren die BF17-Teilnehmer mit einer Schulbildung bis zur Mittleren Reife größere Distanzen als diejenigen, die eine Hochschulreife anstreben. Für den Ausbildungsstatus sind an drei Wochentagen signifikante Unterschiede festzustellen, mit den vergleichsweise höchsten Fahrleistungen von Auszubildenden von Montag bis Mittwoch. Für die regionale Herkunft lassen sich keine Tendenzen verallgemeinern – im Gegensatz zu den Regionstypen. Dort fahren freitags die Fahranfänger aus ländlichen Gebieten mehr Kilometer als ih-

re Vergleichsgruppen. Hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubniserwerb protokollieren zum Zeitpunkt der zweiten Befragung die älteren Fahranfänger ebenso am Freitag größere Distanzen als die jüngeren BF17-Teilnehmer. Für die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung bereits ehemaligen BF17-Teilnehmer ist die höhere Fahrleistung an den Tagen Montag bis Donnerstag und am Sonntag verallgemeinerbar.

Abschließend sollen die Fahrleistungen aller Fahranfänger in den vordefinierten Zeiträumen der fünf- und viertägigen Arbeitswoche sowie des zwei- und dreitägigen Wochenendes in den Blick genommen werden. Zum Erhebungszeitpunkt am Ende der Begleitphase berichten die Panelteilnehmer eine mittlere Tagesfahrleistung von $\bar{x} = 5,8$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 10,8$ km) für die fünftägige Arbeitswoche (vgl. Bild 9-24). Gegenüber der Be-

⁹⁸ Als Indikator für die inhaltliche Einschätzung der Ergebnisse werden die arithmetischen Mittelwerte in der Tab. 9-14 dokumentiert. Eine nähere Interpretation erfolgt wegen der fehlenden Normalverteilung der Variablen jedoch nicht.

richtswoche zum Zeitpunkt der Erstbefragung liegt der Median der Tagesfahrleistung in der fünftägigen Arbeitswoche in der zweiten Erhebung etwas höher. Für die Anzahl der durchschnittlich gefahrenen Kilometer lassen sich hinsichtlich der relevanten Subgruppen die folgenden signifikanten Unterschiede berichten: 17-Jährige mit höchstens Mittlerer Reife fahren pro Tag weitere Strecken als jene mit Hochschulreife. Signifikant längere Distanzen sind auch für Auszubildende und für nicht in Ausbildung befindliche Fahranfänger zu berichten. Zudem protokollieren die Fahranfänger, die bereits aus dem BF17 ausgeschieden sind, mehr gefahrene Tageskilometer in der fünftägigen Arbeitswoche von Montag bis Freitag.

Entgegen den Befunden des Befragungszeitpunktes W1 steigt der Median der Fahrleistung am zweitägigen Wochenende gegenüber dem der Arbeitswoche nicht an, sondern bleibt mit $\bar{x} = 4,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 13,5$ km) dahinter zurück (vgl. Bild 9-25). In der Subgruppenanalyse zeigen sich für die unabhängigen Variablen nur für den Teilnahmestatus signifikante Unterschiede. Die ehemaligen BF17-Teilnehmer berichten deutliche größere Tagesfahrleistungen als ihre Pendanten.

In der viertägigen Arbeitswoche, bei der der Freitag dem Wochenende zu geschlagen wird, errechnet sich ein im Vergleich zur fünftägigen Arbeitswoche niedrigerer Median von $\bar{x} = 5,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 9,9$ km; vgl. Bild 9-26). Die mittleren Fahrleistungen unterscheiden sich zwischen den Teilgruppen des Schulabschlusses, des Aus-

bildungsstatus sowie des Teilnahmestatus. Die Richtung der signifikanten Differenzen hat sich im Vergleich zur fünftägigen Arbeitswoche nicht geändert.

Einen auch am Median sichtbaren Sprung in der durchschnittlichen Fahrleistung zeichnet sich bei der Zusammenfassung von Freitag, Samstag und Sonntag zum langen Wochenende ab (vgl. Bild 9-27). Im Mittel protokollieren die BF17-Teilnehmer zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung für diese Wochentage eine durchschnittliche Tagesfahrleistung von $\bar{x} = 6,7$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 13,6$ km). Die durchschnittlichen Fahrleistungen sind in den unterschiedenen Teilgruppen stärker differenziert, sodass am dreitägigen Wochenende statistisch relevante Unterschiede für das Geschlecht, den Schulabschluss, den Ausbildungsstatus, das Alter des Fahranfängers, die bisherige Begleitdauer und den Teilnahmestatus zu berichten sind. So protokollieren die männlichen Fahranfänger, diejenigen mit höchstens Mittlerer Reife und die Jugendlichen, die sich entweder in Ausbildung oder nicht in Ausbildung befinden, in der Berichtswoche zum zweiten Erhebungszeitpunkt jeweils längere tägliche Fahrtstrecken am Freitag, Samstag oder Sonntag. Darüber hinaus berichten die Früheinsteiger ins Begleitete Fahren, die 17-Jährigen mit der längsten Begleitdauer sowie die ehemaligen BF17-Teilnehmer im Zeitraum des dreitägigen Wochenendes mehr gefahrene Tageskilometer als ihre jeweiligen Pendanten.

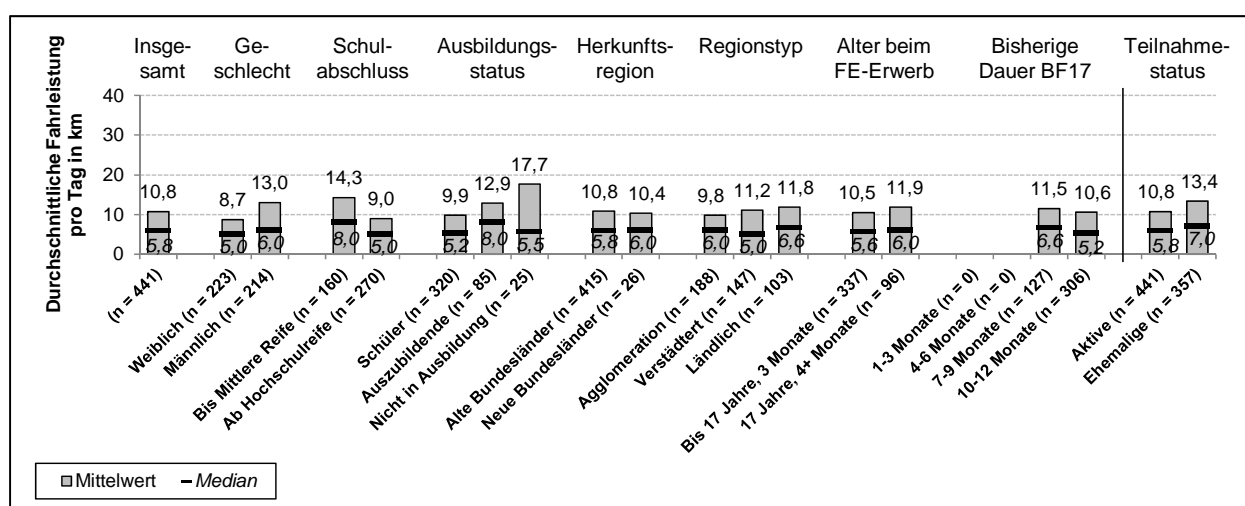


Bild 9-24: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

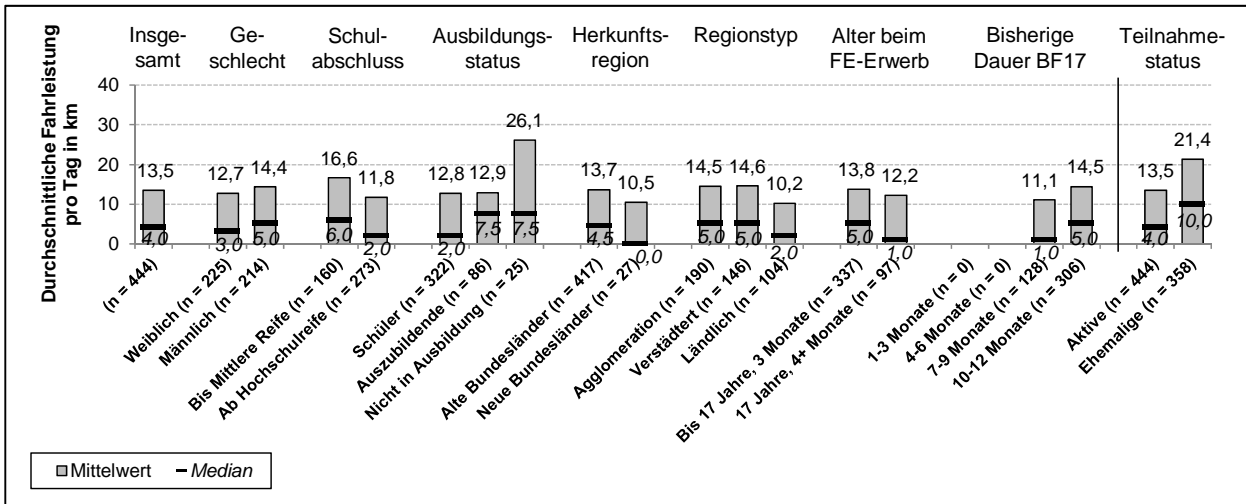


Bild 9-25: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag bis Sonntag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

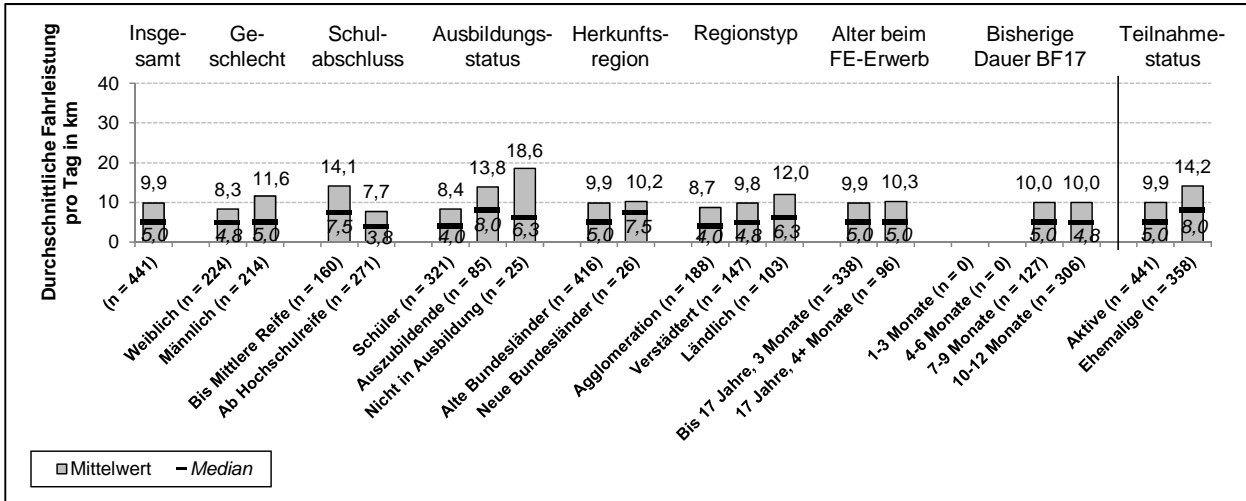


Bild 9-26: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

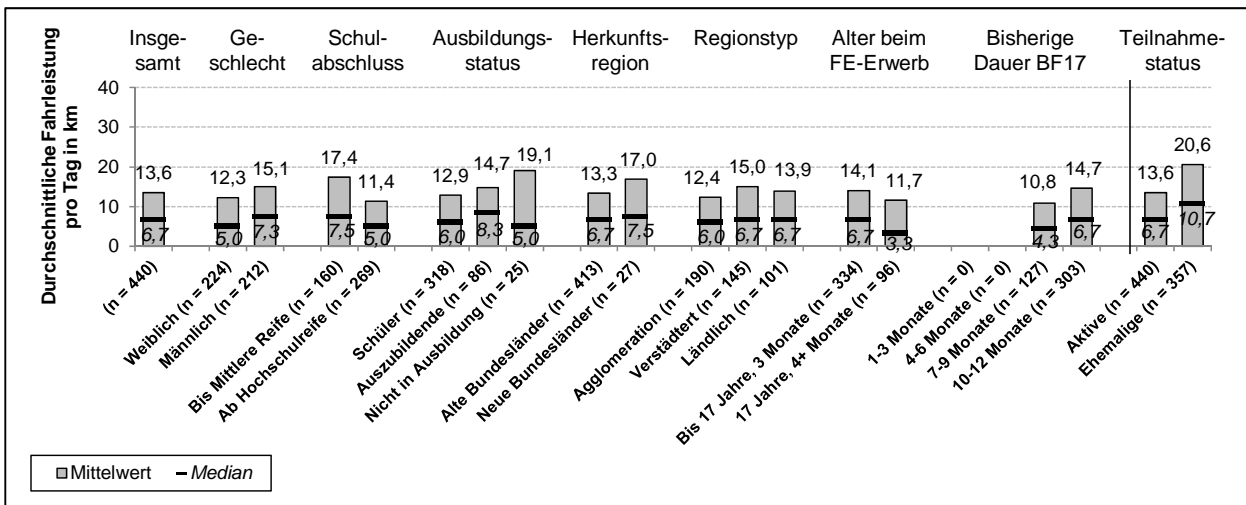


Bild 9-27: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger am dreitägigen Wochenende (Freitag bis Sonntag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

9.3.1.3 Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller 18-jährigen Fahranfänger

Nach der Beschreibung der 17-jährigen begleitet fahrenden Jugendlichen werden nun die protokollierten Tagesfahrleistungen aller Nichtteilnehmer am BF17 dargestellt. Für alle befragten 18-jährigen Fahranfänger, die an mindestens vier der sieben Berichtstage pkw-mobil gewesen sind, errechnet sich eine durchschnittliche tägliche Fahrleistung von $\bar{x} = 10,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 16,9$ km). D. h. die eine Hälfte der Fahranfänger fährt bis zu 10,0 km am Tag, die andere Hälfte fährt dagegen mehr. Darin sind auch die Tage ent-

halten, an denen die Fahranfänger nicht Auto gefahren sind.

Bild 9-28 informiert über die Mediane und Mittelwerte in den Subgruppen der unabhängigen Variablen. Dabei lassen sich die folgenden Fahrleistungsunterschiede verallgemeinern: Junge Männer legen im Durchschnitt weitere Strecken mit dem Auto zurück als junge Frauen, Befragte mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife, Auszubildende und Fahranfänger in den alten Bundesländern fahren mehr als ihre jeweiligen Pendanten und schließlich zeigt sich auch bei den Regionstypen, dass mit abnehmender Bevölkerungsdichte weitere Fahrtstrecken zurückgelegt werden.

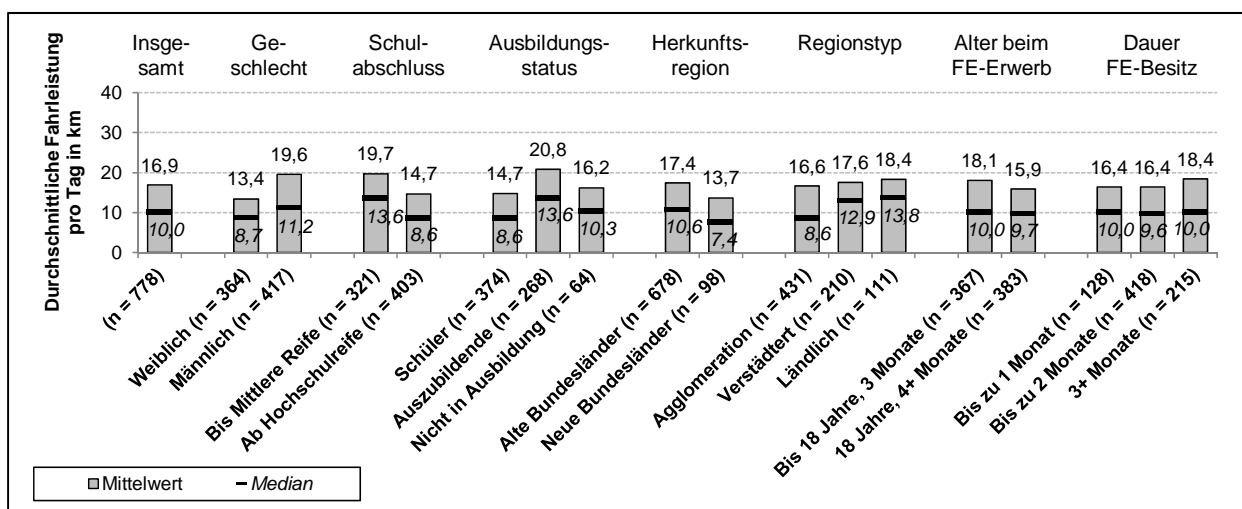


Bild 9-28: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

Wenig überraschend fällt angesichts der berichteten zentralen Maßzahlen die Differenzierung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung zwischen den beiden Fahranfängerteilgruppen der FAB2014 aus: Die selbstständigen Fahranfänger berichten zum gleichen Befragungszeitpunkt W1 in der protokollierten Woche signifikant längere Fahrtstrecken als die BF17-Teilnehmer.

Die Fahrleistung der 18-Jährigen zeigt im Wochenverlauf die charakteristischen Schwankungen wie sie bereits bei den BF17-Teilnehmern zu erkennen waren. Bild 9-29 verstärkt den insgesamt gewonnenen Eindruck einer spezifischen „Wochenendmobilität“ bei der – bei Betrachtung des Medians – auf niedrigem Niveau freitags die weitesten Strecken gefahren werden und eine Minderheit von Fahranfängern an Freitagen, Samstagen und Sonntagen besonders lange Wegstrecken als Autofahrer zurücklegt.

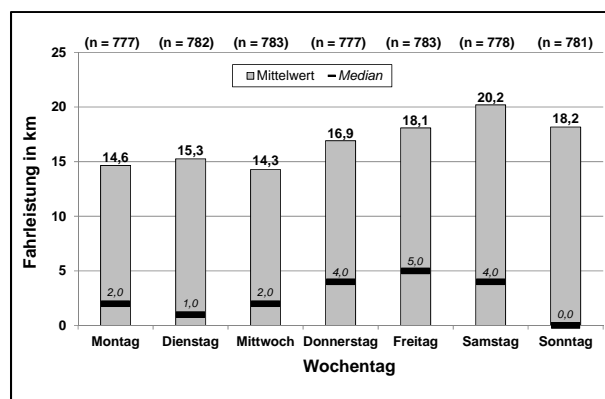


Bild 9-29: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger – nach dem Wochentag

Die Mediane und arithmetischen Mittelwerte der Fahrleistungen für jeden Wochentag und die Subgruppen der unabhängigen Variablen werden in Tab. 9-15 dokumentiert. Mit Ausnahme des Mittwochs lassen sich die höheren Fahrleistungen junger Männer im Vergleich zu jenen der jungen Frauen verallgemeinern. Dies gilt auch durchgängig für höhere Fahrleistungen der Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife. Nur vereinzelt lassen sich Fahrleistungsunterschiede nach dem Ausbildungsabschluss, der regionalen Herkunft oder dem Regionstyp ausmachen.

schnittlichen täglichen Fahrleistung in der 5-Tage-Arbeitswoche nach den relevanten Subgruppen. Der Median der Fahrleistung beträgt an diesen Tagen $\tilde{x} = 9,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 15,9$ km). Junge Männer, Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife, Auszubildende und Befragte aus den alten Bundesländern fahren weitere Wegstrecken als ihre jeweiligen Pendants. Auch in den unterschiedenen Regionstypen lassen sich unterschiedliche Fahrleistungen verallgemeinern, wobei Fahranfänger in verstäderten Regionen am weitesten fahren.

Bild 9-30 verdeutlicht die Unterschiede für alle 18-jährigen Fahranfänger hinsichtlich der durch-

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	0,0 (12,1)	0,0 (11,8)	0,0 (13,1)	0,0 (13,7)	0,0 (13,9)	0,0 (14,9)	0,0 (13,8)
Männlich	5,0 (16,9)	5,0 (18,1)	2,0 (14,0)	6,0 (19,7)	10,0 (21,4)	7,0 (24,2)	0,0 (21,8)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	6,1 (19,6)	5,0 (18,8)	7,0 (18,7)	5,0 (18,8)	10,0 (19,9)	7,0 (23,7)	0,0 (17,7)
Ab Hochschulreife	0,0 (10,4)	0,0 (12,6)	0,0 (10,7)	0,3 (15,3)	0,0 (17,0)	2,0 (17,4)	0,0 (19,2)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	0,0 (10,8)	0,0 (12,9)	0,0 (11,1)	4,0 (16,3)	2,9 (15,5)	2,0 (16,6)	0,0 (19,5)
Auszubildende	5,0 (20,4)	4,5 (20,3)	5,0 (19,1)	5,0 (20,5)	9,5 (21,6)	8,0 (26,0)	0,0 (17,4)
Nicht in Ausbildung	3,6 (13,8)	4,0 (13,1)	2,4 (14,4)	3,0 (8,8)	6,8 (23,4)	1,0 (17,6)	3,0 (20,7)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	3,0 (15,4)	4,0 (15,6)	2,0 (14,8)	5,0 (17,3)	5,0 (18,9)	5,0 (20,8)	0,0 (18,3)
Neue Bundesländer	0,0 (9,5)	0,0 (13,0)	0,0 (11,1)	0,0 (14,5)	0,0 (12,6)	0,0 (16,9)	0,0 (17,8)
	Regionstyp						
Agglomeration	0,0 (12,7)	1,0 (16,0)	2,0 (14,6)	2,0 (17,1)	5,0 (19,1)	1,0 (18,4)	0,0 (18,2)
Verstädtert	8,0 (16,5)	4,2 (14,0)	0,8 (14,4)	10,0 (17,4)	6,0 (17,2)	10,0 (21,3)	0,0 (21,3)
Ländlich	5,0 (20,1)	5,0 (16,4)	4,2 (14,7)	5,0 (17,4)	6,1 (18,1)	5,0 (25,4)	0,0 (15,4)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 18 Jahre, 3 Monate	2,4 (14,6)	2,8 (15,9)	1,5 (14,9)	5,0 (18,9)	5,5 (19,9)	6,4 (21,5)	0,0 (20,2)
Ab 18 Jahre, 4 Monate	1,5 (14,8)	1,0 (14,7)	2,0 (14,3)	3,0 (14,6)	3,0 (16,5)	2,1 (19,6)	0,0 (15,7)
	Bisherige Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes						
Bis zu einem Monat	0,0 (13,0)	0,0 (12,9)	0,0 (12,2)	0,0 (12,6)	5,0 (18,5)	8,0 (22,6)	0,0 (22,0)
Bis zu zwei Monaten	3,0 (14,0)	3,0 (15,3)	2,0 (13,7)	4,7 (14,4)	5,0 (18,4)	5,0 (20,0)	0,0 (18,6)
Drei und mehr Monate	3,0 (17,0)	5,0 (16,6)	3,0 (17,2)	5,0 (23,4)	5,0 (17,3)	3,7 (20,3)	0,0 (15,8)
	Insgesamt						
Insgesamt	2,0 (14,6)	1,0 (15,3)	2,0 (14,3)	4,0 (16,9)	5,0 (18,1)	4,0 (20,2)	0,0 (18,2)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-15: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

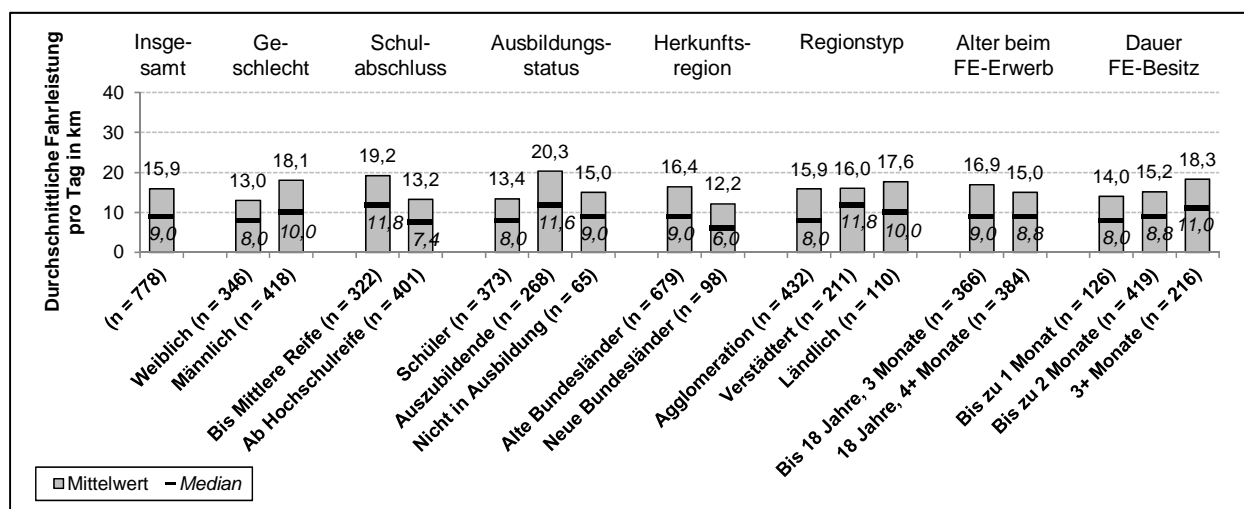


Bild 9-30: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) – nach relevanten Subgruppen

Die durchschnittlichen Tagesfahrleistungen an den beiden restlichen Tagen des Wochenendes (Samstag und Sonntag) werden in Bild 9-31 aufgezeigt. Während der Median der Tagesfahrleistung an diesen Tagen niedriger ist als unter der Woche ($\bar{x} = 7,0$ km), deutet der vergleichsweise höhere arithmetische Mittelwert ($\bar{x} = 19,0$ km) auf eine Minderheit von Wochenendvielfahrern unter den 18-jährigen Fahranfängern hin. Verallgemeinern lassen sich an den Tagen des zweitägigen Wochenendes lediglich die bekannten Fahrleistungsunterschiede nach dem Geschlecht, dem Schulabschluss und der Herkunftsregion

Die Betrachtung der täglichen Fahrleistung für den Wochenabschnitt von Montag bis Donnerstag für 18-jährige Fahranfänger erfolgt in Bild 9-32. Blickt man lediglich auf diese vier Tage der „verkürzten“ Arbeitswoche, errechnet sich ein Median der täglichen Fahrleistung von $\bar{x} = 7,5$ km (arithmetischer Mittelwert $\bar{x} = 15,2$ km). Der Ausschluss des Freitags in dieser Betrachtung resultiert also in einem Absinken beider Maßzahlen der zentralen Tendenz. Auch in der viertägigen Arbeitswoche lässt sich nachvollziehen, dass junge Männer mehr Auto

fahren als junge Frauen, Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife mehr als ihre Pendanten mit einem höheren Schulabschluss, Auszubildende mehr als Schüler und Befragte, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, Fahranfänger aus dem Westen mehr als ihre Pendanten aus dem Osten und junge Fahrer aus verstädterten oder ländlichen Regionen mehr als jene aus Agglomerationen.

Bild 9-33 informiert über die durchschnittlichen Tagesfahrleistungen für das um den Freitag erweiterte „verlängerte“ Wochenende. Im Vergleich zum zweitägigen Wochenende erhöht sich der Median der durchschnittlichen Tagesfahrleistung auf $\bar{x} = 9,7$ km (bei ebenfalls erhöhtem arithmetischem Mittelwert von $\bar{x} = 18,7$ km). Erneut zeigen sich auch in dieser Perspektive die bekannten verallgemeinerbaren Unterschiede hinsichtlich der durchschnittlichen Tagesfahrleistung nach den unterschiedlichen Kategorien des Geschlechts, des Schulabschlusses, des Ausbildungsstatus und der Herkunftsregion.

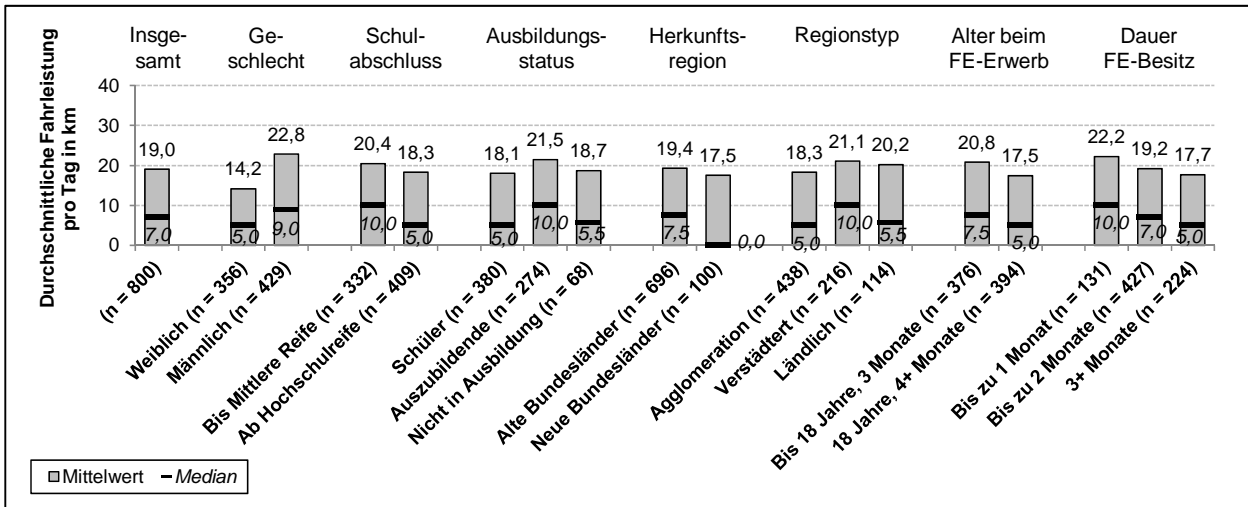


Bild 9-31: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) – nach relevanten Subgruppen

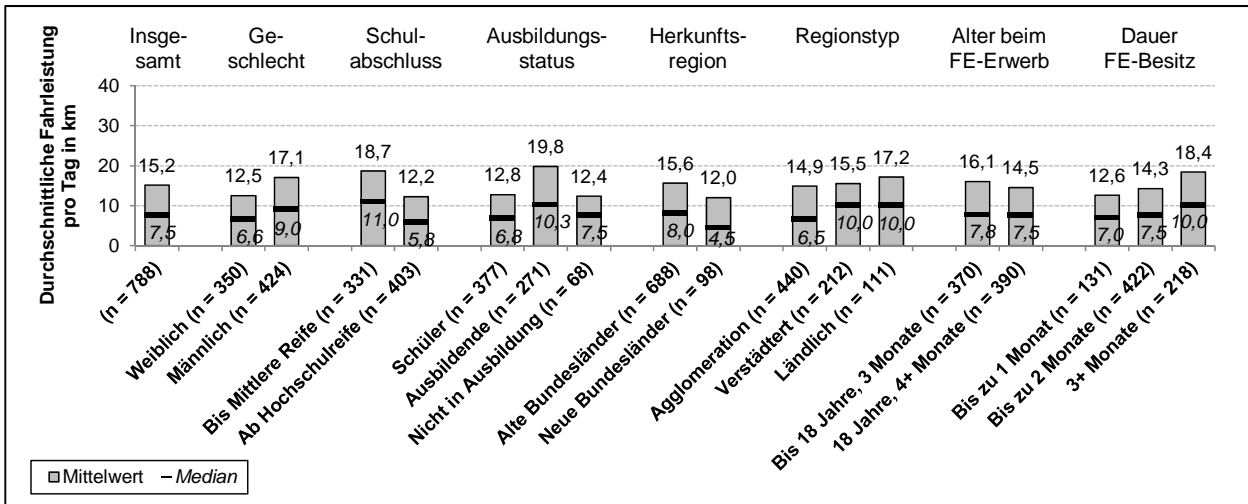


Bild 9-32: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der viertägigen („verkürzten“) Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – nach relevanten Subgruppen

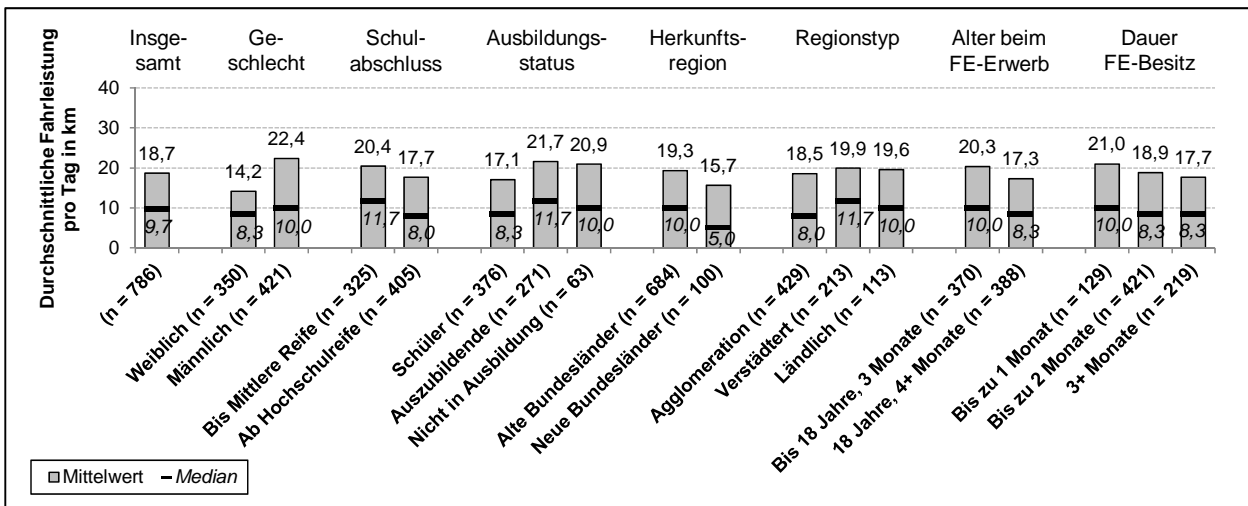


Bild 9-33: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger am dreitägigen („verlängerten“) Wochenende (Freitag bis Sonntag) – nach relevanten Subgruppen

9.3.2 Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger

Für die folgenden Abschnitte werden ausschließlich diejenigen Fahranfänger berücksichtigt, die im Fahrtenprotokoll der Berichtswoche an einem Tag auch eine Fahrt dokumentieren. Durch diese Fokussierung auf die tatsächlich mit dem Pkw mobilen jungen Fahrer errechnen sich plausiblerweise höhere durchschnittliche Tagesfahrleistungen als in den bisherigen Berechnungen für alle Fahranfänger. Gleichzeitig verringert sich die Zahl der Befragten für die einzelnen Auswertungen.

9.3.2.1 Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 17-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt W1

Die Nicht-Berücksichtigung pkw-immobiler Fahranfänger schlägt sich unmittelbar im Median der durchschnittlichen Tagesfahrleistung für alle mobilen 17-jährigen Fahranfänger nieder. Bis zu 50 % der mobilen Befragten ist in der Berichtswoche zum Zeitpunkt der ersten Erhebung täglich bis zu 19,7 km (arithmetisches Mittel \bar{x} = 28,4 km) gefahren.

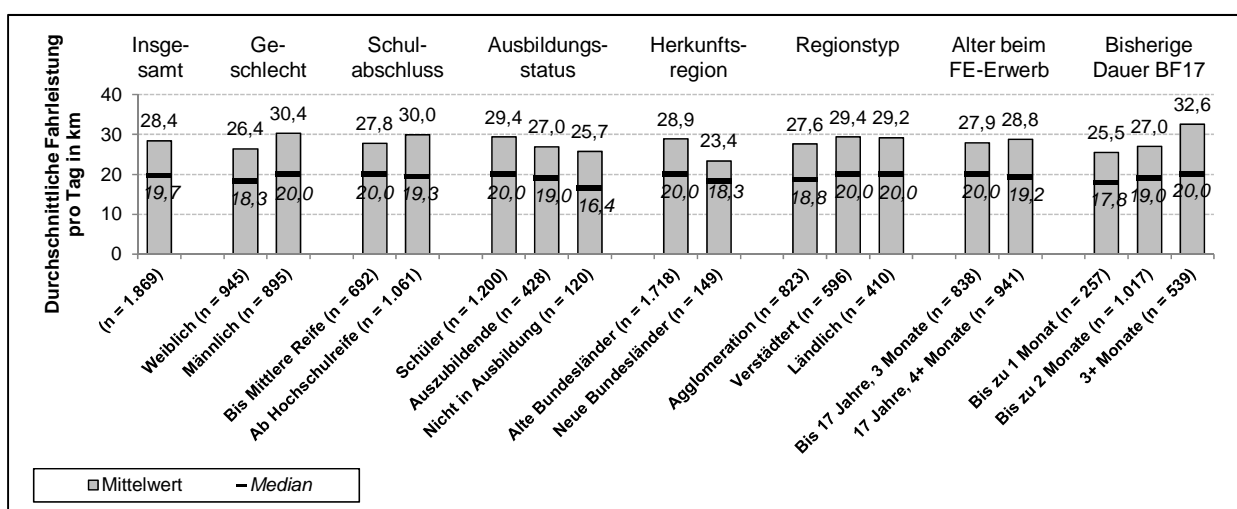


Bild 9-34: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger; erste Panelwelle

Die berichteten Fahrtstrecken werden in Bild 9-34 standardmäßig nach den Ausprägungen der unabhängigen Variablen differenziert. Dabei ergibt sich für die männlichen BF17-Teilnehmer zum Zeitpunkt der Welle W1 eine signifikant höhere Fahrleistung als für die weiblichen Neulinge. Weitere verallgemeinerbare Größenunterschiede sind nur noch für die bisherige Begleitdauer zu nennen. Mit längerer bisheriger Begleitdauer wächst die durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 17-Jährigen, d. h. je länger die Jugendlichen im BF17 sind, umso längere Strecken fahren sie auch.

Bild 9-35 veranschaulicht die mittlere Tagesfahrleistung für jeden einzelnen Wochentag. Dabei ergibt sich für Montag bis Freitag ein einheitlicher Median von \bar{x} = 15,0 km. Für die beiden Wochenendtage Samstag und Sonntag erhöht sich der Median auf \bar{x} = 20,0 km. Die gleiche Entwicklung spiegelt sich auch im arithmetischen Mittel wider.

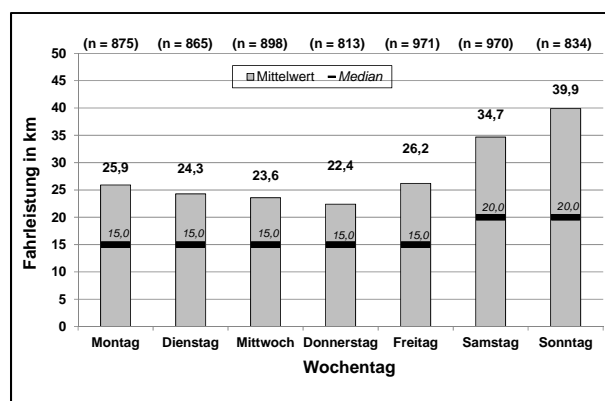


Bild 9-35: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger; erste Panelwelle – nach dem Wochentag

Die statistischen Auswertungen der Unterschiede zwischen den Ausprägungen für die relevanten Subgruppen an den einzelnen Wochentagen ergeben für das Geschlecht an drei Tagen signifikante

Resultate (vgl. Tab. 9-16). An diesen drei Tagen fahren die männlichen Fahranfänger mehr Kilometer als die weiblichen Neulinge. An zwei Tagen der Berichtswoche errechnen sich zwischen den Teilgruppen des Schulabschlusses signifikant verschiedene Befunde. Eine klare Richtung ist jedoch nicht zu erkennen. Während mittwochs die 17-Jährigen, die eine Hochschulreife anstreben, eher mehr Kilometer zurücklegen, tun dies freitags be-

fragte Jugendliche, die die Mittlere Reife besitzen oder anstreben. Des Weiteren legen die Früheinsteiger samstags die längsten Strecken zurück. Die eindeutigste Unterscheidung zwischen den Subgruppen ergibt sich für die bisherige Begleitdauer. Mit längerer Begleitdauer steigen – mit Ausnahme von Samstag und Sonntag – die gefahrenen Kilometer im Mittel der täglichen Fahrleistung an.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	13,0 (22,7)	15,0 (23,9)	15,0 (20,9)	15,0 (22,8)	15,0 (23,9)	15,0 (29,9)	20,0 (37,6)
Männlich	15,0 (28,5)	15,0 (24,7)	15,0 (26,4)	15,0 (21,6)	14,0 (29,1)	20,0 (39,6)	20,0 (42,5)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	15,0 (24,0)	15,0 (23,8)	15,0 (22,5)	15,0 (22,7)	15,0 (27,6)	20,0 (33,8)	20,0 (37,2)
Ab Hochschulreife	14,0 (27,0)	14,0 (24,5)	12,0 (24,3)	15,0 (22,4)	12,0 (23,3)	20,0 (36,7)	20,0 (42,3)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	15,0 (26,4)	15,0 (24,3)	13,0 (23,8)	15,0 (22,9)	13,0 (26,1)	20,0 (37,1)	20,0 (41,7)
Auszubildende	15,0 (22,5)	15,0 (25,5)	16,0 (23,1)	15,0 (22,8)	15,0 (23,1)	19,7 (33,1)	20,0 (38,4)
Nicht in Ausbildung	15,0 (30,9)	12,3 (18,5)	15,0 (24,4)	13,4 (18,0)	12,0 (24,2)	19,6 (31,1)	20,0 (27,6)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	15,0 (26,2)	15,0 (24,8)	15,0 (24,2)	15,0 (22,9)	15,0 (26,5)	20,0 (35,4)	20,0 (39,8)
Neue Bundesländer	10,0 (21,3)	14,0 (18,3)	10,0 (15,6)	12,0 (17,8)	10,0 (21,8)	19,1 (24,7)	20,0 (41,3)
	Regionstyp						
Agglomeration	15,0 (25,8)	15,0 (25,2)	15,0 (24,4)	15,0 (22,2)	15,0 (22,4)	20,0 (33,1)	20,0 (36,9)
Verstädtert	13,0 (25,8)	15,0 (23,4)	13,0 (20,5)	15,0 (21,7)	12,0 (27,7)	20,0 (39,6)	20,0 (43,5)
Ländlich	16,0 (26,4)	15,0 (24,7)	16,0 (26,4)	16,6 (24,2)	15,0 (31,2)	20,0 (31,1)	22,3 (42,3)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	15,0 (25,7)	15,0 (23,1)	13,0 (22,2)	15,0 (24,2)	13,4 (22,6)	20,0 (36,9)	20,0 (39,3)
Ab 17 Jahre, 4 Monate	14,9 (25,2)	15,0 (25,1)	15,0 (25,2)	15,0 (20,9)	15,0 (30,2)	16,0 (31,7)	20,0 (41,2)
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu einem Monat	12,8 (20,6)	14,3 (23,5)	11,9 (19,7)	10,6 (18,3)	14,0 (24,3)	20,0 (34,8)	23,0 (47,6)
Bis zu zwei Monaten	15,0 (23,4)	15,0 (21,0)	15,0 (21,7)	15,0 (22,1)	12,0 (22,6)	20,0 (35,1)	20,0 (38,8)
Drei und mehr Monate	15,0 (32,7)	18,0 (29,9)	15,0 (28,9)	15,0 (25,6)	20,0 (35,0)	20,0 (33,7)	20,0 (39,0)
	Insgesamt						
Insgesamt	15,0 (25,9)	15,0 (24,3)	15,0 (23,6)	15,0 (22,4)	15,0 (26,2)	20,0 (34,7)	20,0 (39,9)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-16: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger; erste Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

Hinsichtlich der unterschiedlichen Wochenabschnitte machen auch die durchschnittlichen Tagesfahrleistungen der mobilen BF17-Teilnehmer in ihrer Variabilität zwischen Arbeitswoche und Wochenende keine Ausnahme. In der fünftägigen Arbeitswoche von Montag bis Freitag errechnet sich ein Median von $\tilde{x} = 17,5$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 24,6$ km) für die mobilen Jugendlichen (vgl. Bild 9-36). Als besonders mobil erweisen sich im ausgemachten Zeitraum die begleiteten 17-Jährigen aus den alten gegenüber denjenigen aus den neu-

en Bundesländern. Zudem berichten die Neulinge, die eine Prüfbescheinigung seit mehr als drei Monaten besitzen, signifikant mehr gefahrene Kilometer pro Tag als diejenigen mit kürzerer Besitzdauer.

Am zweitägigen Wochenende wächst die durchschnittliche gefahrene Tageskilometerzahl der pkw-mobilen 17-Jährigen zum Befragungszeitpunkt W1 deutlich an; dies signalisiert der höhere Median von $\tilde{x} = 20,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 36,2$ km; vgl. Bild 9-37). Dabei sind sich die Subgruppen der unabhängigen Variablen in der berich-

teten Fahrleistung weitgehend ähnlich. Einzig beim Geschlecht zeigt sich die verallgemeinerbare Tendenz, dass die männlichen Fahranfänger am zweitägigen Wochenende pro Tag weitere Strecken fahren als die weiblichen Novizen im Begleiteten Fahren.

Wegen des wochenendtypischen Fahrverhaltens der Jugendlichen am Freitag wird die Differenzierung der Tagesfahrleistung nochmals für die vier-tägige Arbeitswoche und das dreitägige Wochenende exerziert. An den Wochentagen Montag bis Donnerstag sinkt der Median $\tilde{x} = 17,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 24,2$ km) der pkw-mobilen 17-Jährigen gegenüber der vollen Arbeitswoche nur geringfügig (vgl. Bild 9-38). Die veränderte Zuordnung des Freitags wirkt sich auf das Verhältnis der

Antworten zwischen männlichen und weiblichen Fahranfänger aus. Der dort erkennbare Unterschied ist nun statistisch signifikant. Weiterhin gilt, dass Befragte aus den alten Bundesländern und Novizen mit längerer Begleitdauer eine höhere Anzahl gefahrener Tageskilometer berichten.

Im Zeitraum des dreitägigen Wochenendes von Freitag bis Sonntag fährt die Hälfte der Jugendlichen bis zu $\tilde{x} = 21,5$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 34,0$ km; vgl. Bild 9-39). Die andere Hälfte legt an den Tagen des dreitägigen Wochenendes noch mehr Kilometer zurück. In der Untersuchung der Subgruppendifferenzen ergeben sich keine nennenswerten statistischen Resultate, sodass die Wochenendmobilität unter den mobilen BF17-Teilnehmern recht einheitlich scheint.

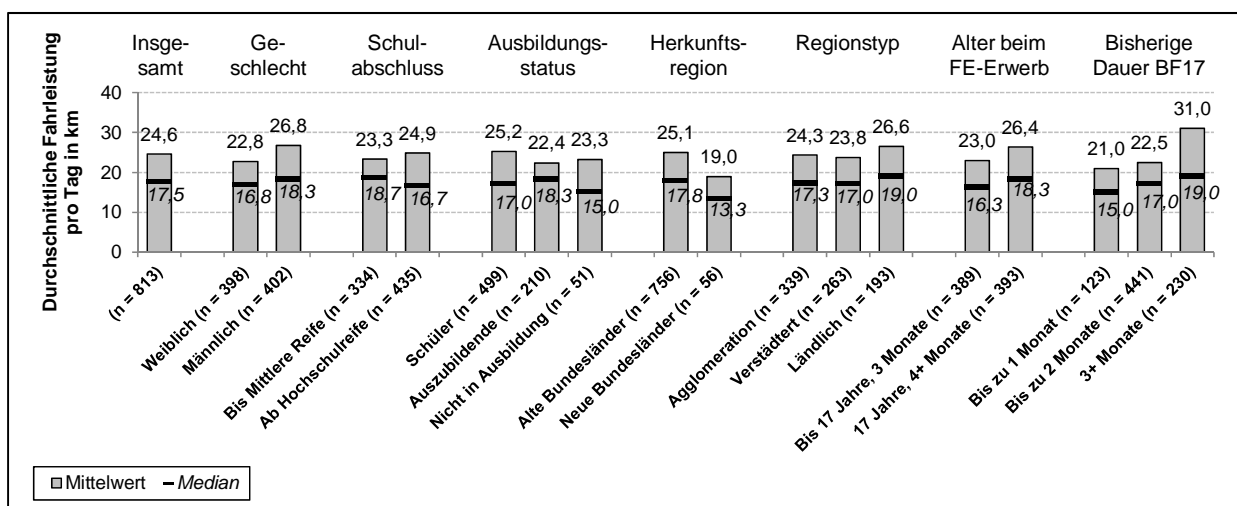


Bild 9-36: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

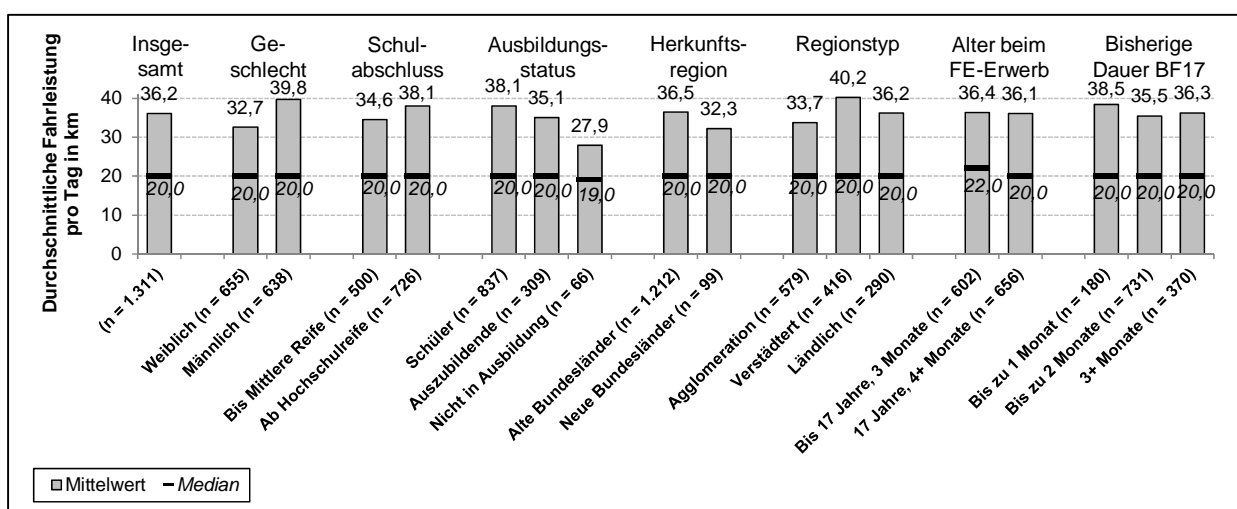


Bild 9-37: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag bis Sonntag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

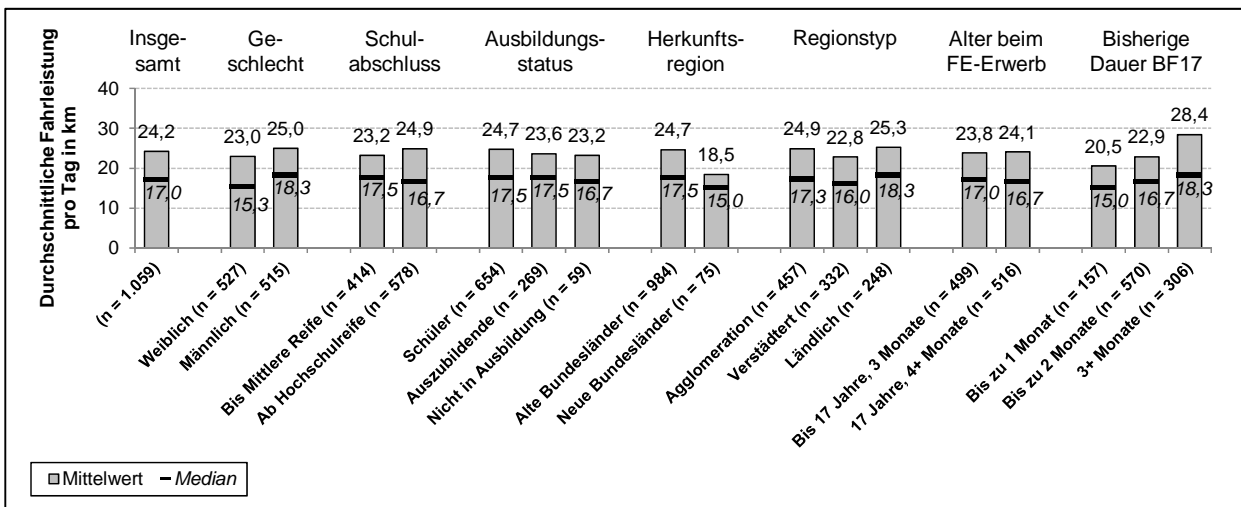


Bild 9-38: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahrenfänger in der viertägigen Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

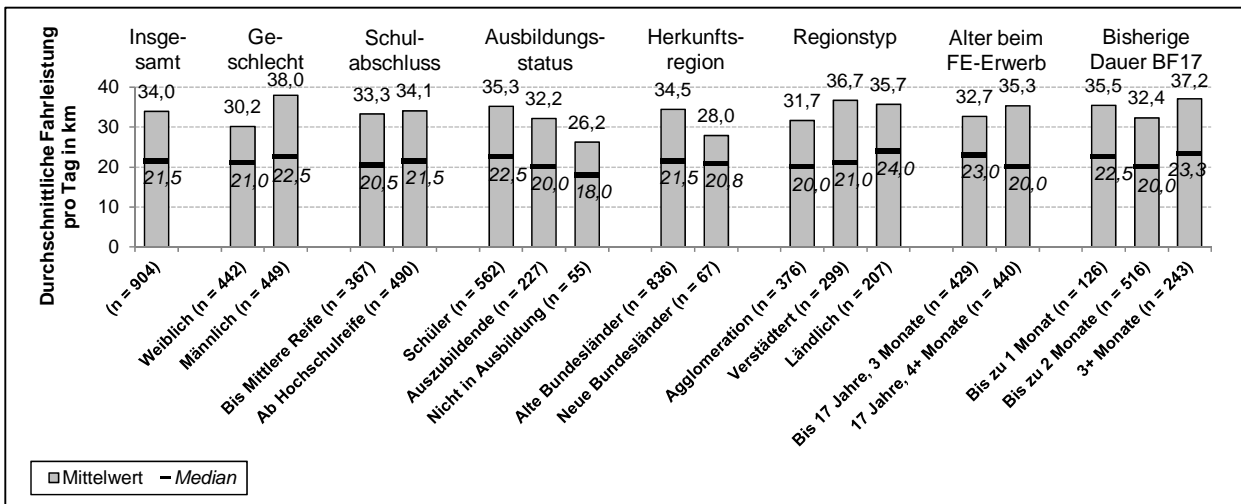


Bild 9-39: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahrenfänger am dreitägigen Wochenende (Freitag bis Sonntag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

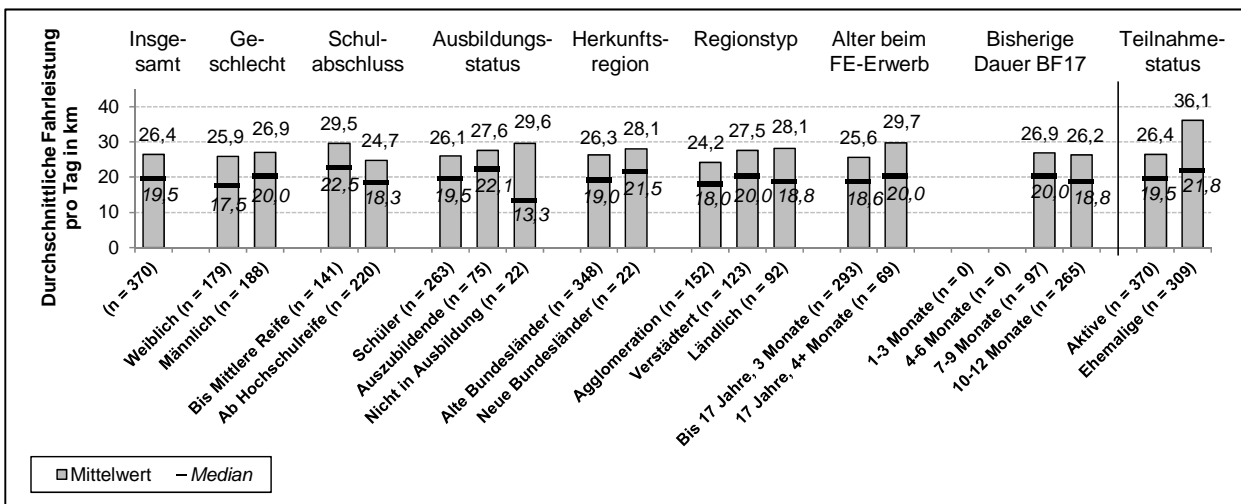


Bild 9-40: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahrenfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

9.3.2.2 Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 17-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt W2

Zum Ende der individuellen BF17-Verweildauern füllten die Panelteilnehmer das gleiche Fahrtenprotokoll für die zurückliegende Woche aus. Aus diesen Angaben für die Berichtswoche zum zweiten Erhebungszeitpunkt errechnet sich ein gegenüber Welle W1 vergleichbarer Median von $\tilde{x} = 19,5$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 26,4$ km).

In der durchschnittlichen Fahrleistung unterscheiden sich die mobilen BF17-Teilnehmer anhand ihrer soziodemographischen Merkmale am Ende ihrer BF17-Zeit nicht signifikant voneinander (Bild 9-40). Deutlich höher ist die angegebene Fahrleistung lediglich bei den mittlerweile 18-Jährigen, die die Begleitphase zum Zeitpunkt der Befragung bereits beendet haben, und signifikant größere Strecken zurückgelegt haben als die noch aktiven BF17-Teilnehmer.

Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	1.869	19,67 / (28,45) ¹
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	422	20,00 / (31,06)
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	370	19,55 / (26,42)
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	354	0 / (1,38)
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	335	0,16 / (-1,12)
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	358	0 / (1,90)

¹ Die dargestellte Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der arithmetische Mittelwert wird deshalb eingeklammert.

Tab. 9-17: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger zwischen den Panelwellen W1 und W2

In der Panelperspektive, in der die Angaben aus den Wellen W1 und W2 eines jeden Befragten direkt miteinander in Beziehung gesetzt werden, wird eine Abnahme der individuellen durchschnittlichen Tagesfahrleistung, die sich anhand der zentralen Maße auch auf Gruppenebene abzeichnet, sichtbar (vgl. Tab. 9-17). In der statistischen Analyse erreicht die Berechnung der intraindividuellen Reduktion gefahrener Kilometer keine statistische Signifikanz. Im Schnitt beträgt die intraindividuelle

Veränderung bei jedem Befragungsteilnehmer nicht ganz zwei Kilometer.

Nur wenige der pkw-mobilen 17-jährigen Panelbefragungsteilnehmer (2,1 %) berichten die gleiche Anzahl gefahrener Kilometer in beiden Befragungen (vgl. Tab. 9-18). 20,8 % und weitere 26,8 % protokollieren gegen Ende der Begleitzeit eine geringere Fahrleistung als zu deren Beginn. Diesen Anteilen stehen 50,3 % der BF17-Teilnehmer entgegen, die in der Berichtswoche vor dem zweiten Befragungszeitpunkt größere Distanzen mit dem Auto zurückgelegt haben.

Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger	%
Starke Zunahme (Höher als 10 km)	25,7
Zunahme (Bis 10 km)	24,6
Keine Veränderung (0)	2,1
Reduzierung (Bis -10 km)	20,8
Starke Reduzierung (Niedriger als -10 km)	26,8
Anzahl (n)	335

Tab. 9-18: BF17-Teilnehmer: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger zwischen den Panelwellen W1 und W2

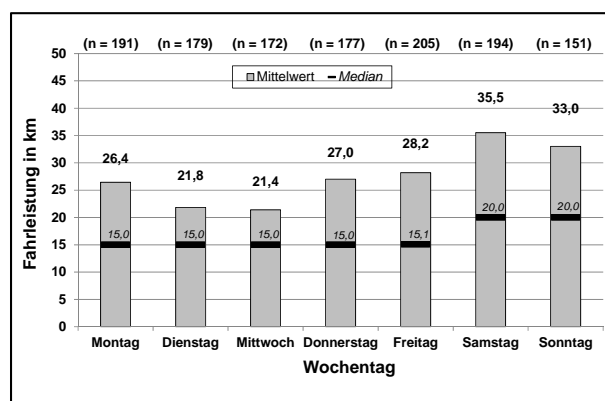


Bild 9-41: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach dem Wochentag

In der Betrachtung gefahrener Kilometer an den einzelnen Wochentagen liegt der Median an vier von sieben Tagen bei $\tilde{x} = 15,0$ km (vgl. Bild 9-41). An den Tagen des verlängerten Wochenendes weicht er davon nach oben ab. Die Mittelwerte signalisieren für den Samstag und Sonntag eine im Vergleich zu den anderen Wochentagen höhere Tagesfahrleistung der mobilen 17-jährigen Panelbefragungsteilnehmer gegen Ende ihrer Begleitzeit.

In der subgruppenspezifischen Differenzierung der Tagesfahrleistung an den einzelnen Wochentagen sind die Merkmale des Geschlechts und des Schulabschlusses im Gegensatz zu den Auswertungen in Welle W1 nur an jeweils einem Tag auffällig (vgl. Tab. 9-19). Samstags fahren die männlichen 17-Jährigen längere Strecken, mittwochs sind es die Befragten mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife. Eine signifikante Abweichung zeigt sich des Weiteren beim Ausbildungsstatus, bei dem insbesondere die Angaben der nicht in Aus-

bildung befindlichen jungen Fahrer eher unsystematisch schwanken. Anhand der regionalen Herkunft zeigt sich, dass die mobilen Fahranfänger aus den neuen Bundesländern am Freitag größere Distanzen zurücklegen. Signifikante Unterschiede zeigen sich vereinzelt auch für den Regionstyp und für die bisherige Begleitdauer. Eindeutig erscheinen die Ergebnisse für den Teilnahmestatus. Unter der Woche, außer am Mittwoch, fahren die mobilen ehemaligen BF17-Teilnehmer mehr Kilometer als die aktiven.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	15,0 (20,9)	18,3 (22,0)	15,0 (19,1)	15,0 (24,6)	15,0 (27,5)	15,0 (30,6)	20,0 (38,5)
Männlich	15,5 (30,9)	14,0 (21,7)	15,0 (23,5)	18,2 (29,1)	20,0 (29,0)	25,0 (41,2)	20,0 (28,1)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	17,0 (29,8)	20,0 (24,3)	20,0 (27,4)	20,0 (34,1)	20,0 (36,5)	20,0 (39,9)	20,2 (36,2)
Ab Hochschulreife	15,0 (23,9)	14,0 (20,7)	13,2 (17,2)	15,0 (22,7)	15,0 (22,5)	20,0 (32,9)	20,0 (31,7)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	15,0 (22,8)	15,0 (23,3)	12,0 (18,5)	15,0 (24,5)	15,0 (27,4)	20,0 (36,5)	20,0 (32,5)
Auszubildende	20,0 (24,9)	18,0 (21,6)	20,0 (31,9)	20,0 (32,0)	20,0 (34,9)	15,2 (25,1)	20,0 (30,2)
Nicht in Ausbildung	10,0 (80,4)	11,0 (16,0)	15,8 (14,4)	13,9 (41,2)	10,0 (11,8)	28,1 (70,5)	17,0 (58,5)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	15,0 (26,7)	14,5 (21,6)	14,0 (21,7)	15,0 (27,3)	15,0 (25,8)	20,0 (35,5)	20,0 (33,3)
Neue Bundesländer	20,0 (22,2)	20,0 (27,1)	16,7 (18,1)	20,0 (23,6)	30,0 (69,2)	30,0 (36,7)	30,0 (27,0)
	Regionstyp						
Agglomeration	14,4 (23,5)	10,0 (21,6)	12,0 (19,2)	15,0 (25,3)	15,0 (19,5)	22,0 (37,6)	20,0 (32,1)
Verstädtert	15,0 (30,8)	14,7 (16,5)	15,0 (20,6)	16,9 (25,7)	20,0 (31,8)	26,3 (41,0)	20,0 (33,6)
Ländlich	16,2 (24,6)	20,0 (28,9)	20,0 (25,9)	20,0 (31,0)	20,0 (35,5)	15,0 (23,6)	21,9 (33,6)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	15,0 (25,9)	15,0 (21,5)	14,0 (20,3)	15,0 (24,9)	15,0 (28,6)	20,0 (36,2)	20,0 (29,9)
Ab 17 Jahre, 4 Monate	14,7 (31,0)	11,3 (23,2)	16,8 (25,9)	20,0 (35,6)	20,0 (26,9)	18,5 (29,2)	20,0 (48,7)
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu drei Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu sechs Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu neun Monaten	15,0 (27,6)	15,0 (22,4)	15,0 (24,3)	20,0 (29,6)	15,0 (23,5)	15,5 (27,2)	20,0 (42,6)
Bis zu zwölf Monaten	15,0 (26,6)	15,0 (21,6)	12,5 (20,4)	15,0 (26,0)	15,6 (30,0)	20,0 (37,7)	20,0 (30,6)
	Teilnahmestatus						
Aktiv	15,0 (26,4)	15,0 (21,8)	15,0 (21,4)	15,0 (27,0)	15,1 (28,2)	20,0 (35,5)	20,0 (33,0)
Ehemalig	24,0 (28,1)	30,0 (35,4)	20,0 (29,4)	30,0 (33,6)	30,0 (42,1)	28,2 (45,1)	30,0 (43,1)
	Insgesamt						
Insgesamt	15,0 (26,4)	15,0 (21,8)	15,0 (21,4)	15,0 (27,0)	15,1 (28,2)	20,0 (35,5)	20,0 (33,0)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-19: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger in Kilometern; zweite Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

In der Zusammenfassung der Wochentage zur fünf-tägigen Arbeitswoche von Montag bis Freitag ergibt sich für die mobilen BF17-Teilnehmer der Welle W2 eine tägliche durchschnittliche Fahrleistung von $\bar{x} = 20,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} =$

25,5 km; vgl. Bild 9-42). Damit werden gegen Ende der Begleitzeit von mobilen 17-Jährigen für diesen Wochenabschnitt etwas längere Fahrtstrecken berichtet als zu Beginn des Begleiteten Fahrens. Die Teilgruppen des Geschlechts und des Schulab-

schluss unterscheiden sich signifikant voneinander, wobei die männlichen Befragten und diejenigen mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife offensichtlich die längsten Strecken zurücklegen. Außer für den Teilnahmestatus lassen sich keine weiteren nennenswerten Befunde in der Subgruppenanalyse finden. Die mobilen ehemaligen BF17-Teilnehmer in der zweiten Befragung berichten mehr gefahrene Kilometer als die noch begleitet fahrenden 17-Jährigen.

Am Wochenende von Samstag bis Sonntag erhöht sich die mittlere Fahrleistung nur bei einer Minderheit der befragten Fahranfänger. Während der Median der mobilen BF17-Teilnehmer auf $\bar{x} = 20,0$ km verbleibt, steigt der Mittelwert deutlich an (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 33,4$ km; vgl. Bild 9-43). D. h. eine Minderheit von 17-Jährigen fährt verhältnismäßig weite Strecken. Ein signifikanter Unterschied in den protokollierten gefahrenen Kilome-

tern ist für keine der dort dargestellten Subgruppen festzuhalten.

Die tägliche mittlere Fahrleistung im Zeitraum der viertägigen Arbeitswoche von Montag bis Donnerstag beträgt für die mobilen 17-Jährigen $\bar{x} = 17,5$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 24,8$ km; vgl. Bild 9-44). Die statistische Verallgemeinerbarkeit von Subgruppenunterschieden bleibt dabei nur für den Teilnahmestatus bestehen.

Am verlängerten Wochenende von Freitag bis Sonntag fahren die mobilen BF17-Teilnehmer am Ende der Begleitzeit die weitesten Strecken. Die tägliche mittlere Fahrleistung beträgt $\bar{x} = 22,5$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 32,2$ km; vgl. Bild 9-45). Am dreitägigen Wochenende berichten die (wenigen) BF17-Teilnehmer aus den neuen Bundesländern signifikante längere Fahrtstrecken.

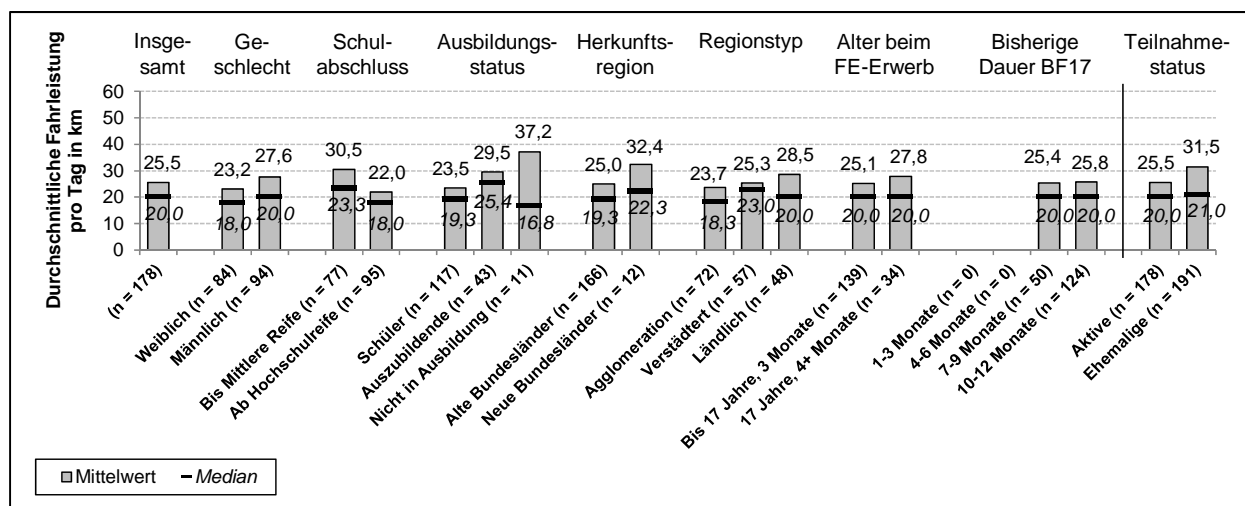


Bild 9-42: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

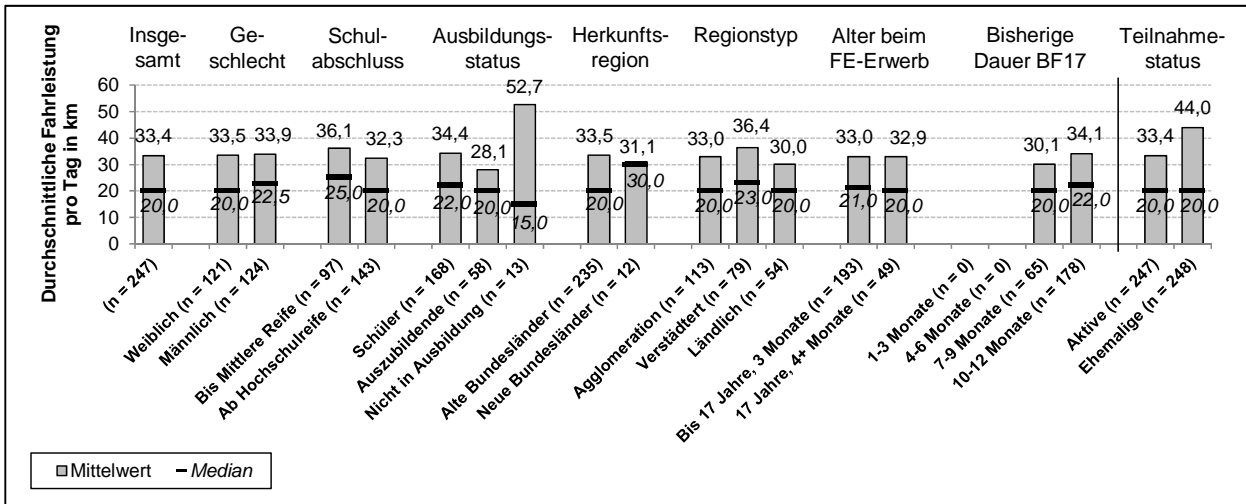


Bild 9-43: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag bis Sonntag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

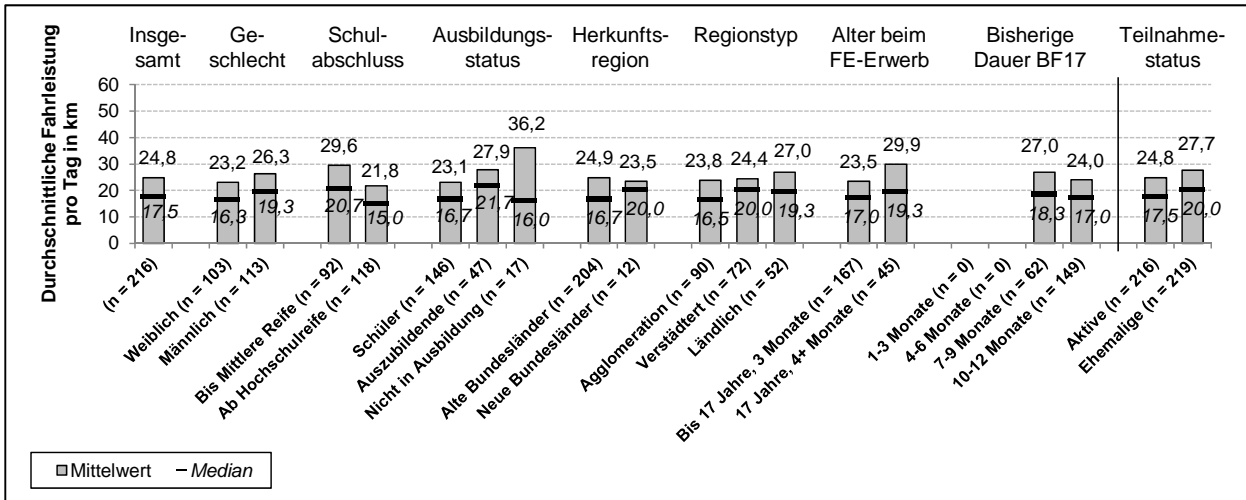


Bild 9-44: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

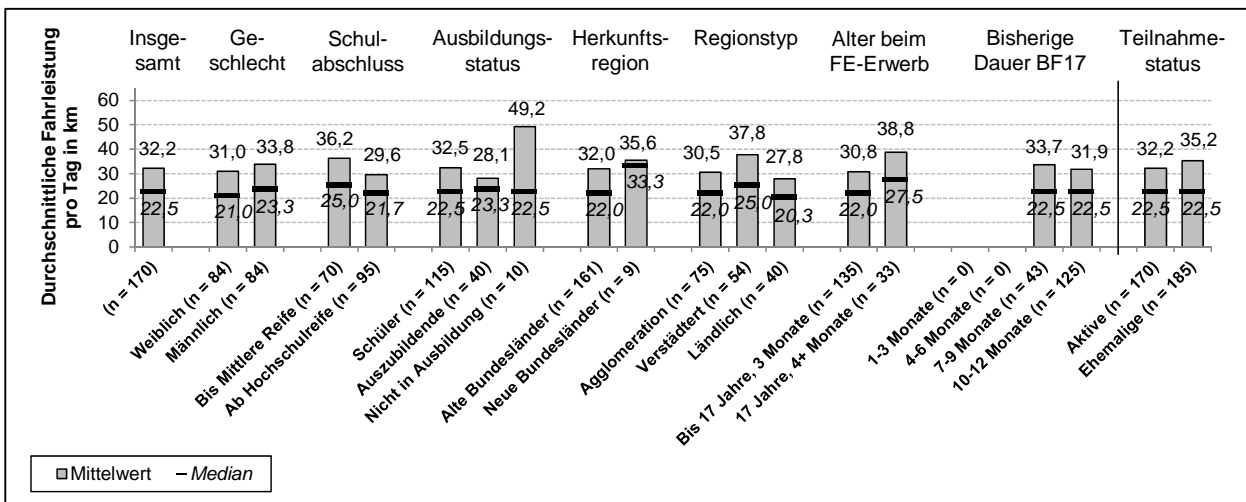


Bild 9-45: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Tagesfahrleistung mobiler Fahranfänger am dreitägigen Wochenende (Freitag bis Sonntag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

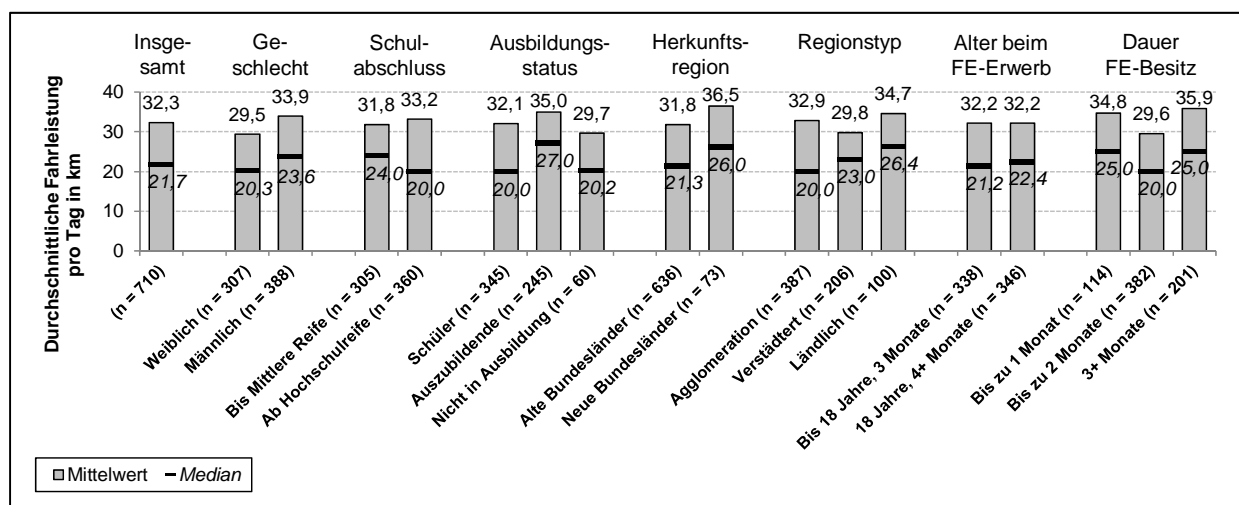


Bild 9-46: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 18-jährigen Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

9.3.2.3 Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 18-jährigen Fahranfänger

Junge 18-jährige Fahrer, die an den Tagen der Berichtswoche mit dem Auto gefahren sind, weisen eine durchschnittliche Tagesfahrleistung von $\bar{x} = 21,7$ km auf (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 32,3$ km; vgl. Bild 9-46). In der Teilstichprobe der Mobilen zeigen sich lediglich hinsichtlich des Ausbildungsstatus und der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes verallgemeinerbare Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen: Auszubildende fahren mehr als Schüler und Befragte, die sich in keiner Ausbildung befinden, und Fahranfänger im ersten und mindestens dritten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes fahren mehr als ihre Pendanten im zweiten Monat.

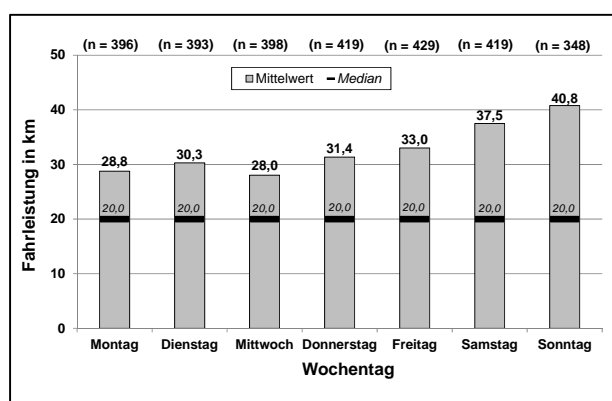


Bild 9-47: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen 18-jährigen Fahranfänger – nach dem Wochentag

Differenziert man nach den einzelnen Wochentagen, zeigt sich ein durchgehend gleichbleibender Median von $\bar{x} = 20$ km Tagesfahrleistung (vgl. Bild 9-47). Lediglich die arithmetischen Mittelwerte geben einen Hinweis auf die am Wochenende – auch hier wieder ansatzweise bereits am Freitag – zu findenden „Ausreißer“ mit deutlich höheren Tagesfahrleistungen.

Tab. 9-20 erlaubt einen differenzierteren Blick auf die Tagesfahrleistung der pkw-mobilen 18-jährigen Fahranfänger an den einzelnen Wochentagen und differenziert nach den relevanten Subgruppen. Dabei kann am Montag und Mittwoch davon ausgegangen werden, dass Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife weitere Wegstrecken mit dem Auto zurücklegen als ihre Pendanten mit höheren Schulabschlüssen. Von Montag bis Freitag – und damit an allen Schultagen in der Woche – fahren Auszubildende mehr als Schüler und Befragte, die sich nicht in einer Ausbildung befinden. Verallgemeinerbare Unterschiede nach der regionalen Herkunft gibt es lediglich am Dienstag, und zwar derart, dass Fahranfänger aus den neuen Bundesländern zumindest an diesem Tag höhere Fahrleistungen berichten

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	16,9 (26,1)	17,2 (25,9)	20,0 (26,9)	20,0 (28,2)	20,0 (28,6)	20,0 (31,3)	20,0 (33,3)
Männlich	20,0 (30,8)	20,0 (33,1)	20,0 (26,9)	20,0 (33,9)	20,0 (35,6)	20,0 (41,1)	20,0 (46,4)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	20,0 (34,0)	20,0 (34,3)	20,0 (32,0)	20,0 (32,2)	20,0 (32,3)	20,2 (41,3)	20,0 (35,7)
Ab Hochschulreife	15,0 (23,3)	20,0 (27,4)	15,0 (24,3)	20,0 (30,6)	20,0 (34,3)	20,0 (33,8)	20,0 (47,5)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	15,0 (23,2)	20,0 (27,3)	15,7 (24,2)	20,0 (30,1)	20,0 (29,7)	20,0 (32,1)	20,0 (48,2)
Auszubildende	20,0 (36,3)	20,0 (37,9)	20,0 (33,9)	20,0 (37,3)	30,0 (37,1)	25,0 (44,4)	20,0 (36,4)
Nicht in Ausbildung	15,0 (25,2)	15,0 (23,0)	16,0 (26,6)	10,0 (15,9)	20,0 (38,1)	20,0 (33,4)	14,3 (37,4)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	20,0 (29,1)	20,0 (29,6)	20,0 (28,1)	20,0 (31,0)	20,0 (33,3)	20,0 (37,2)	20,0 (39,4)
Neue Bundesländer	20,0 (25,4)	26,2 (38,1)	20,0 (28,1)	23,3 (34,5)	20,0 (30,7)	20,0 (39,9)	24,0 (54,3)
	Regionstyp						
Agglomeration	15,0 (26,9)	20,0 (31,9)	18,0 (27,9)	20,0 (33,1)	20,0 (35,3)	20,0 (36,2)	20,0 (41,4)
Verstädtert	20,0 (28,2)	20,0 (27,3)	20,0 (28,8)	20,0 (28,9)	20,0 (29,2)	20,0 (34,6)	20,0 (43,5)
Ländlich	25,0 (36,5)	20,0 (30,0)	20,0 (28,0)	20,0 (30,9)	25,0 (33,5)	30,0 (46,4)	25,0 (34,7)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 18 Jahre, 3 Monate	20,0 (27,7)	20,0 (30,7)	20,0 (29,1)	20,0 (33,7)	20,0 (34,5)	20,0 (37,1)	20,0 (43,2)
Ab 18 Jahre, 4 Monate	20,0 (29,5)	20,0 (29,4)	20,0 (27,8)	20,0 (27,9)	20,0 (31,3)	20,0 (37,9)	19,5 (37,3)
	Bisherige Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes						
Bis zu einem Monat	15,0 (28,4)	25,0 (33,5)	18,3 (25,1)	20,0 (25,9)	25,4 (33,1)	25,0 (41,7)	20,0 (53,0)
Bis zu zwei Monaten	20,0 (26,4)	18,0 (29,2)	20,0 (26,4)	20,0 (26,4)	20,0 (33,8)	20,0 (35,7)	20,0 (39,3)
Drei und mehr Monate	20,0 (33,5)	20,0 (30,3)	20,0 (33,4)	20,0 (40,6)	20,0 (31,2)	25,0 (38,6)	20,0 (37,7)
	Insgesamt						
Insgesamt	20,0 (28,8)	20,0 (30,3)	20,0 (28,0)	20,0 (31,4)	20,0 (33,0)	20,0 (37,5)	20,0 (40,8)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-20: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Fahranfänger – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

als ihre Pendanten aus den alten Bundesländern.⁹⁹ Auch hinsichtlich des Regionstyps lassen sich nur an einem Wochentag längere Tagesfahrleistungen mit abnehmender Bevölkerungsdichte feststellen. An zwei Wochentagen zeigen sich schließlich noch Unterschiede nach der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer mit einer etwas höheren Tagesfahrleistung unter den mobilen Fahranfängern im ersten Monat.

Auch für die tatsächlich pkw-mobilen Fahranfänger werden nachfolgend wieder die durchschnittlichen Tagesfahrleistungen für unterschiedliche Wochenabschnitte berechnet. Bild 9-48 weist die entsprechenden Mediane und arithmetischen Mittelwerte für die fünftägige Arbeitswoche aus. An diesen Tagen fahren pkw-mobile 18-jährige Fahranfänger im Schnitt 22,5 km (arithmetisches Mittel \bar{x} = 29,8 km). Erneut fahren Befragte mit vergleichsweise niedrigerem Schulabschluss weitere Strecken als ihre Pendanten mit vergleichsweise höherem Schulabschluss und Auszubildende mehr als Schüler und Befragte, die sich in keiner Ausbildung befinden.

⁹⁹ Dieser Befund kehrt die verallgemeinerbaren Ergebnisse aus der Betrachtung aller Fahranfänger um. Ein vergleichbarer Effekt ließ sich auch bereits bei den 17-jährigen Fahranfängern im Rahmen der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs nachweisen (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 121). Für die 18-jährigen Fahranfänger aus dem Osten zeichnet sich also ab, dass sie zwar generell seltener Auto fahren (vgl. Tab. 9-10) und geringere Tagesfahrleistungen erbringen (vgl. Bild 9-39), aber im Falle einer Pkw-Mobilität an einigen Wochentagen dann weitere Strecken zurücklegen als ihre Pendanten aus dem Westen. Allerdings ist dieser Zusammenhang lediglich bezogen auf den Dienstag verallgemeinerbar und soll deshalb hier nicht überinterpretiert werden.

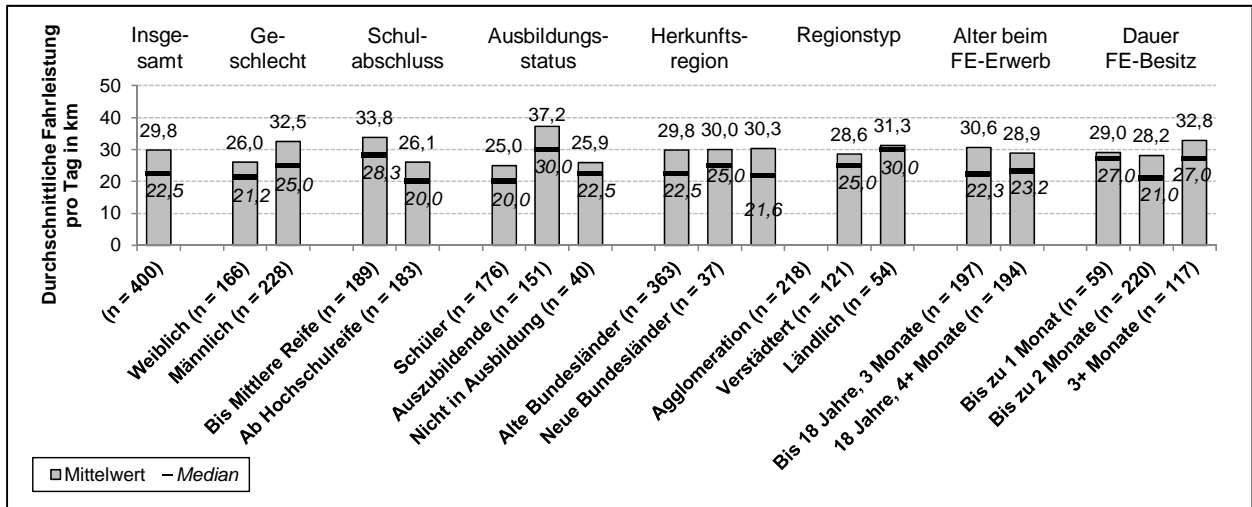


Bild 9-48: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) – nach relevanten Subgruppen

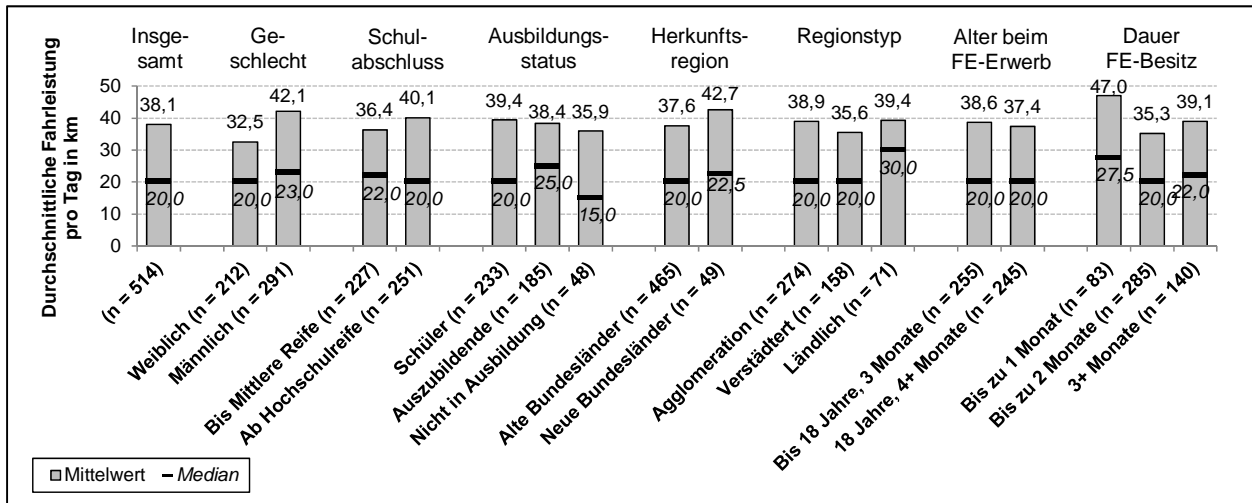


Bild 9-49: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) – nach relevanten Subgruppen

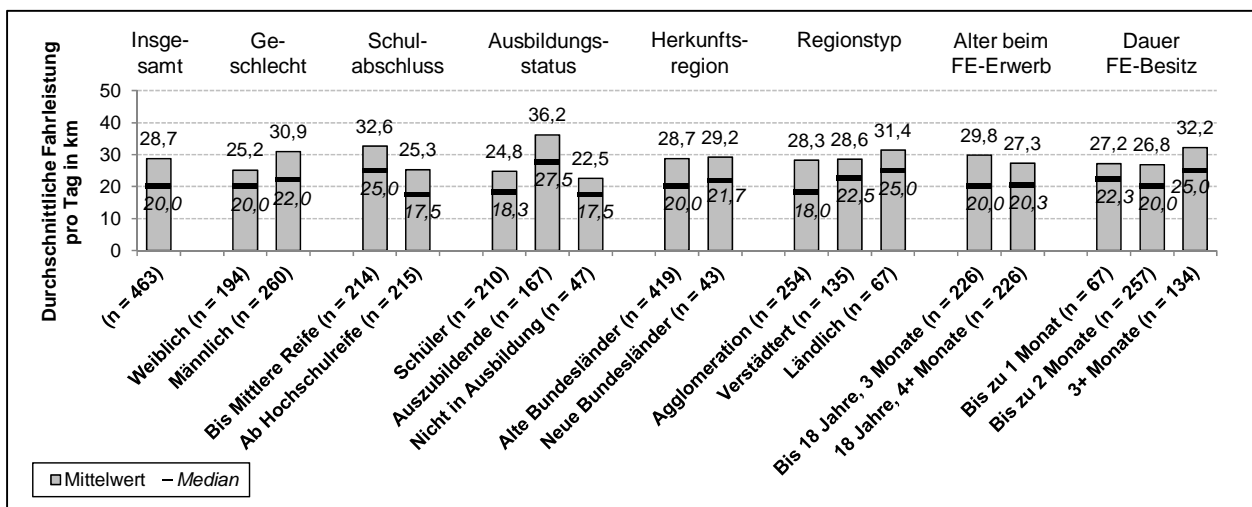


Bild 9-50: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Fahranfänger in der viertägigen („verkürzten“) Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – nach relevanten Subgruppen

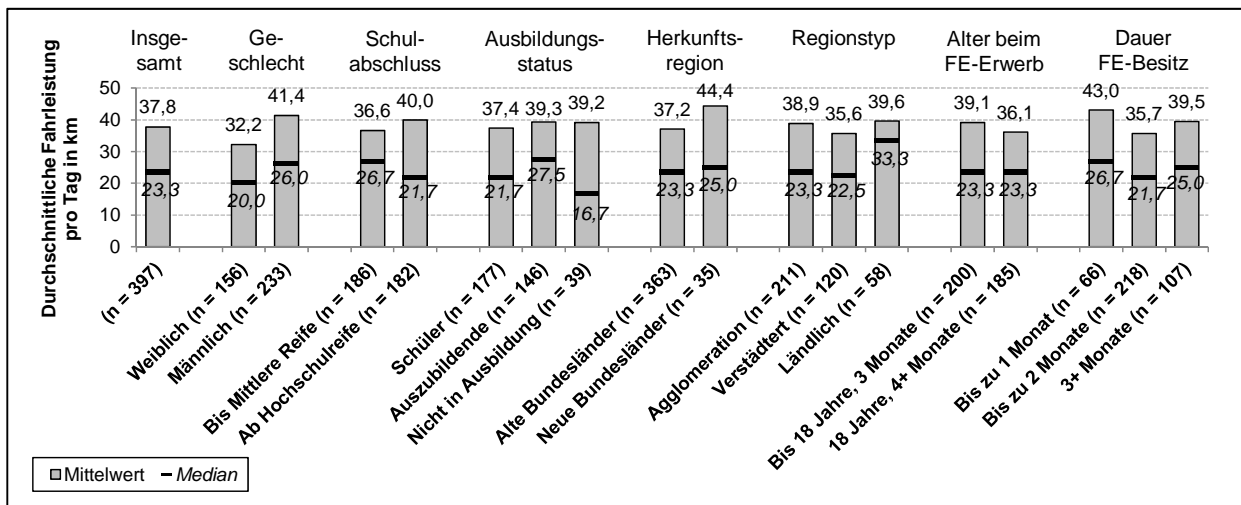


Bild 9-51: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Fahranfänger am dreitägigen („verlängerten“) Wochenende (Freitag bis Sonntag) – nach relevanten Subgruppen

Bild 9-49 veranschaulicht die Tagesfahrleistungen der Pkw-Mobilen an Samstagen und Sonntagen. Der Median der Fahrleistung liegt an diesen Wochenendtagen bei jeweils $\tilde{x} = 20,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 38,1$ km). Neben den jungen Männern, die auch in dieser Betrachtung weitere Fahrtstrecken zurücklegen als junge Frauen, erweisen sich lediglich Unterschiede nach der bisherigen Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes als verallgemeinerbar, wobei im ersten Monat nach der Fahrprüfung von den Mobilen die höchsten Fahrleistungen berichtet werden.¹⁰⁰

Betrachtet man erneut die „verkürzte“ Arbeitswoche von Montag bis Donnerstag (vgl. Bild 9-50), errechnet sich ein Median der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung von $\tilde{x} = 20,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 28,7$ km). Dabei zeigen sich die bekannten verallgemeinerbaren Unterschiede nach dem Schulabschluss und dem Ausbildungsstatus. Darüber hinaus lassen sich auch hinsichtlich der Regionstypen größere durchschnittliche Tagesfahrleistungen mit abnehmender Bevölkerungsdichte verallgemeinern.

Abschließend veranschaulicht Bild 9-51 die Unterschiede in der Tagesfahrleistung am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag). Hier berichten die mobilen Fahranfänger Fahrleistungen mit einem Median von $\tilde{x} = 23,3$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 37,8$ km). Unter den tatsächlich als Pkw-Fahrer an einem Freitag, Samstag oder Sonntag mobilen

18-Jährigen lässt sich nur der bekannte geschlechtsspezifische Unterschied verallgemeinern.

9.3.3 Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Fahranfänger

Aus der Addition der protokollierten Tageswegstrecken errechnet sich für die Fahranfänger eine durchschnittliche wöchentliche Fahrleistung. Diese wird im Folgenden für die Teilgruppen der 17- und 18-jährigen Fahranfänger berichtet. Dabei wird in diesem Abschnitt wiederum zunächst der breite Fokus auf alle Fahranfänger gelegt. Die Konzentration auf die wöchentliche Fahrleistung der pkw-mobilen Fahranfänger erfolgt daran anschließend.

9.3.3.1 Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller 17-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt W1

Die Berechnung des wöchentlichen Mittels für alle BF17-Teilnehmer ergibt am Beginn der Begleitzeit einen Median von $\tilde{x} = 50,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 83,2$ km).¹⁰¹ Die Analyse möglicher Differenzen zwischen den Teilgruppen des Sets unabhängiger Variablen weist für den Schulabschluss auf signifikant voneinander abweichende Wochenfahrleistungen hin (vgl. Bild 9-52). Die Befragten mit einem (angestrebten) Schulabschluss bis zur Mittleren Reife legen innerhalb einer Woche im Mittel eine längere Wegstrecke zurück als die Ju-

¹⁰⁰ Dieser Befund lässt plausibel vermuten, dass unmittelbar nach der Fahrprüfung das eigene Fahrkönnen auf längeren Ausfahrten unter den – verglichen mit der Arbeitswoche – günstigeren Bedingungen eines geringeren Verkehrsaufkommens am Wochenende gezeigt wird.

¹⁰¹ In diese Berechnung gehen nur junge Fahrer mit gültigen Kilometerangaben (einschließlich der „0“ für „nicht gefahren“) an allen sieben Tagen der Berichtswoche ein.

gendlichen mit einem höheren Schulabschluss. Die Wegstrecken der Schüler, Auszubildenden und der nicht in Ausbildung befindlichen 17-Jährigen sind ebenso signifikant verschieden. Im Wochendurchschnitt legen die Jugendlichen in einer Berufsausbildung die meisten Kilometer zurück. Das gleiche Ergebnis trifft auch auf Befragte aus den alten Bundesländern zu, sie fahren in der Woche weitere Fahrtstrecken als 17-Jährige aus den neuen Bundesländern. Zudem zeigen die Ergebnisse auch für die zweite unabhängige Variable mit Regionalbezug, dem Regionstyp, verallgemeinerbare Größenunterschiede gefahrener Kilometer. Davon haben die Befragten aus ländlichen Räumen im Wochendurchschnitt die längste Wegstrecke zurückgelegt. Die Fahrleistung ist im Wochenmittel auch bei den Früheinsteigern gegenüber den Späteinsteigern signifikant größer.

9.3.3.2 Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller 17-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt W2

Die Berechnung der durchschnittlichen Wochenfahrleistung für alle BF17-Teilnehmer in der zweiten Welle ergibt einen Median von $\tilde{x} = 50,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 82,5$ km). Damit verfestigt sich der Befund einer weitgehend gleich bleibenden mittleren Tagesfahrleistung in der Welle W2.¹⁰²

Eine höhere wöchentliche Fahrleistung zum Erhebungszeitpunkt W2 errechnet sich in der Subgruppenanalyse für die männlichen Befragten und wiederum für die 17-Jährigen mit (angestrebter) Mittlerer Reife gegenüber Jugendlichen mit (angestrebter) Hochschulreife (vgl. Bild 9-53). Auch zwischen den Ausprägungen des Ausbildungsstatus ergeben sich in Welle W2 signifikante Unterschiede. Die 17-Jährigen in einer Berufsausbildung protokollieren auch am Ende der Begleitzeit die längsten Wegstrecken. Abschließend wird für die ehemals begleiteten Jugendlichen eine deutliche längere Wegstrecke dokumentiert als für die 17-Jährigen, die sich noch in der Phase des Begleiteten Fahrens befinden.

9.3.3.3 Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller 18-jährigen Fahranfänger

Für alle 18-jährigen Fahranfänger errechnet sich eine durchschnittliche wöchentliche Fahrleistung mit einem Median von $\tilde{x} = 71,5$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 121,8$ km; vgl. Bild 9-54). Außer hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubniswerb und der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer lassen sich verallgemeinerbare Unterschiede in den Fahrleistungen für die Untergruppen aller anderen unabhängigen Variablen nachweisen: Auch in der Wochenbetrachtung fahren junge Männer mehr als junge Frauen, Fahranfänger mit höchstens Realschulabschluss mehr als ihre Pendanten mit einem höheren Schulabschluss, Auszubildende mehr als Schüler oder 18-Jährige, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, junge Fahrer aus den alten Bundesländern mehr als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern, und auch mit abnehmender Bevölkerungsdichte lässt sich eine höhere Fahrleistung feststellen.

Der direkte Vergleich der Mediane der 17- und 18-jährigen Fahranfänger weist bereits auf das zu erwartende statistische Resultat hin. Die beiden Fahranfängerteilgruppen der FAB2014 unterscheiden sich signifikant in ihrer protokollierten durchschnittlichen Wochenfahrleistung, mit einer deutlich höheren Fahrleistung von 18-Jährigen.

¹⁰² Auf die detaillierte Analyse der Veränderung zwischen Welle W1 und W2 wird an dieser Stelle verzichtet, da sie auf den gleichen Angaben wie die durchschnittliche Tagesfahrleistung beruht und deshalb eine für die Beschreibung der Ergebnisse verzichtbare Fortschreibung der bisherigen Resultate darstellt.

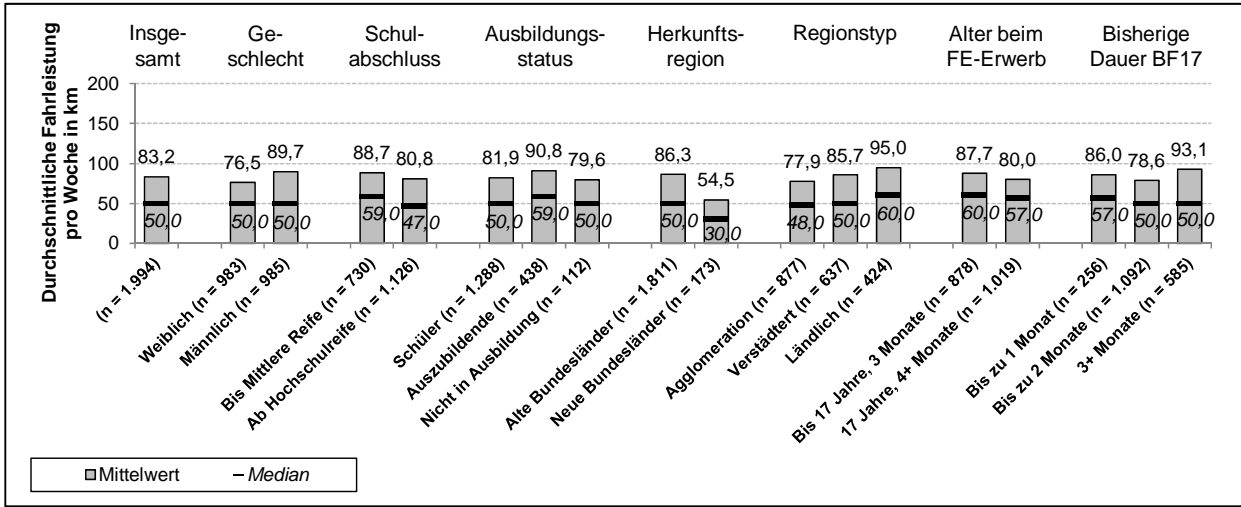


Bild 9-52: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

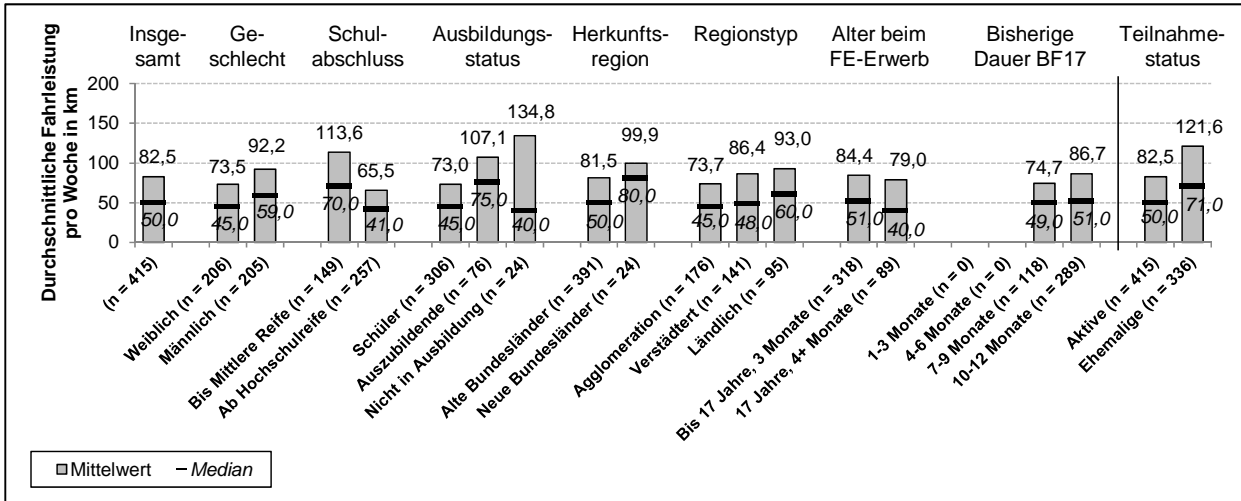


Bild 9-53: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

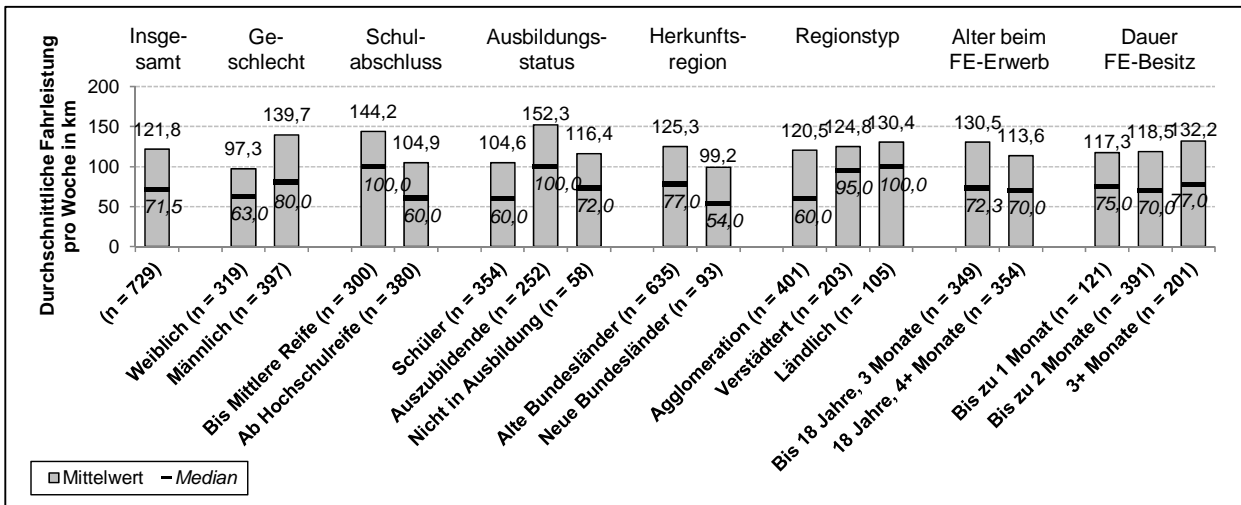


Bild 9-54: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

9.3.4 Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen Fahranfänger

9.3.4.1 Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen 17-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt W1

Durch die Konzentration auf die ausschließlich mobilen Fahranfänger im BF17 übersteigt die durchschnittliche Wochenfahrleistung jene aller BF17-Teilnehmer deutlich. Der Median der mittleren Fahrleistung in einer Woche beträgt für die mobilen begleiteten Fahranfänger am Beginn ihrer Begleitzeit $\tilde{x} = 60,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 95,2$ km; vgl. Bild 9-55).¹⁰³

In der Betrachtung der mobilen Fahranfänger ergibt sich für die männlichen Fahranfänger ein signifikanter Größenunterschied gegenüber ihren weiblichen Konterparts. Ein verallgemeinerbarer Unterschied ist wiederum beim Schulabschluss zu erkennen, wobei Jugendliche, die eine Mittlere Reife anstreben oder besitzen, jene, die eine Hochschulreife anstreben, hinsichtlich der Wochenfahrleistung deutlich übertreffen. Signifikante Differenzen ergeben sich ebenso für beide Variablen mit Regionalbezug. Mobile Fahranfänger aus den alten Bundesländern oder aus ländlichen Regionen berichten eine höhere wöchentliche Durchschnittsfahrleistung als ihre jeweiligen Pendanten. Gleiches gilt für die Früheinsteiger ins BF17. Ihre tatsächliche Fahrleistung ist im Wochendurchschnitt höher als jene der Teilgruppe, die mindestens drei Monate nach ihrem 17. Geburtstag ins Begleitete Fahren einsteigen.

9.3.4.2 Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen 17-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt W2

Aus den Angaben im Wochenprotokoll der Zweitbefragung errechnen sich $\tilde{x} = 66,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 97,6$ km) als durchschnittliche Wochenfahrleistung für pkw-mobile Panelteilnehmer (vgl. Bild 9-56).¹⁰⁴ Damit liegen die Werte der zentralen Tendenz nur leicht über der wöchentlichen Fahrleistung mobiler 17-Jähriger in der Erstbefragung W1.

In der Subgruppenanalyse der wöchentlichen Fahrleistung zum Befragungszeitpunkt W2 signalisieren die unterschiedlichen Angaben der Teilgruppen des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus statistische Signifikanz. Verallgemeinerbar sind auch die Fahrleistungsunterschiede zwischen mobilen aktiven und ehemaligen BF17-Teilnehmern.

9.3.4.3 Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen 18-jährigen Fahranfänger

Konzentriert man sich auch unter 18-jährigen Fahranfängern in der Wochenbetrachtung auf die mobilen Fahranfänger (vgl. Bild 9-57), errechnet sich ein Median der durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung von $\tilde{x} = 90,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 135,7$ km) mit den bekannten verallgemeinerbaren Fahrleistungsunterschieden nach dem Geschlecht, dem Schulabschluss und dem Ausbildungsstatus.

Der statistische Vergleich mobiler 17- und 18-jähriger Fahranfänger hinsichtlich der durchschnittlichen Wochenfahrleistung zum Erhebungszeitpunkt W1 dokumentiert abermals die größere Anzahl gefahrener Kilometer unter 18-Jährigen in signifikanter Weise.

9.3.5 Durchschnittliche Monatsfahrleistung der Fahranfänger

Neben der täglichen und wöchentlichen Fahrleistung ist die Abschätzung der monatlichen Fahrleistung der Fahranfänger interessant. Bei der Extrapolation der wöchentlichen Mittelwerte auf Monatsmittelwerte gelten – analog zur „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2012b) und zur Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010) – folgende Bedingungen:

- Die Dauer eines Monats wird definiert durch $365 / 12 = 30,42$ Tage. Deshalb wird die wöchentliche Fahrleistung (sieben Tage) mit dem Faktor 4,35 multipliziert, um die durchschnittliche Fahrleistung für 30,45 (approximativ 30,42) Tage pro Monat zu errechnen.

¹⁰³ In diese Berechnung gehen nur die Tage der Berichtswche mit gültigen Kilometerangaben ein. Fahranfänger, die in dieser Woche überhaupt nicht Auto gefahren sind, werden nicht berücksichtigt.

¹⁰⁴ Auf die detaillierte Analyse der Veränderung zwischen Welle W1 und W2 wird an dieser Stelle aus den bereits genannten Gründen verzichtet.

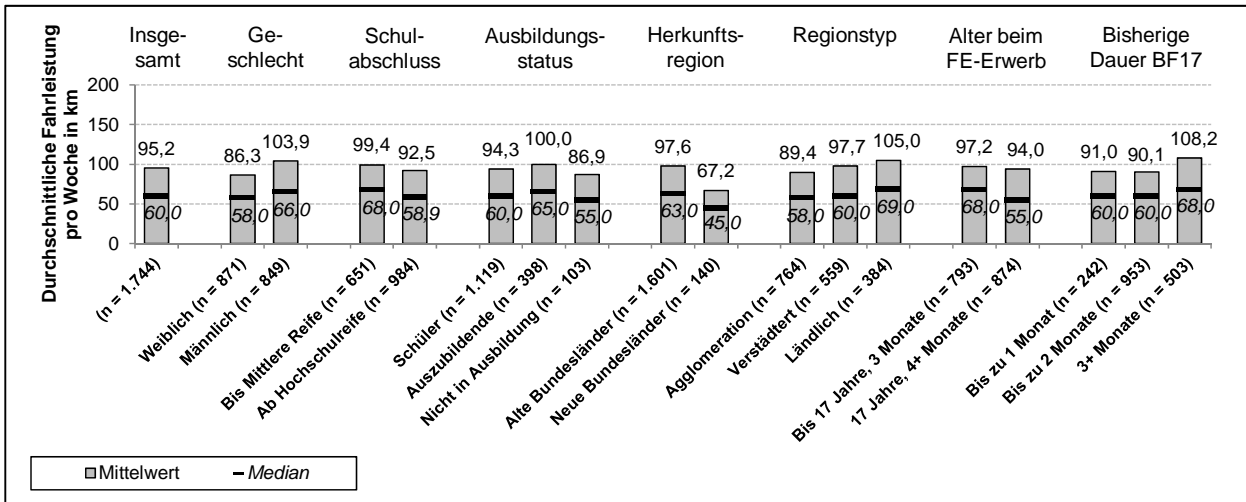


Bild 9-55: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Wochenfahrleistung mobiler Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

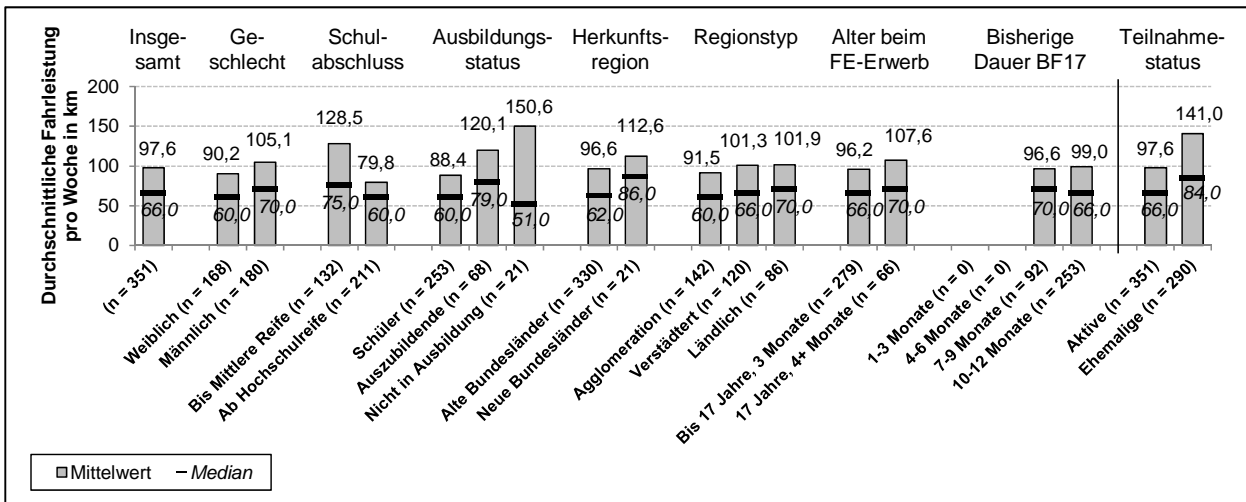


Bild 9-56: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Wochenfahrleistung mobiler Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

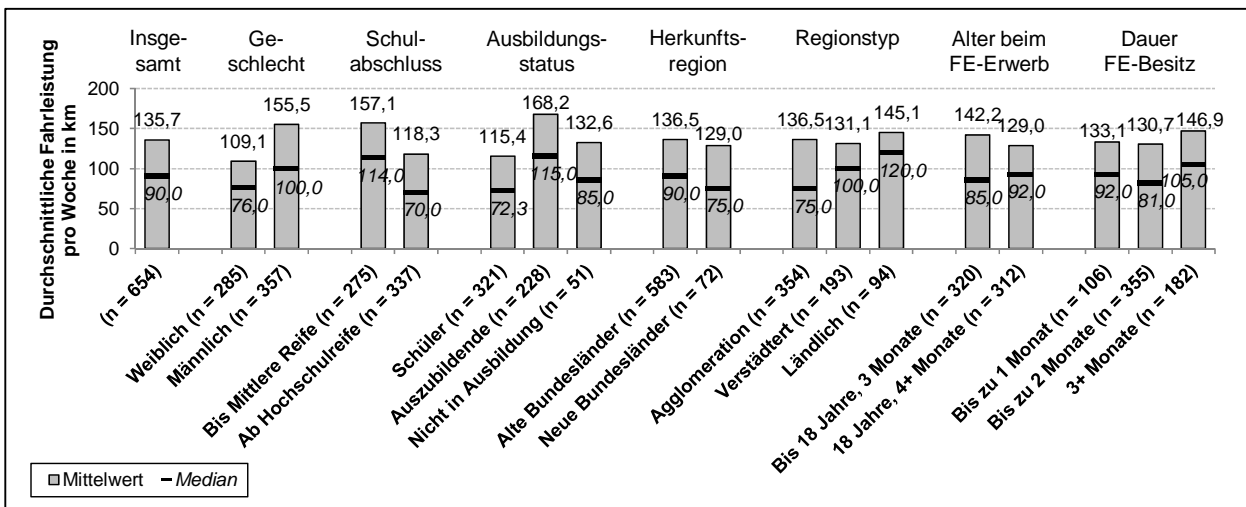


Bild 9-57: Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen 18-jährigen Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

- Für die Errechnung der wöchentlichen Fahrleistung werden lediglich Fahranfänger mit gültigen Kilometerangaben – inklusive der an einzelnen Tagen Immobilien – für alle sieben Tage der Woche herangezogen. Für die Extrapolation auf die monatliche Fahrleistung wird auch auf junge Fahrer mit gültigen Kilometerangaben für lediglich sechs Tage zurückgegriffen. Dies führt zu einer Vergrößerung der Datenbasis und zu einer tendenziellen Unterschätzung der durchschnittlich wöchentlich und – im Zuge der Extrapolation – monatlich zurückgelegten Fahrstrecke, also insgesamt zu einer konservativeren Schätzung der monatlichen Fahrleistung.
- In die Berechnung der wöchentlichen Fahrleistung gehen auch einzelne Fahranfänger mit einem sehr hohen Wegeaufwand ein. Dieser kann zwar plausibel als singuläres Ereignis aufgrund von Urlaubsfahrten etc. zustande kommen, darf aber nicht unhinterfragt für weitere Wochen ebenso unterstellt werden. Um eine hieraus resultierende Überschätzung der Fahrleistung zu vermeiden, werden die 5 % der Befragten mit der höchsten wöchentlichen Fahrleistung von der Berechnung der monatlichen Fahrleistung ausgeschlossen.
- Schließlich müssen auch jene Fahranfänger, die in der Berichtswoche nicht Auto gefahren sind, gesondert behandelt werden. Eine monatliche Fahrleistung mit 0 km bekommen nur jene in der Berichtswoche pkw-immobilen Fahranfänger zugewiesen, die zur Frage der bisherigen Gesamtfahrleistung (vgl. Abschnitt 9.1.1) zusätzlich explizit angegeben haben, noch gar nicht Auto gefahren zu sein.

Durch dieses Vorgehen werden die Fahranfänger gefasst, die bisher noch nie Auto gefahren sind. Junge Fahrer, die zwar in der Berichtswoche nicht als Pkw-Fahrer unterwegs gewesen sind, aber gegebenenfalls in den drei anderen Wochen des zurückliegenden Monats entsprechend mobil waren, bekommen den Quotienten aus dem Kategorienmittelwert der bisherigen Gesamtfahrleistung und der Anzahl der Monate des Fahrerlaubnisbesitzes zugewiesen. Der Fall, dass ein in der Berichtswoche pkw-mobiler Fahranfänger in einer der drei anderen Wochen des hier modellierten Monats nicht Auto gefahren ist, kann jedoch in dieser Betrachtung nicht berücksichtigt werden.

9.3.5.1 Durchschnittliche Monatsfahrleistung der 17-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt W1

Mit den Vorgaben aus Abschnitt 9.3.5 berechnet sich aus den Angaben der BF17-Teilnehmer in Welle W1 eine extrapolierte durchschnittliche Monatsfahrleistung von $\bar{x} = 288,3 \text{ km}$.¹⁰⁵ Die Hälfte der BF17-Teilnehmer fährt zum Zeitpunkt der ersten Erhebung bis zu 217,5 km (Median) pro Monat. Ein Viertel der 17-Jährigen fährt in dieser Zeit mehr als 395,9 km im Monat.

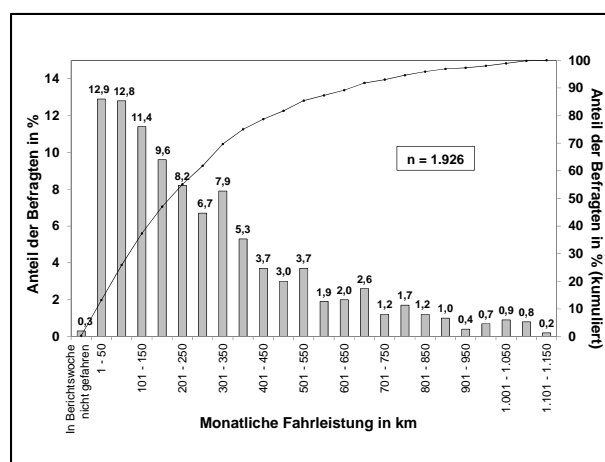


Bild 9-58: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Monatsfahrleistung der Fahranfänger; erste Panelwelle – Hochrechnung aus den Angaben zur Berichtswoche

Die Häufigkeitsverteilung monatlich gefahrener Kilometer ist in Bild 9-58 kategorisiert in 50 km-Schritten dargestellt. Kaum ein BF17-Teilnehmer (0,3 %) ist in der Zeit bis zur Befragung noch gar nicht Auto gefahren.^{106 107} Das Maximum der mittleren Monatsfahrleistung liegt kurz nach Beginn

¹⁰⁵ Die Häufigkeitsverteilung der Monatsfahrleistung kann laut der Kennwerte für Schiefe und Steilheit als annähernd normalverteilt aufgefasst werden. Deshalb wird hier der arithmetische Mittelwert berichtet.

¹⁰⁶ Die durchschnittliche monatliche Fahrleistung wird für Fahranfänger, die in der Berichtswoche der Befragung nicht gefahren sind, aber Angaben zur bisherigen Gesamtfahrleistung zum Befragungszeitpunkt gemacht haben, durch die anteilige Fahrleistung, berechnet aus der Schätzung der bisherigen Gesamtfahrleistung, substituiert.

¹⁰⁷ Aufgrund dieser geringen Anzahl und der differenzierten Annahmen, die in die Berechnung der Monatsfahrleistung eingehen, wird auf die bisher durchgeführte getrennte Ausweisung der entsprechenden Monatsfahrleistung für alle und für mobile Fahranfänger im BF17 in der Monatsbetrachtung verzichtet.

des Begleiteten Fahrens in der Kategorie „1.100 bis 1.150 km“.

Die differenzierte Betrachtung der monatlichen Fahrleistung nach den Subgruppen der unabhängigen Variablen in Bild 9-59 zeigt für den Schulabschluss und den Ausbildungsstatus signifikante Abweichung auf. Im Monatsmittel fahren 17-Jährige mit (zukünftiger) Mittlerer Reife und in einer Berufsausbildung längere Strecken als ihre je-

weiligen Pendant. Eine größere Monatsfahrleistung ist auch für BF17-Teilnehmer aus den alten Bundesländern und aus ländlichen Regionen festzuhalten. Gleiches gilt für die Früheinsteiger ins BF17, deren durchschnittliche Monatsfahrleistung in der ersten Befragung höher liegt als die der Späteinsteiger.

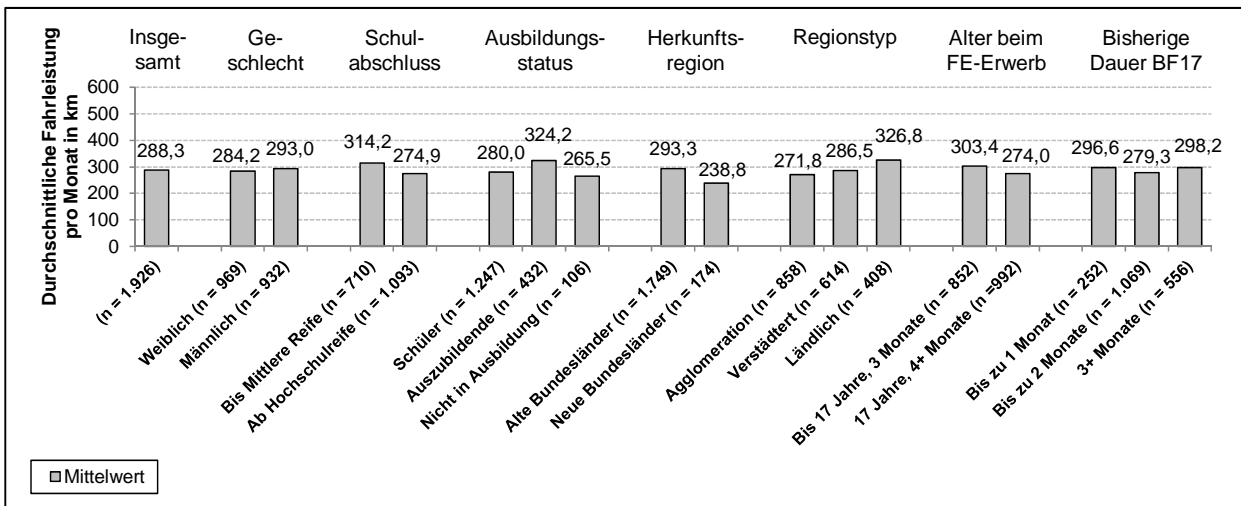


Bild 9-59: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Monatsfahrleistung der Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

9.3.5.2 Durchschnittliche Monatsfahrleistung der 17-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt W2

Gegen Ende der Begleitzeit fährt die Hälfte der 17-jährigen Panelteilnehmer pro Monat bis zu \bar{x} = 217,5 km (arithmetischer Mittelwert \bar{x} = 309,4 km). Für das Viertel der Befragten aus Welle W2 mit der höchsten Fahrleistung ergibt die Hochrechnung aus dem Fahrtenprotokoll, dass sie durchschnittlich im Monat mehr als 391,5 km fahren. Die durchschnittliche monatliche Fahrleistung, gemessen am arithmetischen Mittel, hat sich für die BF17-Teilnehmer zwischen den Befragungszeitpunkten W1 und W2 deutlich erhöht.

Die kategorisierte Darstellung der durchschnittlichen Monatsfahrleistung zum Zeitpunkt W2 in Bild 9-60 verdeutlicht, dass alle 17-Jährigen am Ende der Begleitphase Auto gefahren sind. Die häufigste vorkommende Wegstrecke liegt bei „1 bis 50 km“. Die höchste monatliche Fahrleistung liegt in der Kategorie „1.451 bis 1.500 km“.

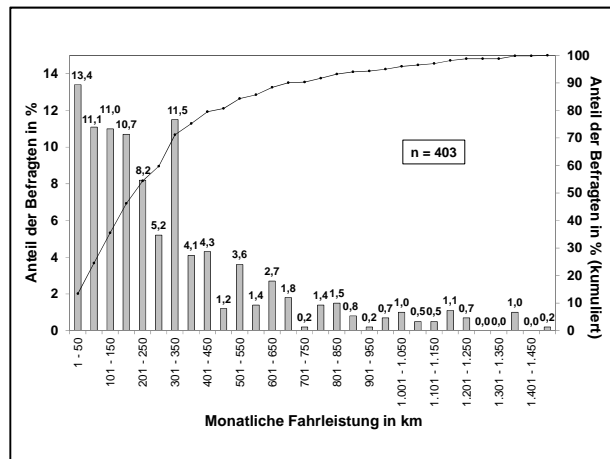


Bild 9-60: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Monatsfahrleistung der Fahranfänger; zweite Panelwelle – Hochrechnung aus den Angaben zur Berichtswoche

Bild 9-61 zeigt die Häufigkeitsverteilung der durchschnittlichen Monatsfahrleistung in den definierten Subgruppen auf. Dabei kann, wie schon in den Ergebnissen aus Welle W1, ein verallgemeinerbarer

Unterschied in den Teilgruppen des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus festgehalten werden. Zum Ende der Begleitzeit verschwinden die statistisch bedeutsamen Unterschiede für die Variablen mit Regionalbezug, die in Welle W1 als verallgemeinerbar gelten. Dies gilt genauso für das Alter des Fahranfängers beim Erwerb der Prüfbescheinigung und die bisherige BF17-Dauer. Signifikant verschieden in der Verteilung der Antworten sind aktive und ehemalige BF17-Teilnehmer, wobei die bereits selbstständigen 18-jährigen Fahranfänger im Monatsmittel deutlich mehr Kilometer zurücklegen.

Durch die zweimalige Befragung der 17-jährigen Fahranfänger liegen aus individuellen Kilometerangaben errechnete Durchschnittswerte zur Tages-, Wochen- und Monatsfahrleistung aus allen zwölf Monaten der potenziellen Begleitzeit vor. Die durchschnittlichen Fahrleistungen von BF17-Teilnehmern aus den einzelnen Monaten im Begleiteten Fahren werden nun addiert und erlauben so Aussagen zur Gesamtfahrleistung für unterschiedlich lange Verweildauern im BF17.

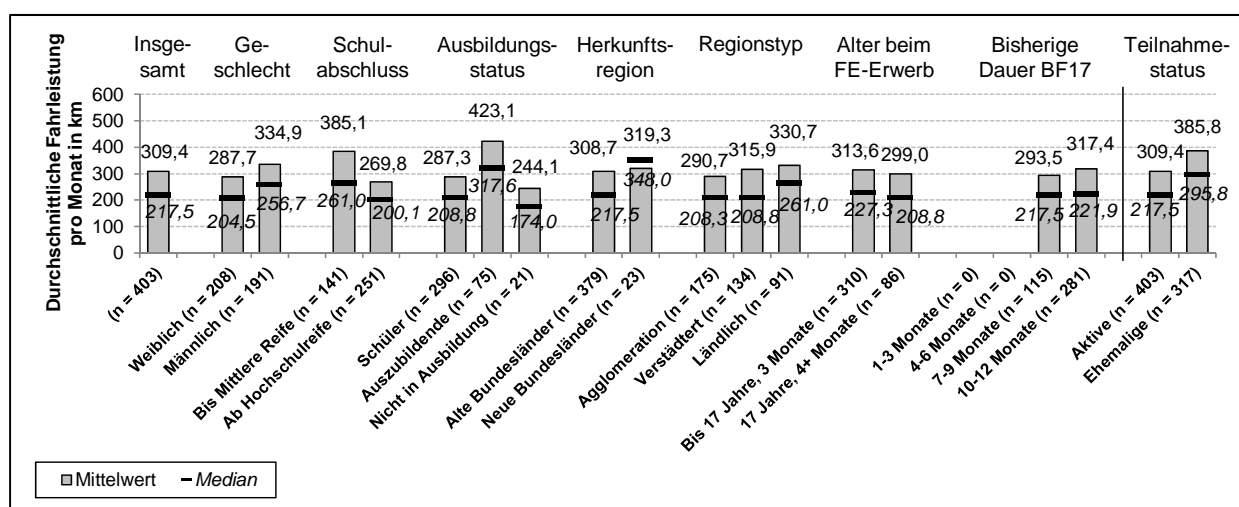


Bild 9-61: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche Monatsfahrleistung der Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Basierend auf dieser Hochrechnung erwerben Fahranfänger mit der durchschnittlichen Verweildauer von 8,4 Monaten im BF17 (vgl. Abschnitt 8.2.3) etwa 2.500 km Fahrpraxis. In den ersten drei Monaten ihrer Begleitphase fahren die BF17-Teilnehmer durchschnittlich etwa 870 km. Jugendliche, die sechs Monate im BF17 verweilen, sammeln insgesamt Fahrerfahrung aus etwa 1.750 km. Nach neun Monaten sind die 17-Jährigen hochgerechnet etwa 2.680 km begleitet gefahren und die Ausschöpfung der maximal möglichen Länge der Begleitdauer von zwölf Monaten lässt eine durchschnittliche Fahrleistung von 3.630 km erwarten (vgl. Bild 9-62).

Diese Hochrechnung verweist auf mindestens zwei interessante Aspekte:

- Zum einen errechnen sich aus den in der FAB 2014 erhobenen Daten sehr ähnliche Fahrleistungen wie in der Prozessevaluation des vor-

maligen Modellversuchs (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 132f).

- Zum anderen haben nach wie vor nur jene Jugendlichen, die volle zwölf Monate das Begleitete Fahren praktizieren, immerhin knapp $\frac{3}{4}$ der von der vormaligen PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 18) empfohlenen Fahrleistung von 5.000 km erreicht.

Ohne verkehrsaufklärerische Einwirkung auf die BF17-Teilnehmer und ihre Eltern scheint die Fahrleistung im Begleiteten Fahren sich kaum zu verändern. Hinsichtlich der Optimierungsperspektive „Erhöhung des Fahrleistungsumfangs“ zeichnet sich ein entsprechender Handlungsbedarf ab.

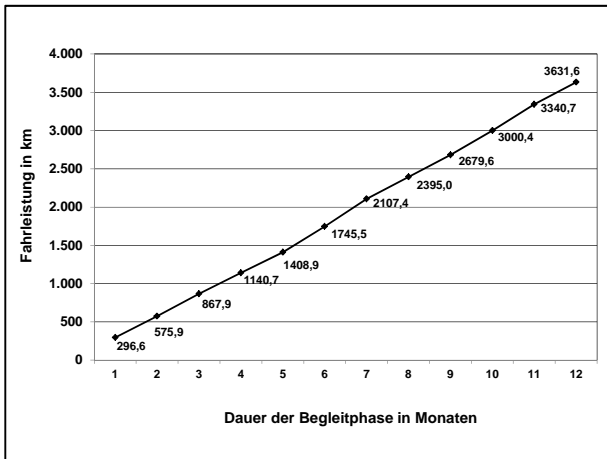


Bild 9-62: BF17-Teilnehmer: Hochrechnung der monatlichen Fahrleistung auf die Gesamtfahrleistung in der Begleitphase

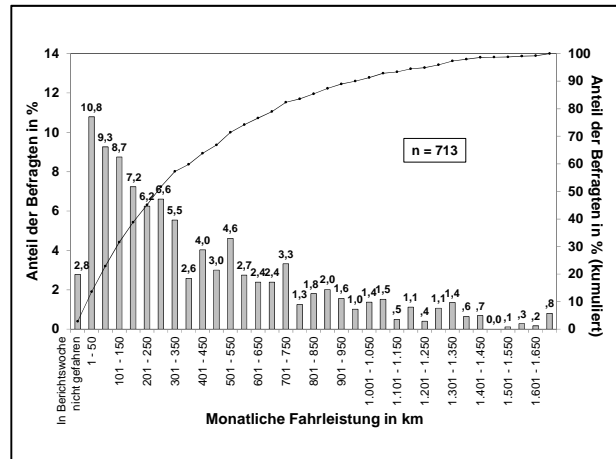


Bild 9-63: 18-jährige Fahranfänger: Kategorisierte Monatsfahrleistung der Fahranfänger – Hochrechnung aus den Angaben zur Berichtswoche

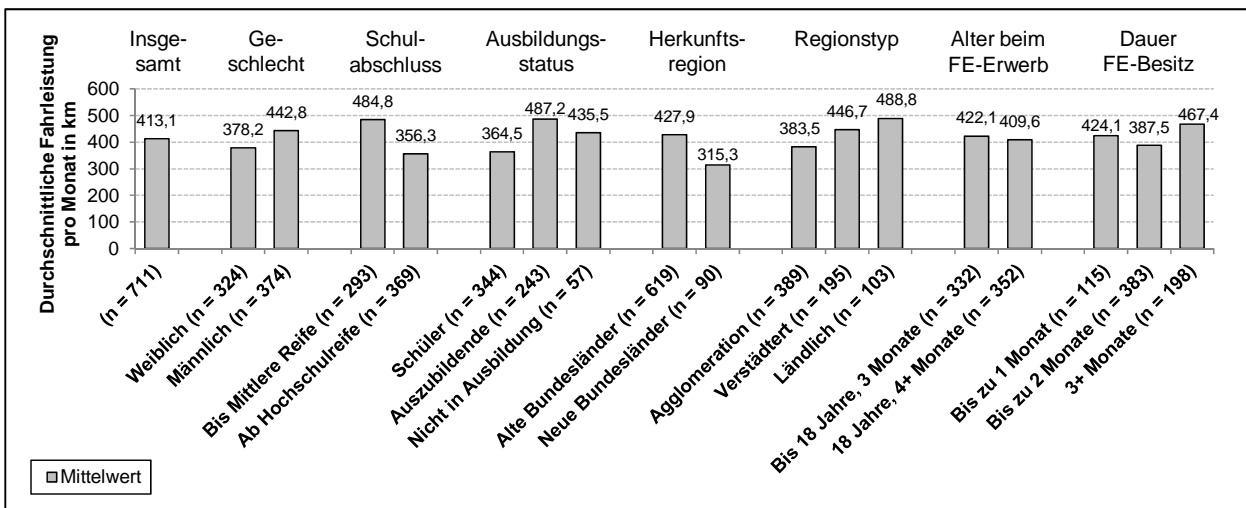


Bild 9-64: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Monatsfahrleistung der Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

9.3.5.3 Durchschnittliche Monatsfahrleistung der 18-jährigen Fahranfänger

Unter den vorab getroffenen Annahmen errechnet sich für die 18-jährigen Fahranfänger eine durchschnittliche monatliche Fahrleistung von $\bar{x} = 413,1$ km.¹⁰⁸ Die Hälfte der Befragten fährt dabei nicht mehr als 282,8 km (Median) und ein Viertel fährt mehr als 609,0 km im Monat. Bild 9-63 vermittelt einen Eindruck von der Verteilung der Monatsfahrleistung, differenziert in Klassen zu je 50 km. Lediglich n = 20 Fahranfänger sind nach ih-

rem Fahrerlaubniswerb noch nie Auto gefahren.¹⁰⁹

Differenziert man die durchschnittlichen Monatsfahrleistungen nach dem Set der relevanten Subgruppen, lassen sich die folgenden Unterschiede verallgemeinern (vgl. Bild 9-64): Junge Männer fahren auch in der Monatsbetrachtung weitere Strecken als junge Frauen. Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis Mittlere Reife fahren mehr als ihre Pendanten mit einem höheren Schulabschluss und Auszubildende fahren mehr als 18-Jährige, die sich zurzeit nicht in Ausbildung befin-

¹⁰⁸ Die Häufigkeitsverteilung der Monatsfahrleistung unter den 18-jährigen Fahranfänger ist annähernd normalverteilt.

¹⁰⁹ Aufgrund dieser geringen Anzahl und der differenzierten Annahmen, die in die Berechnung der Monatsfahrleistung eingehen, wird auf die Ausweisung einer entsprechenden Monatsfahrleistung für Mobile verzichtet.

den bzw. Schüler, die die vergleichsweise geringste Monatsfahrleistung ausweisen. Befragte aus den alten Bundesländern fahren mehr als jene aus den neuen Bundesländern und mit sinkender Bevölkerungsdichte fahren die Fahranfänger längere Wege mit dem Auto.

Für die 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger ergibt die Hochrechnung der durchschnittlich im Monat gefahrenen Kilometer¹¹⁰ nach drei Monaten eine mittlere Fahrleistung von etwa 1.270 km. Nach sechs Monaten Fahrerlaubnisbesitz weist die Extrapolation eine Fahrleistung von etwa 2.800 km aus. Nach neun Monaten sind die jungen selbstständigen Fahrer im Durchschnitt bereits mehr als 4.000 km gefahren und nach einem Jahr haben die 18-Jährigen ca. 5.300 km Fahrerfahrung (vgl. Bild 9-65).

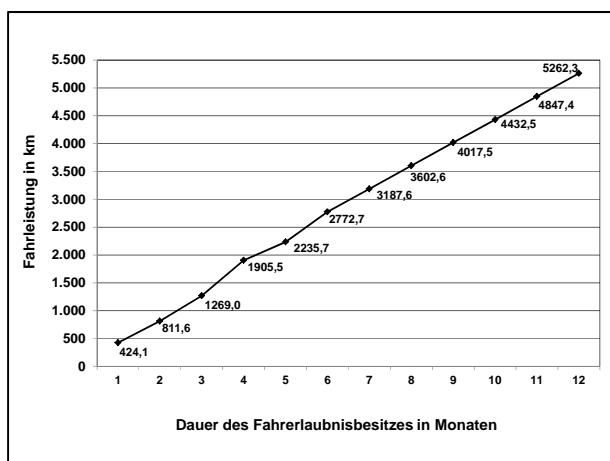


Bild 9-65: 18-jährige Fahranfänger: Hochrechnung der monatlichen Fahrleistung auf die Gesamtfahrleistung im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens

Insgesamt legen die 18-Jährigen im – hinsichtlich der zeitlichen Dauer mit dem BF17 vergleichbaren – ersten Jahr ihres selbstständigen Fahrens eine deutlich längere Fahrtstrecke als begleitet fahrende 17-Jährige zurück. Bereits nach sechs Monaten weisen die 18-jährigen Fahranfänger eine mehr als anderthalb Mal so hohe Fahrleistung wie die BF17-Teilnehmer aus. Dieses Größenverhältnis lässt

¹¹⁰ Aufgrund der einmaligen Befragung der 18-jährigen Fahranfänger kurz nach dem Fahrerlaubniswerb liegen nur für die ersten sechs Monate ihrer Fahrkarriere Durchschnittswerte für die einzelnen monatlichen Fahrleistungen vor. Für den siebten bis zwölften Monat wird das arithmetische Mittel der Monatsfahrleistung in den ersten sechs Monaten ($\bar{x} = 414,94$ km) herangezogen und ab dem siebten Monat jeweils monatlich zur Gesamtfahrleistung im ersten Jahr als Autofahrer hinzu addiert.

sich auch gegen Ende der zwölf Monate beobachten.

9.3.6 Zusammenfassung der Befunde zur Fahrleistung der Fahranfänger

Fahrleistung 17-jähriger Fahranfänger

Eine erste grobe Annäherung an die Fahrleistung im Begleiteten Fahren bietet die subjektive pauschale Schätzung der bisherigen Gesamtfahrleistung durch die Befragten. Demnach ist die Hälfte der 17-Jährigen zum Erhebungszeitpunkt W1, wenige Wochen nach Erhalt der Prüfbescheinigung, bis zu 201 bis 300 km (Median) weit gefahren. Gegen Ende der Begleitphase schätzen die 17-Jährigen im Mittel eine Gesamtfahrleistung von 1.001 bis 1.500 km (Median). In der Berichtswoche sind sie zu Beginn und am Ende ihrer Begleitphase im Durchschnitt an 3,0 Wochentagen selbst mit dem Pkw gefahren. Dabei sind die Anteile pkw-mobiler Jugendlicher am Freitag und Samstag am größten.

Genauere Informationen zur Fahrleistung lassen sich aus der Betrachtung der letzten sieben Tage vor der Befragung („Berichtswoche“) erwarten. In der Berichtswoche der ersten Panelwelle dokumentieren die 17-jährigen Fahranfänger eine durchschnittliche Tagesfahrleistung von 7,1 km (Median; arithmetisches Mittel: 11,7 km). Die Tagesfahrleistung der tatsächlich mit dem Auto mobilen 17-Jährigen lag am Beginn der Begleitphase mit einem Median von 19,7 km (arithmetisches Mittel: 28,4 km) deutlich darüber. Die mittlere Tagesfahrleistung aller Fahranfänger und der mobilen Jugendlichen haben sich über die Begleitphase hinweg nur unwesentlich geändert. In den unterschiedlichen Wochenabschnitten zeigt sich beim Blick auf alle 17-jährigen und auf die tatsächlich pkw-mobilen Fahranfänger am „verlängerten“ Wochenende von Freitag bis Sonntag die höchste Tagesfahrleistung. Dies gilt sowohl am Beginn als auch am Ende der Begleitphase.

Die Wochenfahrleistung, bezogen auf alle 17-jährigen Fahranfänger, beträgt sowohl am Beginn als auch gegen Ende der Begleitphase durchschnittlich 50 km (Median; arithmetisches Mittel: Erstbefragung: 83,2 km; Wiederholungsbefragung: 82,5 km). Die Berücksichtigung der ausschließlich pkw-mobilen Fahranfänger resultiert in einem Anstieg der wöchentlichen Fahrleistung von 60,0 km (Median; arithmetisches Mittel: 95,2 km) zu Beginn der Begleitphase auf 66,0 km (Median; arithmetisches Mittel: 97,6 km) gegen Ende des Begleiteten Fahrens. Hochgerechnet auf einen Monat, berich-

ten die BF17-Teilnehmer am Beginn der Begleitphase eine Fahrleistung von durchschnittlich 288,3 km. Die Hälfte der 17-Jährigen fährt dabei bis zu 217,5 km (Median) im Monat. Während der Median der Monatsfahrleistung auch gegen Ende der Begleitphase auf diesem Niveau verharrt, steigt das arithmetische Mittel auf 309,4 km an. Tab. 1 gibt einen Überblick über die durchschnittlichen täglichen, wöchentlichen und monatlichen Fahrleistungen der 17-Jährigen.

Unter Zugrundelegung der Fahrleistungen für unterschiedliche Monate der Begleitdauer ergibt die Schätzung der Gesamtfahrleistung für die durchschnittliche Verweildauer im BF17 von 8,4 Monaten eine Fahrleistung von etwa 2.500 km. Bei Ausschöpfung der maximal möglichen Länge der Begleitdauer von zwölf Monaten lässt sich eine durchschnittliche Fahrleistung von 3.630 km erwarten.

Die Differenzierung nach relevanten Subgruppen für die wöchentliche und die monatliche Betrachtung kurz nach Beginn der Begleitphase offenbart folgende Struktur: Jugendliche mit einem Schulabschluss bis höchstens Mittlere Reife berichten stets eine höhere wöchentliche oder monatliche Fahrleistung als ihre Pendants mit (angestrebter) Hochschulreife. Befragte aus den alten Bundesländern fahren durchwegs mehr als Jugendliche aus den neuen Bundesländern. Jugendliche aus ländlichen Regionen berichten eine höhere Fahrleistung als Gleichaltrige aus verstädterten Regionen, und diese fahren mehr als junge Fahrer aus Agglomerationsräumen. Auch Früheinsteiger in das BF17 fahren stets mehr als Jugendliche, die ab dem Alter von 17 Jahren und vier Monaten mit dem Begleiteten Fahren begonnen haben. Auch gegen Ende der Begleitphase lässt sich eine höhere wöchentliche bzw. monatliche Fahrleistung der jungen Fahrer mit einer Schulbildung bis zur Mittleren Reife und Auszubildende belegen.

Fahrleistung 18-jähriger Fahranfänger

Seit ihrem Fahrerlaubniswerb ist die Hälfte der 18-jährigen Fahranfänger zum Zeitpunkt der Befragung nach eigener pauschaler Schätzung nicht mehr als „301 bis 400 km“ gefahren. In der Berichtswoche fahren die Befragten an durchschnittlich 3,8 Tagen, und damit signifikant häufiger als die BF17-Teilnehmer, mit dem Auto. An den Wochentagen von Montag bis Samstag sind jeweils knapp über die Hälfte der 18-Jährigen mit dem Auto unterwegs. Lediglich sonntags fährt die Mehrheit der Befragten kein Auto.

Für alle 18-jährigen Fahranfänger errechnet sich eine durchschnittliche tägliche Fahrleistung von 10,0 km (Median; arithmetisches Mittel: 16,9 km). Diese erhöht sich auf 21,7 km (Median; arithmetisches Mittel: 32,3 km), wenn man nur die Fahranfänger betrachtet, die tatsächlich Auto gefahren sind. In der Wochenbetrachtung resultiert daraus eine Fahrleistung von 71,5 km (Median; arithmetisches Mittel: 121,8 km) für alle 18-Jährigen und eine Fahrleistung von 90,0 km (Median; arithmetisches Mittel: 135,7 km) für die pkw-mobilen 18-jährigen Fahranfänger. Hochgerechnet auf einen Monat erbringen 18-jährige, herkömmlich vorbereitete Fahranfänger eine Fahrleistung von durchschnittlich 413,1 km. Die Hälfte der 18-Jährigen fährt monatlich bis zu 282,8 km (Median). Die Fahrleistungen der 18-Jährigen werden in Tab. 1 zusammenfassend dokumentiert.

Für die 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger ergibt die Hochrechnung der durchschnittlich im Monat gefahrenen Kilometer nach drei Monaten eine mittlere Fahrleistung von etwa 1.270 km. Nach sechs Monaten Fahrerlaubnisbesitz weist die Extrapolation eine Fahrleistung von etwa 2.800 km aus. Nach neun Monaten sind die jungen selbstständigen Fahrer im Durchschnitt bereits mehr als 4.000 km gefahren und nach einem Jahr lässt sich für die 18-Jährigen ca. 5.300 km Fahrerfahrung erwarten.

Hinsichtlich der Kategorien der unabhängigen Variablen zeigt sich ein charakteristisches Muster an Unterschieden, die sich von der Analyseebene der tageweisen Betrachtung auf die Wochenebene und schließlich auch die Monatsbetrachtung „vererben“: Junge Männer zeigen größere Fahrleistungen als junge Frauen, Befragte mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife fahren mehr als jene mit einem höheren Schulabschluss und Auszubildende fahren mehr Auto als Schüler und Befragte, die sich zur Zeit nicht in einer Berufsausbildung befinden.

Die Fahrleistungen der selbstständig fahrenden 18-Jährigen sind – mit Ausnahme des zweitägigen Wochenendes – in allen betrachteten Zeiträumen (Tag, Woche, Monat) und sowohl für alle Befragten als auch für die mobilen jungen Erwachsenen höher als jene der BF17-Teilnehmer. Bereits nach sechs Monaten weisen die 18-jährigen Fahranfänger eine mehr als anderthalb Mal so hohe Fahrleistung wie die BF17-Teilnehmer aus. Dieses Größenverhältnis lässt sich auch gegen Ende der zwölf Monate beobachten.

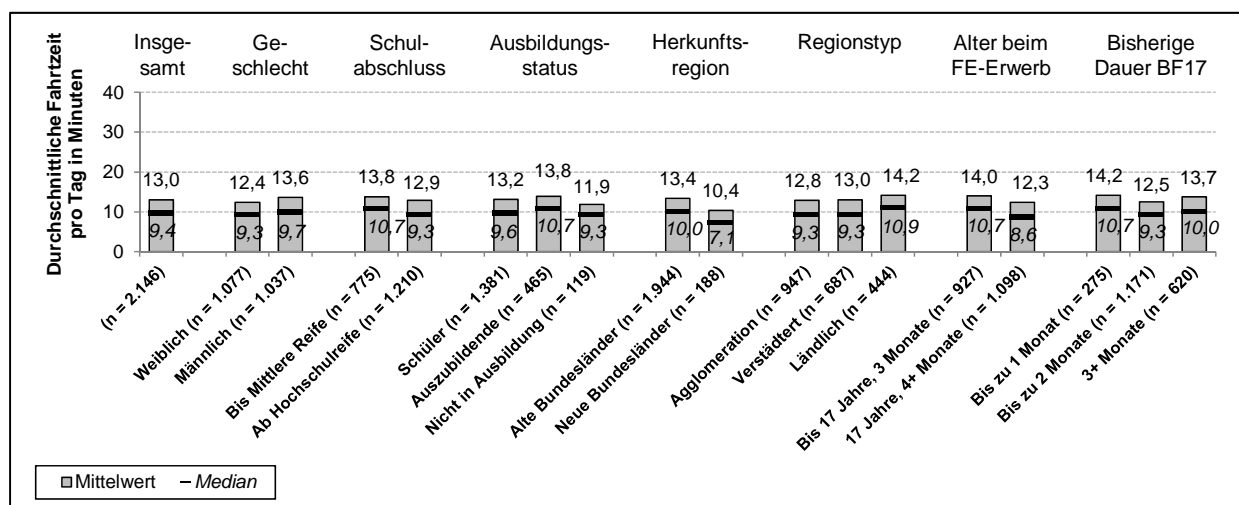


Bild 9-66: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

9.4 Fahrtzeit der Fahranfänger

An dieser Stelle soll auch die zeitliche Dimension der Exposition der in der FAB2014 befragten Fahranfänger, in Form der Verkehrsbeteiligungsdauer bzw. des sog. Mobilitätszeitbudgets berichtet werden. Dabei werden die Fahrtauern, wie schon in der Berichterstattung der Fahrleistung in Abschnitt 9.3, für alle und ausschließlich für mobile Fahranfänger nach den relevanten Subgruppen unterschieden und auf der Tages-, Wochen(abschnitts)- und Monatsebene betrachtet.

9.4.1 Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger

9.4.1.1 Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Im Fahrtenprotokoll der Berichtswoche berichten die Fahranfänger auch die täglichen Gesamtfahrtzeiten. Aus diesen Fahrtauern errechnet sich für alle BF17-Teilnehmer eine durchschnittliche tägliche Fahrtzeit von $\bar{x} = 9,4$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 13,0$ Minuten).^{111 112} Dieser Median sagt aus, dass – einschließlich der Jugendlichen, die nicht begleitet gefahren sind – die Hälfte aller Be-

fragten täglich bis zu 9,4 Minuten Auto fährt. Die zweite Hälfte sitzt längere Zeit hinter dem Steuer.

Die Betrachtung der Subgruppenunterschiede, dargestellt in Bild 9-66, verrät, dass BF17-Teilnehmer mit (angestrebter) Mittlerer Reife signifikant längere Fahrtauern berichten als Jugendliche mit höherem (angestrebtem) Schulabschluss. Die Abweichungen zwischen den Teilgruppen der beiden Variablen mit Raumbezug sind ebenso verallgemeinerbar. So verbringen die Jugendlichen aus den alten Bundesländern und jene aus ländlichen Regionen täglich mehr Zeit hinter dem Steuer als ihre jeweiligen Pendanten. Zudem zeigt sich auch in der Differenzierung der jüngeren und älteren Fahranfänger im BF17 eine signifikante Abweichung in der täglichen Fahrtdauer, wobei die Früheinsteiger längere Fahrtzeiten berichten.

Die Verteilung der mittleren Fahrtzeiten an den einzelnen Wochentagen in Bild 9-67 nimmt die typische Form an, die auch vor dem Hintergrund der berichteten Fahrleistung zu erwarten war. Der Median beträgt an allen Tagen $\bar{x} = 0$ Minuten und verweist darauf, dass an jedem Tag mindestens die Hälfte der Befragten nicht Auto gefahren ist. Zieht man den Mittelwert als Indikator heran, verbleibt die mittlere Fahrtdauer der Minderheit der Pkw-Mobilen an den Wochentagen von Montag bis Donnerstag weitgehend auf dem gleichen Niveau, während sie an den Tagen des Wochenendes deutlich ansteigt.

¹¹¹ Um in die Berechnungen einzugehen, müssen für mindestens vier Tage Angaben zu den Fahrtzeiten vorliegen.

¹¹² Die Häufigkeitsverteilungen der nachfolgend vorgestellten Fahrtzeit-Variablen sind nicht annähernd normalverteilt, so dass auch hier wieder der Median als Maß der zentralen Tendenz interpretiert werden muss.

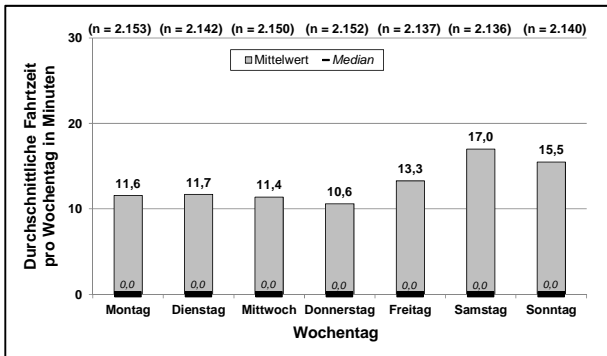


Bild 9-67: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach Wochentagen

Die Verteilung der mittleren Fahrtzeiten an den Wochentagen differenziert nach den relevanten Subgruppen wird in Tab. 9-21 abgebildet. Durch die graue Schattierung markierte signifikante Unterschiede ergeben sich für den Schulabschluss an vier und den Ausbildungsstatus an fünf Wochentagen. Dabei werden für die BF17-Teilnehmer mit angestrebter oder bereits erworbener Mittlerer Reife und für die Auszubildenden höhere Fahrdauern notiert, wobei diese sich am Wochenende zwischen den Teilgruppen annähern. Über alle Wochentage hinweg fahren 17-Jährige aus den alten Bundesländern längere Zeit mit dem Pkw – an zwei Tagen wird diese Tendenz auch statistisch signifikant.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	0,0 (10,8)	0,0 (11,7)	0,0 (11,1)	0,0 (10,7)	0,0 (13,1)	0,0 (15,6)	0,0 (14,2)
Männlich	0,0 (12,2)	0,0 (11,6)	0,0 (11,7)	0,0 (10,4)	0,0 (13,6)	0,0 (18,4)	0,0 (16,9)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	0,0 (12,1)	0,0 (12,9)	0,0 (12,5)	0,0 (10,8)	2,0 (15,2)	2,8 (17,9)	0,0 (15,4)
Ab Hochschulreife	0,0 (11,5)	0,0 (11,1)	0,0 (10,9)	0,0 (10,8)	0,0 (12,4)	0,0 (17,4)	0,0 (16,2)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	0,0 (11,5)	0,0 (11,4)	0,0 (11,3)	0,0 (10,7)	0,0 (13,2)	0,0 (17,9)	0,0 (16,3)
Auszubildende	0,0 (11,3)	0,0 (13,2)	0,0 (12,6)	0,0 (12,2)	5,0 (14,3)	7,3 (17,7)	0,0 (15,9)
Nicht in Ausbildung	4,0 (16,1)	0,0 (10,5)	0,0 (11,3)	0,0 (6,7)	5,0 (13,9)	0,0 (14,1)	0,0 (11,0)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	0,0 (11,9)	0,0 (12,1)	0,0 (11,7)	0,0 (10,7)	0,0 (13,5)	0,0 (17,5)	0,0 (15,7)
Neue Bundesländer	0,0 (8,7)	0,0 (8,4)	0,0 (8,6)	0,0 (10,7)	0,0 (11,3)	0,0 (12,4)	0,0 (14,2)
	Regionstyp						
Agglomeration	0,0 (11,3)	0,0 (12,4)	0,0 (11,4)	0,0 (10,7)	0,0 (12,4)	0,0 (16,6)	0,0 (14,9)
Verstädtert	0,0 (11,6)	0,0 (10,8)	0,0 (10,0)	0,0 (10,3)	0,0 (14,0)	0,0 (18,2)	0,0 (15,8)
Ländlich	0,0 (13,2)	0,0 (12,3)	0,0 (14,1)	0,0 (11,0)	0,0 (14,0)	0,0 (16,7)	0,0 (17,8)
	Alter beim Fahrerlaubniserwerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	0,0 (12,7)	0,0 (12,6)	0,0 (12,3)	0,0 (11,7)	0,0 (13,3)	3,0 (19,3)	0,0 (15,7)
Ab 17 Jahre, 4 Monate	0,0 (10,3)	0,0 (11,0)	0,0 (10,7)	0,0 (9,6)	0,0 (13,7)	0,0 (14,6)	0,0 (15,9)
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu einem Monat	0,0 (11,6)	0,0 (13,2)	0,0 (12,7)	0,0 (12,3)	0,0 (13,1)	0,0 (17,4)	0,0 (18,5)
Bis zu zwei Monaten	0,0 (10,9)	0,0 (10,4)	0,0 (10,1)	0,0 (10,3)	0,0 (12,7)	0,0 (17,4)	0,0 (15,6)
Drei und mehr Monate	0,0 (12,6)	0,0 (13,3)	0,0 (13,0)	0,0 (10,5)	0,0 (15,1)	0,0 (16,1)	0,0 (14,8)
	Insgesamt						
Insgesamt	0,0 (11,6)	0,0 (11,7)	0,0 (11,4)	0,0 (10,6)	0,0 (13,3)	0,0 (17,0)	0,0 (15,5)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-21: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

Der gleiche Befund kann auf die Raumeinheit übertragen werden, wobei die Jugendlichen aus ländlichen Regionen die längsten Fahrtzeiten berichten. An vier der sieben Wochentage protokollieren zudem die Fröheinsteiger ins Begleitete Fah-

ren längere Fahrdauern als die älteren BF17-Teilnehmer. Für die Ausprägungen der bisherigen Begleitdauer errechnen sich an zwei Tagen signifikante Unterschiede, bei denen diejenigen, die die Prüfbescheinigung seit bis zu zwei Monaten besit-

zen, geringere Fahrtzeiten berichten als die 17-Jährigen, die erst seit höchstens einem Monat oder seit mehr als zwei Monaten begleitet Auto fahren dürfen. Auch hinsichtlich der Fahrtauern wird nachfolgend wieder zwischen der vier- und fünftägigen Arbeitswoche und dem zwei- bzw. dreitägigen Wochenende unterschieden.¹¹³ In der fünftägigen Arbeitswoche von Montag bis Freitag fahren die BF17-Teilnehmer im Mittel $\bar{x} = 7,6$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 11,8$ Minuten).¹¹⁴ In der Differenzierung der relevanten Subgruppen (vgl. Bild 9-68) ergeben sich für die BF17-Teilnehmer mit angestrebter oder absolvierter Mittlerer Reife, für die 17-jährigen Auszubildenden, für Befragte aus den alten Bundesländern oder Jugendliche aus ländlichen Regionen sowie die Früheinsteiger ins Begleitete Fahren signifikant längere Fahrtauern als für deren jeweiligen Konterparts. Auch Jugendliche, deren bisherige Begleitdauer zum Befragungszeitpunkt am kürzesten andauerte, berichten eine längere Fahrtdauer als Jugendliche, die bereits länger am BF17 teilnehmen.

Verglichen damit steigt die durchschnittliche Fahrtdauer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) gemessen am Median ($\tilde{x} = 7,5$ Minuten) nicht an (vgl. Bild 9-69).¹¹⁵ Wird das arithmetische Mittel ($\bar{x} = 16,1$ Minuten), das sich vor allem durch die Minderheit der am Wochenende pkw-mobilen Jugendlichen herausbildet, als Indikator herangezogen, ist die berichtete Fahrtdauer am zweitägigen Wochenende deutlich erhöht.

Für das zweitägige Wochenende sind wenige Differenzen zwischen den ausgemachten Teilgruppen signifikant, darunter lediglich die Fahrtzeiten von Jugendlichen aus alten und neuen Bundesländern und von Früh- und Späteinsteigern ins Begleitete Fahren. Hier sind die 17-Jährigen, wohnhaft in den westlichen Bundesländern und die Neulinge, die noch bevor sie 17 Jahre und drei Monate alt sind, ins BF17 einsteigen, mit längeren Fahrtzeiten unterwegs.

Für die folgende Differenzierung der Wochentage in eine Arbeitswoche von Montag bis Donnerstag

wird der Freitag dem Wochenende zugeschlagen. Dadurch reduziert sich das Mittel der Fahrtzeit in der viertägigen Arbeitswoche auf $\bar{x} = 6,8$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 11,3$ Minuten).¹¹⁶

In der durchgeführten Subgruppenanalyse sind die Abweichungen in der mittleren Fahrtzeit in der viertägigen Arbeitswoche für den Schulabschluss signifikant (vgl. Bild 9-70). Darüber hinaus zeigen die Variablen mit Raumbezug verallgemeinerbare Resultate. Sowohl die BF17-Teilnehmer aus den alten Bundesländern als auch aus ländlichen Regionen verbringen zum Zeitpunkt der ersten Befragung durchschnittlich mehr Zeit hinter dem Steuer als die Befragten der komplementären Teilgruppen. Unter der Woche von Montag bis Donnerstag sind ferner die Früheinsteiger ins Begleitete Fahren und diejenigen mit der längsten bisherigen Begleitdauer signifikant länger mit dem Auto unterwegs als ihre jeweiligen Pendants.

Am dreitägigen Wochenende verbringen die BF17-Teilnehmer zum Zeitpunkt W1 am meisten Zeit pro Tag hinter dem Steuer. So beträgt der Median $\tilde{x} = 10,0$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 15,3$ Minuten) und sagt damit aus, dass die Hälfte aller 17-Jährigen am dreitägigen Wochenende bis zu 10 Minuten begleitet Auto fährt.¹¹⁷

Die für den Freitag bis Sonntag berechneten mittleren Fahrtauern sind zwischen den Subgruppen der unabhängigen Variablen einheitlicher als unter der Woche (vgl. Bild 9-71). Signifikante Unterschiede zwischen den Teilgruppen sind nur für die regionale Herkunft und für das Alter beim Erwerb der Prüfbescheinigung auszumachen. Wie bereits zuvor häufiger dokumentiert, berichten die BF17-Teilnehmer aus den alten Bundesländern und die Früheinsteiger ins Begleitete Fahren im Vergleich zu ihren Pendants von längeren Fahrtauern.

¹¹³ Bereits im Rahmen der Beschreibung der durchschnittlichen Fahrtzeiten werden die Gründe für die vorgenommene Aufspaltung der Arbeitswoche und des Wochenendes ausgeführt (vgl. Abschnitt 9.2). Der Freitag trägt bereits hinsichtlich des Fahrverhaltens wochenendtypische Eigenschaften und wird deswegen einmal der Arbeitswoche und einmal dem Wochenende zugeschlagen.

¹¹⁴ Für die Berechnungen zu diesem Wochenabschnitt müssen Angaben zu den Fahrtzeiten an mindestens drei Tagen vorliegen.

¹¹⁵ Dabei muss zu mindestens einem Tag des Wochenendes die Angabe zu den Fahrtzeiten vorliegen.

¹¹⁶ Um in die Berechnungen einzugehen, müssen für mindestens zwei Tage Angaben zu den Fahrtzeiten vorliegen.

¹¹⁷ Auch für die Berechnungen des „verlängerten“ Wochenendes werden die Angaben zu den Fahrtzeiten an mindestens zwei Tagen benötigt.

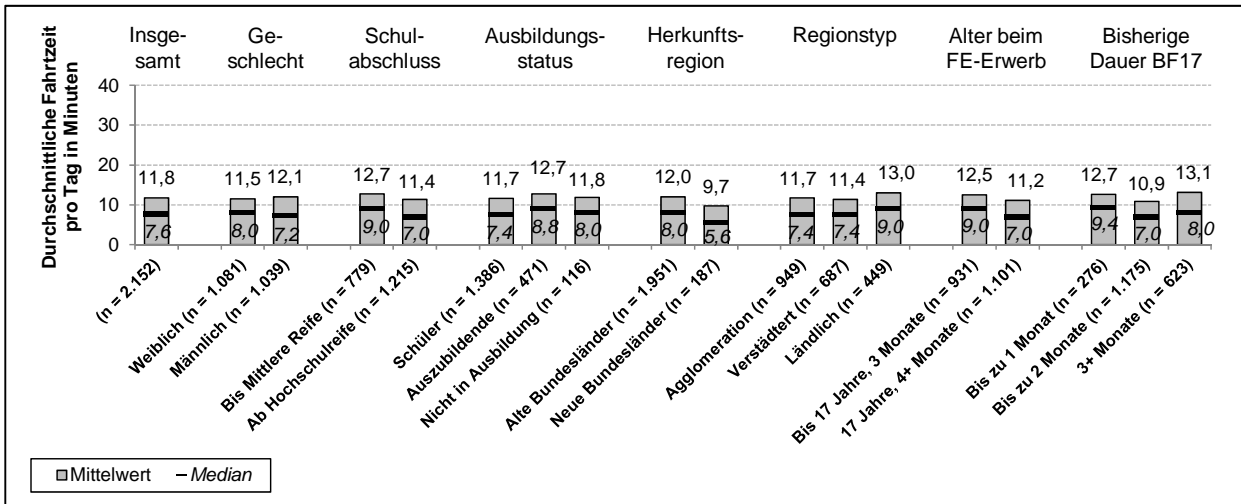


Bild 9-68: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

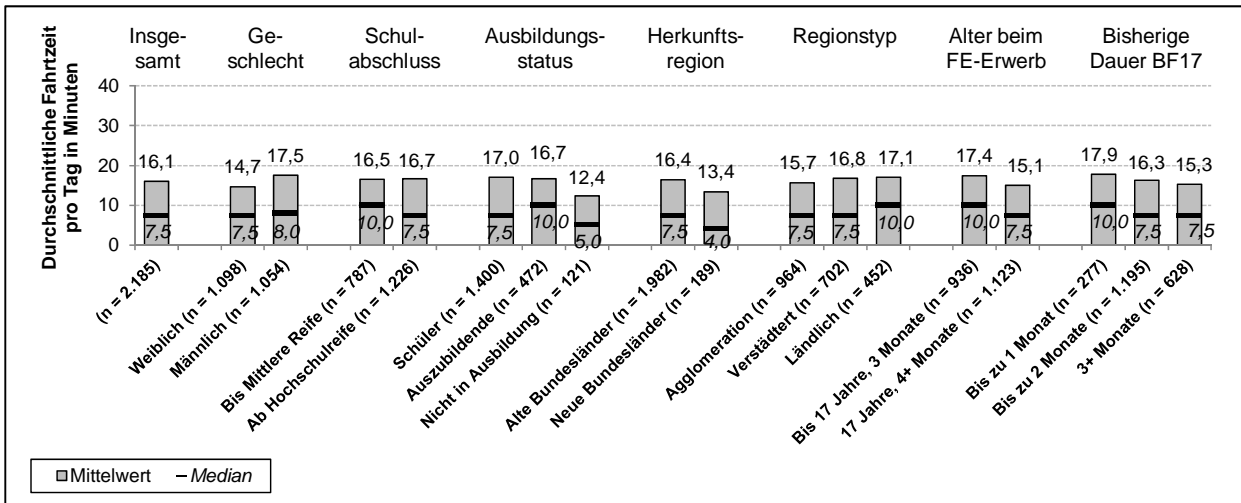


Bild 9-69: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag bis Sonntag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

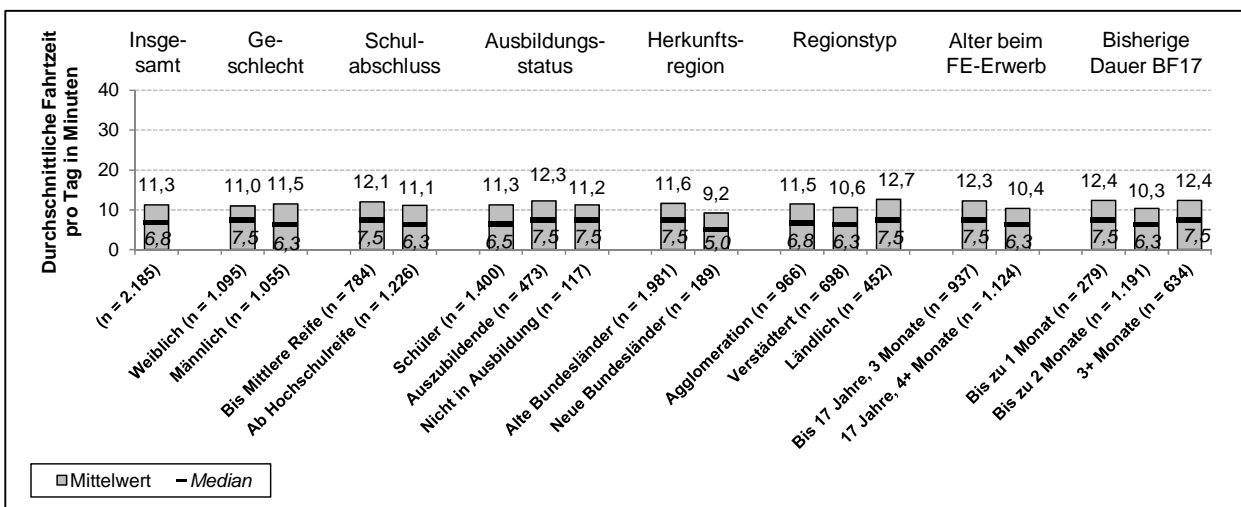


Bild 9-70: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

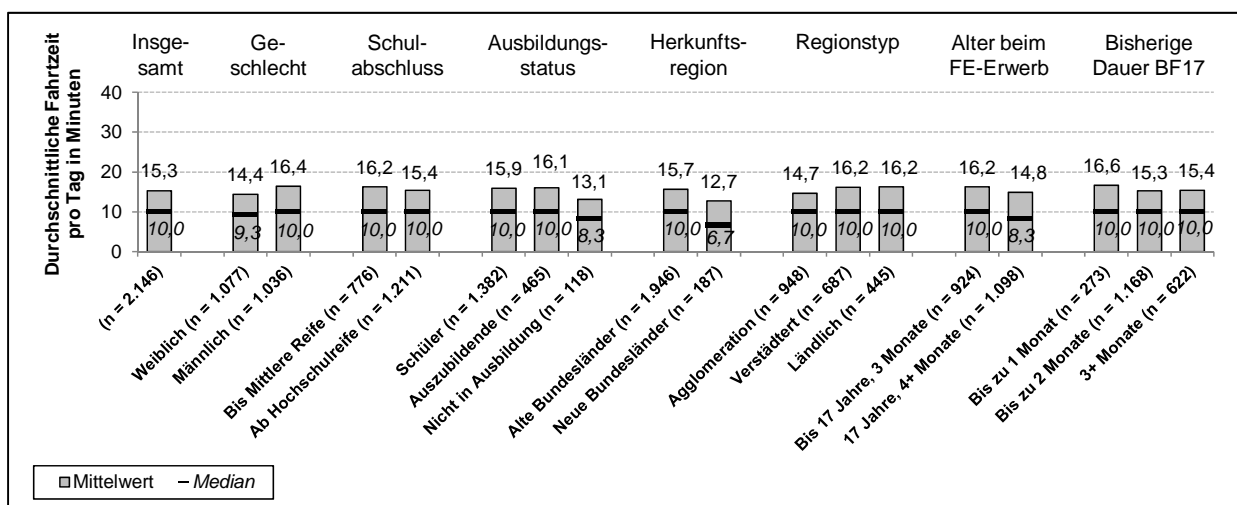


Bild 9-71: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger am dreitägigen Wochenende (Freitag bis Sonntag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

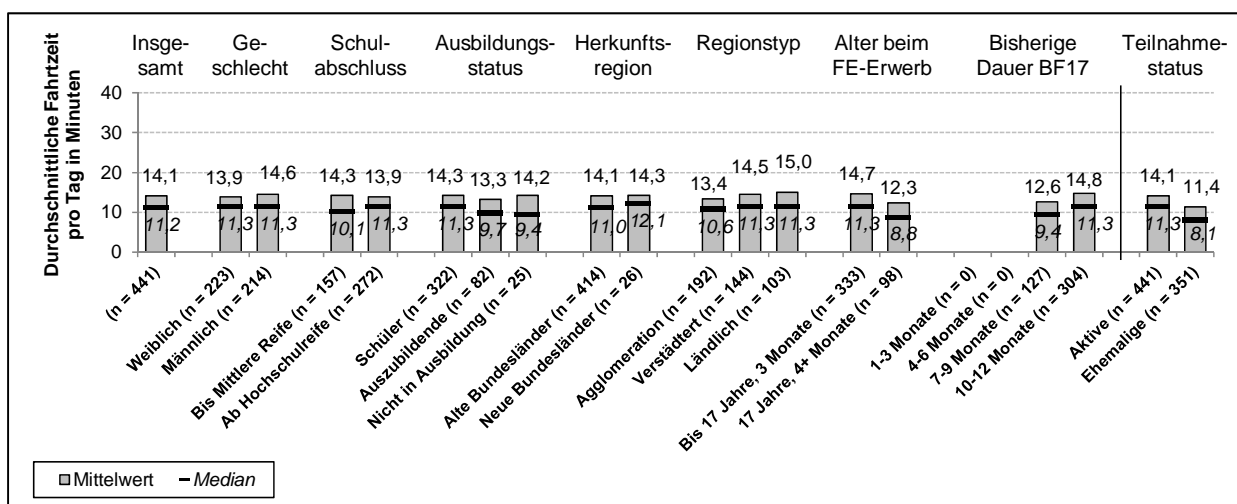


Bild 9-72: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

9.4.1.2 Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

Die mittlere tägliche Fahrtzeit der 17-jährigen Panelteilnehmer beläuft sich zum Zeitpunkt der zweiten Befragung auf $\bar{x} = 11,2$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 14,1$ Minuten). Die vergleichende Betrachtung der mittleren Fahrtzeiten der einzelnen Subgruppen in Bild 9-72 zeigt nur für den Teilnahme-status signifikante Abweichungen an. So berichten in der zweiten Befragungswelle die noch aktiven BF17-Teilnehmer von einer signifikant längeren täglichen Fahrdauer.

In der Panelperspektive, die die Veränderungen jedes einzelnen Befragten von Welle W1 zu Welle 2 in den Blick nimmt, zeigen sich signifikante individuelle Unterschiede zwischen den mittleren

täglichen Fahrtzeiten beider Panelwellen. Der intrapersonelle Median sinkt im Verlauf der Begleitzeit. Die intrapersonelle Veränderung ist jedoch äußerst gering (vgl. Tab. 9-22). Die Größe der Abweichungen, die sich hinsichtlich der durchschnittlichen Tagesfahrtzeit zwischen Welle W1 und W2 für jeden Befragten berechnen, ist in Tab. 9-23 dokumentiert. Dabei wird sichtbar, dass sich die Differenzen der angegebenen Fahrtzeiten zum Großteil im engen Bereich von +/- fünf Minuten bewegen.

Durchschnittliche Tagesfahrzeit aller Fahranfänger	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.146	9,43 / (13,01) ¹
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	465	10,71 / (14,01)
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	441	11,17 / (14,13)
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	456	0,13 / (-0,08)
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	436	-0,13 / (0,10)
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	465	0,32 / (0,14)

¹ Die dargestellte Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der arithmetische Mittelwert wird deshalb eingeklammert.

Tab. 9-22: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrzeit aller Fahranfänger in der Berichtswoche zwischen den Panelwellen W1 und W2

Durchschnittliche Tagesfahrzeit aller Fahranfänger	%
Starke Zunahme (Höher als +5 Minuten)	6,0
Zunahme (Bis zu +5 Minuten)	27,7
Keine Veränderung (0)	9,0
Reduzierung (Bis zu -5 Minuten)	50,6
Starke Reduzierung (Niedriger als -5 Minuten)	2,5
Anzahl (n)	436

Tab. 9-23: BF17-Teilnehmer: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrzeit in der Berichtswoche zwischen den Panelwellen W1 und W2

Die Betrachtung der mittleren Fahrtzeiten an den einzelnen Wochentagen in W2 erfolgt in Bild 9-73. Es zeigt das bereits bekannte Muster durchgehender Mediane $\tilde{x} = 0$ und weitgehend einheitlicher arithmetischer Mittelwerte für die Tage von Dienstag bis Donnerstag. An den Tagen von Freitag bis Sonntag und auch am Montag liegen die Mittelwerte, die sich im Wesentlichen durch die Fahrdauern der Minderheit mobiler Fahranfänger herausbilden, über dem Niveau der drei übrigen Wochentage.

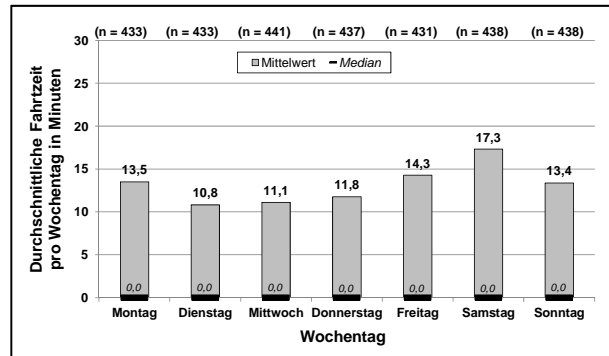


Bild 9-73: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrzeit aller Fahranfänger; zweite Panelwelle an einzelnen Wochentagen

Bei der Differenzierung der mittleren Fahrdauern an den Wochentagen nach relevanten Subgruppen (vgl. Tab. 9-24) zeigt sich für den Donnerstag und Freitag ein signifikanter Geschlechterunterschied dahingehend, dass an diesem Tag die männlichen Fahranfänger vergleichsweise länger fahren. Hinsichtlich des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus zeigen die Befunde eine noch deutlichere Tendenz. An den Tagen von Montag bis Mittwoch verbringen Jugendliche mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife und auch Auszubildende mehr Zeit hinter dem Steuer als ihre Vergleichsgruppen. Für den Schulabschluss gilt dieses Ergebnis auch sonntags. Für die Variablen des Regionstyps zeigen sich in den Fahrdauern zum Ende der Begleitphase freitags und samstags signifikante Unterschiede. Während freitags 17-Jährige aus ländlichen Gebieten längere Zeit Pkw fahren, sind samstags die Jugendlichen in städtischen Regionen länger mit dem Auto unterwegs. Eine strukturelle Abweichung ist wiederum für den Teilnahmestatus zu sehen: Die Befragten, deren Begleitdauer zum Befragungszeitpunkt bereits beendet war, wenden ein höheres Mobilitätszeitbudget auf, als es die aktiven BF17-Teilnehmer tun. Lediglich freitags und samstags fahren die begleiteten Jugendlichen ähnlich lange und die signifikanten Abweichungen verschwinden.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert) in Minuten						
	Geschlecht						
Weiblich	0,0 (10,6)	0,0 (10,4)	0,0 (9,5)	0,0 (10,2)	0,0 (11,3)	0,0 (14,6)	0,0 (14,5)
Männlich	0,0 (16,1)	0,0 (11,4)	0,0 (12,9)	0,0 (13,6)	10,0 (17,5)	0,0 (20,2)	0,0 (12,4)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	8,0 (18,2)	0,0 (13,8)	0,0 (16,6)	0,0 (14,3)	5,0 (16,8)	0,0 (20,4)	0,0 (18,0)
Ab Hochschulreife	0,0 (11,1)	0,0 (9,3)	0,0 (8,3)	0,0 (10,4)	0,0 (12,5)	0,0 (15,5)	0,0 (11,0)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	0,0 (11,7)	0,0 (10,1)	0,0 (9,5)	0,0 (10,3)	0,0 (13,1)	0,0 (17,6)	0,0 (11,8)
Auszubildende	10,0 (16,2)	5,0 (14,7)	5,2 (19,0)	0,0 (14,5)	10,0 (19,6)	6,6 (13,9)	0,0 (18,0)
Nicht in Ausbildung	0,0 (32,0)	0,0 (8,7)	0,9 (9,6)	5,0 (22,6)	0,0 (6,8)	0,0 (24,5)	0,0 (21,5)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	0,0 (13,6)	0,0 (10,9)	0,0 (11,0)	0,0 (11,7)	0,0 (14,0)	0,0 (17,2)	0,0 (13,6)
Neue Bundesländer	0,0 (11,5)	0,0 (9,9)	0,0 (12,9)	0,0 (13,3)	0,0 (19,7)	0,0 (18,6)	0,0 (10,5)
	Regionstyp						
Agglomeration	0,0 (12,8)	0,0 (11,6)	0,0 (12,0)	0,0 (11,3)	0,0 (11,2)	0,0 (22,3)	0,0 (12,7)
Verstädtert	0,0 (14,4)	0,0 (8,6)	0,0 (10,1)	0,0 (12,1)	0,3 (16,4)	0,0 (15,8)	0,0 (15,9)
Ländlich	0,0 (13,2)	0,0 (12,7)	0,0 (10,8)	0,0 (11,4)	10,0 (17,2)	0,0 (10,7)	0,0 (11,0)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	0,0 (14,2)	0,0 (11,4)	0,0 (11,0)	0,0 (11,5)	3,0 (15,4)	0,0 (18,9)	0,0 (13,2)
Ab 17 Jahre, 4 Monate	0,0 (11,8)	0,0 (9,0)	0,0 (11,0)	0,0 (13,0)	0,0 (11,1)	0,0 (11,1)	0,0 (15,0)
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu drei Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu sechs Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu neun Monaten	0,0 (11,8)	0,0 (9,5)	0,0 (10,9)	0,0 (12,9)	0,0 (12,0)	0,0 (11,5)	0,0 (13,6)
Bis zu zwölf Monaten	0,0 (14,4)	0,0 (11,5)	0,0 (11,1)	0,0 (11,4)	0,0 (15,4)	0,0 (19,5)	0,0 (13,7)
	Teilnahmestatus						
Aktiv	0,0 (13,5)	0,0 (10,8)	0,0 (11,1)	0,0 (11,8)	0,0 (14,3)	0,0 (17,3)	0,0 (13,4)
Ehemalig	8,3 (14,9)	0,0 (17,0)	0,0 (14,6)	0,0 (16,6)	0,0 (20,4)	0,0 (22,2)	5,0 (22,4)
	Insgesamt						
Insgesamt	0,0 (13,5)	0,0 (10,8)	0,0 (11,1)	0,0 (11,8)	0,0 (14,3)	0,0 (17,3)	0,0 (13,4)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-24: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

Zum Abschluss der Betrachtung der Tagesfahrdauern aller BF17-Teilnehmer in der zweiten Panelwelle folgt die getrennte Berechnung der mittleren Tagesfahrdauern für die Arbeitswoche und das Wochenende. In der fünftägigen Arbeitswoche von Montag bis Freitag beträgt das durchschnittliche Mobilitätszeitbudget $\bar{x} = 8,2$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 12,3$ Minuten; vgl. Bild 9-74). Somit fahren 50 % der Jugendlichen am Ende der Begleitphase von Montag bis Freitag täglich bis zu 8,2 Minuten in Begleitung.

Laut den Resultaten der Subgruppenanalyse fahren an diesen Tagen männliche Jugendliche, Fahranfänger, die einen Schulabschluss bis zur Mittleren Reife anstreben oder besitzen, und Auszubildende längere Zeit als ihre jeweiligen Vergleichsgruppen. Des Weiteren unterscheiden sich

aktive und ehemalige BF17-Teilnehmer signifikant. Dabei sitzen die Ehemaligen an den Tagen von Montag bis Freitag jeweils länger hinter dem Steuer.

Am zweitägigen Wochenende, bestehend aus Samstag und Sonntag, sinkt der Median auf eine Fahrtzeit von $\bar{x} = 5,0$ Minuten pro Tag (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 15,2$ Minuten). Der im Vergleich zur fünftägigen Arbeitswoche gestiegene Mittelwert verweist auf eine hinreichend große Minderheit von BF17-Teilnehmern mit längeren Fahrdauern am Wochenende. Bild 9-75 zeigt die Verteilung der Fahrtzeiten getrennt nach den Ausprägungen der soziodemographischen Merkmale. Alle dargestellten Differenzierungen weisen keine statistisch verallgemeinerbaren Resultate auf – ausgenommen der Teilnahmestatus, bei dem die ehemaligen

BF17-Teilnehmer am zweitägigen Wochenende signifikant höhere Fahrtauern pro Tag berichten, als noch die Aktiven.

Die Auslassung des Freitags in der Kalkulation der Arbeitswoche schlägt sich in einem gegenüber der vollen Arbeitswoche niedrigeren Median von \bar{x} = 7,5 Minuten (arithmetisches Mittel \bar{x} = 11,8 Minuten) nieder. Einmal mehr zeigt der Freitag damit auf, dass er angesichts des Fahrpensums eher wochenendtypisch ist und den Durchschnittswert

einer Fahrwoche spürbar anhebt. Die subgruppen-spezifische Differenzierung des aufgewendeten Mobilitätszeitbudgets an den Tagen von Montag bis Donnerstag (vgl. Bild 9-76) zeigt die ähnlichen signifikanten Unterschiede wie in der vollen Arbeitswoche mit fünf Tagen. Somit sind die Gruppen des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus sowie des Teilnahmestatus erneut signifikant voneinander verschieden.

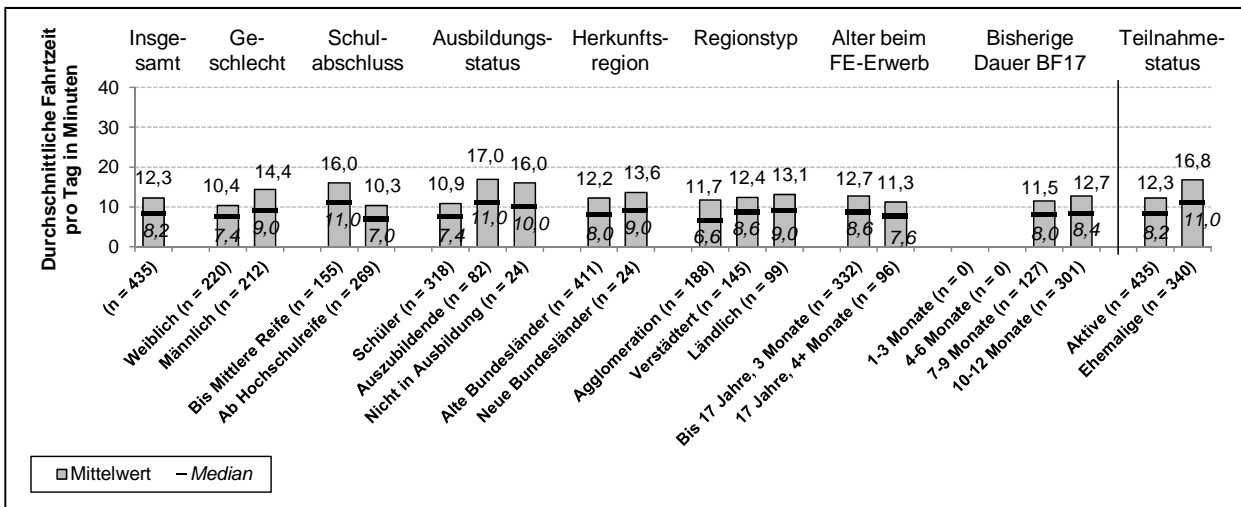


Bild 9-74: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

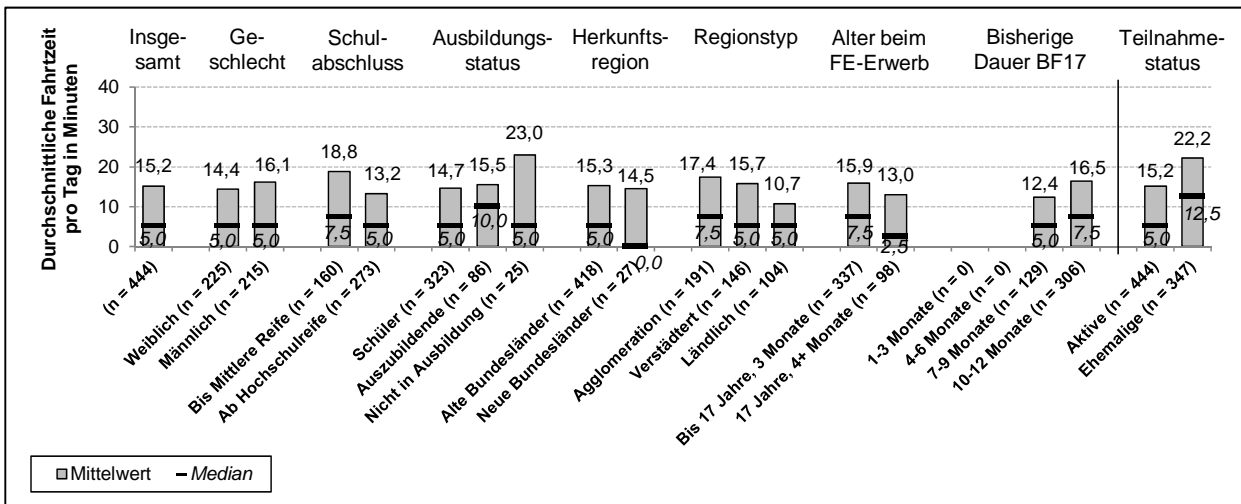


Bild 9-75: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag bis Sonntag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

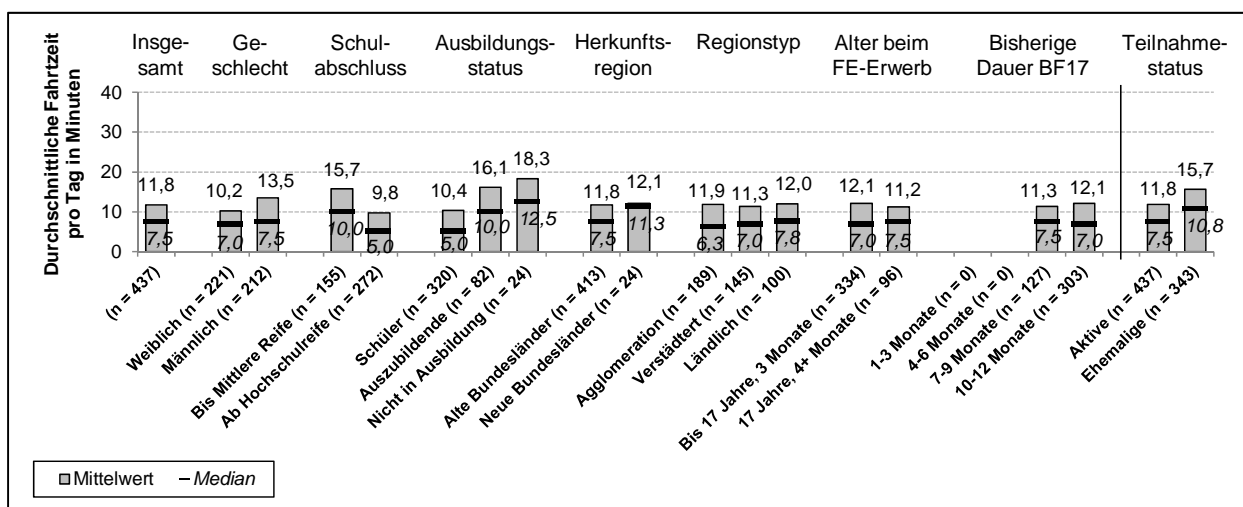


Bild 9-76: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

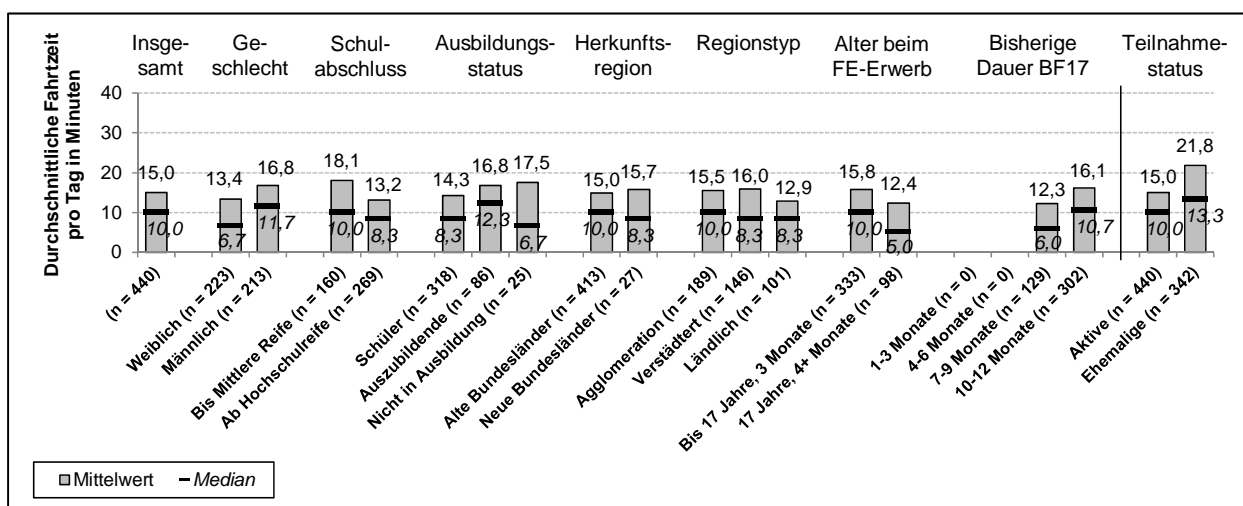


Bild 9-77: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger am dreitägigen Wochenende (Freitag bis Sonntag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Mit der Aufnahme des Freitags in die Wochenendbetrachtung wächst die mittlere Fahrtdauer am dreitägigen Wochenende auf $\bar{x} = 10,0$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 15,0$ Minuten) deutlich an. In der Subgruppenanalyse für das dreitägige Wochenende, dargestellt in Bild 9-77, ergeben sich für vier unabhängige Variablen signifikante Unterschiede zwischen deren Ausprägungen. Dabei protokollieren die männlichen Befragten längere Wegstrecken als die weiblichen Fahranfänger. In der Variable des Alters beim Fahrerlaubnisenerwerb überragen die Früheinsteiger, die mit bis zu 17 Jahren und drei Monaten ins Begleitete Fahren eingestiegen sind, die älteren Jugendlichen hinsichtlich der mittleren Fahrtdauer. Darüber hinaus sind im definierten Zeitraum die Befragten mit einer

längeren bisherigen Begleitdauer auch längere Zeit pro Tag begleitet gefahren. Ein größeres Mobilitätszeitbudget wenden außerdem die ehemaligen im Vergleich zu den aktuellen BF17-Teilnehmern auf.

9.4.1.3 Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller 18-jährigen Fahranfänger

Die durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller 18-jährigen Fahranfänger wird in Bild 9-78 nach dem bekannten Set der unabhängigen Variablen differenziert. Die Hälfte der Befragten berichtet eine Fahrtzeit von bis zu $\bar{x} = 13,4$ Minuten pro Tag (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 20,2$ Minuten). Auch in

der zeitlichen Betrachtung der Pkw-Mobilität zeigen sich für 18-Jährige wieder die bekannten Unterschiede nach dem Geschlecht und dem Schulabschluss, mit im Vergleich zu den jeweiligen komplementären Subgruppen größerem Mobilitätszeitbudget für junge Männer und Absolventen mit bis zu Mittlerer Reife. Ein weiterer Unterschied zeigt sich nach dem Ausbildungsstatus, wobei junge Fahrer, die sich nicht in Ausbildung befinden, täglich durchschnittlich am längsten mit dem Auto unterwegs sind, gefolgt von den Auszubildenden und

den Schülern, die das geringste Mobilitätszeitbudget aufweisen.

Der Abgleich der durchschnittlich aufgewendeten Fahrtzeiten zwischen den Fahranfängerteilgruppen der 17- und 18-Jährigen erweist sich in der statistischen Analyse als signifikant. Somit ist der Befund, dass die 18-jährigen Nichtteilnehmer am BF17 in der Befragung ein höheres Mobilitätszeitbudget für ihre Fahrten aufwenden, auf die Grundgesamtheit verallgemeinerbar.

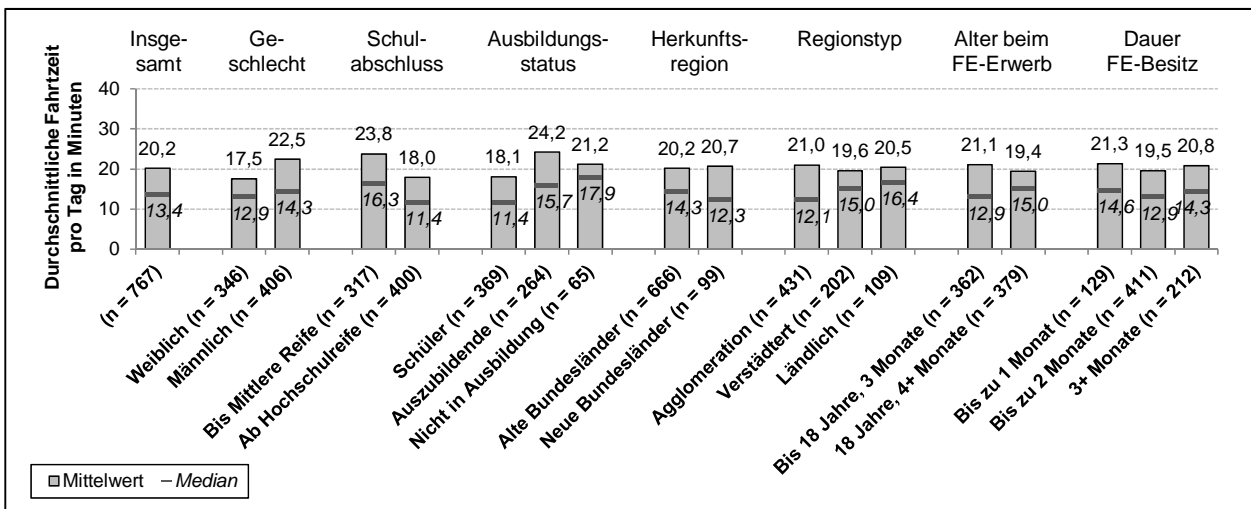


Bild 9-78: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

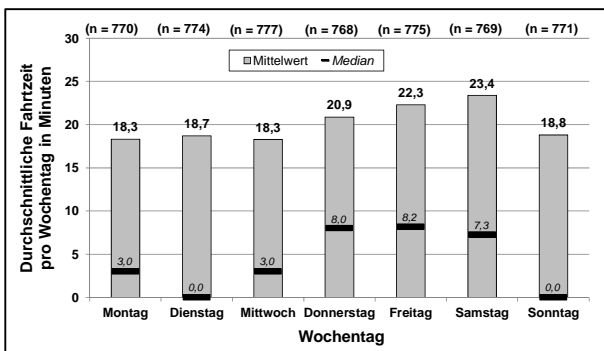


Bild 9-79: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger an einzelnen Wochentagen

Für jeden Wochentag veranschaulicht Bild 9-79 die Mediane und Mittelwerte der durchschnittlichen Fahrtzeiten aller 18-jährigen Fahranfänger. Im Laufe der Arbeitswoche erhöht sich sowohl der – aufgrund der fehlenden Normalverteilung der einzelnen Variablen eigentlich zu interpretierende – Median als auch das arithmetische Mittel der berichteten Fahrtzeiten, das auf eine hinreichende Anzahl

von Fahranfängern mit deutlich längeren Autofahrten verweist. Insbesondere samstags und freitags werden solche länger dauernden Fahrten unternommen.

In Tab. 9-25 werden die durchschnittlichen Fahrtzeiten von 18-Jährigen für jeden Wochentag nach den Kategorien der unabhängigen Variablen differenziert. An fünf von sieben Wochentagen sind junge Männer länger mit dem Auto unterwegs als junge Frauen. An sechs von sieben Wochentagen fahren Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife länger Auto als Befragte mit einem höheren Schulabschluss. Montags und mittwochs weisen Auszubildende signifikant längere Fahrtzeiten aus als Schüler und Fahranfänger, die sich nicht in einer Ausbildung befinden. Und an drei Wochentagen zeigen sich verallgemeinerbare Unterschiede in den Fahrtzeiten nach der regionalen Herkunft der Fahranfänger. Damit schlagen sich die bereits in der Differenzierung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung aller Fahranfänger verallgemeinerbaren Unterschiede auch in der Differenzierung der Wochentagsfahrtzeiten nieder.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	0,0 (17,3)	0,0 (16,6)	0,0 (18,4)	0,0 (17,6)	0,0 (18,5)	0,0 (19,3)	0,0 (14,4)
Männlich	10,0 (19,4)	10,0 (20,5)	5,0 (17,5)	10,0 (23,8)	10,0 (25,4)	10,0 (26,6)	0,0 (22,4)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	10,0 (23,6)	8,0 (21,8)	10,0 (22,9)	10,0 (23,4)	11,6 (25,6)	10,0 (28,2)	0,0 (19,4)
Ab Hochschulreife	0,0 (14,3)	0,0 (16,9)	0,0 (15,1)	0,0 (19,1)	0,0 (20,6)	5,0 (20,1)	0,0 (19,2)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	0,0 (14,7)	0,0 (17,3)	0,0 (15,3)	8,3 (20,3)	5,0 (19,4)	5,0 (19,6)	0,0 (19,2)
Auszubildende	10,0 (23,9)	10,0 (22,3)	10,0 (23,1)	10,0 (25,0)	10,0 (26,9)	12,0 (28,5)	0,0 (19,2)
Nicht in Ausbildung	12,9 (19,1)	10,0 (19,1)	5,0 (19,3)	8,3 (12,6)	18,1 (30,5)	5,7 (25,3)	5,7 (20,1)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	7,0 (18,5)	6,5 (18,3)	5,0 (18,1)	10,0 (20,8)	10,0 (22,7)	10,0 (23,5)	0,0 (18,6)
Neue Bundesländer	0,0 (17,1)	0,0 (21,5)	0,0 (19,6)	0,0 (21,9)	0,0 (19,7)	0,0 (23,3)	0,0 (20,9)
	Regionstyp						
Agglomeration	0,0 (16,9)	2,1 (20,2)	5,0 (19,4)	4,5 (21,5)	8,0 (24,7)	5,0 (23,8)	0,0 (20,0)
Verstädtert	10,0 (19,8)	0,1 (15,8)	0,0 (16,7)	11,0 (21,0)	10,0 (20,6)	11,9 (22,2)	0,0 (19,7)
Ländlich	10,0 (23,7)	10,0 (20,4)	7,5 (18,6)	10,0 (19,5)	7,1 (18,9)	6,9 (26,6)	0,0 (16,4)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 18 Jahre, 3 Monate	5,0 (17,4)	4,5 (19,3)	3,7 (18,3)	10,0 (21,9)	10,0 (23,9)	10,0 (24,9)	0,0 (21,4)
Ab 18 Jahre, 4 Monate	0,0 (19,0)	0,0 (18,1)	5,0 (18,8)	5,3 (19,6)	5,0 (20,6)	5,0 (22,6)	0,0 (16,4)
	Bisherige Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes						
Bis zu einem Monat	0,0 (16,5)	0,0 (17,1)	0,0 (17,8)	0,0 (18,5)	10,0 (23,3)	10,0 (33,0)	0,0 (22,5)
Bis zu zwei Monaten	8,0 (18,6)	5,0 (18,9)	5,0 (17,7)	10,0 (19,0)	8,0 (21,4)	10,0 (21,3)	0,0 (19,1)
Drei und mehr Monate	0,9 (18,5)	10,0 (18,8)	3,2 (19,9)	10,0 (25,3)	8,0 (22,9)	5,0 (22,5)	0,0 (16,6)
	Insgesamt						
Insgesamt	3,0 (18,3)	0,0 (18,7)	3,0 (18,3)	8,0 (20,9)	8,2 (22,3)	7,3 (23,4)	0,0 (18,8)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-25: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrzeiten aller Fahranfänger – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

Auch bei der Betrachtung des Mobilitätszeitbudgets ist erneut die Unterteilung der Woche in einen Wochenabschnitt der Arbeitswoche und ein Wochenende sinnvoll. Bild 9-80 informiert über die durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller 18-Jährigen in der fünftägigen Arbeitswoche. Von Montag bis Freitag fährt die Hälfte der jungen Fahrer bis zu $\bar{x} = 12,0$ Minuten pro Tag mit dem Auto (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 19,8$ Minuten). Verallgemeinerbar sind die Unterschiede nach dem Schulabschluss – mit Fahranfängern bis zum Abschluss der Mittleren Reife, die länger als Pkw-Fahrer unterwegs sind als ihre Pendanten mit einem höheren Schulabschluss – und nach dem Ausbildungsabschluss, mit dem höchsten Mittelwert von 18-Jährigen, die sich nicht in Ausbildung befinden, noch vor den Auszubildenden und den am kürzesten pkw-mobilen Schülern.

Bild 9-81 veranschaulicht das Mobilitätszeitbudget aller 18-jährigen Fahranfänger für die komplementären Wochenendtage des Samstags und des Sonntags. An diesen beiden Tagen fährt die Hälfte aller Befragten täglich nicht mehr als jeweils bis zu $\bar{x} = 10,0$ Minuten mit dem Auto (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 21,2$ Minuten). In nahezu allen unterschiedenen Teilgruppen sind die Mediane geringer als an den Tagen der fünftägigen Arbeitswoche. Verallgemeinerbar sind die Unterschiede nach dem Geschlecht und der Herkunftsregion. Dabei sind junge Männer länger als Pkw-Fahrer unterwegs als junge Frauen und Fahranfänger aus den alten Bundesländern länger als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern.

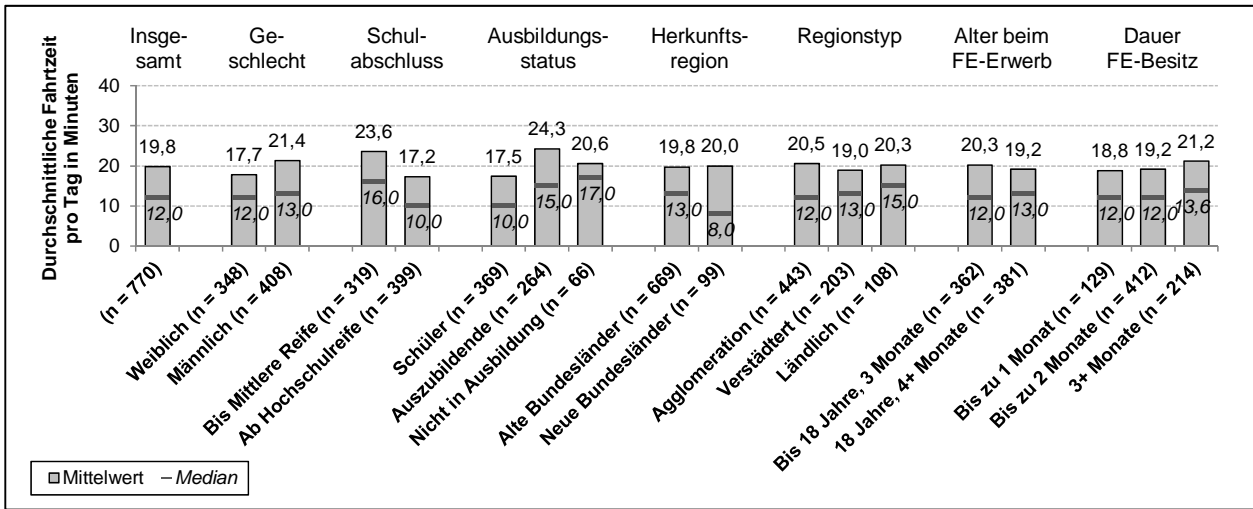


Bild 9-80: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche – nach relevanten Subgruppen

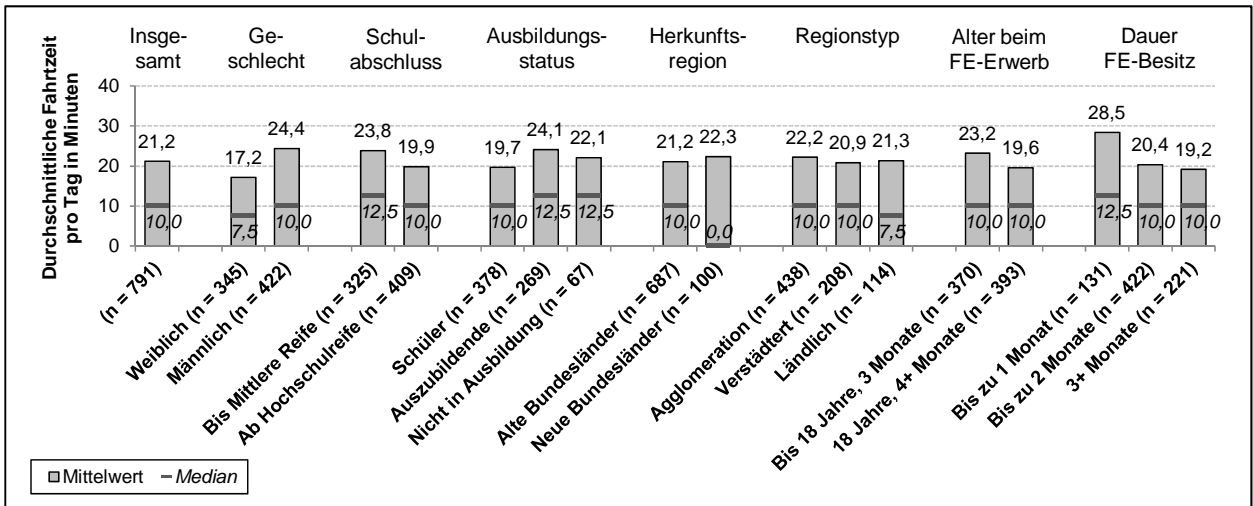


Bild 9-81: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger am zweitägigen Wochenende – nach relevanten Subgruppen

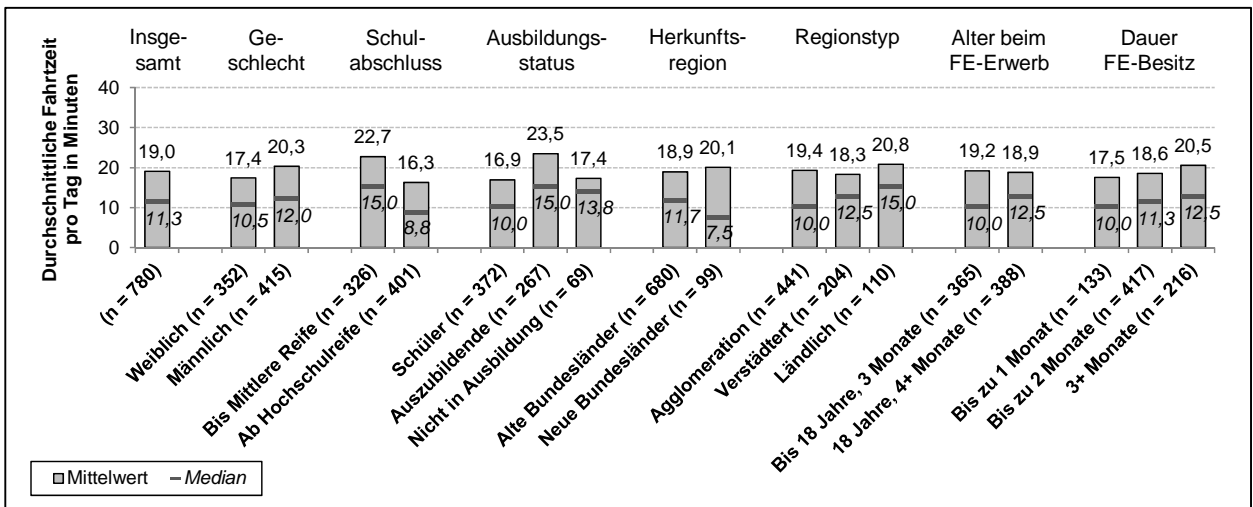


Bild 9-82: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche – nach relevanten Subgruppen

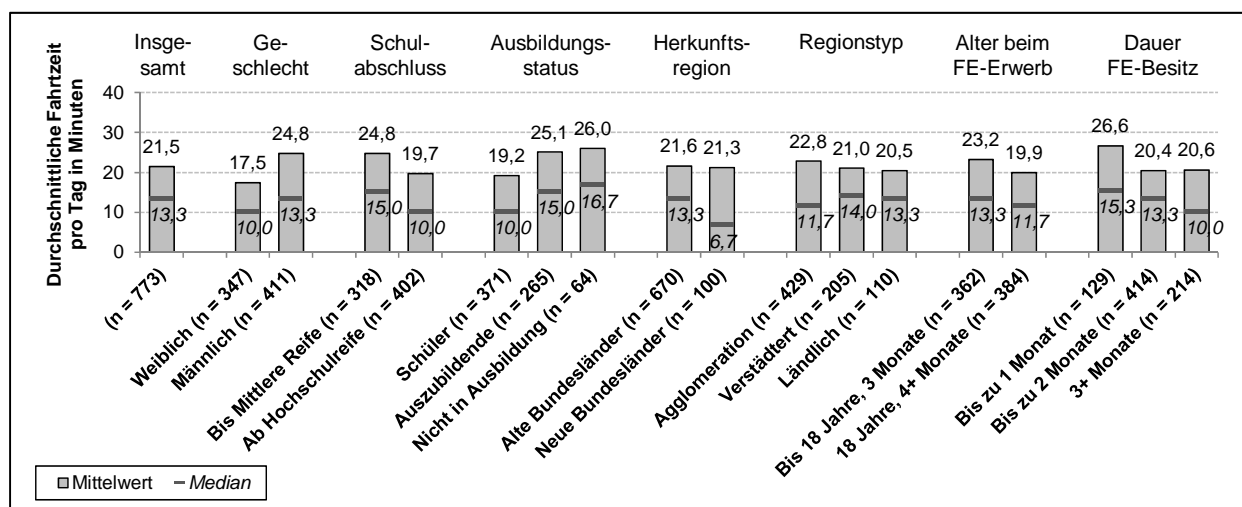


Bild 9-83: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Fahranfänger am dreitägigen Wochenende – nach relevanten Subgruppen

Auch bei der Betrachtung des Mobilitätszeitbudgets soll die Woche wieder alternativ in eine „verkürzte“ Arbeitswoche und ein „verlängertes“ Wochenende eingeteilt werden. Bild 9-82 informiert über die durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten an den vier Tagen der verkürzten Arbeitswoche. Von Montag bis Donnerstag fahren die Fahranfänger im Schnitt etwas kürzer mit dem Auto (Median $\bar{x} = 11,3$ Minuten; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 19,0$ Minuten) als in der fünftägigen Arbeitswoche. Verallgemeinern lassen sich in dieser Betrachtung lediglich die Unterschiede zwischen Fahranfängern mit bis zu Mittlerer Reife, die länger mit dem Auto fahren als junge Fahrer mit einem höheren Schulabschluss, und Auszubildenden, die montags bis donnerstags jeweils länger pkw-mobil sind als Fahranfänger, die sich nicht in Ausbildung befinden sowie Schüler.

Wenn das vergleichsweise große Mobilitätszeitbudget des Freitags (vgl. noch einmal Bild 9-79) dem verlängerten Wochenende zugeschlagen wird, erhöht sich dort – im Vergleich zum zweitägigen Wochenende – der Median der durchschnittlich pro Tag berichteten Fahrtzeit auf $\bar{x} = 13,3$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 21,5$ Minuten; vgl. Bild 9-83). Dementsprechend sind auch die Mediane der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten der meisten differenzierten Subgruppen höher als am zweitägigen Wochenende. Verallgemeinern lassen sich die längeren Fahrtzeiten von jungen Männern im Vergleich zu jungen Frauen, von Fahranfängern mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife im Vergleich zu ihren Pendanten mit einem höheren Schulabschluss und von 18-

Jährigen, die sich nicht in einer Ausbildung befinden im Vergleich zu Auszubildenden und Schülern.

9.4.2 Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen Fahranfänger

Die bisherige Betrachtung der mittleren Tagesfahrtzeiten aller Fahranfänger umfasst auch diejenigen Führerscheinneulinge, die in der Berichtswoche an einzelnen Tagen nicht selbst Auto gefahren sind. Die nachfolgende Analyse der Fahrtauern zieht diesen Kreis enger und nimmt ausschließlich Fahranfänger in den Blick, die laut Wochenprotokoll an den jeweiligen Tagen tatsächlich Pkw gefahren sind. Per Definition wird sich das berichtete Niveau der Fahrtauern dadurch erhöhen.

9.4.2.1 Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Durch die Fokussierung auf ausschließlich mobile BF17-Teilnehmer errechnet sich am Beginn ihrer Begleitzeit für die tatsächlich pkw-mobilen 17-Jährigen in der Berichtswoche eine durchschnittliche tägliche Fahrtauer von $\bar{x} = 25,0$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 31,6$ Minuten). In Bild 9-84 werden auch die mittleren Fahrtauern der Subgruppen in den unabhängigen Variablen angezeigt. Der dort sichtbare Unterschied zwischen den Gruppen des Ausbildungsstatus erweist sich in der statistischen Analyse als verallgemeinerbar. Dies gilt für keine der weiteren dargestellten Differenzierungen.

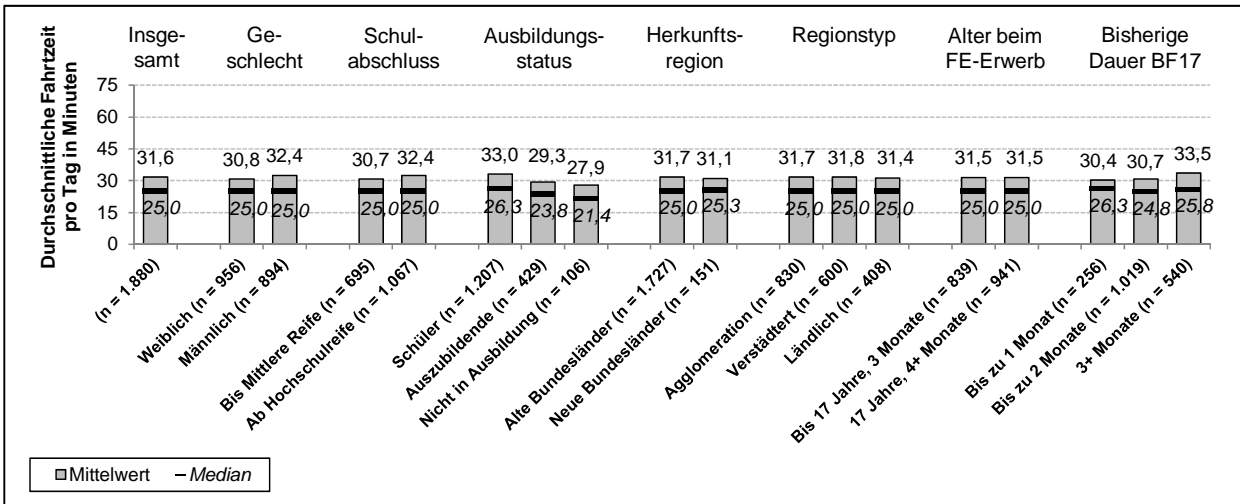


Bild 9-84: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahrenanfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Für die Darstellung in Bild 9-85 werden die täglichen Fahrtzeiten konkret für die einzelnen Wochentage berichtet. Der Median von $\bar{x} = 20,0$ Minuten für die Wochentage von Montag bis Freitag grenzt das Fahrverhalten der mobilen BF17-Teilnehmer ersichtlich von dem am Samstag und Sonntag ab. An den beiden Tagen des Wochenendes übersteigen die mittleren Fahrdauern der pkw-mobilen 17-Jährigen das Niveau der anderen Tage deutlich.

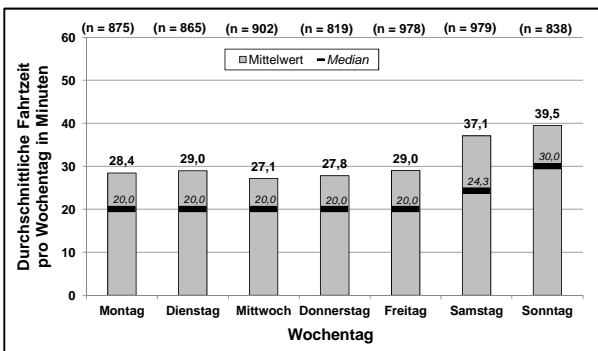


Bild 9-85: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahrenanfänger; erste Panelwelle – nach Wochentagen

Die Differenzierung der durchschnittlichen Fahrdauern an den einzelnen Wochentagen nach den Subgruppen der unabhängigen Variablen zeigt insgesamt nur wenige statistisch verallgemeinerbare Auffälligkeiten (vgl. Tab. 9-26). Sonntags unterscheiden sich die mittleren Fahrdauern zwischen den Gruppen des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus. Befragte mit zukünftiger Hoch-

schulreife und Schüler geben dort jeweils längere Fahrtzeiten an. Unter der Woche verbringen die mobilen 17-Jährigen mit längerer bisheriger Begleitdauer an zwei Tagen signifikant mehr Zeit hinter dem Steuer. Sonntags ist dies umgekehrt und die mobilen Jugendlichen mit einer Begleitdauer von bis zu einem Monat berichten von längeren Fahrtzeiten.

Die in Tab. 9-26 dokumentierten Fahrdauern an den einzelnen Wochentagen lassen die Ergebnisse für die Differenzierung der Woche nach der vier- bzw. fünftägigen Arbeitswoche und des zwei- bzw. dreitägigen Wochenendes bereits erahnen. Im Zeitraum der Arbeitswoche von Montag bis Freitag fahren die mobilen Fahrenanfänger im BF17 im Mittel $\bar{x} = 22,5$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 28,3$ Minuten) pro Tag (vgl. Bild 9-86). In signifikanter Weise unterscheiden sich die mobilen 17-Jährigen zum Erhebungszeitpunkt W1 in der täglichen Fahrdauer ausschließlich hinsichtlich ihrer bisherigen Begleitdauer. Dort wird ersichtlich, dass mit zunehmender Dauer der Begleitphase die mittlere Tagesfahrtzeit in der Arbeitswoche ansteigt.

Am zweitägigen Wochenende steigt das Mobilitätszeitbudget der mobilen BF17-Teilnehmer auf $\bar{x} = 27,5$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 37,8$ Minuten), wie in Bild 9-87 dargestellt. Für den Zeitraum von Samstag bis Sonntag werden hinsichtlich der Fahrdauern mehr Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen sichtbar. Dabei werden sowohl der Unterschied innerhalb der Geschlechtervariable als auch die Differenzen zwischen den Gruppen des Schulabschlusses sowie des Ausbildungsstatus statistisch signifikant. Somit fahren die

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	20,0 (27,2)	20,0 (28,8)	20,0 (26,2)	20,0 (27,9)	20,0 (28,5)	20,0 (33,7)	30,0 (38,0)
Männlich	20,0 (29,5)	20,0 (29,0)	20,0 (28,3)	20,0 (27,6)	20,0 (29,9)	30,0 (40,5)	30,0 (41,2)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	20,0 (27,8)	20,0 (28,7)	20,0 (26,2)	20,0 (26,8)	20,0 (30,4)	20,3 (35,4)	25,0 (36,9)
Ab Hochschulreife	20,0 (29,0)	20,0 (28,8)	20,0 (27,8)	20,0 (28,6)	20,0 (27,8)	25,0 (39,7)	30,0 (41,7)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	20,0 (29,0)	20,0 (29,5)	20,0 (28,1)	20,0 (29,4)	20,0 (29,8)	25,0 (40,8)	30,0 (41,5)
Auszubildende	20,0 (26,3)	20,0 (28,7)	20,0 (25,3)	20,0 (25,8)	20,0 (27,4)	20,0 (32,8)	25,0 (37,8)
Nicht in Ausbildung	20,0 (31,9)	15,0 (22,8)	16,0 (25,6)	15,0 (20,6)	17,0 (26,3)	26,6 (32,4)	25,0 (28,3)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	20,0 (28,5)	20,0 (29,3)	20,0 (27,2)	20,0 (27,8)	20,0 (28,9)	20,0 (37,5)	30,0 (39,3)
Neue Bundesländer	20,0 (27,9)	20,0 (25,0)	20,0 (25,8)	20,0 (27,9)	20,0 (29,0)	30,0 (31,9)	30,0 (43,0)
	Regionstyp						
Agglomeration	20,0 (28,9)	20,0 (30,9)	20,0 (27,9)	20,0 (28,6)	20,0 (28,5)	25,0 (37,6)	30,0 (38,4)
Verstädtert	20,0 (27,8)	20,0 (27,9)	20,0 (24,7)	20,0 (26,4)	20,0 (29,8)	22,0 (39,0)	25,8 (41,8)
Ländlich	20,0 (29,1)	20,0 (27,7)	20,0 (29,3)	20,0 (28,1)	20,0 (28,2)	20,0 (33,8)	30,0 (39,9)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	20,0 (28,9)	20,0 (28,4)	20,0 (26,5)	20,0 (29,3)	20,0 (27,0)	25,0 (38,5)	30,0 (39,7)
Ab 17 Jahre, 4 Monate	20,0 (26,9)	20,0 (29,3)	20,0 (27,5)	20,0 (25,9)	20,0 (31,0)	20,0 (34,1)	30,0 (40,2)
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu einem Monat	20,0 (25,6)	20,0 (29,3)	20,0 (26,8)	20,0 (25,9)	20,0 (28,4)	25,0 (35,0)	30,0 (46,0)
Bis zu zwei Monaten	20,0 (27,6)	20,0 (26,3)	20,0 (25,3)	20,0 (26,9)	20,0 (26,8)	24,9 (37,6)	25,0 (38,8)
Drei und mehr Monate	20,0 (30,5)	20,0 (32,9)	20,0 (30,0)	20,0 (29,9)	20,0 (34,0)	20,0 (36,3)	30,0 (38,7)
	Insgesamt						
Insgesamt	20,0 (28,4)	20,0 (29,0)	20,0 (27,1)	20,0 (27,8)	20,0 (29,0)	24,3 (37,1)	30,0 (39,5)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-26: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger; erste Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

mobilen männlichen 17-Jährigen sowie Befragte mit (angestrebter) Hochschulreife und die Schüler verglichen mit ihren komplementären Subgruppen am Wochenende über eine längere Zeit.

Angesichts des Fahrpensums der Fahranfänger am Freitag ist es plausibel, diesen Tag zum Wochenende hinzuzurechnen. In der Folge sinkt die gefahrene mittlere Dauer der pkw-mobilen 17-Jährigen für den Zeitraum der viertägigen Arbeitswoche leicht ($\bar{x} = 21,7$ Minuten, arithmetisches Mittel $\bar{x} = 28,1$ Minuten; vgl. Bild 9-88). Bei der Eingrenzung der Arbeitswoche auf vier Tage verschwindet der signifikante Unterschied zwischen den Ausprägungen der bisherigen Begleitdauer. Dafür treten die Abweichungen im Ausbildungsstatus und im Regionstyp signifikant hervor. Die Fahrdauern der pkw-mobilen Schüler sind signifikant länger als jene von Auszubildenden und nicht

in Ausbildung befindlichen Befragten. Zudem fahren in der viertägigen Arbeitswoche mobile Befragte aus Agglomerationen und ländlichen Regionen längere Zeit als 17-Jährige aus Regionen mit Verstärkeransätzen.

Für den Zeitraum des dreitägigen Wochenendes ergibt sich für mobile BF17-Teilnehmer ein Median von auf $\bar{x} = 27,0$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 35,4$ Minuten; vgl. Bild 9-89). Gegenüber dem zweitägigen Wochenende sinkt das zeitliche Pensum der 17-Jährigen, das sie hinter dem Steuer verbringen. Die mobilen BF17-Teilnehmer unterscheiden sich hinsichtlich ihres aufgewendeten Mobilitätszeitbudgets am dreitägigen Wochenende nicht entlang ihrer Subgruppen und legen ein, aus statistischer Sicht, einheitliches Bild an den Tag.

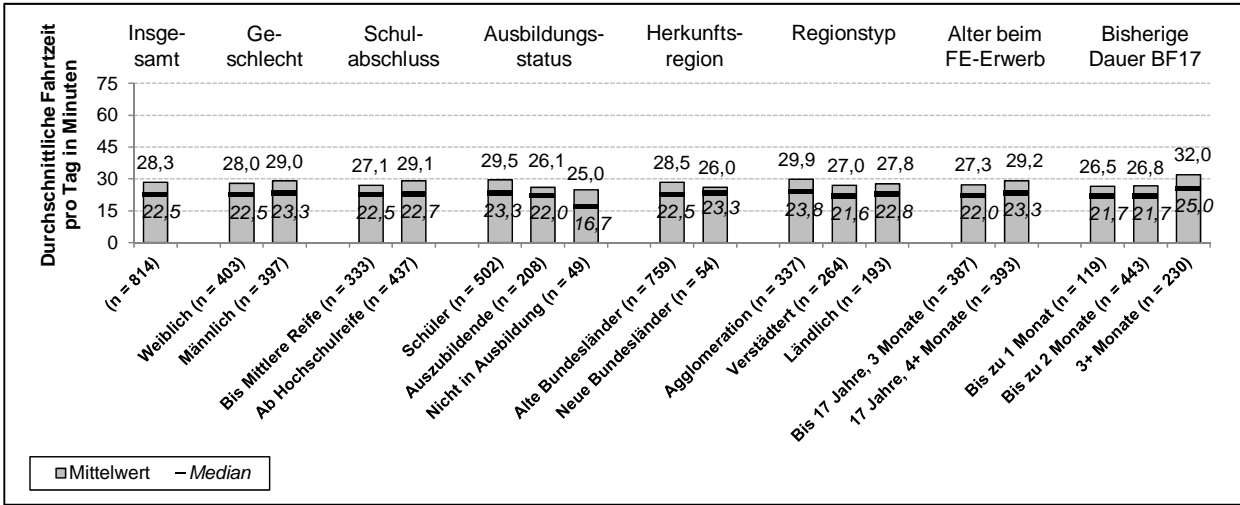


Bild 9-86: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

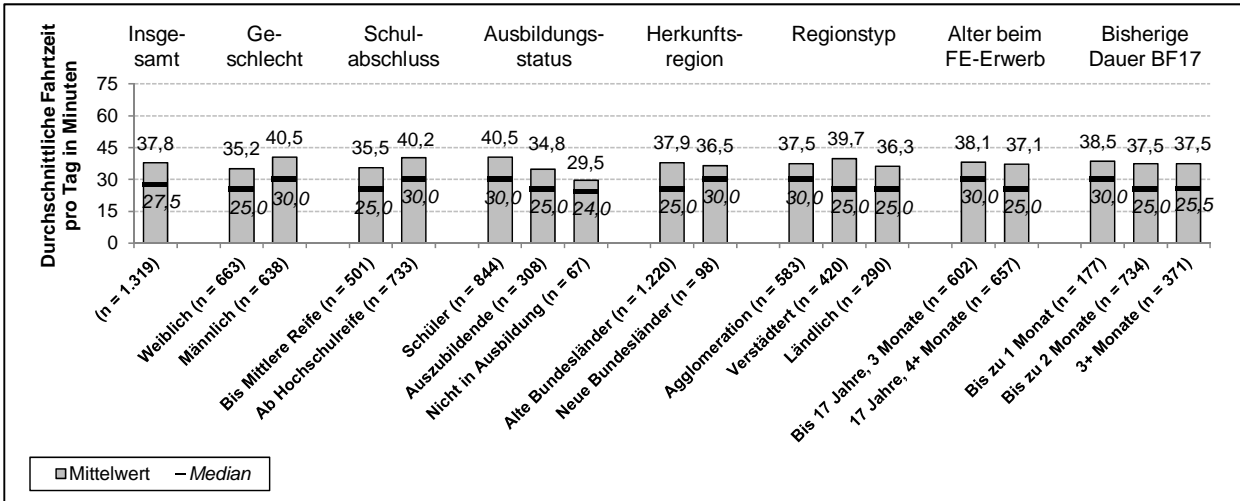


Bild 9-87: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag bis Sonntag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

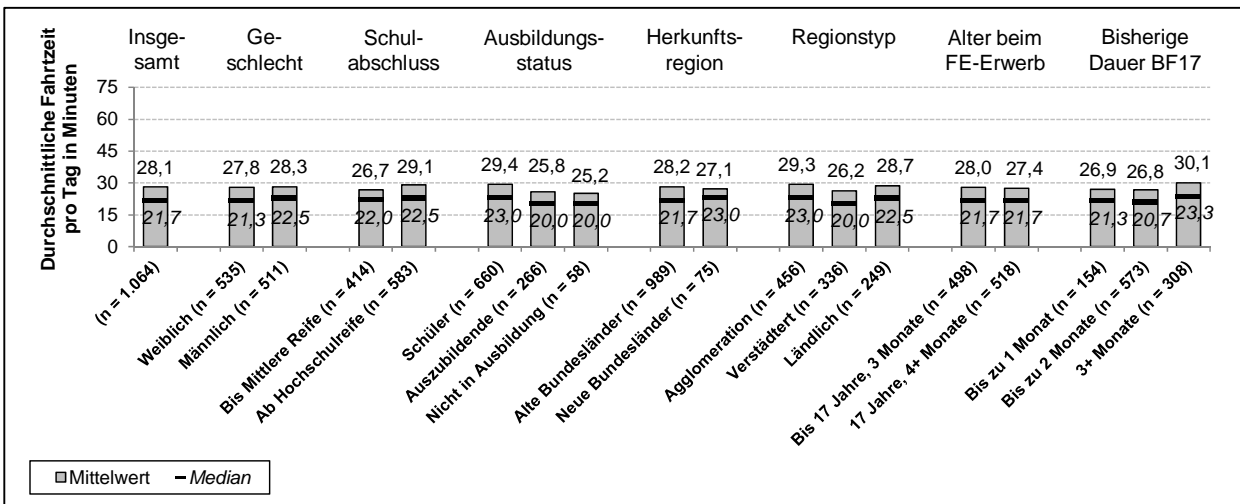


Bild 9-88: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

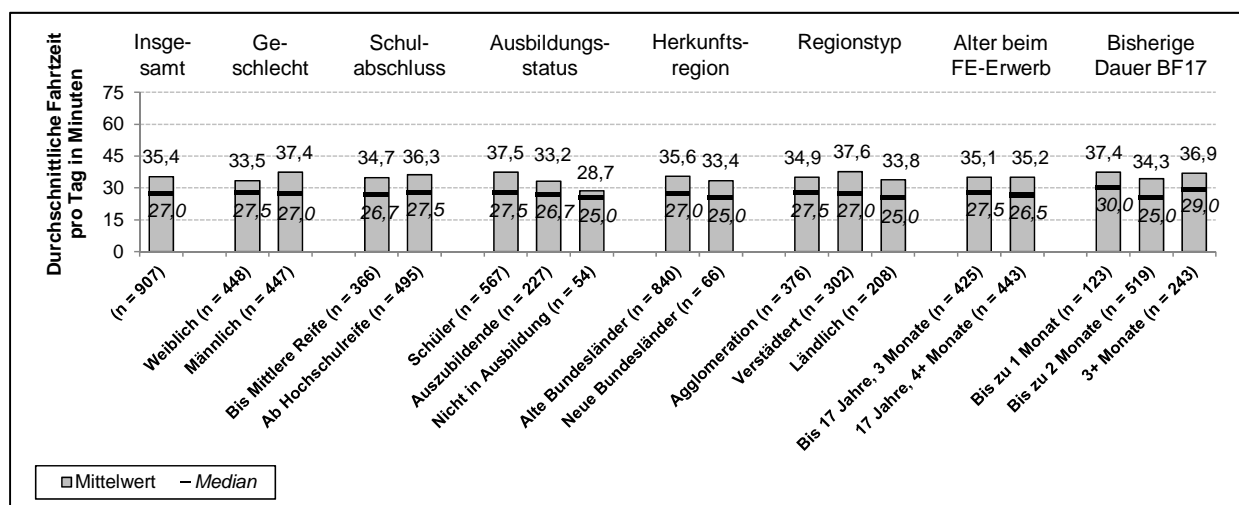


Bild 9-89: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger am dreitägigen Wochenende (Freitag bis Sonntag); erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

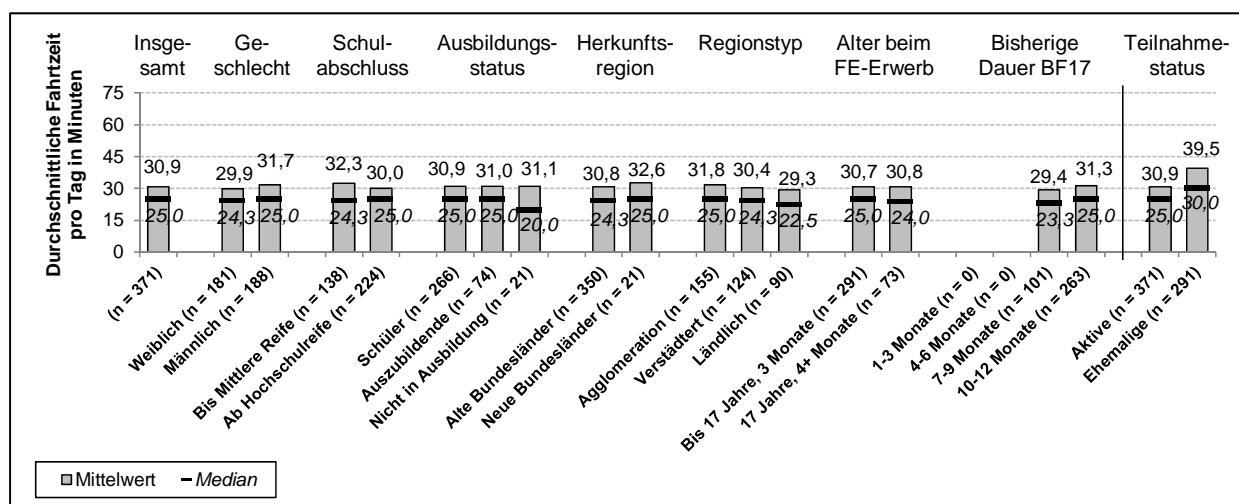


Bild 9-90: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

9.4.2.2 Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

Am Ende der Begleitzeit fahren die mobilen BF17-Teilnehmer im Mittel der siebentägigen Berichtswoche $\bar{x} = 25,0$ Minuten pro Tag (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 30,9$ Minuten; vgl. Bild 9-90). Dies bedeutet im Vergleich zu den Ergebnissen aus Welle W1 einen Verbleib des aufgewendeten Mobilitätszeitbudgets auf dem gleichen Niveau. Die Differenzierung der mittleren täglichen Fahrtzeit nach den relevanten Subgruppen zeigt signifikant verschiedene zeitliche Aufwendungen nach dem Teilnahme-status an. Die ehemaligen BF17-Teilnehmer berichten von einer höheren durchschnittlichen Tagesfahrtzeit als die noch aktiven Jugendlichen im Begleiteten Fahren.

In der Betrachtung der aggregierten Gruppenebene gibt es kaum eine Veränderung bei der mittleren Tagesfahrtzeit für den Zeitraum der siebentägigen Woche. Diese Tendenz bestätigt sich auch in der Panelperspektive. D. h. in der Summe sind die Abweichungen eines jeden Befragten von Welle W1 zu W2 statistisch unauffällig, sodass angenommen werden kann, dass die begleitete Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer bis zum Ende ihrer Begleitphase auf einem ähnlichen Niveau verbleibt (vgl. Tab. 9-27).

Durchschnittliche Tagesfahrzeit mobiler Fahranfänger	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	1.880	25,00 / (31,65) ¹
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	424	26,67 / (32,55)
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	371	25,00 / (30,87)
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	356	-0,34 / (0,02)
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	338	0,41 / (0,23)
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	361	0,66 / (0,02)

¹ Die dargestellte Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der arithmetische Mittelwert wird deshalb eingeklammert.

Tab. 9-27: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrzeit mobiler Fahranfänger in der Berichtswoche zwischen den Panelwellen W1 und W2

Anhand der Auswertungen in Tab. 9-28 wird zudem sichtbar, dass die Mehrheit der mobilen 17-Jährigen, insgesamt 53,1 %, im Vergleich zum Erhebungszeitpunkt W1 eine Erhöhung der durchschnittlichen täglichen Fahrzeit berichtet. Für insgesamt 44,6 % der mobilen BF17-Teilnehmer hat sich die aus den Angaben der Berichtswoche errechnete mittlere Fahrzeit mehr oder weniger reduziert.

Durchschnittliche Tagesfahrzeit mobiler Fahranfänger	%
Starke Zunahme (Höher als +10 Minuten)	28,3
Zunahme (Bis zu +10 Minuten)	24,8
Keine Veränderung (0)	2,2
Reduzierung (Bis zu -10 Minuten)	19,8
Starke Reduzierung (Niedriger als -10 Minuten)	24,8
Anzahl (n)	338

Tab. 9-28: BF17-Teilnehmer: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrzeit mobiler Fahranfänger in der Berichtswoche zwischen den Panelwellen W1 und W2

Bild 9-91 richtet den Blick auf die mittleren Fahrzeiten pkw-mobiler 17-Jähriger an den einzelnen Wochentagen. Im Zeitraum von Montag bis Freitag liegt die mittlere Fahrdauer, gemessen am Median, bei $\bar{x} = 20,0$ Minuten. An den Tagen des Wochenendes steigt das Mobilitätszeitbudget für die Pkw-Fahrten dieser Jugendlichen deutlich an.

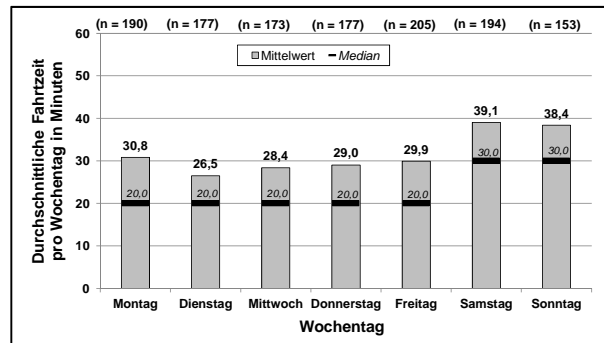


Bild 9-91: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrzeit mobiler Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach Wochentagen

Tab. 9-29 präsentiert die zentralen Maße der täglichen Fahrdauer mobiler BF17-Teilnehmer an den einzelnen Wochentagen, getrennt nach den relevanten Subgruppen. Dabei zeigen sich zwischen den Kategorien des Geschlechts, des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus an keinem der Tage signifikante Unterschiede. Freitags kommt es zu deutlichen Unterschieden in den Fahrdauern nach der regionalen Herkunft, mit längeren Fahrdauern für mobile Jugendliche aus den neuen Bundesländern. Für den Samstag zeigen sich darüber hinaus auch mobile Personen aus Regionen mit höherer Bevölkerungsdichte fahrfreudiger gegenüber 17-Jährigen aus ländlichen Räumen. Ebenso samstags fahren mobile BF17-Früheinsteiger zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung in einem größeren zeitlichen Umfang Pkw als ihre Konterparts. Zuletzt zeigt sich auch der Teilnahmestatus als relevant in der Betrachtung der mittleren Fahrdauern. An drei Wochentagen wird ein signifikanter Unterschied zwischen den mobilen aktiven und ehemaligen BF17-Teilnehmern deutlich.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	20,0 (24,7)	20,0 (26,7)	20,0 (27,3)	20,0 (27,5)	20,0 (27,4)	20,6(33,5)	30,0 (45,0)
Männlich	20,0 (35,5)	20,0 (26,3)	20,0 (29,5)	20,0 (30,3)	22,0 (32,1)	30,0 (45,4)	30,0 (32,6)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	20,0 (32,9)	20,0 (28,4)	20,8 (35,5)	20,0 (32,4)	20,0 (32,3)	30,0 (43,5)	30,0 (43,1)
Ab Hochschulreife	20,0 (29,4)	20,0 (26,0)	20,0 (23,6)	20,0 (27,1)	25,0 (27,8)	25,0 (36,1)	30,0 (35,9)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	20,0 (28,7)	20,0 (27,8)	20,0 (26,9)	20,0 (26,6)	20,0 (28,6)	30,0 (41,2)	30,0 (37,3)
Auszubildende	20,0 (28,2)	20,0 (27,1)	30,0 (36,2)	30,0 (34,8)	25,0 (36,7)	20,0 (26,6)	30,0 (40,5)
Nicht in Ausbildung	20,0 (73,2)	15,4 (19,8)	20,0 (19,7)	20,7 (38,6)	15,0 (15,1)	36,4 (62,1)	30,0 (51,3)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	20,0 (31,1)	20,0 (26,4)	20,0 (28,3)	20,0 (29,0)	20,0 (29,0)	30,0 (38,8)	30,0 (38,2)
Neue Bundesländer	22,2 (26,1)	25,0 (28,5)	25,0 (29,3)	25,0 (28,9)	36,4 (48,8)	25,0 (43,9)	51,1 (41,8)
	Regionstyp						
Agglomeration	20,0 (31,1)	20,0 (28,4)	20,0 (30,2)	20,0 (30,6)	25,0 (27,1)	30,0 (44,8)	30,0 (39,7)
Verstädtert	20,0 (31,8)	20,0 (22,6)	20,0 (26,2)	20,0 (27,7)	20,0 (33,0)	30,0 (39,8)	30,0 (40,2)
Ländlich	20,0 (28,4)	22,6 (28,3)	20,0 (27,7)	20,0 (27,3)	20,0 (29,9)	18,0 (25,7)	30,0 (32,9)
	Alter beim Fahrerlaubniswerb						
Bis 17 Jahre, 3 Monate	20,0 (30,9)	20,0 (26,2)	20,0 (28,1)	20,0 (28,3)	20,0 (30,3)	30,0 (41,1)	30,0 (35,5)
Ab 17 Jahre, 4 Monate	20,0 (32,3)	20,0 (28,1)	20,0 (28,7)	25,0 (33,0)	25,0 (28,4)	21,9 (27,8)	30,0 (51,6)
	Bisherige Dauer des BF17						
Bis zu drei Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu sechs Monaten	-	-	-	-	-	-	-
Bis zu neun Monaten	20,0 (30,5)	20,0 (27,0)	20,0 (28,3)	20,0 (29,4)	25,0 (27,6)	20,7 (27,5)	30,0 (48,5)
Bis zu zwölf Monaten	20,0 (31,4)	20,0 (26,4)	20,0 (28,2)	20,0 (29,3)	20,0 (30,9)	30,0 (42,6)	30,0 (35,5)
	Teilnahmestatus						
Aktiv	20,0 (30,8)	20,0 (26,5)	20,0 (28,4)	20,0 (29,0)	20,0 (29,9)	30,0 (39,1)	30,0 (38,4)
Ehemalig	24,0 (28,1)	30,0 (35,4)	20,0 (29,4)	30,0 (33,6)	30,0 (42,1)	28,2 (45,1)	30,0 (43,1)
	Insgesamt						
Insgesamt	20,0 (30,8)	20,0 (26,5)	20,0 (28,4)	20,0 (29,0)	20,0 (29,9)	30,0 (39,1)	30,0 (38,4)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-29: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fähranfänger; zweite Panelwelle – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

Die Verteilung der mittleren Fahrtzeiten an den einzelnen Wochentagen legt bereits eine getrennte Betrachtung nach dem Zeitraum der Arbeitswoche und des Wochenendes nahe. Die Zusammenfassung der Tage Montag bis Freitag zur fünftägigen Arbeitswoche ergibt für mobile 17-Jährige eine mittlere Fahrtdauer von $\bar{x} = 24,2$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 28,9$ Minuten; vgl. Bild 9-92). Bedeutsam voneinander abweichende mittlere Fahrt-dauern in der fünftägigen Arbeitswoche sind für die regionale Herkunft und für den Teilnahmestatus zu bemerken. Das Mobilitätszeitbudget ist für pkw-mobile 17-Jährige am Ende ihrer Begleitphase in den neuen Bundesländern größer als für die Jugendlichen in den alten Bundesländern. Des Weiteren sind es die mobilen ehemaligen BF17-Teilnehmer, deren Pkw-Fahrten im Mittel länger

andauern als die der noch begleiteten Fähranfänger.

Für den Zeitraum von Samstag bis Sonntag steigt der Median der mittleren Tagesfahrdauer der pkw-mobilen 17-Jährigen auf $\bar{x} = 30,0$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 37,6$ Minuten) an (vgl. Bild 9-93). Werden beide zentrale Maße herangezogen, ergeben sich für das zweitägige Wochenende die längsten mittleren täglichen Fahrt-dauern zum Erhebungszeitpunkt W2. In der Bestimmung dieser Fahrt-dauer unterscheiden sich die Befragten signifikant ausschließlich nach dem Regionstyp. Dabei weisen 17-Jährigen aus den verstädterten Regionen im Vergleich zu den Jugendlichen aus städtischen und ländlichen Raumeinheiten die längeren Fahrt-dauern auf.

Ein Median von $\tilde{x} = 22,5$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 28,7$ Minuten) errechnet sich in W2 für die tägliche Fahrtzeit im Wochenabschnitt von Montag bis Donnerstag für die mobilen 17-jährigen Panelteilnehmer (vgl. Bild 9-94). Die mittlere Dauer der Pkw-Fahrten ist somit für die Arbeitswoche ohne den Freitag gesunken. In der Berechnung der mittleren täglichen Fahrdauer für die viertägige Arbeitswoche bleibt nur ein signifikanter Unterschied für den Teilnahmezustand, der sich bereits für die fünftägige Arbeitswoche ergeben hat, bestehen.

$\tilde{x} = 30,0$ Minuten (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 36,0$ Minuten) und ist kaum nennenswert von dem des zweitägigen Wochenendes verschieden (vgl. Bild 9-95). In der Subgruppenanalyse berichten die Befragten aus den neuen Bundesländern von den 17-Jährigen aus den alten Bundesländern abweichende mittlere Tagesfahrleistungen am dreitägigen Wochenende. Zudem geben BF17-Teilnehmer aus städtischen und verstärkerten Gebieten längere Fahrtzeiten an. Darüber hinaus zeigen sich für keine andere unabhängige Variable signifikante Ergebnisse.

Zuletzt wird das tägliche Mobilitätszeitbudget für das dreitägige Wochenende errechnet. Es beträgt

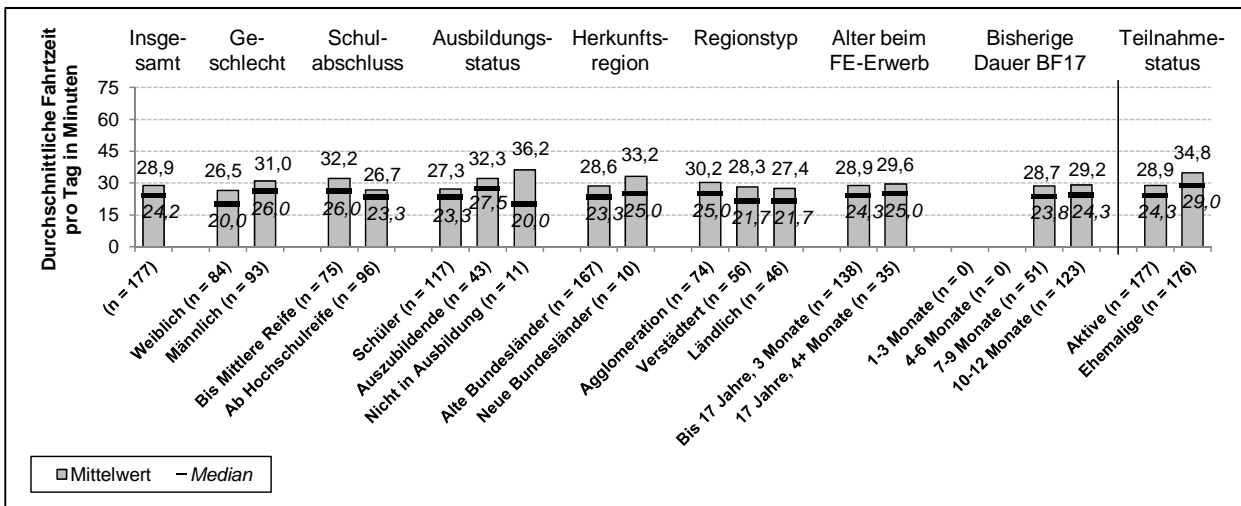


Bild 9-92: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

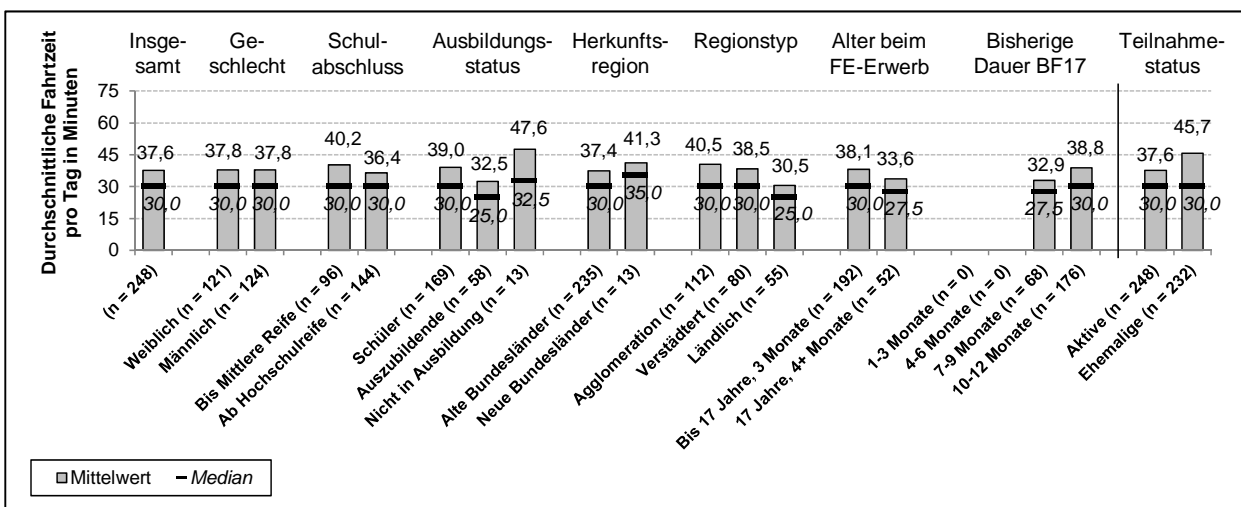


Bild 9-93: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger am zweitägigen Wochenende (Samstag bis Sonntag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

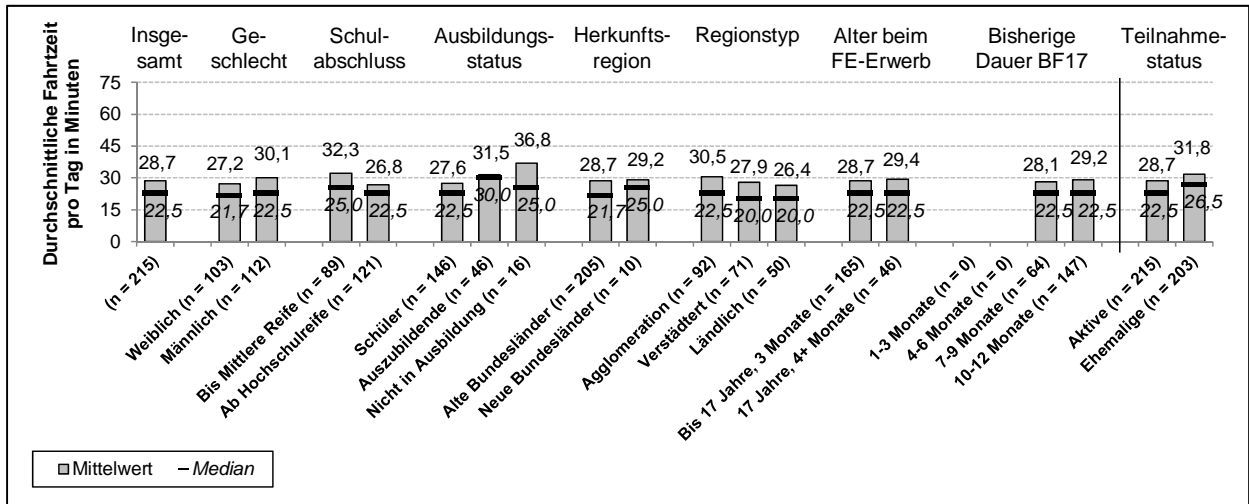


Bild 9-94: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

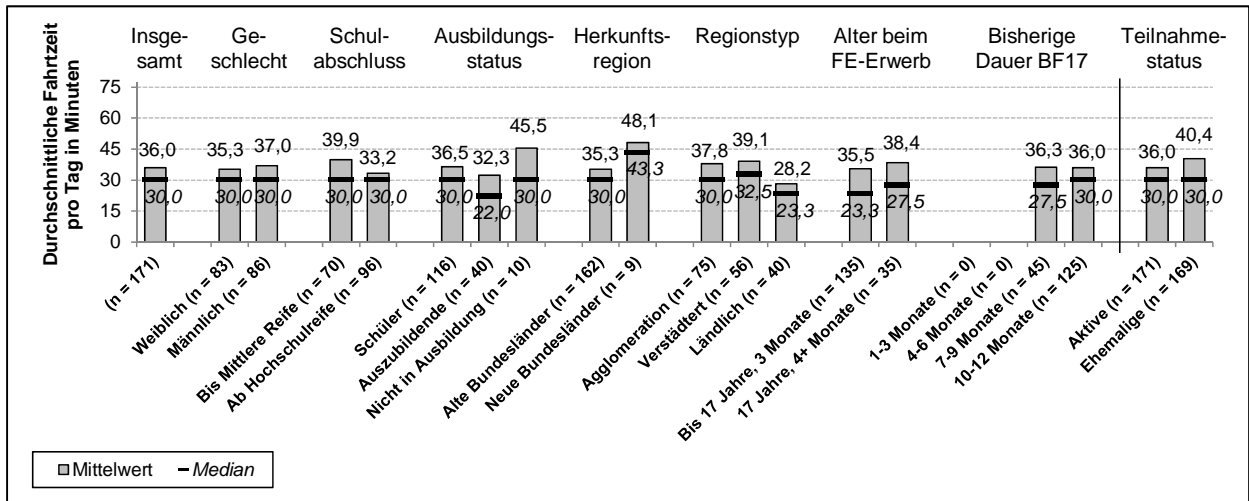


Bild 9-95: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger am dreitägigen Wochenende (Freitag bis Sonntag); zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

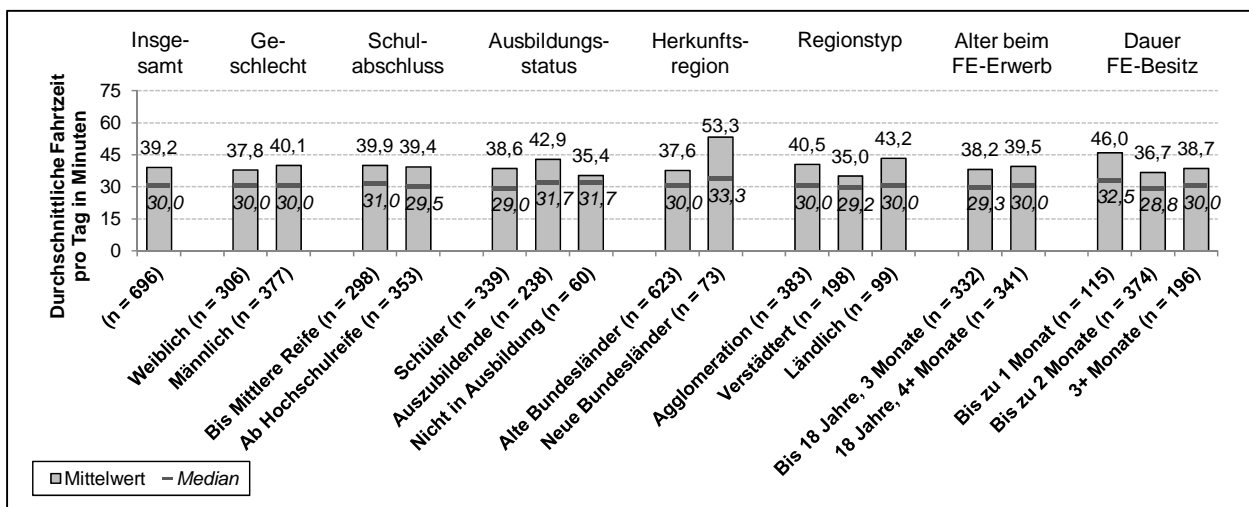


Bild 9-96: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

9.4.2.3 Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen 18-jährigen Fahranfänger

Auch bei der Betrachtung der Fahrtzeiten der Pkw-Mobilen soll nachfolgend wieder die Subgruppe der tatsächlich mit dem Auto mobilen 18-jährigen Fahranfänger separat betrachtet werden. Zunächst wendet sich Bild 9-96 den durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten pkw-mobiler 18-Jähriger zu. In dieser Teilgruppe fährt die Hälfte der Fahranfänger bis zu 30,0 Minuten Auto pro Tag (= Median \tilde{x} ; arithmetisches Mittel \bar{x} = 39,2 Minuten). Dieser Median ist in allen unterschiedenen Teilgruppen sehr ähnlich. Verallgemeinerbare Unterschiede lassen sich lediglich nach der Herkunftsregion ausmachen: Pkw-mobile 18-jährige Fahranfänger aus den neuen Bundesländern fahren länger Auto als ihre Pendanten aus den alten Bundesländern.

In der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit der mobilen Fahrnovizen liegt der Median für die Teilgruppe der 18-jährigen Fahranfänger (\tilde{x} = 30,0 Minuten) zum gleichen Befragungszeitpunkt höher als unter den BF17-Teilnehmern (\tilde{x} = 25,0 Minuten). Dieser Unterschied ist statistisch signifikant und damit auf die Grundgesamtheit verallgemeinerbar.

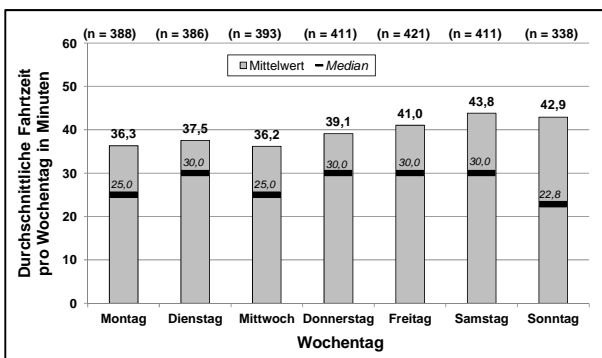


Bild 9-97: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen 18-jährigen Fahranfänger an einzelnen Wochentagen

Darüber hinaus gibt Bild 9-97 einen Überblick über die Maßzahlen der zentralen Tendenz für jeden einzelnen Wochentag. Dabei fällt der weitgehend stabile Median von \tilde{x} = 30,0 Minuten täglicher Fahrtzeit auf, der nur am Montag und Mittwoch um jeweils fünf Minuten und am Sonntag um knapp sieben Minuten unterschritten wird. Die besonders von Freitag bis Sonntag höheren Mittelwerte verweisen auf an diesen Wochentagen von hinrei-

chend vielen mobilen 18-Jährigen unternommene länger dauernde Autofahrten.

Tab. 9-30 gibt einen Überblick über die durchschnittlichen Fahrtzeiten der mobilen Fahranfänger an den einzelnen Wochentagen, untergliedert nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Dabei erweisen sich lediglich am Montag die Pkw-Fahrtzeiten als hinsichtlich des Schulabschlusses der 18-jährigen Fahranfänger signifikant unterschiedlich. Mobile Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife fahren länger Auto als Fahranfänger mit einem höheren Schulabschluss. An vier Wochentagen lassen sich die im Vergleich zu den beiden anderen Untergruppen des Ausbildungsstatus signifikant kürzeren Fahrtzeiten von Schülern verallgemeinern. An drei Wochentagen erweisen sich die längeren durchschnittlichen Fahrtzeiten von Fahranfängern aus den neuen Bundesländern als signifikant. Am Samstag zeigt sich die vergleichsweise längste durchschnittliche Fahrtzeit für mobile 18-jährige Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis erst seit bis zu einem Monat besitzen.

Fokussiert man die Betrachtung auf die fünf Tage der Arbeitswoche (vgl. Bild 9-98), errechnet sich nur ein minimal höherer Median von \tilde{x} = 31,0 Minuten (arithmetisches Mittel \bar{x} = 37,7 Minuten). Lediglich die unterschiedlichen Durchschnittswerte hinsichtlich des Ausbildungsstatus lassen sich verallgemeinern: Pkw-mobile Auszubildende fahren an den fünf Tagen von Montag bis Freitag jeweils am längsten mit dem Auto. Schüler und Fahranfänger, die sich nicht in Ausbildung befinden, sind deutlich kürzer mit dem Pkw unterwegs.

Im Vergleich dazu sind die Mediane der pkw-mobilen 18-Jährigen am Samstag und Sonntag etwas geringer und die dazugehörigen arithmetischen Mittelwerte mehr oder weniger höher (vgl. Bild 9-99). Die Hälfte der mobilen Fahranfänger fährt an einem dieser beiden Tage bis zu 30,0 Minuten mit dem Auto (= Median \tilde{x}). Auch unter den Pkw-Mobilen sorgt eine hinreichend große Gruppe von Fahranfängern dafür, dass das arithmetische Mittel (\bar{x} = 43,1 Minuten) deutlich höher ist als der Median. Am höchsten ist der Mittelwert unter den Befragten im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes. Hinsichtlich der Fahrerlaubnisbesitzdauer zeigen sich die einzigen Unterschiede in den Maßzahlen der zentralen Tendenz, die verallgemeinert werden dürfen.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetischer Mittelwert)						
	Geschlecht						
Weiblich	25,0 (37,2)	30,0 (36,2)	30,0 (37,6)	29,1 (36,2)	30,0 (37,8)	30,0 (40,8)	21,2 (35,1)
Männlich	25,0 (35,9)	30,0 (38,3)	22,5 (34,1)	30,0 (41,6)	30,0 (43,0)	30,0 (45,7)	22,5 (49,2)
	Schulabschluss						
Bis Mittlere Reife	30,0 (41,3)	30,0 (40,3)	30,0 (39,4)	25,0 (40,4)	30,0 (42,1)	30,0 (49,9)	25,0 (40,2)
Ab Hochschulreife	22,3 (32,3)	30,0 (36,9)	21,6 (34,4)	30,0 (38,5)	30,0 (41,8)	25,0 (39,1)	20,3 (47,3)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	20,0 (32,1)	30,0 (37,5)	25,0 (34,0)	30,0 (37,8)	30,0 (37,3)	25,0 (38,2)	25,0 (47,7)
Auszubildende	30,0 (42,9)	30,0 (41,9)	30,0 (41,3)	30,0 (46,2)	30,0 (46,7)	30,0 (49,6)	20,1 (41,5)
Nicht in Ausbildung	30,0 (34,8)	30,0 (33,0)	27,1 (35,3)	15,0 (22,6)	32,7 (49,1)	30,0 (47,0)	25,0 (36,5)
	Regionale Herkunft						
Alte Bundesländer	25,0 (35,3)	30,0 (35,2)	25,0 (34,9)	25,0 (37,7)	30,0 (40,4)	30,0 (42,6)	20,0 (40,7)
Neue Bundesländer	25,0 (45,2)	50,0 (61,8)	30,0 (48,3)	32,6 (50,8)	32,0 (46,6)	25,0 (54,6)	30,0 (63,2)
	Regionstyp						
Agglomeration	25,0 (35,6)	30,0 (40,1)	25,0 (37,0)	30,0 (41,6)	30,0 (45,7)	30,0 (46,8)	24,5 (45,2)
Verstädtert	25,0 (34,8)	20,0 (31,8)	26,0 (34,7)	25,0 (35,8)	25,0 (35,5)	25,0 (36,9)	20,0 (42,3)
Ländlich	30,0 (42,9)	27,7 (37,8)	30,0 (35,5)	30,0 (34,9)	30,0 (35,6)	30,4 (49,1)	30,0 (37,1)
	Alter beim Fahrerlaubnisserwerb						
Bis 18 Jahre, 3 Monate	25,0 (33,3)	30,0 (37,7)	25,0 (35,9)	30,0 (39,4)	30,0 (41,7)	30,0 (43,5)	20,5 (46,7)
Ab 18 Jahre, 4 Monate	28,8 (38,3)	30,0 (36,4)	25,0 (36,6)	28,0 (37,5)	30,0 (39,5)	30,0 (43,8)	20,0 (39,1)
	Bisherige Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes						
Bis zu einem Monat	24,9 (35,7)	35,0 (44,0)	22,7 (35,9)	30,0 (37,5)	30,0 (41,5)	30,0 (60,8)	30,0 (53,8)
Bis zu zwei Monaten	25,0 (35,2)	26,0 (36,8)	25,0 (34,5)	28,1 (35,2)	30,0 (39,6)	25,0 (38,5)	20,0 (40,9)
Drei und mehr Monate	30,0 (37,1)	30,0 (34,4)	30,0 (38,9)	25,0 (44,1)	30,0 (41,8)	30,0 (43,2)	20,0 (40,7)
	Insgesamt						
Insgesamt	25,0 (36,3)	30,0 (37,5)	25,0 (36,2)	30,0 (39,1)	30,0 (41,0)	30,0 (43,8)	22,8 (42,9)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 9-30: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche Tagesfahrzeiten mobiler Fahranfänger – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

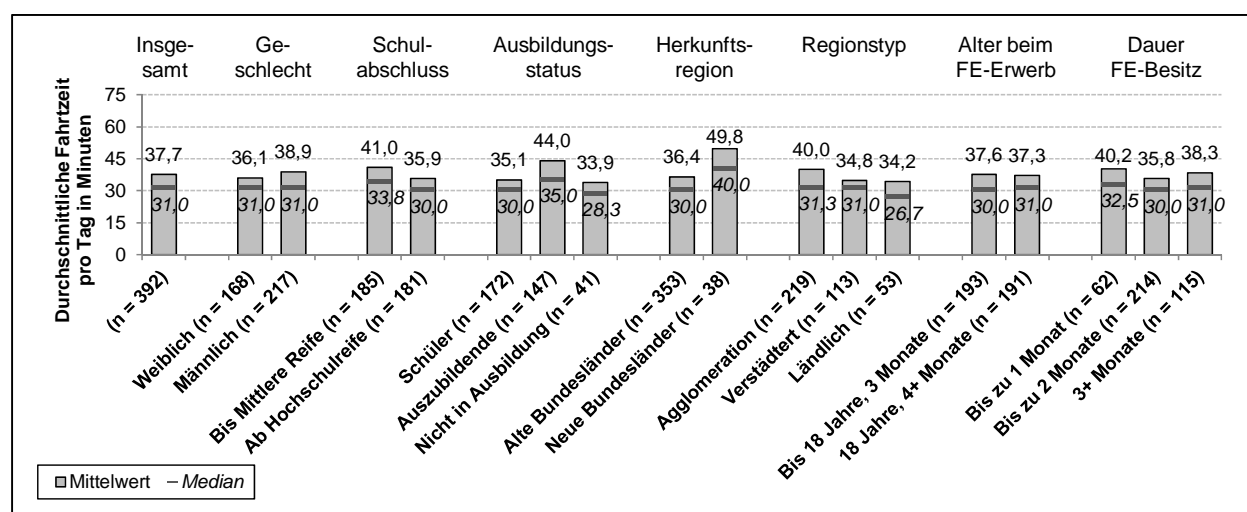


Bild 9-98: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrzeit mobiler Fahranfänger in der fünftägigen Arbeitswoche – nach relevanten Subgruppen

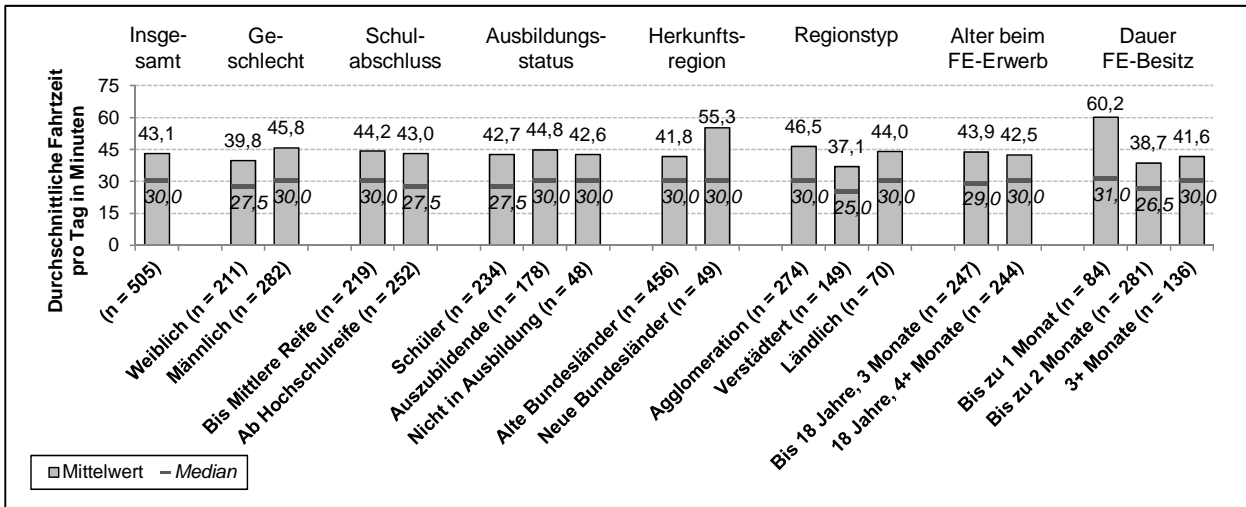


Bild 9-99: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger am zweitägigen Wochenende – nach relevanten Subgruppen

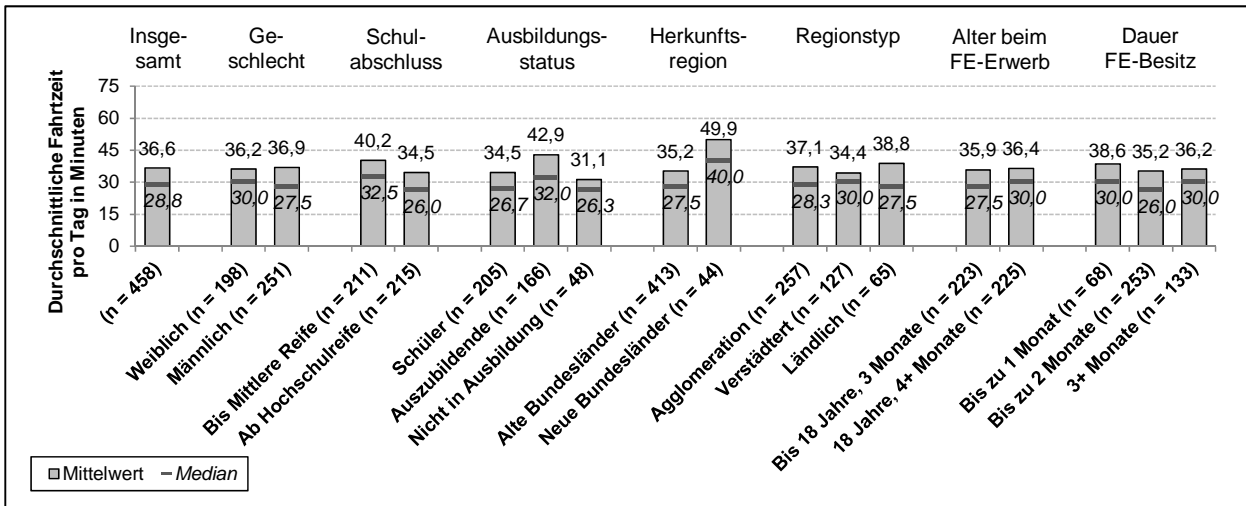


Bild 9-100: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger in der viertägigen Arbeitswoche – nach relevanten Subgruppen

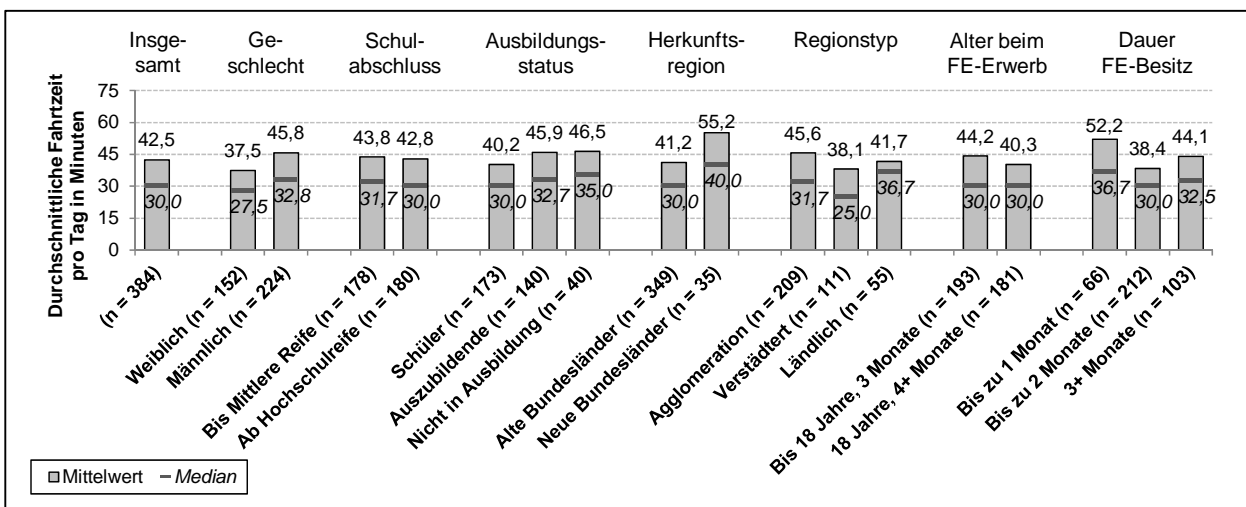


Bild 9-101: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger am dreitägigen Wochenende – nach relevanten Subgruppen

Bild 9-100 richtet den Blick auf die verkürzte vier-tägige Arbeitswoche der pkw-mobilen 18-Jährigen Fahranfänger. Dabei macht sich erneut der Ausschuss des Freitags mit vergleichsweise langen Pkw-Fahrten bemerkbar. An den vier betrachteten Tagen sind Pkw-Mobile täglich bis zu 28,8 Minuten als Autofahrer unterwegs (= Median \tilde{x} ; arithmetisches Mittel \bar{x} = 36,6 Minuten). Verallgemeinerbare Unterschiede zeigen sich nach dem Schulabschluss und nach dem Ausbildungsstatus, wobei Absolventen der Mittleren Reife bzw. Auszubildende jeweils die längste durchschnittliche Fahrtzeit pro Tag protokollieren.

Im Vergleich zum zweitägigen Wochenende am Samstag und Sonntag schlägt sich der zusätzliche Freitag im dreitägigen Wochenende nur in geringfügig höheren Medianen nieder (vgl. Bild 9-101). Die Hälfte der pkw-mobilen Fahranfänger fährt auch in dieser Betrachtung bis zu 30 Minuten am Tag (= Median \tilde{x}), allerdings ist das arithmetische Mittel mit \bar{x} = 42,5 Minuten geringfügig niedriger als am zweitägigen Wochenende. Keiner der Unterschiede zwischen den Subgruppen der unabhängigen Variablen erweist sich als statistisch verallgemeinerbar.

9.4.3 Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller Fahranfänger

Für die Berechnung der mittleren Wochenfahrtzeiten werden die berichteten Tagesfahrtzeiten über die Berichtswoche aufaddiert.¹¹⁸ Diese Summe wird zunächst für alle Fahranfänger, unabhängig von ihrer Pkw-Mobilität im Wochenprotokoll, berichtet. Danach werden wieder ausschließlich die mobilen Fahranfänger in den Blick genommen.

9.4.3.1 Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Die Hälfte aller in der ersten Panelwelle befragten BF17-Teilnehmer fährt in der Woche durchschnittlich bis zu \tilde{x} = 68,0 Minuten (arithmetisches Mittel \bar{x} = 91,0 Minuten) selbst mit dem Pkw (vgl. Bild 9-102). Im Wochendurchschnitt stechen insbesondere die Befragten, die eine Mittlere Reife anstreben oder erworben haben, gegenüber jenen mit einer (zukünftigen) Hochschulreife mit signifikant längerer Wochenfahrtdauer hervor. Im Vergleich zu ihren komplementären Subgruppen sitzen auch die BF17-Teilnehmer aus den alten Bundesländern,

¹¹⁸ In die Berechnungen gehen nur Befragte ein, die für alle sieben Tage gültige Werte der Fahrtzeiten berichten.

aus ländlichen Regionen sowie die Früheinsteiger ins BF17 über eine längere Zeit hinter dem Steuer.

9.4.3.2 Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

Die mittlere wöchentliche Fahrtzeit aller BF17-Teilnehmer steigt in der zweiten Befragungswelle auf \tilde{x} = 90,0 Minuten (arithmetisches Mittel \bar{x} = 114,0 Minuten; vgl. Bild 9-103).¹¹⁹ Zum Zeitpunkt der zweiten Befragung sind die mittleren Wochenfahrtzeiten nur noch hinsichtlich des momentanen Teilnahmestatus signifikant verschieden. Die längste durchschnittliche Fahrtdauer errechnet sich für die noch aktiven BF17-Teilnehmer.

9.4.3.3 Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller 18-jährigen Fahranfänger

In der Summe aus den täglichen Fahrtzeiten errechnen sich die in Bild 9-104 veranschaulichten mittleren Wochenfahrtzeiten für die 18-jährigen Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis über den herkömmlichen Modus erworben haben. Demnach war die Hälfte aller selbstständigen Fahranfänger in der Berichtswoche bis zu knapp über anderthalb Stunden (Median \tilde{x} = 95,0 Minuten) mit dem Auto unterwegs (arithmetisches Mittel \bar{x} = 144,0 Minuten). In der Wochenbetrachtung schlagen sich die folgenden verallgemeinerbaren Unterschiede nieder: Junge Männer fahren in der Woche länger als junge Frauen, Fahranfänger mit höchstens Mittlerer Reife sind längere Zeit unterwegs als ihre Pendanten mit mindestens Hochschulreife und 18-Jährige, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, fahren länger als Auszubildende und diese wiederum länger als Schüler.

Der Vergleich der beiden Fahranfängerteilgruppen zeigt darüber hinaus an, dass die Differenz der mittleren Wochenfahrtdauer von BF17-Teilnehmern (\tilde{x} = 68,0 Minuten) und 18-jährigen Fahranfängern (\tilde{x} = 95,0 Minuten) signifikant voneinander verschieden ist. Damit verfestigt sich der Eindruck, dass die befragten 18-jährigen Fahranfänger zum gleichen Befragungszeitpunkt bereits mehr gefahren sind als die Pendanten im Begleiteten Fahren.

¹¹⁹ Auf die detaillierte Analyse der Veränderung zwischen Welle W1 und W2 wird – wie bereits bei der durchschnittlichen Wochenfahrleistung (vgl. die Abschnitte 9.3.3.2 und 9.3.4.2) – aus denselben Gründen verzichtet.

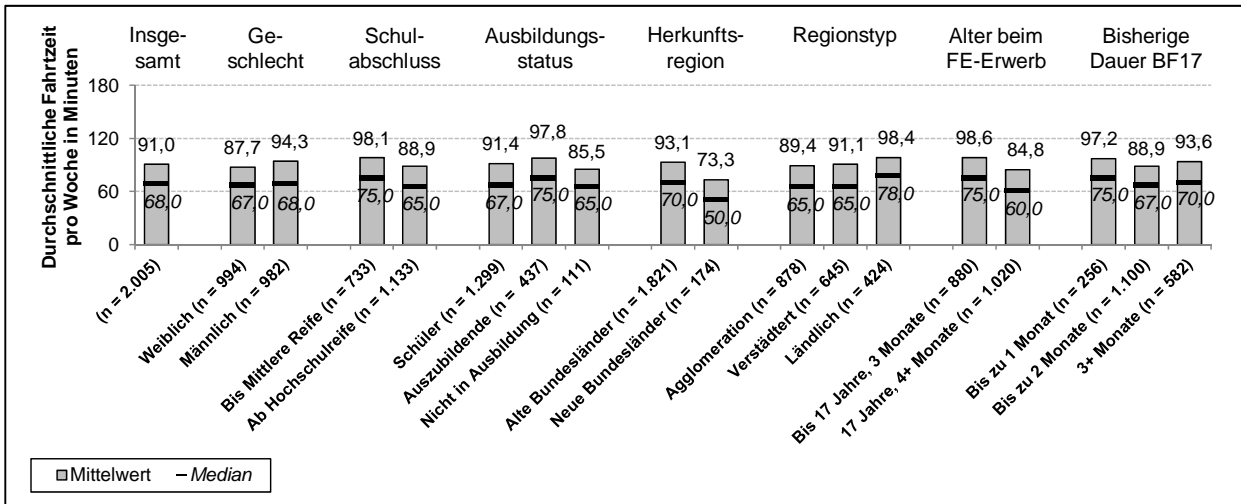


Bild 9-102: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

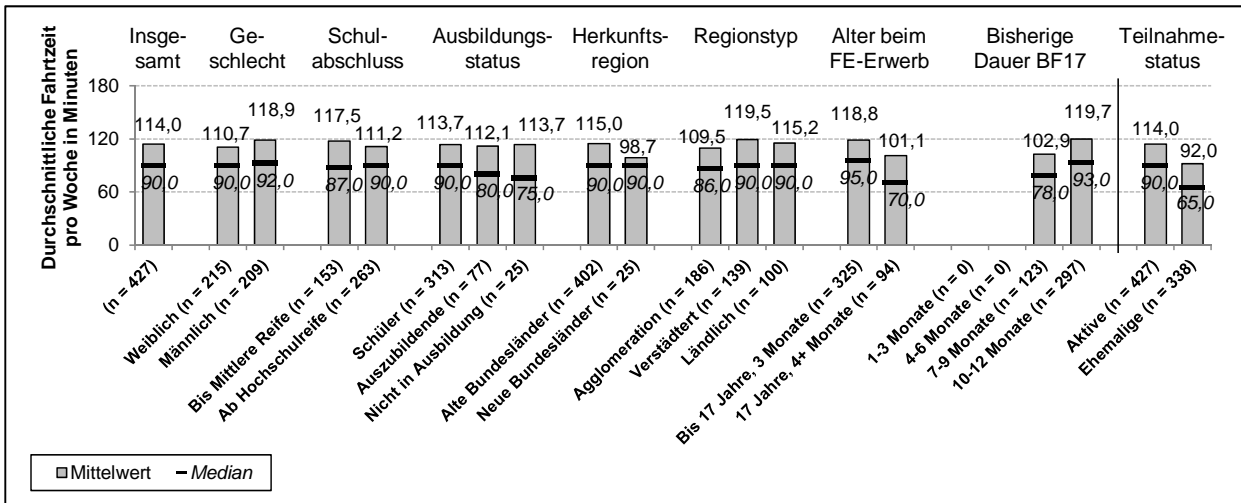


Bild 9-103: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

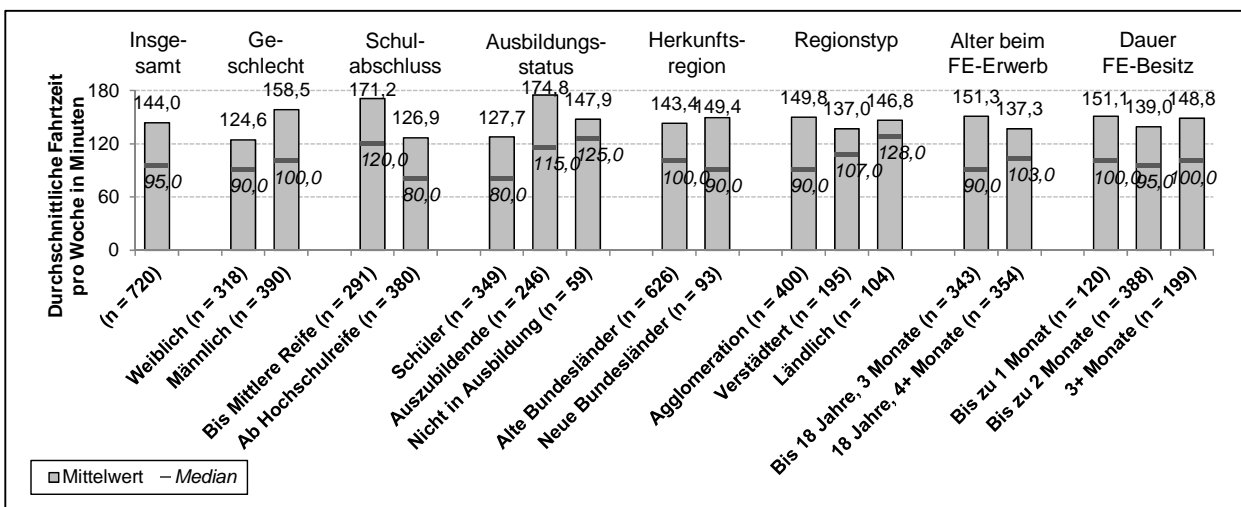


Bild 9-104: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit aller Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

9.4.4 Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen Fahranfänger

9.4.4.1 Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Die Fokussierung auf ausschließlich mobile Fahranfänger in der Berichtswoche hebt das Niveau der zentralen Maße gegenüber denen aller Fahranfänger deutlich an. Dieser Auswertungsstrategie folgend verzeichnen die mobilen BF17-Teilnehmer zum Zeitpunkt der Welle W1 eine durchschnittliche Wochenfahrtdauer von einer Stunde und zwanzig Minuten (Median $\tilde{x} = 80,0$ Minuten, arithmetisches

Mittel $\bar{x} = 104,0$ Minuten; vgl. Bild 9-105). In der differenzierten Betrachtung der mittleren Wochenfahrtdauern erweisen sich die Abweichungen zwischen den Jugendlichen mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife bzw. mit (angestrebter) Hochschulreife als statistisch bedeutsam und verallgemeinerbar, wobei die Befragten mit dem formal niedrigeren Schulabschluss in der Wochenbetrachtung längere Zeit Auto fahren. Der gleiche Befund einer signifikant längeren Wochenfahrtdauer gilt für die Subgruppe der BF17-Früheinsteiger, die zum Fahrerlaubniswerb noch nicht älter als 17 Jahre und drei Monate gewesen sind.

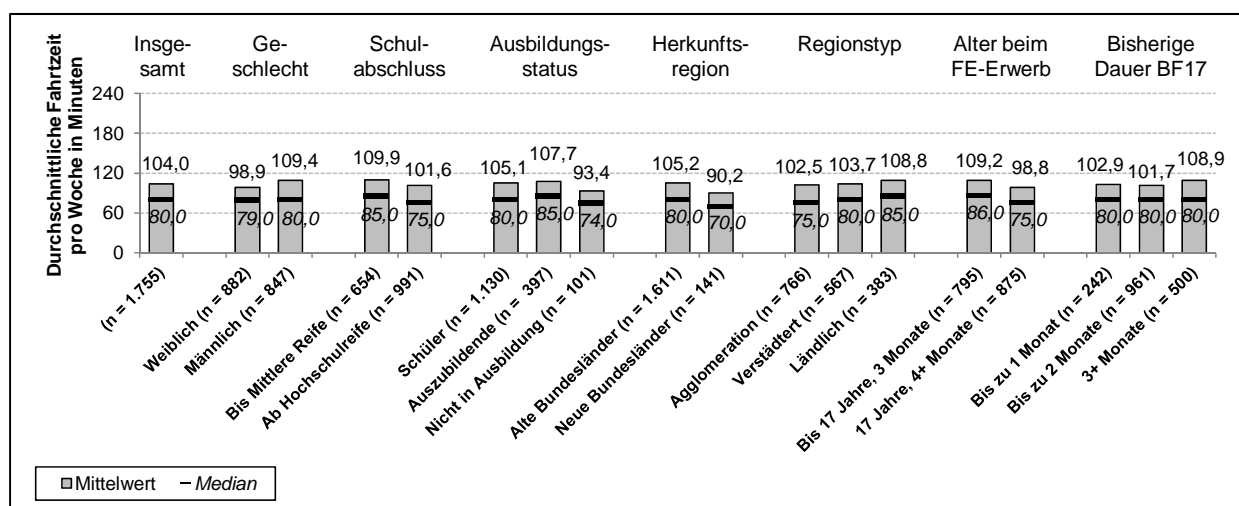


Bild 9-105: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

9.4.4.2 Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

Am Ende der Begleitphase verwendet die Hälfte der in Welle W2 befragten mobilen BF17-Teilnehmer ein Zeitbudget von eineinhalb Stunden (Median $\tilde{x} = 99,1$ Minuten, arithmetisches Mittel $\bar{x} = 123,3$ Minuten; vgl. Bild 9-106) in der Woche für das Autofahren. Die Variablen des Ausbildungs- und des Teilnahmestatus ausgenommen, sind die Subgruppen in den übrigen unabhängigen Variablen weitgehend einheitlich in der ermittelten wöchentlichen Durchschnittsfahrtdauer. Signifikante Abweichung verzeichnen die Schüler gegenüber den beiden übrigen Gruppen dadurch, dass sie im Wochenmittel die längeren Fahrtdauern aufweisen. Durch ein größeres Mobilitätszeitbudget zeichnen sich auch die aktiven Teilnehmer am BF17 aus.

9.4.4.3 Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen 18-jährigen Fahranfänger

Bild 9-107 konzentriert sich in der Wochenbetrachtung ebenso auf die tatsächlich als Autofahrer mobilen selbstständigen Fahranfänger. Die Hälfte dieser Teilgruppe ist in der Berichtswoche bis zu knapp unter zwei Stunden als Autofahrer unterwegs gewesen (Median $\tilde{x} = 115,0$ Minuten; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 160,6$ Minuten). Dabei zeigen sich die bekannten signifikanten Unterschiede mit – im Vergleich zu ihren jeweiligen Pendanten – länger Auto fahrenden jungen Männern und Fahranfängern mit höchstens Mittlerer Reife. Auch die Unterschiede nach dem Ausbildungsstatus lassen sich verallgemeinern, mit den längsten Fahrtzeiten unter Fahranfängern, die sich in keiner Ausbildung befinden, und den kürzesten Fahrtzeiten unter Schülern.

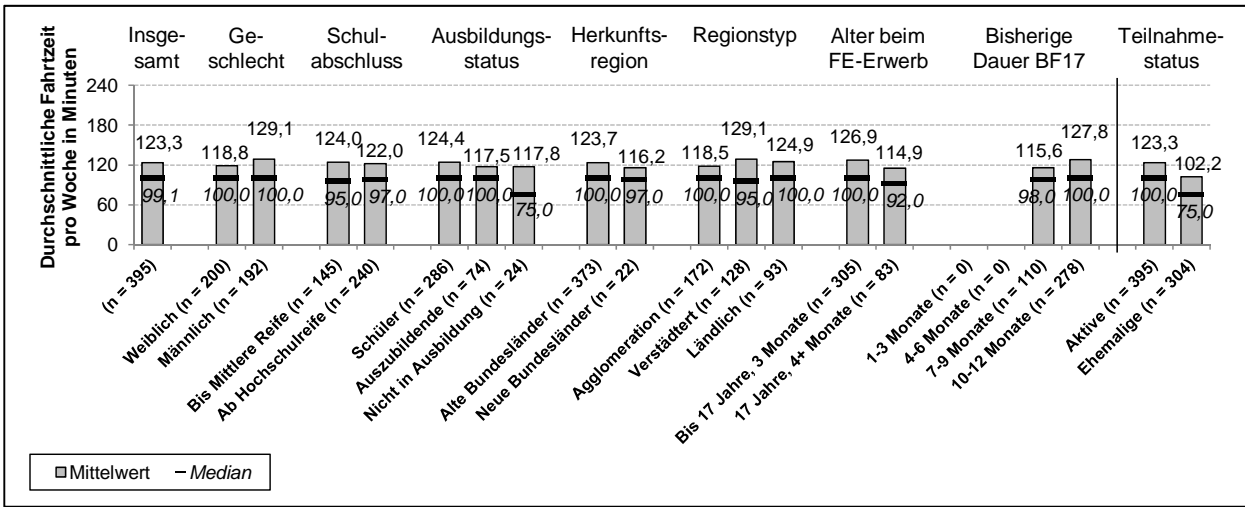


Bild 9-106: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit mobiler Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

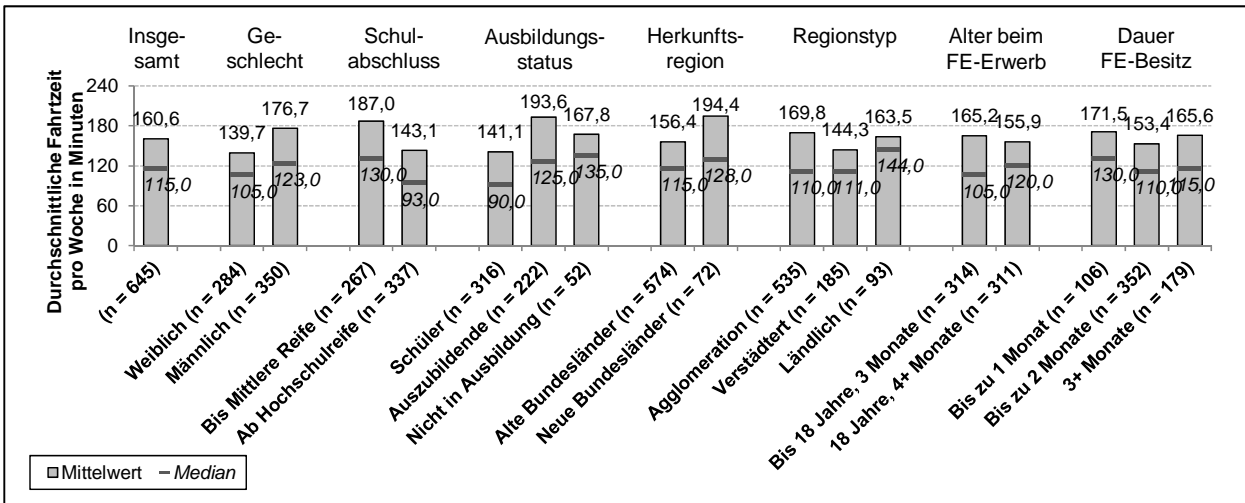


Bild 9-107: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit der mobilen Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

9.4.5 Durchschnittliche monatliche Fahrtzeit der Fahranfänger

Nach der Berechnung der täglichen und der wöchentlichen Fahrtzeit erfolgt abschließend die Hochrechnung der monatlichen Fahrtzeit auf Basis des in der FAB2014 erhobenen Wochenprotokolls. Die Bedingungen, unter denen die Extrapolation erfolgt, wurden für die Berechnung der monatlichen Fahrleistung bereits in Abschnitt 9.3.5 dargestellt und werden hier übernommen.

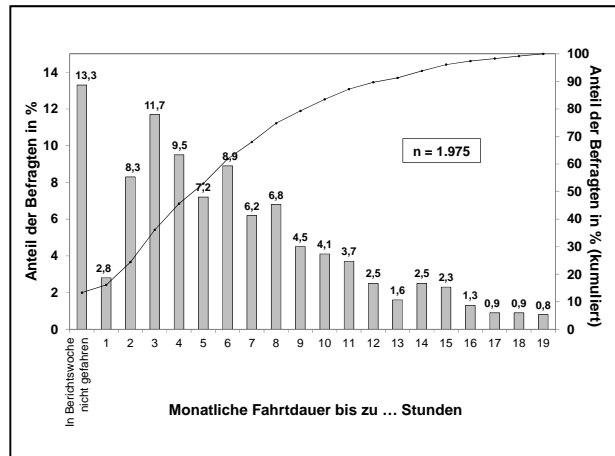


Bild 9-108: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Monatsfahrdauern; erste Panelwelle – Hochrechnung aus den Angaben zur Berichtswoche

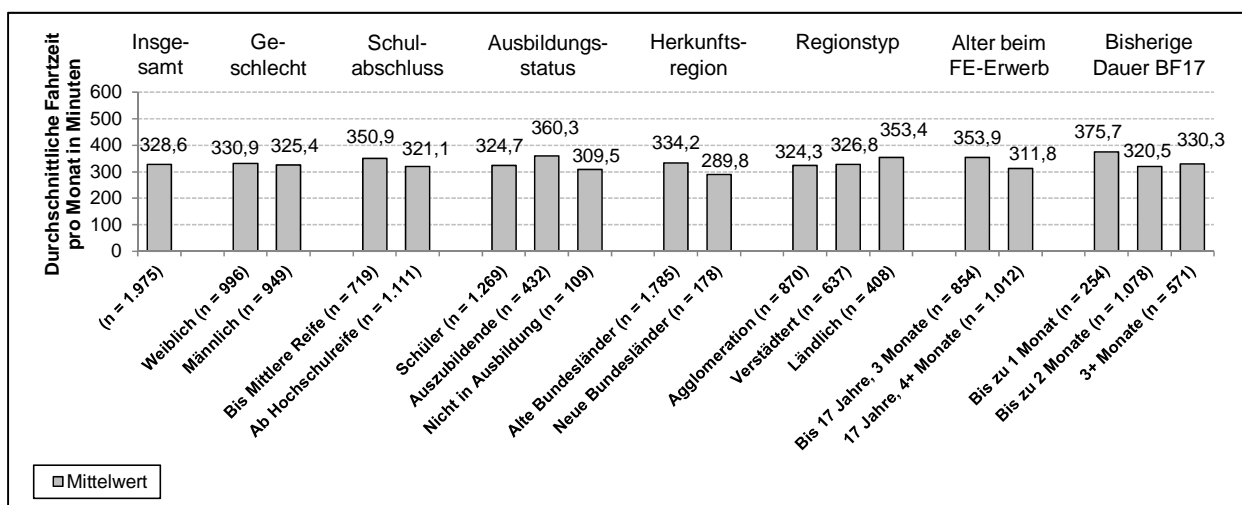


Bild 9-109: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche monatliche Fahrzeit aller Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

9.4.5.1 Durchschnittliche monatliche Fahrzeit der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Die durchgeführte Hochrechnung ergibt für die BF17-Teilnehmer der Welle W1 eine durchschnittliche Monatsfahrzeit von $\bar{x} = 328,6$ Minuten. Dabei fährt die Hälfte der Jugendlichen in einem Monat bis zu viereinhalb Stunden ($\bar{x} = 269,7$ Minuten).

Die durchschnittliche monatliche Fahrdauer wird für eine bessere Visualisierung in Bild 9-108 in Kategorien dargestellt. Jede Kategorie besitzt die Spannweite von 60 Minuten. Der größte Anteil an 17-jährigen Fahranfängern (13,3 %) befindet sich in der Gruppe derjenigen, die entsprechend der Extrapolation im Monat kein Auto fahren.¹²⁰ Des Weiteren fährt jeweils etwas mehr als jeder zehnte Jugendliche im Begleiteten Fahren ein oder zwei, drei bzw. vier Stunden im Monat.

Der Subgruppenanalyse folgend fahren die BF17-Teilnehmer mit (angestrebter) Mittlerer Reife signifikant länger Pkw als die 17-Jährigen mit angestrebter bzw. absolvierter Hochschulreife (vgl. Bild 9-109). Längere Fahrdauern absolvieren entsprechend den Hochrechnungen auch die Jugendlichen aus den alten Bundesländern und die Früheinsteiger ins BF17. Außerdem zeigen die

¹²⁰ Die durchschnittliche monatliche Fahrdauer kann für Fahranfänger, die in der Berichtswoche der Befragung nicht gefahren sind, durch keine approximative Größe – wie noch bei der mittleren monatlichen Fahrleistung – substituiert werden. Der Anteil der Fahranfänger, die deshalb ohne Fahrdauer in der Berechnung der monatlichen Fahrdauer aufscheinen, ist darum größer als der entsprechende Anteil in der berichteten durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung (vgl. Abschnitt 9.3.5).

Fahranfänger, deren bisherige Begleitzeit die kürzeste Dauer von bis zu einem Monat aufweist, die größte Neigung, Auto zu fahren und haben gegenüber den Jugendlichen mit länger andauernder Begleitphase eine höhere mittlere Fahrdauer.

9.4.5.2 Durchschnittliche monatliche Fahrzeit der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

Am Ende der Begleitphase fahren die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung aktiven BF17-Teilnehmer im Monat durchschnittlich über sechseinhalb Stunden Auto ($\bar{x} = 402,9$ Minuten). Die Hälfte der 17-Jährigen fährt bis zu $\bar{x} = 351,2$ Minuten.

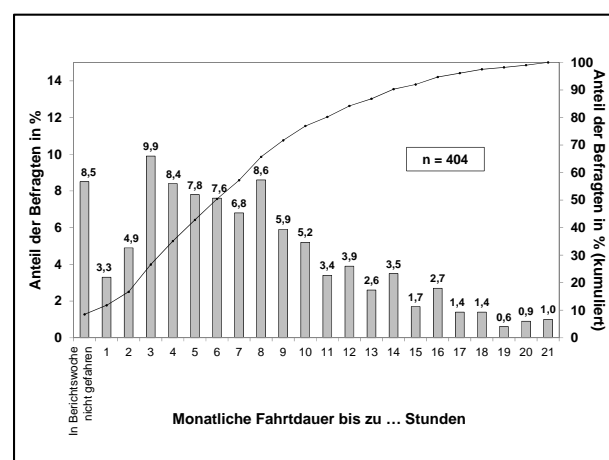


Bild 9-110: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Monatsfahrdauer; zweite Panelwelle – Hochrechnung aus den Angaben zur Berichtswoche für aktive BF17-Teilnehmer

Bild 9-110 gibt die durchschnittliche Monatsfahrdauer in W2 in Kategorien wider. Deutlich zu erkennen ist der gesunkene Anteil an BF17-Teilnehmern ohne Fahrdauer, d. h. ohne Fahrpraxis gegen Ende des Begleiteten Fahrens. Zudem hat sich die Häufigkeitsverteilung der monatlichen Fahrdauern zusehends „nach rechts“ in Richtung längerer Fahrdauern verschoben.

Für die BF17-Teilnehmer ist am Ende der Begleitphase nur ein signifikanter Unterschied zwischen den Teilgruppen der soziodemographischen Merkmale in Bild 9-111 auszumachen. Die aktiven Teilnehmer verbringen im Monatsmittel mehr Begleitzeit hinter dem Steuer als die ehemaligen.

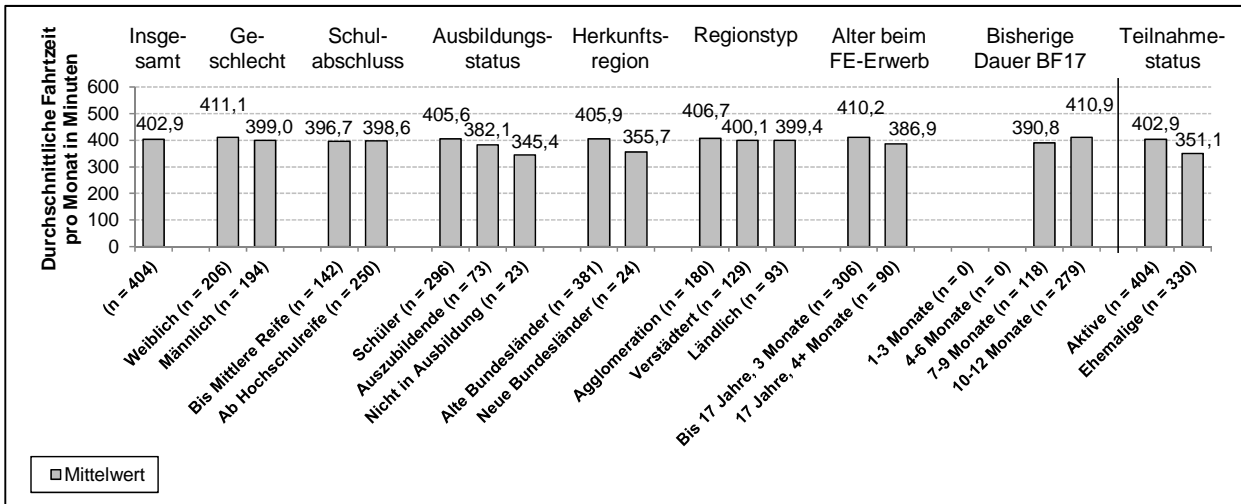


Bild 9-111: BF17-Teilnehmer: Durchschnittliche monatliche Fahrtzeit aller Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

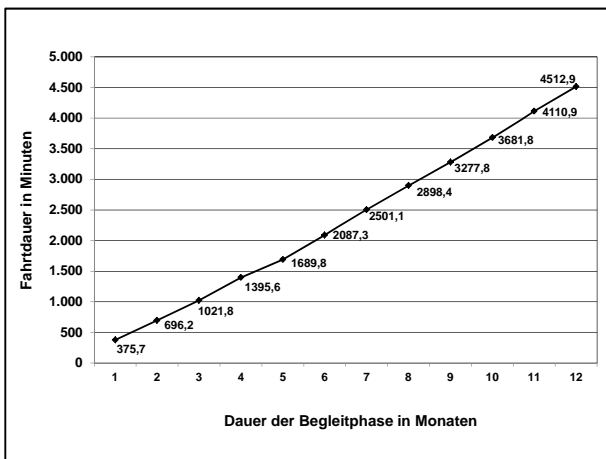


Bild 9-112: BF17-Teilnehmer: Hochrechnung der monatlichen Fahrdauer auf die Gesamtfahrdauer in der Begleitphase

fahrdauer von etwa 17 Stunden (bzw. 1.021 Minuten). BF17-Teilnehmer, die ein halbes Jahr am Begleiteten Fahren teilnehmen, fahren durchschnittlich etwa 35 Stunden (bzw. 2.087 Minuten) begleitet. Nach neun Monaten sind die 17-Jährigen hochgerechnet knapp 55 Stunden (bzw. 3.277 Minuten) Auto gefahren. Bei Ausschöpfung der maximalen Begleitdauer von zwölf Monaten sammeln die BF17-Teilnehmer in etwa 75 Stunden (bzw. 4.500 Minuten) Fahrpraxis (vgl. Bild 9-112).

9.4.5.3 Durchschnittliche monatliche Fahrtzeit der 18-jährigen Fahranfänger

Für die selbstständigen Fahranfänger errechnet sich eine deutlich höhere mittlere monatliche Fahrdauer von über 8 ¼ Stunden (\bar{x} = 498,8 Minuten), wobei die Hälfte der 18-Jährigen bis zu 6 ¼ Stunden (\bar{x} = 395,9 Minuten) pro Monat am Steuer sitzt. In Bild 9-113 wird die monatliche Durchschnittsfahrdauer der 18-Jährigen in kategorisierter Weise dargestellt.

Aus den durchschnittlichen Fahrdauern in den einzelnen Monaten der Begleitphase ist die Hochrechnung zu einer Gesamtfahrdauer möglich. Für die durchschnittliche Verweildauer von 8,4 Monaten im BF17 errechnet sich demnach eine Fahrdauer von etwa 51 Stunden. Nach drei Monaten im Begleiteten Fahren errechnet sich eine Gesamt-

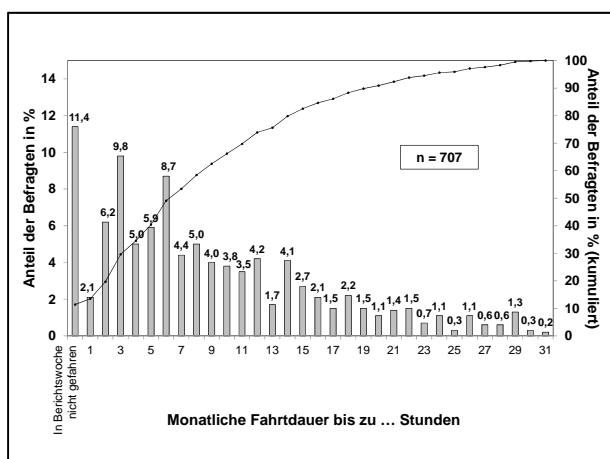


Bild 9-113: 18-jährige Fahranfänger: Kategorisierte Monatsfahrdauer – Hochrechnung aus den Angaben zur Berichtswoche

lich für den Schulabschluss sichtbar (vgl. Bild 9-114). Die 18-Jährigen mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife verbringen im Monat durchschnittlich mehr Zeit hinter dem Steuer als die jungen Erwachsenen, die eine Hochschulreife anstreben oder besitzen.

Abschließend sollen noch die Monatsfahrdauern der BF17-Teilnehmer und Nichtteilnehmer zum Zeitpunkt der ersten Befragung in Beziehung gesetzt werden. Die berichteten Mittelwerte für die 17-jährigen ($\bar{x} = 328,6$ Minuten) und die 18-jährigen Fahranfänger ($\bar{x} = 498,8$ Minuten) lassen bereits vermuten, dass die selbstständigen Fahranfänger ein höheres Mobilitätszeitbudget für das Autofahren verwenden. Dies kann im statistischen Prüfverfahren belegt und damit auf die Grundgesamtheit der Fahranfängerteilgruppen verallgemeinert werden.

Bei der Unterteilung der mittleren Monatsfahrdauer entlang der Ausprägungen der unabhängigen Variablen werden signifikante Befunde ausschließ-

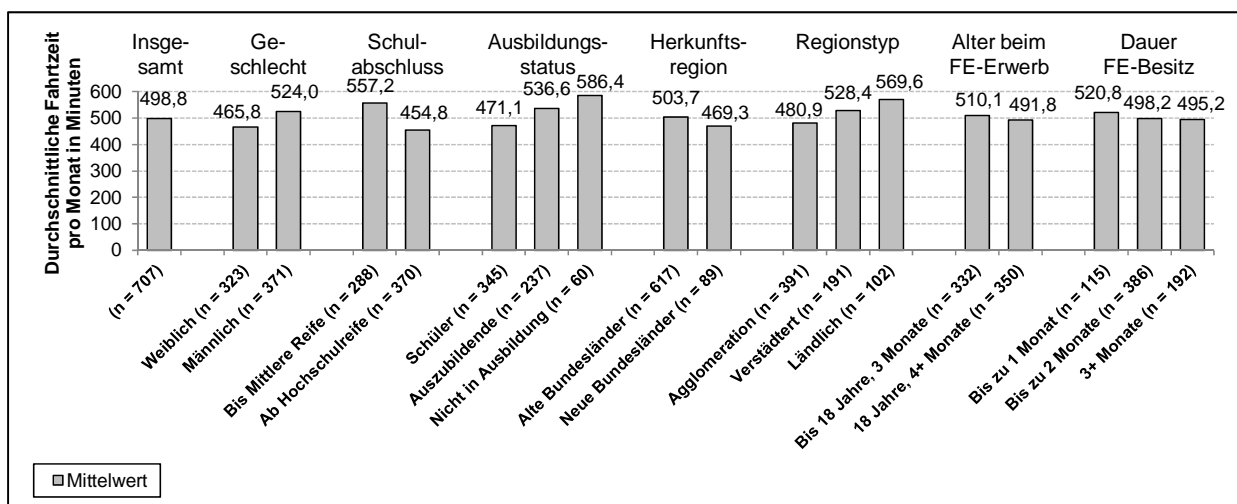


Bild 9-114: 18-jährige Fahranfänger: Durchschnittliche monatliche Fahrtzeit aller Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

Für die 18-jährigen Fahranfänger ergibt die Extrapolation der durchschnittlichen monatlichen Wegedauer nach drei Monaten eine Gesamtfahrdauer von insgesamt etwa 25 Stunden (bzw. 1.501 Minuten). Die durchschnittliche Fahrdauer erhöht sich bis zum sechsten Monat auf insgesamt etwa 53 Stunden (bzw. 3.203 Minuten). Nach neun Monaten Fahrpraxis sind die 18-Jährigen etwa 79 Stunden (bzw. 4.712 Minuten) gefahren und nach einem Jahr haben sie etwa 104 Stunden (bzw. 6.221 Minuten) hinter dem Steuer eines Pkws verbracht (vgl. Bild 9-115).

Analog zur Fahrleistung protokollieren 18-jährige Fahranfänger also auch deutlich längere durchschnittliche Fahrdauern als 17-Jährige. Herkömmlich ausgebildete 18-jährige Fahranfänger verbringen im ersten Jahr ihres selbstständigen Fahrens etwa ein Drittel mehr Zeit am Steuer eines Pkw als BF17-Teilnehmer in zwölf Monaten Begleitzeit. Dies ist aufgrund der selbstbestimmten Mobilität der 18-Jährigen plausibel.

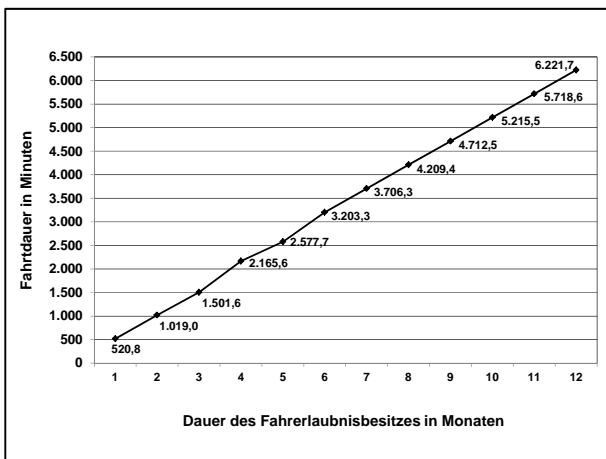


Bild 9-115: 18-jährige Fahranfänger: Hochrechnung der monatlichen Fahrtdauer auf die Gesamtfahrtdauer in der Begleitphase

9.4.6 Zusammenfassung der Befunde zur Fahrzeit der Fahranfänger

Fahrtdauern 17-jähriger Fahranfänger

Am Beginn ihrer Begleitphase fahren alle BF17-Teilnehmer (einschließlich der Immobilen) pro Tag 9,4 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 13,0 Minuten) mit dem Auto. Gegen Ende der Begleitphase erhöht sich die Fahrtdauer auf 11,2 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 14,1 Minuten). An Tagen, an denen tatsächlich begleitet gefahren wird, weist die Hälfte der mobilen 17-Jährigen in der Erstbefragung (W1) eine höhere tägliche Fahrtdauer von bis zu 25,0 Minuten auf (Median; arithmetisches Mittel = 31,6 Minuten). Eine vergleichbare durchschnittliche Tagesfahrtdauer berichten die Pkw-Mobilen auch am Ende der Begleitdauer.

Für alle 17-jährigen Fahranfänger am Beginn der Begleitphase zeigt sich am „verlängerten“ dreitägigen Wochenende die vergleichsweise längste tägliche Fahrtdauer (Median = 10,0 Minuten; arithmetisches Mittel = 15,3 Minuten). Auch gegen Ende der Begleitphase fahren die 17-Jährigen freitags, samstags oder sonntags vergleichsweise am längsten.

Für die gesamte Berichtswoche errechnet sich am Beginn der Begleitphase für alle BF17-Teilnehmer eine durchschnittliche Fahrzeit von 68,0 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 91,0 Minuten). Der Median für die durchschnittliche wöchentliche Fahrtdauer steigt zum zweiten Befragungszeitpunkt auf 90,0 Minuten (arithmetisches Mittel = 114 Minuten). Für die mobilen BF17-Teilnehmer errechnet sich in der Wochenbetrachtung eine län-

gere Fahrtdauer von durchschnittlich 80,0 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 104,0 Minuten). Gegen Ende der Begleitphase hat sich die durchschnittliche wöchentliche Fahrtdauer auf 99,1 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 123,3 Minuten) erhöht.

Hochgerechnet auf einen Monat fahren die BF17-Teilnehmer zu Beginn ihrer Begleitphase durchschnittlich etwa fünfeinhalb Stunden (arithmetisches Mittel = 328,6 Minuten; Median = 269,7 Minuten). Gegen Ende der Begleitphase lässt sich eine Erhöhung der monatlichen Fahrzeit auf etwa sechseinhalb Stunden (arithmetisches Mittel = 402,9 Minuten) nachweisen. Tab. 2 dokumentiert die unterschiedlichen Fahrzeiten der 17-jährigen Fahranfänger für die im Bericht unterschiedenen Zeiträume.

Aus den durchschnittlichen Fahrtdauern in den einzelnen Monaten der Begleitphase ist die Hochrechnung zu einer Gesamtfahrtdauer möglich. Für die durchschnittliche Verweildauer von 8,4 Monaten im BF17 errechnet sich demnach eine Fahrtdauer von etwa 51 Stunden. Nach drei Monaten im Begleiteten Fahren lässt sich eine Gesamtfahrtdauer von etwa 17 Stunden kalkulieren. BF17-Teilnehmer, die ein halbes Jahr am Begleiteten Fahren teilnehmen, fahren durchschnittlich etwa 35 Stunden begleitet. Nach neun Monaten sind die 17-Jährigen hochgerechnet knapp 55 Stunden Auto gefahren. Bei Ausschöpfung der maximalen Begleitdauer von zwölf Monaten sammeln die BF17-Teilnehmer in etwa 75 Stunden Fahrpraxis.

In der Wochen- und Monatsbetrachtung fallen an Unterschieden in den relevanten Subgruppen die in der Erstbefragung der 17-jährigen durchgängig längeren Fahrtdauern der Jugendlichen mit einem Schulabschluss bis höchstens zur Mittleren Reife und der Früheinsteiger in das BF17 auf. Am Ende der Begleitphase fahren noch aktive BF17-Teilnehmer länger Auto als die mittlerweile 18-Jährigen.

Fahrtdauern 18-jähriger Fahranfänger

18-jährige Fahranfänger berichten eine tägliche Fahrtdauer von 13,4 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 20,2 Minuten). Die durchschnittlich längsten Fahrtdauern lassen sich in der Betrachtung aller 18-jährigen Fahranfänger donnerstags, freitags und samstags nachweisen. Konzentriert auf die mobilen Fahranfänger, errechnet sich eine mittlere tägliche Fahrzeit von 30,0 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 39,2 Minuten). Besonders am Samstag und Sonntag fallen hinreichend viele 18-Jährige mit längeren Fahrtdauern auf.

In der Wochenbetrachtung ergibt sich für alle 18-jährigen Fahranfänger eine durchschnittliche Fahrtdauer von knapp über anderthalb Stunden (Median; arithmetisches Mittel = 144,0 Minuten). Konzentriert man sich auf die tatsächlich pkw-mobilen 18-Jährigen, errechnet sich eine wöchentliche Fahrtdauer von knapp unter zwei Stunden (Median = 115 Minuten; arithmetisches Mittel = 160,6 Minuten). Dabei fahren junge Männer länger als junge Frauen und Befragte mit einem Schulabschluss bis höchstens zur Mittleren Reife länger als ihre Pendanten mit einem höheren (angestrebten) Schulabschluss. Dieser Unterschied nach dem Bildungsniveau ist auch in der Monatsbetrachtung der Fahrtauern zu finden. Auch für die 18-jährigen Fahranfänger finden sich die durchschnittlichen Fahrtzeiten für die unterschiedenen Zeiträume in Tab. 2.

Für die 18-jährigen Fahranfänger ergibt die Extrapolation der durchschnittlichen monatlichen Wegedauer nach drei Monaten eine Gesamtfahrtdauer von insgesamt etwa 25 Stunden. Die durchschnittliche Fahrtdauer erhöht sich bis zum sechsten Monat auf insgesamt etwa 53 Stunden. Nach neun Monaten Fahrpraxis sind die 18-Jährigen etwa 79 Stunden gefahren und nach einem Jahr haben sie etwa 104 Stunden hinter dem Steuer eines Pkws verbracht.

Nach der Analyse der Fahrleistungsdaten zeigen sich für 18-jährige Fahranfänger auch längere Fahrtauern als für die 17-Jährigen. Mit Ausnahme des zwei- und dreitägigen Wochenendes sind die Fahrtauern von 18-Jährigen stets länger als jene von BF17-Teilnehmern. Herkömmlich ausgebildete 18-jährige Fahranfänger verbringen im ersten Jahr ihres selbstständigen Fahrens etwa ein Drittel mehr Zeit am Steuer eines Pkws als BF17-Teilnehmer in zwölf Monaten Begleitzeit.

9.5 Befahrene Straßenarten

Neben der Fahrleistung und der Fahrtdauer wurden die Fahranfänger auch zu weiteren Aspekten ihrer Exposition im Straßenverkehr befragt. Unter anderem gaben sie auch darüber Auskunft, auf welchen Straßenarten sie wie häufig unterwegs sind. Hierzu wurde der prozentuale Anteil der Gesamtfahrleistung, der innerorts, auf Landstraßen und auf Autobahnen gefahren worden ist, erfragt.

9.5.1 Befahrene Straßenarten der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Einen ersten Eindruck über die befahrenen Straßenarten gibt Tab. 9-31. In dieser Darstellung werden die Anteile der Befragten dokumentiert, die mindestens einmal in der bisherigen Begleitphase auf der jeweiligen Straßenart gefahren sind. Während auf den Straßen innerorts und auch auf Landstraßen beinahe jeder BF17-Teilnehmer mindestens einmal unterwegs gewesen ist, haben bis zum Befragungszeitpunkt W1 nur etwa drei von vier Befragten auf Autobahnen Fahrerfahrung gesammelt (73,6 %).

Befahrene Straßenarten	Antworten		Befragte
	n	%	%
Innerorts	2.239	37,0	99,9
Landstraße	2.162	35,7	96,5
Autobahn	1.648	27,2	73,6
Insgesamt	6.048	100,0	269,9

Mehrfachantworten: 6.048 Antworten von 2.241 Befragten;

Tab. 9-31: BF17-Teilnehmer: Befahrene Straßenarten; erste Panelwelle (Mehrfachantworten)

Bereits am Anfang ihrer Begleitzeit sind nahezu alle BF17-Teilnehmer bereits innerorts Auto gefahren. Im Mittel haben die 17-Jährigen etwa die Hälfte ihrer bisherigen Gesamtfahrleistung ($\bar{x} = 49,8 \%$, vgl. Bild 9-116) auf innerörtlichen Straßen zurückgelegt. In der kategorisierten Betrachtung, dargestellt in Tab. 9-32, ist zu erkennen, dass nach den Angaben der Selbstreports kaum ein 17-Jähriger nicht in Dörfern, Klein- und Großstädten unterwegs gewesen ist (0,1 %). Jeder zweite Befragte (50,3 %) beziffert den Anteil, den er von der bisherigen Gesamtfahrleistung innerorts gefahren ist, auf „26 bis 50 Prozent“. Ein weiteres Viertel sieht diesen Anteil sogar bei 51 bis 75 Prozent.

Anteil befahrener Straßenarten	Ortschaft	Landstraße	Autobahn
	%		
Nicht befahren	0,1	3,4	26,4
1 bis 25 Prozent	13,1	34,5	51,1
26 bis 50 Prozent	50,3	47,4	18,9
51 bis 75 Prozent	24,5	13,2	3,2
76 bis 100 Prozent	12,0	1,6	0,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.241	2.236	2.241

Tab. 9-32: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Anteile der befahrenen Straßenarten; erste Panelwelle

Die verkehrsräumliche Differenzierung der innerörtlichen Fahrleistung zu Beginn der Begleitphase zeigt für alle soziodemographischen Merkmale einen signifikanten Unterschied in den jeweiligen Ausprägungen an (vgl. Bild 9-116). Demnach fahren die weiblichen Fahranfänger, Befragte mit angestrebter Hochschulreife, Schüler und nicht in Ausbildung befindliche Jugendliche, 17-Jährige aus den neuen Bundesländern, aus Agglomerationsregionen, die älteren Fahranfänger und diejenigen, deren Begleitdauer bisher am kürzesten andauert, innerorts größere Anteile ihrer Fahrleistung als ihre jeweiligen Pendanten.

Zu etwas mehr als einem Drittel ($\bar{x} = 34,1 \%$, vgl. Bild 9-117) haben die BF17-Teilnehmer ihre bisherige Fahrleistung auf Landstraßen erbracht. Dabei berichtet insgesamt etwas mehr als ein Drittel der 17-Jährigen (34,5 %), bis zu einem Viertel der bisherigen Gesamtfahrleistung auf Landstraßen ge-

fahren zu sein (vgl. noch einmal Tab. 9-32). 47,4 % der Befragten schätzen den entsprechenden Anteil auf „26 bis 50 Prozent“. Über die Hälfte der bisherigen Fahrleistung auf Landstraßen gefahren zu sein, behaupten insgesamt nur 14,8 % der 17-Jährigen.

Die Unterschiede in den relevanten Subgruppen sind spiegelverkehrt zu den Verhältnissen, die sich für die Fahranteile innerorts ergeben (vgl. Bild 9-117). Auf den Landstraßen sind signifikant häufiger Fahranfänger mit (angestrebter) Mittlerer Reife, Auszubildende, 17-Jährige aus den alten Bundesländern und plausiblerweise aus ländlichen Regionen unterwegs. Ferner befahren auch Fröheinsteiger Landstraßen häufiger als die älteren BF17-Teilnehmer.

Auf der Autobahn sind zum Zeitpunkt der Erstbefragung (W1) noch vergleichsweise am wenigsten BF17-Teilnehmer unterwegs gewesen. Über ein Viertel der Fahranfänger (26,4 %) berichten am Anfang ihrer Begleitzeit von keinen Fahrerfahrungen auf der Autobahn nach dem Erhalt der Prüfbescheinigung (vgl. noch einmal Tab. 9-32). Deshalb ist der Anteil der auf Autobahnen erbrachten Fahrleistung mit $\bar{x} = 16,4 \%$ (vgl. Bild 9-114) auch recht gering. Jeder zweite Jugendliche (51,1 %) fällt mit seinen Angaben über den Anteil der Fahrleistung auf Autobahnen in die Kategorie „1 bis 25 Prozent“. „26 bis 50 Prozent“ der eigenen Fahrleistung hat etwa jeder fünfte Befragte auf Autobahnen zurückgelegt (18,9 %).

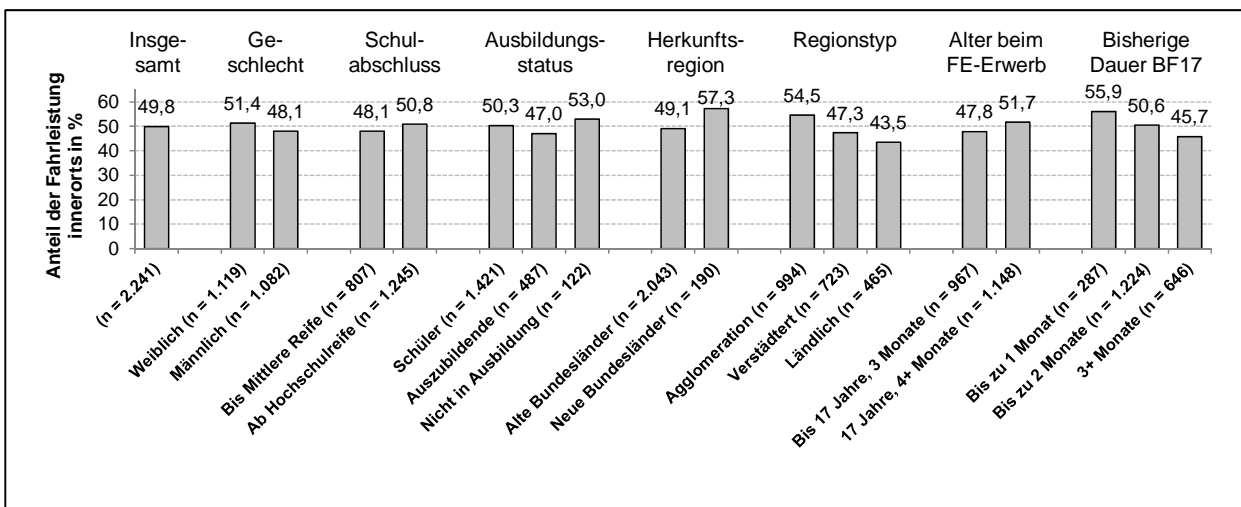


Bild 9-116: BF17-Teilnehmer: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Straßen innerorts; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

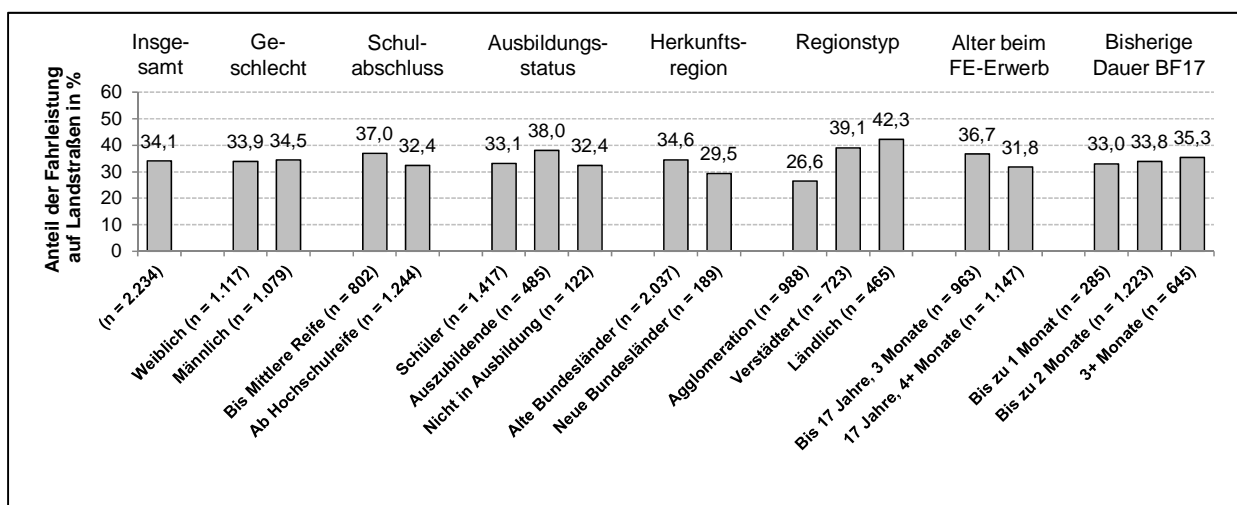


Bild 9-117: BF17-Teilnehmer: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Landstraßen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

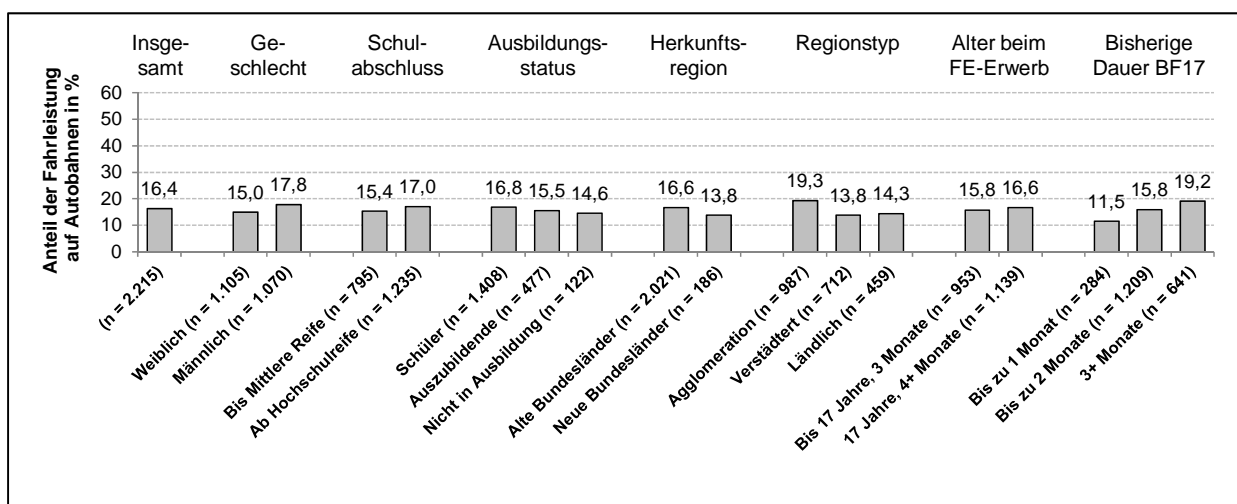


Bild 9-118: BF17-Teilnehmer: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Autobahnen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

In der Unterscheidung der Fahrleistungsanteile nach den relevanten Subgruppen sind bedeutsame Unterschiede in der Autobahnnutzung für das Geschlecht, den Schulabschluss, die regionale Herkunft, den Regionstyp und die bisherige BF17-Dauer zu verzeichnen (vgl. Bild 9-118). Den größeren Autobahnanteil an der bisherigen Fahrleistung legen die männlichen Befragten und die 17-Jährigen, die eine Hochschulreife anstreben, an den Tag. Ebenso sind Fahranfänger in den alten Bundesländern sowie aus städtischen Regionen häufiger auf Autobahnen unterwegs. Mit zunehmender Begleitdauer wächst der Anteil der Fahrleistung, der auf Autobahnen zurückgelegt wird.

9.5.2 Befahrene Straßenarten der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

Einen Gesamteindruck über die befahrenen Straßenarten zum Erhebungszeitpunkt W2 vermittelt die Darstellung in Tab. 9-33. Faktisch jeder Befragte (100,0 %) ist gegen Ende der Begleitzeit mindestens einmal auf innerörtlichen Straßen gefahren. Auch auf Landstraßen sind nahezu alle BF17-Teilnehmer (99,1 %) mindestens einmal unterwegs gewesen. Die größte Veränderung zur Erstbefragung betrifft die Fahrerfahrung auf Autobahnen: Gegen Ende der Begleitdauer berichten mehr als neun von zehn Befragten (93,1 %) nun auch von Fahrerfahrung auf der Autobahn.

Befahrene Straßenarten	Antworten		Befragte
	n	%	%
Innerorts	471	34,2	100,0
Landstraße	467	33,9	99,1
Autobahn	439	31,9	93,1
Insgesamt	1.377	100,0	292,2

Mehrfachantworten: 1.377 Antworten von 471 Befragten;

Tab. 9-33: BF17-Teilnehmer: Befahrene Straßenarten; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

Anteil befahrener Straßenarten	Ortschaft	Landstraße	Autobahn
	%		
Nicht befahren	0,0	0,8	6,9
1 bis 25 Prozent	19,4	34,4	55,8
26 bis 50 Prozent	58,1	49,6	31,9
51 bis 75 Prozent	17,7	13,7	4,6
76 bis 100 Prozent	4,8	1,6	0,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	450	450	450

Tab. 9-34: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Anteile der befahrenen Straßenarten; zweite Panelwelle

In der zweiten Befragung der BF17-Teilnehmer gegen Ende ihrer Begleitzeit kommt eine größere Fahrerfahrung zum Tragen, wie z. B. an der gewachsenen bisherigen Gesamtfahrleistung zu sehen ist. Damit gehen auch Veränderungen in den Anteilen der befahrenen Straßenarten einher, insbesondere bei den Erfahrungen auf der Autobahn.

Der durchschnittliche Anteil der Fahrleistung, den die befragten 17-Jährigen gegen Ende der Begleitdauer auf innerörtlichen Straßen zurückgelegt haben, geht von $\bar{x} = 49,8\%$ in Welle W1 auf nunmehr $\bar{x} = 42,2\%$ zurück (vgl. Bild 9-119). Mehr als die Hälfte der Befragten (58,1%) berichtet einen

Anteil von „26 bis 50 Prozent“, den sie rückblickend innerhalb von Ortschaften gefahren sind (vgl. Tab. 9-34).

Dabei fahren die weiblichen Fahranfänger im Begleiteten Fahren signifikant mehr auf innerörtlichen Straßen als ihre männlichen Pendanten (vgl. Bild 9-119). Ein verallgemeinerbarer Größenunterschied ist auch beim Regionstyp und beim Teilnahmestatus nachzuweisen. So fahren die 17-Jährigen aus Agglomerationen und die ehemaligen BF17-Teilnehmer häufiger innerorts als ihre jeweiligen Konterparts.

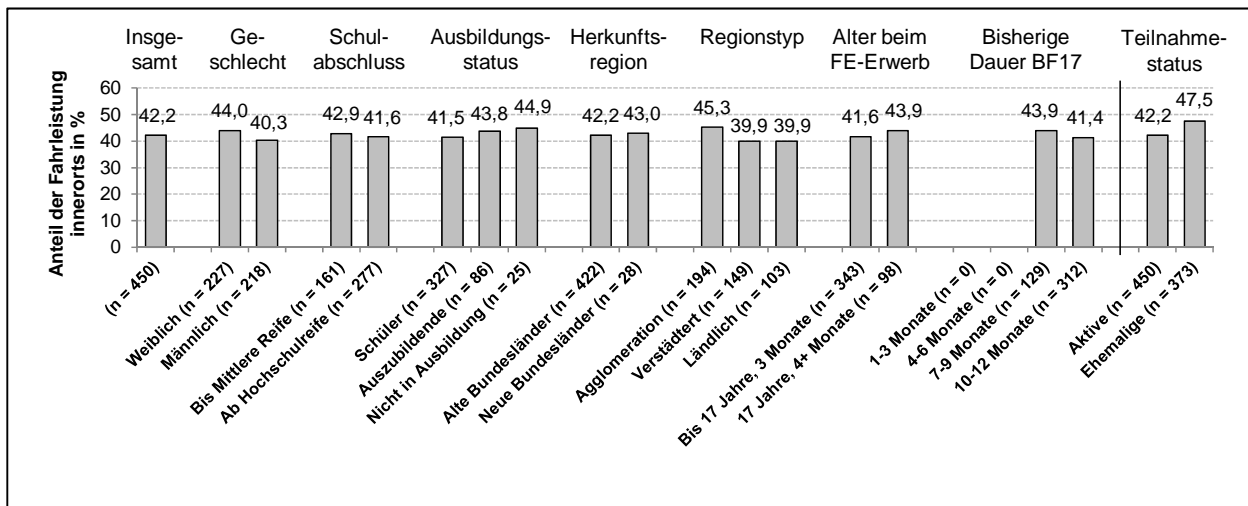


Bild 9-119: BF17-Teilnehmer: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Straßen innerorts; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

An den Mittelwerten aus Welle W1 und W2 wird bereits deutlich, dass sich die relativen Anteile der Fahrleistung auf innerörtlichen Straßen im Verlauf der Begleitphase reduziert haben. Dies wird auch in Tab. 9-35 nochmals ersichtlich. Diese Veränderung auf der Ebene aller BF17-Teilnehmer ist Resultat der signifikanten intraindividuellen Verände-

rungen eines jeden Panelteilnehmers innerhalb der Spanne zwischen beiden Befragungszeiträumen. Im Durchschnitt sinkt für jeden BF17-Teilnehmer der auf innerörtlichen Straßen zurückgelegte Fahrleistungsanteil um mehr als fünf Prozentpunkte.

Befahrene Straßenart: Innerorts	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.241	50,00 / 49,81
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	476	50,00 / 48,21
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	450	40,00 / 42,21
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	469	2,50/ 3,07
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	447	-2,50 / -3,05
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	478	5,00 / 6,24

Tab. 9-35: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der befahrenen Straßenart „Innerorts“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Die beschriebene Veränderung wird in Tab. 9-36 in ihren Verschiebungen zwischen den Befragungszeitpunkten nochmals deutlich. Für mehr als jeden zweiten Befragten (53,8 %) ergibt sich beim direkten Vergleich der Angaben in den Wellen W1 und W2 eine Reduzierung des relativen Anteils, den die BF17-Teilnehmer auf Straßen innerhalb von Ortschaften gefahren sind.

Befahrene Straßenart: Innerorts	%
Starke Zunahme (Höher als +15 Prozent)	8,1
Zunahme (Bis zu +15 Prozent)	21,3
Keine Veränderung (0)	16,7
Reduzierung (Bis zu -15 Prozent)	29,1
Starke Reduzierung (Niedriger als -15 Prozent)	24,7
Anzahl (n)	447

Tab. 9-36: BF17-Teilnehmer: Veränderung der befahrenen Straßenart „Innerorts“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Der mittlere Anteil, den die Befragten in Welle W2 für ihre Fahrleistung auf Landstraßen angeben, ist mit $\bar{x} = 34,6\%$ (vgl. Bild 9-120) nahezu unverändert zum Anteil aus der ersten Erhebungswelle. Ein äußerst geringer Anteil von Fahranfängern (0,8 %) gibt auch in der zweiten Welle an, noch nicht auf Landstraßen unterwegs gewesen zu sein (vgl. noch einmal Tab. 9-34). Mit 49,6 % hält nahezu die Hälfte der BF17-Teilnehmer fest, zwischen einem Viertel und der Hälfte ihrer Fahrleistung auf Landstraßen erbracht zu haben.

Fahrten auf Landstraßen unternehmen BF17-Teilnehmer mit bis zu einer Mittleren Reife signifikant häufiger als ihre Vergleichsgruppen (vgl. Bild 9-120). Dies gilt ebenso für Jugendliche aus ländlichen Regionen sowie für diejenigen mit der bisher längsten Begleitdauer.

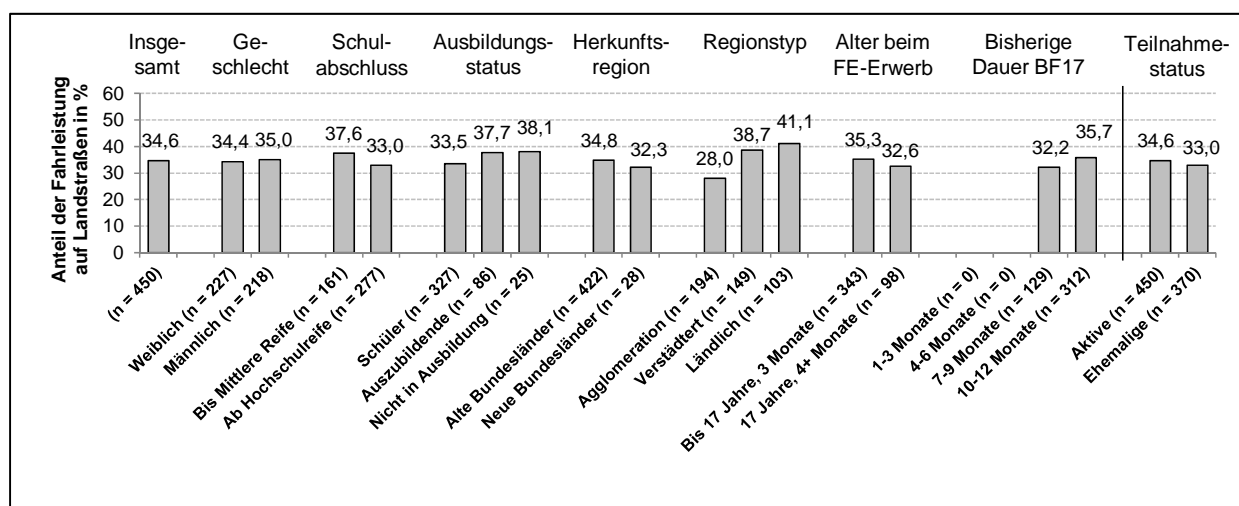


Bild 9-120: BF17-Teilnehmer: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Landstraßen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Im Vergleich der beiden Befragungswellen ergeben sich im Mittelwert für den auf Landstraßen gefahrenen relativen Anteil keine nennenswerten Unterschiede (vgl. Tab. 9-37). Diese Aussage ist auch

auf die intraindividuellen Veränderungen auszuweiten, bei denen sich keine signifikanten Befunde ergeben.

Befahrene Straßenart: Landstraße	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.236	30,00 / 34,08
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	475	35,00 / 35,34
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	450	30,42 / 34,62
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	467	0 / 0,28
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	446	0 / -0,02
Betrag der mittleren intrapersonellen Veränderung (ungew.)	477	0 / 0,62

Tab. 9-37: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der befahrenen Straßenart „Landstraße“ zwischen Panelwelle W1 und W2

(55,8 %) ist am Ende der Begleitphase bis zu einem Viertel ihrer Fahrleistung auf Autobahnen gefahren (vgl. noch einmal Tab. 9-34). Dennoch haben auch zu diesem Zeitpunkt 6,9 % der 17-Jährigen die Begleitphase bisher noch nicht zum Erfahrungsaufbau auf Autobahnen genutzt.

Befahrene Straßenart: Landstraße	%
Starke Zunahme (+15 Prozent oder höher)	10,3
Zunahme (Bis zu +15 Prozent)	31,8
Keine Veränderung (0)	18,3
Reduzierung (bis zu -15 Prozent)	27,4
Starke Reduzierung (-15 Prozent oder niedriger)	12,1
Anzahl (n)	446

Tab. 9-38: BF17-Teilnehmer: Veränderung der befahrenen Straßenart „Landstraße“ zwischen Panelwelle W1 und W2

In Tab 9-38 wird sichtbar, dass sich für die Fahrleistungsanteile auf Landstraßen zwischen den Befragungswellen zwar Veränderungen ergeben, diese sich aber nur in einem engen Bereich bewegen. Größere Veränderungen des relativen Anteils für Landstraßen sind nur für je etwa 10 % der 17-Jährigen zu erkennen.

Während im Vergleich der beiden Befragungszeitpunkte der relative Anteil der gefahrenen Kilometer in Ortschaften gesunken und auf Landstraßen gleich geblieben ist, steigt der Anteil der Gesamtfahrleistung, der auf Autobahnen erbracht wurde zum Ende der Begleitzeit auf $\bar{x} = 23,3\%$ (vgl. Bild 9-121). Die Mehrheit der BF17-Teilnehmer

Bei der Differenzierung der Autobahnanteile nach den Personengruppen der unabhängigen Variablen treten die Größenunterschiede in den Ausprägungen des Schulabschlusses, des Ausbildungsstatus, des Regionstyps sowie des Teilnahmestatus in signifikanter Weise hervor (vgl. Bild 9-121). So berichten die 17-Jährigen mit (zukünftiger) Hochschulreife und die befragten Schüler von vergleichsweise größeren Fahrleistungsanteilen auf Autobahnen. Gleiches protokollieren die Jugendlichen aus städtischen Regionen und die zum Befragungszeitpunkt noch aktiven BF17-Teilnehmer.

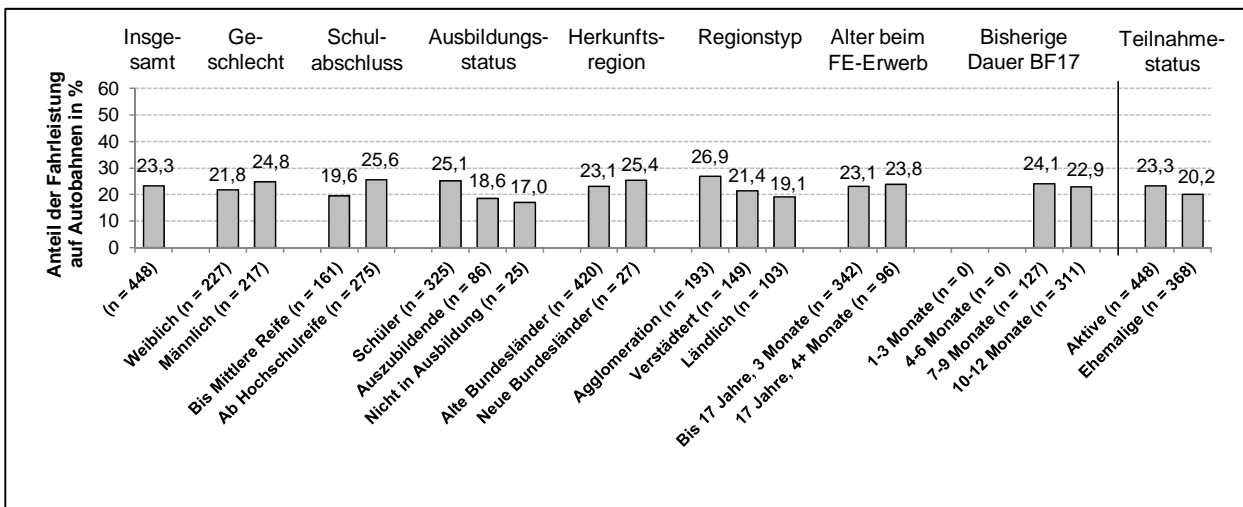


Bild 9-121: BF17-Teilnehmer: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Autobahnen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Die zentralen Maße für den relativen Anteil der befahrenen Straßenart „Autobahn“ weisen bereits auf relevante Veränderungen in der Panelperspektive hin (vgl. Tab. 9-39). In den statistischen Analysen bestätigt sich der bisher gewonnene Eindruck: für die intraindividuellen Veränderungen hin zu einer größeren erbrachten Fahrleistung auf Autobahnen errechnet sich ein signifikanter Unterschied. Im Durchschnitt wächst der Fahrleistungsanteil, der auf Autobahnen zurückgelegt wurde, um bis zu fünf Prozentpunkte.

In Tab. 9-40 werden die Veränderungen nochmals quantifiziert. Dort stehen mehr als die Hälfte der 17-Jährigen (56,4 %), deren Fahrleistungsanteil auf Autobahnen zwischen den beiden Befragungen zugenommen hat, knapp einem Viertel der Befragten (22,9 %) gegenüber, deren Fahrleistung auf Autobahnen in dieser Zeit abgenommen hat.

Befahrene Straßenart: Autobahn	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.241	10,00 / 16,19
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	476	10,00 / 16,53
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	450	20,00 / 23,16
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	463	-2,50 / (-3,32) ¹⁾
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	442	2,5 / (3,05)
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	478	5,00 / (6,84)

¹⁾ Die dargestellte Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der arithmetische Mittelwert wird deshalb eingeklammert.

Tab. 9-39: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der befahrenen Straßenart „Autobahn“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Befahrene Straßenart: Autobahn	%
Starke Zunahme (+15 Prozent oder höher)	22,6
Zunahme (Bis zu +15 Prozent)	33,8
Keine Veränderung (0)	20,6
Reduzierung (bis zu -15 Prozent)	17,4
Starke Reduzierung (-15 Prozent oder niedriger)	5,5
Anzahl (n)	442

Tab. 9-40: BF17-Teilnehmer: Veränderung der befahrenen Straßenart „Autobahn“ zwischen Panelwelle W1 und W2

9.5.3 Befahrene Straßenarten der 18-jährigen Fahranfänger

In der Gesamtschau der befahrenen Straßenarten anhand der Auswertung als Mehrfachantworten wird in Tab. 9-41 sichtbar, welcher Straßentypus von 18-jährigen Fahranfängern bisher weniger befahren wurde. Während alle Fahrnovizen (100,0 %) bereits auf Straßen innerorts und auch beinahe alle (94,8 %) auf Landstraßen gefahren sind, berichten nur etwa drei Viertel der selbstständigen jungen Fahrer (76,7 %), Teile ihrer Fahrleistung auch auf Autobahnen erbracht zu haben.

Befahrene Straßenarten	Antworten		Befragte
	n	%	%
Innerorts	841	36,8	100,0
Landstraße	798	34,9	94,8
Autobahn	646	28,3	76,7
Insgesamt	2.288	100,0	271,6

Mehrfachantworten: 2.288 Antworten von 844 Befragten;

Tab. 9-41: 18-jährige Fahranfänger: Befahrene Straßenarten (Mehrfachantworten)

Im Mittel erbringen die 18-jährigen Befragten mehr als die Hälfte ihrer Fahrleistung auf innerörtlichen Straßen ($\bar{x} = 53,0 \%$, vgl. Bild 9-122). Dabei ist jeder der Fahranfänger bereits auf innerörtlichen Straßen Auto gefahren (vgl. Tab. 9-42). Beinahe jeder zweite Befragte (47,5 %) ist zwischen „26 und 50 Prozent“ seiner Gesamtfahrleistung in Gemeinden oder Städten unterwegs gewesen. Mehr als jeder sechste Fahranfänger (15,2 %) ist bisher sogar beinahe ausschließlich auf innerörtlichen Straßen gefahren.

Aus Bild 9-122 geht nicht nur der Gesamtmittelwert für alle 18-jährigen Fahranfänger hervor, sondern auch die relativen Anteile an der befahrenen Straßenart über die einzelnen Subgruppen. Dabei erweisen sich die Unterschiede nach dem Geschlecht, dem Schulabschluss, dem Ausbildungsstatus, der Herkunftsregion und dem Regionstyp als signifikant. Junge Frauen fahren mehr innerorts als junge Männer, Befragte mit mindestens Hochschulreife ebenfalls mehr als ihre Pendants mit höchstens Mittlerer Reife, Schüler mehr als die beiden anderen unterschiedenen Gruppen, Fahranfänger aus dem Osten mehr als jene aus dem Westen und mit abnehmender Bevölkerungsdichte sinkt der Anteil der auf innerörtlichen Straßen erbrachten Fahrleistung.

Anteil befahrener Straßenarten	Ortschaft	Landstraße	Autobahn
	%		
Nicht befahren	0,0	5,2	23,3
1 bis 25 Prozent	9,9	39,5	54,9
26 bis 50 Prozent	47,5	43,6	18,2
51 bis 75 Prozent	27,4	9,6	3,2
76 bis 100 Prozent	15,2	2,1	0,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	841	841	841

Tab. 9-42: 18-jährige Fahranfänger: Anteile der befahrenen Straßenarten

Auf Landstraßen haben lediglich 5,2 % der herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger noch keine Fahrerfahrung gesammelt (vgl. noch einmal Tab. 9-42). Vier von zehn 18-Jährigen (39,5 %) haben bis zu einem Viertel und etwas mehr Befragte (43,6 %) sogar zwischen einem Viertel und der Hälfte ihrer Fahrleistung auf Landstraßen erbracht. Der Anteil derjenigen, die auf Landstraßen mehr als die Hälfte ihrer bisherigen Fahrleistung erbracht haben, ist mit 11,7 % deutlich geringer als der Anteil jener, die vergleichbar häufig innerhalb von Ortschaften unterwegs gewesen sind.

Auf Landstraßen sind die befragten Fahranfänger im Mittel zu 31,2 % ihrer bisherigen Fahrleistung unterwegs gewesen (vgl. Bild 9-123). Befragte mit

einem Schulabschluss bis Mittlere Reife sind signifikant häufiger auf Landstraßen gefahren als ihre Pendanten mit einem höheren Schulabschluss. Auch der Raumbezug erweist sich als relevant: Mit abnehmender Bevölkerungsdichte sind die Befragten signifikant öfter auf Landstraßen gefahren.

Anders sieht das Bild bei der Fahrerfahrung auf Autobahnen aus. Hier haben die Befragten mit 16,3 % den geringsten Anteil an der geschätzten Gesamtfahrleistung erbracht (vgl. Bild 1-124). Mehr als jeder fünfte 18-jährige Fahranfänger (23,3 %) ist bis zum Zeitpunkt der Befragung noch überhaupt nicht auf Autobahnen gefahren (vgl. noch einmal Tab. 9-42). Über die Hälfte der Befragten (54,9 %) hat bis zu 25 Prozent ihrer bisherigen Fahrerfahrung auf Autobahnen erworben. Sehr gering ist der Anteil der Fahranfänger, die mehr als die Hälfte ihrer Fahrleistung auf Autobahnen erbracht haben (3,7 %).

Dabei sind mehr junge Männer als junge Frauen und mehr Fahranfänger aus dem Westen als aus dem Osten auf einer Autobahn gefahren (vgl. Bild 9-124). Hinsichtlich des Raumbezugs lässt sich verallgemeinern, dass mit zunehmender Bevölkerungsdichte auch die Anteile der Fahranfänger, die bereits auf einer Autobahn gefahren sind, zunehmen.

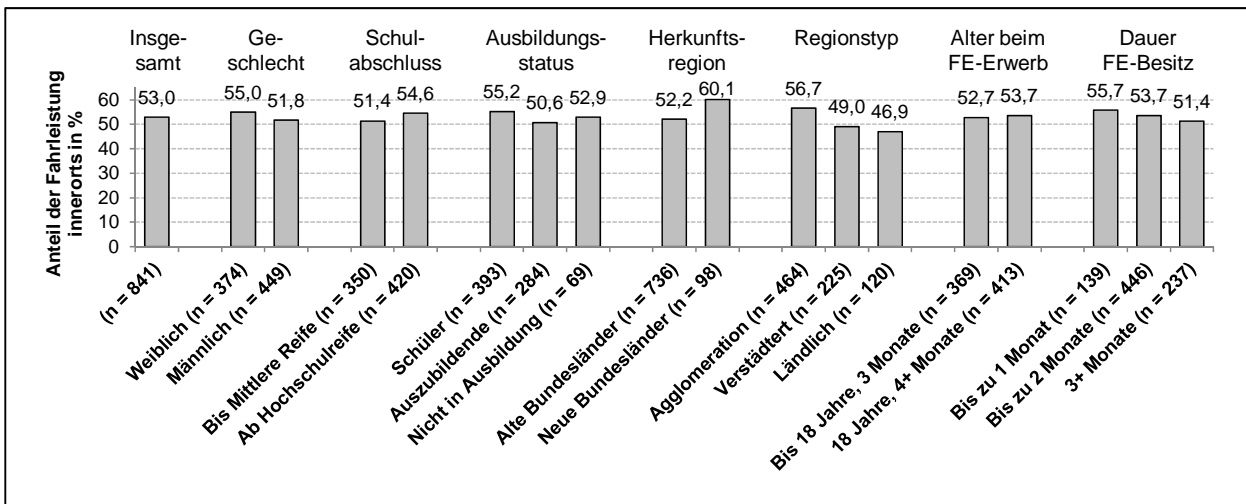


Bild 9-122: 18-jährige Fahranfänger: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Straßen innerorts – nach relevanten Subgruppen

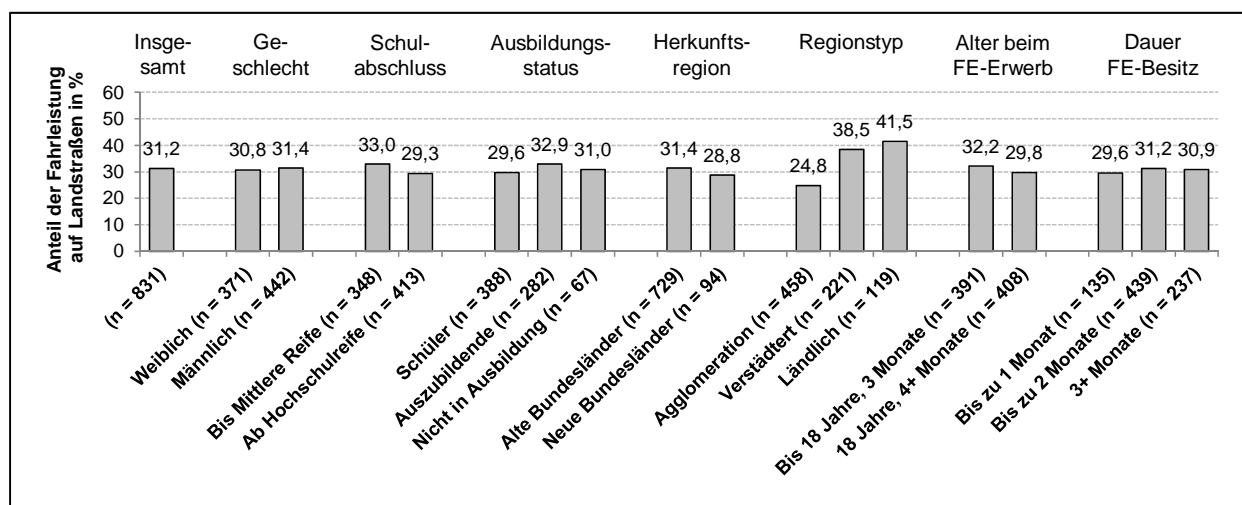


Bild 9-123: 18-jährige Fahranfänger: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Landstraßen – nach relevanten Subgruppen

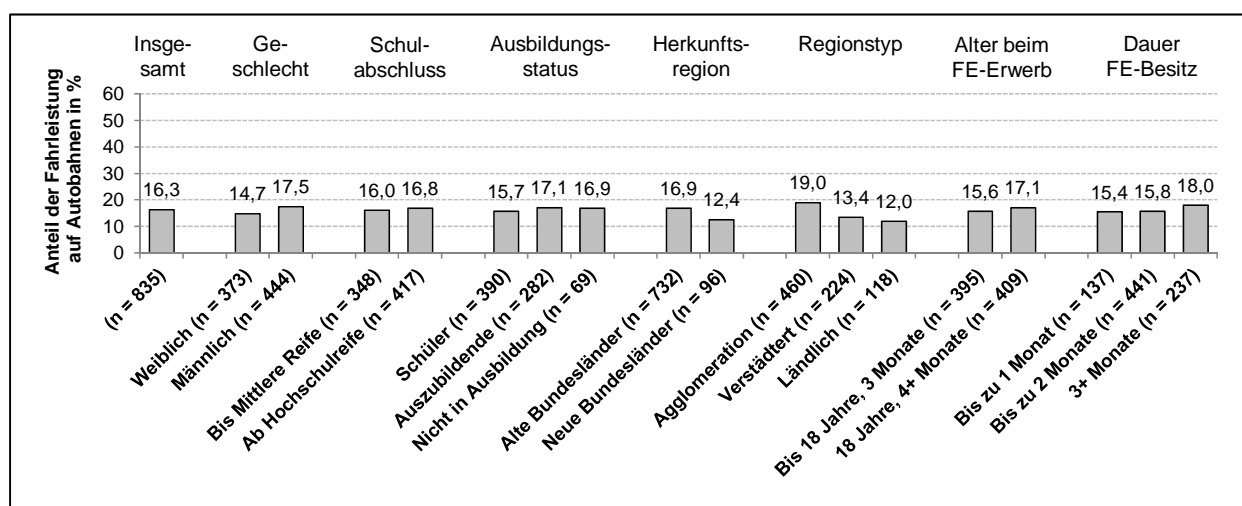


Bild 9-124: 18-jährige Fahranfänger: Anteil der gesamten bisherigen Fahrleistung auf Autobahnen – nach relevanten Subgruppen

Ein Vergleich der beiden 17- und 18-jährigen Fahranfängerstichproben ergibt für die Fahrleistungsanteile für Ortschaften und Landstraßen signifikante Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Fahranfängern. BF17-Teilnehmer fahren zum Befragungszeitpunkt W1 weniger häufig in Ortschaften (BF17-Teilnehmer: $\bar{x} = 49,8\%$; 18-jährige Fahranfänger: $\bar{x} = 53,0\%$) und dafür mehr auf Landstraßen (BF17-Teilnehmer: $\bar{x} = 34,1\%$; 18-jährige Fahranfänger: $\bar{x} = 31,2\%$). Dies kann auf die größere Popularität des BF17 in ländlichen Räumen zurückgeführt werden. Für den Fahrleistungsanteil auf Autobahnen ergibt sich kein Unterschied. In der Nutzung dieses Straßentyps liegen die beiden Fahranfängerteilgruppen nahezu gleichauf (BF17-Teilnehmer: $\bar{x} = 16,4$; 18-jährige Fahranfänger: $\bar{x} = 16,3$).

Zusammenfassung

Zu Beginn ihrer Begleitzeit unterscheiden sich BF17-Teilnehmer und 18-jährige Fahranfänger kaum hinsichtlich der Nutzung unterschiedlicher Straßentypen: Fast jeder der Fahranfänger ist bereits innerhalb einer Ortschaft oder auf einer Landstraße gefahren. Dagegen können erst etwa drei Viertel der 17- und 18-Jährigen Fahrpraxis auf einer Autobahn vorweisen. Gegen Ende ihrer Begleitzeit hat sich dieses Bild für die BF17-Teilnehmer geändert: Neben Fahrerfahrung auf innerörtlichen Straßen und Landstraßen, haben nunmehr neun von zehn 17-Jährigen auch Fahrerfahrung auf der Autobahn gesammelt.

Etwa die Hälfte ihrer bisherigen Fahrleistung haben die BF17-Teilnehmer zum Zeitpunkt der Erst-

befragung auf innerörtlichen Straßen erbracht. Dieser Anteil ist geringer als der vergleichbare Anteil 18-jähriger Fahranfänger und sinkt nochmals bis zum Ende der Begleitphase. Auf Landstraßen haben die 17-Jährigen zum Zeitpunkt der ersten Befragung etwa ein Drittel ihrer Fahrleistung erbracht und sind damit auf dieser Straßenart etwas häufiger unterwegs als die selbstständigen jungen Fahrer. In der Nutzung von Autobahnen unterscheiden sich die beiden Fahranfängergruppen zum ersten Erhebungszeitpunkt nicht; knapp ein Sechstel ihrer Fahrleistung haben die 17- und 18-Jährigen dort erbracht. Bis zum Ende der Begleitphase erhöht sich der Anteil der Fahrleistung der BF17-Teilnehmer auf Autobahnen auf fast ein Viertel.

Am deutlichsten zeigen sich die Anteile der befahrenen Straßenarten von den Ausprägungen des Regionstyps abhängig. Die Fahranfänger in den beiden städtischen Raumeinheiten sind häufiger auf innerörtlichen Straßen und auch auf Autobahnen unterwegs, während die jungen Fahrer aus ländlichen Räumen mehr auf Landstraßen fahren.

9.6 Durchführung von Übungsfahrten im Begleiteten Fahren

Der Mehrwert des Begleiteten Fahrens liegt in der Verlängerung der Übungsphase. Dieser Mehrwert kann noch gesteigert werden, wenn die Begleiter und die Jugendlichen besondere Fahrsituationen üben, sodass die Novizen auch in ungewohnten Fahrsituationen Fahrerfahrung sammeln können. Die Erfragung von gezielten Übungsfahrten im Begleiteten Fahren, wie sie in der FAB2014 gegen Ende der Begleitphase erfolgt, will abschätzen, ob und in welchem Umfang einzelne Begleitfahrten explizit als Training genutzt werden und so die Übungsqualität verbessern helfen.

Rückblickend sind die noch aktiven BF17-Teilnehmer am seltensten in Vororten oder Tempo 30-Zonen zu Übungszwecken gefahren (19,1 %, vgl. Tab. 9-43). Etwas häufiger haben die Fahranfänger und ihre Begleiter Übungsfahrten auf Landstraßen unternommen (28,6 %). Drei von zehn Jugendlichen berichten am Ende der Begleitphase von Übungsfahrten im Regen (30,2 %) und etwas mehr als ein Drittel der BF17-Teilnehmer ist zu Übungszwecken bei Dunkelheit bzw. in der Nacht (35,9 %) oder auch ins Zentrum einer größeren Stadt (36,0 %) gefahren. Am häufigsten waren Fahrten auf der Autobahn (42,8 %) Gegenstand gezielter Übungsfahrten.

Wir sind zum Üben absichtlich gefahren ...	n	Ja	Nein
		Zeilen-%	
... in Vororten, Tempo 30-Zonen	417	19,1	80,9
... ins Zentrum einer größeren Stadt	427	36,0	64,0
... auf Landstraßen	425	28,6	71,4
... auf der Autobahn	430	42,8	57,2
... im Regen	430	30,2	69,8
... bei Dunkelheit / in der Nacht	431	35,9	64,1

Tab. 9-43: BF17-Teilnehmer: Übungsfahrten; zweite Panelwelle

Die Subgruppenanalyse für jedes der Übungsziele lässt sich wie folgt zusammenfassen (vgl. Bild 9-125 bis Bild 9-130):

- Drei der sechs Übungsstrecken (im Zentrum einer größeren Stadt, auf der Autobahn und bei Dunkelheit bzw. bei Nacht) sind weibliche Fahranfänger gegenüber den männlichen Novizen häufiger gefahren.
- Für alle erhobenen Übungssituationen berichten die BF17-Teilnehmer, die einen Schulabschluss bis zur Mittleren Reife besitzen, gegenüber den 17-Jährigen mit zukünftiger Hochschulreife einen signifikant höheren Übungsaufwand.
- Ebenso eindeutig erweisen sich die Unterschiede bei der Differenzierung nach dem Ausbildungsstatus. Außer bei Übungsfahrten in einem Stadtzentrum haben Jugendliche, die sich zum Befragungszeitpunkt nicht in Ausbildung befanden, zu einem größeren Anteil in den entsprechenden Verkehrssituationen geübt. Des Weiteren haben auch Auszubildende die erhobenen Situationen häufiger für Übungszwecke aufgesucht als Schüler.
- Keines der beiden Merkmale mit Raumbezug zeigt einen signifikanten Zusammenhang mit den Übungsfahrten.
- Das Alter beim Fahrerlaubniswerb macht sich bei Übungsfahrten in Vororten und auf Landstraßen signifikant bemerkbar. Späteinsteiger ins BF17 sind auf den dortigen Straßen häufiger zu Übungszwecken gefahren.
- Die Differenzierung nach der bisherigen BF17-Dauer erbringt für drei der abgefragten Übungsstrecken signifikante Ergebnisse. Diejenigen BF17-Teilnehmer, die am Ende der Begleitphase sieben bis neun Monate im BF17 verweilen, berichten häufiger von Übungsfahr-

ten in Vororten, in Stadtzentren und auf Landstraßen als die 17-Jährigen mit der längsten BF17-Dauer von zehn bis zu zwölf Monaten.

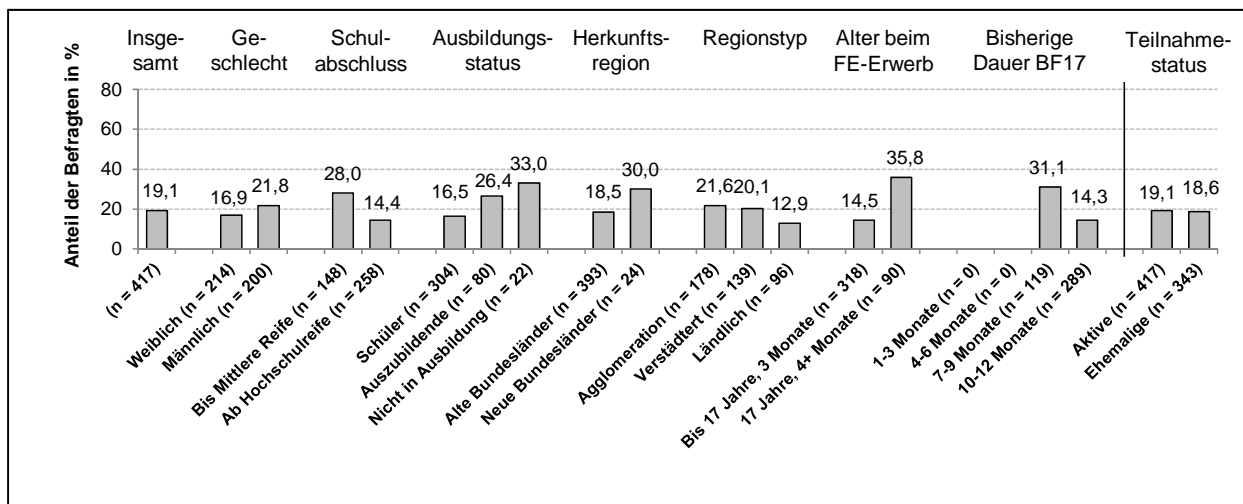


Bild 9-125: BF17-Teilnehmer: Übungsfahrt(en) in Vororten bzw. in Tempo 30-Zonen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

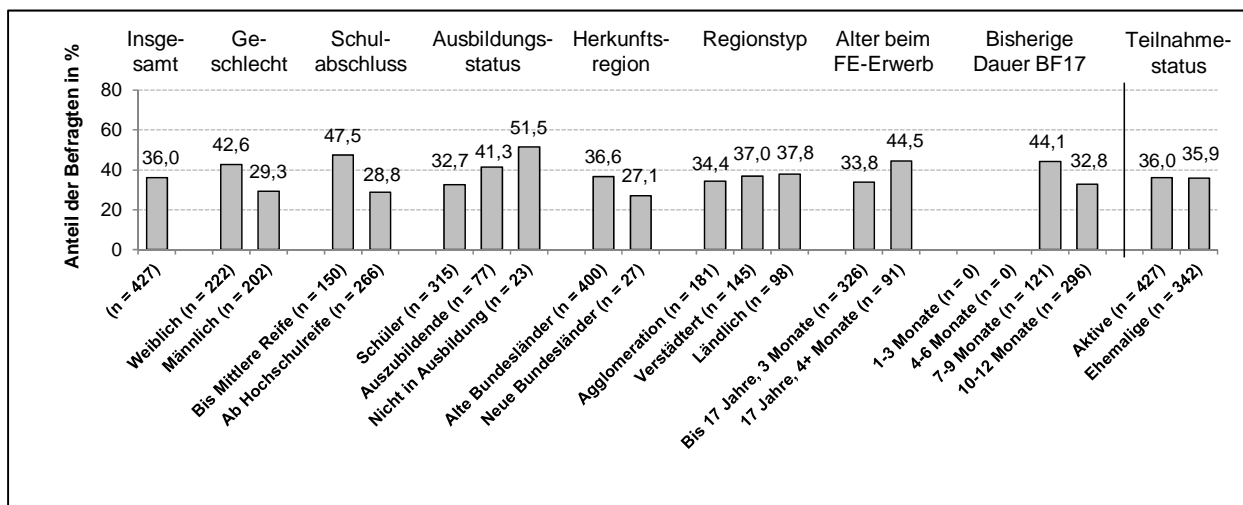


Bild 9-126: BF17-Teilnehmer: Übungsfahrt(en) ins Zentrum einer größeren Stadt; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

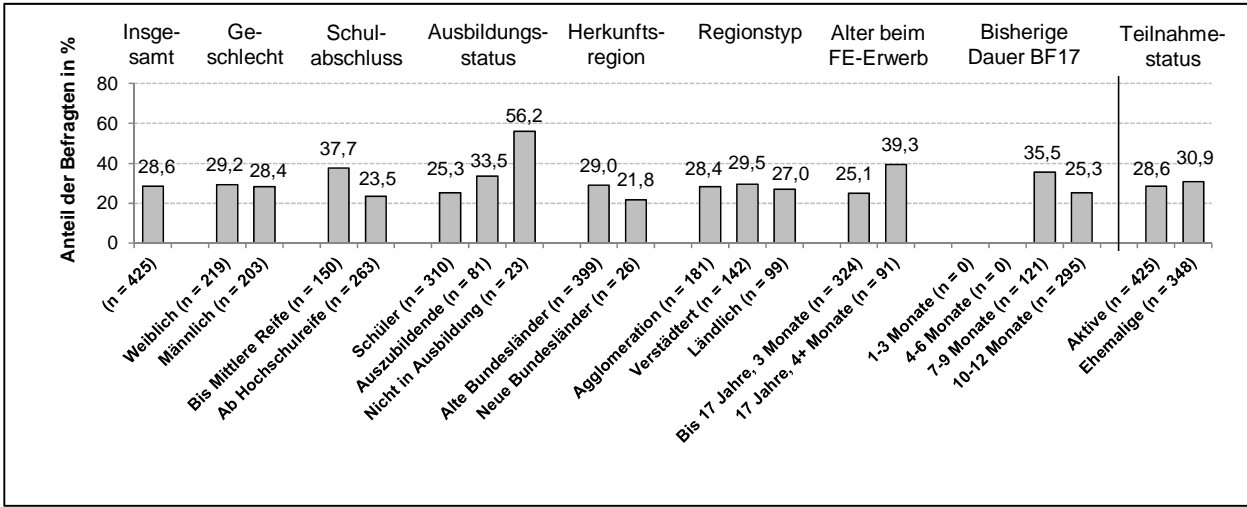


Bild 9-127: BF17-Teilnehmer: Übungsfahrt(en) auf Landstraßen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

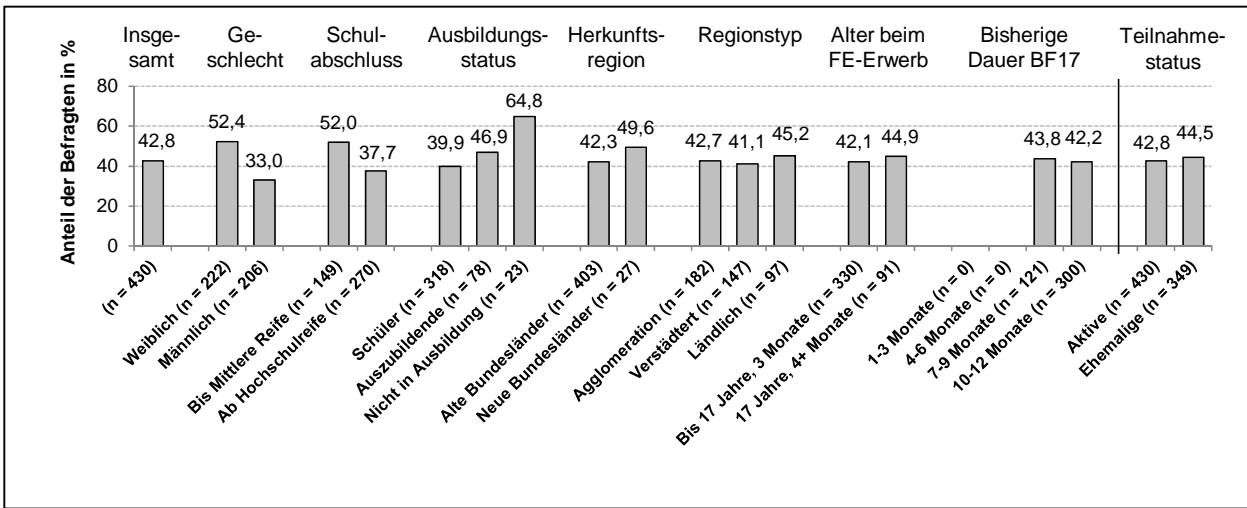


Bild 9-128: BF17-Teilnehmer: Übungsfahrt(en) auf der Autobahn; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

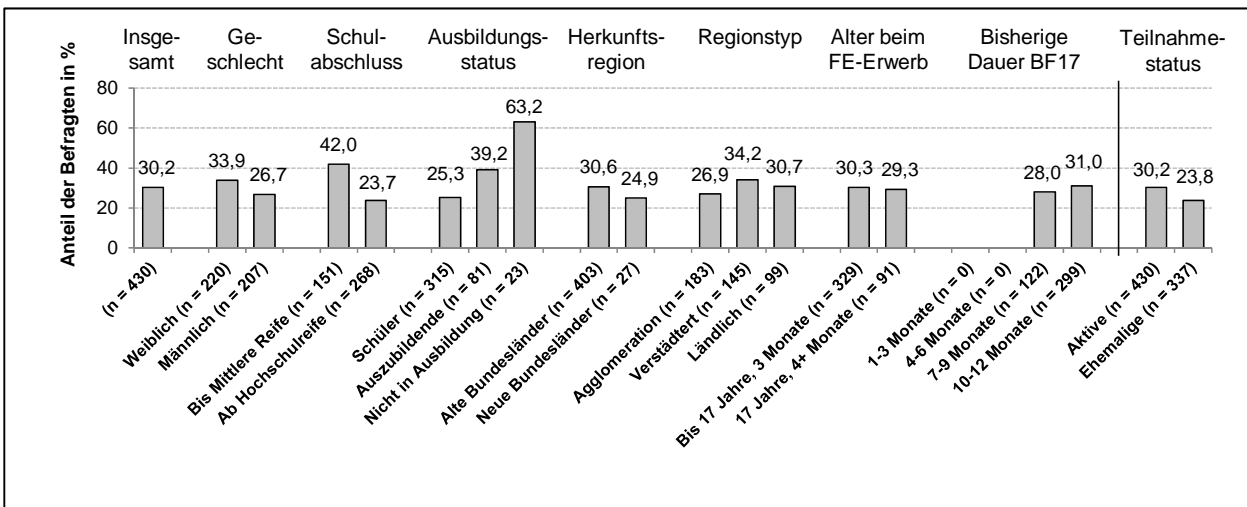


Bild 9-129: BF17-Teilnehmer: Übungsfahrt(en) im Regen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

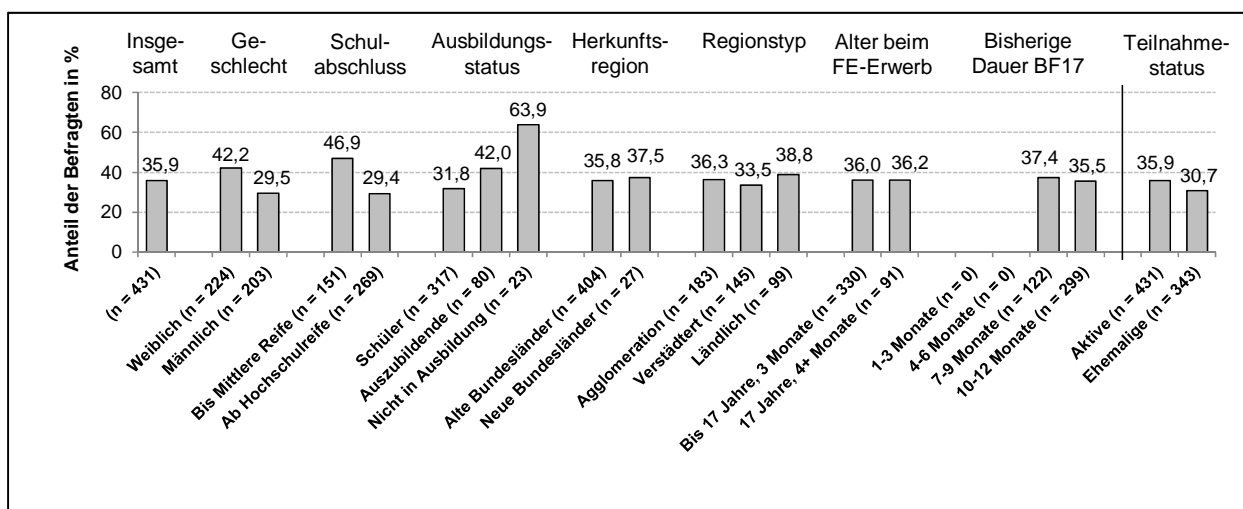


Bild 9-130: BF17-Teilnehmer: Übungsfahrt bei Dunkelheit bzw. in der Nacht; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Alles in allem haben insgesamt sechs von zehn 17-Jährigen (59,8 %) in der Begleitphase absichtlich Fahrten zum Üben besonderer Verkehrssituationen unternommen (vgl. Tab. 9-44).

Die Differenzierung dieses Anteils nach den Subgruppen unterstreicht nochmals die bisherigen Ergebnisse aus der Einzelbetrachtung der Items. Die weiblichen Fahranfänger und die 17-Jährigen mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife haben gegenüber ihren jeweiligen Konterparts häufiger gezielte Übungsfahrten unternommen (vgl. Bild 9-131). In gleicher Weise tun sich die nicht in Ausbildung befindlichen Jugendlichen und die Auszu-

bildenden gegenüber den Schülern in den unternommenen Trainingsfahrten hervor.

Übungsfahrten im Begleiteten Fahren	%
Übungsfahrt(en) unternommen	59,8
Keine Übungsfahrt(en) unternommen	40,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	437

Tab. 9-44: BF17-Teilnehmer: Anteil von Fahranfänger mit absichtlichen Übungsfahrten; zweite Panelwelle

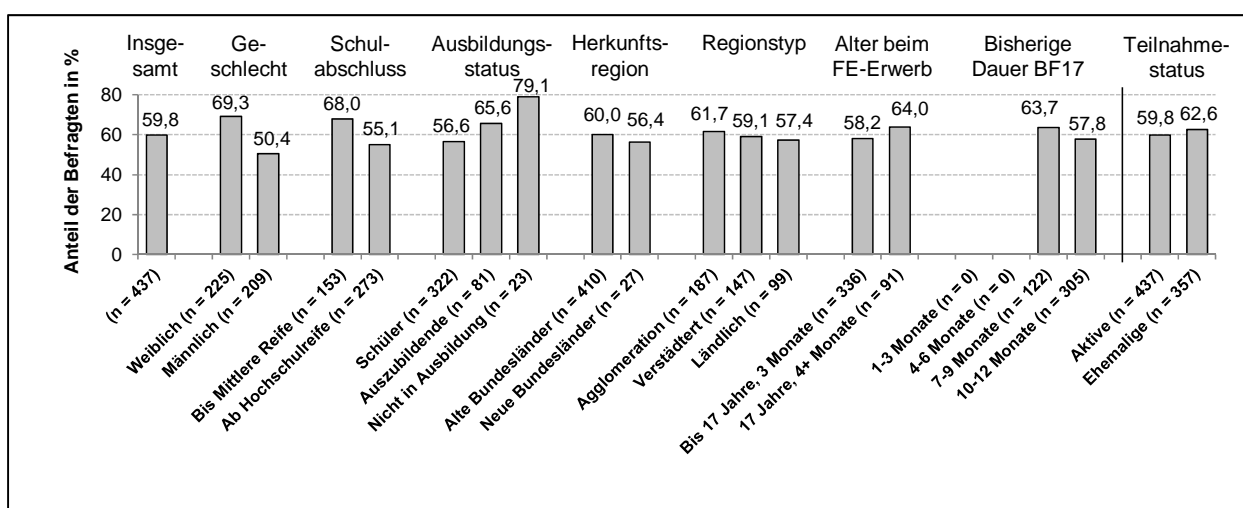


Bild 9-131: BF17-Teilnehmer: Unternommene Übungsfahrten; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

17-Jährige, die Übungsfahrten mit ihrem Begleiter absolviert haben, sollten auch angeben, wer die Begleitfahrten veranlasst hatte. Dabei halten

16,2 % und weitere 12,6 % fest, dass die Übungsfahrten „meist“ oder „überwiegend“ von ihnen selbst initiiert wurden. Etwas mehr als die Hälfte

der Fahranfänger (54,0 %) berichtet rückblickend, dass diese Trainingsfahrten sowohl vom Begleiter als auch von ihnen selber ausgingen. Bei 17,2 % der Befragten haben vor allem die Begleiter auf Übungsfahrten hingewirkt (vgl. Tab. 9-45).

Die Differenzierung der entsprechenden Antworten nach den relevanten Subgruppen ergibt keine statistisch signifikanten Unterschiede (vgl. Tab. 9-46). Hinsichtlich der Veranlassung von Übungsfahrten sind die einzelnen Teilgruppen der unabhängigen Variablen nicht voneinander verschieden.

Veranlassung der Übungsfahrten	%
Meist vom Fahranfänger	16,2
Überwiegend vom Fahranfänger	12,6
Teils vom Fahranfänger und teils vom Begleiter	54,0
Überwiegend vom Begleiter	11,2
Meist vom Begleiter	6,0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	259

Tab. 9-45: BF17-Teilnehmer: Veranlassung der Übungsfahrten; zweite Panelwelle

Veranlassung der Übungsfahrten	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion			Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17				Teilnahmes-tatus	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 3 Monaten	Bis zu 6 Monaten	Bis zu 9 Monaten	Bis zu 12 Monaten	Aktiv	Ehemalig	
%																					
Meist vom Fahranfänger	11,7	22,8	21,5	12,3	12,9	23,0	29,4	16,7	7,4	16,5	20,5	9,3	16,2	14,4	0	0	12,7	17,2	16,2	12,0	
Überwiegend vom Fahranfänger	16,4	6,9	13,9	11,6	10,4	18,3	18,0	11,5	30,5	10,4	13,1	15,1	13,4	10,1	0	0	13,5	12,3	12,6	10,4	
Teils vom Fahranfänger und teils vom Begleiter	56,5	50,2	52,5	56,9	58,2	46,6	46,8	53,8	57,3	53,9	47,7	63,9	52,5	58,0	0	0	54,4	53,6	54,0	64,1	
Überwiegend vom Begleiter	10,5	12,2	8,3	12,4	13,0	4,4	5,9	11,6	4,9	14,3	11,5	5,0	11,6	11,4	0	0	12,9	10,9	11,2	8,8	
Meist vom Begleiter	4,8	7,8	3,9	6,8	5,5	7,8	0,0	6,4	0,0	4,9	7,2	6,6	6,3	5,8	0	0	6,5	6,0	6,0	4,7	
Insgesamt (n)	155	104	104	148	182	51	18	544	15	114	87	57	194	58	0	0	78	174	259	222	

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-46: BF17-Teilnehmer: Veranlassung der Übungsfahrten; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Zusammenfassung

Sechs von zehn Jugendlichen absolvieren in ihrer Begleitzeit explizite Übungsfahrten. Am häufigsten üben die BF17-Teilnehmer auf der Autobahn. Drei von zehn dieser Jugendlichen haben die Übungsfahrten „meist“ oder „überwiegend“ selbst initiiert. Nur etwa jeder sechste Jugendliche beschreibt die Übungsfahrten als vom Begleiter veranlasst. Mehr als die Hälfte der Jugendlichen mit Übungsfahrten berichtet, dass diese von ihnen und ihren Begleitern gemeinsam veranlasst wurden.

9.7 Hinderungsgründe für Begleitfahrten

9.7.1 Hinderungsgründe an den Tagen der Berichtswoche der BF17-Teilnehmer

BF17-Teilnehmer sind bei dem Wunsch, Auto zu fahren, immer an zwei Restriktionen gebunden: an die Verfügbarkeit eines Pkws und an die Verfügbarkeit eines Begleiters. Insofern sind die betrachteten Fahrleistungen und Fahrdauern immer auch vor dem Hintergrund zu betrachten, inwieweit diese Einschränkungen einer höheren Fahrleistung

entgegen stehen können. Im Fahrtenprotokoll der „Fahranfängerbefragung 2014“ wurde für die Berichtswoche deshalb an allen Tagen, an denen die BF17-Teilnehmer nicht gefahren sind, nachgefragt, ob eine oder beide genannten Einschränkungen Grund für die Pkw-Immobilität an diesem Tag gewesen sind.

9.7.1.1 Hinderungsgründe an den Tagen der Berichtswoche in der Befragung W1

Die Übersicht über die Verfügbarkeit eines Pkw und eines Begleiters an jedem einzelnen Wochentag ist in Bild 9-132 dargestellt. Die BF17-Teilnehmer, die an dem jeweiligen Tag nicht Auto gefahren sind, konnten mit ihrer Antwort festhalten, ob ihnen an diesem Tag für eine Begleitfahrt ein Auto, ein Begleiter oder auch beide Voraussetzungen fehlten bzw. sie nicht gefahren sind, obwohl ihnen beides zur Verfügung stand.

Die Pkw-Immobilität der BF17-Teilnehmer lässt sich demnach am Beginn der Begleitzeit an allen Tagen der Woche für durchwegs 12 % bis 13 % der Befragten auf ein fehlendes Auto zurückführen – ausgenommen dem Sonntag, an dem weniger als jeder zehnte Jugendliche keine Option auf einen Pkw hatte. Über die Tage von Montag bis Samstag variiert der Anteil an 17-Jährigen, die wegen eines fehlenden Begleiters auf Begleitfahrten verzichten mussten, zwischen 16 % bis 19 %. Mit 14,7% fehlt den Novizen am Sonntag am seltens-

ten ein Begleiter. Das Zusammenkommen beider Gründe ist für die Tage Dienstag bis Donnerstag am verbreitetsten. Von Freitag bis Montag sinkt der Anteil der Jugendlichen etwas ab, die weder ein Auto noch einen Begleiter zur Verfügung haben. Den größten äußeren Zwängen unterliegen die 17-Jährigen unter der Woche am Dienstag und Mittwoch. An diesen Tagen berichten nur knapp über 50 % der Jugendlichen, dass Auto und Begleiter zur Verfügung standen (Dienstag: 51,6 %; Mittwoch: 50,6 %). An einem Samstag oder Sonntag werden BF17-Teilnehmer am seltensten durch einen fehlenden Begleiter oder ein fehlendes Auto vom Fahren abgehalten.

Am Beginn ihrer Begleitzeit werden also fehlende personelle und / oder materielle Ressourcen (Begleiter und / oder Auto) von den BF17-Teilnehmern an jedem Wochentag jeweils weniger als zur Hälfte für nicht unternommene Begleitfahrten verantwortlich gemacht.

9.7.1.2 Hinderungsgründe an den Tagen der Berichtswoche in der Befragung W2

Auch gegen Ende der Begleitzeit (W2) beantworteten nur BF17-Teilnehmer, die an den jeweiligen Tagen der Berichtswoche keine Pkw-Fahrten eingetragen hatten, die Frage über die Gründe der ausgebliebenen Begleitfahrten.

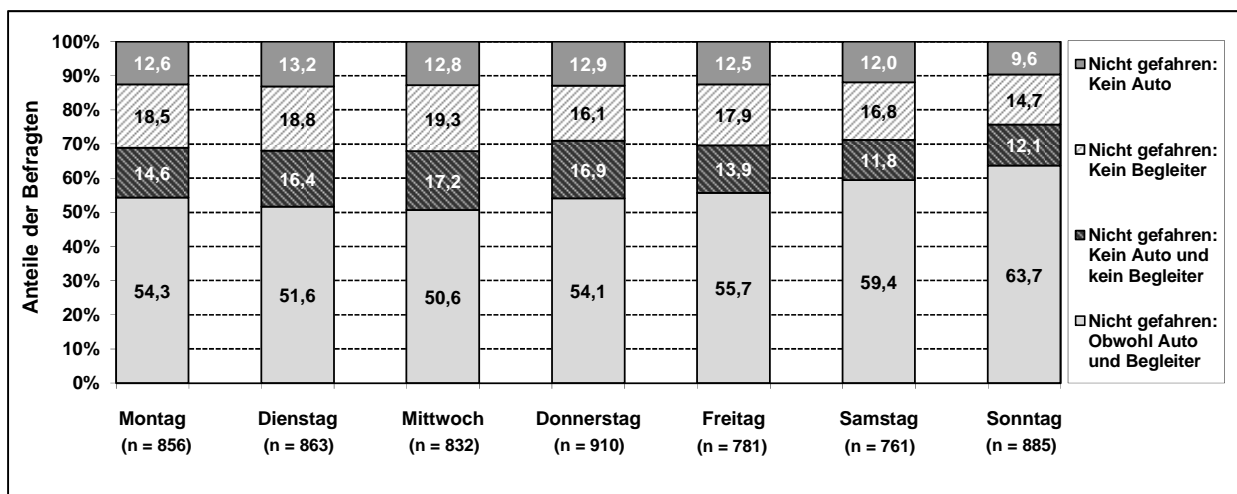


Bild 9-132: BF17-Teilnehmer: Hinderungsgründe an den Tagen der Berichtswoche; erste Panelwelle

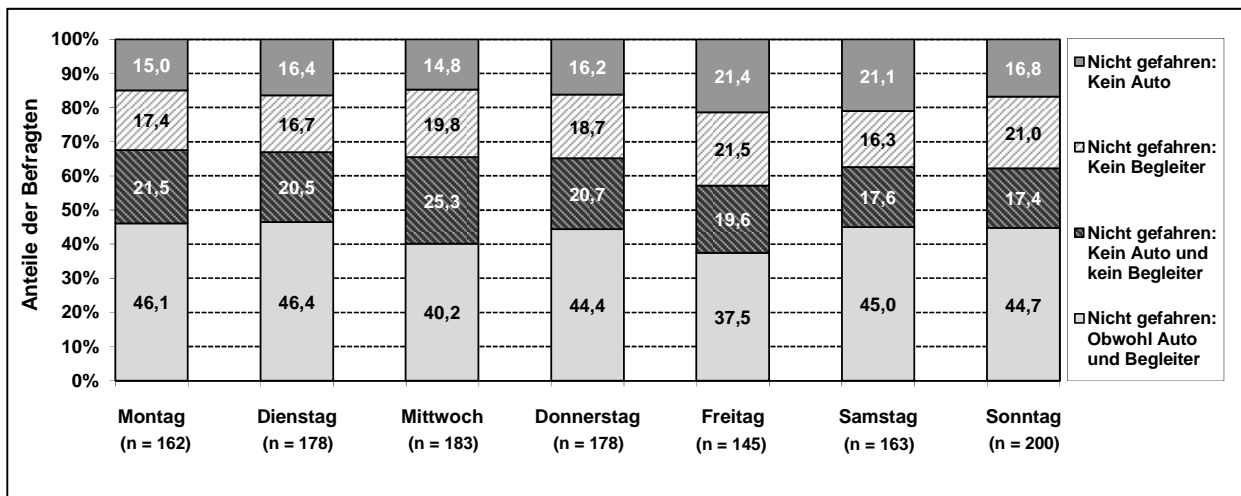


Bild 9-133: BF17-Teilnehmer: Hinderungsgründe an den Tagen der Berichtswoche; zweite Panelwelle

Zunächst zeigt Bild 9-133, dass an allen Wochentagen die Anteile der aufgrund eines fehlenden Autos oder aufgrund eines fehlenden Autos in Kombination mit einem fehlenden Begleiter pkw-immobilen 17-Jährigen höher sind als in der Erstbefragung W1. Besonders häufig wird ein fehlendes Auto freitags (21,4 %) oder samstags (21,1 %) genannt. Freitags (21,5 %) und sonntags (21,0 %) hatten die meisten immobilen BF17-Teilnehmer wegen eines fehlenden Begleiters keine Gelegenheit zum Autofahren.

Freitags stehen den Befragten in der Welle W2 vergleichsweise am häufigsten die Sachzwänge fehlender Begleiter oder Pkw im Wege, mehr begleitete Fahrten zu absolvieren. Am Ende ihrer Begleitzeit macht die fehlende Zugriffsmöglichkeit auf ein Auto und / oder einen Begleiter aus Sicht der BF17-Teilnehmer an jedem Wochentag nun jeweils mehr als die Hälfte der Hinderungsgründe gegen Begleitfahrten aus.

9.7.2 Hinderungsgründe für Begleitfahrten in der BF17-Phase

Neben der Verfügbarkeit eines Begleiters und eines Autos können noch andere Gründe für ausgebliebene Begleitfahrten ausschlaggebend sein. Solche Hinderungsgründe wurden in der FAB2014 nicht mehr ausschließlich auf die Berichtswoche des Fahrtenprotokolls bezogen, sondern allgemein auf die bis zur Befragung andauernde Begleitzeit.

9.7.2.1 Hinderungsgründe für Begleitfahrten in der Befragung W1

Eine Auswahl von Gründen, die in allgemeiner Weise häufigere Begleitfahrten verhindern können,

wurden den 17-Jährigen in der ersten und zweiten Befragungswelle vorgelegt. In Welle W1 war der Hinderungsgrund „Ich habe dazu keine Zeit“ für mehr als die Hälfte der immobilen Befragten (52,9 %) relevant (vgl. Tab. 9-47). Fehlende zeitlichen Ressourcen stellen für die 17-Jährigen also die häufigste Begründung für ausgebliebene Begleitfahrten dar. Beinahe ähnlich viele Befragte (48,5 %) verweisen auf fehlende Anlässe, mehr mit dem Pkw zu fahren. Diesen beiden wesentlichsten Hinderungsgründen folgt mit einigem Abstand die Begründung, dass die Begleiter für Pkw-Fahrten häufiger keine Zeit hatten (34,8 %). Mit Blick auf die bisherige Begleitphase ist der zweite Sachzwang neben dem Begleiter, die Verfügbarkeit eines Pkw, für jeden fünften 17-Jährigen (19,6 %) ein weiteres Argument gegen häufigere Fahrten. Etwa ebenso viele Befragte (18,5 %) fügen hinzu, dass die Motivation, die Umwelt zu schonen, einen eigenen Beitrag zu weniger Fahrten leistete. Die weiteren Hinderungsgründe werden von 17-Jährigen deutlich seltener genannt. Für jeden zehnten BF17-Teilnehmer treffen keine dieser Gründe zu, denn sie sind nach eigener Meinung bereits sehr viel gefahren (10,4 %).

8,9 % der Befragten erwähnen „sonstige“ Hinderungsgründe für mehr Fahrten im BF17. Fasst man die dort angeführten offenen Textantworten zu Kategorien zusammen (vgl. Tab. 9-48), sind die weiteren wesentlichen Gründe, nicht mehr mit dem Auto zu fahren, zum einen die fehlende Gelegenheit durch Krankheit, Urlaub etc. (35,8 %) und zum anderen die Nutzung anderer individueller Verkehrsmittel wie motorisierte Zweiräder und Fahrräder (24,1 %).

Hinderungsgründe	Antworten		Befragte
	n	%	%
Ich habe dazu keine Zeit.	1.164	20,4	52,9
Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.	1.075	18,9	48,9
Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	761	13,3	34,6
Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	430	7,5	19,6
Um die Umwelt zu schonen.	407	7,1	18,5
Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Zeit, Auto zu fahren.	260	4,6	11,8
Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.	233	4,1	10,6
Autofahren ist zu teuer.	232	4,1	10,5
Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Lust, Auto zu fahren.	170	3,0	7,7
Ich fahre bereits sicher genug.	165	2,9	7,5
Meine Begleiter haben öfter keine Lust mit mir zu fahren.	145	2,6	6,6
Das Auto soll geschont werden.	95	1,7	4,3
Ich fühle mich beim Fahren unsicher.	87	1,5	4,0
Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.	51	0,9	2,3
Sonstiges	196	3,4	8,9
Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu.	228	4,0	10,4
Insgesamt	5.700	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 5.700 Antworten von 2.199 Befragten;

Tab. 9-47: BF17-Teilnehmer: Allgemeine Hinderungsgründe für Begleitfahrten; erste Panelwelle (Mehrfachantworten)

Sonstige Hinderungsgründe	%
Verhindert (Krankheit, Urlaub, Schule etc.)	35,8
Nutzung alternativer Fahrzeuge	24,1
Lustlosigkeit, Müdigkeit, Alkoholkonsum	8,6
Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	8,0
Bereits 18 / Fahrerlaubnis vor wenigen Tagen erworben	5,9
Sonstiges	16,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	187

Tab. 9-48: BF17-Teilnehmer: Sonstige Hinderungsgründe für Begleitfahrten; erste Panelwelle

In Tab. 9-49 wird näher betrachtet, welche soziodemographische Teilgruppe einen der Hinderungsgründe besonders häufig anführt. Angesichts

der grauen Schattierungen in der Tabelle, die jeweils signifikante Unterschiede zwischen den Teilgruppen indizieren, lassen sich folgende Befunde verallgemeinern:

- Weibliche Fahranfänger geben häufiger zeitliche Gründe dafür an, dass sie bisher nicht mehr gefahren sind. Männliche Jugendliche führen stärker die pragmatischen Gründe ins Feld, darunter keine Anlässe zu haben oder dass das Autofahren zu teuer ist. Zudem sind Männer öfter der Meinung, ihr Fahrstil sei bereits sicher genug. Umgekehrt betonen Frauen stärker, dass sie ihre Unsicherheit beim Fahren von mehr Begleitfahrten abhält.
- Schüler mit (zukünftiger) Hochschulreife führen stärker als ihre Pendants ins Feld, dass keine Anlässe für mehr Fahrten bestehen und sie darüber hinaus die Umwelt schonen möchten. Ebenso spielt für sie stärker die zeitliche Ressource eine Rolle. Die 17-Jährigen mit einer Schulbildung bis zur mittleren Reife begründen ausgebliebene Begleitfahrten häufiger mit fehlender Lust und damit, dass sie bereits sehr viel gefahren seien.
- Hinsichtlich des momentanen Ausbildungsstatus führen Schüler den Hinderungsgrund fehlender Anlässe und der Schonung der Umwelt häufiger als die beiden anderen Teilgruppen an. Schüler und nicht in Ausbildung befindliche Jugendliche betonen stärker als die Auszubildenden die finanziellen Aufwendungen für das Autofahren. Bereits sicher zu fahren und ohnehin bereits genug mit dem Pkw unterwegs zu sein, wird vergleichsweise häufiger von den Auszubildenden vorgebracht. Falls ein Begleiter Fahrten anbot, lehnten dies häufiger die nicht in Ausbildung befindlichen Fahranfänger wegen mangelnder Lust auf das Autofahren ab.
- Weniger Relevanz besitzt die regionale Herkunft in der Differenzierung der Antworthäufigkeiten. 17-Jährige aus den neuen Bundesländern beklagen sich häufiger über ein fehlendes Auto: Jugendliche aus den alten Bundesländern fahren nicht häufiger, weil sie öfter als ihre Pendants keine Lust darauf haben.
- 17-Jährige aus stärker städtisch geprägten Regionen (Agglomerationen oder verstärkte Regionen) führen häufiger das Zeit-Argument als Hinderungsgrund ins Feld – das sowohl sie selbst als auch die Begleiter betrifft. Ihnen steht zudem häufiger kein Auto zur Verfügung. Jugendliche aus Agglomerationen kommen darüber hinaus etwas weniger gut mit dem Begleiter zurecht.

Hinderungsgründe	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
%																	
Ich habe dazu keine Zeit.	56,1	49,4	52,8	54,3	53,8	54,1	53,3	53,1	52,3	53,2	56,9	47,5	53,9	52,4	53,3	53,6	52,0
Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.	45,5	52,6	38,6	56,6	54,1	37,5	45,8	49,3	45,9	47,3	51,9	49,6	50,6	47,1	51,6	47,8	49,8
Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	36,2	32,8	36,5	33,4	33,6	36,9	41,1	34,0	42,9	37,2	35,8	28,2	32,5	35,6	37,8	34,9	31,9
Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	19,8	19,4	20,4	18,6	19,1	19,0	25,0	18,8	27,6	22,3	18,6	15,2	18,0	20,8	24,9	18,4	19,7
Um die Umwelt zu schonen.	18,0	19,5	13,3	22,3	21,3	12,0	13,6	18,5	18,5	20,7	16,7	17,2	17,1	19,4	18,7	19,7	16,3
Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Zeit, Auto zu fahren.	13,8	9,8	10,0	12,7	12,4	9,5	12,3	12,3	7,3	13,9	11,3	8,8	11,7	11,8	13,7	10,9	12,4
Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.	10,2	11,3	9,6	11,0	11,5	8,2	8,6	10,9	6,9	11,9	9,4	9,6	8,9	11,6	9,2	10,1	11,5
Autofahren ist zu teuer.	8,9	12,4	9,0	11,7	11,5	7,1	13,5	10,3	12,8	11,2	9,8	11,0	10,3	10,0	11,4	10,7	9,4
Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Lust, Auto zu fahren.	9,1	6,4	8,5	7,3	8,0	6,7	9,6	8,2	2,9	8,4	8,0	5,8	6,8	8,3	4,6	8,2	8,0
Ich fahre bereits sicher genug.	4,6	10,5	8,4	6,6	7,0	9,1	3,1	7,9	4,2	8,1	7,9	5,9	7,6	7,7	5,8	7,9	7,8
Meine Begleiter haben öfter keine Lust, mit mir zu fahren.	6,6	6,5	8,0	5,7	5,9	7,6	11,2	6,7	5,7	6,6	7,0	6,0	6,4	6,5	7,4	6,8	5,9
Das Auto soll geschont werden.	2,9	6,0	3,7	4,9	4,9	2,6	3,7	4,4	4,2	4,8	3,1	5,5	4,1	4,7	5,6	4,2	4,2
Ich fühle mich beim Fahren unsicher.	6,5	1,3	3,9	4,2	4,1	3,0	7,0	4,0	3,8	4,3	3,4	4,3	2,8	5,1	3,5	3,5	5,1
Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.	1,9	2,7	2,8	2,1	2,5	2,5	0,7	2,4	2,1	3,1	1,4	2,2	2,0	2,5	2,1	1,9	2,9
Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu.	10,2	10,5	12,9	8,9	9,4	13,6	8,6	10,7	6,5	9,6	9,8	12,7	12,0	9,2	7,5	8,9	14,4
Insgesamt (n)	1.113	1.050	804	1.253	1.426	485	124	2.003	187	973	704	457	950	1.124	281	1.204	631

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

Tab. 9-49: BF17-Teilnehmer: Allgemeine Hinderungsgründe für Begleitfahrten; erste Panelwelle (Mehrfachantworten) – nach relevanten Subgruppen

- BF17-Teilnehmer, die bereits begleitet gefahren sind, noch bevor sie 17 Jahre und drei Monate alt wurden, bekunden stärker als die Späteinsteiger, dass sie bereits sehr viel gefahren sind. Die Späteinsteiger ins BF17 sehen als Hinderungsgründe stärker ein fehlendes Auto, mangelnde Lust aufs Autofahren und eine größere Unsicherheit beim Fahren.
- Für die Differenzierung nach der bisherigen Begleitdauer machen diejenigen, die bisher am

längsten im BF17 verweilen, am häufigsten ihre bisherige hohe Fahrleistung für sich geltend.

9.7.2.2 Hinderungsgründe für Begleitfahrten in der Befragung W2

Die Hinderungsgründe gegen Ende der BF17-Phase zeigen ein ähnliches Muster wie bereits bei der Erstbefragung. Die Antworten der Panelbefragungsteilnehmer ergeben im Vergleich zu den angeführten Hinderungsgründen aus der Welle W1 nur wenige auffallende Abweichungen (vgl. Tab. 9-50). Die erste nennenswerte Abweichung ist der häufigste Hinderungsgrund für mehr Begleitfahrten der 17-Jährigen gegen Ende der Begleitzeit: Jeder zweite (50,5 %) sieht keine zusätzlichen Anlässe, mehr mit dem Pkw unterwegs zu sein. Weiterhin berichtet jedoch ein großer Anteil der Jugendlichen, keine Zeit für mehr Fahrten zu haben (48,0 %). Ein weiterer Unterschied im Vergleich zur Erstbefragung betrifft die Größe des Anteils derjenigen, deren Begleiter keine Zeit hat, mehr mitzufahren. Dieser Anteil ist um etwa sechs Prozentpunkte auf 28,4 % in Welle W2 gesunken. Gleichzeitig steigt der Hinderungsgrund, dass öfter kein Auto zur Verfügung steht, auf 23,0 %. Die dritte wesentliche Abweichung der Befragungsergebnisse in Welle W2 ist die Einschätzung der Befragten, dass sie bereits sicher genug fahren, und deswegen nicht mehr Begleitfahrten anstreben. Dieser Grund wird gegen Ende der Begleitzeit fast doppelt so häufig genannt, wie zu Beginn. Als letzter nennenswerter Unterschied fällt der nun deutlich höhere Anteil derjenigen auf, die angeben, bereits sehr viel zu fahren (16,3 %).

Auch in der Wiederholungsbefragung (W2) formulieren die 17-Jährigen Hinderungsgründe, die sie nicht in der vorgelegten Liste finden konnten. Zusammengefasst in Kategorien werden diese in Tab. 9-51 präsentiert. Unter den aktiven Teilnehmern am Begleiteten Fahren bezieht sich dabei jede zweite Antwort (51,0 %) auf allgemeine Restriktionen wie Krankheit, Urlaub oder Ausbildung, die zusätzliche Begleitfahrten verhindern. Auf andere Verkehrsmittel verweisen deutlich weniger Antworten als noch in den frei formulierten Antworten der Welle W1. Die ehemaligen BF17-Teilnehmer (57,5 %) führen am häufigsten die Tatsache an, dass sie bereits nicht mehr begleitet fahren müssen.

Hinderungsgründe	Antworten		Befragte
	n	%	%
Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.	225	19,4	50,5
Ich habe dazu keine Zeit.	214	18,5	48,0
Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	126	10,9	28,4
Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	102	8,8	23,0
Um die Umwelt zu schonen.	75	6,5	16,9
Ich fahre bereits sicher genug.	60	5,2	13,5
Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Zeit, Auto zu fahren.	50	4,3	11,2
Autofahren ist zu teuer.	44	3,8	9,9
Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.	42	3,6	9,4
Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Lust, Auto zu fahren.	32	2,7	7,1
Meine Begleiter haben öfter keine Lust mit mir zu fahren.	22	1,9	5,0
Das Auto soll geschont werden.	19	1,6	4,3
Ich fühle mich beim Fahren unsicher.	15	1,3	3,3
Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.	14	1,2	3,2
Sonstiges	46	4,0	10,3
Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu.	72	6,3	16,3
Insgesamt	1.157	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 1.157 Antworten von 445 Befragten;

Tab. 9-50: BF17-Teilnehmer: Allgemeine Hinderungsgründe für Begleitfahrten; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

Sonstige Hinderungsgründe	BF17-Teilnehmerstatus: Aktiv	BF17-Teilnehmerstatus: Ehemalig
	%	
Verhindert (Krankheit, Urlaub, Schule etc.)	51,0	17,5
Nutzung alternativer Fahrzeuge (inkl. öffentliche Verkehrsmittel)	12,2	10,0
Fährt inzwischen unbegleitet	–	57,5
Sonstiges	38,8	10,0
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	49	40

Tab. 9-51: BF17-Teilnehmer: Sonstige Hinderungsgründe für Begleitfahrten; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

Hinderungsgründe	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17				Teilnahmestatus	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 3 Monaten	Bis zu 6 Monaten	Bis zu 9 Monaten	Bis zu 12 Monaten	Aktiv	Ehemalig
%																				
Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.	48,7	52,8	31,9	61,3	56,5	28,2	46,8	49,2	70,0	50,5	52,0	49,1	48,8	54,9	-	-	52,9	49,0	50,5	49,4
Ich habe dazu keine Zeit.	53,4	42,0	41,5	51,4	49,4	41,9	46,6	48,1	47,3	44,4	56,7	43,1	46,8	51,1	-	-	51,0	46,4	48,0	45,4
Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	33,7	22,9	26,7	29,2	29,1	25,7	30,0	27,6	40,6	30,2	29,1	23,8	27,0	35,1	-	-	33,7	26,7	28,4	18,2
Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	26,4	19,8	15,3	27,5	26,5	13,6	9,2	21,4	46,4	25,1	26,5	14,5	22,2	27,8	-	-	25,2	22,7	23,0	28,0
Um die Umwelt zu schonen.	17,9	16,1	12,3	19,9	20,4	5,1	13,8	15,9	32,3	15,9	14,9	22,0	16,4	18,8	-	-	20,2	15,6	16,9	24,6
Ich fahre bereits sicher genug.	8,6	18,8	13,6	13,7	15,2	10,6	3,5	13,5	13,2	10,6	19,9	10,0	13,3	15,2	-	-	13,4	13,9	13,5	11,5
Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Zeit, Auto zu fahren.	13,5	9,0	10,4	12,1	13,0	5,4	11,4	11,5	6,3	13,8	10,3	7,7	10,3	13,8	-	-	12,2	10,6	11,2	7,1
Auto fahren ist zu teuer.	8,5	11,5	8,8	10,9	11,4	5,5	8,7	9,3	18,9	10,5	8,9	10,4	9,0	11,9	-	-	11,6	8,8	9,9	15,0
Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.	12,8	6,0	9,8	9,3	10,2	9,5	0,0	8,6	22,6	8,3	8,1	13,7	9,9	7,3	-	-	9,0	9,5	9,4	10,7
Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Lust, Auto zu fahren.	9,9	4,3	8,3	6,4	7,2	7,9	3,2	6,8	12,4	6,1	6,3	10,5	6,5	7,9	-	-	8,4	6,1	7,1	8,1
Meine Begleiter haben öfter keine Lust, mit mir zu fahren.	5,6	4,5	4,2	5,7	5,2	6,2	0,0	4,1	19,0	4,8	4,4	6,4	5,2	4,9	-	-	4,3	5,5	5,0	3,0
Das Auto soll geschont werden.	3,0	5,7	2,1	5,7	4,8	4,0	0,0	4,3	3,3	5,1	1,8	6,4	4,4	4,3	-	-	4,0	4,5	4,3	6,6
Ich fühle mich beim Fahren unsicher.	5,7	0,8	3,2	3,5	3,4	3,2	3,2	3,1	6,0	5,0	1,8	1,5	2,2	6,7	-	-	5,6	2,2	3,3	4,7
Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.	3,7	2,6	4,1	2,8	2,9	5,4	0,0	3,1	4,3	3,8	3,1	2,0	3,0	4,0	-	-	3,6	3,1	3,2	4,1
Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu.	14,1	18,4	21,3	13,5	13,6	25,9	17,9	16,6	11,6	15,1	13,5	21,5	17,1	12,9	-	-	13,4	17,3	16,3	17,3
Insgesamt (n)	225	216	159	275	326	84	25	418	27	193	147	102	340	96	-	-	127	309	445	356

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

Tab. 9-52: BF17-Teilnehmer: Allgemeine Hinderungsgründe für Begleitfahrten; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten) – nach relevanten Subgruppen

Die Betrachtung der Hinderungsgründe für mehr Begleitfahrten zum Zeitpunkt W2, differenziert nach den relevanten Subgruppen, sind in Tab. 9-52 aufgelistet.

- Für weibliche Fahranfänger stellen auch am Ende der Begleitzeit stärker als für die jungen Männer die begrenzten zeitlichen Ressourcen, von ihnen selbst und von ihrem Begleiter, ein Hindernis dar, mehr begleitet zu fahren. Ein weiterer Grund, der für Frauen relevanter ist, ist das Unsicherheitsgefühl beim Fahren. Männliche 17-Jährige verweisen dagegen häufiger darauf, dass sie schon sicher genug fahren oder das Auto geschont werden soll.
- Schüler, die den Bildungsabschluss der Hochschulreife anstreben, führen drei Argumente gegen häufigere Begleitfahrten stärker ins Feld: Sie haben keinen Anlass, mehr zu fahren, sie haben nicht öfter ein Auto zur Verfügung und sie wollen die Umwelt schützen. Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife sind relativ häufig der Ansicht, dass sie schon sehr viel gefahren sind.
- Die Differenzierung nach dem Ausbildungsstatus hebt die Auszubildenden hervor, die deutlich mehr Anlässe für Fahrten finden und ebenso die Umwelt weniger im Blick haben als die übrigen beiden Teilgruppen. Für Schüler und nicht in Ausbildung befindliche 17-Jährige sind dies eher Gründe, nicht zu fahren.
- Jugendliche aus den neuen Bundesländern unterscheiden sich in drei Aussagen signifikant von ihren Pendants aus dem Westen: Für weitere Begleitfahrten stand ihnen häufiger kein Auto zur Verfügung und sowohl sie selbst als auch ihr Begleiter hatten des Öfteren keine Lust zum Fahren.
- 17-Jährige aus verstäderten Regionen verpassen stärker als die anderen Gleichaltrigen Begleitfahrten, weil sie dafür keine Zeit haben. Jugendlichen aus den städtisch geprägten Regionen steht zudem häufiger kein Auto zur Verfügung. Bereits sehr viel zu fahren, behaupten die Fahranfänger im ländlichen Raum signifikant häufiger, wohingegen die Bewohner verstädterter Landkreise besonders deutlich für sich bereits eine sichere Fahrweise geltend machen.
- Nach dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb unterscheiden sich die Hinderungsgründe bei einem Item: die BF17-Späteinsteiger fühlen sich häufiger unsicher und unterlassen deshalb weitere Begleitfahrten.

- Die Eigenschaft, ob aktiver oder bereits ehemaliger BF17-Teilnehmer, hat für drei Hinderungsgründe besondere Relevanz. Bereits selbstständig fahrende Jugendliche wollen häufiger die Umwelt schonen und finden das Autofahren zu teuer. Die aktiven BF17-Teilnehmer hadern häufiger damit, dass ihre Begleiter keine Zeit haben.

Neben den quantifizierten Angaben zur Nutzungsintensität der Übungsmöglichkeit im BF17 (Fahrleistung und Fahrtzeiten), wurden die Jugendlichen auch ganz generell nach dem Umgang mit ihrer Rolle als begleiteter Fahrer gefragt. Bild 9-134 gibt einen Überblick über das von den Jugendlichen eingeschätzte Zutreffen von vier Aussagen zu diesem Themenkomplex und stellt dabei die Antworten aus der Erstbefragung W1 am Anfang der Begleitphase den entsprechenden Antworten zum Zeitpunkt der Wiederholungsbefragung W2 gegen Ende der Begleitphase gegenüber.

Die Aussage „Ich versuche, das Fahren in Begleitung so weit wie möglich zu vermeiden“ zielt auf ein mögliches Fahrvermeidungsverhalten der Jugendlichen. In der Antwortverteilung wird ersichtlich, dass zu Beginn der Maßnahmenteilnahme lediglich 3,1 % der Befragten versuchen, Begleitfahrten zu vermeiden. Auch zum Ende der BF17-Teilnahme bezeichnet weniger als jeder zwanzigste Jugendliche (4,7 %) die in Frage stehende Aussage als „voll und ganz“ oder „eher“ zutreffend. 91,8 % der Jugendlichen am Anfang und 84,9 % gegen Ende ihrer Begleitzeit bringen dagegen zum Ausdruck, dass dies für sie „eher“ oder „überhaupt nicht“ zutrifft. Hinsichtlich der Einschätzung der in Frage stehenden Aussage unterscheiden sich die Jugendlichen zwischen der Erst- und der Wiederholungsbefragung – die überaus positive Einstellung zum Fahren in Begleitung nimmt im Laufe der Begleitdauer etwas ab. Nichtsdestotrotz ist auch gegen Ende der Begleitzeit bei den Jugendlichen eine sehr große Bereitschaft zur Absolvierung von Begleitfahrten vorhanden.

In die gleiche Richtung deuten die Antworten zur Aussage „Ich bin froh, wenn mein/e Begleiter mich nicht zu Begleitfahrten auffordern.“ Zu beiden Befragungszeitpunkten bezeichnen dies vier von fünf Jugendlichen (79,7 % zu Beginn ihrer Begleitphase und 80,8 % gegen deren Ende) als „eher“ oder „überhaupt nicht“ zutreffend. Der Anteil der Befragten, die die in Frage stehende Aussage als „eher“ oder „voll und ganz“ zutreffend bezeichnet sinkt sogar von 9,1 % in der Erstbefragung W1 auf 7,5 % in der Wiederholungsbefragung W2. Hinsichtlich der Antwortverteilung in den beiden Be-

fragungen lässt sich kein statistischer Unterschied feststellen.

Die Reaktion der Jugendlichen auf angebotene Begleitfahrten fällt zu beiden Befragungszeitpunkten überaus positiv aus: Die Hälfte der Befragten fährt ohne Einschränkung „immer“ wenn sie gefragt wird. Weitere drei von zehn Jugendlichen stimmen der Aussage des in Frage stehenden Items „eher“ zu. Dies gilt sowohl für den Beginn als weitgehend auch für die Zeit gegen Ende der Begleitdauer. Ein Vergleich der Mittelwerte der beiden Häufigkeitsverteilungen verweist aber darauf, dass die Antworten sich zwischen W1 und W2 signifi-

kant voneinander unterscheiden, d. h. gegen Ende der Begleitzeit etwas weniger positiv sind.

Auch der Aspekt des aktiven Angebots von Fahrdiensten wird von der Mehrheit der BF17-Teilnehmer zu Beginn der Begleitzeit und auch noch von der Hälfte der Befragten gegen Ende der Begleitzeit „voll und ganz“ als zutreffend bezeichnet. Insgesamt bieten sich vier von fünf Jugendlichen (80,6 %) in der Erstbefragung W1 und knapp drei Viertel der Befragten (74,4 %) in der Wiederholungsbefragung W2 aktiv als Fahrer an. Der während der Begleitdauer nachlassende Elan der Jugendlichen ist statistisch verallgemeinerbar.

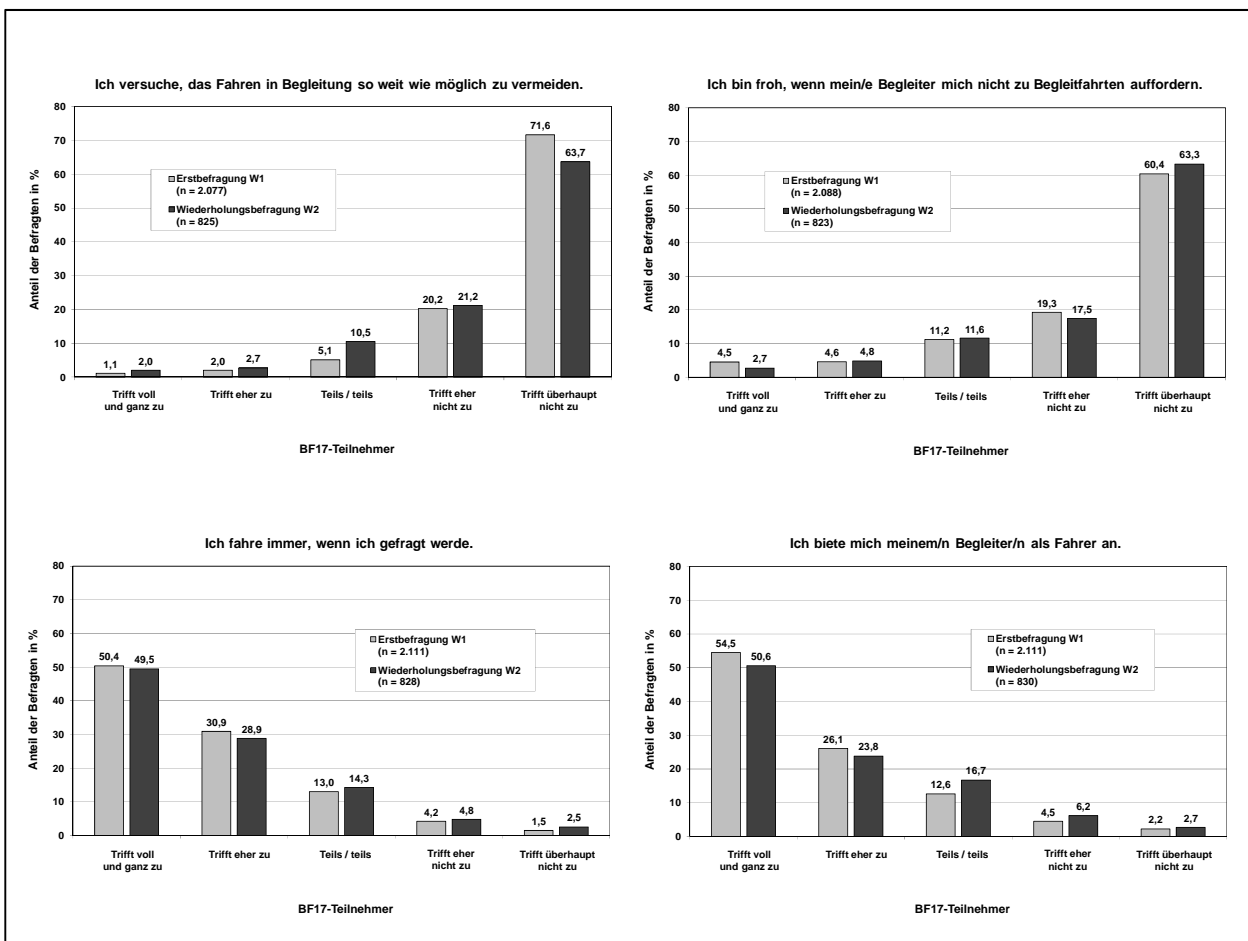


Bild 9-134: BF17-Teilnehmer: Zutreffen von Aussagen zur Nutzung von Begleitfahrten – Vergleich zwischen der Erstbefragung W1 und der Zweitbefragung W2

Jugendliche, die einem der beiden erstgenannten Items zum Vermeidungsverhalten „eher“ oder „voll und ganz“ zugestimmt haben, wurden nach dem Grund dafür gefragt. Tab. 9-53 listet die Häufigkeiten der Antworten zu dieser Frage auf. Zu Beginn der Begleitzeit (Erhebungszeitpunkt W1) werden dazu Aspekte der Unsicherheit, Angst und Aufregung vergleichsweise am häufigsten genannt.

Aber auch das Begleiterverhalten (Diskussionen über den Fahrstil, Druck, Streit) wird vereinzelt angeführt, ebenso wie Unlust / Bequemlichkeit. Unter den wenigen entsprechenden Antworten gegen Ende der Begleitzeit (Erhebungszeitpunkt W2) sticht das vom Jugendlichen kritisierte Verhalten seines Begleiters als Grund für die Vermeidung von Begleitfahrten heraus. Nach wie vor bezieht

sich jeder vierte genannte Grund auf Gefühle der Unsicherheit, Angst und Aufregung.

Genannter Grund	Erhebungszeitpunkt W1		Erhebungszeitpunkt W2	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Mangelnde Fahrfertigkeiten	2	1,6	0	0
Begleiterverhalten	18	17,1	18	35,7
Unfall	1	1,1	0	0
Zeit für Anderes / Schule	9	8,7	0	0
Unsicherheit, Angst, Aufregung	22	21,1	12	25,3
Verkehrssituation	2	2,3	0	0
Keine Lust, Bequemlichkeit	17	15,8	1	1,9
Autospezifisch (zu alt, zu groß usw.)	7	6,8	2	4,3
Nervig, anstrengend, fahre nicht gerne, kein Spaß	13	12,8	9	18,4
Müdigkeit	3	3,1	2	3,4
Einzelnennungen	10	9,7	5	11,2
Insgesamt	105	100,0	49	100,0

Tab. 9-53: BF17-Teilnehmer: Gründe für die Vermeidung von Begleitfahrten

Zusammenfassung

Angesichts eines verfügbaren Pkws und eines anwesenden Begleiters hätte mehr als die Hälfte der pkw-immobilien Fahranfänger an jedem Tag der Berichtswoche (Erstbefragung W1) die Möglichkeit gehabt, begleitet zu fahren. Gegen Ende der Begleitphase ist der Anteil derjenigen, die trotz verfügbarem Pkw und Begleiter nicht gefahren sind, an den einzelnen Wochentagen meist um fünf bis zehn Prozentpunkte geringer, an Samstagen sogar um 19 Prozentpunkte.

Darüber hinaus werden von den BF17-Teilnehmern als Gründe, warum sie in der Phase des BF17 nicht mehr gefahren sind, hauptsächlich mangelnde Zeit und das Fehlen von Fahrtanlässen genannt. Weitere Erklärungen für unterlassene Begleitfahrten sind ein fehlendes Auto oder ein nicht verfügbarer Begleiter. In der zweiten Panelwelle sind die Jugendlichen zudem häufiger der

Meinung, bereits sicher genug zu fahren und ohnehin bereits sehr viel zu fahren.

Von einem Fahrvermeidungsverhalten oder einer „Fahrmüdigkeit“ kann unter den BF17-Teilnehmern weder am Anfang noch gegen Ende ihrer Begleitphase gesprochen werden. Vielmehr greifen sie Fahrangebote weit überwiegend gerne auf bzw. bieten sich ihrem Begleiter selbst als Fahrer an.

10 BF17: Kommunikation im Pkw

Die Begleitsituation im Pkw stellt für Jugendliche und Begleiter eine zunächst ungewöhnliche Konstellation dar, in der beide Seiten ihre Rolle finden müssen. Im Begleiteten Fahren führen die 17-Jährigen eigenverantwortlich den Pkw, die Erwachsenen sitzen lediglich beratend zur Seite. Bereits in der Prozessevaluation konnte nachgewiesen werden, dass die Erwachsenen ihre zugeordneten Begleiteraufgaben in geeigneter Weise ausfüllen (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 183ff).

Für die harmonische und erfolgreiche Zusammenarbeit von Fahranfänger und Begleiter ist die Kommunikation zwischen dem Jugendlichen und dem Erwachsenen zentral. Sie ist darüber hinaus ein wichtiger Aspekt der Übungsqualität der Begleitfahrten (vgl. TRONSMOEN 2011). Das Hinweisen auf verkehrssicherheitsrelevante oder möglicherweise kritische Aspekte des Autofahrens ist eine elementare Aufgabe der Erwachsenen im Begleiteten Fahren.

Für die Erhebung der verkehrsbezogenen Kommunikation im Pkw zwischen dem Jugendlichen und dem Begleiter wurde in der FAB2014 eine in der Forschungspraxis bereits angewandte Itembatterie herangezogen (vgl. TRONSMOEN 2011: 182). Diese umfasst 26 Aspekte, die dem Jugendlichen zur Einschätzung auf einer fünfstufigen Antwortskala von „Das hat er [mein Begleiter] nicht erwähnt“ (Kategorienwert „1“) bis „Das hat er [mein Begleiter] oft betont“ (Kategorienwert „5“) vorgelegt wurden.

Kommunikation im Pkw	Wortmeldungen des häufigsten Begleiters während der Begleitfahrten						
	n	Das hat er nicht erwähnt	Das hat er wenige Male erwähnt	Das hat er ab und zu angesprochen	Das hat er wiederholt betont	Das hat er oft betont	Insgesamt
Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit	2.328	16,1	29,6	25,9	17,6	10,8	100,0
Das Vermeiden risikoreicher Fahrsituationen	2.321	12,5	22,6	24,9	23,0	17,0	100,0
Das Einhalten des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug	2.321	38,5	24,1	17,1	12,8	7,5	100,0
Die Verkehrsregeln zu kennen und zu beachten	2.318	32,9	25,6	19,4	13,4	8,6	100,0
Das Anfahren oder Anhalten	2.323	22,7	22,6	22,9	17,6	14,2	100,0
Das Verhalten an Kreuzungen ohne Ampel	2.318	34,7	27,3	20,5	10,8	6,7	100,0
Die Entdeckung und Abschätzung von Gefahrenquellen	2.322	13,9	26,4	25,9	20,5	13,3	100,0
Die Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer	2.327	22,4	26,4	21,9	18,0	11,4	100,0
Die Wichtigkeit eines vorhersehbaren Fahrstils	2.319	24,8	21,7	21,5	18,5	13,5	100,0
Den Fahrstil dem eigenen Können anzupassen	2.301	27,1	22,7	19,9	17,5	12,8	100,0
Das Risiko des Fahrens ohne angelegten Sicherheitsgurt	2.315	61,9	10,9	8,5	7,9	10,8	100,0
Das eigene Erkennen noch fehlender Fahrfertigkeiten	2.319	23,3	25,6	23,5	15,8	11,7	100,0
Das Spurhalten bei Gegenverkehr	2.260	34,4	25,2	19,3	11,9	9,2	100,0
Die Interaktion und Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern	2.250	32,9	31,1	22,4	8,9	4,7	100,0
Die Wirkung von Alkohol beim Fahren	2.247	52,4	15,4	11,8	8,8	11,7	100,0
Die Geschicklichkeit beim Lenken, Manövrieren, Rangieren des Fahrzeugs	2.254	19,9	26,4	26,7	17,5	9,7	100,0
Die Fahrtechnik in Kurven auf Landstraßen	2.246	33,9	26,0	20,2	11,8	8,2	100,0
Die Sitz-, Kopfstützeneinstellung und Nutzung der Sicherheitsgurte	2.251	59,3	20,8	10,5	6,3	3,2	100,0
Das Verhalten an Kreuzungen mit Ampeln	2.242	41,3	26,2	18,1	8,7	5,7	100,0
Das Wechseln der Fahrspur	2.258	27,6	29,4	24,2	12,2	6,7	100,0
Das Überholen	2.253	25,0	28,6	25,2	13,3	7,9	100,0
Die Nutzung der Beschleunigungsspur	2.241	36,9	26,6	18,0	12,2	6,3	100,0
Die Risiken bei der Mitfahrt Gleichaltriger	2.253	52,4	18,4	13,5	9,6	6,3	100,0
Das umweltfreundliche Fahren	2.247	37,9	24,2	19,4	11,5	6,9	100,0
Das ständige Beobachten des Verkehrs	2.248	19,6	22,4	20,8	21,8	15,4	100,0
Das Verbot der Handynutzung	2.252	50,5	15,0	11,0	8,5	15,0	100,0

Tab. 10-1: BF17-Teilnehmer: Kommunikation im Pkw aus Sicht der Fahranfänger; erste Panelwelle – Häufigkeitsverteilung

10.1 Kommunikation im Pkw aus Sicht der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Ein Überblick über die 26 abgefragten Items und deren Häufigkeitsverteilung wird in Tab. 10-1 gegeben. Jedes der Statements erfasst eine konkrete Handlung bzw. ein bestimmtes Verhalten und wird

vom Jugendlichen danach beurteilt, wie häufig der Begleiter auf diese Situation hingewiesen hat. Nach den Angaben der 17-Jährigen sind die Begleiter zum Erhebungszeitpunkt W1 am häufigsten darauf eingegangen, risikoreiche Fahrsituationen zu vermeiden. 87,5 % der Begleiter haben dies mindestens einmal in der bisherigen Begleitzeit erwähnt (vgl. Tab. 10-1). Des Weiteren berichten insgesamt 86,1 % der Fahranfänger, dass ihr Be-

gleiter sie auf die Gefahrenwahrnehmung während der Fahrt hingewiesen hat. Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit ist ebenso ein weiterer sehr häufiger Grund für die Begleiter (83,9 %), sich

während der Begleitfahrten zu Wort zu melden, wie das ständige Beobachten des Verkehrs (80,4 %) und Aspekte der Geschicklichkeit beim Fahren (80,1 %).

Kommunikation im Pkw	n	Mittelwert	Begleiter = Mutter		Begleiter = Vater		Signifikanz ¹⁾
			n	Mittelwert	n	Mittelwert	
Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit	2.328	2,8	1.456	2,8	762	2,8	
Das Vermeiden risikoreicher Fahrsituationen	2.321	3,1	1.452	3,1	759	3,1	
Das Einhalten des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug	2.321	2,3	1.454	2,2	758	2,3	
Die Verkehrsregeln zu kennen und zu beachten	2.318	2,4	1.450	2,3	759	2,5	*
Das Anfahren oder Anhalten	2.323	2,8	1.454	2,7	760	2,9	*
Das Verhalten an Kreuzungen ohne Ampel	2.318	2,3	1.448	2,2	761	2,4	*
Die Entdeckung und Abschätzung von Gefahrenquellen	2.322	2,9	1.453	2,9	759	3,0	*
Die Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer	2.327	2,7	1.456	2,7	761	2,8	
Die Wichtigkeit eines vorhersehbaren Fahrstils	2.319	2,7	1.451	2,7	758	2,9	*
Den Fahrstil dem eigenen Können anzupassen	2.301	2,7	1.437	2,6	756	2,8	*
Das Risiko des Fahrens ohne angelegten Sicherheitsgurt	2.315	2,0	1.449	1,9	758	2,0	
Das eigene Erkennen noch fehlender Fahrfertigkeiten	2.319	2,7	1.449	2,6	761	2,8	*
Das Spurhalten bei Gegenverkehr	2.260	2,4	1.422	2,3	731	2,4	*
Die Interaktion und Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern	2.250	2,2	1.415	2,2	729	2,3	
Die Wirkung von Alkohol beim Fahren	2.247	2,1	1.413	2,1	727	2,2	
Die Geschicklichkeit beim Lenken, Manövrieren, Rangieren des Fahrzeugs	2.254	2,7	1.419	2,6	727	2,9	*
Die Fahrtechnik in Kurven auf Landstraßen	2.246	2,3	1.415	2,3	723	2,4	*
Die Sitz-, Kopfstützeinstellung und Nutzung der Sicherheitsgurte	2.251	1,7	1.415	1,7	728	1,8	
Das Verhalten an Kreuzungen mit Ampeln	2.242	2,1	1.411	2,1	723	2,2	*
Das Wechseln der Fahrspur	2.258	2,4	1.419	2,4	731	2,5	*
Das Überholen	2.253	2,5	1.417	2,5	731	2,6	*
Die Nutzung der Beschleunigungsspur	2.241	2,2	1.409	2,2	725	2,4	*
Die Risiken bei der Mitfahrt Gleichaltriger	2.253	2,0	1.416	2,0	729	2,0	
Das umweltfreundliche Fahren	2.247	2,3	1.414	2,2	727	2,4	*
Das ständige Beobachten des Verkehrs	2.248	2,9	1.413	2,8	729	3,1	*
Das Verbot der Handynutzung	2.252	2,2	1.417	2,2	728	2,2	

¹⁾ Mittelwertvergleiche für die Anzahl der Wortmeldungen zwischen Mutter bzw. Vater als häufigster Begleiter

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < .05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 10-2: BF17-Teilnehmer: Kommunikation im Pkw aus Sicht der Fahranfänger im Vergleich zwischen Mutter und Vater als Begleiter; erste Panelwelle – Mittelwertvergleich

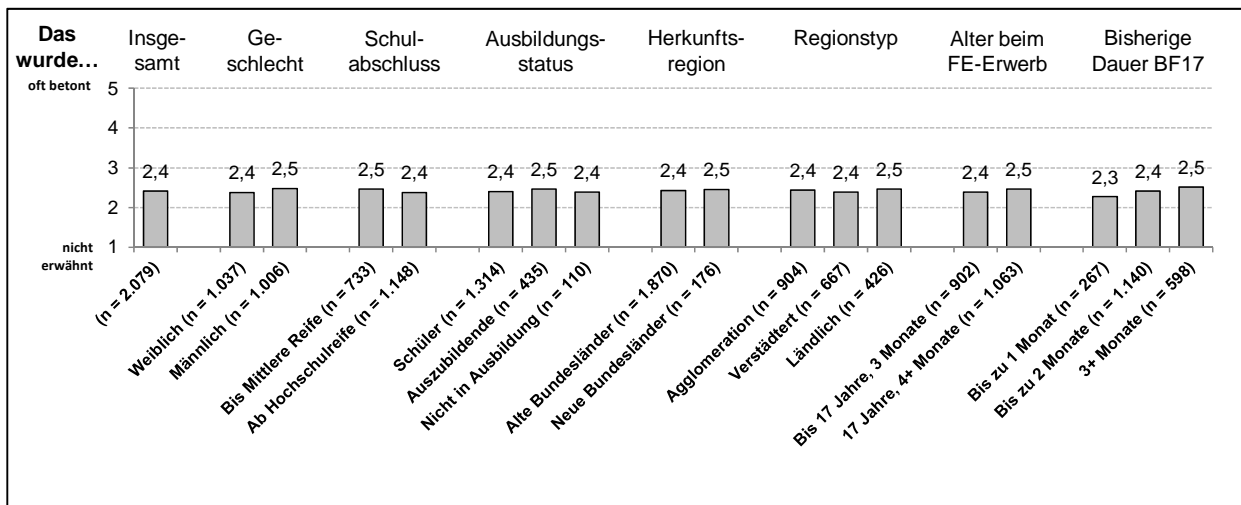


Bild 10-1: BF17-Teilnehmer: Kommunikation im Pkw aus Sicht der Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Für die Mehrheit der Befragten sind das Fahren ohne Sicherheitsgurt (61,9 %), die Einstellung der Sitze, Kopfstützen und Sicherheitsgurte (59,3 %), die Wirkung von Alkohol (52,4 %), das Verbot der Handynutzung (50,5 %) und der Hinweis auf Risiken bei der Mitfahrt Gleichaltriger (52,4 %) kein Thema in der Kommunikation mit ihrem Begleiter.¹²¹ Die Tatsache, dass die Begleiter vergleichsweise selten die Themen Alkohol, Handynutzung oder die Mitfahrt Gleichaltriger ansprechen, ist damit zu erklären, dass diese Aspekte des Jugendlichkeitsrisikos in der konkreten Begleitsituation irrelevant sind.

In Tab. 10-2 werden die Mittelwerte der Antwortkategorien der einzelnen Items abgetragen. In der Gesamtschau auf die Mittelwerte errechnet sich zusätzlich zu den bereits häufig genannten Situationen auch für das Anfahren und das Anhalten ($\bar{x} = 2,8$) ein hoher Durchschnittswert. Auffällig ist, dass sich unter den fünf besonders häufig angesprochenen Themen nur das Anfahren und Anhalten auf ein konkretes Fahrmanöver bezieht. Die übrigen häufig kommunizierten Hinweise der Begleiter gehen vorrangig auf eine risiko-vermeidende Fahrweise und die Gefahrenwahrnehmung der Jugendlichen ein.

Neben der Berichterstattung der Mittelwerte für die einzelnen Gesprächsthemen erfasst Tab. 10-2 auch die differenzierten Mittelwerte für die Mutter oder den Vater als häufigsten Begleiter. Die letzte Spalte dieser Tabelle gibt Auskunft über signifikant

te Abweichungen in der Häufigkeit der Wortmeldungen zwischen begleitenden Müttern und Vätern. In 16 der 26 im Online-Fragebogen erhobenen Themen berichten die Fahranfänger öfter Wortmeldungen, wenn der Vater als häufigster Begleiter fungiert. Ganz offensichtlich sind es Väter, die mehr Hinweise während der Begleitfahrten geben.

Die Berechnung eines additiven Index aus allen Items rundet die Ergebnisbeschreibung der Kommunikations-Skala zum Erhebungszeitpunkt W1 ab. In der Summe aller abgefragten Gesprächsthemen sprechen die Begleiter diese im Mittel „ab und zu“ ($\bar{x} = 2,4$) an (vgl. Bild 10-1). Die Subgruppenanalyse signalisiert für männliche signifikant häufiger als für weibliche Fahranfänger eine höhere Anzahl an Wortmeldungen ihres Begleiters. Das gleiche Ergebnis ist für die 17-Jährigen, die einen Schulabschluss bis zur Mittleren Reife haben, festzustellen. Sie notieren eine höhere Anzahl an Hinweisen durch die Begleiter als ihre Konterparts mit (angestrebter) Hochschulreife. Ein Mehr an Kommentaren berichten ferner diejenigen Fahranfänger mit der bisher längsten Begleitedauer. In diesem Fall ist die Anzahl der Kommentare nicht nur dem Fahrverhalten zuzuordnen, sondern gegebenenfalls auch der sich aufsummierenden Gelegenheiten in der länger andauernden Begleitedauer.

¹²¹ Allerdings können diese Themen jedoch ebenso vor oder nach den Fahrten besprochen worden sein und kommen in dieser Fragestellung deshalb weniger zum Vorschein.

Kommunikation im Pkw	Wortmeldungen des häufigsten Begleiters während der Begleitfahrten						
	n	Das hat er nicht erwähnt	Das hat er wenige Male erwähnt	Das hat er ab und zu angesprochen	Das hat er wiederholt betont	Das hat er oft betont	Insgesamt
Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit	456	19,3	32,5	27,0	14,9	6,4	100,0
Das Vermeiden risikoreicher Fahrsituationen	454	16,0	27,9	26,2	22,7	7,2	100,0
Das Einhalten des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug	453	33,3	32,7	20,0	10,9	3,1	100,0
Die Verkehrsregeln zu kennen und zu beachten	450	44,3	30,9	14,3	8,7	1,8	100,0
Das Anfahren oder Anhalten	456	37,5	29,3	16,3	10,7	6,2	100,0
Das Verhalten an Kreuzungen ohne Ampel	454	47,5	27,3	15,1	8,2	2,0	100,0
Die Entdeckung und Abschätzung von Gefahrenquellen	455	14,5	30,0	26,9	20,6	7,9	100,0
Die Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer	453	23,2	36,2	17,7	16,6	6,3	100,0
Die Wichtigkeit eines vorhersehbaren Fahrstils	454	29,1	24,4	21,0	15,0	10,5	100,0
Den Fahrstil dem eigenen Können anzupassen	452	28,8	25,6	24,2	15,1	6,3	100,0
Das Risiko des Fahrens ohne angelegten Sicherheitsgurt	454	72,7	10,3	7,3	5,6	4,2	100,0
Das eigene Erkennen noch fehlender Fahrfertigkeiten	450	29,0	29,0	25,2	11,6	5,3	100,0
Das Spurhalten bei Gegenverkehr	455	43,0	28,6	17,9	7,8	2,7	100,0
Die Interaktion und Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern	452	37,5	33,1	20,5	7,6	1,3	100,0
Die Wirkung von Alkohol beim Fahren	455	59,0	18,4	11,3	5,4	5,9	100,0
Die Geschicklichkeit beim Lenken, Manövrieren, Rangieren des Fahrzeugs	453	27,3	31,9	25,6	8,7	6,4	100,0
Die Fahrtechnik in Kurven auf Landstraßen	455	38,8	29,4	20,9	7,7	3,3	100,0
Die Sitz-, Kopfstützeinstellung und Nutzung der Sicherheitsgurte	454	71,4	16,7	7,7	3,1	1,1	100,0
Das Verhalten an Kreuzungen mit Ampeln	451	53,1	26,9	12,9	5,1	1,9	100,0
Das Wechseln der Fahrspur	455	26,8	36,9	22,6	10,6	3,1	100,0
Das Überholen	455	18,9	36,5	24,6	15,3	4,7	100,0
Die Nutzung der Beschleunigungsspur	454	39,3	30,5	19,1	7,3	3,7	100,0
Die Risiken bei der Mitfahrt Gleichaltriger	455	51,3	20,6	12,7	10,0	5,4	100,0
Das umweltfreundliche Fahren	454	44,2	25,0	16,6	10,6	3,6	100,0
Das ständige Beobachten des Verkehrs	454	21,3	28,2	22,0	18,1	10,5	100,0
Das Verbot der Handynutzung	455	50,1	18,2	11,3	9,7	10,8	100,0

Tab. 10-3: BF17-Teilnehmer: Kommunikation im Pkw aus Sicht der Fahranfänger; zweite Panelwelle – Häufigkeitsverteilung

Kommunikation im Pkw	n	Mittelwert	Begleiter: Mutter		Begleiter: Vater		Signifikanz ¹⁾
			n	Mittelwert	n	Mittelwert	
Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit	456	2,6	307	2,6	135	2,5	
Das Vermeiden risikoreicher Fahrsituationen	454	2,8	306	2,7	134	2,9	
Das Einhalten des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug	453	2,2	305	2,1	135	2,3	
Die Verkehrsregeln zu kennen und zu beachten	450	1,9	306	1,8	132	2,1	
Das Anfahren oder Anhalten	456	2,2	307	2,0	135	2,5	*
Das Verhalten an Kreuzungen ohne Ampel	454	1,9	305	1,8	135	2,1	
Die Entdeckung und Abschätzung von Gefahrenquellen	455	2,8	307	2,7	135	3,0	
Die Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer	453	2,5	305	2,4	135	2,5	
Die Wichtigkeit eines vorhersehbaren Fahrstils	454	2,5	307	2,4	134	2,7	
Den Fahrstil dem eigenen Können anzupassen	452	2,5	304	2,3	135	2,7	*
Das Risiko des Fahrens ohne angelegten Sicherheitsgurt	454	1,0 / (1,6) ²⁾	306	1,0 / (1,5) ²⁾	135	1,8	* ³⁾
Das eigene Erkennen noch fehlender Fahrfertigkeiten	450	2,4	303	2,3	133	2,6	
Das Spurhalten bei Gegenverkehr	455	2,0	307	1,9	135	2,1	
Die Interaktion und Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern	452	2,0	303	2,0	135	2,1	
Die Wirkung von Alkohol beim Fahren	455	1,8	307	1,7	135	2,0	
Die Geschicklichkeit beim Lenken, Manövrieren, Rangieren des Fahrzeugs	453	2,4	306	2,2	135	2,7	*
Die Fahrtechnik in Kurven auf Landstraßen	455	2,1	307	1,9	135	2,4	*
Die Sitz-, Kopfstützeinstellung und Nutzung der Sicherheitsgurte	454	1,0 / (1,5) ²⁾	306	1,0 / (1,4) ²⁾	135	1,0 / (1,6) ²⁾	³⁾
Das Verhalten an Kreuzungen mit Ampeln	451	1,8	303	1,6	135	2,1	*
Das Wechseln der Fahrspur	455	2,3	307	2,2	135	2,5	
Das Überholen	455	2,5	307	2,4	135	2,7	
Die Nutzung der Beschleunigungsspur	454	2,1	307	1,9	134	2,3	
Die Risiken bei der Mitfahrt Gleichaltriger	455	2,0	307	2,0	135	2,0	
Das umweltfreundliche Fahren	454	2,0	307	2,0	134	2,3	*
Das ständige Beobachten des Verkehrs	454	2,7	307	2,6	135	2,8	
Das Verbot der Handynutzung	455	2,1	307	2,1	135	2,2	

¹⁾ Mittelwertvergleiche für die Anzahl der Wortmeldungen zwischen Mutter bzw. Vater als häufigster Begleiter

²⁾ Variable ist nicht annähernd normalverteilt; Median und in Klammern arithmetisches Mittel

³⁾ Mindestens eine der beiden Variablen ist nicht annähernd normalverteilt; statistischer Test mit entsprechendem nichtparametrischen Verfahren

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < .05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 10-4: BF17-Teilnehmer: Kommunikation im Pkw aus Sicht der Fahranfänger im Vergleich zwischen Mutter und Vater als Begleiter; zweite Panelwelle – Mittelwertvergleich

10.2 Entwicklung der Kommunikation im Pkw

In der Zweitbefragung gegen Ende der Begleitzeit äußerten sich die Panelbefragungsteilnehmer erneut zu den 26 Statements über die Kommunikati-

on im Auto. Nach Ansicht der Jugendlichen thematisieren die Begleiter am Ende der Begleitphase am häufigsten die Entdeckung und das Abschätzen von Gefahrenquellen (85,5 %; vgl. Tab. 10-3). Auch das Vermeiden von Risikosituationen (84,0 %) ist weiterhin beständiges Thema in der Kommunikation zwischen Fahranfänger und Be-

gleiter. Beide Themen boten bereits in Welle W1 Anlass für häufige Wortmeldungen. Häufiger für Gesprächsstoff sorgt am Ende der Begleitphase außerdem das Überholen, zu dem sich 81,1 % der Begleiter mindestens einmal zu Wort gemeldet haben. Wie schon in der ersten Befragung sind das Risiko, ohne angelegten Sicherheitsgurt zu fahren (72,7 %), und die Einrichtung des Sitzes / der Kopfstütze bzw. die Nutzung des Sicherheitsgurts (71,4 %) nach wie vor kaum Thema der Wortmeldungen des Begleiters.

Die Mittelwerte der Antworthäufigkeiten aus der Wiederholungsbefragung W2 werden in Tab. 10-4 zusammen mit der Differenzierung des häufigsten Begleiters nach Mutter und Vater präsentiert. Die Häufigkeit der signifikanten Unterschiede zwischen den Elternteilen hinsichtlich der Anzahl von Wort-

meldungen ist im Vergleich zu den Resultaten für die Welle W1 gesunken. Dennoch sind weiterhin sieben verallgemeinerbare Abweichungen zu finden. Diese weisen wiederum eindeutig darauf hin, dass die Väter auf den Begleitfahrten häufiger das Wort ergreifen als die Mütter.

Der analog zu W1 gebildete Summenindex für die Kommunikations-Skala in der Befragung W2 beträgt im Mittel $\bar{x} = 2,2$ und verweist auf ein im Durchschnitt „wenige Male“ Erwähnen der abgefragten Aspekte (vgl. Bild 10-2). Dieser Wert weicht lediglich in den Teilgruppen des Regionstyps signifikant voneinander ab. Die 17-Jährigen aus den ländlich geprägten Regionen berichten im Vergleich zu Jugendlichen aus anderen Regionstypen von einer größeren Anzahl an Wortmeldungen ihrer Begleiter.

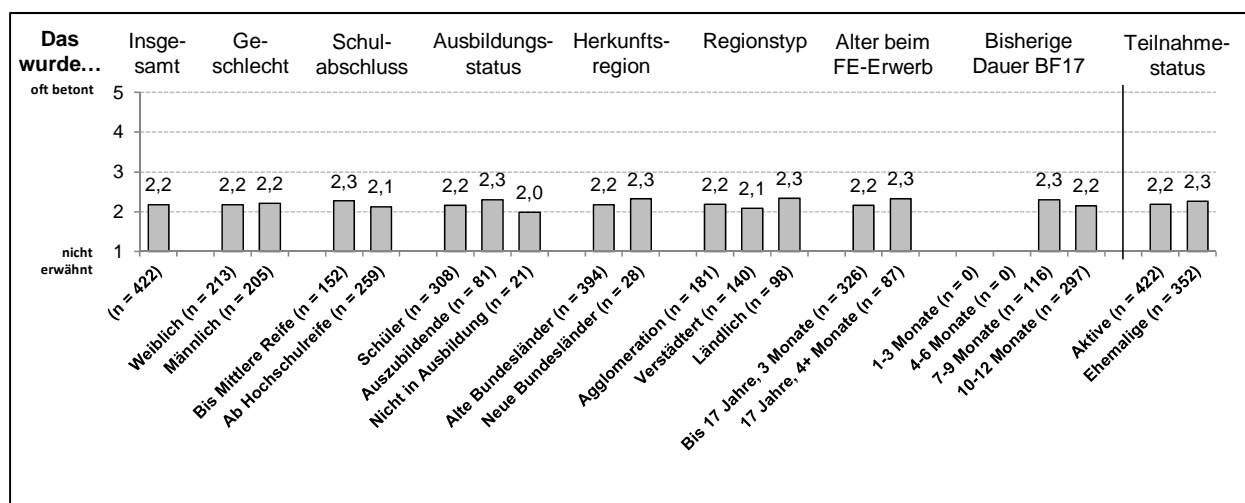


Bild 10-2: BF17-Teilnehmer: Kommunikation im Pkw aus Sicht der Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Der Summenindex für die Befragung in W2 ergibt unter den noch aktiven BF17-Teilnehmern einen niedrigeren Mittelwert als noch in Welle W1 (vgl. Tab 10-5). In der Betrachtung des Gesamtmittelwerts zum jeweiligen Befragungszeitpunkt ist die mittlere Häufigkeit an Begleitereinlassungen während der Fahrten insgesamt zurückgegangen. Gegen Ende der Begleitphase melden sich die häufigsten Begleiter seltener zu Wort. Diese Tendenz bestätigt sich auch in der intraindividuellen Panelperspektive. Die Analyse der Veränderungen für jeden Panelbefragungsteilnehmer zeigt statistische Relevanz und deutet darauf hin, dass sich die Wortmeldungen der Erwachsenen über die Begleitzeit hinweg, gemessen am Summenindex, um durchschnittlich 0,18 Rangpunkte verringern.

Die in Tab. 10-6 dargestellten Prozentanteile unterstreichen diese Tendenz nochmals deutlich. Dabei errechnet sich für insgesamt 37,6 % der Panelbefragungsteilnehmer eine Erhöhung der Wortmeldungen von Welle W1 zu W2. Für die überwiegende Mehrheit der Befragten (61,0 %), die in der ersten und zweiten Panelwelle Angaben zur Kommunikation im Pkw gemacht haben, zeigt sich jedoch eine Reduzierung der berichteten Hinweise während der Begleitfahrten.

Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.079	2,27 / 2,43
Zentrale Maße in W1 für die Gruppe der Panelteilnehmer	438	2,19 / 2,36
Zentrale Maße in W2	422	2,04 / 2,19
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	411	0,08 / 0,09
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	385	-0,08 / -0,10
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	418	0,14 / 0,18

Tab. 10-5: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung des Indexes „Kommunikation im Pkw“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Kommunikation im Pkw	%
Häufigeres Zutreffen (Mehr als +0,5)	11,3
Etwas häufigeres Zutreffen (0 bis +0,5)	26,3
Keine Veränderung	1,4
Etwas geringeres Zutreffen (0 bis -0,5)	34,0
Geringeres Zutreffen (Weniger als -0,5)	27,0
Anzahl (n)	385

Tab. 10-6: BF17-Teilnehmer: Veränderung der errechneten Indexwerte für die Skala „Kommunikation im Pkw“ zwischen Panelwelle W1 und W2

10.3 Angemessenheit und Wirkung der Kommunikation im Pkw

10.3.1 Angemessenheit der Kommunikation im Pkw

10.3.1.1 Einschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Die Kommunikation zwischen Fahranfänger und Begleiter während der gemeinsamen Fahrten ist ein zentrales Element im „Wirkmodell“ des Begleiteten Fahrens. Angemessene Wortmeldungen des Begleiters sollen von den Jugendlichen als Unterstützung erfahren werden und nicht in Konflikten enden. Aus Sicht der Mehrzahl der Fahranfänger erfüllen ihre Begleiter diese Anforderungen. Vier von zehn Jugendlichen (39,1 %) empfinden die Bemerkungen ihres Begleiters als vollumfänglich hilfreich, etwas weniger (35,8 %) stimmen dem „eher“ zu. Etwa zwei von zehn Fahranfängern (21,3 %) zögern, die Bemerkungen des Begleiters als hilfreich zu bezeichnen und insgesamt lediglich 3,8 % der Befragten halten die Pkw-bezogene Kommunikation für nicht hilfreich (vgl. Tab. 10-7).

Im Überblick über die relevanten Subgruppen in Bild 10-3 erachten vor allem die weiblichen Fahranfänger und diejenigen, die beim Fahrerlaubniswerb bereits älter als 17 Jahre und drei Monate gewesen sind, die Begleitereinlassungen als hilfreicher. Die übrigen Unterschiede sind statistisch unauffällig.

Angemessenheit der Kommunikation im Pkw	n	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft eher nicht zu	Teils / teils	Trifft eher zu	Trifft voll und ganz zu	Insgesamt
		Zeilen-%					
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich.	2.245	0,5	3,3	21,3	35,8	39,1	100,0
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen.	2.234	1,4	4,8	25,4	39,8	28,6	100,0
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich.	2.234	36,5	37,7	17,7	6,3	1,8	100,0
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir.	2.237	37,1	29,3	18,9	10,0	4,7	100,0

Tab. 10-7: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger über die Angemessenheit der Kommunikation im Pkw; erste Panelwelle

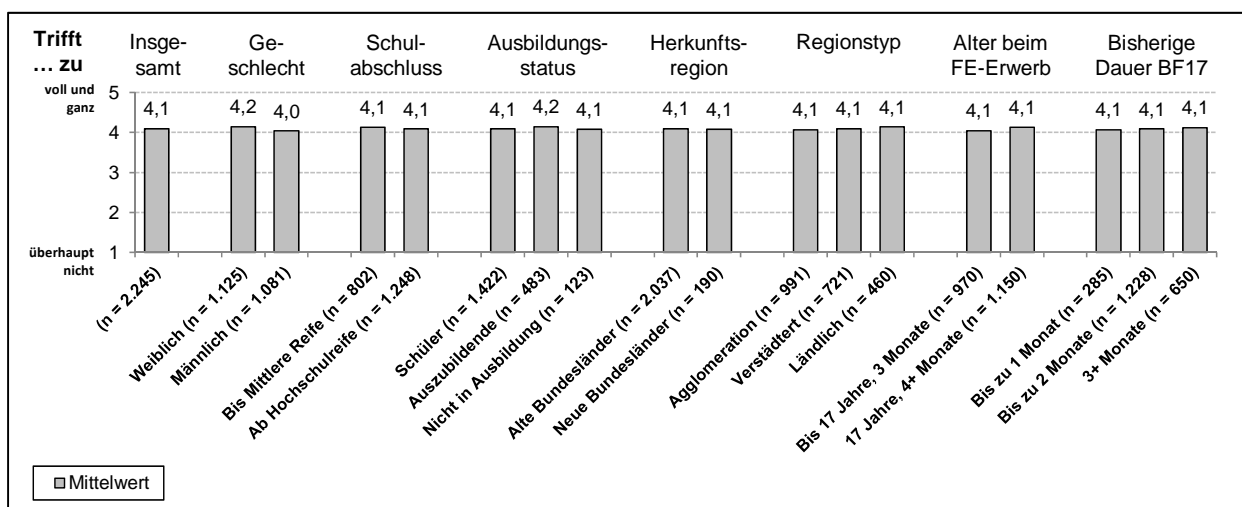


Bild 10-3: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

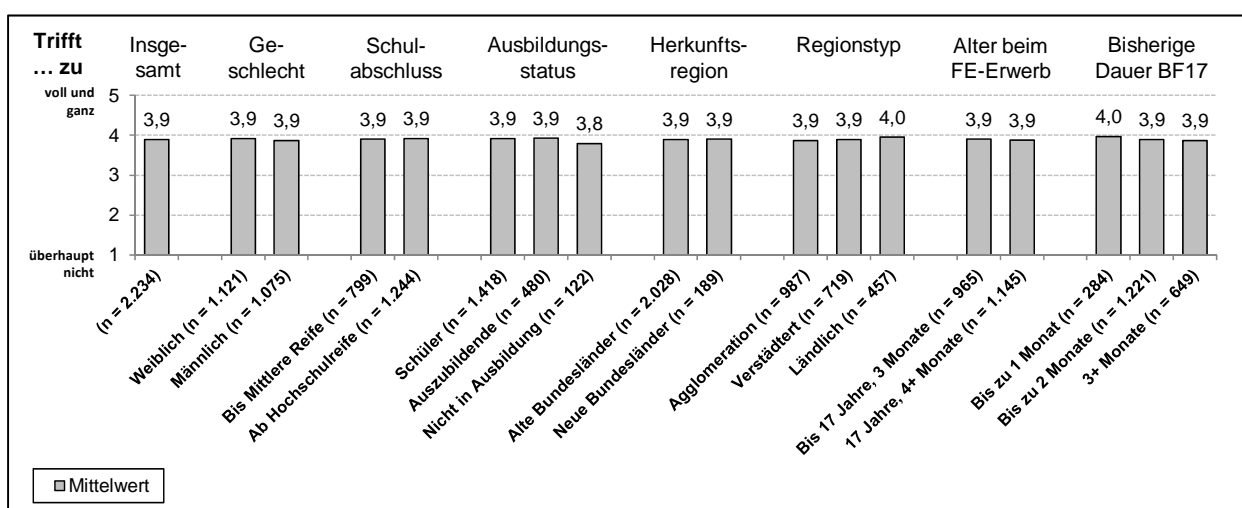


Bild 10-4: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Das Gros der begleiteten jungen Fahrer (68,4 %) erachtet die Bemerkungen der Erwachsenen auch als „eher“ oder „voll und ganz“ als angemessen. Ein Viertel der Jugendlichen (25,4 %) stimmt dieser Einschätzung hingegen nur bedingt zu. Nur ein geringer Teil (6,2 %) hält die Bemerkungen des Begleiters für nicht angemessen (vgl. noch einmal Tab. 10-7). In der Bewertung dieses Items unterscheiden sich keine der Teilgruppen in Bild 10-4 voneinander.

In den folgenden beiden Items, die den Jugendlichen im Fragebogen zur Einschätzung vorgelegt wurden, werden mögliche negative Folgen unangemessener Wortmeldungen der Begleiter eruiert. Eine Verunsicherung durch die Begleiterkommen-

tare berichten 8,1 % der 17-jährigen Fahranfänger. Bedingt lassen sich 17,7 % der Jugendlichen von den Hinweisen der Begleiter beim Fahren verunsichern. Demgegenüber stehen drei Viertel der Befragten, die (eher) keine Verunsicherung durch die Anmerkungen der Begleiter empfinden (vgl. erneut Tab. 10-7). Eine größere Verunsicherung durch die Hinweise des Begleiters verspüren im Vergleich zu ihren jeweiligen Pendants die weiblichen 17-Jährigen und die zum Fahrerlaubniswerb bereits älteren Fahranfänger (vgl. Bild 10-5).

Die Gespräche des häufigsten Begleiters mit dem Jugendlichen führen bei jedem siebten Fahranfänger (14,7 %) zu Konflikten zwischen ihm und dem häufigsten Begleiter. Für beinahe jedem fünften

befragten 17-Jährigen trifft dies „teils / teils“ zu. Dennoch dokumentiert die Mehrheit der Jugendlichen (66,4 %), dass die Kommunikation im Pkw nicht zu Konflikten mit den Begleitern führt (vgl. noch einmal Tab. 10-7).

Zu Auseinandersetzungen führen die Anmerkungen des häufigsten Begleiters vergleichsweise öfter bei den weiblichen Jugendlichen, bei Jugendlichen aus den alten Bundesländern und bei den Fahranfängern, die bereits länger begleitet fahren (vgl. Bild 10-6).

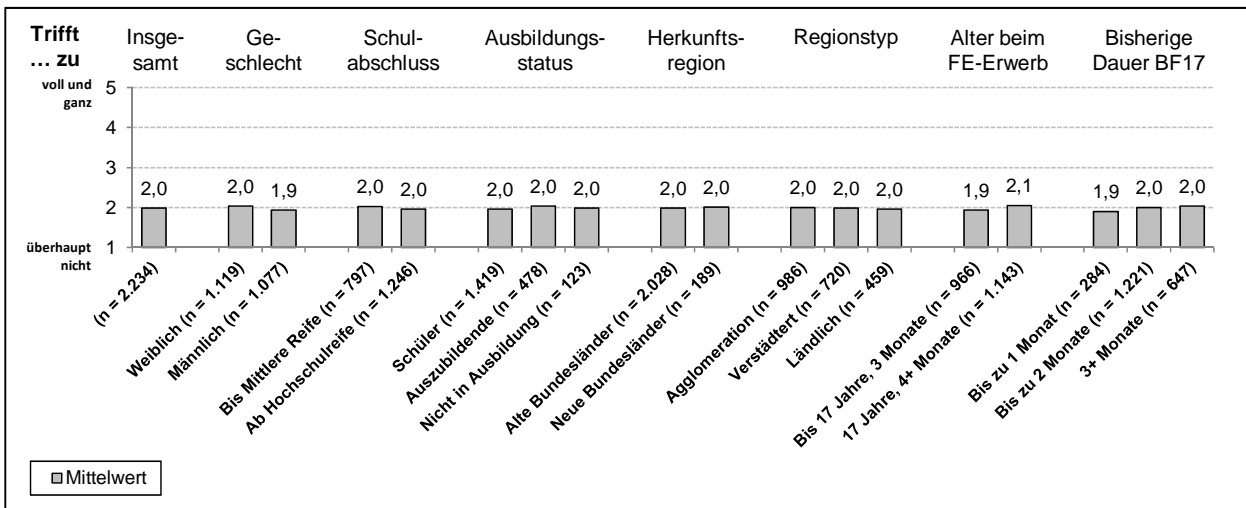


Bild 10-5: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

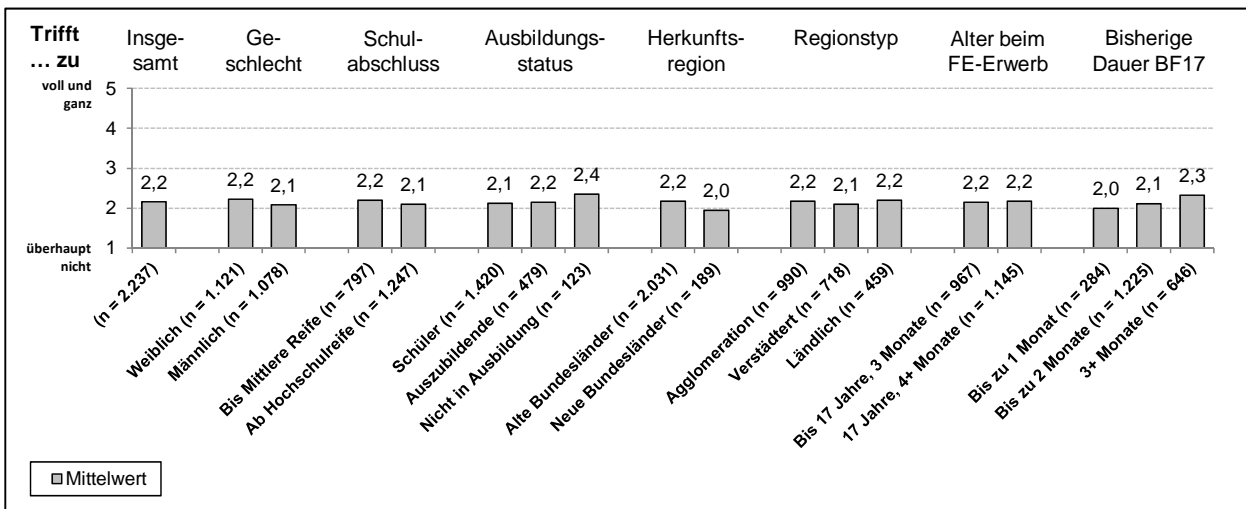


Bild 10-6: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Angemessenheit der Kommunikation im Pkw	n	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft eher nicht zu	Teils / teils	Trifft eher zu	Trifft voll und ganz zu	Insgesamt
		Zeilen-%					
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich.	453	1,1	4,8	24,0	33,6	36,6	100,0
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen.	451	1,1	5,0	28,1	38,8	27,0	100,0
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich.	452	37,9	36,8	17,5	6,5	1,4	100,0
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir.	449	34,6	29,2	20,9	10,0	5,2	100,0

Tab. 10-8: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger über die Angemessenheit der Kommunikation im Pkw; zweite Panelwelle

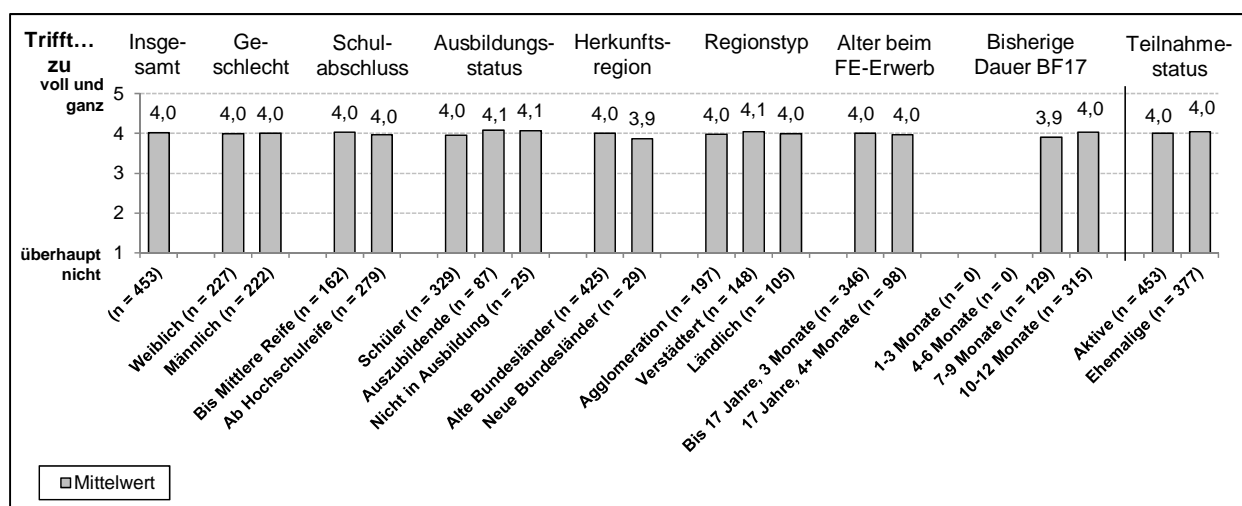


Bild 10-7: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich.“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

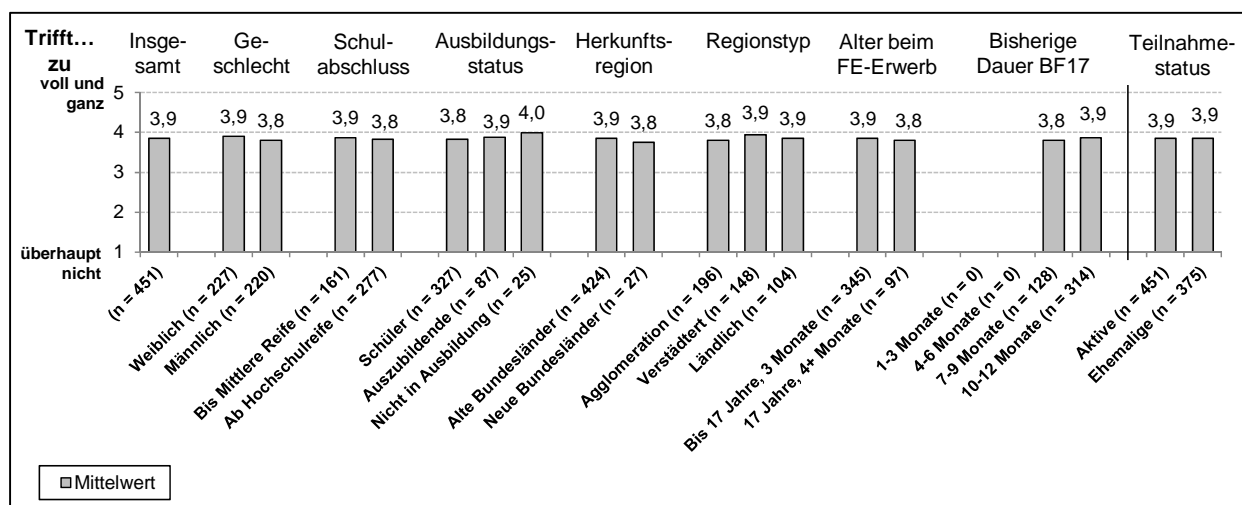


Bild 10-8: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen.“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

10.3.1.2 Einschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

In der zweiten Erhebung gaben die BF17-Teilnehmer erneut ihre Einschätzung über die Angemessenheit der Begleiterkommunikation während der Fahrt ab. Weiterhin empfinden sieben von zehn Befragten (70,2 %) die Bemerkungen des Begleiters als hilfreich. Etwa jeder vierte Fahranfänger hält die Kommentare am Ende der Begleitphase nur noch bedingt für unterstützend und 5,9 % sehen darin keine Hilfe mehr. Die Einschätzung, wie hilfreich die Bemerkungen der Begleiter sind, zeigt zwischen keiner der Subgruppen in Bild 10-7 eine statistisch bedeutsame Differenz.

In den Tabellen Tab. 10-9 und Tab. 10-10 werden die individuellen Veränderungen in der Einschätzung dieses Items dargestellt. Zu sehen ist, dass der Mittelwert $\bar{x} = 4,11$, der sich aus den Antworten der Panelteilnehmer zum Zeitpunkt der Welle W1 ergibt, in der Befragung W2 auf $\bar{x} = 4,00$ absinkt. Diese Differenz ist signifikant und weist darauf hin, dass die Begleiterkommentare am Ende der Begleitphase von den BF17-Teilnehmern vergleichsweise weniger hilfreich empfunden werden.

Angemessenheit der Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.245	4,00 / 4,10
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	476	4,00 / 4,11
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	453	4,00 / 4,00
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	473	0,00 / 0,05
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	451	0,00 / -0,05
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	481	0,00 / 0,10

Tab. 10-9: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Zustimmung zum Item „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Für etwa jeden zweiten 17-jährigen Panelteilnehmer (51,8 %) hat sich diesbezüglich in der Einschätzung der Begleitereinlassungen zwischen den Befragungszeitpunkten nichts geändert (vgl. Tab. 10-10). Die 17-Jährigen, die eine Veränderung angeben, berichten in Welle W2 überwiegend davon, dass die Begleiterkommentare weniger hilf-

reich sind als noch zu Beginn der Begleitphase. Diese Entwicklung erscheint vor dem Hintergrund der im BF17 aufgebauten Fahrexpertise der 17-Jährigen plausibel.

Angemessene Kommunikation	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	1,9
Zunahme (+1)	18,9
Keine Veränderung (0)	51,8
Reduzierung (-1)	23,1
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	4,3
Anzahl (n)	451

Tab. 10-10: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zustimmung zum Item „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Auch am Ende ihrer Begleitphase erachten die 17-Jährigen die Bemerkungen des häufigsten Begleiters weiterhin mehrheitlich als angemessen. Zusammengerechnet geben etwa zwei Drittel von ihnen (65,8 %) an, dass die Aussage einer angemessenen Kommunikation „eher“ bzw. „voll und ganz“ zutrifft (vgl. noch einmal Tab. 10-8). 28,1 % erachten die Anmerkungen nur noch bedingt als angemessen. Als nicht mehr adäquat schätzen insgesamt 6,1 % die Hinweise des Begleiters ein. Bei der Analyse der Subgruppen lassen sich keine statistisch verallgemeinerbaren Unterschiede nachweisen (vgl. Bild 10-8).

Anhand der Auswertungsergebnisse in Tab. 10-11 zeigt sich in der Panelperspektive, dass sich der Mittelwert der Panelteilnehmer von Welle W1 zu Welle W2 reduziert. In der intraindividuellen Perspektive bestätigt sich dieser Eindruck und wird auch statistisch belegt. Im Mittel sinkt die Zustimmung zur Angemessenheit der Begleiterkommentare unter den Jugendlichen während der Begleitphase signifikant ab.

In Welle W2 halten insgesamt 22,2 % der Panelteilnehmer die Bemerkungen für angemessener als noch zum Zeitpunkt der ersten Befragung (vgl. Tab. 10-12). 47,0 % berichten hingegen keine Veränderung zwischen den Befragungszeitpunkten und 30,7 % empfinden die Bemerkungen der Erwachsenen als zunehmend unangemessen.

Angemessenheit der Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.234	4,00 / 3,89
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	473	4,00 / 3,96
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	451	4,00 / 3,86
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	467	0,00 / 0,05
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	446	0,00 / -0,05
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	476	0,00 / 0,08

Tab. 10-11: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Zustimmung zum Item „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Auch am Ende der Begleitphase werden nach eigener Einschätzung 1,4 % der 17-Jährigen durch die Bemerkungen des häufigsten Begleiters „voll und ganz“ und weitere 6,5 % „eher“ verunsichert. Bedingt lassen sich 17,5 % der Jugendlichen durch Begleitereinlassungen verunsichern. Weniger anfällig zeigen sich hingegen die meisten BF17-Teilnehmer. Drei Viertel von ihnen (74,7 %) lassen sich davon nicht verunsichern (vgl. erneut Tab. 10-8).

ger anfällig zeigen sich hingegen die meisten BF17-Teilnehmer. Drei Viertel von ihnen (74,7 %) lassen sich davon nicht verunsichern (vgl. erneut Tab. 10-8).

Angemessene Kommunikation	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	4,0
Zunahme (+1)	18,2
Keine Veränderung (0)	47,0
Reduzierung (-1)	24,5
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	6,2
Anzahl (n)	446

Tab. 10-12: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zustimmung zum Item „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Durch die Bemerkungen des Begleiters fühlen sich insbesondere die älteren Fahranfänger, die zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniserwerbs bereits älter als 17 Jahre und drei Monate gewesen sind, häufiger verunsichert (vgl. Bild 10-9). Die statistische Analyse liefert für keine andere Subgruppe signifikante Unterschiede.

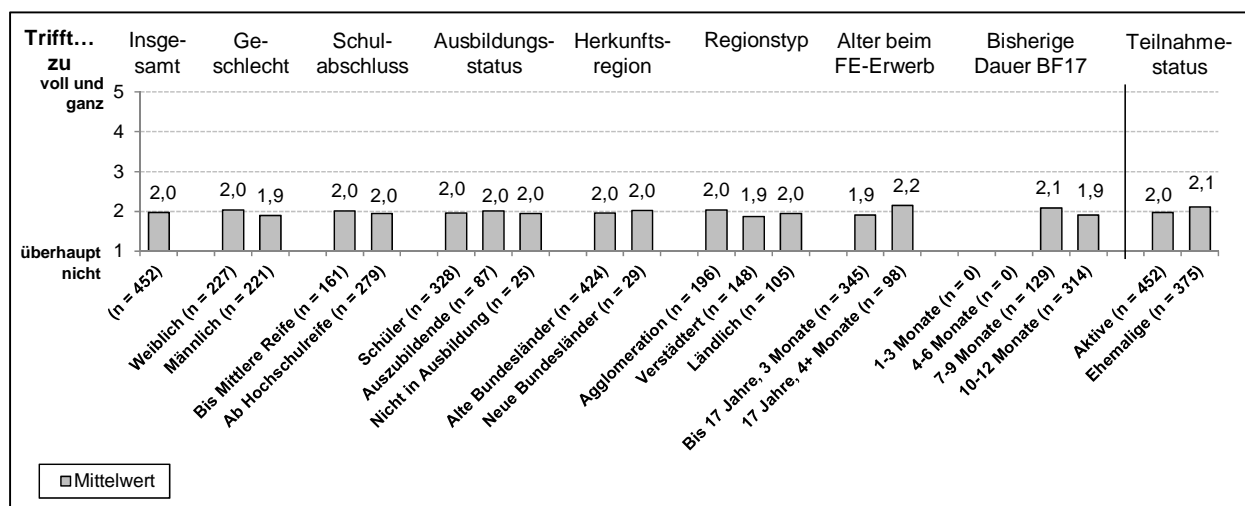


Bild 10-9: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich.“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Bei der Betrachtung von Veränderungen zwischen den beiden Befragungszeitpunkten sind keine nennenswerten Tendenzen zu berichten (vgl. Tab. 10-13). Der Anteil der Jugendlichen, die sich in der ersten Welle von den Bemerkungen des Begleiters

haben verunsichern lassen, ist zu beiden Befragungszeitpunkten ähnlich.

Dies ist auch in Tab. 10-14 zu erkennen. Den 25,5 % an 17-Jährigen, die in der zweiten Befragung mehr Verunsicherung berichten, steht ein et-

wa gleich großer Anteil derjenigen gegenüber, die eine geringere Unsicherheit infolge der Begleiterkommentare äußern.

Angemessenheit der Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.234	2,00 / 1,99
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	476	2,00 / 1,93
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	452	2,00 / 1,97
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	471	0,00 / -0,01
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	450	0,00 / 0,02
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	480	0,00 / 0,02

Tab. 10-13: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Zustimmung zum Item „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Die letzte Einschätzung über die Angemessenheit der Kommunikation im Pkw durch den Begleiter betrifft durch Anmerkungen entstandene Konflikte. 15,2 % der 17-Jährigen stimmen am Ende der Be-

gleitphase der Aussage zu, dass die Begleiterkommentare auch zu Auseinandersetzungen geführt hätten. Ein Fünftel der Befragten kann diese Aussage (20,9 %) nicht generell ablehnen. Während bei zusammengerechnet 36,1 % der 17-Jährigen Konflikte aus den Begleiterkommentaren resultieren können, äußern 63,9 % der Fahranfänger keine Probleme mit den Bemerkungen ihres Begleiters (vgl. noch einmal Tab. 10-8).

Angemessene Kommunikation	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	5,5
Zunahme (+1)	20,0
Keine Veränderung (0)	50,5
Reduzierung (-1)	19,0
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	5,0
Anzahl (n)	450

Tab. 10-14: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zustimmung zum Item „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Mehr Konflikte mit den Begleitern berichten die Späteinsteiger unter den BF17-Teilnehmern und auch Fahranfänger, deren Begleitdauer über sieben bis neun Monate andauert (vgl. Bild 10-10).

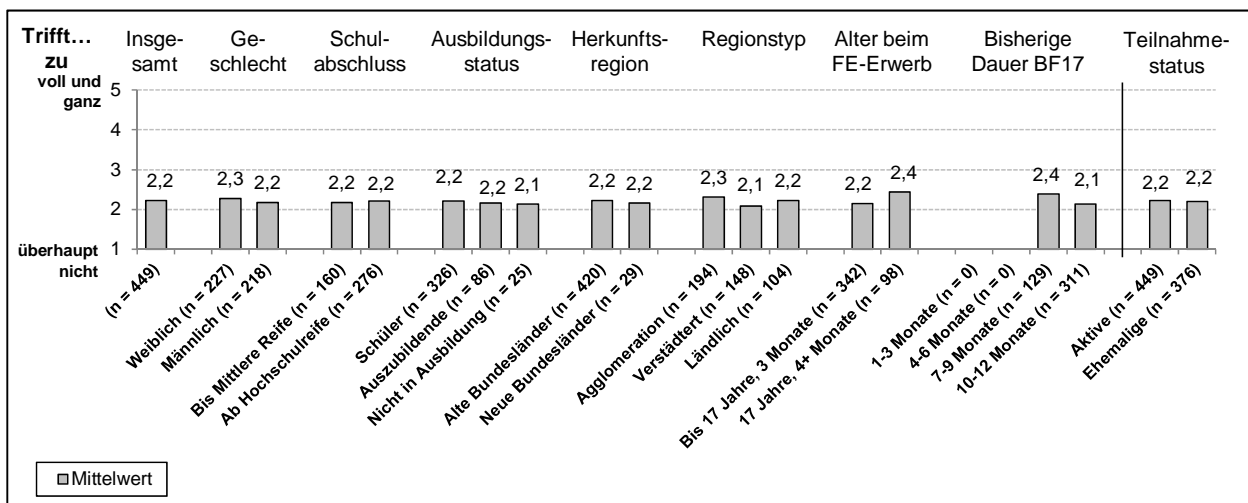


Bild 10-10: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir.“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Der Vergleich der Befragungsergebnisse zu beiden Erhebungszeitpunkten legt nahe, dass das Konfliktpotenzial durch die Begleiterkommentare

bis zum Ende der Begleitphase zunimmt (vgl. Tab. 10-15). Die intraindividuelle Betrachtung zeigt, dass die Panelteilnehmer im Durchschnitt diese

Aussage zum Zeitpunkt der zweiten Befragung für zutreffender halten. Diese Veränderung erweist sich als statistisch signifikant.

Mehr als drei von zehn 17-jährigen Panelteilnehmern (31,7 %) berichten zum Zeitpunkt der zweiten Befragung von einem höheren, mehr als ein Fünftel (22,2 %) aber auch von einem niedrigeren Konfliktpotenzial (vgl. Tab. 10-16).

Angemessenheit der Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.237	2,00 / 2,16
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	476	2,00 / 2,05
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	449	2,00 / 2,22
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	468	0,00 / -0,08
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	447	0,00 / 0,08
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	477	0,00 / 0,16

Tab. 10-15: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Zustimmung zum Item „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Angemessene Kommunikation	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	10,0
Zunahme (+1)	21,7
Keine Veränderung (0)	46,0
Reduzierung (-1)	17,0
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	5,2
Anzahl (n)	447

Tab. 10-16: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zustimmung zum Item „Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir“ zwischen Panelwelle W1 und W2

10.3.2 Wirkung der Kommunikation im Pkw

10.3.2.1 Einschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Die Auswirkungen der Anwesenheit und der Kommunikation der Begleiter auf die Fahrweise der Jugendlichen wird von vier weiteren Items beleuchtet, die den BF17-Teilnehmern zur Einschätzung in beiden Befragungswellen vorgelegt wurden. Von einer unbeschwerten Fahrweise aufgrund der Anwesenheit eines aufmerksamen Begleiters berichten 63,7 % der BF17-Teilnehmer zu Beginn der Begleitphase (vgl. Tab. 10-17). Jeder fünfte Jugendliche (20,3 %) stimmt der ersten Aussage nur bedingt zu. Weitere 16,0 % der 17-Jährigen lehnen diese Aussage für sich ab. Bei der detaillierten Subgruppenanalyse zeigen sich für dieses Item keine statistischen Auffälligkeiten (vgl. Bild 10-11).

Wirkung der Kommunikation im Pkw	n	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft eher nicht zu	Teils / teils	Trifft eher zu	Trifft voll und ganz zu	Insgesamt
		Zeilen-%					
Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist.	2.236	5,4	10,6	20,3	34,3	29,4	100,0
Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt.	2.232	2,3	5,8	17,8	36,5	37,7	100,0
Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet.	2.230	21,1	31,0	26,3	15,4	6,2	100,0
Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde.	2.232	33,9	26,9	17,5	13,2	8,6	100,0

Tab. 10-17: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger über die Wirkung der Kommunikation im Pkw; erste Panelwelle

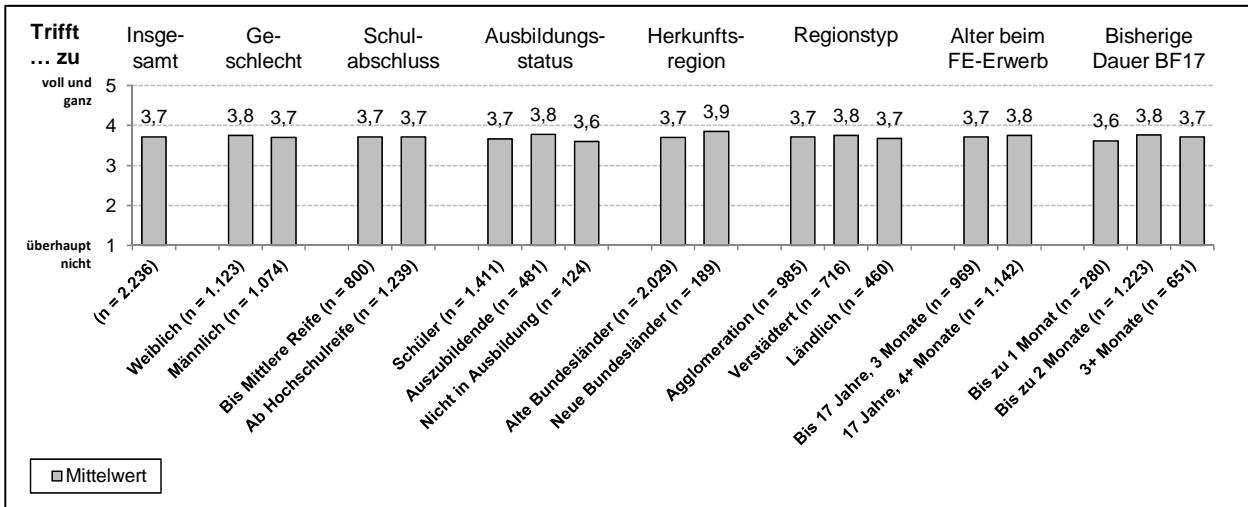


Bild 10-11: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Noch größer ist das Ausmaß der Jugendlichen, die wegen der Begleiterunterstützung entspannt fahren können. Drei von vier Befragten (74,2 %) stimmen diesem Statement „eher“ oder „voll und ganz“ zu (vgl. noch einmal Tab. 10-17). 17,8 % verspüren durch die Begleiteranwesenheit nur bedingt eine Entspannung. 8,1 % können in der begleiteten Fahrsituation hingegen nicht entspannen. Männliche BF17-Teilnehmer stimmen der entspannenden Wirkung der Begleiterunterstützung weniger zu als junge Frauen (vgl. Bild 10-12).

Die umgekehrte Wirkung der Begleiterkommunikation wird im dritten Statement der Itembatterie erhoben. Mehr als jeder fünfte 17-Jährige (21,6 %) berichtet zu Beginn der Begleitphase, besonders vorsichtig zu fahren, weil der Begleiter den Jugendlichen beobachtet (vgl. erneut Tab. 10-17). Zusätzlich sind 26,3 % der BF17-Teilnehmer in Teilen vorsichtiger, weil sie sich beobachtet fühlen. Etwas mehr als jeder zweite Fahranfänger (52,1 %) lässt hingegen keine übermäßige Vorsicht walten, auch wenn der Begleiter mit im Pkw sitzt. Die Zustimmung zu diesem Item ist höher bei Schülern mit Mittlerer Reife und bei Fahranfängern in einer Berufsausbildung. Einen statistisch höheren Wert als die jeweiligen Konterparts erreichen

zudem die Gruppe der 17-Jährigen aus verstäderten Regionen und die zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniserwerbs älteren 17-Jährigen. Alle diese Gruppen fahren aufgrund der subjektiv wahrgenommenen Beobachtung durch ihre Begleiter bei den begleiteten Fahrten besonders vorsichtig (vgl. Bild 10-13).

Das letzte Item bildet die Dimension einer eher negativ konnotierten Begleiterwirkung ab. Die mögliche Kritik des Begleiters ist für 21,8 % der Jugendlichen ein Grund, den Fokus beim Fahren darauf zu legen, keinen Fehler zu machen. Weitere 17,5 % der 17-Jährigen sind teilweise darum bemüht, dem Begleiter keinen Grund zur Kritik zu geben. Demgegenüber stehen sechs von zehn BF17-Teilnehmern (60,8 %), die beim Begleiteten Fahren (eher) keine Kritik wegen Fahrfehlern erwarten (vgl. noch einmal Tab. 10-17). Besonders angestrengt scheinen nach eigenen Angaben wiederum die männlichen Befragten zu sein. Für die jungen Männer ergibt sich ein statistisch höherer Mittelwert als für die jungen Frauen im BF17. Auch mit zunehmender Begleitdauer steigt das Bemühen Fahrfehler zu vermeiden signifikant, um keine Kritik des Begleiters zu provozieren (vgl. Bild 10-14).

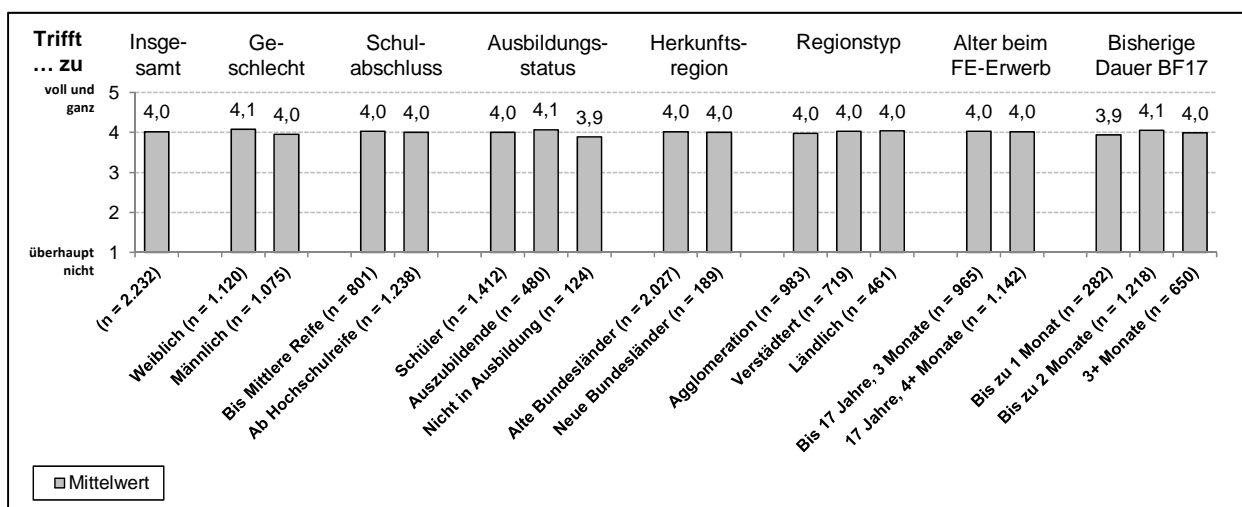


Bild 10-12: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

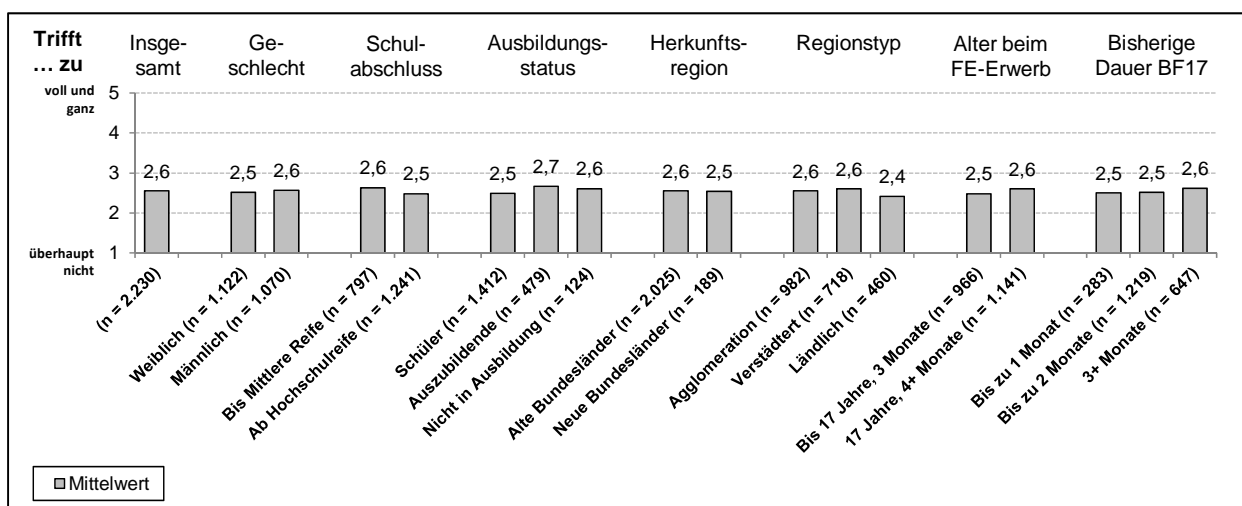


Bild 10-13: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

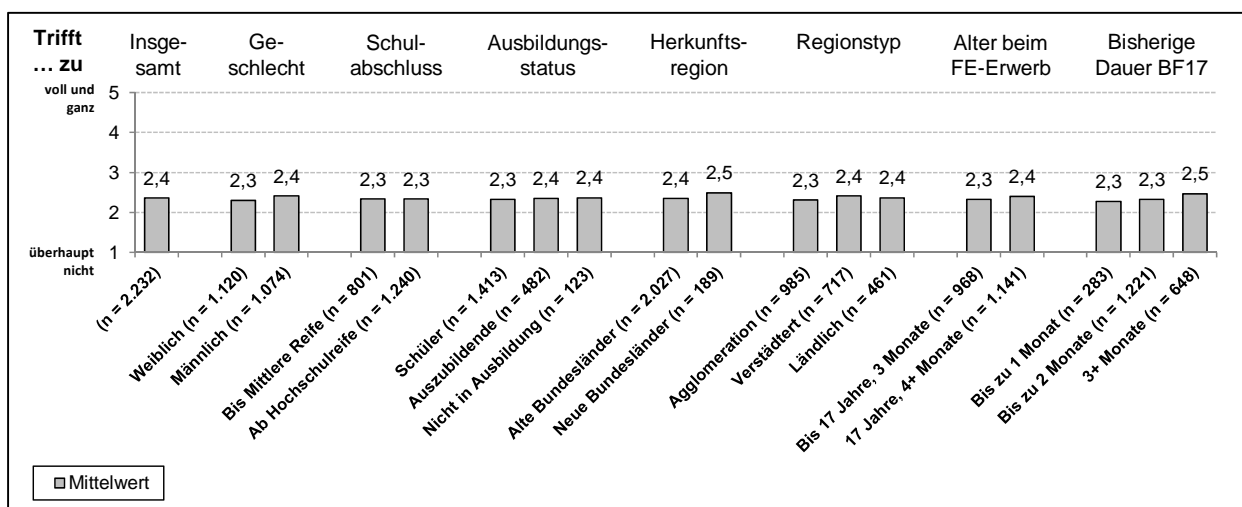


Bild 10-14: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Wirkung der Kommunikation im Pkw	n	Trifft überhaupt nicht zu	Trifft eher nicht zu	Teils / teils	Trifft eher zu	Trifft voll und ganz zu	Insgesamt
		Zeilen-%					
Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist.	453	9,1	11,2	24,8	35,4	19,4	100,0
Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt.	452	5,1	8,8	21,2	35,3	29,5	100,0
Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet.	451	28,0	35,6	22,0	12,8	1,6	100,0
Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde.	451	37,7	27,3	15,6	13,0	6,3	100,0

Tab. 10-18: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger über die Wirkung der Kommunikation im Pkw; zweite Panelwelle

10.3.2.2 Einschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

Die wiederholte Befragung der BF17-Teilnehmer ermöglicht die Wirkung der Begleiteranwesenheit und -kommunikation über die Begleitphase hinweg nachzuzeichnen. Auch zum Zeitpunkt der Welle W2 am Ende der Begleitphase fahren mehr als die Hälfte der noch aktiven BF17-Teilnehmer (54,8 %) unbeschwert, weil sie auf die Aufmerksamkeit des Begleiters zählen (vgl. Tab. 10-18). Ein Viertel der

Panelbefragungsteilnehmer (24,8 %) kann dieser Aussage weder zustimmen, noch sie ablehnen. 20,3 % der jungen Fahrer können am Ende der Begleitzeit keine Unbeschwertheit aufgrund der Aufmerksamkeit des Begleiters feststellen. In der Subgruppenanalyse in Bild 10-15 haben die Fahranfänger aus den alten Bundesländern verstärkt angegeben, aufgrund der Aufmerksamkeit des Begleiters unbeschwert fahren zu können.

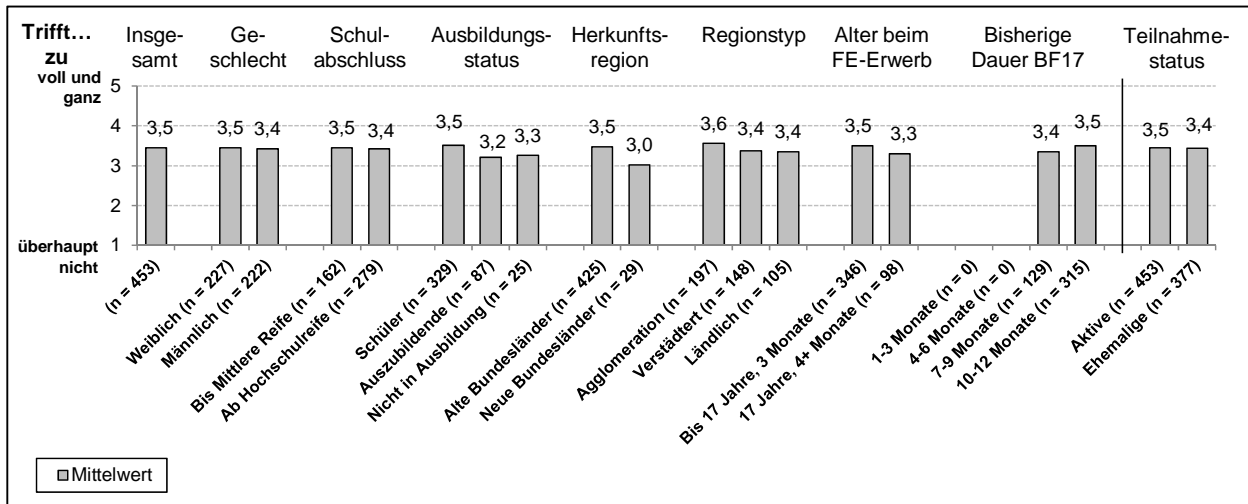


Bild 10-15: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist.“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Wirkung der Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.236	4,00 / 3,72
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	473	4,00 / 3,65
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	453	4,00 / 3,45
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	470	0,00 / 0,09
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	448	0,00 / -0,08
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	478	0,00 / 0,18

Tab. 10-19: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Zustimmung zum Item „Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Insgesamt verringert sich die Zustimmung zu diesem Statement über die Begleitphase hinweg, wie an den gruppenbasierten Mittelwerten in Tab. 10-19 zu sehen ist. Diese Entwicklung wird auch auf der intraindividuellen Ebene in statistisch signifi-

kanter Weise sichtbar. Der durchschnittliche intrapersonelle Mittelwert sinkt von Welle W1 und Welle W2 ab.

In Tab. 10-20 wird ersichtlich, dass ein Drittel der Befragten (34,8 %) in beiden Befragungswellen die gleiche Meinung äußert. 27,0 % stimmen dem Item in Welle W2 stärker zu und haben an Unbeschwertheit gewonnen. 38,2 % der 17-Jährigen haben am Ende der Begleitphase weniger stark zum Ausdruck gebracht, aufgrund der Aufmerksamkeit des Begleiters unbeschwert zu fahren.

Wirkung der Kommunikation	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	9,6
Zunahme (+1)	17,4
Keine Veränderung (0)	34,8
Reduzierung (-1)	25,4
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	12,8
Anzahl (n)	448

Tab. 10-20: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zustimmung zum Item „Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist“ zwischen Panelwelle W1 und W2

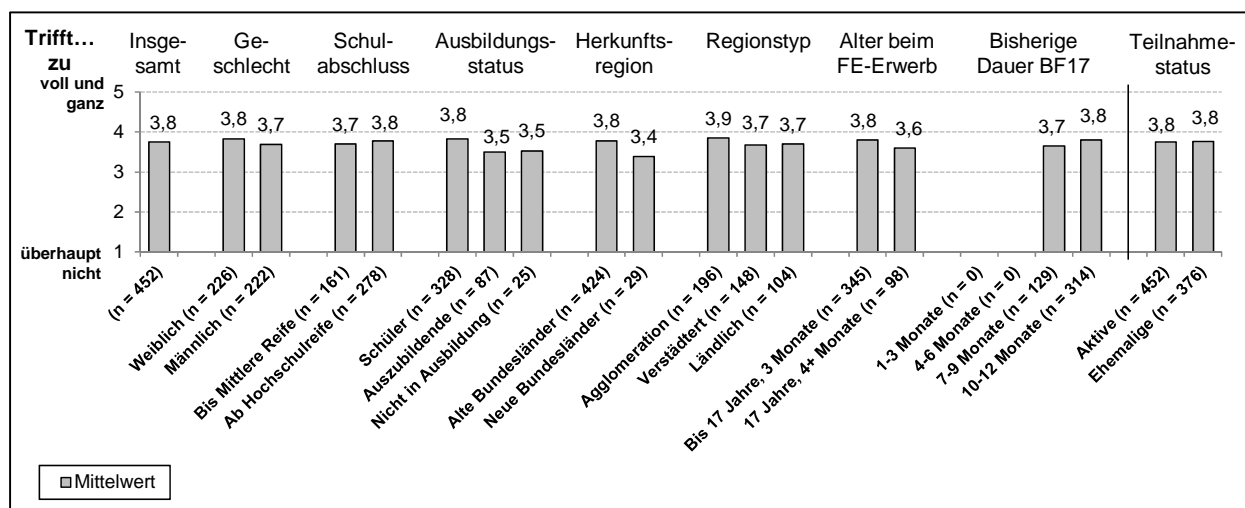


Bild 10-16: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Das zweite Item „Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt“, das den 17-Jährigen ebenso ein wiederholtes Mal vorgelegt wurde, erhält in W2 von 64,8 % der Befragten Zustimmung (vgl. noch einmal Tab. 10-18). Unentschieden über die Einschätzung dessen zeigen sich 21,2 % der BF17-Teilnehmer und 13,9 % verspüren keine

Entspannung beim Fahren aufgrund der Begleiterunterstützung. In der Subgruppenanalyse im Bild 10-16 heben sich in verallgemeinerbarer Weise die Schüler von den anderen beiden Teilgruppen ab und bewerten dieses Item im Mittel höher.

Wirkung der Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.232	4,00 / 4,02
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	473	4,00 / 4,07
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	452	4,00 / 3,75
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	468	0,00 / 0,13
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	447	0,00 / -0,14
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	476	0,00 / 0,26

Tab. 10-21: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Zustimmung zum Item „Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Mit Einnahme der Panelperspektive wird abermals eine Verringerung der Zustimmung zu diesem Item sichtbar. Sowohl auf Basis der Mittelwerte in den einzelnen Befragungswellen als auch auf Grundlage der mittleren intraindividuellen Veränderung wird in Tab. 10-21 die sinkende Zustimmung zu diesem Item dokumentiert. Diese Entwicklung ist zudem statistisch signifikant. Anschaulich wird die Bewegung von Welle W1 zu Welle W2 in Tab. 10-22. 43,7 % der 17-Jährigen haben zu beiden Befragungszeitpunkten die gleiche Meinung. Für 19,4 % ergibt sich eine Erhöhung des Mittelwertes

und damit inhaltlich eine stärkere Zustimmung zur Entspannungswirkung aufgrund der Unterstützung durch den Begleiter. Für 37,0 % trägt die Begleiterunterstützung gegen Ende des BF17 weniger zur Entspannung beim Fahren bei.

Wirkung der Kommunikation	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	5,2
Zunahme (+1)	14,2
Keine Veränderung (0)	43,7
Reduzierung (-1)	25,3
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	11,7
Anzahl (n)	447

Tab. 10-22: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zustimmung zum Item „Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Besondere Vorsicht beim Fahren wegen der Beobachtung durch den Begleiter lassen zum Ende der Begleitphase 14,4 % der BF17-Teilnehmer walten (vgl. erneut Tab. 10-18). Weitere 22,0 % der jungen Fahrer steuern zumindest bedingt ihre Fahrweise, weil sie vom Begleiter beobachtet werden. Mehr als sechs von zehn Jugendlichen (63,6 %) messen der Tatsache, vom Begleiter beobachtet zu werden, kaum oder keine Bedeutung beim Fahren bei. Darin unterscheiden sich auch die Teilgruppen statistisch nicht voneinander (vgl. Bild 10-17).

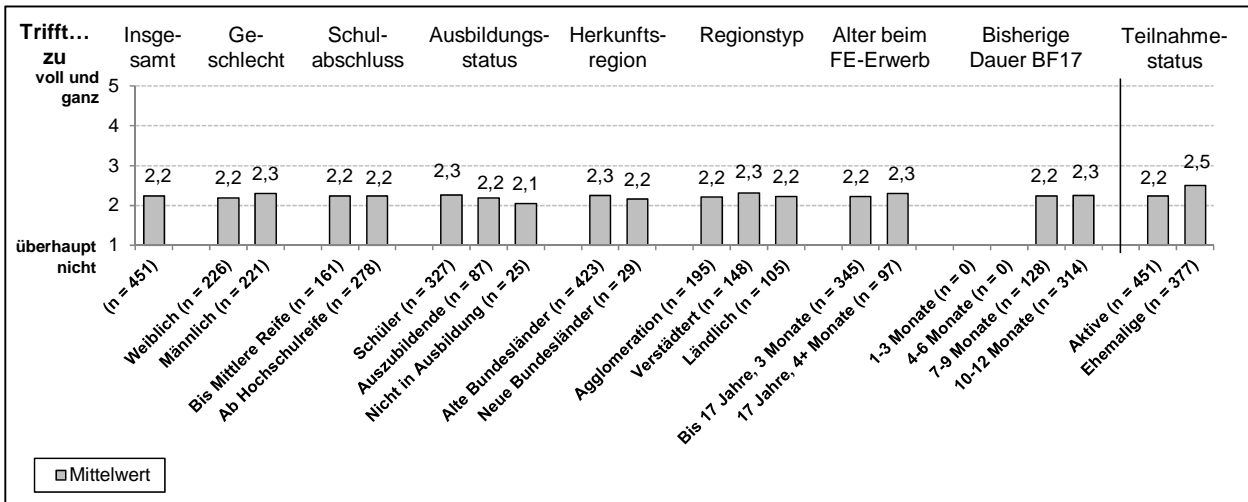


Bild 10-17: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Wirkung der Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.230	2,00 / 2,55
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	473	2,00 / 2,42
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	451	2,00 / 2,24
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	468	0,00 / 0,09
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	445	0,00 / -0,10
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	476	0,00 / 0,18

Tab. 10-23: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Zustimmung zum Item „Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Während sich die Subgruppen in der Zustimmung zu dieser Aussage nicht unterscheiden, erweist sich die Veränderung über die Zeit als statistisch signifikant. Während die Panelteilnehmer in Welle W1 einen Mittelwert von $\bar{x} = 2,42$ aufweisen, sinkt dieser in den Befragungsergebnissen der zweiten Welle auf $\bar{x} = 2,24$ (vgl. Tab. 10-23). Der mittlere intrapersonelle Mittelwert verliert über die Begleitphase hinweg, sodass im Schnitt jeder Panelteilnehmer in der Welle W2 einen um 0,18 Punkte geringeren Mittelwert erreicht. Mehr als jeder dritte 17-Jährige (35,8%) bringt zum Ende der Begleit-

phase eine geringere Zustimmung zu dieser Aussage zum Ausdruck (Tab. 10-24). 23,5 % der jungen Fahrer im Begleiteten Fahren haben die Zustimmung erhöht und fahren aufgrund der Beobachtung durch den Begleiter vorsichtiger.

Wirkung der Kommunikation	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	7,4
Zunahme (+1)	16,1
Keine Veränderung (0)	40,7
Reduzierung (-1)	23,7
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	12,1
Anzahl (n)	445

Tab. 10-24: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zustimmung zum Item „Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Keine Fehler zu machen, um nicht die Kritik des Begleiters zu provozieren, ist für 19,3 % der Befragten eine auf ihre Situation „eher“ oder „voll und ganz“ zutreffende Aussage (vgl. noch einmal Tab. 10-18). Etwa jeder siebte Panelteilnehmer (15,6 %) hält diese Aussage nur zum Teil auf seine Fahrweise anwendbar. Das Gros der 17-jährigen jungen Fahrer (65,0 %) lehnt dieses Statement zum Ende ihrer Begleitphase ab. Unterscheidungen zwischen den Durchschnittswerten der Subgruppen in Bild 10-18 sind allesamt statistisch nicht bedeutsam.

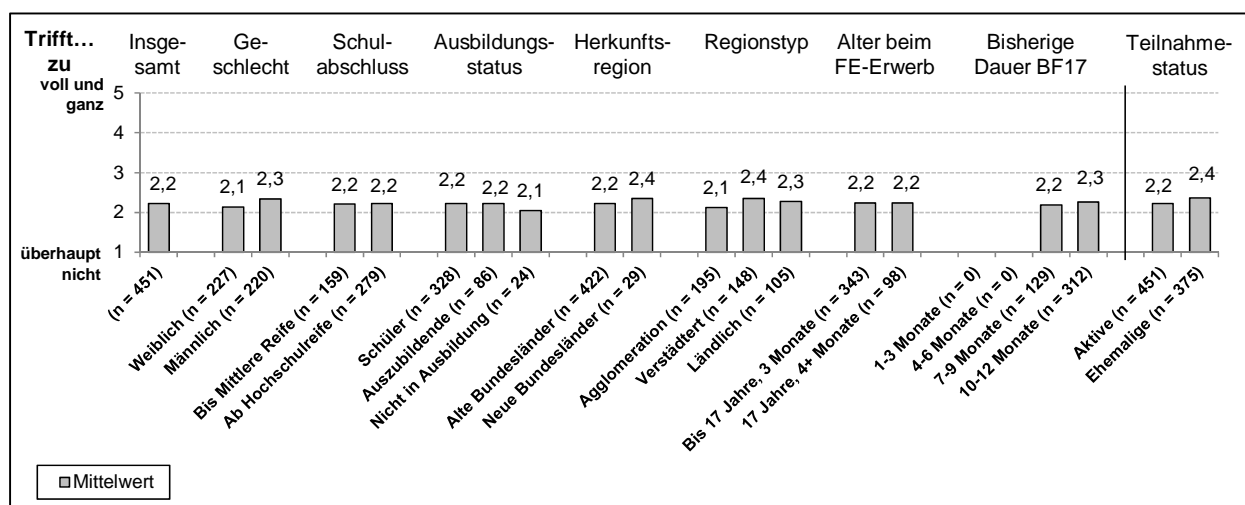


Bild 10-18: BF17-Teilnehmer: Einschätzung der Fahranfänger zur Aussage „Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Nicht statistisch verallgemeinerbar sind auch die Ergebnisse der Paneldatenanalyse in Tab. 10-25. Der recht geringe Unterschied zwischen den Mittelwerten der beiden Befragungszeitpunkte und auch die mittleren individuellen Veränderungen signalisieren eine geringe Veränderung der Antworten zu diesem Item. Den 25,2 % der 17-Jährigen, die der Aussage in Welle W2 zugestimmt haben, steht mit 28,7 % eine vergleichbar große Gruppe gegenüber. Die restlichen Personen haben ihre Einschätzung im Vergleich zu Welle W1 nicht geändert (vgl. Tab. 10-26).

Wirkung der Kommunikation im Pkw	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.232	2,00 / 2,36
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	474	2,00 / 2,27
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	451	2,00 / 2,23
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	468	0,00 / 0,03
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	447	0,00 / -0,02
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	476	0,00 / 0,04

Tab. 10-25: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Zustimmung zum Item „Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Wirkung der Kommunikation	%
Starke Zunahme (+2 oder höher)	9,9
Zunahme (+1)	15,3
Keine Veränderung (0)	46,1
Reduzierung (-1)	18,0
Starke Reduzierung (-2 oder niedriger)	10,7
Anzahl (n)	447

Tab. 10-26: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zustimmung zum Item „Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde“ zwischen Panelwelle W1 und W2

10.3.3 Zusammenhang zwischen der Häufigkeit von Kommentaren und der Bewertung der Angemessenheit

In der bivariaten Auswertung soll nun untersucht werden, ob die Häufigkeit der Wortmeldungen im Pkw – dargestellt im Abschnitt 10.1 – einen statistischen Zusammenhang mit der Einschätzung der Angemessenheit der Kommunikation hat. Die Ergebnisse der Korrelationsanalyse werden für beide Befragungszeitpunkte in Tab. 10-27 präsentiert.

Angemessene Kommunikation	Summenindex „Kommunikation im Pkw“	
	n	Pearson's r ¹⁾
Befragungszeitpunkt W1		
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich.	2.049	0,10 *
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen.	2.040	n. s.
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich.	2.040	0,09 *
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir.	2.043	0,14 *
Befragungszeitpunkt W2		
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich.	452	n. s.
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen.	450	n. s.
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich.	451	n. s.
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir.	449	0,15 *

¹⁾ Verwendung des Korrelationskoeffizienten Pearson's r

* Statistisch signifikanter Zusammenhang (p < .05; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 10-27: BF17-Teilnehmer: Korrelation zwischen den Aussagen zur Angemessenheit der Kommunikation und dem Summenindex „Kommunikation im Pkw“

Zum Zeitpunkt der ersten Befragung weist der Summenindex, der die Häufigkeit der Wortmeldungen des Begleiters aus Sicht des Fahranfängers wiedergibt, mit drei Aussagen zur Angemessenheit der Kommunikation statistisch signifikante aber insgesamt sehr gering ausgeprägte Zusammenhänge auf. Jede ausgewiesene Korrelation ist positiv, sodass mit einer höheren Anzahl an Wortmeldungen eine höhere Zustimmung der Jugendlichen zur jeweiligen Aussage einhergeht. Zum Be-

fragungszeitpunkt W1 schätzen die Jugendlichen häufigere Wortmeldungen des Begleiters als hilfreich ein. Umgekehrt lassen sich die Jugendlichen, die von häufigen Wortmeldungen berichten, aber auch eher davon verunsichern. Des Weiteren führt eine größere Anzahl von Wortmeldungen nach Aussage der Jugendlichen zu einem höheren Konfliktpotenzial zwischen dem Jugendlichen und dem Begleiter.

Am Ende der Begleitphase ergibt sich in der gemeinsamen Analyse der beiden Größen noch ein signifikanter, aber statistisch sehr geringer Zusammenhang. Bis zum Ende der Begleitphase hin bleibt die positive Korrelation zwischen einer häufigeren Wortmeldung und einem höheren Konfliktpotenzial bestehen.

10.3.4 Zusammenhang zwischen der Häufigkeit von Kommentaren und der Bewertung der Wirkung

Die Zusammenhanganalyse für die Anzahl der Wortmeldungen im Pkw und die Einschätzung der Wirkung der Kommunikation ergibt für zwei der vier Aussagen einen statistisch signifikanten und positiven Zusammenhang. Die Zusammenhangsstärken sind zum Befragungszeitpunkt W1 gering ausgeprägt. In der Analyse wird sichtbar, dass häufigere Wortmeldungen als stärkere Kontrolle wahrgenommen werden. Je zahlreicher die Wortmeldungen der Begleiter sind, desto stärker strengen sich die 17-Jährigen an, vorsichtig zu fahren. Zudem legen Jugendliche, die von häufigeren Wortmeldungen der Begleiter berichten, mehr Wert darauf keinen Fehler zu machen, weil sie sonst kritisiert werden würden.

Zum Zeitpunkt der zweiten Befragung erweisen sich die Korrelationen der ersten Panelwelle als nicht mehr relevant. Die Zusammenhanganalyse hebt nur noch eine signifikante Korrelation mit sehr geringer negativer Ausprägung hervor. Inhaltlich bedeutet der negative Zusammenhang, dass mit häufigeren Wortmeldungen der Begleiter, diese seltener zur Entspannung des Fahranfängers beizutragen.

Insgesamt deuten die in Tab. 10-28 dokumentierten Korrelationsergebnisse aus beiden Befragungswellen darauf hin, dass eine hohe Anzahl von Wortmeldungen des Begleiters einerseits beim Fahranfänger eher mit dem Gefühl einer Kontrolle einhergehen und – gegen Ende der Begleitzeit – eher nicht ein entspanntes Fahren fördert.

Wirkung der Kommunikation	Summenindex „Kommunikation im Pkw“	
	n	Pearson's r^1
Befragungszeitpunkt W1		
Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist.	2.042	n. s.
Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt.	2.044	n. s.
Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet.	2.039	0,22 *
Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde.	2.041	0,20 *
Befragungszeitpunkt W2		
Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist.	452	n. s.
Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt.	450	-0,03 *
Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet.	450	n. s.
Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde.	449	n. s.

¹ Verwendung des Korrelationskoeffizienten Pearson's r

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < .05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 10-28: BF17-Teilnehmer: Korrelation zwischen den Aussagen zur Angemessenheit der Kommunikation und dem Summenindex „Kommunikation im Pkw“

10.4 Zusammenfassung

Die Kommunikation zwischen Jugendlichen und Begleitern während der Begleitfahrten wird als Aspekt der Übungsqualität im BF17 gewertet. Die Vermeidung risikoreicher Fahrsituationen und Aspekte der Gefahrenwahrnehmung werden zu Beginn der Begleitphase von den Begleitern am häufigsten angesprochen. Die Wortmeldungen der Begleiter nehmen, nach den Selbstreports der Jugendlichen, über die Begleitphase hinweg ab. Auch in der zweiten Panelwelle äußern sich die Erwachsenen demnach während der Begleitfahrten weiterhin weniger zu einzelnen Fahrmanövern als generell vermehrt zur Risikovermeidung und zur Gefahrenwahrnehmung. Darüber hinaus finden die begleitenden Väter offensichtlich mehr Anlässe, sich während der Fahrt zu äußern, als Mütter.

Die Kommunikation zwischen Fahranfänger und Begleiter während der gemeinsamen Fahrten ist ein zentrales Element im „Wirkmodell“ des Begleiteten Fahrens. Angemessene Wortmeldungen des Begleiters sollen von den Jugendlichen als Unter-

stützung erfahren werden und nicht in Konflikten enden. Aus Sicht der Mehrzahl der Fahranfänger erfüllen ihre Begleiter diese Anforderungen. Drei Viertel der 17-Jährigen empfindet die Bemerkungen ihrer Begleiter am Beginn der Begleitphase als hilfreich und mehr als zwei Drittel hält sie für angemessen. Eine Verunsicherung durch die Begleitereinlassungen verneinen drei Viertel der Jugendlichen und zwei Drittel meinen auch, dass daraus keine Konflikte zwischen ihnen und ihrem Begleiter entstehen.

In der Zweitbefragung gegen Ende des Begleiteten Fahrens zeigen sich im Querschnitt etwas geringere Anteile an Befragten, die die Begleitereinlassungen als hilfreich oder angemessen empfinden. Hinsichtlich einer möglichen Verunsicherung durch Bemerkungen des Begleiters zeigen sich keine Unterschiede zur Erstbefragung und das Konfliktpotenzial zwischen Fahranfängern und Begleitern ist aufgrund der Begleitereinlassungen nur wenig gestiegen. In der Panelperspektive lässt sich für die einzelnen Befragten nachzeichnen, dass die Begleiterkommentare am Ende des BF17 im Vergleich zur Erstbefragung als weniger hilfreich empfunden werden und die Zustimmung zur Angemessenheit der Begleiterkommentare ebenfalls leicht sinkt. Diese Unterschiede lassen sich durchaus als Ausdruck der gegen Ende des Begleiteten Fahrens subjektiv empfundenen Fahrexpertise der Jugendlichen interpretieren. Hinsichtlich einer möglichen Verunsicherung der Jugendlichen durch die Begleiterkommentare lässt sich zwischen den beiden Befragungszeitpunkten in der Panelbetrachtung kein Unterschied feststellen. Mögliche Konflikte zwischen dem Jugendlichen und seinem Begleiter aufgrund der Begleitereinlassungen werden gegen Ende der Begleitzeit von den einzelnen Befragten eher gesehen als zu Beginn.

Die Auswirkungen der Anwesenheit und der Kommunikation der Begleiter auf die Fahrweise der Jugendlichen wird von vier weiteren Items beleuchtet. Knapp zwei Drittel der Jugendlichen bringen am Beginn des Begleiteten Fahrens zum Ausdruck, aufgrund der Aufmerksamkeit des Begleiters unbeschwerter zu fahren und drei Viertel der 17-Jährigen fahren wegen der Unterstützung des Begleiters entspannter. Etwa ein Fünftel der Befragten bringt jeweils zum Ausdruck, aufgrund der subjektiv wahrgenommenen Beobachtung durch den Begleiter besonders vorsichtig zu fahren bzw. aufgrund möglicher Begleiterkritik zu versuchen, keinen Fehler zu machen.

Gegen Ende des Begleiteten Fahrens führen immer noch mehr als die Hälfte der zu diesem Zeitpunkt befragten Jugendlichen ihre unbeschwer-

Fahrweise auf die Aufmerksamkeit ihres Begleiters zurück. Knapp zwei Drittel bringen auch zu diesem Befragungszeitpunkt zum Ausdruck, aufgrund der Unterstützung durch den Begleiter entspannt zu fahren. Eine besondere Vorsicht wegen der Beobachtung durch den Begleiter bringt nur noch jeder siebte Jugendliche zum Ausdruck und ein Fünftel versucht nach wie vor, wegen möglicher Kritik durch den Begleiter, keinen Fehler zu machen.

In der Panelperspektive bringen die einzelnen Jugendlichen die Aufmerksamkeit ihres Begleiters gegen Ende des BF17 weniger mit ihrer unbeschwerteren Fahrweise in Verbindung. Auch der kausalen Beziehung zwischen der Unterstützung durch den Begleiter und der eigenen entspannten Fahrweise wird nun ebenso weniger zugestimmt, wie der kausalen Abhängigkeit einer besonders vorsichtigen Fahrweise von der Beobachtung durch den Begleiter. Hinsichtlich der Fehlervermeidung wegen möglicher Kritik des Begleiters unterscheiden sich die Antworten gegen Ende des Begleiteten Fahrens in der Panelperspektive nicht von jenen zu Beginn.

Zu Beginn des Begleiteten Fahrens lässt sich feststellen: Je häufiger sich die Begleiter zu Wort melden, desto hilfreicher finden die Jugendlichen die Begleitereinlassungen. Allerdings gehen damit auch eine etwas stärkere Verunsicherung und ein etwas höheres Konfliktpotenzial einher. Gegen Ende des BF17 lässt sich nur noch die Beziehung zwischen der Häufigkeit der Begleitereinlassungen und dem höheren Konfliktpotenzial belegen.

Mehr Begleiterkommentare gehen zu Beginn des Begleiteten Fahrens auch mit dem Bemühen der Jugendlichen einher, aufgrund der Beobachtung durch den Begleiter besonders vorsichtig zu fahren sowie wegen möglicher Kritik durch den Begleiter, keinen Fehler zu machen. Gegen Ende der Begleitzeit tragen häufigere Wortmeldungen der Begleiter seltener zu einer entspannten Fahrweise des Jugendlichen bei.

11 Fahrverhalten: Behaviour of Young Novice Drivers Scale (BYNDS)

Als ein Grund des hohen initialen Unfallrisikos junger Fahranfänger wird in der Fachliteratur deren Jugendlichkeitsrisiko angeführt. Das Jugendlichkeitsrisiko beschreibt die aufgrund altersspezifischer Verhaltensweisen gesteigerte Risikoexposition, die z. B. in überhöhten Geschwindigkeiten

und riskanten Fahrmanövern zum Ausdruck kommt (vgl. FUNK et al. 2012b: 27ff). Die empirische Darstellung des Fahrverhaltens der Jugendlichen ist deshalb ein Ziel der FAB2014, um Determinanten des risikobehafteten Fahrverhaltens junger Fahrer bestimmen zu können.

Die BYNDS wurde von SCOTT-PARKER et al. (2012) und SCOTT-PARKER, WATSON, KING (2010) mit dem Ziel entwickelt, das risikobehaftete Fahrverhalten junger Fahrer in Australien zuverlässig erheben zu können. Zur Herleitung der Subskalen der BYNDS bzw. der darin zusammengefassten Items haben SCOTT-PARKER, WATSON, KING (2010: 3f) verschiedene Methoden, wie z. B. Fokusgruppen, Logbuch-Analysen und Befragungen von Fahrern, angewandt, um das komplexe Themengebiet des Fahrverhaltens junger Fahrer ausreichend zu durchdringen.

Die Verwendung dieser Skala bietet sich ebenso für Fahrer in Deutschland an. Am Beginn ihrer Fahrkarriere unterliegen die 17- und 18-jährigen Fahrer maßgeblich zwei Risikofaktoren, in denen sie sich von älteren, meist erfahreneren Pkw-Fahrern unterscheiden (vgl. FUNK et al. 2012b: 27ff). Einerseits tragen die Fahrer das sog. Anfängerrisiko, das in Folge der noch gering ausgeprägten Fahrerfahrungen besonders charakteristisch ist, und andererseits das sog. Jugendlichkeitsrisiko, eine dem jugendlichen Alter geschuldete erhöhte Risikobereitschaft, begünstigt durch die typische Lebenssituation (Rolle von Gleichaltrigen und Freizeitverhalten) und durch die Überschätzung des eigenen Könnens. Das für die Fahrer in Deutschland angepasste Erhebungskonzept der BYNDS greift das risikobehaftete Fahrverhalten junger Fahrer auf und hat den Anspruch, dieses abzubilden. Als empirisch bewährtes und inhaltlich passendes Erhebungsinstrument wurden große Teile der BYNDS-Items in den Fragenkatalog der FAB2014 aufgenommen.

Die BYNDS ist als psychologisches Erhebungsinstrument konzipiert und besteht aus fünf inhaltlichen Subskalen mit einer unterschiedlichen Anzahl an Items, die auf einer fünfstufigen Antwortskala von „Nie“ (Kategorienwert „1“) bis „Fast immer“ (Kategorienwert „5“) beantwortet werden können. Das Zutreffen der in den Einzelitems beschriebenen Fahrsituationen sollen die Befragten stets retrospektiv für die letzten vier Wochen angeben. Ursprünglich wurde die BYNDS für australische Fahrer und für die dortigen Gegebenheiten der Fahrausbildung im Rahmen des Graduated

Driver Licensing (GDL) entwickelt.¹²² Für die Aufnahme in den Fragenkatalog der „Fahrerbefragung 2014“ wurden die Items deshalb zunächst aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt und danach auf die inhaltliche Passung zur Situation der Fahrer in Deutschland geprüft. Für die Situation der deutschen Fahrervorbereitung uneindeutige Items wurden, sofern deren eigentliche Intention dadurch nicht verloren ging, in der Formulierung angepasst oder aus dem Itempool herausgenommen.

Die fünf inhaltlichen Abschnitte der BYNDS decken folgende Aspekte risikobehafteten Fahrverhaltens ab (vgl. SCOTT-PARKER et al. 2012; SCOTT-PARKER, WATSON, KING 2010):

➤ Vorübergehende Regelverletzung („Transient violations“)

Diese Regelüberschreitungen kann der Fahrer kurzzeitig mehrere Male während einer Fahrt begehen, z. B. zu schnelles Fahren oder die Nutzung des Mobiltelefons. Dieser Abschnitt der BYNDS enthält im Original 13 Items, davon werden zwölf für den Fragebogen der Fahrerbefragung 2014 übernommen.

➤ Anhaltende Regelverletzungen („Fixed violations“)

In diesem Abschnitt der BYNDS werden über die Fahrt lang anhaltende Regelverletzungen im Original mit zehn Statements erfragt. Darunter z. B., ob die jungen Fahrer unter Drogeneinfluss gefahren sind. Nach der Adaption dieser Teilskala für den deutschen Fragebogen werden sechs Items übernommen.

➤ Fehleinschätzungen („Misjudgements“)

Mit dieser im Original aus neun Items bestehenden Subskala werden Fehleinschätzungen während des Autofahrens erhoben, z. B. jene der Länge des Anhalteweges beim Bremsen. In der „Fahrerbefragung 2014“ werden nach der inhaltlichen Überprüfung acht dieser Items abgefragt.

➤ Risikoexposition („Risky exposure“)

In dieser Teilskala der BYNDS werden risikobehaftete Fahrsituationen abgefragt, wie z. B. das Fahren bei Nacht oder mit Freunden als Mitfahrer im Auto. Die ursprünglichen neun Items zur Abfrage der Risikoexposition werden für den in der FAB2014 zur Anwendung kom-

¹²² Zur Fahrervorbereitung im Rahmen des australischen Graduated Driver Licensing (GDL) vgl. SENSER-RICK (2009) und FUNK et al. (2012b: 65ff), zum GDL generell Kapitel 2 dieses Berichts.

menden Fragenkatalog auf sieben Items gekürzt.

➤ **Stimmung des Fahrers („Driver mood“)**

Diese Subskala erfragt das Ausmaß, in dem die momentane Stimmung des jungen Fahranfängers sein Fahrverhalten beeinflusst. Mit drei Items, die vollständig in der übersetzten Variante übernommen werden, hat diese Subskala den geringsten Umfang.

Während die Stichprobe der 18-jährigen Fahranfänger in der FAB2014 alle fünf Subskalen der BYNDS vorgelegt bekamen, wurde auf die Erhebung der Dimension „Anhaltende Regelverletzungen“ in der BF17-Stichprobe verzichtet. In Anwesenheit eines Begleiters sind über die Fahrt andauernde Regelverletzungen, wie sie in der Skala abgefragt werden (z. B. „Sie sind gefahren, obwohl Sie zuvor illegale Drogen, wie z. B. Marihuana oder Ecstasy, konsumiert hatten.“), nicht bzw. in äußerst geringem und damit kaum messbarem Umfang zu erwarten.

11.1 Vorübergehende Regelverletzungen

11.1.1 Vorübergehende Regelverletzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Mit den Items der Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“ wird die Messung der Regelkonformität von jungen Fahranfängern beabsichtigt. Dabei handelt es sich u. a. um Geschwindigkeitsüberschreitungen und situatives nicht-regelkonformes Verhalten, z. B. die Nutzung des Mobiltelefons während der Fahrt.

Tab. 11-1 dokumentiert die abgefragten Items dieser Teilskala und deren Häufigkeiten in den fünf vorgegebenen Antwortmöglichkeiten. In der Betrachtung der Häufigkeiten für die Antwortmöglichkeit „Nie“ wird durch den Umkehrschluss nachvollziehbar, wie oft vorübergehenden Regelverletzungen von den jungen Fahranfängern überhaupt mehr oder weniger häufig begangen werden.

Solche Regelverletzungen lassen sich allen voran dem Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit zuordnen. Mehr als die Hälfte der begleiteten Fahranfänger (53,2 %) ist in den letzten vier Wochen mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren, wenn keine Geschwindigkeitskontrolle auf der Strecke vermutet wurde. 69,2 % der Fahranfänger sind mehr oder weniger oft bis zu 10 km/h zu schnell gefahren und die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung haben 30,5 % der Befragten in den vier

Wochen vor der Befragung mindestens einmal um 10 bis 20 km/h übertreten. 8,3 % der 17-Jährigen berichten zudem, dass sie die erlaubte Geschwindigkeit sogar um mehr als 20 km/h übertreten haben. Beim Überholen sind in den letzten vier Wochen 39,8 % der 17-Jährigen bewusst schneller als erlaubt gefahren.

Neben dem Aspekt der Geschwindigkeit werden in dieser BYNDS-Subskala auch weitere vorübergehende Regelverletzungen aufgegriffen: So haben z. B. mehr als vier von zehn Befragten (41,2 %) extra an einer Ampel beschleunigt, als diese auf „Gelb“ umsprang. 7,1 % der Befragten haben in den letzten vier Wochen vor der Befragung eine Kehrtwende an unerlaubter Stelle durchgeführt und jeder Zwanzigste (5,3 %) hat außerorts auf mehrspurigen Straßen rechts überholt. 2,0 % der begleiteten Fahranfänger haben in den letzten vier Wochen während der Fahrt das Mobiltelefon benutzt.

Für die Differenzierung der vorübergehenden Regelverletzungen nach den Subgruppen der unabhängigen Variablen wird ein additiver Index gebildet, der das individuelle Ausmaß aller vorübergehenden Verstöße wiedergibt (vgl. SCOTT-PARKER et al. 2012: 387). Zur Bildung des Indexes werden die Kategorienwerte der Antworten jener Befragten, die zu allen Items geantwortet haben, aufaddiert und durch die Anzahl der Statements dividiert. Der daraus resultierende Wert kann entsprechend der für die Einzelitems verwendeten fünfstufigen Antwortskala von 1 = „Nie“ bis 5 = „Fast immer“ interpretiert werden.¹²³ Der Median $\tilde{x} = 1,3$ (und auch das arithmetische Mittel $\bar{x} = 1,4$) liegen für den Index „Vorübergehende Regelverletzungen“ der BF17-Teilnehmer zwischen den Antwortkategorien „Nie“ und „Gelegentlich“ (vgl. Bild 11-1).

In Bild 11-1 wird auch die Differenzierung des Indexwertes nach den relevanten Subgruppen dargestellt. Generell ist aus den Antworten der Befragten ein niedriges Niveau vorübergehender Regelverletzungen abzulesen, das sich ausschließlich zwischen den Antwortkategorien „Nie“ und „Gelegentlich“ bewegt. Als signifikant erweist sich der Unterschied nach dem Geschlecht: Junge Männer im BF17 berichten aus den vier Wochen vor der Befragung mehr vorübergehende Regelverletzungen als Frauen. Die übrigen Vergleiche in der Darstellung zeigen keine statistische Relevanz an.

¹²³ Das gleiche Verfahren wird später auch für die übrigen BYNDS-Dimensionen angewandt.

BYNDS-Subskale „Vorübergehende Regelverletzungen“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Du bist schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren, wenn du keine Radarfalle oder Geschwindigkeitskontrolle erwartet hast.	2.120	46,8	29,8	14,1	7,5	1,8	100,0
Du bist 10 bis 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. zwischen 60 und 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	2.120	69,5	18,2	7,9	3,2	1,2	100,0
Du bist beim Überholen bewusst schneller als erlaubt gefahren.	2.110	60,2	23,5	9,0	5,6	1,6	100,0
Du bist nachts auf Straßen, die nicht gut beleuchtet waren, schneller als erlaubt gefahren.	2.112	88,8	7,8	2,6	0,6	0,2	100,0
Du bist bis zu 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. bis zu 60 km/h in einer Tempo 50-Zone).	2.111	30,8	35,9	19,5	9,8	4,0	100,0
Du bist mehr als 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. mehr als 50 km/h in einer Tempo 30-Zone oder mehr als 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	2.115	91,7	5,7	1,8	0,8	0,1	100,0
Du bist an einer Kreuzung mit überhöhter Geschwindigkeit losgefahren, als die Ampel Grün wurde („Kavalierstart“).	2.108	82,7	12,7	3,8	0,6	0,2	100,0
Du bist außerorts auf mehrspurigen Straßen dauerhaft auf der linken Fahrspur gefahren.	2.118	85,2	10,8	3,4	0,5	0,2	100,0
Du hast an einer Ampel extra Gas gegeben, als sie auf „Gelb“ umsprang.	2.120	58,8	27,9	9,9	2,9	0,5	100,0
Du hast eine Kehrtwendung gemacht, obwohl das dort nicht erlaubt war.	2.114	92,9	5,7	1,0	0,3	0,0	100,0
Du hast außerorts auf einer mehrspurigen Straße ein Auto auf der rechten Spur überholt.	2.117	94,7	3,7	1,2	0,2	0,1	100,0
Du hast während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefoniert.	2.119	98,0	1,3	0,6	0,0	0,1	100,0

Tab. 11-1: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“; erste Panelwelle

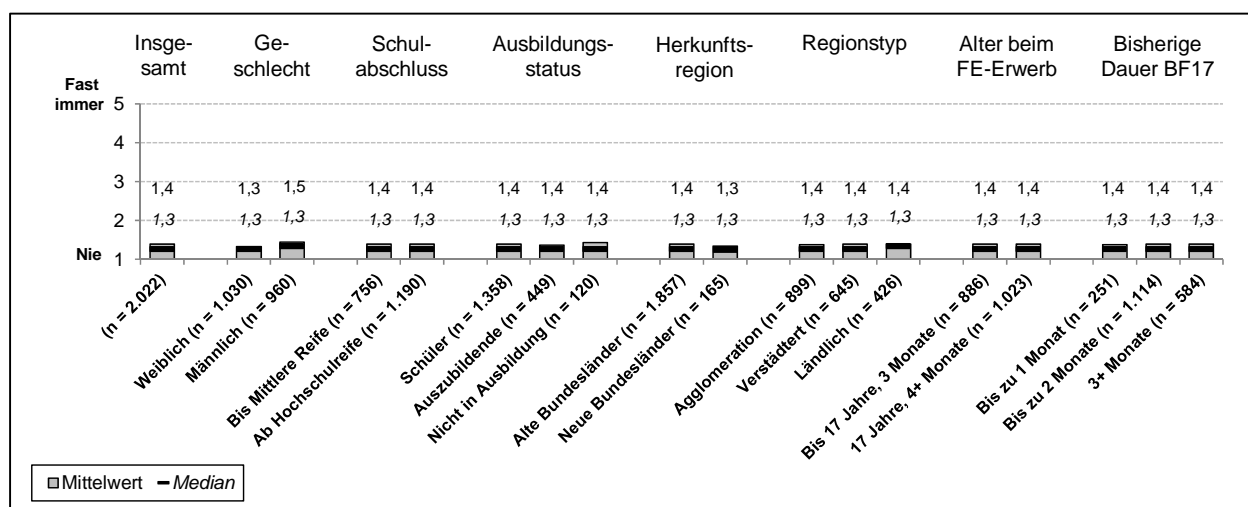


Bild 11-1: BF17-Teilnehmer: Summenindex der BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Du bist schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren, wenn du keine Radarfalle oder Geschwindigkeitskontrolle erwartet hast.	429	35,6	31,6	19,9	9,7	3,1	100,0
Du bist 10 bis 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. zwischen 60 und 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	427	64,0	19,2	11,4	4,1	1,3	100,0
Du bist beim Überholen bewusst schneller als erlaubt gefahren.	427	48,4	23,5	14,4	10,8	2,9	100,0
Du bist nachts auf Straßen, die nicht gut beleuchtet waren, schneller als erlaubt gefahren.	426	85,8	9,7	3,8	0,8	0	100,0
Du bist bis zu 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. bis zu 60 km/h in einer Tempo 50-Zone).	425	23,3	29,1	26,1	15,5	5,9	100,0
Du bist mehr als 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. mehr als 50 km/h in einer Tempo 30-Zone oder mehr als 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	424	89,7	7,2	2,6	0,2	0,3	100,0
Du bist an einer Kreuzung mit überhöhter Geschwindigkeit losgefahren, als die Ampel Grün wurde („Kavalierstart“).	426	78,9	15,1	4,8	1,2	0	100,0
Du bist außerorts auf mehrspurigen Straßen dauerhaft auf der linken Fahrspur gefahren.	426	79,9	15,1	3,9	0,9	0,3	100,0
Du hast an einer Ampel extra Gas gegeben, als sie auf „Gelb“ umsprang.	426	50,4	28,0	16,5	4,6	0,5	100,0
Du hast eine Kehrtwendung gemacht, obwohl das dort nicht erlaubt war.	427	92,7	5,7	1,6	0	0	100,0
Du hast außerorts auf einer mehrspurigen Straße ein Auto auf der rechten Spur überholt.	426	96,7	2,2	1,1	0	0	100,0
Du hast während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefoniert.	427	98,2	1,3	0,5	0	0	100,0

Tab. 11-2: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“; zweite Panelwelle

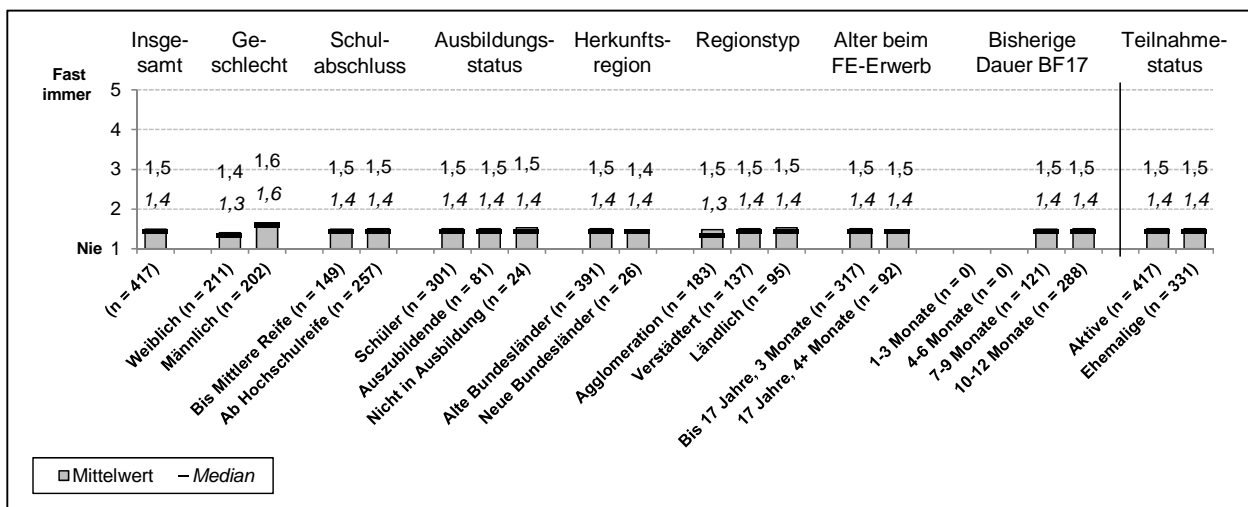


Bild 11-2: BF17-Teilnehmer: Summenindex der BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

11.1.2 Entwicklung der vorübergehenden Regelverletzungen unter den BF17-Teilnehmern

In Tab. 11-2 sind die Antworthäufigkeiten der BF17-Teilnehmer zum Zeitpunkt der zweiten Befragung abgetragen. Die Anteile der „Nie“-Antwortoption sind für neun Items am Ende der Begleitphase im Vergleich zur Erstbefragung W1 am Anfang des BF17 zurückgegangen. Besonders groß sind die Unterschiede zwischen den Antworten der ersten und zweiten Befragung mit je etwa 11 Prozentpunkten beim Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, wenn keine Radarfalle zu erwarten ist, und beim Überholen mit bewusster Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung (vgl. Tab. 11-1 und Tab. 11-2). Hinsichtlich dieser Verhaltensweisen zeigen sich gegen Ende der Begleitzeit deutlich mehr vorübergehende Regelverletzungen als am Beginn.

Der Anteil derjenigen, die in den vier Wochen vor der Wiederholungsbefragung W2 nie eine unerlaubte Kehrtwendung durchgeführt haben oder nie mit dem Handy telefoniert haben, ist zwischen den beiden Panelwellen annähernd konstant geblieben. Nur für das Item „Du hast außerorts auf einer mehrspurigen Straße ein Auto auf der rechten Spur überholt“ lässt sich ein höherer Prozentsatz in der Antwortoption „Nie“ ausweisen und damit eine größere Regelkonformität für diesen Verkehrsaspekt unterstellen. Insgesamt errechnet sich gegen Ende der Begleitzeit für die 17-Jährigen ein Median von $\tilde{x} = 1,4$ (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,5$) auf der Skala vorübergehender Regelverletzungen.

In Bild 11-2 wird der Wert dieses BYNDS-Indexes nach dem Set an unabhängigen Variablen für die zweite Befragungswelle differenziert. Signifikante Unterschiede zwischen den Subgruppen der einzelnen Merkmale ergeben sich dabei ausschließlich für das Geschlecht. Wie schon in der ersten Befragungswelle berichten junge Männer auch gegen Ende des BF17 häufiger von temporären Verstößen.

Der Vergleich der zentralen Maße für die BYNDS-Dimension vorübergehender Regelverletzungen in beiden Befragungszeitpunkten bestätigt den in der Beschreibung der relativen Häufigkeiten gewonnenen Eindruck einer zunehmenden Anzahl an vorübergehenden Regelverletzungen. Der Median in der ersten Befragungswelle beträgt $\tilde{x} = 1,3$ und ist gegenüber dem errechneten Median $\tilde{x} = 1,4$ für die zweite Befragung der BF17-Teilnehmer geringer (vgl. Tab. 11-3). Für eine genauere Bewertung hilft die Darstellung der Veränderung des intrapersonellen Mittelwerts von Befragungswelle W1 zu

Welle W2, bei der ebenso ein Zuwachs auf der Skala vorübergehender Regelverletzungen zu erkennen ist. Diese Veränderung ist statistisch signifikant und damit auf BF17-Teilnehmer verallgemeinerbar, die mit zunehmender Begleitdauer häufiger temporäre Regelverstöße begehen.

BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.022	1,25 / (1,39) ¹⁾
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	457	1,25 / (1,37)
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	417	1,42 / (1,50)
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	419	-0,04 / (-0,07)
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	401	0,04 / (0,07)
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	428	0,08 / (0,12)

¹⁾ Die dargestellte Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der arithmetische Mittelwert wird deshalb eingeklammert.

Tab. 11-3: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung des Indexes der BYNDS-Dimension „Vorübergehende Regelverletzungen“ zwischen den Panelwellen W1 und W2

BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“	%
Stark häufigeres Zutreffen (Höher als +1,0)	0,7
Häufigeres Zutreffen (Höher als +0,5 bis +1,0)	8,8
Etwas häufigeres Zutreffen (0 bis +0,5)	48,3
Keine Veränderung	16,3
Etwas geringeres Zutreffen (0 bis -0,5)	23,6
Geringeres Zutreffen (Niedriger als -0,5 bis -1,0)	2,2
Stark geringeres Zutreffen (Niedriger als -1,0)	0
Anzahl (n)	401

Tab. 11-4: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zusammensetzung des Indexes für die BYNDS-Dimension „Vorübergehende Regelverletzungen“ zwischen Panelwelle W1 und W2

16,3 % der 17-jährigen Befragten berichten aus den letzten vier Wochen vor dem zweiten Befragungszeitpunkt die gleiche Häufigkeit an zeitweiligen Regelverstößen wie im gleichen Zeitraum vor der Erstbefragung (vgl. Tab 11-4). Für mehr als die Hälfte der Jugendlichen (57,8 %) geht die Tendenz am Ende der Begleitphase dahin, mehr vorüber-

gehende Regelverstöße zu begehen als noch zum Erhebungszeitpunkt W1. Für 25,8 % geht die Änderung in Richtung einer geringeren Häufigkeit von entsprechenden Regelverstößen.

11.1.3 Vorübergehende Regelverletzungen der 18-jährigen Fahranfänger

In der vergleichenden Betrachtung vorübergehender Regelverstöße sind die 18-jährigen Fahranfänger bei den Aspekten der Geschwindigkeitsübertretungen nicht gänzlich verschieden zu den begleiteten Fahranfängern. 56,2 % der herkömmlich ausgebildeten, unbegleiteten Führerscheinneulinge sind schneller als die erlaubte Geschwindigkeit

gefahren, wenn keine Radarfallen zu erwarten war (vgl. Tab. 11-5). Sieben von zehn 18-Jährigen (70,2 %) sind in den letzten vier Wochen 10 km/h schneller als erlaubt gefahren, 38,5 % haben die Geschwindigkeitsbegrenzung um 10 km/h bis 20 km/h gelegentlich oder häufiger übertreten und 13,7 % sogar um mehr als 20 km/h. 45,8 % der selbstständigen Fahranfänger haben an einer Ampel Gas gegeben, als sie auf „Gelb“ umsprang. Ferner haben 5,8 % außerorts auf mehrspurigen Straßen rechts überholt. Eine Kehrtwende an unerlaubter Stelle haben 13,3 % der 18-Jährigen vollzogen und 9,5 % haben in den vier Wochen vor der Befragung während der Fahrt mit dem Handy telefoniert.

BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Sie sind schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren, wenn Sie keine Radarfalle oder Geschwindigkeitskontrolle erwartet haben.	788	43,8	27,6	16,5	8,9	3,1	100,0
Sie sind 10 bis 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. zwischen 60 und 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	787	61,5	20,4	10,9	5,2	1,9	100,0
Sie sind beim Überholen bewusst schneller als erlaubt gefahren.	784	54,9	23,2	10,1	8,5	3,3	100,0
Sie sind nachts auf Straßen, die nicht gut beleuchtet waren, schneller als erlaubt gefahren.	784	79,1	11,9	5,3	3,0	0,8	100,0
Sie sind bis zu 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. bis zu 60 km/h in einer Tempo 50-Zone).	786	29,8	34,5	17,0	11,8	6,9	100,0
Sie sind mehr als 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z. B. mehr als 50 km/h in einer Tempo 30-Zone oder mehr als 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	787	86,3	9,1	3,3	0,8	0,6	100,0
Sie sind an einer Kreuzung mit überhöhter Geschwindigkeit losgefahren, als die Ampel Grün wurde („Kavalierstart“).	790	76,2	18,3	7,3	1,2	0,0	100,0
Sie sind außerorts auf mehrspurigen Straßen dauerhaft auf der linken Fahrspur gefahren.	789	82,0	12,7	3,7	1,3	0,3	100,0
Sie haben an einer Ampel extra Gas gegeben, als sie auf „Gelb“ umsprang.	789	54,2	27,8	11,2	5,4	1,5	100,0
Sie haben eine Kehrtwendung gemacht, obwohl das dort nicht erlaubt war.	789	86,7	8,6	3,6	0,9	0,3	100,0
Sie haben außerorts auf einer mehrspurigen Straße ein Auto auf der rechten Spur überholt.	786	94,2	3,5	2,0	0,3	0,0	100,0
Sie haben während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefoniert.	791	90,5	6,9	2,3	0,3	0,0	100,0

Tab. 11-5: 18-jährige Fahranfänger: Antwoorthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“

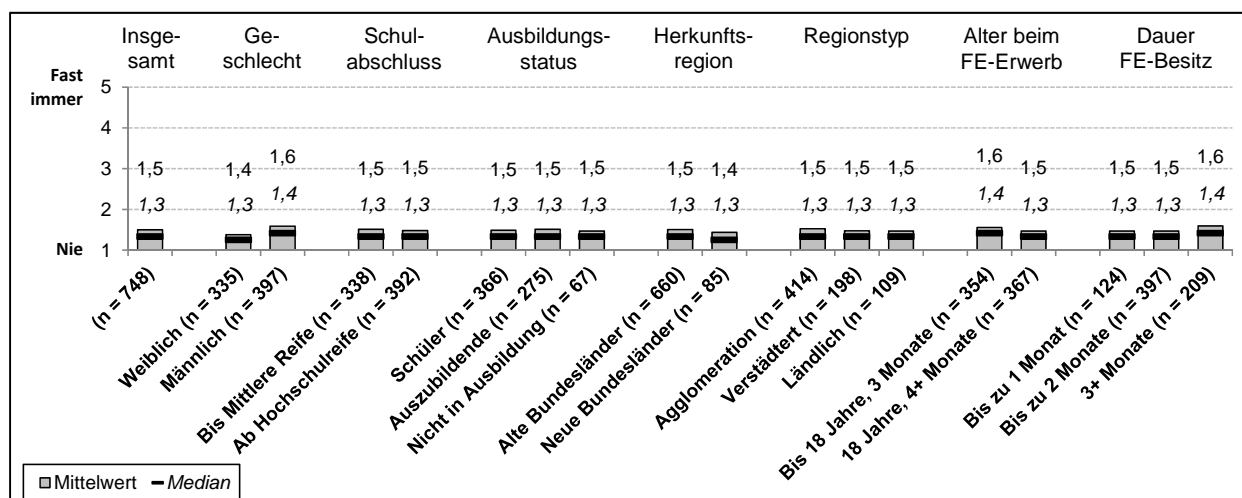


Bild 11-3: 18-jährige Fahranfänger: Summenindex der BYNDS-Subskala „Vorübergehende Regelverletzungen“ – nach relevanten Subgruppen

Bild 11-3 differenziert die Antworten der 18-Jährigen nach den relevanten Subgruppen. Insgesamt liegen die 18-Jährigen beim Index „Vorübergehende Regelverletzungen“ etwas über dem Niveau der BF17-Teilnehmer am Beginn ihrer Begleitzeit (Median $\bar{x} = 1,3$; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,5$). Verallgemeinerbar ist auch hier der Unterschied zwischen den Geschlechtern: Junge Männer begehen häufiger Regelverstöße als junge Frauen. Zudem erweist sich der Unterschied zwischen den jüngeren Fahranfängern, die zum Zeitpunkt des Fahrerlaubnisenerwerbs nicht älter als 18 Jahre und drei Monate gewesen sind, und denjenigen, die zu diesem Zeitpunkt bereits älter gewesen sind, als statistisch signifikant, wobei die sog. Früheinsteiger häufiger Regelübertretungen angeben.

Der statistische Vergleich der Indices von BF17-Teilnehmern (Erstbefragung W1) und Nichtteilnehmern ist signifikant und hält fest, dass 18-jährige Fahranfänger häufiger vorübergehende Regelverstöße berichten als begleitet fahrende 17-Jährige. Die Begleiter scheinen also regulierend auf BF17-Fahranfänger einzuwirken und die Anzahl vorübergehender Regelverstöße zu reduzieren, z. B. gerade auch bei besonders gefährlichen Regelverletzungen wie der Handynutzung. Nichtsdestotrotz zeigen die begleiteten Fahranfänger häufig Geschwindigkeitsübertretungen an, die von den Begleitern offensichtlich gebilligt werden.

11.2 Anhaltende Regelverletzungen der 18-jährigen Fahranfänger

Die Verkehrsverstöße, die in der Subskala der anhaltenden Regelverletzungen abgefragt werden, sind zum einen Verstöße, die sich auf die gesamte Fahrt beziehen, zum anderen deutlich schwerere Vergehen als jene, die in der Skala der vorübergehenden Regelverletzungen erfragt werden. Die Dimension der „anhaltenden Regelverletzungen“ wurde ausschließlich bei 18-jährigen Fahranfängern erfragt, da die Anwesenheit eines Begleiters das Vorliegen der einschlägigen anhaltenden Regelverstöße für BF17-Teilnehmer kaum erwarten lässt.

Die Teilskala der anhaltenden Regelverletzungen umfasst sechs Items, die in Tab. 11-6 mit ihren Antworthäufigkeiten aufgelistet sind. Nur die wenigsten Befragten haben hier Regelverstöße aus den letzten vier Wochen vor der Befragung zu berichten. Durchgehend äußern mehr als 95 % der Befragten, nie einen der beschriebenen Regelverstöße begangen zu haben. Am häufigsten wurde seitens der Fahranfänger noch eingeräumt, ohne gültige Fahrerlaubnis („schwarz“) Auto gefahren zu sein¹²⁴ bzw. mehr Mitfahrer als erlaubt befördert zu haben.

¹²⁴ Vertiefende Datenanalysen zeigen jedoch, dass nahezu alle Fahranfänger, die diese Regelverletzung einräumen, ihre Pkw-Fahrerlaubnis bereits seit länger als zwei Monaten besitzen. Insofern muss unterstellt werden, dass dieses Item von den Befragten so verstanden wurde, dass beim Autofahren der – ja von allen Befragten besessene – Führerschein vergessen wurde, mitzuführen.

Entsprechend niedrig – und für alle Subgruppen der unabhängigen Variablen sehr ähnlich – ist der Median $\tilde{x} = 1,0$ (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,0$) für den additiven Index der anhaltenden Regelverletzungen. Der einzige, wegen seiner statistischen Signifikanz berichtenswerte Unterschied zeigt sich

wiederum für das Geschlecht. Wie bei den vorübergehenden Regelverletzungen begehen die männlichen Fahranfänger im gleichen Berichtszeitraum auch mehr anhaltende Regelverstöße als ihre weiblichen Pendanten.

BYNDS-Subskala „Anhaltende Regelverletzungen“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Sie sind gefahren, obwohl Sie zuvor illegale Drogen, wie z. B. Marihuana oder Ecstasy, konsumiert hatten.	790	98,5	0,4	0,8	0,1	0,1	100,0
Sie hatten mehr Mitfahrer dabei, als das Auto Sitzplätze hat.	790	96,5	2,4	1,0	0,2	0,0	100,0
Sie haben den Sicherheitsgurt nicht immer angelegt.	790	97,0	1,8	0,9	0,0	0,4	100,0
Sie sind ohne gültige Fahrerlaubnis („schwarz“) Auto gefahren.	788	96,0	3,2	0,6	0,0	0,2	100,0
Wenn an einer Kreuzung keine Überwachungskamera war, sind Sie schon mal bei „Rot“ darüber gefahren.	786	97,5	1,9	0,6	0,0	0,0	100,0
Sie hatten mehr Mitfahrer dabei, als das Auto Sicherheitsgurte hat.	789	96,1	3,1	0,7	0,1	0,0	100,0

Tab. 11-6: 18-jährige Fahranfänger: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Anhaltende Regelverletzungen“

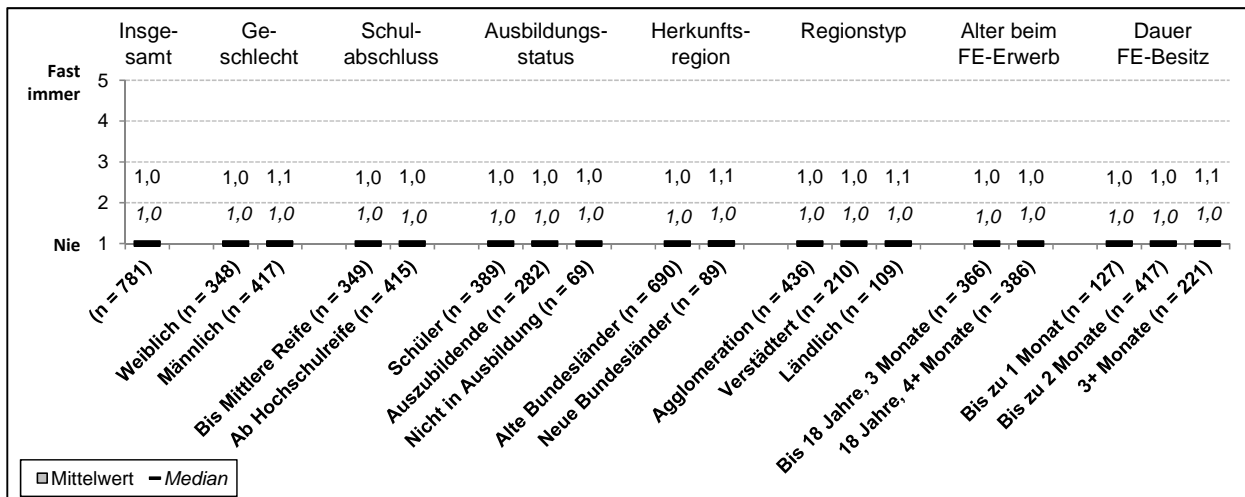


Bild 11-4: 18-jährige Fahranfänger: Summenindex der BYNDS-Subskala „Anhaltende Regelverletzungen“ – nach relevanten Subgruppen

11.3 Fehleinschätzungen der Fahranfänger

Der Aufbau von Fahrerfahrung und dadurch die Reduzierung von Fahrfehlern resultieren vorrangig aus der Praxis des Autofahrens. Mit zunehmender Fahrerfahrung werden die Fahranfänger in der

Einschätzung von Geschwindigkeiten und Distanzen sicherer. In welchem Ausmaß die befragten 17- und 18-Jährigen in den letzten vier Wochen Probleme bei der Beurteilung von Abständen etc. hatten, dokumentiert die Subskala „Fehleinschätzungen“ der BYNDS.

BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Beim Abbiegen von einer Hauptstraße hast du die Geschwindigkeit falsch eingeschätzt.	2.147	57,4	33,6	8,7	0,2	0,1	100,0
Du hast die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt.	2.148	57,3	32,2	9,6	0,8	0,1	100,0
Beim Linksabbiegen hast du die Lücke im entgegenkommenden Verkehr falsch eingeschätzt.	2.141	69,9	20,6	7,7	1,8	0,0	100,0
Du hast den Anhalteweg beim Bremsen falsch eingeschätzt.	2.145	69,1	23,2	6,8	0,7	0,2	100,0
Beim Linksabbiegen hast du ein entgegenkommendes Fahrzeug behindert.	2.141	85,7	11,9	2,3	0,2	0,0	100,0
Beim Überholen eines Fahrzeugs hast du die Lücke im Gegenverkehr falsch eingeschätzt.	2.126	89,5	8,5	1,7	0,2	0,1	100,0
Du hast deine Ausfahrt oder Wendemöglichkeit verpasst.	2.140	61,2	25,8	11,9	1,0	0,1	100,0
Du bist zu dicht vor einem anderen Fahrzeug auf eine Straße aufgefahren.	2.136	71,1	22,4	5,8	0,6	0,0	100,0

Tab. 11-7: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“; erste Panelwelle

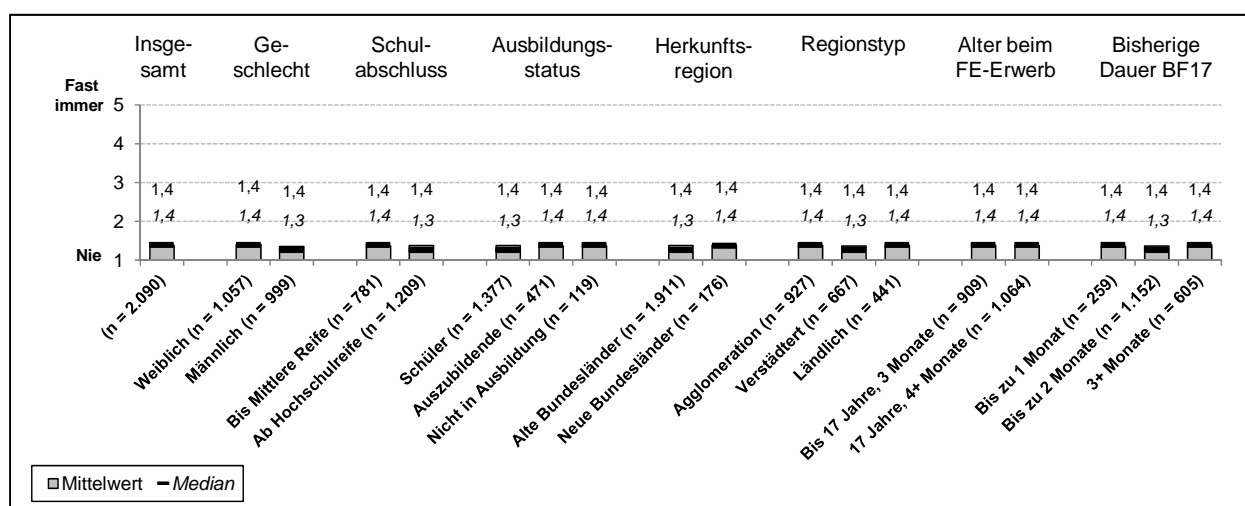


Bild 11-5: BF17-Teilnehmer: Summenindex der BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

11.3.1 Fehleinschätzungen der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Im Vergleich der verschiedenen in diese Subskala eingehenden Verkehrssituationen berichten die 17-jährigen Fahranfänger kaum von Problemen beim Einschätzen einer Lücke im Gegenverkehr während des Überholens (89,5 %) oder beim Linksabbiegen, ohne dabei ein entgegenkommendes Fahrzeug zu behindern (85,7 %; vgl. Tab. 11-7). Die größten Probleme scheinen die 17-Jährigen hingegen bei der Einschätzung der Geschwindigkeit, zum einen von entgegenkommenden Fahrzeugen und zum anderen beim Abbiegen von ei-

ner Hauptstraße, zu haben. Insgesamt 42,7 % bzw. 42,6 % der BF17-Teilnehmer berichten von solchen Fehleinschätzungen in den letzten vier Wochen. Bei der Suche nach der richtigen Ausfahrt oder einer Wendemöglichkeit verpassten 25,8 % der Befragten im Berichtszeitraum „gelegentlich“ und 11,9 % „manchmal“ Ausfahrten oder Wendemöglichkeiten, insgesamt 1,1 % passierte dies noch häufiger. Je drei von zehn Befragten berichten, im Berichtszeitraum mindestens einmal beim Linksabbiegen die Lücke im entgegenkommenden Verkehr (30,1 %) oder den Bremsweg (30,9 %) falsch eingeschätzt zu haben.

BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Beim Abbiegen von einer Hauptstraße hast du die Geschwindigkeit falsch eingeschätzt.	434	70,8	24,2	4,9	0	0	100,0
Du hast die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt.	433	60,5	30,6	7,9	1,0	0	100,0
Beim Linksabbiegen hast du die Lücke im entgegenkommenden Verkehr falsch eingeschätzt.	434	67,3	24,0	8,6	0,2	0	100,0
Du hast den Anhalteweg beim Bremsen falsch eingeschätzt.	433	74,2	18,5	6,3	1,0	0	100,0
Beim Linksabbiegen hast du ein entgegenkommendes Fahrzeug behindert.	431	89,2	8,6	1,7	0,5	0	100,0
Beim Überholen eines Fahrzeugs hast du die Lücke im Gegenverkehr falsch eingeschätzt.	431	91,3	7,2	0,7	0,8	0	100,0
Du hast deine Ausfahrt oder Wendemöglichkeit verpasst.	433	58,0	29,1	11,7	1,2	0	100,0
Du bist zu dicht vor einem anderen Fahrzeug auf eine Straße aufgefahren.	432	66,6	26,8	6,5	0	0	100,0

Tab. 11-8: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“; zweite Panelwelle

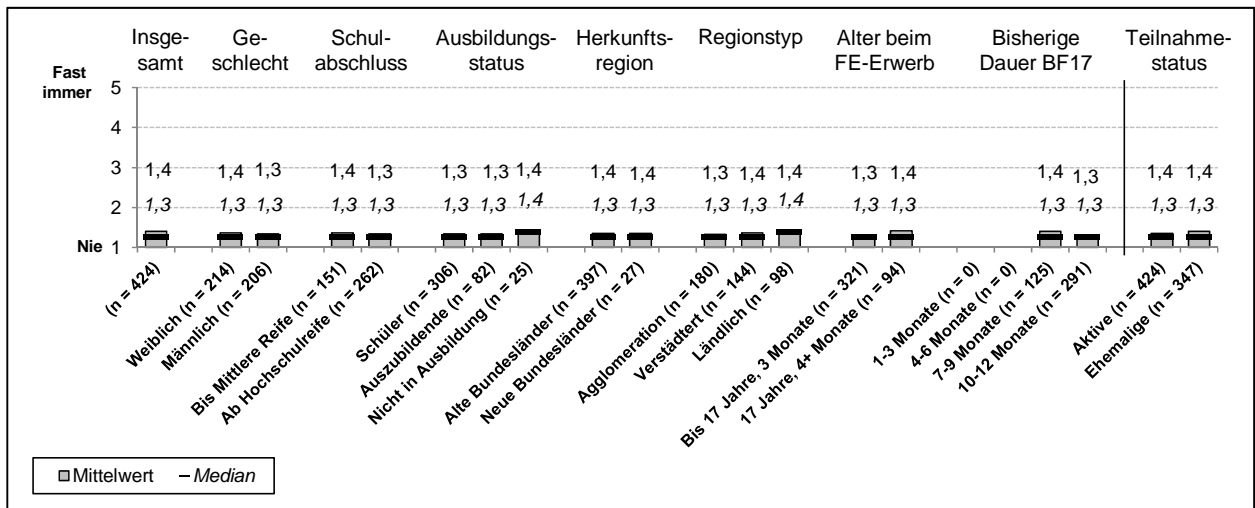


Bild 11-6: BF17-Teilnehmer: Summenindex der BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Nur unwesentlich weniger begleitete Fahranfänger zeigen an, in den letzten vier Wochen einmal oder häufiger zu dicht vor einem anderen Fahrzeug auf die Straße aufgefahren zu sein (28,9 %).

Für den aus diesen Items ermittelten Summenindex „Fehleinschätzung“ errechnet sich für die BF17-Teilnehmer am Anfang ihrer Begleitphase ein Median von $\tilde{x} = 1,4$ (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,4$; vgl. Bild 11-5). Der Median unterscheidet sich zwischen den Geschlechtern statistisch signifikant. Somit ist der empirische Befund, dass Frauen häufiger von Fehleinschätzungen berichten, auf die

Grundgesamtheit der BF17-Teilnehmer verallgemeinerbar.¹²⁵

11.3.2 Entwicklung der Fehleinschätzungen unter den BF17-Teilnehmern

Zum zweiten Befragungszeitpunkt hat sich die Häufigkeit der Fehleinschätzungen offensichtlich etwas reduziert. Gegen Ende der Begleitdauer

¹²⁵ Allerdings muss hier offen bleiben, ob junge Frauen solche Fehleinschätzungen tatsächlich sensibler wahrnehmen oder lediglich ehrlicher berichten als junge Männer.

sind bei fünf der acht Items die relativen Häufigkeiten für die Antwortoption „Nie“ angestiegen. Besonders deutliche Fortschritte ergeben sich für die Situation beim Abbiegen von einer Hauptstraße. Während in Welle W1 42,6 % der Jugendlichen ein zu schnelles Abbiegen erwähnen, berichten in Welle W2 nur noch 29,1 % von einer solchen Fehleinschätzung (vgl. Tab. 11-8). Weiterhin passieren etwa vier von zehn 17-Jährigen bei der Suche nach der Ausfahrt bzw. einer Wendemöglichkeit (42,0 %) oder beim Einschätzen der Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs (39,5 %) mindestens gelegentlich Fehler. Im Durchschnitt errechnet sich für die Panelteilnehmer ein Median von $\tilde{x} = 1,3$ (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,4$; vgl. Bild 11-6). Ihnen unterläuft also zum Ende des BF17 „Nie“ bis „Gelegentlich“ eine der thematisierten Fehleinschätzungen.

Die Subgruppenanalysen für die Befragungsergebnisse in W2 weisen auf keine verallgemeinerbaren Unterschiede hin (vgl. Bild 11-6).

BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.090	1,38 / (1,38) ¹⁾
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	452	1,38 / (1,39)
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	424	1,25 / (1,35)
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	421	0 / (0,03)
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	394	0 / (-0,02)
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	429	0 / (0,06)

¹⁾ Die dargestellte Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der arithmetische Mittelwert wird deshalb eingeklammert.

Tab. 11-9: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung des Indexes der BYNDS-Dimension „Fehleinschätzungen“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Über den Vergleich der relativen Häufigkeiten hinaus geben die zentralen Maße des aus den Items berechneten Indexes Aufschluss über die Entwicklung der Häufigkeiten von Fehleinschätzungen im Verlauf der Begleitzeit. Der Median des BYNDS-Indexes „Fehleinschätzungen“ beträgt am Anfang der Maßnahmenteilnahme $\tilde{x} = 1,4$ und sinkt in der zweiten Befragungswelle auf $\tilde{x} = 1,3$ (vgl. Tab. 11-9). Der Median der intrapersonellen Veränderungen aus W1 zeigt gegenüber dem zentralen Maß

für Welle W2 keine Abweichungen an. Erst der arithmetische Mittelwert macht eine marginale Abweichung sichtbar, die sich trotz des geringen Umfangs als signifikant erweist. Über die BF17-Begleitzeit hinweg scheint es den Jugendlichen – wenn auch lediglich in geringem Umfang – zu gelingen, Fehleinschätzungen zu reduzieren.

Deutlicher sind die Veränderungen zwischen den beiden Befragungswellen in Tab. 11-10 zu sehen. 21,3 % der 17-Jährigen befinden sich in beiden Befragungen auf dem gleichen Index-Niveau selbstberichteter Fehleinschätzungen. Insgesamt 31,4 % der Befragten dokumentieren in der Zweibefragung einen höheren Indexwert und damit eine höhere Anzahl an Fehleinschätzungen. 47,3 % der BF17-Teilnehmer hingegen können gegen Ende der Begleitphase die Anzahl an Fehleinschätzungen offenbar reduzieren.

BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“	%
Stark häufigeres Zutreffen (Höher als +1,0)	1,1
Häufigeres Zutreffen (Höher als +0,5 bis +1,0)	2,4
Etwas häufigeres Zutreffen (0 bis +0,5)	27,9
Keine Veränderung	21,3
Etwas geringeres Zutreffen (0 bis -0,5)	42,2
Geringeres Zutreffen (Niedriger als -0,5 bis -1,0)	4,6
Stark geringeres Zutreffen (Niedriger als -1,0)	0,5
Anzahl (n)	394

Tab. 11-10: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zusammensetzung des Indexes für die BYNDS-Dimension „Fehleinschätzungen“ zwischen Panelwelle W1 und W2

11.3.3 Fehleinschätzungen der 18-jährigen Fahranfänger

Unter den 18-jährigen Fahranfängern zeigen sich, wie in Tab. 11-11 dargestellt, die geringsten Probleme beim Einschätzen einer Lücke im Gegenverkehr während des Überholens (90,8 %) und beim Linksabbiegen, ohne dabei ein entgegenkommendes Fahrzeug zu behindern (83,5%). Die größten Probleme berichten die herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger bei der Suche nach der richtigen Ausfahrt oder einer Wendemöglichkeit: 30,9 % der Befragten verpassten in den letzten vier Wochen vor der Befragung „gelegentlich“ und 18,7 % „manchmal“ Ausfahrten oder Wendemöglichkeiten, insgesamt 3,7 % passierte dies noch häufiger. Offensichtlich tun sich viele Fahranfänger noch schwer, neben dem Steuern des Pkw zusätzlich auf die Fahrtroute zu achten. Der geringere Anteil

an 17-Jährigen, die entsprechende Fehleinschätzungen berichten, darf plausiblerweise auch auf die unterstützende Anwesenheit der Begleiter zurückgeführt werden. Mehr als ein Drittel der 18-Jährigen berichtet aus den letzten vier Wochen auch von Fehleinschätzungen der Geschwindigkeit beim Abbiegen von einer Hauptstraße (39,3%), bei der Einschätzung der Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt (38,2%) und beim Einfahren auf eine Straße (34,8%).

Der für „Fehleinschätzungen“ errechnete Summenindex für 18-Jährige ergibt einen Mittelwert von $\bar{x} =$

1,4 (vgl. Bild 11-7). Dieser Durchschnittswert zeigt sich für alle Subgruppen der unabhängigen Variablen unterschiedslos stabil. Der Vergleich des Summenindexes zwischen den BF17-Teilnehmern (Erstbefragung W1) und Nichtteilnehmern erbringt ein signifikantes Ergebnis: Im Durchschnitt berichten die 18-jährigen Fahranfänger mehr Fehleinschätzungen als die begleiteten Fahranfänger. Damit scheint sich hier zu bestätigen, dass die ständige, unterstützende Anwesenheit eines Begleiters hilft, Fehleinschätzungen zu vermeiden.

BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Beim Abbiegen von einer Hauptstraße haben Sie die Geschwindigkeit falsch eingeschätzt.	808	60,7	28,6	10,4	0,4	0,0	100,0
Sie haben die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt.	808	61,8	27,2	10,1	0,8	0,1	100,0
Beim Linksabbiegen haben Sie die Lücke im entgegenkommenden Verkehr falsch eingeschätzt.	807	71,8	18,9	7,6	1,6	0,1	100,0
Sie haben den Anhalteweg beim Bremsen falsch eingeschätzt.	811	69,1	24,3	6,2	0,1	0,2	100,0
Beim Linksabbiegen haben Sie ein entgegenkommendes Fahrzeug behindert.	806	83,5	12,7	3,7	0,0	0,1	100,0
Beim Überholen eines Fahrzeugs haben Sie die Lücke im Gegenverkehr falsch eingeschätzt.	805	90,8	6,7	2,2	0,2	0,0	100,0
Sie haben Ihre Ausfahrt oder Wendemöglichkeit verpasst.	805	46,8	30,9	18,7	3,2	0,5	100,0
Sie sind zu dicht vor einem anderen Fahrzeug auf eine Straße aufgefahren.	809	65,2	25,7	8,0	0,9	0,1	100,0

Tab. 11-11: 18-jährige Fahranfänger: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“

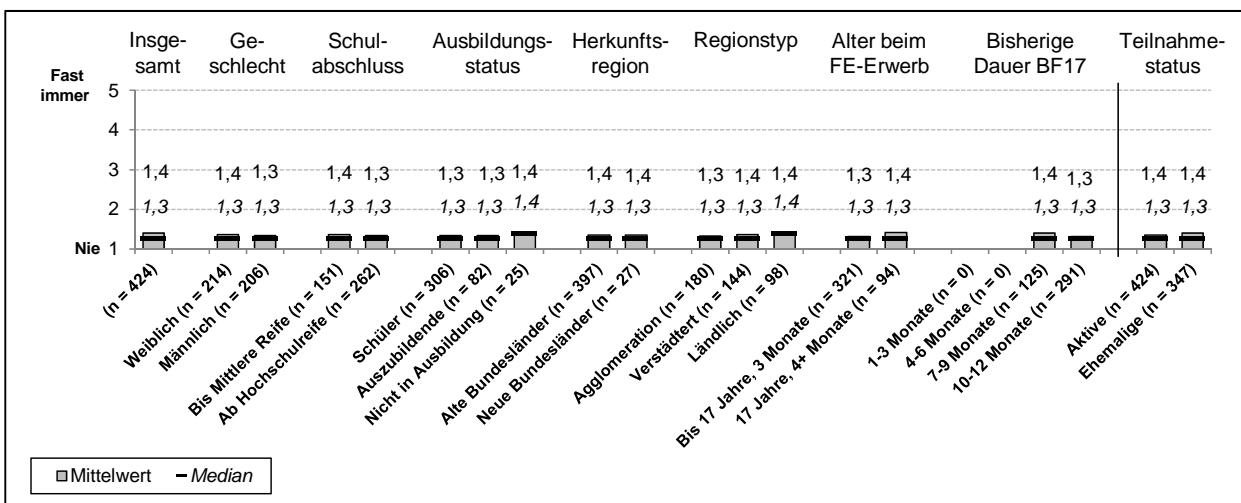


Bild 11-7: 18-jährige Fahranfänger: Summenindex der BYNDS-Subskala „Fehleinschätzungen“ – nach relevanten Subgruppen

11.4 Risikoexposition

Am Beginn ihrer Fahrkarriere mangelt es Fahranfängern oft an spezifischen Fahrerfahrungen hinsichtlich des Umgangs mit Gefahrensituationen und auch an entsprechendem Risikobewusstsein. Die gewonnene Fahrerfahrung und eine adäquate Strategie der Risikowahrnehmung helfen erfahrenen Pkw-Fahrern, sich in unfallträchtigen Situationen angemessen zu verhalten und das Auto sicher zu steuern. Darunter fällt z. B. das Fahren in der Dunkelheit, im dichten Berufsverkehr oder auch bei Regen. Konkrete Fahrerfahrungen, wie man sich in diesen Situationen angemessen und verkehrssicher verhält, machen die Fahranfänger zu Beginn ihrer Fahrkarriere in einem Prozess des „Learning by doing“. Vor diesem Hintergrund werden die Befragten in der FAB2014 mit sieben Items zu ihrer bisherigen Exposition in ausgewählten risikobehafteten Verkehrssituationen befragt.

11.4.1 Risikoexposition der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

In Tab. 11-12 sind die sieben Items der Skala und die Antworthäufigkeiten mit den fünf vorgegebenen Abstufungen von „Nie“ bis „Fast immer“ abgetragen. Demnach ist nahezu jeder Befragte in den letzten vier Wochen am Wochenende gefahren, nur 3,8 % haben dies nicht getan. Etwa jeder sechste BF17-Teilnehmer ist in den vier Wochen vor der Befragung nicht im Regen (17,8 %), und jeder siebte nicht in der Dämmerung (14,9 %) und nicht zur Hauptverkehrszeit (13,8 %) gefahren. Ein Drittel der 17-Jährigen (33,0 %) ist zuletzt nicht nachts gefahren und je etwa drei Viertel halten fest, dass sie nachts keine Freunde als Mitfahrer im Auto hatten (74,8 %) und bei Müdigkeit nicht gefahren sind (77,3 %).

BYNDS-Subskala „Risikoexposition“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Du bist am Wochenende gefahren.	2.133	3,8	16,0	30,4	31,0	18,9	100,0
Du bist im Regen gefahren.	2.114	17,8	37,9	39,2	3,5	1,7	100,0
Du bist morgens oder abends zur Hauptverkehrszeit gefahren.	2.137	13,8	27,2	34,7	18,1	6,3	100,0
Du bist nachts gefahren.	2.131	33,0	32,7	28,1	5,0	1,2	100,0
Du bist in der Morgen- oder Abenddämmerung gefahren.	2.129	14,9	34,8	33,5	13,2	3,6	100,0
Du hattest nachts deine Freunde als Mitfahrer im Auto.	2.133	74,8	15,5	7,0	2,1	0,6	100,0
Du bist gefahren, obwohl du wusstest, dass du müde bist.	2.127	77,3	17,1	4,6	0,6	0,4	100,0

Tab. 11-12: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Risikoexposition“; erste Panelwelle

Der Gesamtmittelwert für die BF17-Befragten liegt zu Beginn ihrer Begleitzeit auf der Subskala „Risikoexposition“ bei $\bar{x} = 2,3$ und damit im Bereich der Antwortkategorien „Gelegentlich“ bis „Manchmal“. Im Vergleich aller BYNDS-Indices ist die Subskala „Risikoexposition“ am stärksten ausgeprägt. Die Differenzierung des entsprechenden Summenindex bringt deutlich mehr Unterschiede zwischen den einzelnen Merkmalen der relevanten Subgruppen zu Tage, als dies bei den vorangegangenen BYNDS-Dimensionen der Fall gewesen ist. Dabei lassen sich folgende statistische Unterschiede verallgemeinern (vgl. Bild 11-8):

➤ Fahranfänger mit Schulabschlüssen bis zur Mittleren Reife weisen durchschnittlich eine höhere Risikoexposition auf als Befragte mit Abschlüssen ab der Hochschulreife.

- Auszubildende berichten die stärkste Risikoexposition gefolgt von Befragten, die sich nicht in einer schulischen oder beruflichen Ausbildung befinden. Schüler sind am seltensten in risikobehafteten Situationen Auto gefahren.
- 17-Jährige aus den alten Bundesländern weisen eine stärkere Risikoexposition auf als gleichaltrige Fahranfänger aus den neuen Bundesländern.
- Differenziert nach dem Regionstyp waren Befragte aus verstädterten und ländlichen Regionen nach eigenen Angaben häufiger risikobehafteten Fahrsituationen ausgesetzt als Befragte aus Agglomerationen.
- Fahranfänger, die ihre Prüfbescheinigung bis zu drei Monate nach ihrem 17. Geburtstag er-

worben haben, zeigen sich zum Zeitpunkt der ersten Befragung als stärker risikoexponiert als ihre Pendanten, denen die Prüfbescheinigung zu

einem späteren Zeitpunkt im 18. Lebensjahr ausgehändigt wurde.

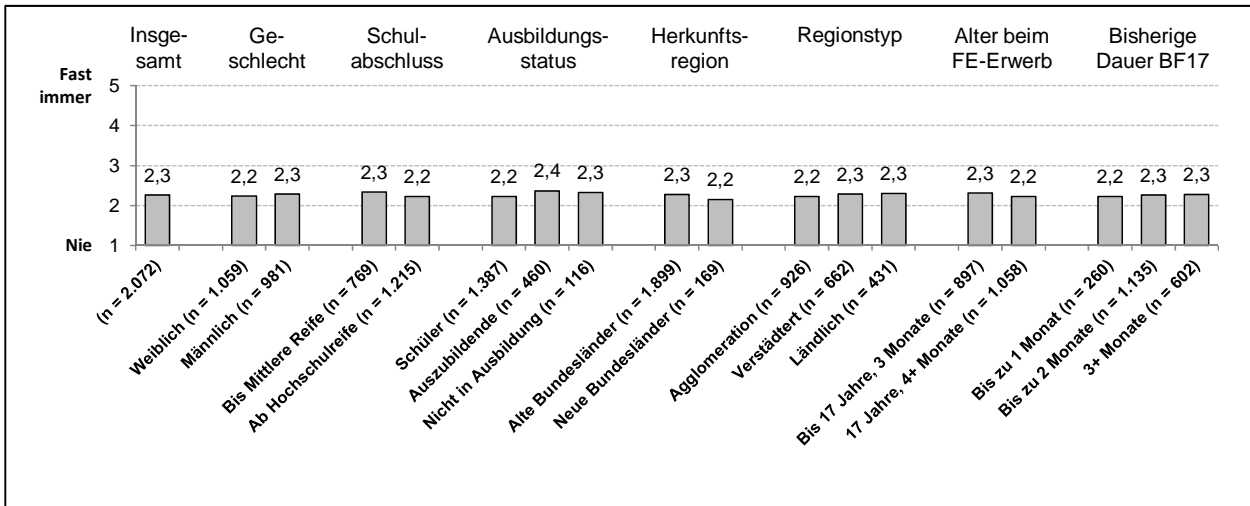


Bild 11-8: BF17-Teilnehmer: Summenindex der BYNDS-Subskala „Risikoexposition“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

BYNDS-Subskala „Risikoexposition“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
Du bist am Wochenende gefahren.	434	4,0	16,2	32,7	27,2	19,9	100,0
Du bist im Regen gefahren.	430	8,1	28,7	49,1	10,5	3,6	100,0
Du bist morgens oder abends zur Hauptverkehrszeit gefahren.	431	11,3	27,3	29,6	23,7	8,6	100,0
Du bist nachts gefahren.	431	19,9	36,8	32,6	8,1	2,6	100,0
Du bist in der Morgen- oder Abenddämmerung gefahren	429	10,9	26,4	37,2	19,0	6,5	100,0
Du hattest nachts deine Freunde als Mitfahrer im Auto	432	68,6	20,9	8,9	1,7	0	100,0
Du bist gefahren, obwohl du wusstest, dass du müde bist.	432	64,9	25,0	8,3	1,2	0,6	100,0

Tab. 11-12: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Risikoexposition“; zweite Panelwelle

11.4.2 Entwicklung der Risikoexposition unter den BF17-Teilnehmern

In der zweiten Befragungswelle gegen Ende ihrer Begleitzeit berichteten die 17-jährigen Fahranfänger abermals von ihrer Exposition in risikobehafteten Fahrsituationen in den zurückliegenden vier Wochen. Der geringste Anteil der Panelbefragungsteilnehmer gibt an, bei einer Fahrt nachts Freunde als Mitfahrer im Auto gehabt zu haben (31,5 %; vgl. Tab. 11-13). Ein ähnlich geringer Anteil hat in den vier Wochen vor der Befragung müde einen Pkw gesteuert (35,1 %). Allen anderen ri-

sikobehafteten Situationen waren mehr als 80 % der Jugendlichen mindestens einmal ausgesetzt. Für die Panelteilnehmer ergibt sich ein Mittel von $\bar{x} = 2,5$ (vgl. Bild 11-9) Im Vergleich zwischen der ersten und der zweiten Panelwelle unterscheiden sich die Antworthäufigkeiten für Fahrten am Wochenende kaum. Allerdings ergibt sich in keiner der übrigen risikobehafteten Fahrsituationen eine vergleichbare Konstanz. Vielmehr berichten die Fahranfänger, in den vier Wochen vor dem zweiten Befragungszeitpunkt gegen Ende der Begleitzeit in allen anderen risikohaften Fahrsituationen häufiger unterwegs gewesen zu sein. Der größte Unter-

schied ist bei Nachtfahrten festzustellen. Während vor der ersten Befragungswelle noch ein Drittel der BF17-Teilnehmer (33,0 %) nie Fahrten in der Nacht unternommen hat, sind dies in den vier Wochen vor der zweiten Befragung nur noch ein Fünftel (19,6 %) der 17-Jährigen. Weitere Fahrsituationen, die jedoch weniger starke Abweichungen verzeichnen, sind „Du hattest nachts Freunde als Mitfahrer im Auto“ (Antwortkategorie „Nie“: Welle 1: 74,8 %, Welle 2: 68,6 %) und „Du bist gefahren,

obwohl du wusstest, dass du müde bist“ (Antwortkategorie „Nie“: Welle 1: 77,3 %, Welle 2: 64,9 %).

In der Subgruppenanalyse des errechneten Indexes für die Risikoexposition weisen lediglich die Teilgruppen des Ausbildungsstatus, mit der höchsten Belastung für Auszubildende und der geringsten Belastung für Schüler, signifikante Unterschiede auf (vgl. Bild 11-9).

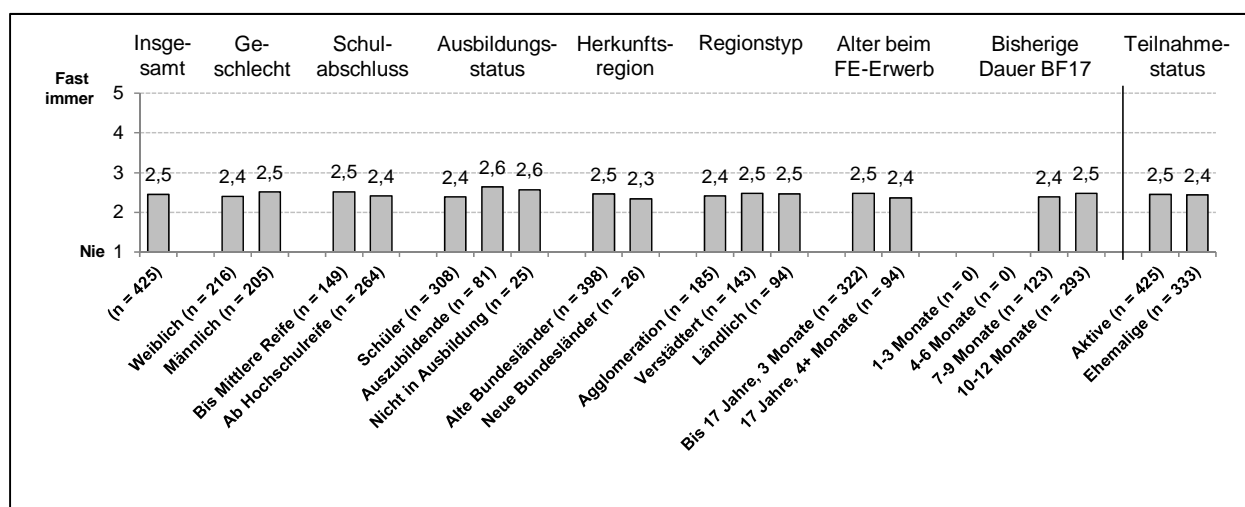


Bild 11-9: BF17-Teilnehmer: Summenindex der BYNDS-Subskala „Risikoexposition“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Die beschriebene Erhöhung der Risikoexposition in Welle W2 macht sich auch in der Darstellung der zentralen Maße für den BYNDS-Index bemerkbar. Der Mittelwert steigt von $\bar{x} = 2,3$ zum Zeitpunkt der Erstbefragung auf $\bar{x} = 2,5$ in der zweiten Welle (Tab. 11-14). Die Entwicklung ist dabei nicht nur auf der Gruppenebene sichtbar, sondern auch in der Betrachtung der Individualebene. Die Mittelwerte der intrapersonellen Veränderungen von W1 zu W2 verdeutlichen, dass sich im Durchschnitt für jeden einzelnen Befragten der Index-Wert in W2 erhöht hat (Tab. 11-14). Dieser Befund wird durch die Prüfung auf statistische Bedeutsamkeit bestätigt.

Im Vergleich zu den Angaben zu Beginn des Begleiteten Fahrens in W1 erhöht sich zum Ende der Begleitphase bei insgesamt 57,5 % der BF17-Fahranfänger die Häufigkeit risikobehafteter Fahrsituationen (vgl. Tab. 11-15), wohingegen nur 31,6 % ihre Risikoexposition reduzieren.

BYNDS-Subskala „Risikoexposition“	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.072	2,23 / 2,26
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	461	2,29 / 2,29
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	425	2,43 / 2,45
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	430	-0,07 / -0,07
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	408	0,07 / 0,07
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	440	0,14 / 0,14

Tab. 11-14: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung des Index der BYNDS-Dimension „Risikoexposition“ zwischen den Panelwellen W1 und W2

BYNDS-Subskala „Risikoexposition“	%
Stark häufigeres Zutreffen (Höher als +1,0)	3,8
Häufigeres Zutreffen (Höher als +0,5 bis +1,0)	20,0
Etwas häufigeres Zutreffen (0 bis +0,5)	33,7
Keine Veränderung	9,7
Etwas geringeres Zutreffen (0 bis -0,5)	21,8
Geringeres Zutreffen (Niedriger als -0,5 bis -1,0)	9,6
Stark geringeres Zutreffen (Niedriger als -1,0)	1,4
Anzahl (n)	408

Tab. 11-15: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zusammensetzung des Indexes für die BYNDS-Dimension „Risikoexposition“ zwischen Panelwelle W1 und W2

Dieser Befund verweist auf die Doppeldeutigkeit des Begriffs „Risikoexposition“ im Rahmen der BF17-Maßnahme: Die Begleitzeit ist ja gerade dazu gedacht, den Jugendlichen die Möglichkeit zu geben, in einer – durch die Begleiteranwesenheit – geschützten Umgebung vielfältige Fahrerfahrungen in unterschiedlichen Verkehrssituationen zu sammeln. Gemeinhin als „risikobehaftet“ deklarierte Fahrsituationen sollen durch ein gemeinsames

„Erfahren“ (im doppelten Wortsinn) gemeistert werden. Im Sinne der Maßnahmenwirksamkeit ist es deshalb zu begrüßen, dass die BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter gegen Ende der Begleitzeit zum Aufbau von Fahrerfahrung in vielfältigen Verkehrssituationen unterwegs sind.

11.4.3 Risikoexposition der 18-jährigen Fahranfänger

Ebenso wie die 17-jährigen Fahranfänger sind fast alle 18-Jährigen in den vier Wochen vor der Befragung mindestens einmal am Wochenende Pkw gefahren (95,1 %; vgl. Tab. 11-16). Insgesamt sind in vier der sieben erhobenen unfallrisikobehafteten Fahrsituationen jeweils mehr als 80 % der befragten Führerscheinneulinge unterwegs gewesen. Lediglich zwei Situationen der Risikoexposition werden von weniger Fahranfängern genannt: Zum einen berichten „nur“ 59,4 % der Befragten, nachts ihre Freunde als Mitfahrer im Pkw dabei gehabt zu haben, und lediglich etwas mehr als ein Drittel der Befragten (37,7 %) gibt an, unter Müdigkeit Auto gefahren zu sein.

BYNDS-Subskala „Risikoexposition“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Sie sind am Wochenende gefahren.	806	4,9	14,0	22,9	31,0	27,3	100,0
Sie sind im Regen gefahren.	795	16,2	29,2	42,7	7,1	4,8	100,0
Sie sind morgens oder abends zur Hauptverkehrszeit gefahren.	802	14,4	21,8	28,8	21,8	13,2	100,0
Sie sind nachts gefahren.	804	18,4	24,6	40,6	11,2	5,2	100,0
Sie sind in der Morgen- oder Abenddämmerung gefahren.	798	13,2	25,6	34,4	18,4	8,5	100,0
Sie hatten nachts ihre Freunde als Mitfahrer im Auto.	805	40,6	19,3	19,2	13,3	7,6	100,0
Sie sind gefahren, obwohl sie wussten, dass Sie müde sind.	803	62,3	25,1	10,0	1,7	0,8	100,0

Tab. 11-16: 18-jährige Fahranfänger: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Risikoexposition“

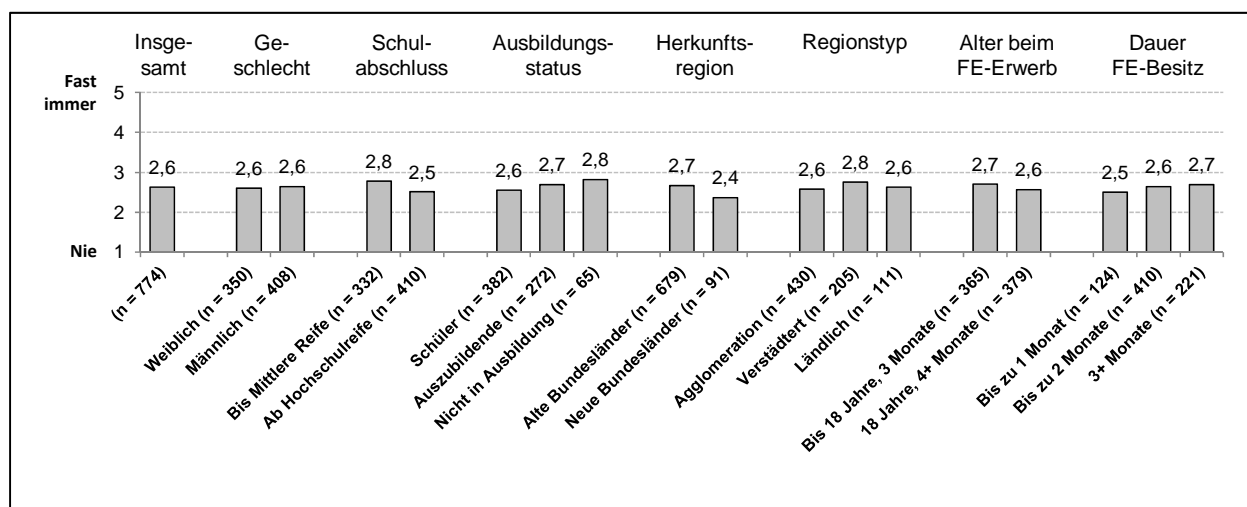


Bild 11-10: 18-jährige Fahranfänger: Summenindex der BYNDS-Subskala „Risikoexposition“ – nach relevanten Subgruppen

Für den Summenindex „Risikoexposition“ ergibt sich für die 18-jährigen Fahranfänger ein arithmetisches Mittel von $\bar{x} = 2,6$. Wie schon bei den BF17-Teilnehmern lassen sich die Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen bei den folgenden Merkmalen verallgemeinern (vgl. Bild 11-10):

- Beim Schulabschluss,
- beim Ausbildungsstatus,
- bei der regionalen Herkunft, gemessen an den alten und neuen Bundesländern,
- beim Regionstyp und
- beim Einstiegsalter der 18-jährigen Fahranfänger.

Auch der Unterschied des Summenindexes „Risikoexposition“ zwischen den BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Fahranfängern erweist sich als statistisch signifikant und signalisiert eine höhere Exposition der 18-jährigen Fahranfänger in risikobehafteten Situationen. Im Unterschied zu den 17-Jährigen müssen 18-jährige Fahranfänger diese Risikoexposition alleine bewältigen.

11.5 Stimmung des Fahrers

Eine Skala der Stimmung des Fahrers, als relevante Einflussgröße auf das Fahrverhalten von Fahranfängern, rundet das Set der BYNDS-Subskalen ab. Zur Abfrage, in welchem Ausmaß die augenblickliche Stimmung das Fahrverhalten des Anfängers beeinflusst, werden in der BYNDS drei Statements verwendet, die nach der Übersetzung ins Deutsche und der inhaltlichen Prüfung in den

Fragenkatalog der FAB2014 aufgenommen wurden.

11.5.1 Stimmung des Fahrers unter BF17-Teilnehmern in der Befragung W1

Durchwegs antworten mindestens sieben von zehn BF17-Teilnehmern in der ersten Befragungswelle, dass ihre Fahrweise in den letzten vier Wochen nicht von der Gefühlslage beeinflusst wurde (vgl. Tab. 11-17). Dabei lehnen 82,1 % die Aussage, dass sie wegen schlechter Stimmung schneller gefahren sind, für sich ab. Auch negative Gefühle hatten nach eigener Einschätzung bei drei Viertel der 17-Jährigen (74,5 %) keinen Einfluss. Umgekehrt gilt damit für ein Viertel der Befragten, dass sie davon ausgehen, dass sich negative Gefühle auf ihre Fahrweise ausgewirkt haben. Dass ihr Fahrstil durch die vorherrschende Stimmungslage in den letzten vier Wochen gelegentlich oder öfter beeinflusst wurde, berichten ebenso insgesamt 28,2 %.

Der Median für den additiven Index „Stimmung des Fahrers“ beträgt $\tilde{x} = 1,0$ (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,3$). Die in Bild 11-11 dargestellten Durchschnittswerte sind lediglich für die Dauer des bisherigen Fahrerlaubnisbesitzes statistisch verallgemeinerbar. So berichten Fahranfänger mit einer bisherigen Begleitdauer von mehr als drei Monaten im Vergleich zu den BF17-Befragten mit einer kürzeren Begleitdauer, dass ihr Fahrstil häufiger von ihrer Stimmungslage abhängig ist.

BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Negative Gefühle, wie Wut oder Frustration, haben sich auf deine Fahrweise ausgewirkt.	2.136	74,5	18,2	5,7	1,4	0,3	100,0
Du hast zugelassen, dass dein Fahrstil durch deine Stimmungslage beeinflusst wurde.	2.134	70,2	22,4	6,0	1,3	0,2	100,0
Du bist schneller gefahren, wenn du in einer schlechten Stimmung warst.	2.137	82,1	11,5	4,3	1,8	0,3	100,0

Tab. 11-17: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“; erste Panelwelle

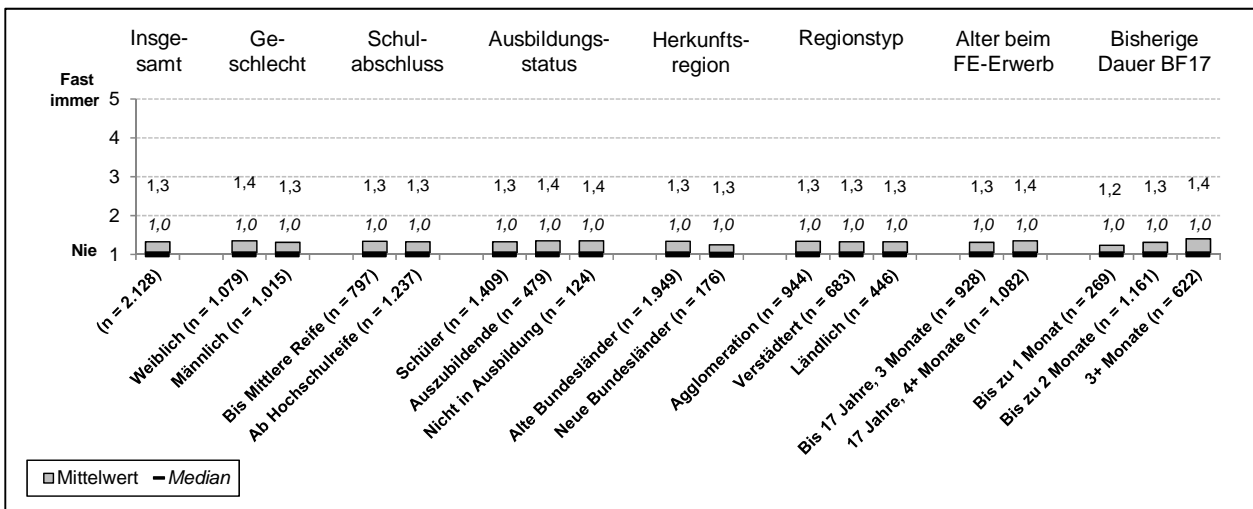


Bild 11-11: BF17-Teilnehmer: Summenindex der BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

11.5.2 Entwicklung der Stimmung des Fahrers unter den BF17-Teilnehmern

Zum zweiten Befragungszeitpunkt gegen Ende der Begleitzeit sind die Anteile derjenigen Jugendlichen, die sich auf ihren Pkw-Fahrten nie von der eigenen Gefühlslage beeinflussen ließen, durchweg gesunken. Mit insgesamt 35,0 % sind die Fahranfänger in der zweiten Panelwelle am häufigsten dafür anfällig, ihren Fahrstil durch die Stimmung beeinflussen zu lassen (vgl. Tab. 11-18). Negative Gefühle, die sich auf die Fahrweise

oder auf die Geschwindigkeit auswirken, haben insgesamt 31,4 % bzw. 21,4 % der Befragten zugelassen. Am Ende der Begleitphase berichten die BF17-Teilnehmer für zwei der drei Items ein ähnliches Niveau der Beeinflussung des Fahrverhaltens durch die aktuelle Stimmung wie die 18-jährigen Fahranfänger zu Beginn der Fahrkarriere (vgl. Tab. 11-21). Eine Befragtengruppe, die sich gegen Ende der Begleitzeit besonders anfällig zeigt, ist in der Subgruppenanalyse nicht auszumachen (Bild 11-12).

BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Negative Gefühle, wie Wut oder Frustration, haben sich auf deine Fahrweise ausgewirkt.	432	68,6	21,1	8,7	1,2	0,4	100,0
Du hast zugelassen, dass dein Fahrstil durch deine Stimmungslage beeinflusst wurde.	432	65,0	26,5	7,1	0,9	0,4	100,0
Du bist schneller gefahren, wenn du in einer schlechten Stimmung warst.	431	78,6	14,6	4,9	1,7	0,2	100,0

Tab. 11-18: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“; zweite Panelwelle

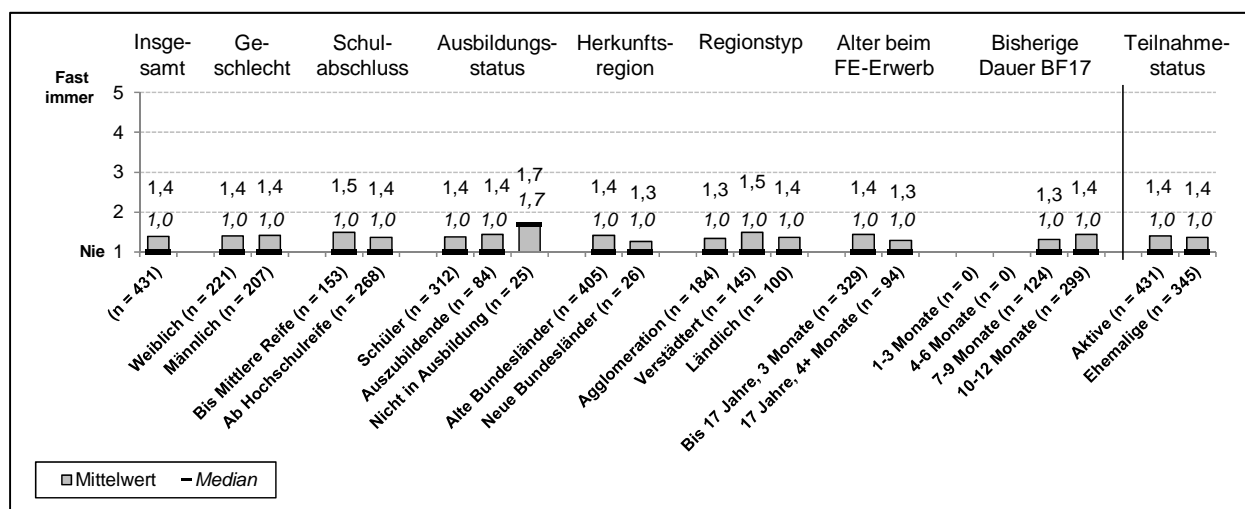


Bild 11-12: BF17-Teilnehmer: Summenindex der BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Der Vergleich der zentralen Maße, resultierend aus den Befragungswellen eins und zwei, zeigt eine kaum wahrnehmbare Veränderung im berichteten Fahrverhalten der Panelteilnehmer (vgl. Tab. 11-19). Die Entwicklung zwischen den Befragungszeitpunkten erweist sich ferner statistisch als nicht signifikant. Die zentralen Maße des Gesamtmittelwertes intrapersoneller Veränderungen zeigen ebenso nur eine geringe Variabilität.

Dieser Befund wird durch die 50,9 % der Befragten nochmals verdeutlicht, bei denen sich im berichteten Fahrverhalten zu den beiden Befragungszeitpunkten keine Veränderungen ergeben haben (vgl. Tab. 11-20). Abweichungen, die ein häufigeres Zutreffen gegen Ende des BF17 anzeigen, halten sich darüber hinaus mit denen, die ein geringeres Zutreffen signalisieren, in etwa die Waage.

BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“	n	Median / Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	2.128	1,00 / (1,33) ¹⁾
Zentrale Maße in W1 für die in W2 aktiven Panelteilnehmer	474	1,00 / (1,32)
Zentrale Maße in W2 (Aktive)	431	1,0 / (1,40)
Gesamtmedian / -mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W1 (gewichtet)	450	0 / (-0,03)
Intrapersoneller Median / Mittelwert in W2 (gewichtet)	428	0 / (0,03)
Betrag mittlerer intrapersoneller Veränderung (ungewichtet)	460	0 / (0,06)

¹⁾ Die dargestellte Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der arithmetische Mittelwert wird deshalb eingeklammert.

Tab. 11-19: BF17-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung des Indexes der BYNDS-Dimension „Stimmung des Fahrers“ zwischen Panelwelle W1 und W2

BYNDS-Dimension „Stimmung des Fahrers“	%
Stark häufigeres Zutreffen (Höher als +1,0)	6,6
Häufigeres Zutreffen (Höher als +0,5 bis +1,0)	10,0
Etwas häufigeres Zutreffen (0 bis +0,5)	10,7
Keine Veränderung	50,9
Etwas geringeres Zutreffen (0 bis -0,5)	8,3
Geringeres Zutreffen (Niedriger als -0,5 bis -1,0)	10,9
Stark geringeres Zutreffen (Niedriger als -1,0)	2,5
Anzahl (n)	428

Tab. 11-20: BF17-Teilnehmer: Veränderung der Zusammensetzung des Indexes für die BYNDS-Dimension „Stimmung des Fahrers“ zwischen Panelwelle W1 und W2

11.5.3 Stimmung des Fahrers unter 18-jährigen Fahranfängern

Auf zwei der drei Items dieser Subskala antworten mehr als drei Viertel der 18-jährigen Befragten, dass sie trotz schlechter Stimmung nicht schneller gefahren sind (78,3 %), und dass negative Gefühle sich nicht auf ihre Fahrweise ausgewirkt haben (73,9 %; vgl. Tab. 11-21). Außerdem berichten

zwei Drittel der 18-Jährigen, dass ihr Fahrstil nicht von ihrer Stimmungslage beeinflusst wird (66,4 %). D. h. im Umkehrschluss allerdings auch, dass rund jeder dritte Fahranfänger seinen Fahrstil in den letzten vier Wochen als mehr oder weniger von seiner momentanen Stimmungslage beeinflusst sieht. Auch bekunden 26,1 % der 18-Jährigen, dass sich ihre negativen Gefühle sehr wohl auf ihre Fahrweise ausgewirkt haben und 21,7 % geben zu, dass sie wegen einer schlechten Stimmung mit höherer Geschwindigkeit gefahren sind.

Der additive Index „Stimmung des Fahrers“ zeigt bei den 18-jährigen Fahranfängern einen Median von $\bar{x} = 1,0$ (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,4$; vgl. Bild 11-13). Die Unterschiede hinsichtlich der mittleren Werte für die Herkunftsregion und die Dauer des

Fahrerlaubnisbesitzes erweisen sich als statistisch verallgemeinerbar. 18-jährige Befragte aus den alten Bundesländern berichten häufiger als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern, dass sich ihre Stimmung auf ihre Fahrweise auswirkt. Gleiches gilt für Fahranfänger mit einer Fahrerlaubnisbesitzdauer von mehr als drei Monaten, deren Fahrstil nach eigenem Bekunden häufiger von ihrer Stimmungslage abhängig ist.

BF17-Teilnehmer und 18-jährige Fahranfänger unterscheiden sich am Beginn ihrer Fahrkarriere, hinsichtlich der mittels des Summenindex gemessenen Abhängigkeit des Fahrstils von der augenblicklichen Stimmungslage, nicht signifikant voneinander.

BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“	n	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer	Insgesamt
		Zeilen-%					
Negative Gefühle, wie Wut oder Frustration, haben sich auf Ihre Fahrweise ausgewirkt.	804	73,9	16,9	6,6	1,7	0,7	100,0
Sie haben zugelassen, dass Ihr Fahrstil durch Ihre Stimmungslage beeinflusst wurde.	804	66,4	23,5	8,1	1,1	0,8	100,0
Sie sind schneller gefahren, wenn Sie in einer schlechten Stimmung waren.	801	78,3	13,8	5,0	2,3	0,6	100,0

Tab. 11-21: 18-jährige Fahranfänger: Antworthäufigkeiten zur BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“

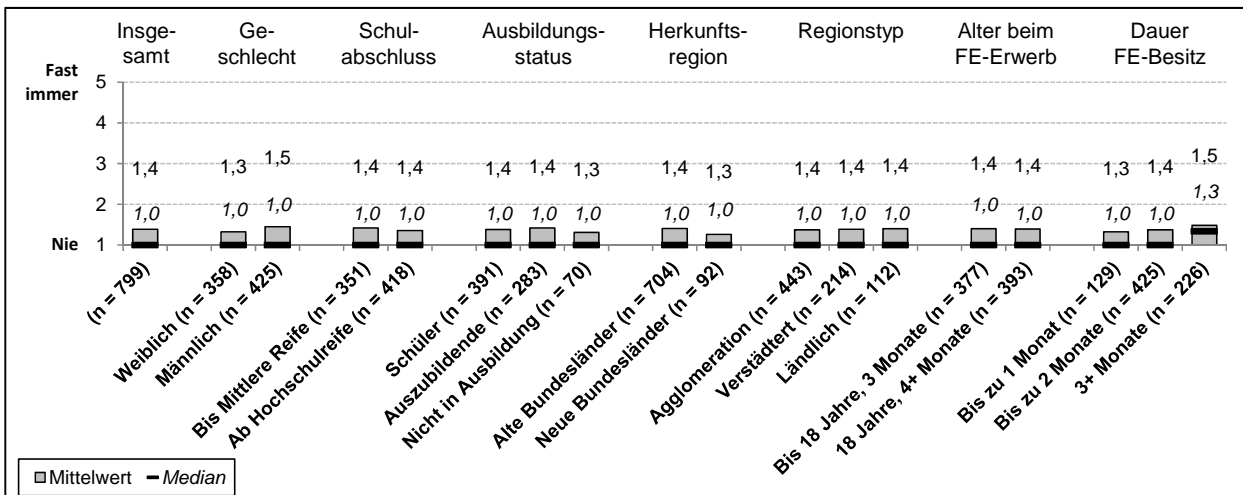


Bild 11-13: 18-jährige Fahranfänger: Summenindex der BYNDS-Subskala „Stimmung des Fahrers“ – nach relevanten Subgruppen

11.6 Zusammenfassung

Die BYNDS ist eine Skala zur Erhebung des risikobehafteten Fahrverhaltens junger Fahranfänger. Die erste von fünf BYNDS-Subskalen erfasst vorübergehende Regelverletzungen der Fahranfänger.

Zu Beginn der Begleitphase begehen die BF17-Teilnehmer selten temporäre Regelverstöße, wie z. B. ein zeitweise zu schnelles Fahren. Gegen Ende des Begleiteten Fahrens berichten sie häufiger davon. Der Vergleich von BF17-Teilnehmern (Erstbefragung W1) und Nichtteilnehmern hält fest,

dass 18-jährige Fahranfänger häufiger vorübergehende Regelverstöße aus den letzten vier Wochen berichten als begleitet fahrende 17-Jährige.

Die Teilskala von über eine ganze Fahrt hinweg anhaltenden Regelverletzungen (z. B. das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts), die nur unter 18-jährigen Fahranfängern erhoben wurde, zeigt insgesamt nur einen sehr niedrigen Indexwert.

Für die Subskala „Fehleinschätzungen“ errechnet sich für die BF17-Teilnehmer am Anfang ihrer Begleitphase ein Mittelwert, der Fehleinschätzungen von Distanzen oder Geschwindigkeiten als selten anzeigt. Über die BF17-Begleitphase hinweg können die Jugendlichen Fehleinschätzungen in geringem Umfang weiter reduzieren. Im Durchschnitt berichten die 18-jährigen Fahranfänger mehr Fehleinschätzungen als die BF17-Teilnehmer.

Der Gesamtmittelwert der Skala „Risikoexposition“ liegt für die BF17-Befragten zu Beginn ihrer Begleitphase im Bereich der Antwortkategorien „Gelegentlich“ bis „Manchmal“. Bis zum Ende der Begleitzeit hat sich die Risikoexposition im Durchschnitt für jeden einzelnen Befragten erhöht. Der Unterschied des Summenindex „Risikoexposition“ zwischen den BF17-Teilnehmern (Erstbefragung W1) und 18-jährigen Fahranfängern signalisiert außerdem eine höhere Exposition der selbstständigen Fahranfänger.

Zu dieser Teilskala der BYNDS ist die Doppeldeutigkeit des Begriffs „Risikoexposition“ für die Teilgruppe der BF17-Teilnehmer anzumerken. Viele der hier als „risikobehaftet“ deklarierten Fahrsituationen, wie z. B. das Fahren bei Nacht, bei Regen oder in dichtem Verkehr, sollen durch ein gemeinsames „Erfahren“ (im doppelten Wortsinn) mit dem Begleiter gemeistert werden. Dagegen sehen sich 18-Jährige Fahranfänger risikobehafteten Fahrsituationen alleine gegenüber.

Nach den Angaben der BF17-Teilnehmer nimmt die momentane Stimmungslage, gemessen von der letzten BYNDS-Teilskala, bei mindestens sieben von zehn BF17-Teilnehmern zu beiden Erhebungszeitpunkten keinen Einfluss auf den Fahrstil. Ähnlich sieht es bei den 18-jährigen Fahranfängern aus. Zwischen den Fahranfängergruppen der BF17-Teilnehmer und -Nichtteilnehmer lassen sich diesbezüglich keine Unterschiede nachweisen.

12 Fahrfertigkeiten und Fahrerfahrungsaufbau

12.1 Einschätzung der Fahrfertigkeiten

Die Befragung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer am BF17 in der „Fahranfängerbefragung 2014“ greift die bereits in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2012b: 211ff) und der Prozessevaluation des vormaligen BF17-Modellversuchs (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 256ff) eingeführten Aspekte der Fahrfertigkeiten auf, bei denen unter Fahranfängern eine besonders große Unsicherheit vermutet wird. Nach MAYHEW, SIMPSON (1996) sind insbesondere Defizite in der Wahrnehmung, der Risikoeinschätzung und dem Multitasking für das Unfallrisiko junger Fahrer einschlägig. Der Aufbau von Fahrfertigkeiten ist demnach ein wichtiger Aspekt für die unfallfreie Verkehrsteilnahme der Fahranfänger. In der Befragung decken zwei Items die Fähigkeit zum Multitasking, drei Aussagen Fertigkeiten zu Fahrmanövern, weitere zwei Aussagen Aspekte der Wahrnehmung beim Fahren und insgesamt vier Situationen die Kompetenz der Risikoeinschätzung ab.

Die 17- und 18-jährigen Fahranfänger erhielten in dem jeweiligen FAB2014-Fragebogen diese elf dezidierten Fahrsituationen mit der Bitte vorgelegt, durch die Antwortmöglichkeiten „Ja“ und „Nein“ anzuzeigen, ob sie sich in den vier Wochen vor der Befragung in den beschriebenen Fahrsituationen unsicher gefühlt haben. Die Option „Diese Situation kam nicht vor“ vervollständigt die Antwortalternativen und gibt in der Auswertung die Möglichkeit, nur das tatsächliche Erleben der abgefragten Fahrsituationen darzustellen. Neben der Selbsteinschätzung von etwaigen Unsicherheiten durch die Fahranfänger geben die Einschätzungen der Eltern und Begleiter eine Vergleichsmöglichkeit zur Interpretation der Beurteilungen durch die Novizen.

BF17-Teilnehmer: Unsicherheiten in bestimmten Verkehrssituationen	n	Unsicher gefühlt	Nicht unsicher gefühlt	Insgesamt	Situation kam nicht vor
		Zeilen-%			n
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	1.430	25,7	74,3	100,0	731
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	1.383	12,5	87,5	100,0	769
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	1.664	23,3	76,7	100,0	498
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	2.049	10,3	89,7	100,0	106
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	2.045	27,9	72,1	100,0	113
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	2.057	15,1	84,9	100,0	98
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	2.023	24,5	75,5	100,0	134
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	1.213	32,6	67,4	100,0	944
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	1.623	13,1	86,9	100,0	525
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	1.785	14,5	85,5	100,0	361
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	1.530	38,6	61,4	100,0	616

Tab. 12-1: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete Unsicherheiten in den letzten vier Wochen; erste Panelwelle – Häufigkeitsverteilung

12.1.1 Selbsteinschätzung der Fahrfertigkeiten durch die BF17-Fahrerinnen

12.1.1.1 Selbsteinschätzung zum Befragungszeitpunkt W1

Der Stand der Selbsteinschätzungen zu Unsicherheiten in bestimmten Fahrsituationen zu Beginn des Begleiteten Fahrens (Befragungszeitpunkt W1) wird in Tab. 12-1 übersichtlich dargestellt. In die Berichterstattung der prozentualen Häufigkeiten fließen ausschließlich die „Ja“- und „Nein“-Antworten ein. Befragte, die diese Situation in den letzten vier Wochen vor dem Befragungszeitpunkt nicht erlebt haben, werden lediglich in ihrer absoluten Anzahl aufgeführt.¹²⁶ Das Überholen auf Landstraßen ist die Fahrsituation, denen die Fahrerinnen am Anfang ihrer Begleitzeit im Bezugszeitraum der letzten vier Wochen am wenigsten ausgesetzt waren. Die Vorfahrtsregelung an Kreuzungen zu erkennen, war hingegen für fast jeden 17-Jährigen Bestandteil einer der Begleitfahrten in den letzten vier Wochen; nur bei wenigen Jugendlichen kam diese Situation im Berichtszeitraum angeblich nicht vor.

Am Anfang ihrer Begleitzeit berichten BF17-Teilnehmer den geringsten Anteil an Unsicherheiten bei der Berücksichtigung von Fußgängern, Radfahrern und Kindern während des Fahrens (10,3 %). Ebenfalls in eher geringem Umfang fühlen sich die Fahrerinnen in den folgenden Fahrsituationen unsicher: Das Überholen auf der Autobahn (12,5 %), das Fahren im Regen (13,1 %) bzw. bei Dunkelheit (14,5 %) oder das schnelle Erkennen der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung (15,1 %). Mit gewissem Abstand im Anteil unsicherer Fahrerinnen folgen die übrigen Fahrsituationen. Etwa je ein Viertel der 17-Jährigen bestätigt, am Anfang ihrer Begleitzeit, beim Einordnen auf mehrspurigen Straßen (23,3 %), beim Einschätzen der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs beim Linksabbiegen (24,5 %) und beim Einfädeln in den fließenden Verkehr auf der Autobahn (25,7 %) Schwierigkeiten gehabt zu haben. Die größten Probleme bereitet es den BF17-Teilnehmern zu Beginn ihrer Fahrkarriere, die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig einzuschätzen (27,9 %), das Überholen auf Landstraßen (32,6 %) und das schnelle Reagieren auf unvorhergesehene Situationen (38,6 %). Damit befinden sich unter den Fahrsituationen, die besonders häufig Unsicherheiten bei den begleiteten Neulingen hervorrufen, häufig Verkehrssituationen, die dem Multitasking und der Risikoeinschätzung zuzuordnen sind. Diese beiden wichtigen Kompetenzen des Fahrens

¹²⁶ Die Antwortmöglichkeit „Diese Situation kam nicht vor“ wird in der Datenauswertung als ungültige Angabe vercodet. Alle nachfolgend in diesem Abschnitt berichteten Prozentwerte beziehen sich auf Fahrerinnen, die eine bestimmte Fahrsituation in den letzten vier Wochen tatsächlich erlebt haben.

sind zu Beginn der Fahrkarriere offenkundig noch nicht hinreichend ausgebildet. Insgesamt beläuft sich die Anzahl berichteter Unsicherheiten in den letzten vier Wochen vor der Befragung unter den BF17-Teilnehmern zum Zeitpunkt W1 auf durchschnittlich $\bar{x} = 1,8$ Situationen. Dabei haben drei von zehn 17-Jährigen (30,9 %) keine Unsicherheit berichtet, 18,6 % der Jugendlichen haben eine problematische Situation und weitere 19,7 % zwei derartige Momente erlebt. Insgesamt 30,8 % der Befragten dokumentieren im Fragebogen drei und mehr unsichere Fahrsituationen.

In den Abbildungen Bild 12-1 bis Bild 12-11 werden die Antworten zu den einzelnen Items nach den relevanten Subgruppen differenziert. Für die Selbsteinschätzung der Fahrfertigkeiten in den letzten vier Wochen vor der Erstbefragung am Beginn des Begleiteten Fahrens ergeben sich für die BF17-Teilnehmer folgende verallgemeinerbaren Ergebnisse:

- In beinahe allen vorgelegten Verkehrssituationen berichten die männlichen Befragten eine geringere Unsicherheit als die weiblichen Fahranfänger. Lediglich in der insgesamt am unproblematischsten empfundenen Situation, auf Fußgänger, Kinder und Radfahrende zu achten, ergibt sich kein signifikanter Unterschied zwischen den Antworten von weiblichen und männlichen Jugendlichen.

Ähnliche Unterschiede zeigten sich auch bereits früher unter 17-jährigen Fahranfängern im Begleiteten Fahren (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 257). Hier wie dort muss offen bleiben, ob junge Frauen in ihren Antworten tatsächlich eine höhere Unsicherheit zum Ausdruck bringen, Unsicherheitsgefühle nur sensibler wahrnehmen oder letztlich nur ehrlicher sind als junge männliche Fahranfänger.

- Signifikante Differenzen bei der Empfindung von Unsicherheiten zeigen sich bei fünf Fahrsituationen zwischen den Ausprägungen des Schulabschlusses.¹²⁷ Durchweg zeigen Personen mit bis zu Mittlerer Reife weniger Unsicherheiten als Befragte, die eine Hochschulreife erwerben oder bereits erworben haben.
- Hinsichtlich des Ausbildungsstatus ist die Gruppe der Schüler eher diejenige, die vermehrt Unsicherheiten berichtet. Signifikant häu-

figer fühlen sie sich beim Erkennen von Absichten anderer Verkehrsteilnehmer, beim Überholen auf der Landstraße und beim schnellen Reagieren auf neue Situationen unsicher.

- Die Ausprägungen der regionalen Herkunft und des Regionstyps zeigen nur wenige nennenswerte Zusammenhänge mit den einzelnen Fahrsituationen. Auf der Autobahn zu überholen fällt Fahranfängern aus den neuen Bundesländern schwerer. Für Befragte aus den ländlichen Regionen erscheint sowohl das zügige Erkennen der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung als auch das Überholen auf der Landstraße problematischer als für die Befragten aus den übrigen Regionstypen.
- Die Differenzierungen nach den unabhängigen Variablen mit zeitlicher Dimension ergeben für das Alter der BF17-Teilnehmer und für die bisherige Begleitdauer insgesamt drei statistisch verallgemeinerbare Ergebnisse. Die beim Fahrerlaubniswerb älteren Befragten sind sich einerseits beim Überholen auf der Autobahn und andererseits beim Fahren im Regen unsicherer als die Fröheinsteiger ins BF17. Bei 17-Jährigen, deren Begleitphase bereits drei und mehr Monate andauert, schafft die Situation, die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell zu erkennen, häufiger Probleme als bei Jugendlichen mit kürzerer Begleitdauer.

¹²⁷ Dabei handelt es sich um die Aussagen „Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln“, „Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten“, „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“, „Überholen auf der Landstraße“ und „Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen“.

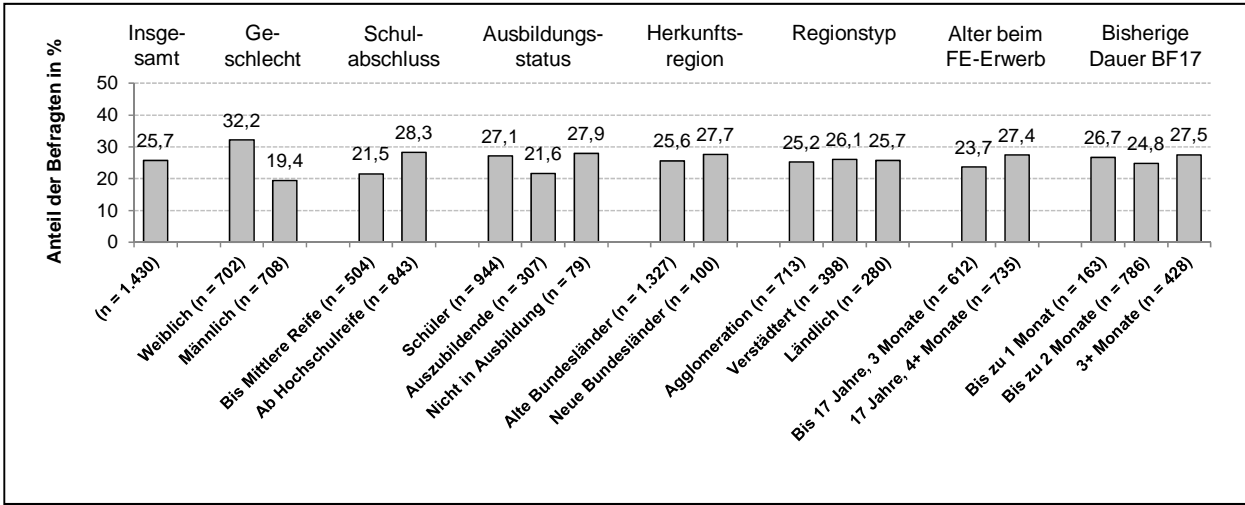


Bild 12-1: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

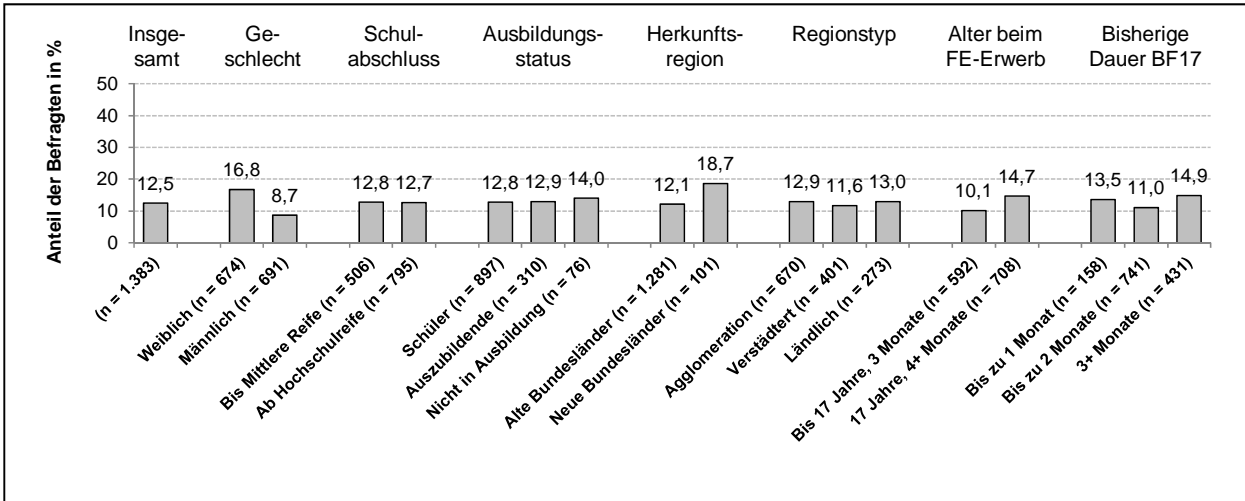


Bild 12-2: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Überholen auf der Autobahn; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

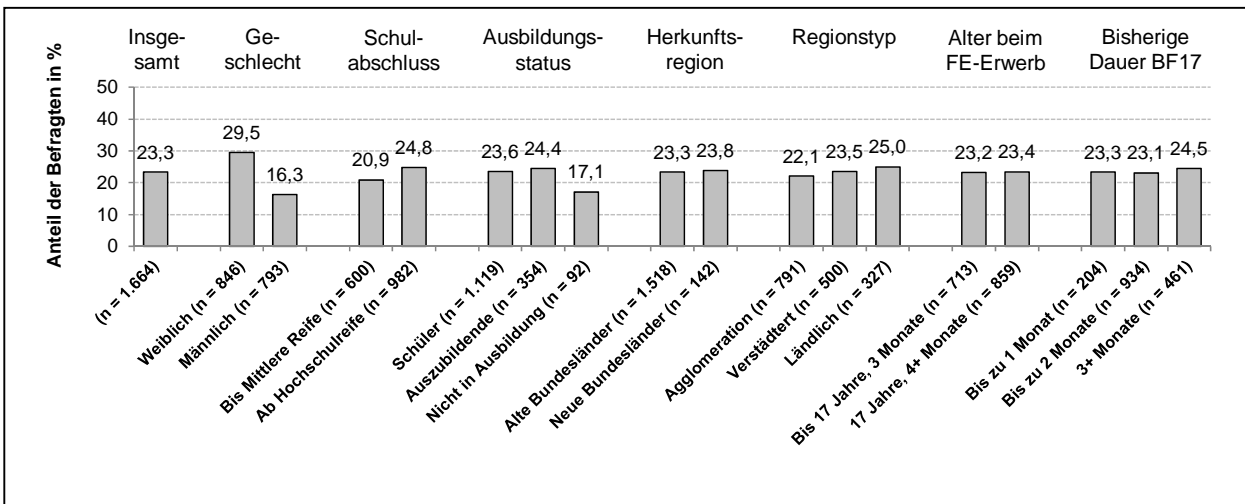


Bild 12-3: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

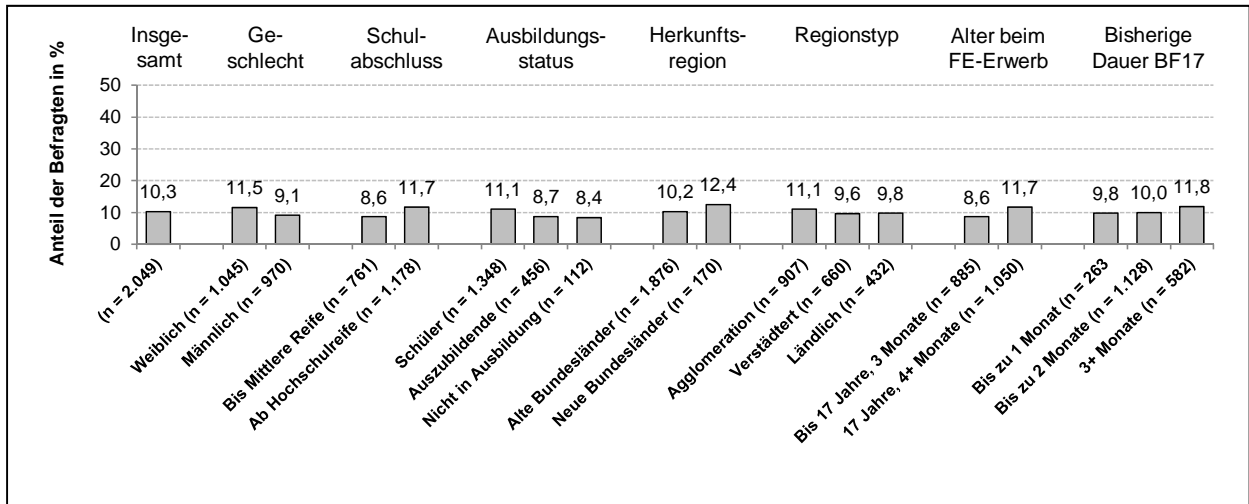


Bild 12-4: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

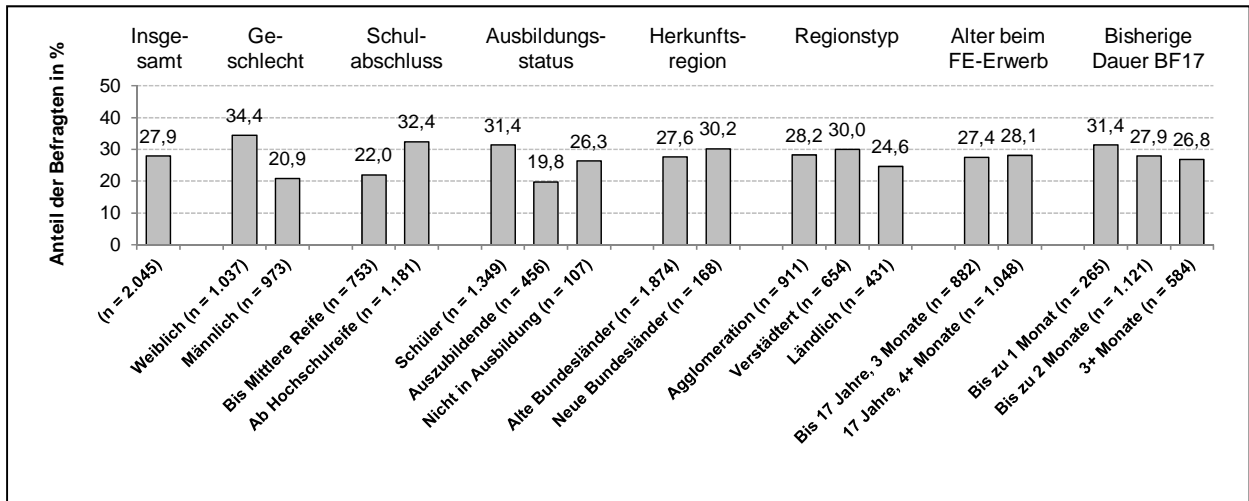


Bild 12-5: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

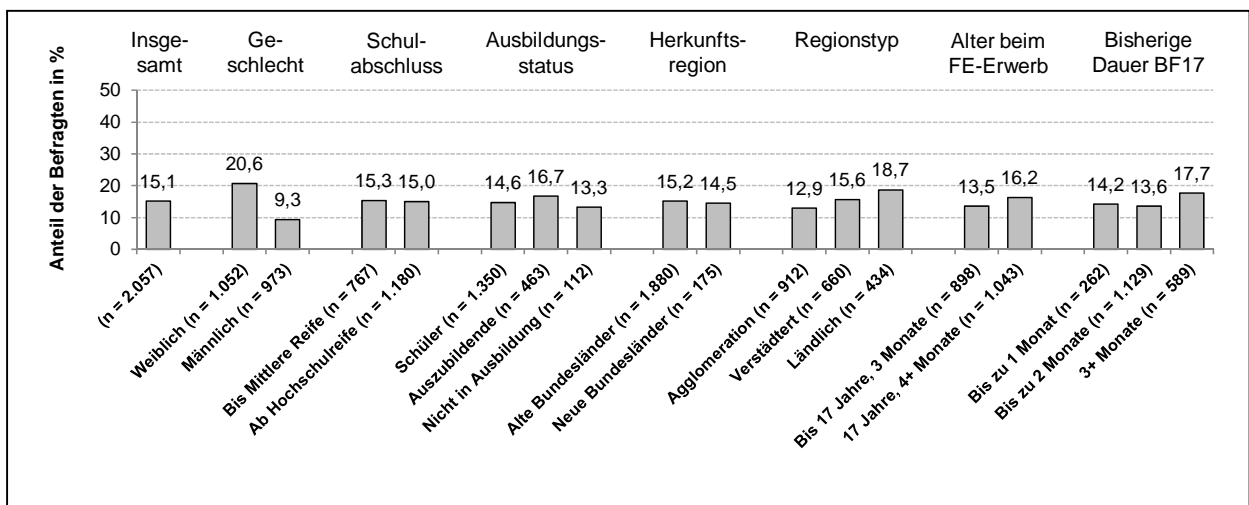


Bild 12-6: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

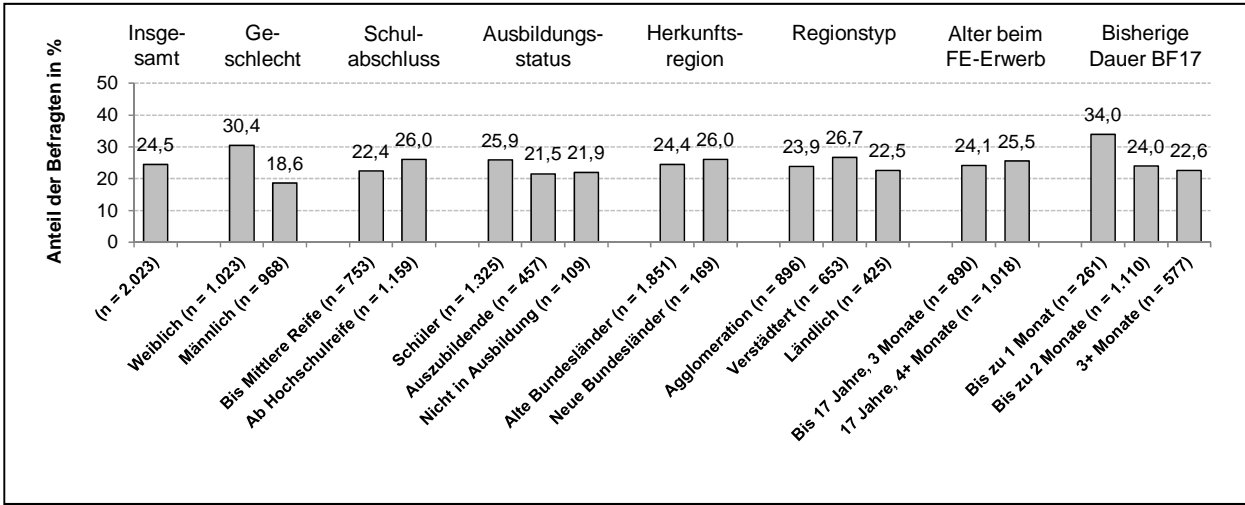


Bild 12-7: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

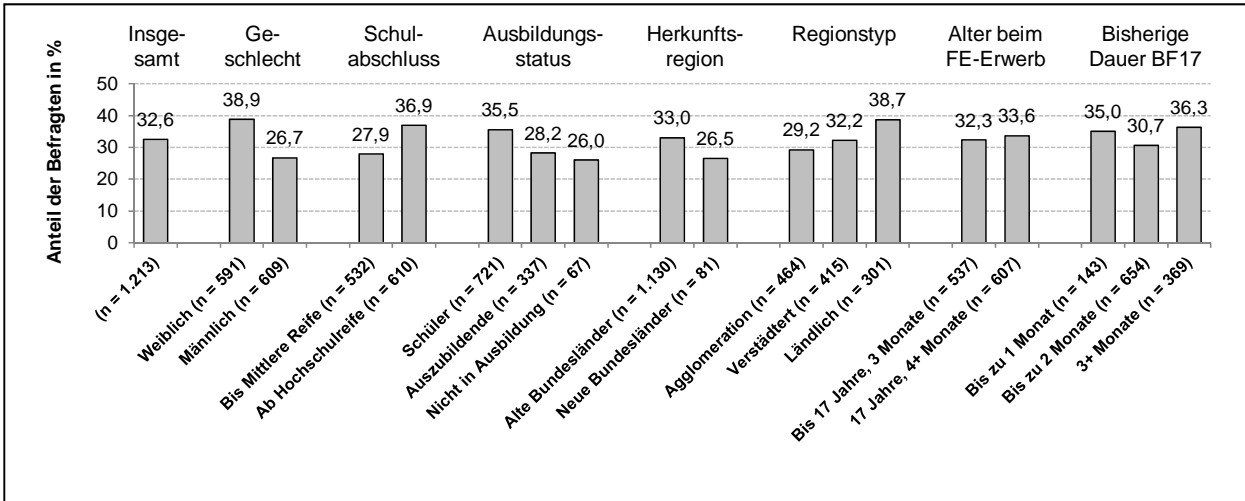


Bild 12-8: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Überholen auf Landstraßen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

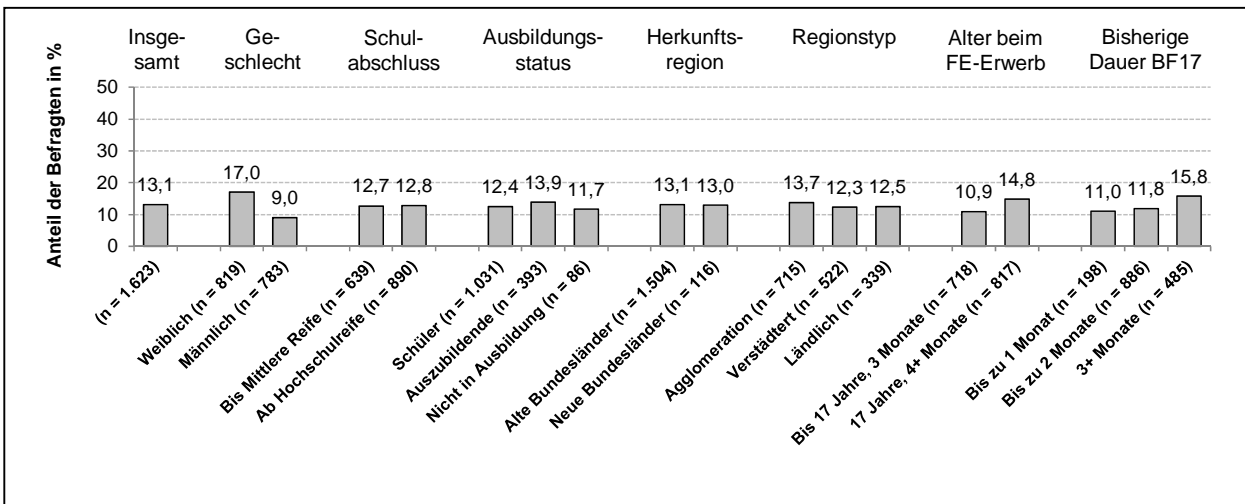


Bild 12-9: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren im Regen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

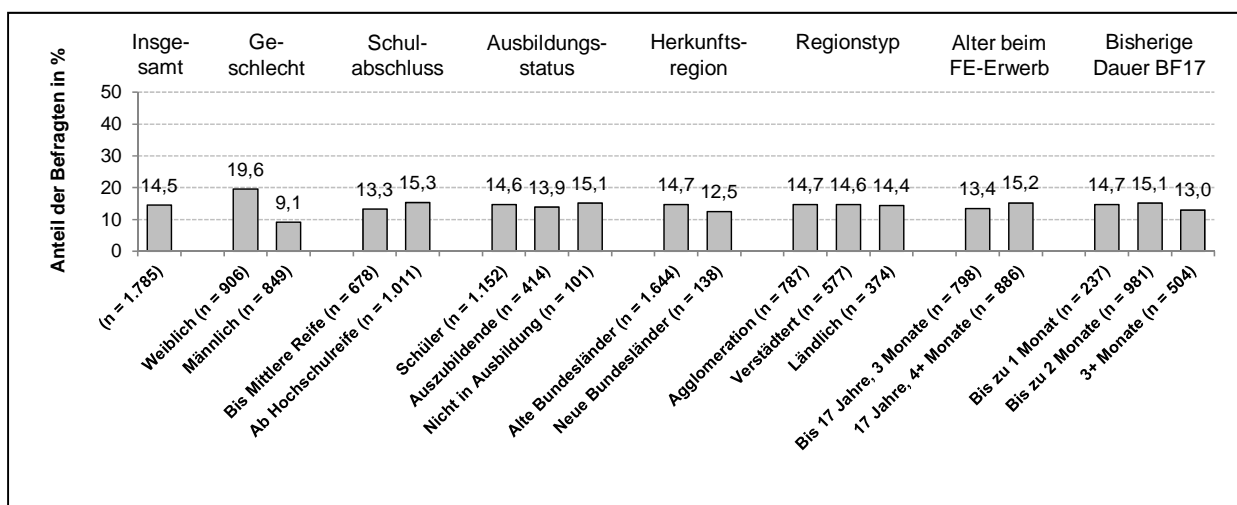


Bild 12-10: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

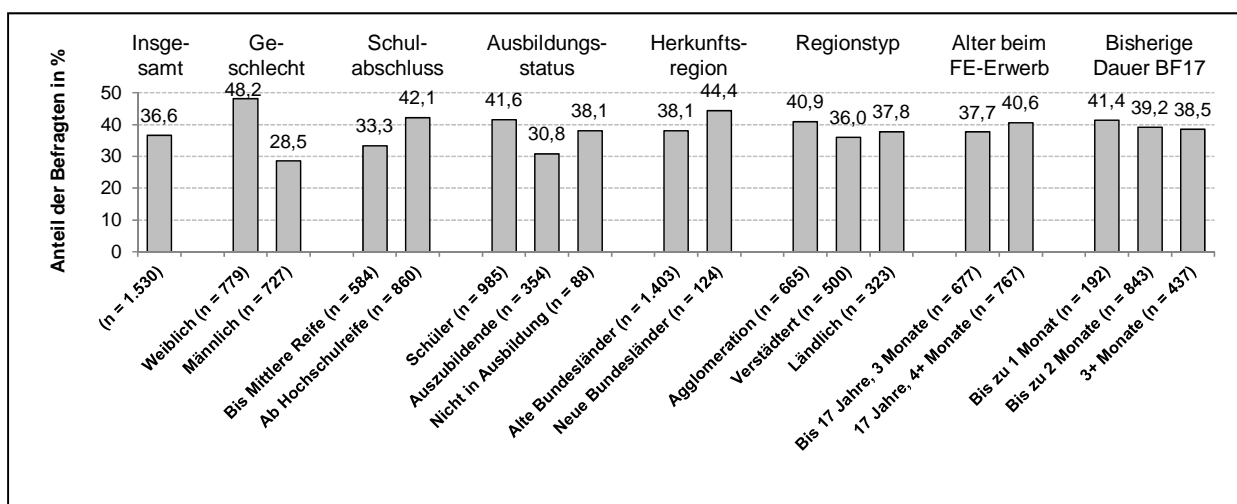


Bild 12-11: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Im Zuge des Fahrerfahrungsaufbaus durch vermehrte Begleitfahrten bzw. eine höhere Fahrleistung sollte die Wahrscheinlichkeit ansteigen, eine bestimmte Fahrsituation bereits einmal erlebt zu haben. Inwieweit eine höhere Fahrleistung die Entwicklung von Fahrfertigkeiten unterstützt bzw. das Aufkommen von Unsicherheitsgefühlen verhindert, soll Tab. 12-2 veranschaulichen. Hierzu ist die aufsummierte Wochenfahrleistung aller BF17-Teilnehmer am Beginn ihrer Begleitphase am Median ($\bar{x} = 50,0$ km) in die beiden Gruppen der Wenig- und der Vielfahrer getrennt worden. Anhand der vorgenommenen Differenzierung werden für drei Fahrsituationen die positiven Auswirkungen zunehmender Fahrerfahrung auf den Abbau von Unsicherheiten sichtbar. Vielfahrer zeigen signifikant weniger Probleme damit, sich auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einzufädeln, die

Vorfahrtsregelung an Kreuzungen schnell zu erkennen und schnell auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren. Während in fünf der übrigen Verkehrssituationen die Vielfahrer ebenso tendenziell weniger Unsicherheiten berichten, sind die Probleme der Wenig- und Vielfahrer beim Überholen auf der Autobahn gleich weit verbreitet. Beim Einordnen auf mehrspurigen Straßen in der Stadt sowie beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer berichten die Vielfahrer sogar etwas mehr Unsicherheiten als die Wenigfahrer.

Unsicherheiten in bestimmten Verkehrssituationen	Wenig-fahrer ¹⁾	Viel-fahrer ¹⁾
	%	
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	28,4	23,1
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	12,5	12,5
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	22,7	23,5
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	10,5	9,0
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	26,8	28,4
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	16,8	12,9
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	26,2	22,7
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	33,4	31,5
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	12,8	12,4
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	15,3	12,9
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	43,5	33,5

¹⁾ Am Median dichotomisierte Wochenfahrleistung aller 17-jähriger Fahranfänger.

Signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen sind grau unterlegt;

Tab. 12-2: BF17-Teilnehmer: Anteile selbstberichteter Unsicherheiten der Fahranfänger; erste Panelwelle – nach der Fahrleistung

12.1.1.2 Entwicklung der Fahrfertigkeiten in der Selbsteinschätzung

In der Evaluation des BF17-Modellversuchs wurde nachgewiesen, dass die Begleitphase für die jugendlichen Fahranfänger einen sicheren Rahmen für den Aufbau von Fahrerfahrung schafft (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010; SCHADE, HEINZMANN 2011). Bis zum Ende ihrer Begleitphase sollen die 17-Jährigen ihre Fahrfertigkeiten so ausgebaut haben, dass sie das Anfängerrisiko zum Start des selbstständigen Fahrens größtmöglich reduziert haben. Die Erhebung der Fahrfertigkeiten gegen Ende der Begleitzeit zum Befragungszeitpunkt W2 gibt deshalb einen Hinweis darauf, inwieweit die Entwicklung der Fahrfertigkeiten während der Begleitphase fortgeschritten ist und wahrgenommene Unsicherheiten in risikobehafteten Fahrsituationen zurückgegangen sind.

Das größte Ausmaß an Unsicherheiten berichten die zur Wiederholungsbefragung W2 noch aktiven begleiteten Jugendlichen beim Überholen auf Landstraßen (31,7 %; vgl. Tab. 12-3), beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen (28,5 %) und beim Einordnen auf mehrspurigen Straßen (26,5 %). Jeder fünfte Befragte berichtet gegen Ende seiner Begleitzeit von Problemen beim Einfädeln in den fließenden Verkehr auf der Autobahn (22,2 %), bei der richtigen Einschätzung der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs beim Linksabbiegen (20,5 %) und beim Erkennen von Absichten anderer Verkehrsteilnehmer (19,4 %). Ferner zeigt etwa jeder sechste Befragte nach wie vor Unsicherheiten bei Fahrten im Regen (16,7 %) oder in der Dunkelheit (17,5 %) sowie beim zügigen Erkennen der Vorfahrtsregelung (14,5 %). Beim Überholen auf der Autobahn (10,7 %) und beim Beachten von Fußgängern, Radfahrern und Kindern (9,3 %) berichten die wenigsten 17-Jährigen gegen Ende ihrer Begleitzeit noch Unsicherheiten.

Die Gesamtzahl aller aus den vier Wochen vor der Befragung berichteten Unsicherheiten liegt für die aktiven BF17-Teilnehmer gegen Ende der Begleitzeit im Mittel bei $\bar{x} = 1,7$ und damit knapp unter dem Durchschnitt aus Befragungswelle W1 ($\bar{x} = 1,8$).¹²⁸ Darunter geben 35,3 % der Befragten keine Unsicherheiten in einer der genannten Verkehrskonstellationen an. Jeder fünfte Befragte (20,5 %) benennt eine problematische Situation und weitere 16,6 % zählen zwei Unsicherheiten in den vier Wochen vor der Befragung auf. Drei und mehr Fahrsituationen, die ein Gefühl der Unsicherheit erzeugt haben, berichten gegen Ende ihrer Begleitzeit noch mehr als ein Viertel (27,6 %) der BF17-Teilnehmer.

¹²⁸ Interessant ist dabei die Unterscheidung des Antwortverhaltens von Befragten in der ersten Panelwelle, die auch in Welle W2 teilgenommen haben, von jenen, die sich nur in Welle 1 befragen ließen. Im Mittel ergibt sich für die Jugendlichen, die nur an der ersten Befragung teilnahmen, eine Anzahl von $\bar{x} = 1,7$ Fahrsituationen, in denen sie eine Unsicherheit verspürten. 17-Jährige, die im Panel der FAB2014 verblieben sind, berichten zum Zeitpunkt W1 durchschnittlich $\bar{x} = 2,0$ unsichere Situationen. Diese Differenzierung des Antwortverhaltens in Welle W1 zwischen Panelteilnehmern und -nichtteilnehmern erweist sich als statistisch relevant. Im Panel der BF17-Teilnehmer finden sich also in der Selbstwahrnehmung eher unsichere Fahranfänger. Für diese ergibt sich jedoch im Vergleich von Befragungswelle W1 mit W2 offensichtlich eine Verbesserung der Fahrfertigkeiten.

BF17-Teilnehmer: Unsicherheiten in bestimmten Verkehrssituationen	n	Unsicher gefühlt	Nicht unsicher gefühlt	Insgesamt	Situation kam nicht vor
		Zeilen-%			n
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	329	22,2	77,8	100,0	111
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	324	10,7	89,3	100,0	113
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	342	26,5	73,5	100,0	93
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	409	9,3	90,7	100,0	31
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	402	19,4	80,6	100,0	34
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	411	14,5	85,5	100,0	26
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	399	20,5	79,5	100,0	37
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	267	31,7	68,3	100,0	169
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	379	16,7	83,3	100,0	60
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	391	17,5	82,5	100,0	47
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	329	28,5	71,2	100,0	108

Tab. 12-3: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete Unsicherheiten in den letzten vier Wochen; zweite Panelwelle – Häufigkeitsverteilung der aktiven BF17-Teilnehmer

Die Betrachtung der Unsicherheiten gegen Ende der Begleitzeit (Welle W2) wird um die Differenzierung der Anteile unsicherer Befragter nach dem Set relevanter Subgruppen ergänzt (vgl. Bild 12-12 bis Bild 12-22). Aus den Darstellungen und den parallel durchgeführten statistischen Tests lassen sich folgende Ergebnisse zusammenfassen:

- Wie bereits in der ersten Panelwelle ist das Antwortverhalten nach dem Geschlecht verschieden. Dieser Befund kann in der zweiten Befragungswelle auf neun der elf erhobenen Items übertragen werden. Dabei ist der Anteil weiblicher Fahranfänger, die Unsicherheiten berichten, stets größer als jener der jungen Männer. Dies gilt nicht für die beiden Fahrsituationen „Überholen auf der Autobahn“ und „Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten“.
- Der Schulabschluss und der momentane Ausbildungsstatus der 17-jährigen Panelteilnehmer haben in der zweiten Befragung keine Auswirkungen mehr auf das Antwortverhalten. Die Anteile unsicherer Fahranfänger unterscheiden sich in keiner der beschriebenen Konstellationen nach den Subgruppen dieser beiden Variablen.
- Bei der regionalen Herkunft sowie beim Regionstyp ergeben sich weiterhin keine eindeutigen Befunde. Die Analyse zeigt nur in einem

Fall statistische Relevanz und ergibt, dass Jugendlichen aus verdichteten Regionen das Fahren im Regen deutlich leichter fällt als Fahranfängern aus den beiden komplementären Regionstypen.

- In zwei Fahrsituationen macht sich das Alter zum Zeitpunkt des Fahrerlaubnisenerwerbs bemerkbar. Dort kommt es signifikant dahingehend zum Tragen, dass Jugendliche, die erst mehr als drei Monate nach ihrem 17. Geburtstag ins Begleitete Fahren eingestiegen sind, häufiger Unsicherheiten berichten als die Früheinsteiger ins BF17. Die Verallgemeinerbarkeit dieses Teilergebnisses gilt für das Einfädeln auf der Autobahn und das Beachten der Kinder, Fußgänger und Radfahrer.
- Hinsichtlich des Einfädelns auf der Autobahn ist auch der Unterschied zwischen den Subgruppen der bisherigen Begleitdauer signifikant und verallgemeinerbar. In dieser Fahrsituation berichten die Fahranfänger mit kürzerer bisheriger Begleitdauer häufiger Unsicherheiten.
- Die Differenzierung nach dem Teilnahmestatus am BF17 zeigt, dass mittlerweile 18-jährige Ehemalige hinsichtlich des Beachtens von Kindern, Fußgängern und Radfahrern, des Erkennens der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer sowie des Reagierens auf unvorhergesehene Situationen aus den letzten vier Wochen ver-

mehrt Unsicherheiten berichten. Nach wie vor scheint demnach die Interaktion mit anderen Personen im Straßenverkehr eine kritische Größe beim Übergang ins selbstständige Fahren zu sein.

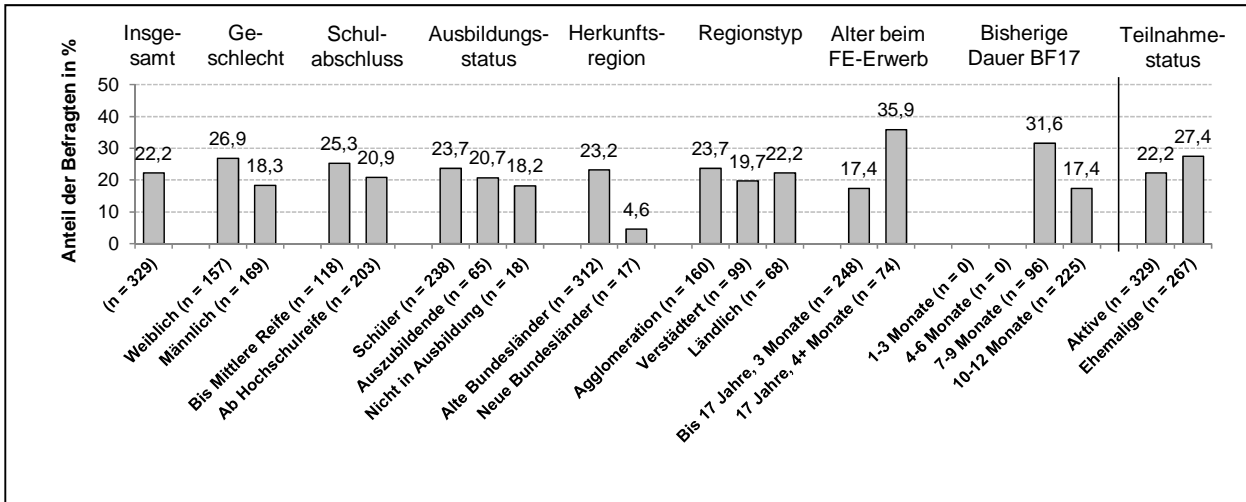


Bild 12-12: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

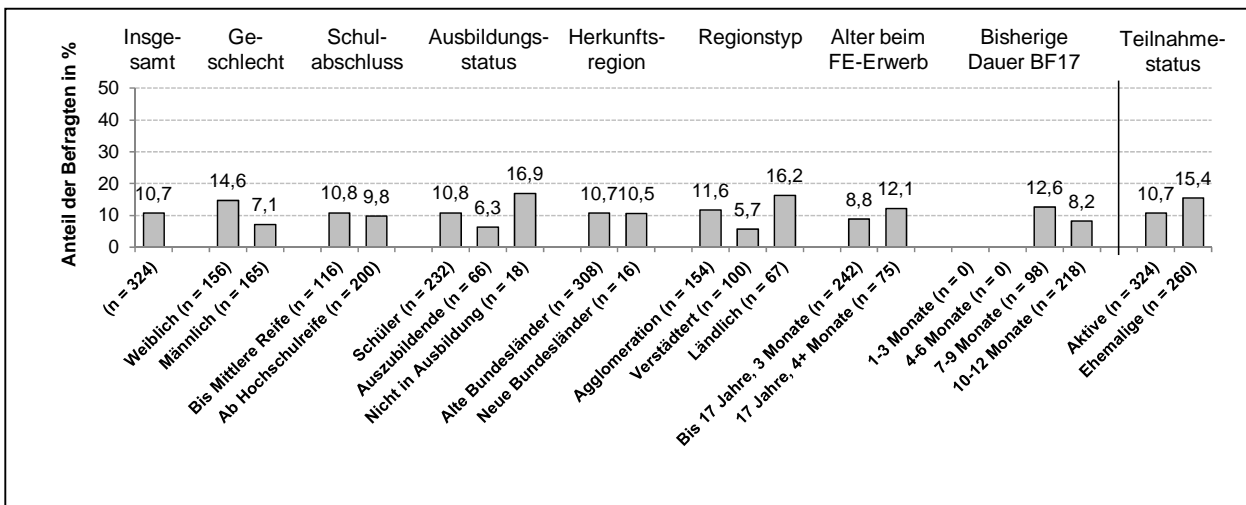


Bild 12-13: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Überholen auf der Autobahn; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

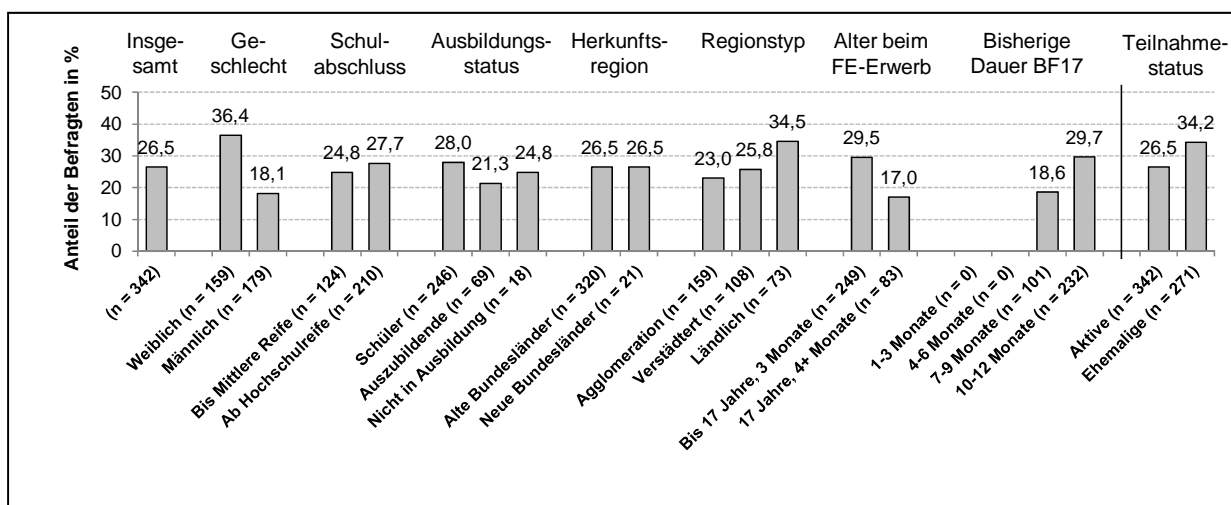


Bild 12-14: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: In der Stadt auf mehrspurigen Straßen auf die richtige Spur einordnen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

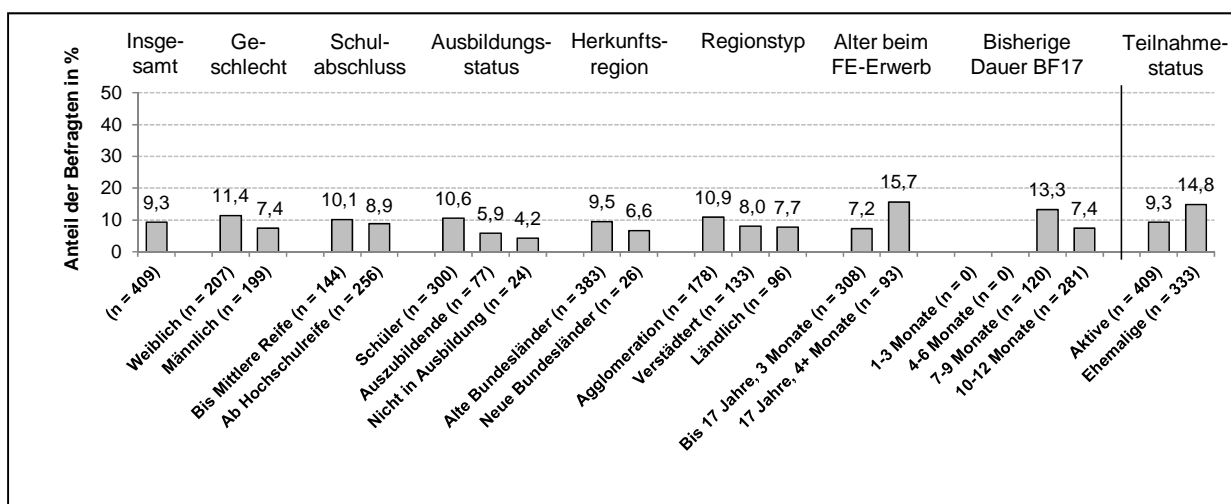


Bild 12-15: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

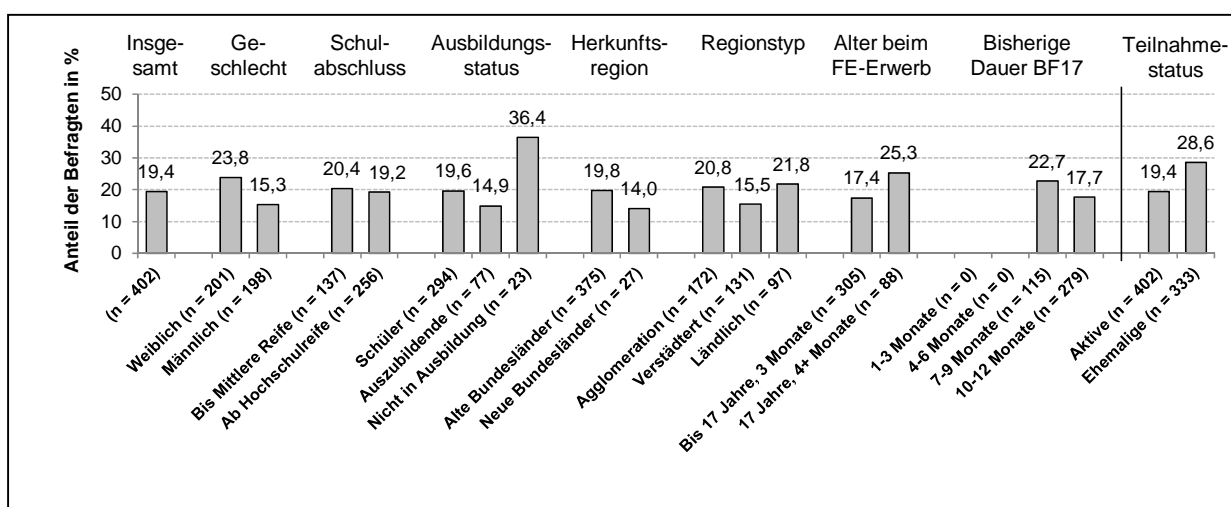


Bild 12-16: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer erkennen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

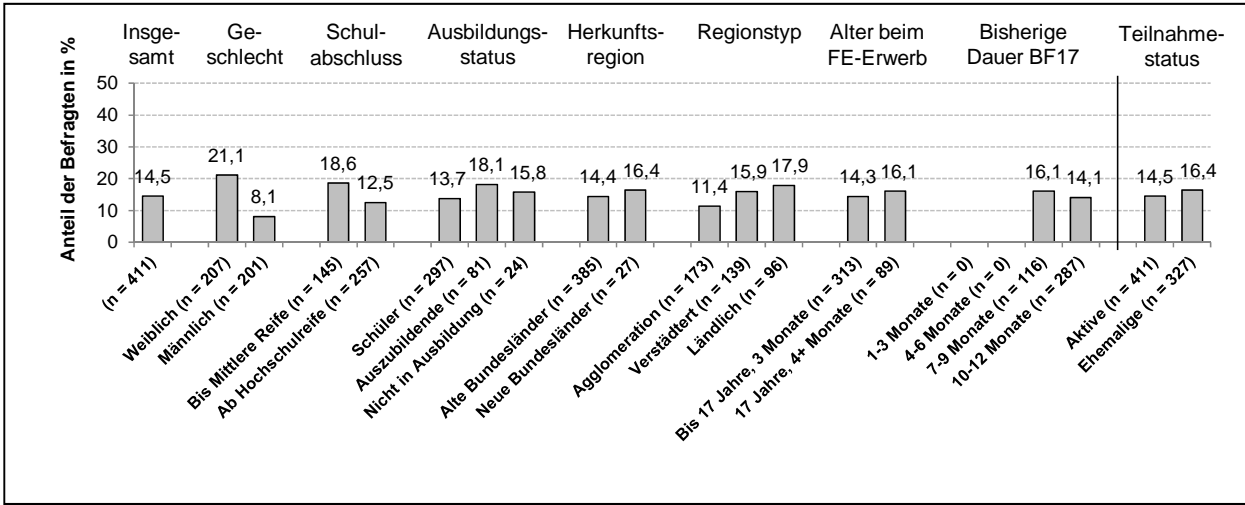


Bild 12-17: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

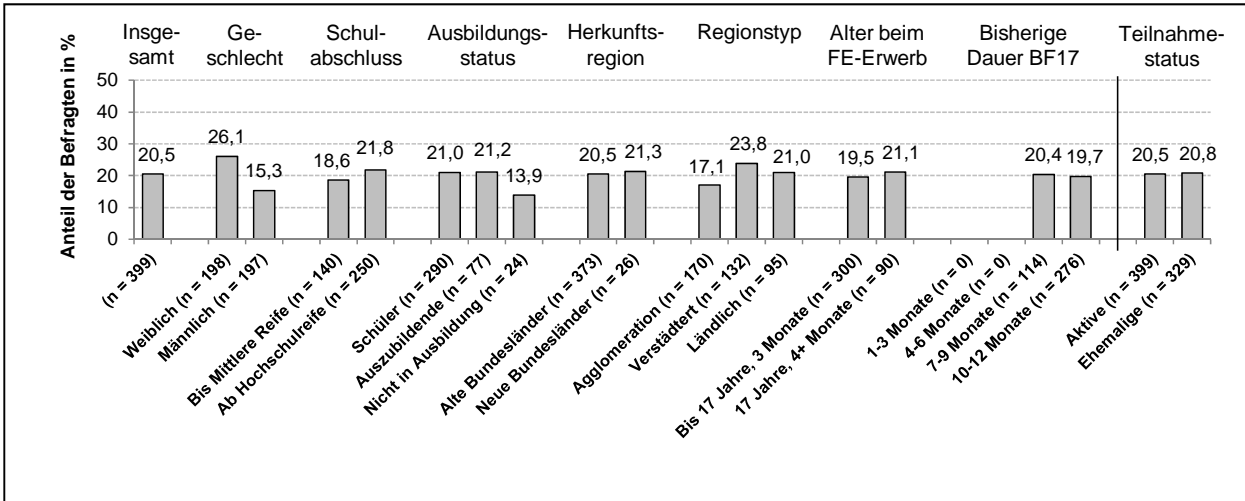


Bild 12-18: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

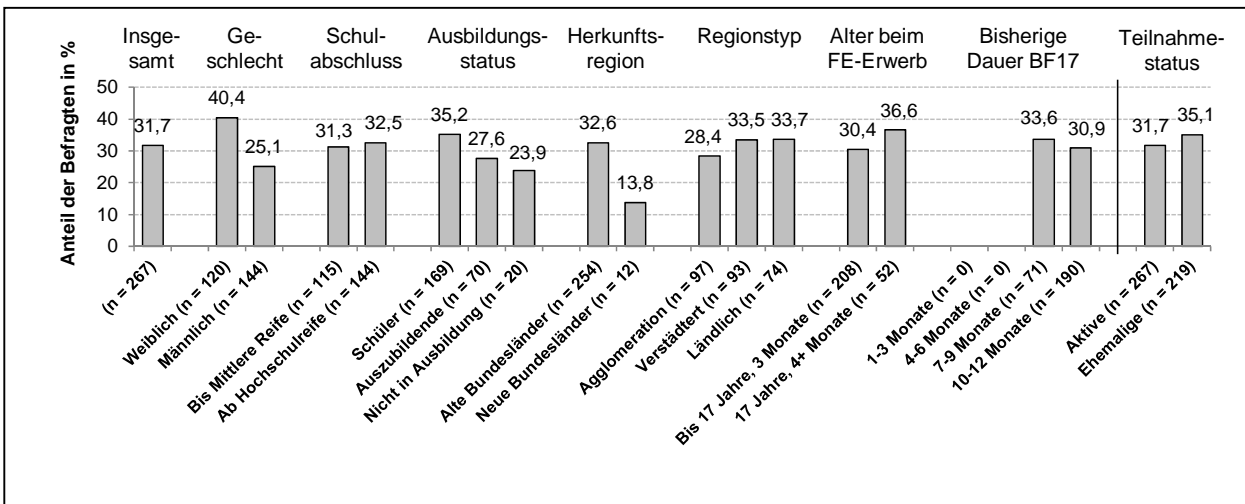


Bild 12-19: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Überholen auf Landstraßen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

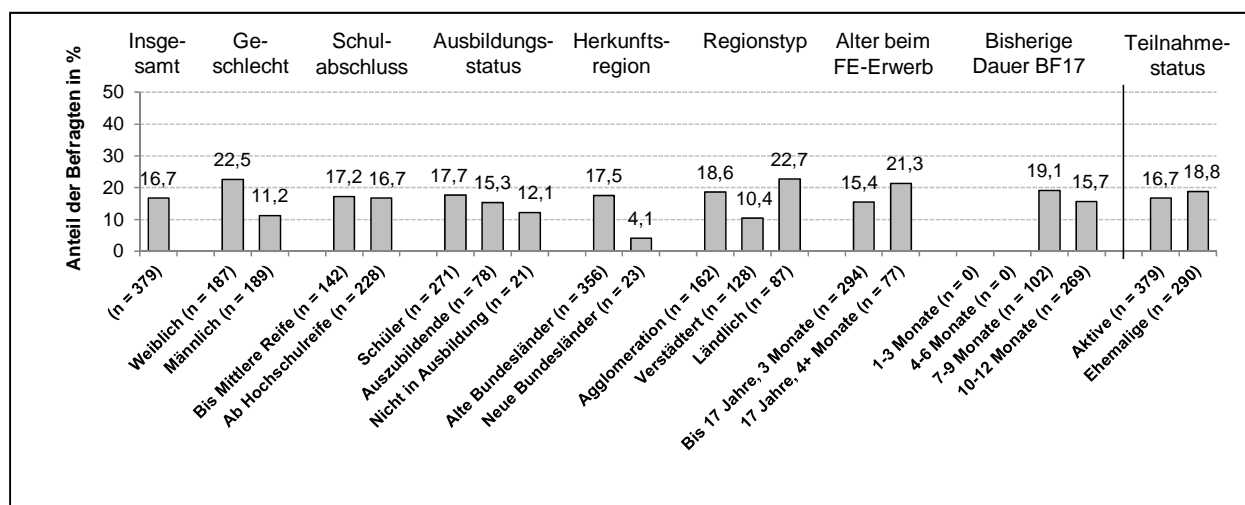


Bild 12-20: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren im Regen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

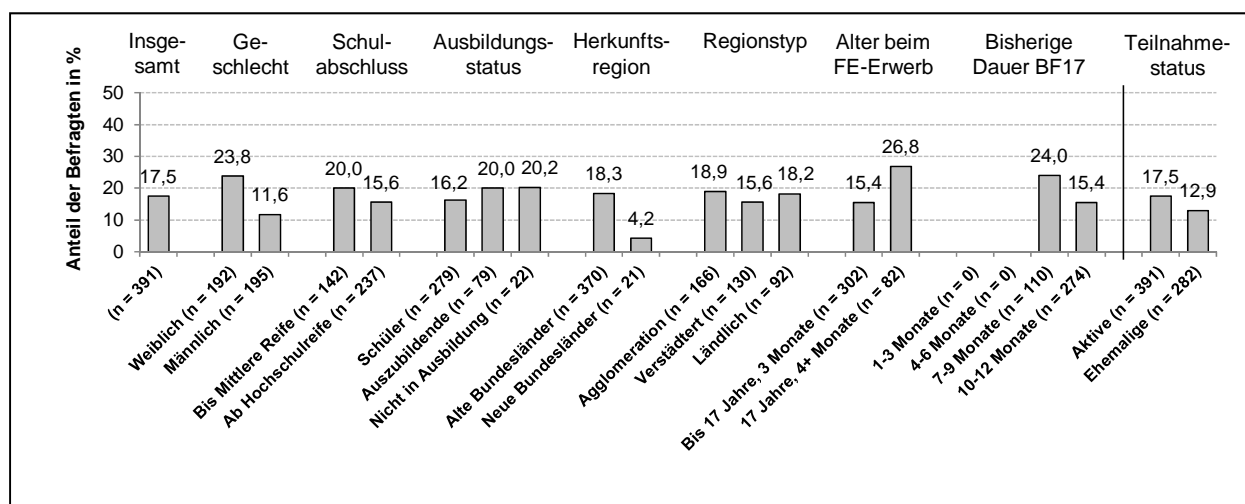


Bild 12-21: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

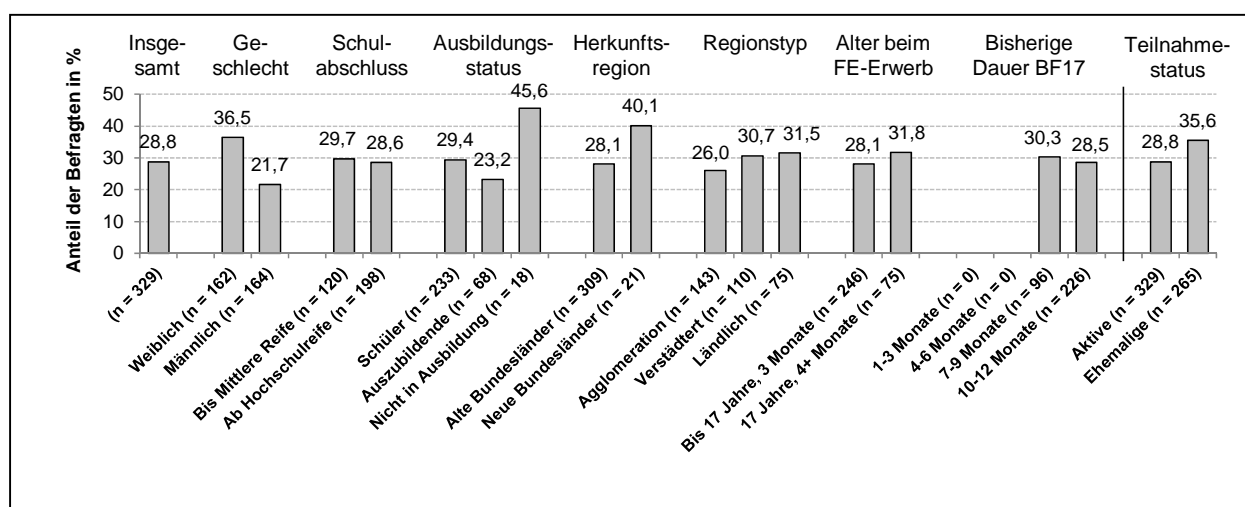


Bild 12-22: BF17-Teilnehmer: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen; Anteil der unsicheren Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Für die 17-Jährigen, die an beiden Befragungswellen teilgenommen haben, kann neben den bisherigen Analysen auch die Entwicklung der Fahrfertigkeiten in der Zeit nachverfolgt werden. Für jede Verkehrssituation sind in Bild 12-23 die Anteile unsicherer begleiteter Fahranfänger aus den Wellen W1 und W2 in der Panelbetrachtung dargestellt. Die Logik dieser Abbildungen soll für das Einfädeln in den fließenden Verkehr auf Autobahnen erläutert werden. In Welle W1 berichtet ein Viertel (25,7 %) der 17-Jährigen von Unsicherheiten in dieser Verkehrssituation. Weil nicht alle Befragten aus Welle W1 auch an der zweiten Befragung teilgenommen haben, wird der Anteil unsicherer Fahranfänger in W1 zudem ausschließlich für Panelteilnehmer, die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung aktiv im BF17 fahren, dargestellt. In dieser Teilstichprobe berichtet ein Viertel (25,4 %) von Unsicherheiten in dieser Verkehrssituation. Gegen Ende der Begleitzeit (Wiederholungsbefragung W2) ist der Anteil an berichteten Unsicherheiten, die das Auffahren auf die Autobahn betreffen, in dieser Teilstichprobe auf 22,2 % gesunken. Dieses Ergebnis erweist sich im statistischen Test für verbundene Stichproben als statistisch signifikant und ist somit auf die Grundgesamtheit verallgemeinerbar. D. h. BF17-Teilnehmer können während der Begleitphase ihre Unsicherheiten beim Einfädeln in den fließenden Verkehr auf Autobahnen reduzieren.

In Bild 12-24 wird die intraindividuelle Veränderung der Befragten von der Erstbefragung W1 hin zur Wiederholungsbefragung W2 für dieses Item ergänzend dokumentiert. Bei sieben von zehn der 17-jährigen Panelteilnehmer (71,7 %) ist diesbezüglich keine Veränderung zu erkennen. Davon bleiben 8,1 % der Befragten in der beschriebenen Situation weiterhin unsicher und 63,6 % protokol-

lieren sowohl in der Befragung W1 als auch in Welle W2 keine Probleme. Für die restlichen Befragten offenbart sich folgende Tendenz: 17,6 % berichten zum Zeitpunkt der ersten Befragung noch eine Unsicherheit, zum Zeitpunkt der zweiten Befragung jedoch nicht mehr. Umgekehrt machen 10,7 % der Panelteilnehmer gegen Ende der Begleitzeit hinsichtlich dieser Fahrsituation eine Unsicherheit aus, obwohl sie zu Beginn ihres Begleiteten Fahrens (Erstbefragung W1) keine solche Unsicherheit berichteten.

Mit Hilfe der deskriptiven Darstellungen in Bild 12-23 und Bild 12-24 sowie mit statistischen Tests lassen sich nachweisbare Verbesserungen der Fahrfertigkeiten zudem festhalten

- im Erkennen von Absichten anderer Verkehrsteilnehmer,
- beim Einschätzen der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs während des Linksabbiegens und
- beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen.

Eine umgekehrte Entwicklung, nämlich eine statistisch signifikante Erhöhung der Unsicherheit von Welle W1 zu W2 ist beim Fahren im Regen zu verzeichnen. Hier ist der Anteil der BF17-Teilnehmer, der gegen Ende des Begleiteten Fahrens eine Unsicherheit berichtet, größer als der Prozentsatz, der zuvor in Welle W1 eine diesbezügliche Unsicherheit indiziert hatte (vgl. Bild 12-23b).

In den übrigen sechs Fahrsituationen signalisieren die deskriptiven Werte in Bild 12-23 und Bild 12-24 sowie die statistischen Tests keine weiteren nennenswerten bzw. verallgemeinerbaren Ergebnisse.

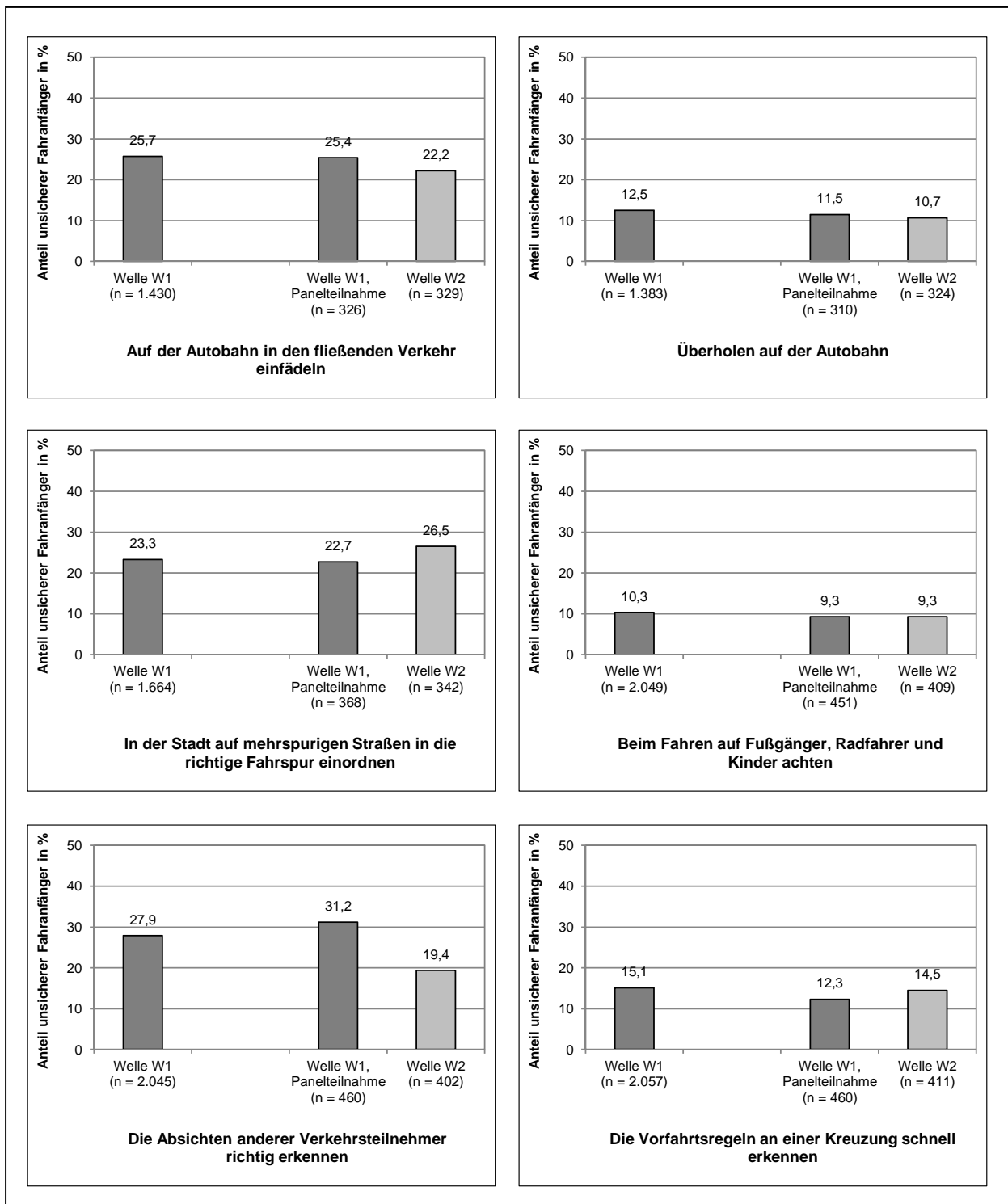


Bild 12-23a: BF17-Teilnehmer: Intraindividuelle Veränderung – Zentrale Maße selbstberichteter Unsicherheiten in bestimmten Fahrsituationen in den Panelwellen W1 und W2

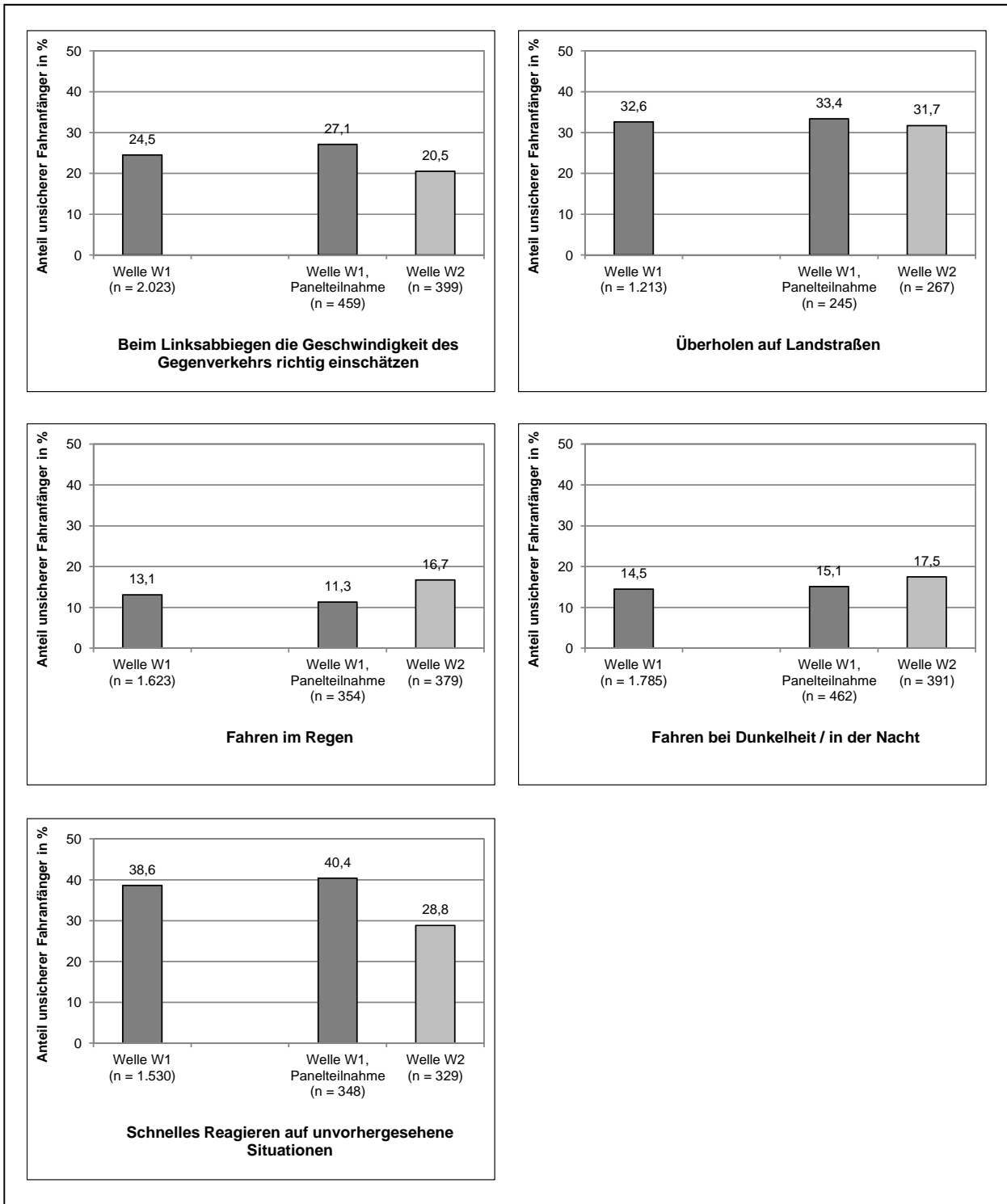


Bild 12-23b: BF17-Teilnehmer: Intraindividuelle Veränderung – Zentrale Maße selbstberichteter Unsicherheiten in bestimmten Fahrsituationen in den Panelwellen W1 und W2

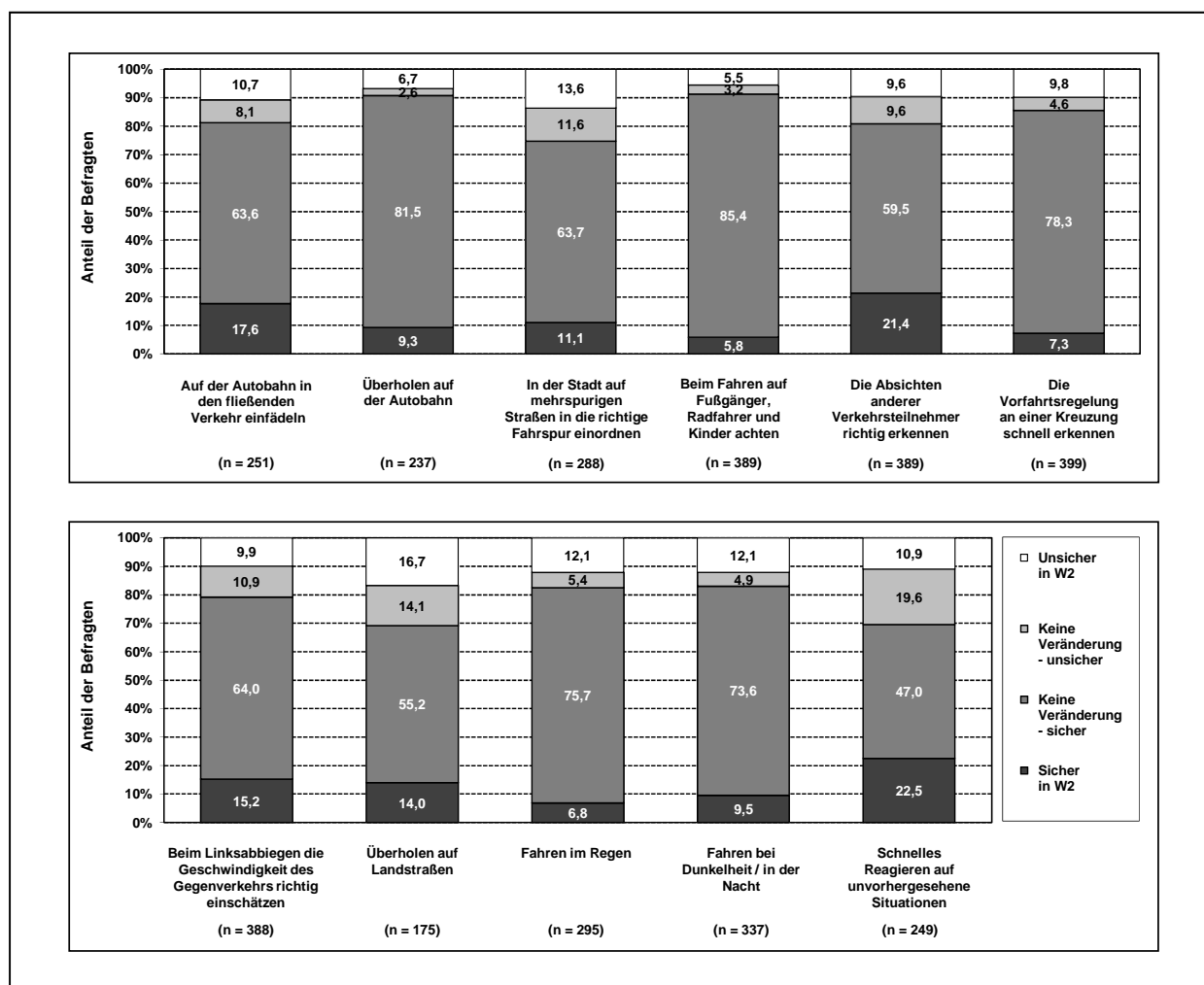


Bild 12-24: BF17-Teilnehmer: Intraindividuelle Veränderungen selbstberichteter Unsicherheiten in bestimmten Fahrsituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2

12.1.2 Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung der Fahrfertigkeiten der BF17-Teilnehmer

Während der gemeinsamen Fahrten gewinnen die Begleiter zahlreiche Eindrücke vom Fahrverhalten ihres begleiteten Jugendlichen und lernen auch eventuelle Unsicherheiten des Fahranfängers kennen. Für eine umfassende Dokumentation der Unsicherheiten der 17-jährigen Fahrnovizen haben deswegen die Begleiter die gleichen Fahrsituationen ebenfalls dahingehend bewertet, ob der Fahranfänger in den letzten vier Wochen vor der Befragung während der beschriebenen Szenarien Unsicherheiten gezeigt hat.

12.1.2.1 Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung für den Befragungszeitpunkt W1

Durch die Anlage der Befragung kann die Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung der Fahrfertigkeiten nur entweder für W1 oder für W2 vorgenommen werden.¹²⁹ Die Häufigkeiten der Begleiterantworten zu Fahrunsicherheiten am Beginn des Begleiteten Fahrens (Erhebungszeitpunkt W1) sind in Tab. 12-4 dargestellt. Die geringsten Probleme ihrer begleiteten Fahranfänger sehen die Begleiter in den zurückliegenden vier Wochen zu Beginn der Begleitphase darin, die Vorfahrtsrege-

¹²⁹ Die Begleiter der 17-Jährigen wurden in der „Fahranfängerbefragung 2014“ nur einmal befragt. Falls der Jugendliche nicht an der Wiederholungsbefragung teilnehmen wollte, war dies im Anschluss an dessen Befragung in W1. Falls der Jugendliche an der Wiederholungsbefragung teilgenommen hat, wurde auch der Begleiter in W2 befragt.

lungen an Kreuzungen zügig zu erkennen (9,0 %) und während des Fahrens auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder zu achten (13,7 %). Das Fahren bei Dunkelheit bzw. in der Nacht (14,7 %), das Fahren im Regen (15,0 %), das Überholen auf der Autobahn (17,1 %) sowie das Einschätzen der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs während des Abbiegens (17,8 %), scheint den 17-Jährigen aus der Perspektive der Begleiter insgesamt in nur geringem Umfang Probleme zu bereiten. Die Unsicherheit wächst nach Meinung der Begleiter bei weiteren Aspekten, die der Wahrnehmung, der Risikoeinschätzung und dem Multitasking zuzuordnen sind. Etwas mehr als ein Fünftel der Begleiter

bemerkten in den vier Wochen vor der ersten Befragung bei den Jugendlichen Unsicherheiten beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer (22,1 %) und dabei, sich auf mehrspurigen Straßen zurechtzufinden und richtig einzuordnen (22,2 %). Etwa ein Viertel der Begleiter erkannte darüber hinaus Schwierigkeiten der Fahranfänger, sich auf Autobahnen in den fließenden Verkehr einzufädeln (27,3 %). Am häufigsten sehen die Begleiter Probleme beim Überholen auf Landstraßen (31,5 %) und beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen (32,9 %).

Begleiter: Unsicherheiten in bestimmten Verkehrssituationen	n	Unsicher gefühlt	Nicht unsicher gefühlt	Insgesamt	Situation kam nicht vor (n)
		Zeilen-%			
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	127	27,3	72,7	100,0	76
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	122	17,1	82,9	100,0	82
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	151	22,2	77,8	100,0	49
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	190	13,7	86,6	100,0	13
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	193	22,1	77,9	100,0	11
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	187	9,0	91,0	100,0	14
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	188	17,8	82,2	100,0	14
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	116	31,5	68,5	100,0	86
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	148	15,0	85,0	100,0	56
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	165	14,7	85,3	100,0	36
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	152	32,9	67,1	100,0	49

Tab. 12-4: BF17-Teilnehmer: Fremdeinschätzung von Unsicherheiten der Fahranfänger in den letzten vier Wochen durch den Begleiter; erste Panelwelle – Häufigkeitsverteilung

Die Selbsteinschätzung der Jugendlichen über Unsicherheiten in den unterschiedenen Fahrsituationen und die entsprechenden Fremdeinschätzungen der Begleiter, die zum Zeitpunkt W1 und damit am Beginn der Begleitphase erhoben wurden, werden in Tab. 12-5 gegenübergestellt. Die Reihenfolge der Items entspricht der absteigenden relativen Häufigkeit der Selbsteinschätzung unsicherer Fahranfänger. In den Spalten zwei und drei der Tabelle werden die relativen Anteile der Selbst- und Fremdeinschätzung von Unsicherheiten abgetragen. In den Spalten vier und fünf werden die Rangreihenfolgen verglichen, die sich aufgrund der jeweiligen Prozentwerte ergeben und in Spalte sechs wird das jeweilige Zusammenhangsmaß für

die Selbst- und Fremdeinschätzung der betreffenden Fahrsituation wiedergegeben.

In der Einschätzung der Fahrsituation mit der häufigsten und zweithäufigsten Unsicherheit berichten befragte Jugendliche und Begleiter ähnliche Eindrücke und stimmen gemessen an den Rangplätzen mit absteigender relativer Häufigkeit verunsichernder Situationen auf der Gesamtgruppenebene überein. Zudem stimmen die Jugendlichen und ihre Begleiter in ihren Einschätzungen über das schnelle Reagieren auf neue Situationen und über das Überholen auf Landstraßen, gemessen an den Korrelationsmaßen, außerordentlich überein. Dies zeigen die gering bis mittel stark ausgeprägten

Korrelationskoeffizienten an. Ähnlich einheitlich beurteilen die Befragtengruppen der Fahranfänger und der Begleiter nur die Fahrsituation „Fahren im Regen“. Größere Differenzen zwischen den Selbst- und Fremdeinschätzungen unsicherer Fahranfänger treten insbesondere für zwei Fahrsituationen auf:

- Das schnelle Erkennen der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung wird von den Jugendlichen selbst als deutlich problematischer beurteilt als von ihren Begleitern.

- Umgekehrt machen Begleiter eher Unsicherheiten aus als Jugendliche, wenn es um das Überholen auf Autobahnen geht.

Besonders uneinheitlich, gemessen am Korrelationskoeffizienten sind die Selbst- und Fremdeinschätzungen in Bezug auf das Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer, das Beachten von Fußgängern, Radfahrern und Kindern sowie das Fahren in der Dunkelheit.

Unsicherheit in bestimmten Verkehrssituationen	Aus Sicht des ...				Stärke des Zusammenhangs zwischen dem Elternteil und dem Fahranfänger ¹⁾
	... Fahr- anfängers	... befragten Elternteils	... Fahr- anfängers	... befragten Elternteils	
	Anteil unsicherer Fahr- anfänger (Gesamt (n))		Rangplatz der potenziell verunsichernden Situation		
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	38,6	32,9	1	1	,414*
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	32,6	31,5	2	2	,541*
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	27,9	22,1	3	5	,219*
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	25,7	27,3	4	3	,373*
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	24,5	17,8	5	6	,313*
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	23,3	22,2	6	4	,391*
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	15,1	9,0	7	11	,323*
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	14,5	14,7	8	9	,268*
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	13,1	15,0	9	8	,433*
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	12,5	17,1	10	7	,370*
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	10,3	13,7	11	10	,205*

¹⁾ Zusammenhangsmaß Phi;

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < .05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 12-5: BF17-Teilnehmer: Unsicherheiten der Fahranfänger in den letzten vier Wochen; erste Panelwelle – aus Sicht der Fahranfänger und ihrer Begleiter

12.1.2.2 Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung für den Befragungszeitpunkt W2

In diesem Abschnitt werden nun die Antworten derjenigen Jugendlichen und Begleiter berichtet, die an der Befragung in Welle W2 gegen Ende des BF17 teilgenommen haben. Die Häufigkeiten der Fremdeinschätzungen über die Fahrfertigkeiten sind in Tab. 12-6 dokumentiert. Weiterhin die geringsten Probleme der Jugendlichen sehen die Begleiter darin, während des Fahrens auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder zu achten (8,2 %) und beim zügigen Erkennen der Vorfahrtsregelungen an Kreuzungen (12,6 %). Des Weiteren zeigen die

Jugendlichen beim Fahren im Regen (12,8 %), beim Überholen auf der Autobahn (15,5 %) und auch beim Fahren bei Dunkelheit bzw. in der Nacht (16,7 %) in der Fremdeinschätzung durch die Eltern eher selten Unsicherheiten.

Etwas mehr als jeweils einem Fünftel der Begleiter fielen in den letzten vier Wochen bei den 17-Jährigen in der Einschätzung der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs während des Abbiegens (21,5 %) und beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer (22,0 %) Unsicherheiten auf. Darüber hinaus berichtet etwa ein Viertel der Begleiter (24,1 %) Unsicherheiten beim Einfädeln auf Autobahnen in den fließenden Verkehr. Am

häufigsten sehen die Begleiter gegen Ende der BF17-Zeit Probleme beim Einordnen auf mehrspurigen Straßen in der Stadt (29,1 %), beim Überholen auf Landstraßen (31,7 %) und beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen (33,2 %).

Die Selbst- und Fremdeinschätzung von Unsicherheiten in ausgewählten Fahrsituationen werden, analog zur Gegenüberstellung zum Zeitpunkt W1, in Tab. 12-7 zusammen dargestellt. Größere Abweichungen im Anteil unsicherer Fahranfänger sind nur in drei Fahrsituationen festzuhalten: beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen, beim Fahren im Regen sowie beim Überholen auf der Autobahn.

Die Rangplätze, die sich aus der relativen Häufigkeit der als unsicher eingeschätzten Fahranfänger ergeben, sind sehr ähnlich und außer in der Einschätzung für das Item „Überholen auf der Autobahn“ nie um mehr als einen Rangplatz verschieden. In der Stärke des Zusammenhangs liegen die Werte, die sich aus den Einschätzungen in Welle W2 ergeben, auf einem vergleichbaren Niveau wie die aus der ersten Befragung berichteten Koeffizienten. Sie reichen von mittelstark bis hin zu gering ausgeprägten Korrelationen.

Begleiter: Unsicherheiten in bestimmten Verkehrssituationen	n	Unsicher gefühlt	Nicht unsicher gefühlt	Insgesamt	Situation kam nicht vor (n)
		Zeilen-%			
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	399	24,1	75,9	100,0	128
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	387	15,5	84,5	100,0	137
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	406	29,1	70,9	100,0	119
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	489	8,2	91,8	100,0	33
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	491	22,0	78,0	100,0	34
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	493	12,6	87,4	100,0	31
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	494	21,5	78,5	100,0	31
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	344	31,7	68,3	100,0	178
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	454	12,8	87,2	100,0	65
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	450	16,7	83,3	100,0	75
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	385	33,2	66,8	100,0	138

Tab. 12-6: BF17-Teilnehmer: Fremdeinschätzung von Unsicherheiten der Fahranfänger in den letzten vier Wochen durch den Begleiter; zweite Panelwelle – Häufigkeitsverteilung

Unsicherheit in bestimmten Verkehrssituationen	Aus Sicht des ...				Stärke des Zusammenhangs zwischen dem Elternteil und dem Fahrer ¹⁾
	... Fahreranfängers	... befragten Elternteils	... Fahreranfängers	... befragten Elternteils	
	Anteil unsicherer Fahreranfänger (Gesamt (n))		Rangplatz der potenziell verunsichernden Situation		
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	31,7	31,7	1	2	,477*
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	28,5	33,2	2	1	,370*
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	26,5	29,1	3	3	,363*
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	22,2	24,1	4	4	,483*
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	20,5	21,5	5	6	,245*
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	19,4	22,0	6	5	,206*
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	17,5	16,7	7	7	,444*
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	16,7	12,8	8	9	,411*
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	14,5	12,6	9	10	,354*
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	10,7	15,5	10	8	,529*
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	9,3	8,2	11	11	,262*

¹⁾ Zusammenhangsmaß Phi;

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < .05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 12-7: BF17-Teilnehmer: Unsicherheiten der Fahreranfänger in den letzten vier Wochen; zweite Panelwelle – aus Sicht der Fahreranfänger und ihrer Begleiter

12.1.3 Selbsteinschätzung der Fahrfertigkeiten durch die 18-jährigen Fahreranfänger

Auch für die selbstständigen Fahreranfänger werden in der FAB2014 die Unsicherheiten zu den gleichen Fahrsituationen erhoben. Tab. 12-8 dokumentiert die in der Befragung von Nichtteilnehmern am BF17 erfragten Fahrfertigkeiten und die Häufigkeiten zu entsprechenden Unsicherheiten. Insgesamt, über alle elf erhobenen Items betrachtet, äußern 32,5 % der 18-jährigen Fahreranfänger zu keiner dieser Fahrsituationen, 17,7 % zu einer und 17,7 % zu zwei Fahrsituationen entsprechende Unsicherheiten in den letzten vier Wochen vor der Befragung. Mehr als drei von zehn Befragten (32,1 %) zeigen sich am Beginn ihrer Fahrkarriere in drei oder mehr Fahrsituationen unsicher.

Das größte Unsicherheitspotenzial birgt für die befragten 18-Jährigen ein Aspekt aus dem Bereich der Risikoeinschätzung, nämlich das schnelle Reagieren auf unvorhergesehene Situationen (35,4 %). Auch die zweit- und dritthäufigste Fahrsi-

tuation, in der sich die 18-Jährigen unsicher gefühlt haben, entstammen dieser Dimension: Je drei von zehn Befragten (30,7 %) fühlen sich unsicher beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer bzw. beim Überholvorgang auf Landstraßen (30,0 %).

Von jeweils etwa einem Viertel bis zu einem Fünftel der Befragten werden Unsicherheiten beim Einordnen in die richtige Fahrspur auf mehrspurigen innerstädtischen Straßen (25,2 %) und bei der Wahrnehmung der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs beim Linksabbiegen (23,0 %) zugegeben.

Nur selten berichten die 18-jährigen Fahreranfänger von Unsicherheiten bei Überholvorgängen auf der Autobahn (12,5 %) oder bei der Beachtung von Fußgängern, Radfahrern und Kindern (10,4 %). Allerdings sind Überholvorgänge auf der Autobahn oder auf der Landstraße jene beiden Fahrsituationen, denen die befragten Fahreranfänger bisher noch am wenigsten ausgesetzt waren.

Unsicherheiten in bestimmten Verkehrssituationen	n	Unsicher gefühlt	Nicht unsicher gefühlt	Insgesamt	Situation kam nicht vor
		Zeilen-%			
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	563	22,0	78,0	100,0	275
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	551	12,5	87,5	100,0	283
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	677	25,2	74,8	100,0	158
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	795	10,4	89,6	100,0	39
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	797	30,7	69,3	100,0	39
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	798	15,8	84,2	100,0	36
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	780	23,0	77,0	100,0	54
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	434	30,0	70,0	100,0	401
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	638	19,6	80,4	100,0	195
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	727	17,8	82,2	100,0	107
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	615	35,4	64,6	100,0	219

Tab. 12-8: 18-jährige Fahranfänger: Selbstberichtete Unsicherheiten in den letzten vier Wochen

Die Bilder 12-25 bis 12-35 differenzieren die Einzelitems der Fahrfertigkeiten der 18-jährigen Fahranfänger nach den Merkmalen der unabhängigen Variablen. In den Abbildungen sind erneut ausschließlich die Anteile der unsicheren Befragten abgetragen. Folgende Aspekte lassen sich in der Gesamtschau aller Ergebnisdarstellungen zusammenfassen:

- Weitgehende Unterschiede zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen lassen sich nur hinsichtlich des Geschlechts verallgemeinern. Bei acht der elf Items zu den Fahrfertigkeiten unterscheiden sich Frauen und Männer signifikant hinsichtlich ihrer selbstberichteten Unsicherheit. Dabei sind die Anteile der Fahranfängerinnen, die Unsicherheiten in der beschriebenen Verkehrssituation zugeben, stets signifikant höher als jene der männlichen Fahranfänger.¹³⁰
- In der Verkehrssituation mit dem größten Unsicherheitspotenzial, die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig zu erkennen (vgl. Bild 12-29), zeigen sich verallgemeinerbare Unterschiede nach dem Schulabschluss und dem Ausbildungsstatus der Fahranfänger: Hier füh-

len sich größere Anteile der Befragten mit einem Schulabschluss ab der Hochschulreife deutlich unsicherer als Befragte mit Schulabschlüssen bis zur Mittleren Reife. Das Gleiche gilt auch für stärker unsichere Schüler im Vergleich zu weniger unsicheren Auszubildenden und Nicht-Auszubildenden.

- Der Raumbezug zeigt sich nur bei zwei Items als inhaltlich relevante Unterscheidungsgröße, jedoch ohne einheitliche Aussagekraft. Bei Vorfahrtsregelungen an Kreuzungen ist ein größerer Anteil an Befragten aus den neuen Bundesländern unsicher als unter ihren Pendanten aus den alten Bundesländern (vgl. Bild 12-30). Das Überholen auf der Autobahn macht den Fahranfängern aus Agglomerationen größere Probleme als den 18-Jährigen aus verstädterten oder ländlichen Regionen (vgl. Bild 12-26).¹³¹
- Schließlich zeigen sich Früheinsteiger hinsichtlich dreier Verkehrssituationen signifikant weniger unsicher als Fahranfänger, die zu einem späteren Zeitpunkt in ihrem 19. Lebensjahr in die Pkw-Mobilität eingestiegen sind. Dies betrifft die Aspekte des Überholens auf der Autobahn (vgl. Bild 12-26), der Einordnung auf die beab-

¹³⁰ Keine solchen Unterschiede lassen sich bei den folgenden Fahrfertigkeiten finden: „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“, „Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen“ und „Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten“.

¹³¹ Hierbei ist jedoch zu beachten, dass Fahranfänger aus Agglomerationen deutlich größere Anteile ihrer bisherigen Fahrleistung auf Bundesautobahnen erbracht haben als 18-Jährige aus verstädterten oder ländlichen Regionen (vgl. Abschnitt 5.2).

sichtige Fahrspur (vgl. Bild 12-27) und des schnellen Reagierens auf unvorhergesehene Situationen (vgl. Bild 12-35).

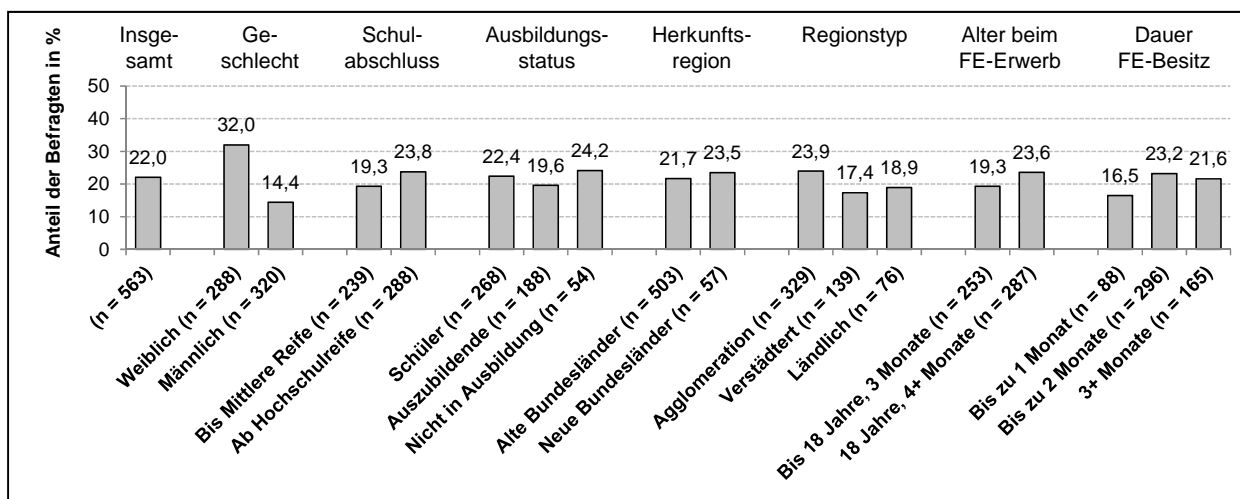


Bild 12-25: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfüdeln; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

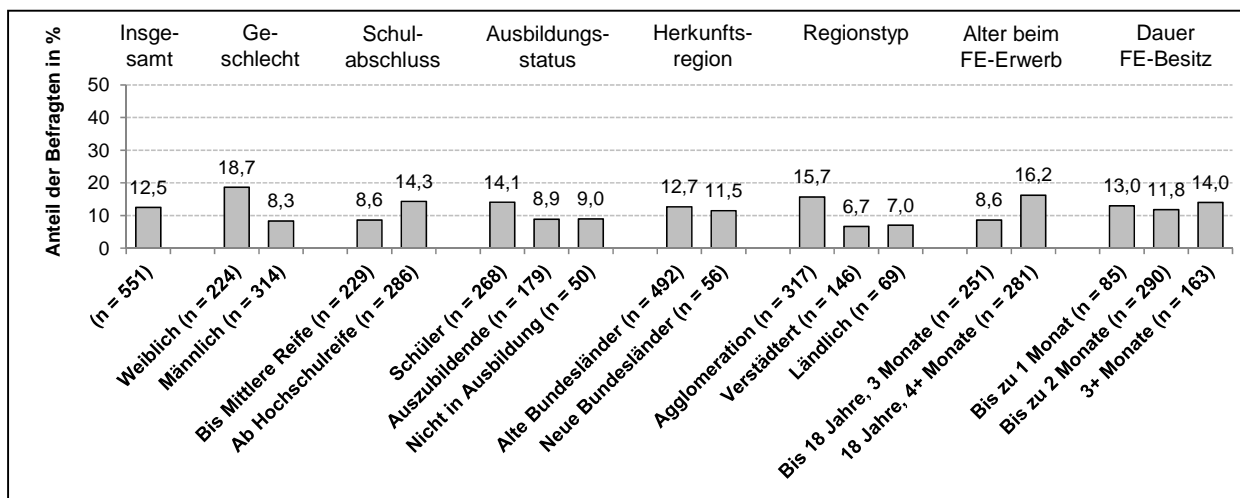


Bild 12-26: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Überholen auf der Autobahn; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

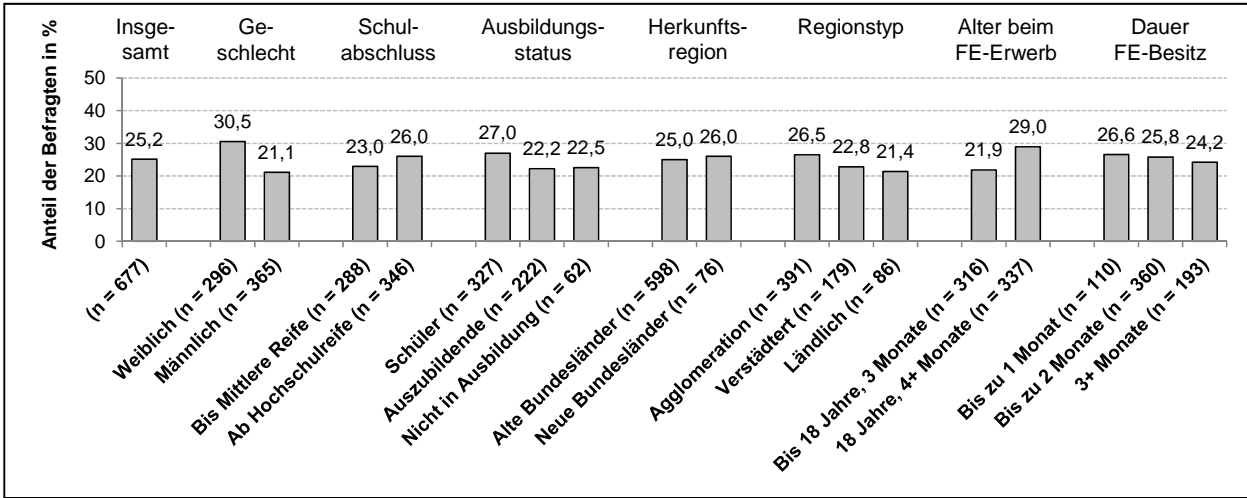


Bild 12-27: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

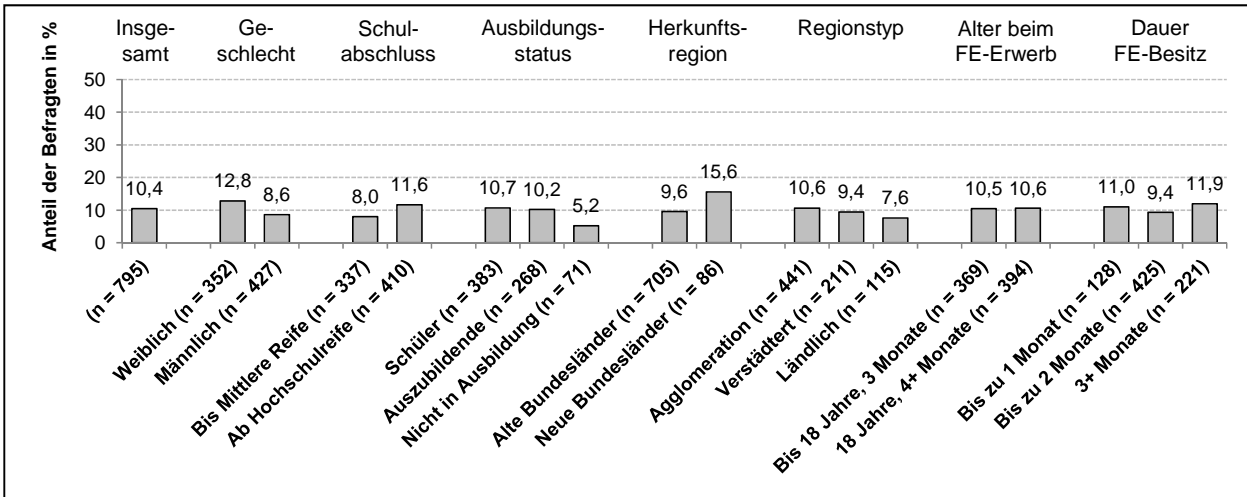


Bild 12-28: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

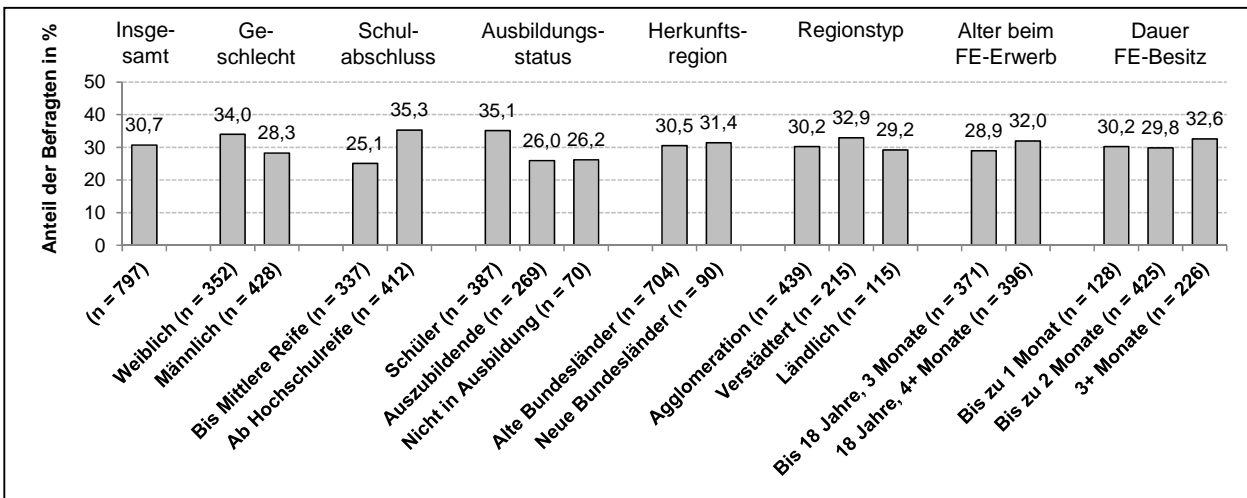


Bild 12-29: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

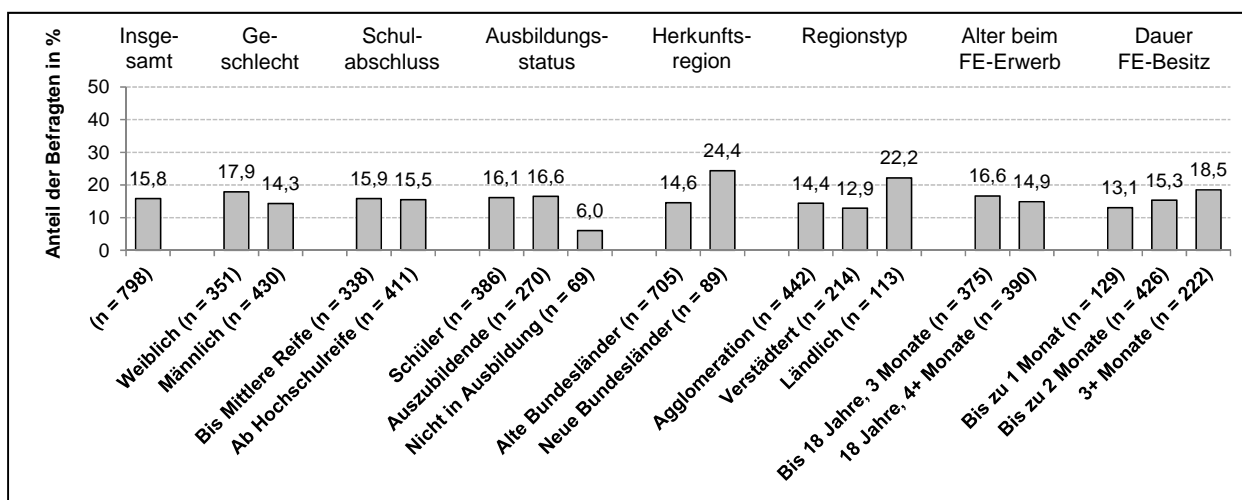


Bild 12-30: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

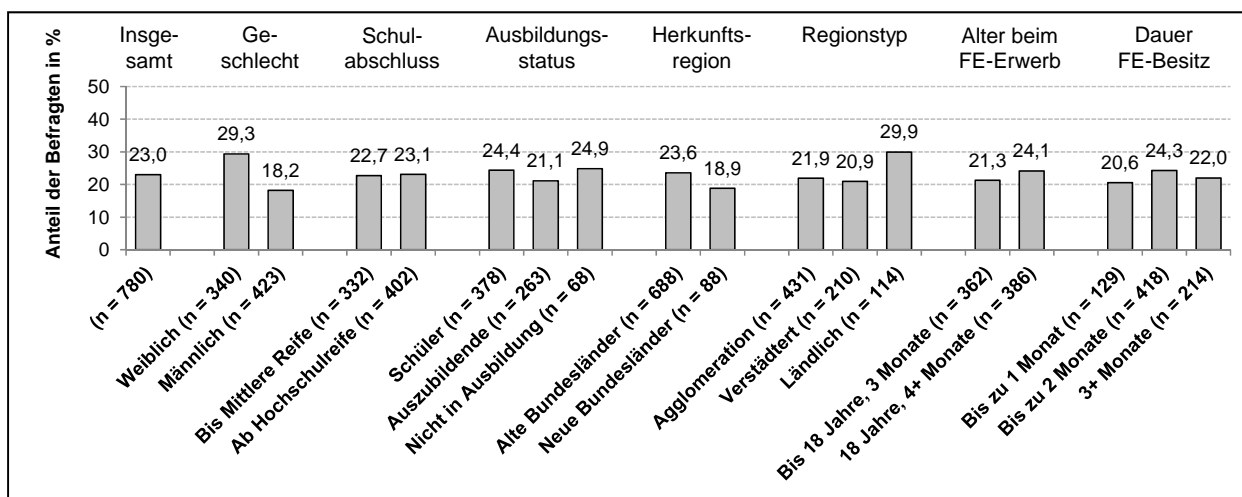


Bild 12-31: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

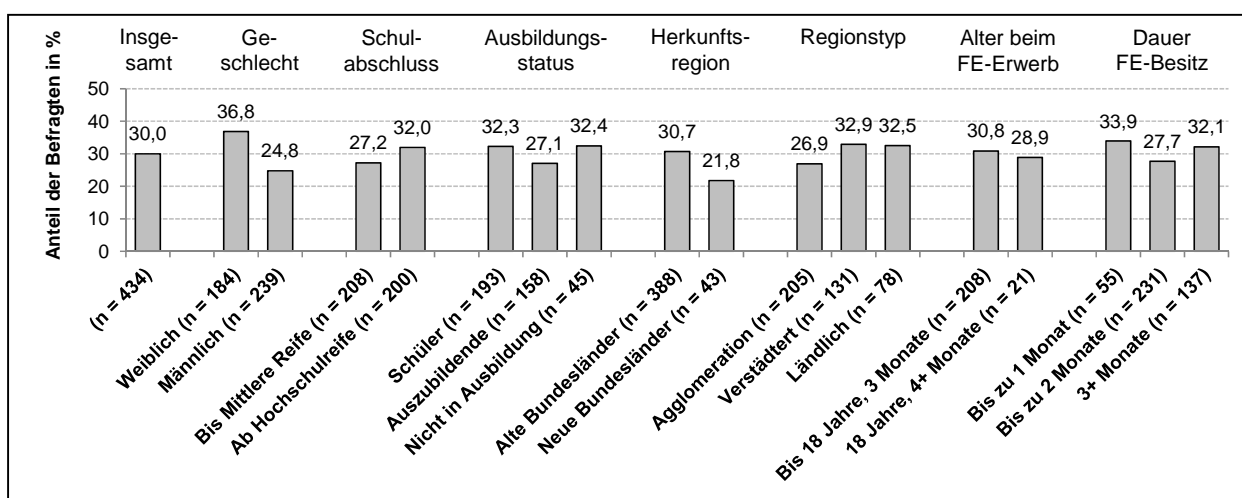


Bild 12-32: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Überholen auf Landstraßen; Prozentanteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

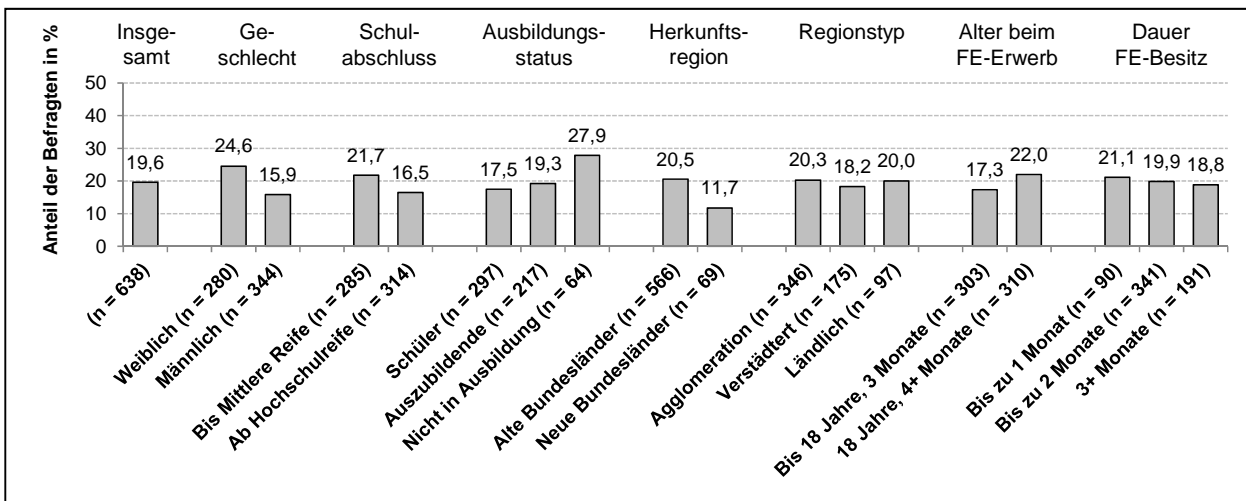


Bild 12-33: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren im Regen; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

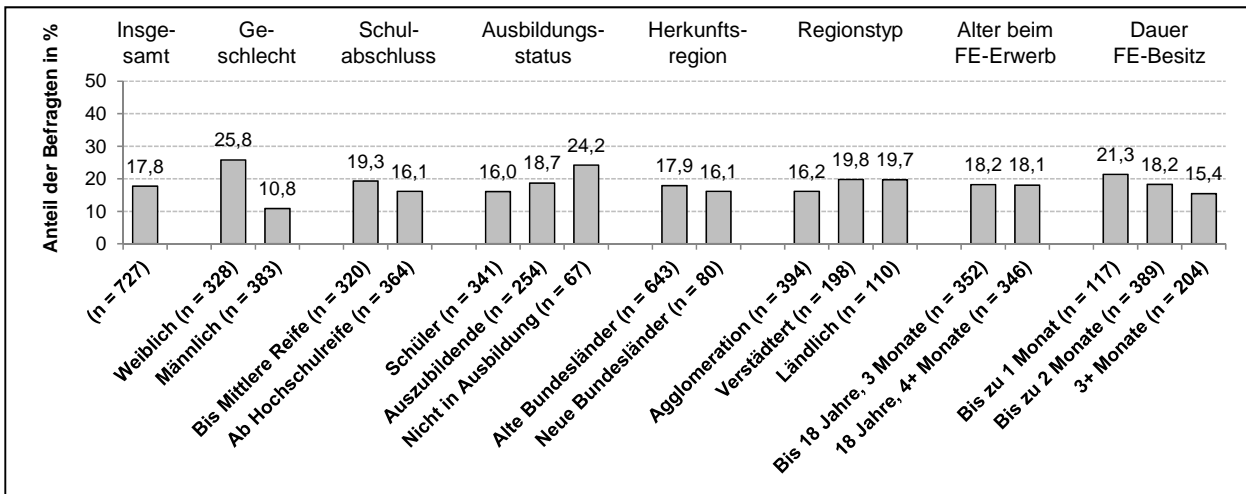


Bild 12-34: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht; Anteil der unsicheren 18-jährigen Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

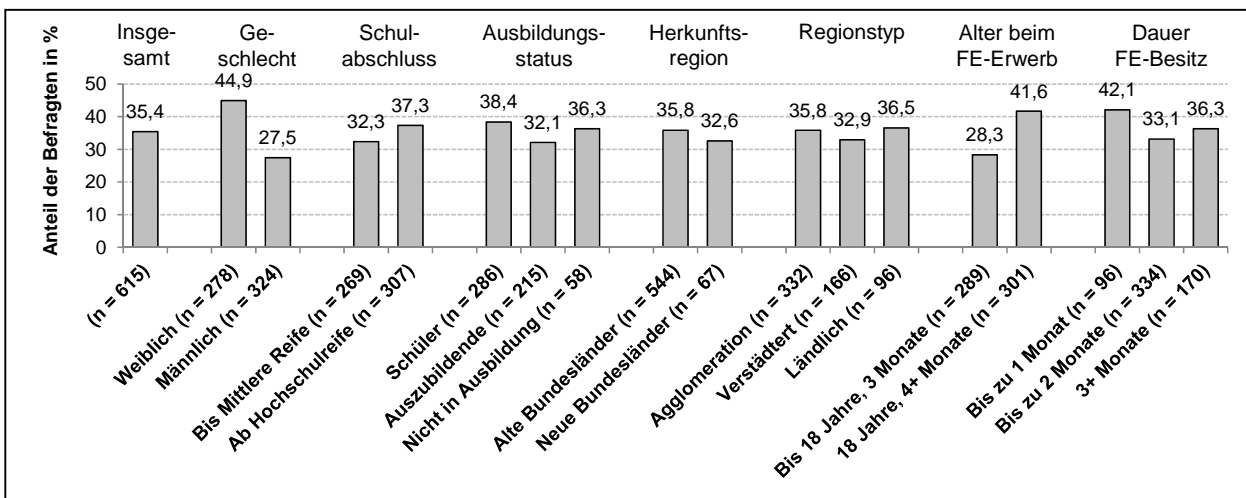


Bild 12-35: 18-jährige Fahranfänger: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen; Anteil der unsicheren Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

Mit zunehmender Fahrleistung steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die Fahranfänger bestimmte Verkehrssituationen auch bereits erlebt haben. Um dies nachzuvollziehen wird die aufsummierte Wochenfahrleistung aller 18-Jährigen am Median ($\bar{x} = 71,5$ km) dichotomisiert in die beiden Gruppen der Wenig- und der Vielfahrer. In der statistischen Analyse zeigt sich, dass alle elf Verkehrssituationen bei Wenigfahrern bisher signifikant öfter noch gar nicht vorkamen.

Unsicherheiten in bestimmten Verkehrssituationen	Wenig-fahrer ¹⁾	Viel-fahrer ¹⁾
	%	
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	24,7	22,0
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	15,3	10,2
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	26,1	25,2
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	11,1	7,6
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	27,5	34,0
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	17,4	14,1
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	26,7	20,9
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	33,1	28,6
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	20,8	16,8
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	18,7	15,7
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	42,9	29,8

¹⁾ Am Median dichotomisierte Wochenfahrleistung aller 18-jähriger Fahranfänger.

Signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen sind grau unterlegt;

Tab. 12-9: 18-jährige Fahranfänger: Selbstberichtete Unsicherheiten der Fahranfänger – nach der Fahrleistung

Tab. 12-9 unterscheidet Viel- und Wenigfahrer hinsichtlich der Anteile, in denen sich die Befragten in den enumerierten Verkehrssituationen unsicher gefühlt haben. Dabei lassen sich lediglich drei Unterschiede verallgemeinern, wobei Vielfahrer häufiger Unsicherheiten beim richtigen Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer artikulieren und Wenigfahrer häufiger unsicher sind beim

schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen sowie beim Einschätzen der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs beim Linksabbiegen. Damit macht sich zum frühen Zeitpunkt der Befragung in der Fahrkarriere der 18-Jährigen die (meist erst geringe) Fahrerfahrung noch nicht verbreitet im Sicherheitsempfinden der Fahranfänger bemerkbar.

Hinsichtlich der Unsicherheiten bei bestimmten Fahrfertigkeiten lassen sich die Stichproben der 17- und 18-jährigen Fahranfänger vergleichen. Am Beginn ihrer Fahrkarriere zeigen die Antworten für zwei Items zu Fahrmanövern eine nennenswerte statistische Relevanz an. Beim Fahren im Regen (18-jährige Fahranfänger: 19,6 %; BF17-Teilnehmer: 13,1 %) und beim Fahren bei Dunkelheit bzw. in der Nacht (18-jährige Fahranfänger: 17,8 %; BF17-Teilnehmer: 14,5 %) berichten die 18-jährigen Fahranfänger aus den vier Wochen vor der Befragung W1 eine größere Unsicherheit als die 17-jährigen Teilnehmer am Begleiteten Fahren.

Darüber hinaus soll auch ein Vergleich zwischen den Fahrfertigkeiten der selbstständigen 18-jährigen und der 17-jährigen begleiteten Panelteilnehmer am Ende der Begleitzeit gezogen werden. Das BF17 ist eine protektive Verkehrssicherheitsmaßnahme, während der die Fahranfänger im Realverkehr unter Begleiteraufsicht Fahrerfahrung sammeln und Fahrfertigkeiten einüben können. Am Ende der Begleitzeit sollen die Jugendlichen Fahrkompetenzen entwickelt haben, die ihnen helfen, sich im selbstständigen Fahren unfallfrei zu bewähren. Diese Einübungszeit haben 18-jährige Fahranfänger, die ihre Pkw-Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus erworben haben, nicht. Daher bietet der Vergleich der Unsicherheiten in den erhobenen Fahrsituationen zwischen 17-Jährigen am Ende der Begleitzeit und 18-jährigen Fahrnovizen die Gelegenheit zur Bewertung, ob BF17-Teilnehmer sich in der Begleitphase einen Vorsprung in den erhobenen Fahrfertigkeiten „erfahren“ konnten. In den elf statistischen Vergleichsanalysen zeigt sich lediglich für eine der thematisierten Verkehrssituationen aus dem Bereich der Risikoeinschätzung ein statistisch verallgemeinerbarer Unterschied zwischen den Antworten der 18-jährigen Fahranfänger und der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2. BF17-Teilnehmer fühlen sich am Ende ihrer BF17-Zeit sicherer im richtigen Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer (18-jährige Fahranfänger: 30,7 %; BF17-Teilnehmer: 19,4 %).

Eltern: Unsicherheiten in bestimmten Verkehrssituationen	n	Unsicher gefühlt	Nicht unsicher gefühlt	Insgesamt	Situation kam nicht vor (n)
		Zeilen-%			
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	209	22,6	77,4	100,0	148
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	187	15,3	84,7	100,0	167
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	252	22,7	77,3	100,0	103
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	314	10,2	89,8	100,0	40
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	314	26,2	73,8	100,0	42
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	321	13,3	86,7	100,0	35
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	300	17,6	82,4	100,0	56
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	184	21,1	78,9	100,0	172
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	240	11,2	88,8	100,0	114
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	261	13,0	87,0	100,0	96
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	239	29,0	71,0	100,0	117

Tab. 12-10: 18-jährige Fahranfänger: Unsicherheiten der Fahranfänger in den letzten vier Wochen – Fremdeinschätzung durch den Elternteil

Unsicherheit in bestimmten Verkehrssituationen	Aus Sicht des ...				Stärke des Zusammenhangs zwischen dem Elternteil und dem Fahranfänger ¹⁾
	... Fahr-anfängers	... befragten Elternteils	... Fahr-anfängers	... befragten Elternteils	
	Anteil unsicherer Fahr-anfänger (Gesamt (n))		Rangplatz der potenziell verunsichernden Situation		
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	35,4	29,0	1	1	,470*
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	30,7	26,2	2	2	,301*
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	30,0	21,1	3	5	,522*
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	25,2	22,7	4	3	,401*
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	23,0	17,6	5	6	,267*
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	22,0	22,6	6	4	,564*
Fahren im Regen. (Fahrmanöver)	19,6	11,2	7	10	,478*
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht. (Fahrmanöver)	17,8	13,0	8	9	,410*
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	15,8	13,3	9	8	,363*
Überholen auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	12,5	15,3	10	7	,536*
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	10,4	10,2	11	11	,228*

¹⁾ Zusammenhangsmaß Phi;

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < .05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 12-11: 18-jährige Fahranfänger: Unsicherheiten der Fahranfänger in den letzten vier Wochen – aus Sicht der Fahranfänger und ihrer Elternteile

12.1.4 Gegenüberstellung der Selbst- und Fremdeinschätzung der Fahrfertigkeiten der 18-jährigen Fahranfänger

Bei der in Abschnitt 12.3 vorgestellten Selbsteinschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten handelt es sich um eine subjektive Bewertung der Fahranfänger. Zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit dieser Selbsteinschätzung sollten auch die befragten Elternteile in ihrem Teil des Online-Fragebogens die Unsicherheit ihrer Söhne oder Töchter in den unterschiedlichen Verkehrssituationen beurteilen.

Beinahe jedes dritte befragte Elternteil sieht beim Fahranfänger Unsicherheiten bei der schnellen Reaktion auf unvorhergesehene Situationen und etwas mehr als ein Viertel der Eltern (26,2 %) schätzt den Sohn bzw. die Tochter bei der Aufgabe, die Absichten der anderen Verkehrsteilnehmer richtig zu erkennen, noch als unsicher ein (vgl. Tab. 12-10). Zudem sind 22,7 % der Meinung, dass der Fahranfänger in der Stadt auf mehrspurigen Straßen Probleme beim Einordnen in die richtige Fahrspur hat. Etwa gleich viele Befragte sehen Schwierigkeiten bei Tochter bzw. Sohn, wenn es zum Einfädeln in den fließenden Verkehr auf Autobahnen kommt. Das Überholen auf der Autobahn (8,1 %) und das Fahren im Regen (7,5 %) bereitet den Fahranfängern nach Meinung der Eltern am wenigsten Probleme.

Interessanterweise bringen vier Fünftel der Eltern (80,0 %) zum Ausdruck, dass ihr Kind sich in keiner der enumerierten Verkehrssituationen in den letzten vier Wochen unsicher gefühlt hat. Dem stehen nur 32,5 % der Fahranfänger gegenüber, die keine Unsicherheit berichten. 6,5 % der befragten Eltern erkennen lediglich eine Unsicherheit und etwa jeder zehnte befragte Erwachsene macht entweder zwei oder mehr Unsicherheiten bei seinem Auto fahrenden Kind aus.

Der direkte Vergleich der Selbst- und der Fremdeinschätzung der Fahrfertigkeiten der 18-Jährigen ist in Tab. 12-11 abgetragen. Die Reihung der abgefragten Verkehrssituationen orientiert sich am Ausmaß des Unsicherheitspotenzials, wie es von den Fahranfängern selbst zum Ausdruck gebracht wird. In der direkten Gegenüberstellung der Anteile unsicherer Fahranfänger ist das schnelle Reagieren auf unvorhergesehene Situationen sowohl aus Sicht der Fahranfänger als auch aus der Perspektive der Eltern die potenziell am stärksten verunsichernde Verkehrssituation. Der Zusammenhang zwischen der Einschätzung des Unsicherheitspotenzials dieser Fahrsituation durch die Fahranfänger und die Eltern ist gering bis mittel. Als ähnlich schwierig schätzen die 18-Jährigen und ihre Eltern

die beiden Situationen mit dem größten Unsicherheitspotenzial ein, zum einen schnell auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren (Fahranfänger: 35,4 %, Eltern: 29,0 %) und zum anderen die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig zu erkennen (Fahranfänger: 30,7 %, Eltern: 26,2 %). Die diesbezügliche Übereinstimmung der Antworten zwischen den Fahranfängern und ihren Eltern ist, gemessen am Korrelationskoeffizienten, gering ausgeprägt.

Die Rangfolge der Verkehrssituationen, in denen sich die 18-Jährigen selbst bzw. die Elternteile ihre Kinder als unsicher einschätzen, divergiert bereits ab dem dritten Rang, allerdings nur mit geringen Abweichungen. Die größte Differenz von drei Rängen ergibt sich für die Einschätzung des Unsicherheitspotenzials der Fahrten im Regen und für das Überholen auf der Autobahn.

12.1.5 Zusammenfassung

Bei der differenzierten Betrachtung der Einschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten fällt über alle Gruppen und Befragungszeitpunkte ein geschlechtsspezifischer Unterschied auf. Dieser äußert sich darin, dass sich weibliche Fahrerinnen in fast allen abgefragten Fahrsituationen unsicherer einschätzen als männliche Fahrer.

Unter den Fahrsituationen, die besonders häufig Unsicherheiten bei den begleiteten Neulingen hervorrufen, finden sich Verkehrssituationen, die dem Multitasking und der Risikoeinschätzung zuzuordnen sind. So bereitet es den BF17-Teilnehmern zu Beginn ihrer Fahrkarriere die größten Probleme, die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer einzuschätzen, auf Landstraßen zu überholen sowie schnell auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren. In der Wiederholungsbefragung gegen Ende ihrer Begleitzeit berichten die noch aktiv begleiteten Jugendlichen das größte Ausmaß an Unsicherheiten beim Überholen auf Landstraßen, beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen und beim Einordnen auf mehrspurigen Straßen.

Vielfahrer unter den BF17-Teilnehmern zeigen – im Vergleich zu Wenigfahrern – bereits kurz nach Beginn der Begleitzeit signifikant weniger Probleme dabei, sich auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einzufädeln, die Vorfahrtsregelung an Kreuzungen schnell zu erkennen und schnell auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren.

Bei der Betrachtung der intraindividuellen Entwicklung der Selbsteinschätzung zwischen den zwei Befragungszeitpunkten können in Bezug auf fol-

gende Verkehrssituationen signifikante Verbesserungen von der ersten zur Wiederholungsbefragung festgestellt werden:

- Beim Einfädeln in den fließenden Verkehr auf Autobahnen,
- beim Erkennen von Absichten anderer Verkehrsteilnehmer,
- beim Einschätzen der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs während des Linksabbiegens und
- beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen.

Eine umgekehrte Entwicklung, nämlich eine statistisch signifikante Erhöhung der Unsicherheit von der ersten zur zweiten Befragungswelle ist dagegen beim Fahren im Regen zu verzeichnen.

Stellt man die Selbsteinschätzung des BF17-Teilnehmers und die Fremdeinschätzung der Begleitperson in der ersten Befragungswelle gegenüber, so zeigt sich, dass Jugendliche und Begleiter in Bezug auf die häufigste und zweithäufigste Unsicherheit (schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen, Überholen auf Landstraßen) ähnliche Eindrücke berichten. Zudem stimmen die Jugendlichen und ihre Begleiter in ihren Einschätzungen über das schnelle Reagieren auf neue Situationen und über das Überholen auf Landstraßen außerordentlich überein. Größere Differenzen zwischen den Selbst- und Fremdeinschätzungen unsicherer Fahranfänger treten insbesondere für das schnelle Erkennen der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung und beim Überholen auf Autobahnen auf. Besonders uneinheitlich sind die Selbst- und Fremdeinschätzungen in Bezug auf das Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer, das Beachten von Fußgängern, Radfahrern und Kindern sowie das Fahren in der Dunkelheit.

Gegen Ende des BF17 sind dagegen größere Abweichungen zwischen Selbst- und Fremdeinschätzung im Anteil unsicherer Fahranfänger nur in drei Fahrsituationen festzuhalten: beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen, beim Fahren im Regen sowie beim Überholen auf der Autobahn.

Für 18-jährige Fahranfänger birgt ein Aspekt aus dem Bereich der Risikoeinschätzung das größte Unsicherheitspotenzial, nämlich das schnelle Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. Auch die zweit- und dritthäufigste Fahrsituation, in der sich die 18-Jährigen unsicher gefühlt haben, entstammen dieser Dimension: Je drei von zehn Befragten fühlen sich unsicher beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer bzw. beim Überholvorgang auf Landstraßen.

Zwischen Viel- und Wenigfahrern lassen sich unter den 18-Jährigen lediglich drei Unterschiede verallgemeinern, wobei Vielfahrer häufiger Unsicherheiten beim richtigen Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer artikulieren und Wenigfahrer häufiger unsicher sind beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen sowie beim Einschätzen der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs beim Linksabbiegen.

Stellt man auch bei der Selbsteinschätzung der 18-Jährigen die Fremdeinschätzung eines Elternteils gegenüber, so zeigt sich, dass das schnelle Reagieren auf unvorhergesehene Situationen sowohl aus Sicht der Fahranfänger als auch aus der Perspektive der Eltern die potenziell am stärksten verunsichernde Verkehrssituation ist. Als ähnlich schwierig schätzen die 18-Jährigen und ihre Eltern die beiden Situationen mit dem größten Unsicherheitspotenzial ein, zum einen schnell auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren und zum anderen die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig zu erkennen. Die größte Differenz ergibt sich für die Einschätzung des Unsicherheitspotenzials der Fahrten im Regen und für das Überholen auf der Autobahn.

Im Vergleich der 18-jährigen Fahranfänger und der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2 zeigt sich, dass 17-Jährige sich am Ende ihrer Begleitzeit im Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer sicherer fühlen als 18-Jährige am Beginn ihrer Fahrkarriere. In dieser Hinsicht profitieren BF17-Teilnehmer im Zuge ihrer Begleitphase bei der Risikoeinschätzung.

12.2 Subjektive Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus

In der FAB2014 erheben sieben weitere Items den subjektiven Eindruck der 17- und 18-jährigen Fahranfänger dahingehend, wie sich ihre Fahrfertigkeiten seit der Aushändigung der Prüfbescheinigung bzw. des Führerscheins fortentwickelt haben. Ihre Einschätzung für jede der vorgegebenen Aussagen zu wahrgenommenen Fortschritten beim Autofahren äußerten die Fahranfänger, ebenso wie die befragten Begleiter und Elternteile, auf einer fünfstufigen Antwortskala von „Trifft überhaupt nicht zu“ (Kategorienwert „1“) bis „Trifft voll und ganz zu“ (Kategorienwert „5“). Während die Teilgruppe der 18-Jährigen diese Fragen bei ihrer einmaligen Befragung kurz nach Beginn der Fahrkarriere beantwortete, wurden die 17-jährigen Fahranfänger hierzu am Ende ihrer Begleitphase befragt. Die subjektiven Einschätzungen der BF17-Teilnehmer über ihre Fortschritte beim Fahren basieren des-

halb auf einer größeren Fahrerfahrung als jene der 18-Jährigen.

12.2.1 Subjektive Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus für BF17-Teilnehmer

12.2.1.1 Selbsteinschätzung der subjektiven Indikatoren

Die sieben Items, mit denen die BF17-Teilnehmer ihre wahrgenommenen Fortschritte zum Ausdruck bringen sollten, sind in Bild 12-36 dargestellt. Der Indikator „Ich beherrsche das Auto besser“ wird von 61,8 % der Jugendlichen gegen Ende ihrer

Begleitzeit als „voll und ganz“ zutreffend bestätigt. Ein weiteres Drittel (33,5 %) hält fest, dass die Aussage für sie „eher“ zutrifft. Nur 3,4 % sind sich darüber nicht sicher und kaum einer der Befragten (1,4 %) kann in seiner Fahrzeugbeherrschung bisher keine Besserung erkennen.

Das hier abgefragte Anzeichen für einen Fortschritt beim Führen des Pkws machen signifikant häufiger die männlichen Befragten für sich geltend (vgl. Bild 12-37). In den übrigen Subgruppen lassen sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede nachweisen.

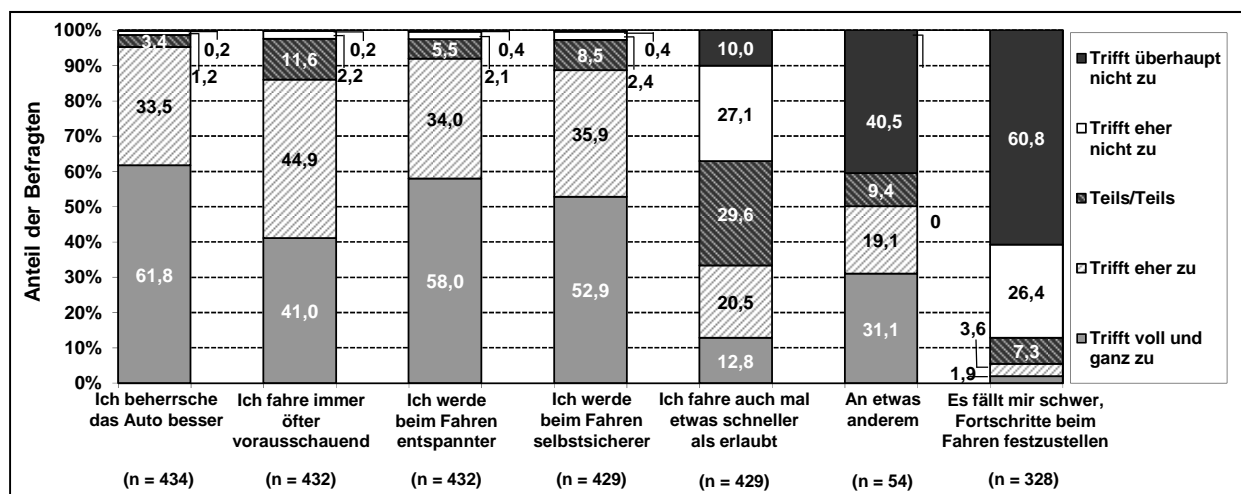


Bild 12-36: BF17-Teilnehmer: Häufigkeitsverteilung der Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus aus Sicht der Fahranfänger

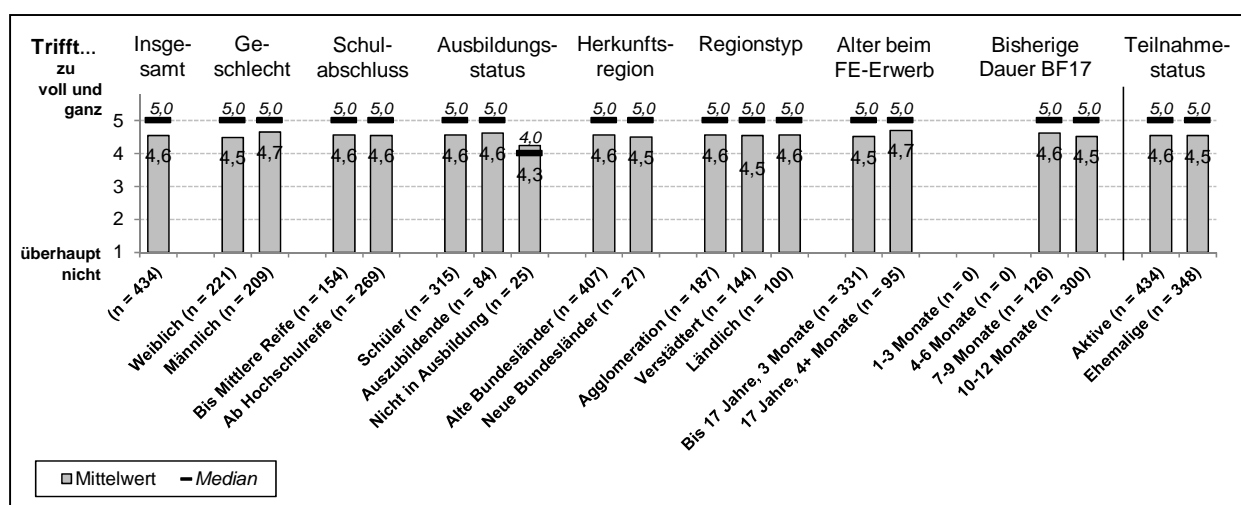


Bild 12-37: BF17-Teilnehmer: Selbsteinschätzung des Fahranfängers „Ich beherrsche das Auto besser“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen

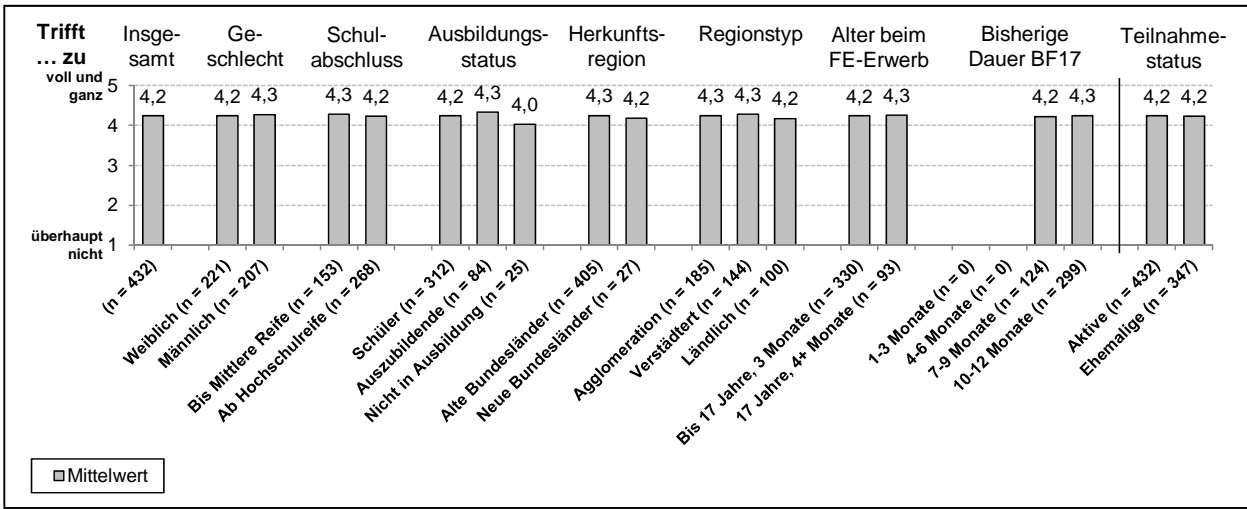


Bild 12-38: BF17-Teilnehmer: Selbsteinschätzung des Fahranfängers „Ich fahre immer öfter vorausschauend“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen

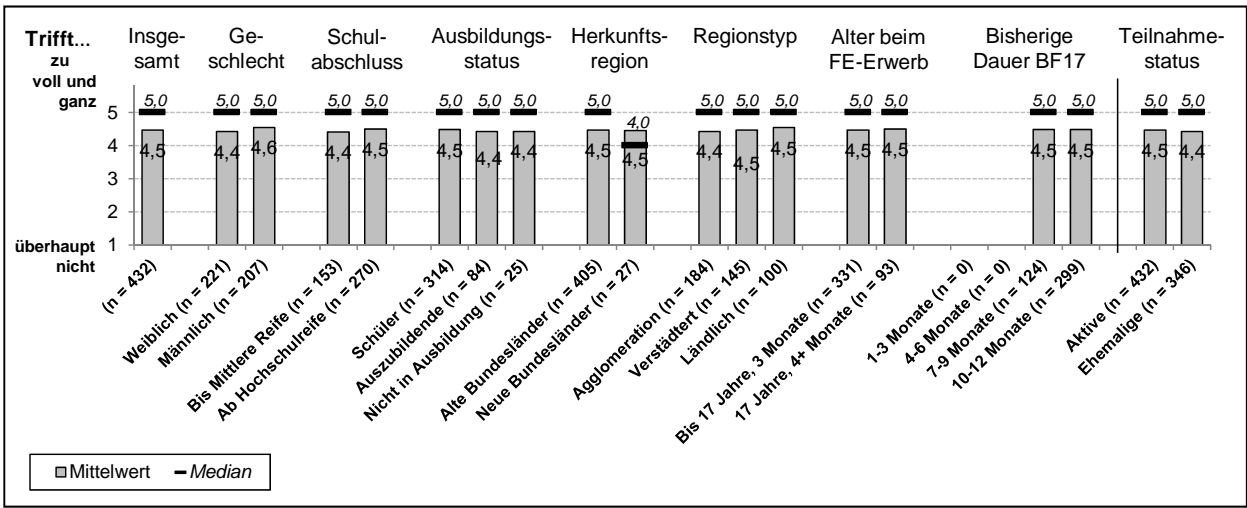


Bild 12-39: BF17-Teilnehmer: Selbsteinschätzung des Fahranfängers „Ich werde beim Fahren entspannter“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen

Etwas zurückhaltender, aber ebenso eindeutig bemerken die 17-jährigen Fahranfänger an ihrem Fahrverhalten, dass sie immer öfter vorausschauend fahren (vgl. Bild 12-36). Für 41,0 % der Befragten trifft dies „voll und ganz“ zu, für 44,9 % „eher“. Etwa jeder neunte begleitete Fahranfänger (11,6 %) sieht hinsichtlich seines vorausschauenden Fahrens nur in Teilen Fortschritte und 2,2 % von ihnen sehen (eher) keine Verbesserungen. Abweichungen im Antwortverhalten zwischen den Teilgruppen sind in keiner der relevanten Subgruppen festzustellen (vgl. Bild 12-38).

Die BF17-Teilnehmer erleben am Ende ihrer Begleitzeit weit überwiegend, dass sie beim Fahren entspannter werden. Mehr als neun von zehn Be-

fragte (92,0 %) sieht in seinem Fahrverhalten Anzeichen hierfür (vgl. Bild 12-36). Nur 5,5 % der Fahranfänger im Begleiteten Fahren sind am Ende der Begleitphase nicht wesentlich entspannter und 2,5 % deklarieren diesen Indikator für nicht zutreffend. In Bild 12-39 werden die mittleren Werte für die unterschiedenen Teilgruppen dargestellt. Nennenswerte Differenzen sind darin nicht zu erkennen und lassen sich statistisch auch nicht nachweisen.

Auch die Selbstsicherheit beim Fahren ist in der subjektiven Wahrnehmung der begleiteten Fahranfänger deutlich gestiegen. Insgesamt 88,8 % halten dieses Anzeichen für sich selbst als „eher“ oder „voll und ganz“ zutreffend (vgl. Bild 12-36). Wäh-

rend 8,5 % der begleiteten Novizen eine gewonnene Selbstsicherheit beim Fahren bei sich noch teilweise erkennen, fehlt 2,8 % der Eindruck, dass sie an Selbstsicherheit zugelegt haben. In der Bewertung dieses Items zeigen die unterschiedenen Teilgruppen in Bild 12-40 für das Geschlecht und die regionale Herkunft bemerkenswerte und verallgemeinerbare Abweichungen. Dort zeigen sich die männlichen Fahranfänger und Jugendliche aus den alten Bundesländern im Vergleich zu ihren jeweiligen Pendanten als selbstsicherer.

Auch gelegentlich schneller zu fahren als erlaubt, wertet ein Drittel der BF17-Teilnehmer (33,3 %) als

Indiz für Fortschritte beim Fahren (vgl. Bild 12-36). Für weitere 29,6 % ist eine zeitweilige Tempoüberschreitung nur bedingt ein Indikator für den eigenen Fahrerfahrungsaufbau. 37,1 % der BF17-Teilnehmer können Geschwindigkeitsübertretungen nicht mit Fortschritten beim Autofahren in Verbindung bringen. Mit Blick auf das Set der relevanten Subgruppen ist kein Unterschied zwischen einzelnen Kategorien statistisch relevant (vgl. Bild 12-41).

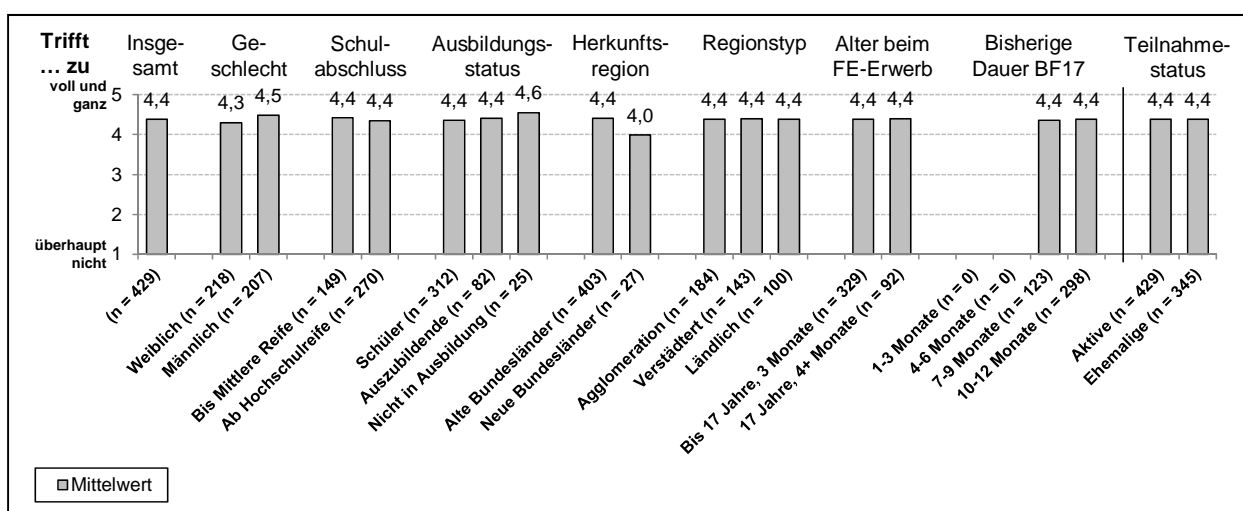


Bild 12-40: BF17-Teilnehmer: Selbsteinschätzung des Fahranfängers „Ich werde beim Fahren selbstsicherer“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen

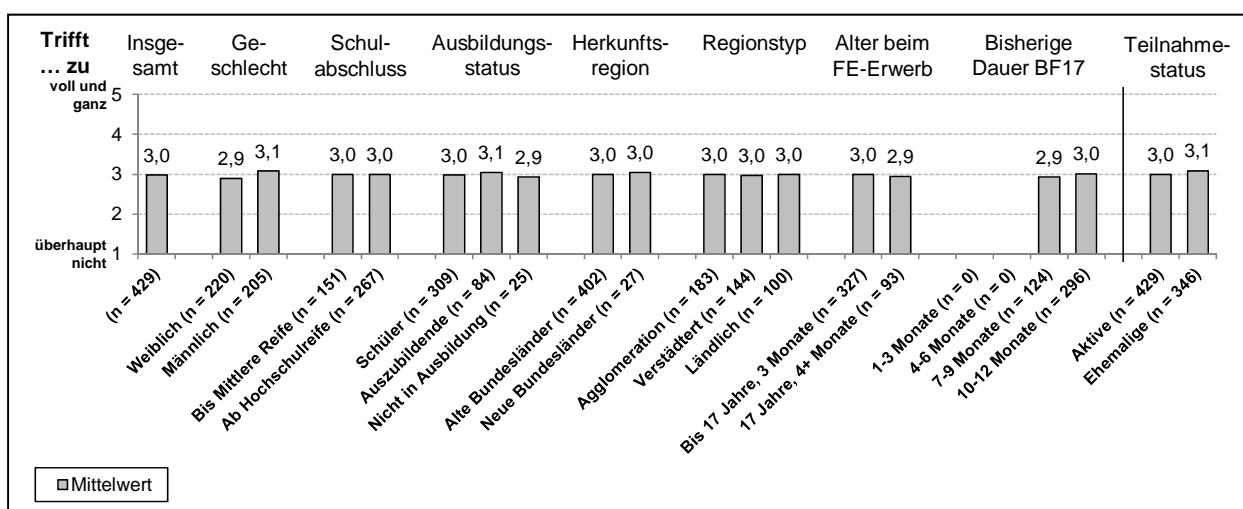


Bild 12-41: BF17-Teilnehmer: Selbsteinschätzung des Fahranfängers „Ich fahre auch mal etwas schneller als erlaubt“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen

Insgesamt 54 aktive oder ehemalige BF17-Teilnehmer nennen andere Indikatoren als die standardmäßig vorgelegten, an denen sie Fortschritte beim Autofahren festmachen (vgl. Bild 12-36). Von der Betrachtung der Antworthäufigkeiten und der Subgruppen für die aktiven BF17-Teilnehmer wird an dieser Stelle abgesehen, da die frei formulierten Indikatoren der Jugendlichen inhaltlich stark unterschiedliche Themenfelder beschreiben und eine einheitliche Auswertung nicht sinnvoll erscheint. Die Einzelangaben der Fahranfänger betreffen diverse subjektive Indizien, an denen ein verbessertes Fahrverhalten wahrgenommen wird. Diese werden nach häufig genannten Themen kategorisiert und in Tab. 12-12 dargestellt.¹³²

Andere Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren	BF17-Teilnahmestatus: Aktiv	BF17-Teilnahmestatus: Ehemalig
	%	
Fahrzeugbedienung, Fahrmanöver	28,1	23,8
Reaktionen der Begleiter	12,5	9,5
Bessere Fahrfertigkeiten	12,5	14,3
Fahrautomatismen, Entspannung, Angstfreiheit	3,1	9,5
Feedback zum Fahrstil	21,9	9,5
Mehr Spaß beim Fahren	21,9	23,8
Sonstiges	21,9	9,5
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	32	21

Tab. 12-12: BF17-Teilnehmer: Andere subjektive Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus

Unter den aktiven BF17-Teilnehmern beziehen sich 28,1 % der freien Textantworten auf Indikatoren, die der Fahrzeugbedienung bzw. Fahrmanövern zuzuordnen sind. Etwa je ein Fünftel der Jugendlichen, die noch im BF17 aktiv sind und Angaben zu anderen Indikatoren machen, erkennt im Feedback zum Fahrstil (21,9 %) und am wachsenden Fahrspaß (21,9 %) Anzeichen für einen Fortschritt beim Autofahren. Anhand der Reaktionen der Begleiter (12,5 %) und besserer Fahrfertigkeiten (12,5 %) nehmen weitere Fahranfänger ihre Entwicklung beim Autofahren wahr. Nur wenige aktive BF17-Teilnehmer (3,1 %) meinen, in der zunehmenden Routine, z. B. durch Fahrautomatismen und entspannteres Fahren, ihre Fortschritte zu erkennen.

Ehemalige BF17-Teilnehmer sehen ihre Fortschritte zu je einem knappen Viertel in der Fahrzeugbedienung (23,8 %) und im zunehmenden Fahrspaß (23,8 %). 14,3 % formulieren Indikatoren, die als bessere Fahrfertigkeiten zusammengefasst werden. Gleich viele ehemalige BF17-Teilnehmer messen ihre Fortschritte an besseren Fahrautomatismen (9,5 %) und am Feedback zu ihrem Fahrstil (9,5 %).

Die bisherigen Items geben einen Überblick, anhand welcher Indikatoren die BF17-Teilnehmer eine Verbesserung ihres Fahrverhaltens bemerken. Abschließend stellte ein komplementäres Item Fortschritte beim Fahren in Frage. Die entsprechende Aussage finden lediglich 1,9 % der Befragten „voll und ganz“ und 3,6 % „eher“ zutreffend (vgl. Bild 12-36). Demgegenüber stehen zusammengenommen 87,2 % der begleiteten Fahranfänger, die diese Aussage für sich ablehnen, und weitere 7,3 % die zumindest in Teilen Fortschritte wahrnehmen. Die Wahrnehmung über ausgebliebene Fortschritte beim Fahren ist für keine der in Bild 12-42 differenzierten Subgruppen in besonderer Weise verschieden.

Insgesamt ergibt sich aus der Beantwortung dieser Fragenbatterie ein konsistentes Bild: Das BF17 wird von den Befragten subjektiv als wirksam beim Aufbau von Fahrerfahrung empfunden. Die Befunde der FAB2014 zu subjektiven Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus sind im Vergleich mit den Resultaten aus der Prozessevaluation des vormaligen BF17-Modellversuch in weiten Teilen deckungsgleich (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 275ff).

¹³² Dort und im beschreibenden Fließtext werden die ungewichteten Häufigkeiten der frei formulierten Antworten dokumentiert.

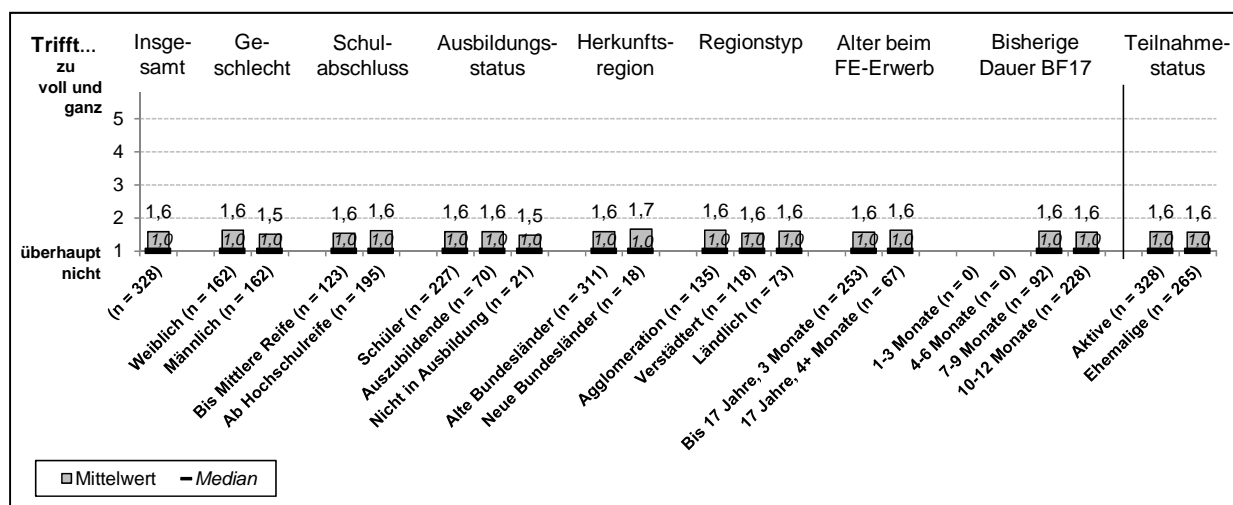


Bild 12-42: BF17-Teilnehmer: Selbsteinschätzung des Fahranfängers „Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen

12.2.1.2 Fremdeinschätzung der Indikatoren durch die Begleiter

Die Begleiter gewinnen während der Begleitphase – in Abhängigkeit von der erbrachten Fahrleistung – einen intensiven Eindruck vom Fahrverhalten der Novizen. Deshalb ist es besonders interessant, die Selbsteinschätzung der Jugendlichen über die eigenen Fortschritte beim Fahren mit der Fremdeinschätzung durch die Begleiter zu kontrastieren. Im Begleiterfragebogen konnte die Entwicklung des Fahrverhaltens der Fahranfänger anhand der gleichen Indikatoren bewertet werden. Die Einschätzungen der Begleiter aktiver BF17-Teilnehmer gegen Ende der Begleitzeit (Erhebungswelle W2) sind in Bild 12-43 dargestellt.¹³³

In der Wahrnehmung von Fortschritten beim Fahren anhand des Kriteriums der Fahrzeugbeherrschung gehen die Antworten der Begleiter eindeutig in eine Richtung: Für 71,4 % der Begleiter trifft diese Aussage „voll und ganz“ sowie für weitere 25,7 % „eher“ auf die Entwicklung des begleiteten Führerscheinneulings zu. Nur 2,9 % der Begleiter haben daran Zweifel. Die Unterscheidung der Antworthäufigkeiten nach den Subgruppen der unab-

hängigen Variablen verrät, dass die Begleiter von Jugendlichen aus verstädterten und städtischen Regionen häufiger einen Fortschritt in der Fahrzeugbeherrschung äußern (vgl. Bild 12-44). Entsprechend der statistischen Analyse ist diese Abweichung auf die Grundgesamtheit verallgemeinerbar.

Die zweite Aussage – „Sie / Er fährt immer öfter vorausschauend“ – wird von den Begleitern etwas zurückhaltender, aber ebenso eindeutig wie die erste Aussage bewertet. Mehr als jeder zweite Begleiter (55,8 %) attestiert dem begleiteten Fahranfänger in vollem Umfang eine immer öfter vorausschauende Fahrweise (vgl. Bild 12-43). Weitere 36,3 % stimmen diesem Statement „eher“ zu. 7,4 % der Befragten äußern Zweifel am Zutreffen dieses Indikators, kaum jemand lehnt dies jedoch ab (0,4 %). Die Subgruppenanalyse in Bild 12-45 zeigt auf, dass die Begleiter den Fortschritt im vorausschauenden Fahren bei Fahranfängern, die noch aktiv im BF17 unterwegs sind, signifikant besser bewerten.

Ein zum zweiten Item vergleichbares Antwortverhalten zeigen die Begleiter in der Bewertung des Indikators eines entspannteren Fahrens. Kaum ein Begleiter spricht dem Fahranfänger ein zunehmend entspannteres Fahren ab (0,2 %) und nur 7,7 % erkennen bei dem jungen Erwachsenen lediglich teilweise eine gewachsene Lockerheit während des Fahrens. Mehr als neun von zehn Begleitern bestätigen jedoch, dass der BF17-Teilnehmer beim Führen des Pkw entspannter geworden ist (92,1 %).

¹³³ Für die Betrachtung der Begleiterantworten ist zu beachten, dass die Begleiter ihre Einschätzungen zu unterschiedlichen Befragungszeitpunkten abgegeben haben. Begleiter von Jugendlichen, die keine Teilnahmebereitschaft am Panel bekundet haben, wurden zum Zeitpunkt W1 und Begleiter, deren Fahranfänger auch an der Befragung W2 interessiert waren, wurden erst zum Erhebungszeitpunkt W2 befragt. Damit geht jedoch auch eine längere Begleitdauer einher, von der zu erwarten ist, dass sie einen Einfluss auf die vorgenommene Einschätzung durch die Begleiter hat. In diesem Abschnitt werden nur Begleiterantworten gegen Ende der Begleitzeit (W2) berichtet.

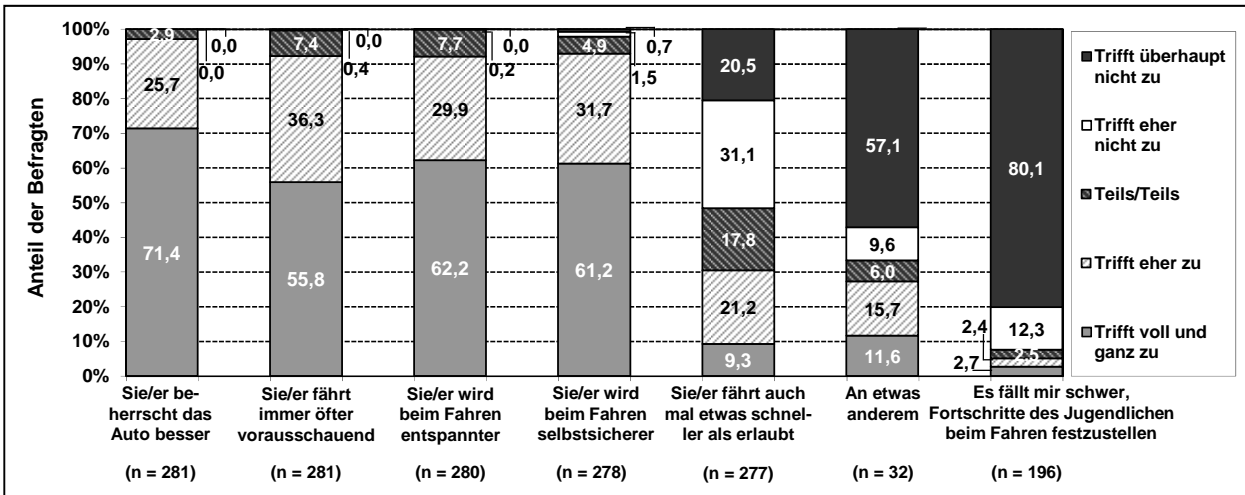


Bild 12-43: Aktive BF17-Teilnehmer: Häufigkeitsverteilung der Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus aus Sicht der Begleiter

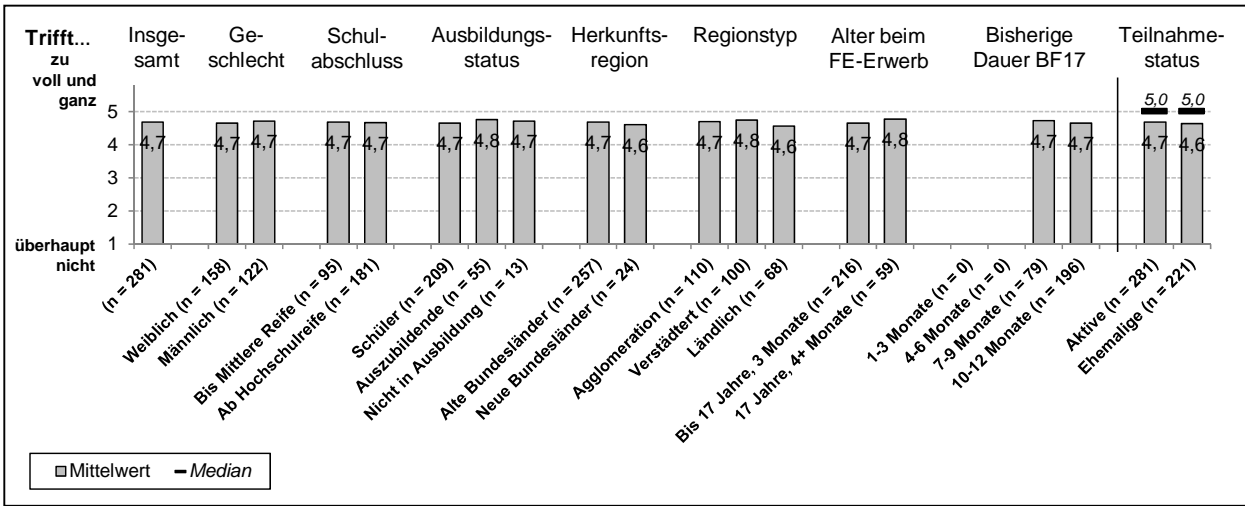


Bild 12-44: BF17-Teilnehmer: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Begleiter: „Sie / er beherrscht das Auto besser“ – nach relevanten Subgruppen

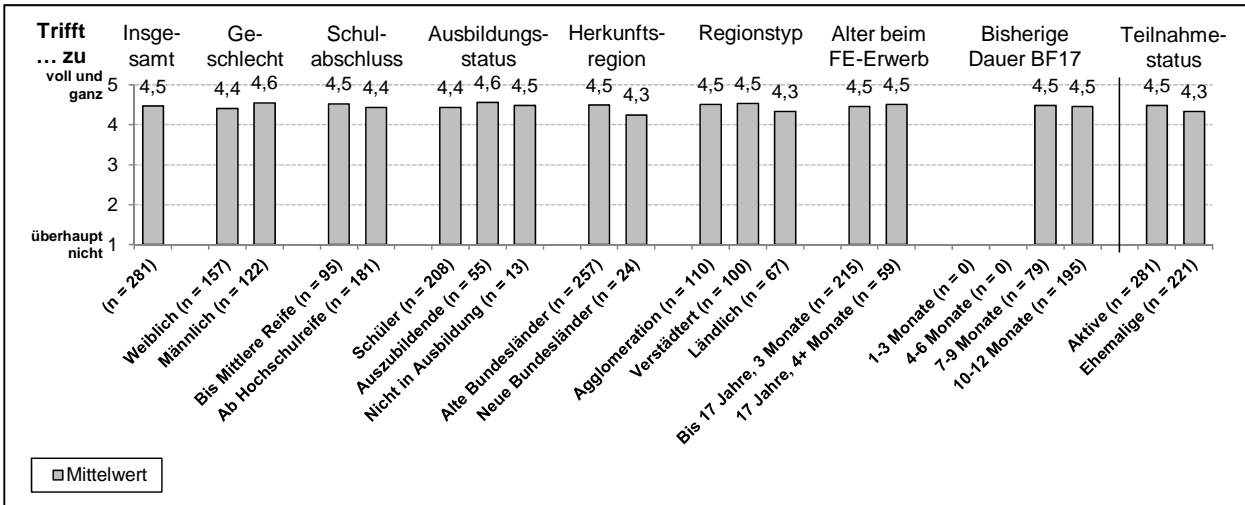


Bild 12-45: BF17-Teilnehmer: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Begleiter: „Sie / er fährt immer öfter vorausschauend“ – nach relevanten Subgruppen

Die Darstellung in Bild 12-46 gibt Hinweise auf signifikante Unterschiede im Antwortverhalten der ausgemachten Teilgruppen. Zum einen halten die Begleiter die Jugendlichen, die den städtischen und verstärkten Regionen unterwegs sind, für entspannter. Zum anderen werden von den Begleitern die Späteinsteiger im Vergleich zu den Früheinsteigern häufiger als zunehmend entspannter beim Fahren eingeschätzt.

Eine gewachsene Selbstsicherheit attestieren dem begleiteten Fahranfänger insgesamt 92,9 % der befragten Begleiter. So ergibt sich auch für diesen Indikator eine äußerst positive Fremdwahrnehmung für Fortschritte beim Fahrverhalten des begleiteten Fahrers. 4,9 % der Begleiter halten diese Aussage nur für bedingt zutreffend und sehr geringe 2,2 % nehmen keine zunehmende Selbstsicherheit wahr. Die Betrachtung der Teilgruppen bringt keine zusätzlichen Erkenntnisse über Unterschiede in den Subgruppen ein (vgl. Bild 12-47).

Mögliche Fortschritte beim Autofahren zeigen sich nach Einschätzung der Begleiter weniger häufig in der gelegentlichen Übertretung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Insgesamt machen drei von zehn Begleitern (30,5 %) einen Fortschritt des Fahranfängers beim Fahren daran fest. Weniger als jeder Fünfte (17,8 %) hält die Aussage auf das Fahrverhalten des Novizen bezogen nur teilweise für zutreffend. Über die Hälfte der Begleiter (51,6 %) kann gelegentliche Tempoüberschreitungen (eher) nicht als Zeichen für zunehmendes Fahrvermögen interpretieren. Bei männlichen Führerscheinneulingen beobachten die Begleiter signifikant häufiger als bei den jungen Frauen Tempoüberschreitungen als Ausdruck zunehmender Fahrerfahrung (vgl. Bild 12-48). Dies ist die einzige soziodemographische Variable zwischen deren Ausprägungen nennenswerte Unterschiede sichtbar werden.

Wie die Jugendlichen hatten die Begleiter bei einem weiteren Item die Möglichkeit, mit einer offenen Textantwort andere Indikatoren als die standardmäßig vorgeschlagenen einzutragen und zu bewerten. Die offenen Angaben werden getrennt für die Begleiter von zum Zeitpunkt der zweiten Befragung noch aktiven oder bereits ehemaligen BF17-Teilnehmern in inhaltlich stimmigen Kategorien zusammengefasst und in Tab. 12-13 berichtet.¹³⁴ Die frei formulierten Antworten von Begleitern beziehen sich auf die Fahrzeugbedienung, auf die Entspannung des Jugendlichen und auf die

besseren Fahrfertigkeiten beim Autofahren als Indikatoren für den subjektiven Fahrerfahrungsaufbau (vgl. Tab. 12-13). In den Textantworten thematisieren die Begleiter zu zunehmenden Spaß am Fahren und sonstige Einzelnennungen. Die Untersuchung des Antwortverhaltens entlang der ausgemachten Subgruppen wird aufgrund der inhaltlich heterogenen Antworten für dieses Item nicht durchgeführt.

Andere Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren	BF17-Teilnahmestatus: Aktiv	BF17-Teilnahmestatus: Ehemalig
	%	
Fahrzeugbedienung	30,0	0
Entspannung des Jugendlichen, Angstfreiheit	20,0	12,5
Bessere Fahrfertigkeiten	20,0	25,0
Mehr Spaß am Fahren	0	12,5
Sonstiges	30,0	50,0
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	10	8

Tab. 12-13: BF17-Teilnehmer: Einschätzung des Begleiters: Andere Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus

Zuletzt sollten die Begleiter die generelle Einschätzung vornehmen, ob es ihnen schwer fällt, beim begleiteten Fahranfänger Anzeichen für Fortschritte beim Fahren erkennen. Etwa jeder achte Begleiter (80,1 %) hält dies für überhaupt nicht zutreffend und attestiert dem BF17-Teilnehmer demnach vollumfänglich Fortschritte beim Fahren. Weitere 12,3 % können dieser Aussage eher nicht zustimmen. Insgesamt nur 7,6 % der Begleiter tun sich – mit Abstufungen von „Teils, teils“ bis zu „Trifft überhaupt nicht zu“ – tatsächlich schwer, Fortschritte im Fahrverhalten des Novizen zu erkennen. Nach den subgruppenspezifischen Befunden (vgl. Bild 12-49) dies gilt dies für alle Teilgruppen gleichermaßen.

Zieht man auch für die Begleiterantworten einen Vergleich zu den Befragungsergebnissen aus der BF17-Prozessevaluation (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 279ff), ähneln sich die Ergebnisse in der Fremdeinschätzung von Fortschritten beim Fahren. Begleiter in der FAB2014 wählen allerdings häufiger die Antwort „Trifft voll und ganz zu“, sind also in ihrer Einschätzung dezidiierter.

¹³⁴ In der Tabelle und im beschreibenden Fließtext werden die ungewichteten Häufigkeiten der frei formulierten Antworten berichtet.

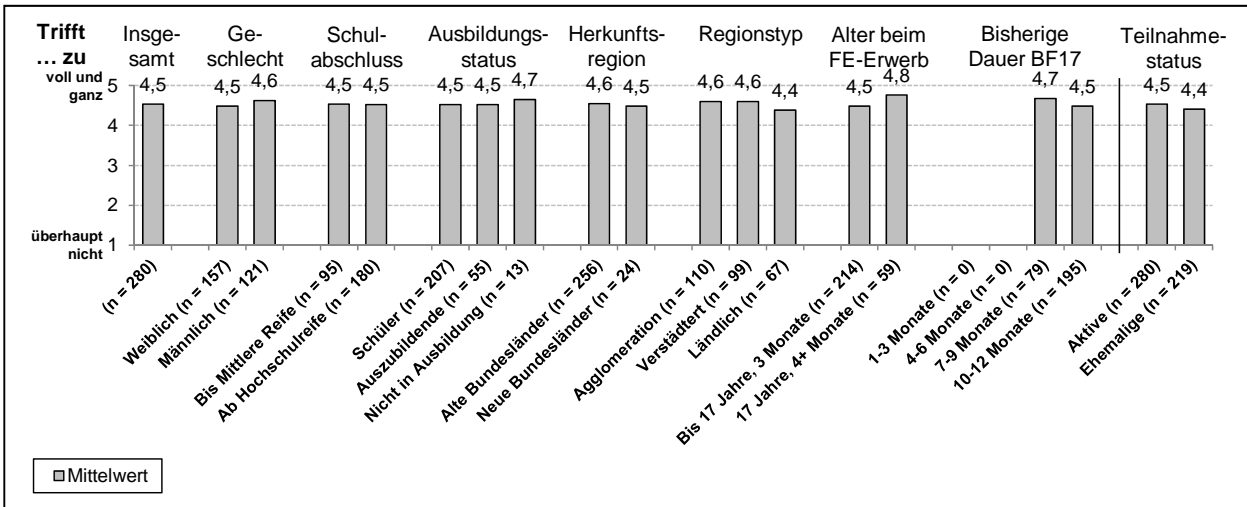


Bild 12-46: BF17-Teilnehmer: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Begleiter: „Sie / er wird beim Fahren entspannter“ – nach relevanten Subgruppen

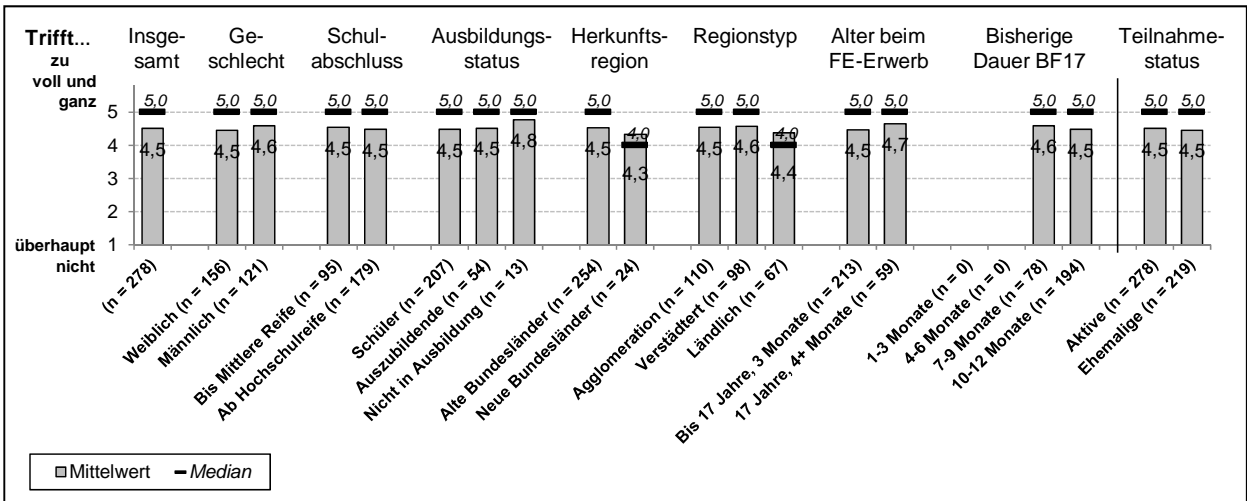


Bild 12-47: BF17-Teilnehmer: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Begleiter: „Sie / er fährt auch mal etwas schneller als erlaubt“ – nach relevanten Subgruppen

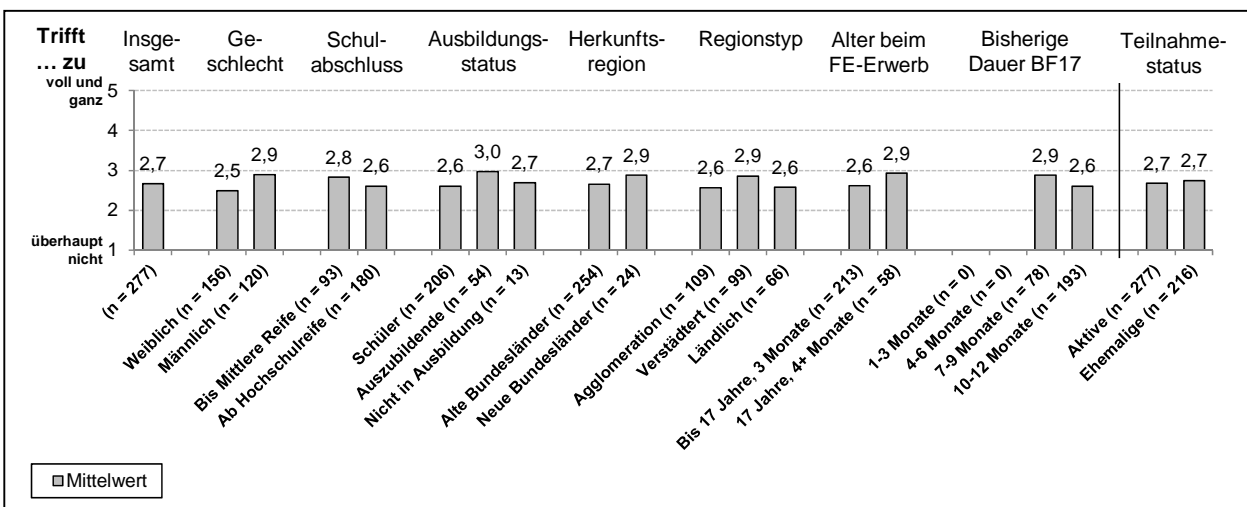


Bild 12-48: BF17-Teilnehmer: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Begleiter: „Sie / er fährt auch mal etwas schneller als erlaubt“ – nach relevanten Subgruppen

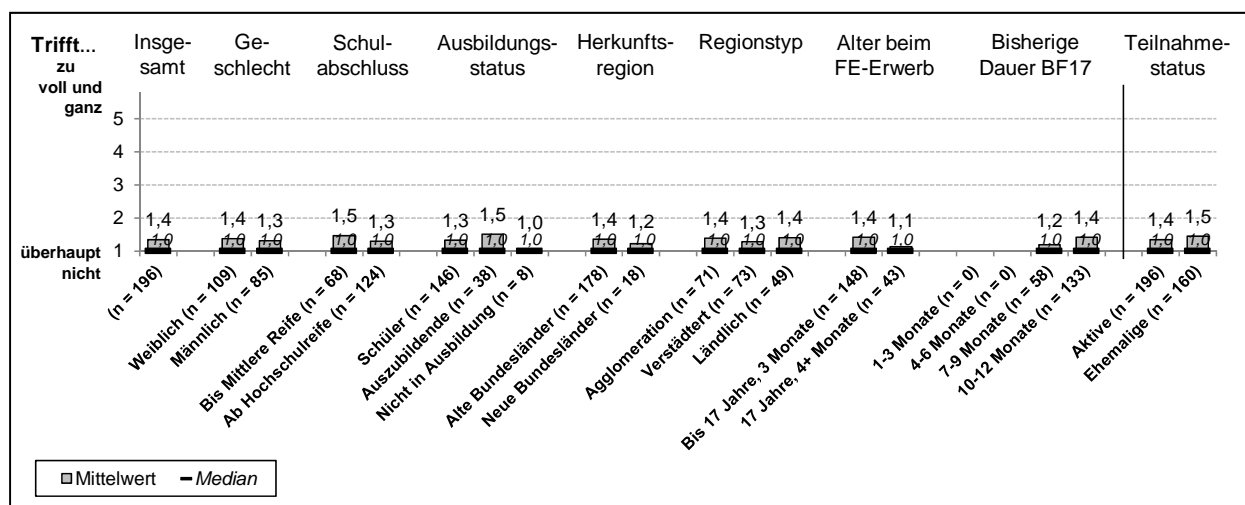


Bild 12-49: BF17-Teilnehmer: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Begleiter: „Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen“ – nach relevanten Subgruppen

12.2.1.3 Abgleich der Selbst- und Fremdeinschätzung der subjektiven Indikatoren

In diesem Abschnitt werden die Selbsteinschätzungen der Fahranfänger und die Fremdeinschätzung der Begleiter über die Fortschritte beim Fahren zusammengebracht. Mit Hilfe von Korrelationsanalysen wird untersucht, inwieweit der individuelle Fahranfänger in der Selbstbeurteilung mit der Begleiterperspektive übereinstimmt. In Tab. 12-14 werden die errechneten Zusammenhangsmaße für jeden Fortschritts-Indikator gelistet. Zudem werden die Korrelationsmaße gesondert für die Dyaden mit befragten Müttern und Vätern in der Begleiterfunktion berichtet.

Für den Zusammenhang der Selbst- und Fremdbeurteilung des Fortschritts beim Fahren anhand des Indikators Fahrzeugbeherrschung ergibt sich – entsprechend der sprachlichen Interpretation für Zusammenhangsmaße (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 210) – eine geringe Zusammenhangsstärke. Der Zusammenhang variiert zwischen den Einschätzungen, der Mütter und der Väter, wobei die Übereinstimmung der Urteile zwischen Fahranfängern und Müttern höher ist als jene zwischen Fahranfängern und Vätern. Näher zusammen liegen die Korrelationskoeffizienten der Elternteile in der Einschätzung des vorausschau-

enden Fahrens. Hier sind die Mütter in geringerem Ausmaß einer Meinung mit den begleiteten Jugendlichen, wenngleich auf einem geringen Niveau der Zusammenhangsstärke. Auch hinsichtlich der Einschätzung des Indikators einer entspannteren Fahrweise zeigt sich zwischen Selbst- und Fremdeinschätzung eine gering ausgeprägte Korrelation, wobei Väter bei diesem Item häufiger einer Meinung mit dem noch aktiven BF17-Teilnehmer sind, als Mütter. Die Übereinstimmung in der Selbst- und Fremdeinschätzung über die zugekommene Selbstsicherheit drifft zwischen den Elternteilen noch weiter auseinander. Die durchgeführte Differenzierung ergibt eine mittel stark ausgeprägte Korrelation für die Väter in Begleiterfunktion – sie stimmen hinsichtlich der Einschätzung des in Frage stehenden Items besser mit den Fahranfängern überein als die Mütter. Der insgesamt höchste Zusammenhangswert ergibt sich für die Aussagen zu gelegentlichen Tempoüberschreitungen. Das niedrigste Ausmaß der Korrelation zeigt sich hingegen in der Selbst- und Fremdbeurteilung, keine Fortschritte zu entdecken. Hinsichtlich beider Aspekte ähneln sich die Einschätzungen von Jugendlichen und Müttern etwas stärker als jene der Jugendlichen mit ihren Vätern.

Woran merkst du, ob du beim Autofahren Fortschritte machst? / Woran merken Sie, ob Ihre Tochter / Ihr Sohn beim Autofahren Fortschritte macht?	Alle 17-jährigen Fahranfänger und ihre Eltern	17-jährige Fahranfänger und ihre Mutter	17-jährige Fahranfänger und ihr Vater
	Korrelationskoeffizient Pearson's r		
Ich beherrsche das Auto besser. / Sie / Er beherrscht das Auto besser.	,352 ¹⁾ * (n = 309)	,375 ¹⁾ * (n = 219)	,299 ¹⁾ * (n = 90)
Ich fahre immer öfter vorausschauend. / Sie / Er fährt immer öfter vorausschauend.	,359 * (n = 308)	,343 * (n = 218)	,396 * (n = 89)
Ich werde beim Fahren entspannter. / Sie / Er wird beim Fahren entspannter.	,376 ¹⁾ * (n = 307)	,349 ¹⁾ * (n = 218)	,439 ¹⁾ * (n = 89)
Ich werde beim Fahren selbstsicherer. / Sie / Er wird beim Fahren selbstsicherer.	,371 ¹⁾ * (n = 303)	,300 ¹⁾ * (n = 214)	,561 ¹⁾ * (n = 89)
Ich fahre auch mal etwas schneller als erlaubt. / Sie / Er fährt auch mal etwas schneller als erlaubt.	,445 * (n = 302)	,454 * (n = 216)	,412 * (n = 86)
Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen.	,309 ¹⁾ * (n = 181)	,334 ¹⁾ * (n = 128)	,225 ¹⁾ * (n = 53)

¹⁾ Verwendung des Korrelationskoeffizienten Kendalls Tau b, da die Normalverteilungsvoraussetzung von Pearson's r nicht erfüllt ist

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < .05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 12-14: BF17-Teilnehmer: Korrelation der Wahrnehmung von Fortschritten beim Fahren durch die Fahranfänger selbst und ihre Begleiter

12.2.2 Subjektive Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus für die 18-jährigen Fahranfänger

12.2.2.1 Selbsteinschätzung der subjektiven Indikatoren

Bild 12-50 umfasst die sieben Items der Selbsteinschätzung des Fahrerfahrungsaufbaus durch die 18-Jährigen und deren Häufigkeitsverteilungen. An einer besseren Fahrzeugbeherrschung machen demnach 59,3 % der Fahranfänger „voll und ganz“ und weitere 31,6 % „eher“ ihre Einschätzung von Fortschritten beim Autofahren fest. Zusammen können also neun von zehn 18-jährigen Fahranfängern (90,9 %) bereits kurze Zeit nach dem Fahrerlaubniserwerb entsprechende Fortschritte feststellen. Nur 7,6 % der Befragten sind hinsichtlich möglicher Fortschritte ihrer Fahrzeugbeherrschung unentschieden und insgesamt 1,5 % lehnen die in Frage stehende Aussage für sich ab.

In der Selbsteinschätzung ihrer Fahrzeugbeherrschung sind sich die Fahranfänger über nahezu alle Gruppen der unabhängigen Variablen weitestgehend einig, sodass ausschließlich für die Unterteilung nach der Herkunftsregion ein unterschiedliches Antwortverhalten statistisch nachweisbar ist. Befragte aus den alten Bundesländern bemerken in größerem Ausmaß anhand der besseren Fahrzeugbeherrschung Fortschritte in ihren Fahrfertig-

keiten (vgl. Bild 12-51). Ein Vergleich der Selbsteinschätzung zu diesem Indikator zwischen 17-jährigen und 18-jährigen Fahranfängern erbringt keine bemerkenswerten statistischen Unterschiede. Die beiden Teilgruppen sind sich offenbar in der Einschätzung ihre Fortschritte bei der Fahrzeugbeherrschung gleichermaßen einig.

Jeweils 42,7 % der befragten 18-Jährigen stimmen der Aussage „eher“ und „voll und ganz“ zu, dass sie immer öfter vorausschauend fahren. 12,5 % der Fahranfänger können sich dazu nicht eindeutig festlegen. Äußerst gering (2,1 %) ist die mehr oder weniger starke Ablehnung dieser Aussage (vgl. Bild 12-50). Ein immer öfter vorausschauendes Fahren benennen die Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife im Vergleich zu ihren Pendanten mit einer Hochschulreife häufiger als Indiz ihrer Fortschritte als Autofahrer. Von Schülern, über Auszubildende, bis zu den Fahranfängern, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, wird ein vorausschauendes Fahren stets häufiger als Indiz für Fortschritte beim Autofahren gewertet (vgl. Bild 12-52). BF17-Teilnehmer und Nichtteilnehmer beurteilen ihre Entwicklung in gleicher Weise, ein Unterschied ist statistisch nicht auszumachen.

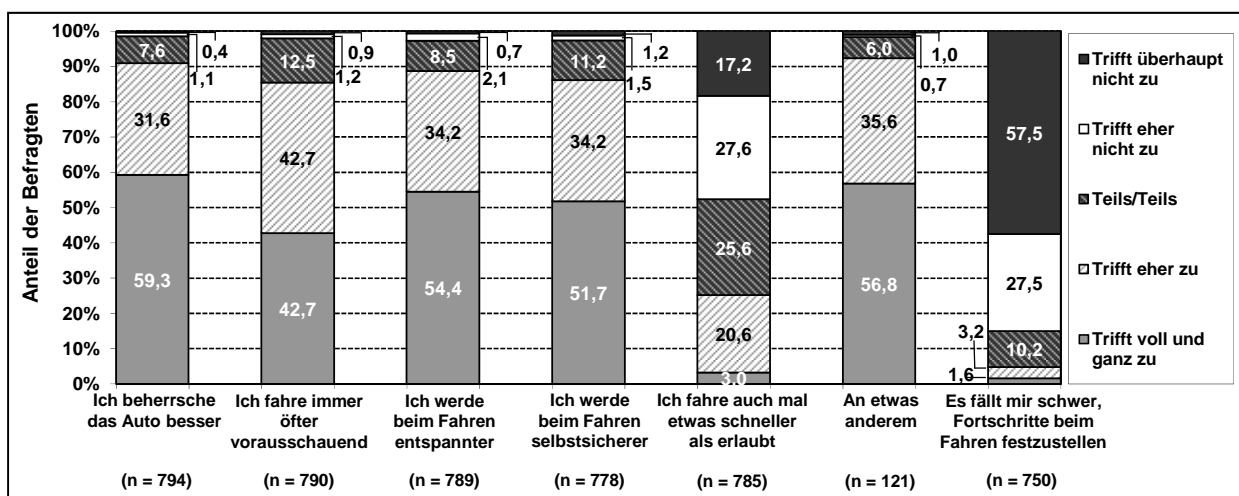


Bild 12-50: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeitsverteilung der Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus aus Sicht der Fahranfänger

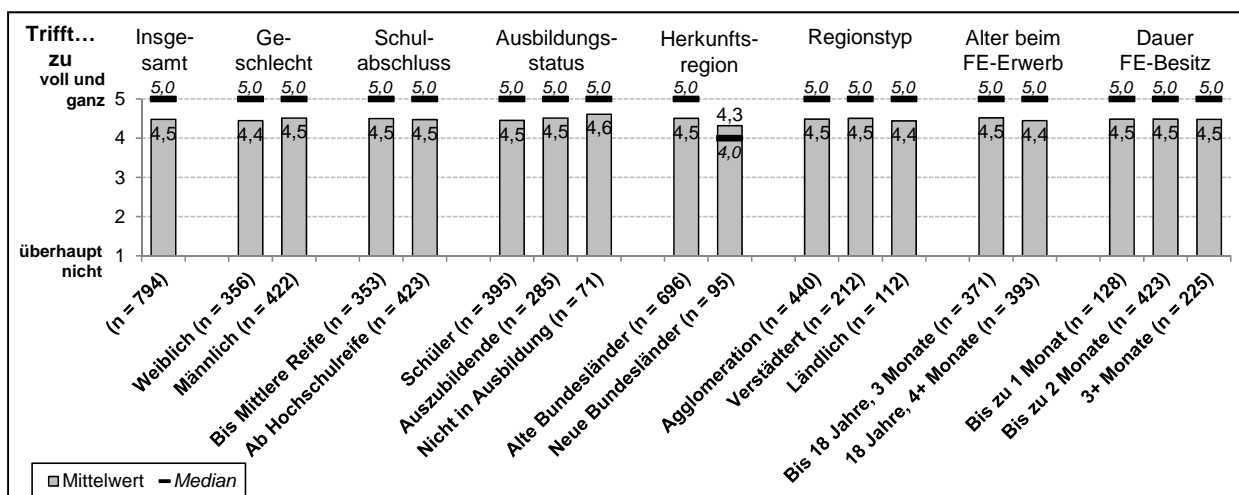


Bild 12-51: 18-jährige Fahranfänger: Selbsteinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren: „Ich beherrsche das Auto besser“ – nach relevanten Subgruppen

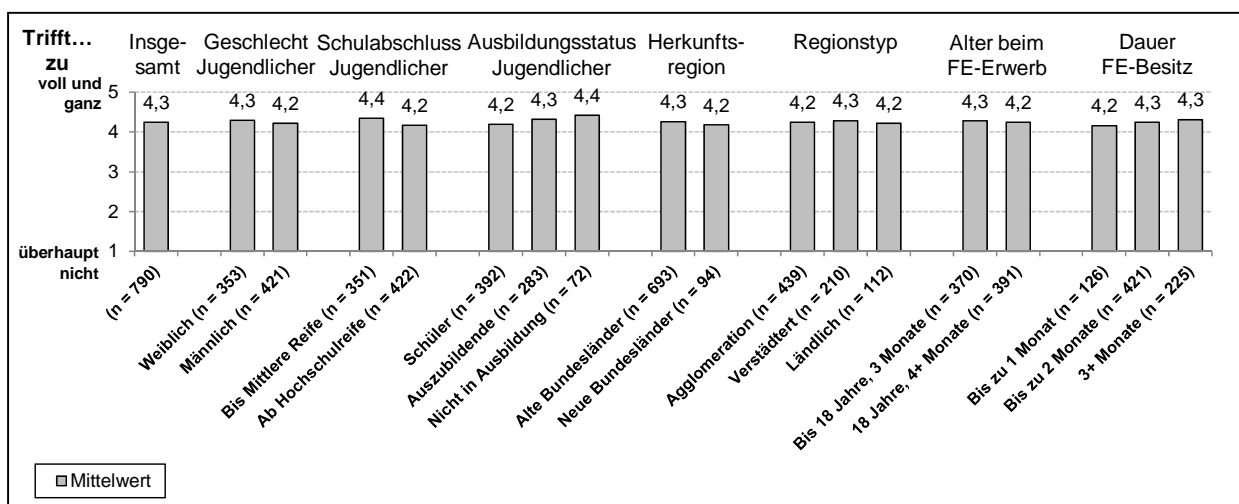


Bild 12-52: 18-jährige Fahranfänger: Selbsteinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren: „Ich fahre öfter vorausschauend“ – nach relevanten Subgruppen

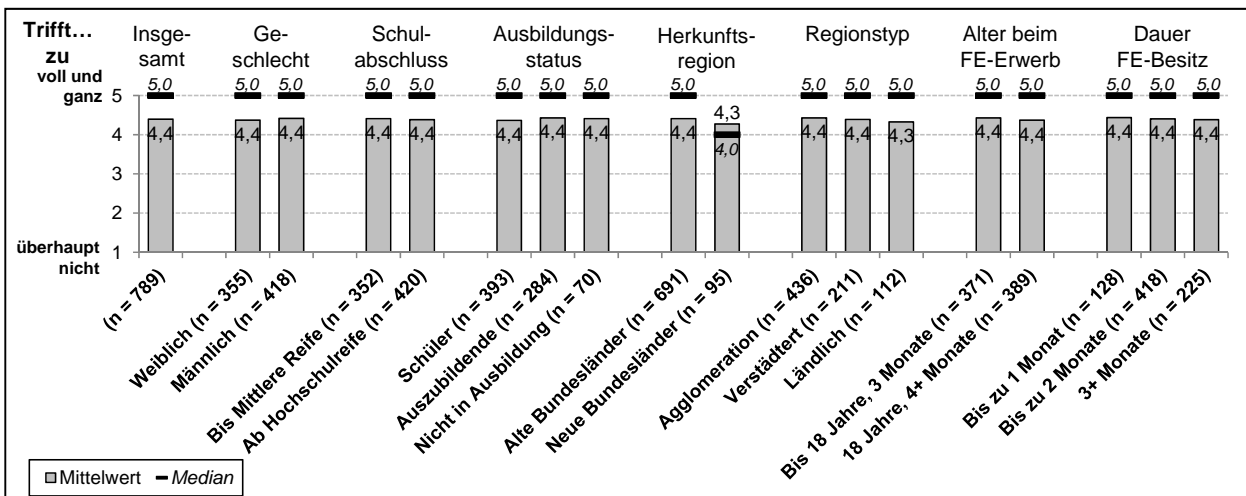


Bild 12-53: 18-jährige Fahranfänger: Selbsteinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren: „Ich werde beim Fahren entspannter“ – nach relevanten Subgruppen

Den Indikator eines entspannteren Fahrens empfinden 54,4 % der Befragten als „voll und ganz“ und weitere 34,2 % als „eher“ zutreffend, um ihre Fortschritte beim Autofahren zu beschreiben. 8,5 % sind diesbezüglich unentschieden und insgesamt nur 2,8 % lehnen diese Aussage für sich ab (vgl. Bild 12-50). Diese Aussage wird von den Befragten über alle relevanten Subgruppen der unterschiedenen Subgruppen hinweg weitgehend ähnlich beantwortet (vgl. Bild 12-53), sodass sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede feststellen lassen. Dies gilt auch für die Betrachtung der Aussagen der begleiteten 17-jährigen und selbstständigen 18-jährigen Fahranfänger.

Die zunehmende Selbstsicherheit beim Autofahren wird ebenfalls von beinahe neun von zehn 18-jährigen Befragten (86,2 %) als Indikator für den Erfahrungsaufbau gewertet (vgl. Bild 12-50). 11,2 % der Fahrnovizen können sich nicht festlegen und lediglich 2,7 % sehen diesbezüglich keine Fortschritte. Die Differenzierung der Zustimmung zu diesem Item ist entlang den Subgruppen des Sets unabhängiger Variablen weitestgehend homogen (vgl. Bild 12-54). Lediglich die Befragten aus den alten Bundesländern stimmen mit dieser Aussage – statistisch verallgemeinerbar – stärker überein als jene aus den neuen Bundesländern. Die beiden unterschiedenen Fahranfängergruppen der 17- und 18-Jährigen zeigen ebenso keine Differenzen in der Einschätzung ihrer Fortschritte.

Die gelegentliche Übertretung des Tempolimits beim Fahren interpretiert etwa ein Viertel der befragten 18-Jährigen (23,6 %) als Indiz eines verbesserten fahrerischen Könnens (vgl. Bild 12-50).

Ein weiteres Viertel (25,6 %) zeigt sich in dieser Einschätzung als unentschieden und der größte Teil der Befragten („Trifft überhaupt nicht zu“: 17,2 % und „Trifft eher nicht zu“: 27,6 %) stimmt der gelegentlichen Geschwindigkeitsüberschreitung als Hinweis auf den eigenen Fortschritt beim Fahren nicht zu. Statistisch gesicherte Differenzen in der Beurteilung dieses Items lassen sich ausschließlich zwischen den Geschlechtern feststellen (vgl. Bild 12-55): Die männlichen Fahranfänger interpretieren gelegentliche Verstöße gegen ein Tempolimit eher als Hinweis auf Fortschritte im Fahrerfahrungsaufbau als weibliche Fahrnovizen. Die statistische Analyse zeigt darüber hinaus, dass BF17-Teilnehmer an der Tatsache, dass sie gelegentlich schneller fahren als erlaubt, signifikant häufiger als die 18-jährigen Fahranfänger einen Fortschritt beim Fahren festmachen.

Andere Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren	%
Fahrzeugbedienung, Fahrmanöver	46,2
Fahrautomatismen, Entspannung, Angstfreiheit	22,2
Bessere Fahrfertigkeiten	10,3
Feedback zum Fahrstil	9,4
Mehr Spaß am Fahren	5,1
Sonstiges	6,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	117

Tab. 12-14: 18-jährige Fahranfänger: Einschätzung der Fahranfänger: Andere Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus

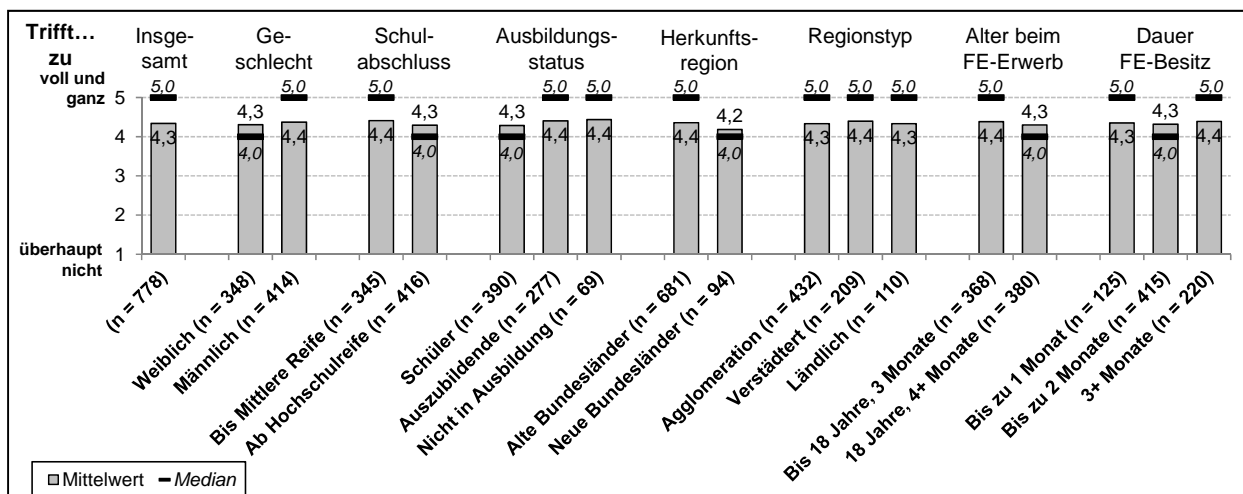


Bild 12-54: 18-jährige Fahranfänger: Selbsteinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren: „Ich werde beim Fahren selbstsicherer“ – nach relevanten Subgruppen

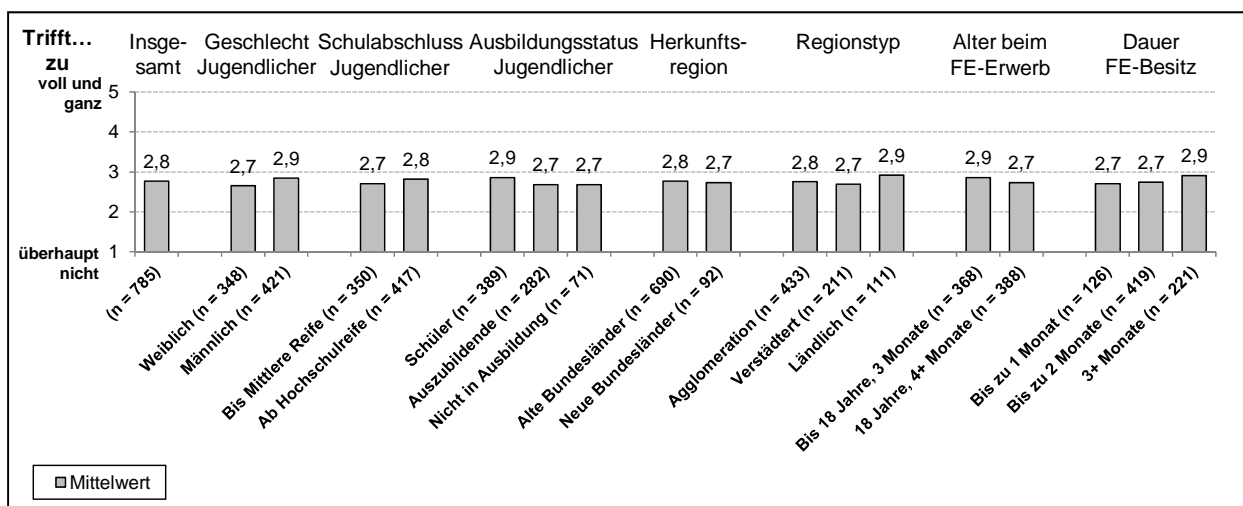


Bild 12-55: 18-jährige Fahranfänger: Selbsteinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren: „Ich fahre auch mal etwas schneller als erlaubt“ – nach relevanten Subgruppen

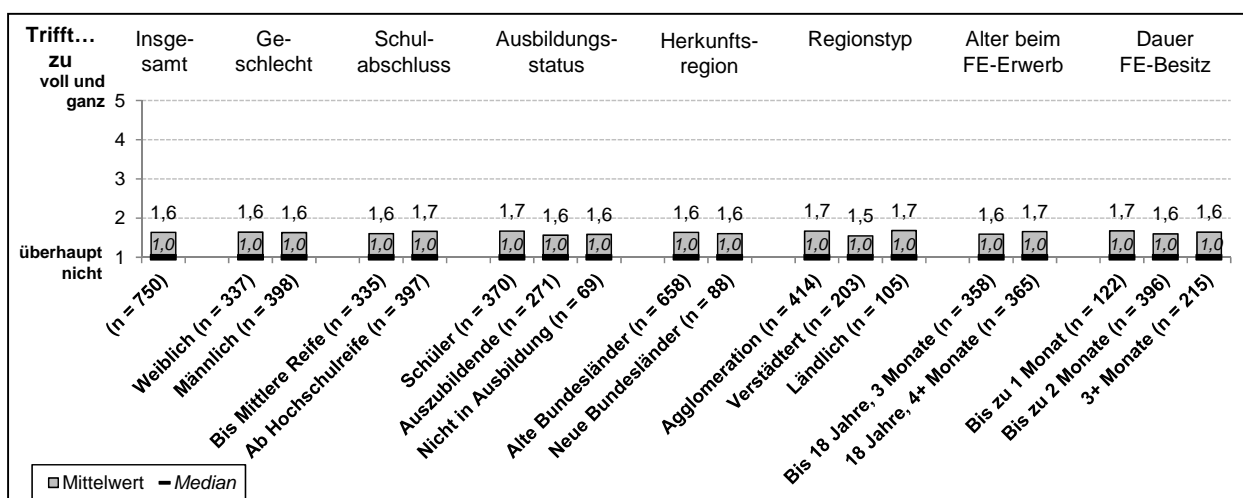


Bild 12-56: 18-jährige Fahranfänger: Selbsteinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren: „Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen“ – nach relevanten Subgruppen

Die subjektive Einschätzung über den eigenen Fortschritt machen 117 18-jährige Fahranfänger auch an anderen Indikatoren fest.¹³⁵ Für die Antwortvorgabe „An etwas anderem“ konnten die Befragten einen eigenen Indikator formulieren, der aus ihrer Sicht Fortschritte beim Autofahren indiziert. Die Angaben der Fahranfänger sind dabei sehr unterschiedlich und werden in Tab. 12-14 sechs Kategorien zugeordnet. Die häufigsten Äußerungen beziehen sich dabei auf Einzelaspekte der Fahrzeugbedienung sowie auf Fahrmanöver (46,2 %), darunter sind z. B. das Anfahren oder die Abschätzung der Abmessungen des Autos gefasst. 22,2 % der frei formulierten Indikatoren widmen sich im weitesten Sinne der erleichterten Fahrzeugbedienung und der damit einhergehenden geringeren Angst, selbstständig im Pkw am Straßenverkehr teilzunehmen. Jede zehnte Antwort (10,3 %) äußert sich zur Wahrnehmung besserer Fahrfertigkeiten, wie z. B. beim Überholen oder auch beim schnelleren Reagieren auf neue Situationen. Nur unwesentlich weniger Befragte (9,4 % der 117 Fahranfänger mit frei formulierten Äußerungen) beschreiben das Feedback von Mitfahrern, Freunden bzw. Eltern als Indikator für ihren zunehmenden Fahrerfahrungsaufbau. 5,1 % der hier antwortenden Personen benennen den zunehmenden Fahrspaß als Fortschrittsindikator und weitere 6,8 % der Antworten lassen sich inhaltlich nicht weiter zusammenfassen.

Die Vielfalt dieser individuellen Indikatoren erlaubt keine inhaltliche Interpretation des Antwortverhaltens über die einzelnen Subgruppen.

Das letzte Item zur Selbsteinschätzung des eigenen Fortschritts fragt erneut komplementär, ob die Fahranfänger überhaupt Fortschritte in ihrer Fahrweise erkennen. Dass ihnen dies schwer fällt, bekunden lediglich 3,2 % der 18-jährigen Fahranfänger „eher“ und 1,6 % „voll und ganz“. Jeder zehnte Fahranfänger (10,2 %) kann sich in dieser Hinsicht nicht festlegen. Demgegenüber trifft diese Aussage für 27,5 % der Befragten „eher nicht“ und für weitere 57,5 % „überhaupt nicht“ zu. Diese Anteile decken sich insoweit mit den Antworten zu den vorherigen Aussagen, anhand derer jeweils die große Mehrheit der 18-Jährigen einen Fortschritt beim Fahrerfahrungsaufbau erkennt. Die Antworten zu möglichen Schwierigkeiten beim Feststellen von Fahrfortschritten sind über die Untergruppen der unabhängigen Variablen weitestgehend ähnlich, verallgemeinerbare Unterschiede lassen sich nicht ausmachen (vgl. Bild 12-56). Das gilt auch für

den Vergleich der 17-jährigen und 18-jährigen Fahranfänger.

12.2.2.2 Fremdeinschätzung der Indikatoren durch die Eltern

Auch die Selbsteinschätzung der Fortschritte beim Autofahren durch die 18-jährigen Fahranfänger kann mit den entsprechenden Einschätzungen der fahrerfahrenen Eltern abgeglichen werden. Im Rahmen des Elternfragebogens wurden die gleichen Aussagen bezogen auf das eigene Kind beantwortet. Bild 12-57 macht anhand der Verteilung der Antworthäufigkeiten für die jeweiligen Statements deutlich, dass die Eltern die Indikatoren für den Fahrerfahrungsaufbau bei ihren Kindern auf der Aggregatebene (d. h. der Antworten aller Eltern zusammen) ähnlich einschätzen wie die Fahranfänger selbst.

Auch die Eltern machen den zunehmenden Fahrerfahrungsaufbau zu einem Großteil an der besseren Fahrzeugbeherrschung fest. Insgesamt 96,2 % der befragten Elternteile stimmen der entsprechenden Aussage zu (vgl. Bild 12-57). Nur 3,9 % der Eltern wollen sich nicht festlegen und kein Elternteil sieht diesbezüglich keinen Fortschritt bei ihrer Tochter bzw. ihrem Sohn. Die Differenzierung der elterlichen Fremdeinschätzung nach dem bekannten Set relevanter Subgruppen ergibt ein sehr gleichförmiges Antwortverhalten ohne statistisch verallgemeinerbare Unterschiede (vgl. Bild 12-58). Der statistische Abgleich der Fremdeinschätzungen von Begleiter am Anfang des BF17 und Eltern 18-jähriger Fahranfänger zeigt ebenso keinen signifikanten Unterschied an.¹³⁶

¹³⁵ Auch hier werden wieder ungewichtete Häufigkeiten der frei formulierten Antworten berichtet.

¹³⁶ Beim Abgleich der Fremdeinschätzungen werden auf Seiten der Begleiter von BF17-Teilnehmern ausschließlich diejenigen in die statistische Analyse aufgenommen, die den Fragebogen zum Befragungszeitpunkt W1 ausgefüllt haben (n = 229). Begleiter, die zum Erhebungszeitpunkt W2 Angaben zum Fortschritt des Autofahrens des Fahranfängers gemacht haben, legen ihrer Beurteilung der Entwicklung einen anderen Zeithorizont zugrunde, der einen Vergleich mit 18-jährigen Fahranfängern mir nur wenigen Wochen Fahrpraxis nicht sinnvoll erscheinen lässt.

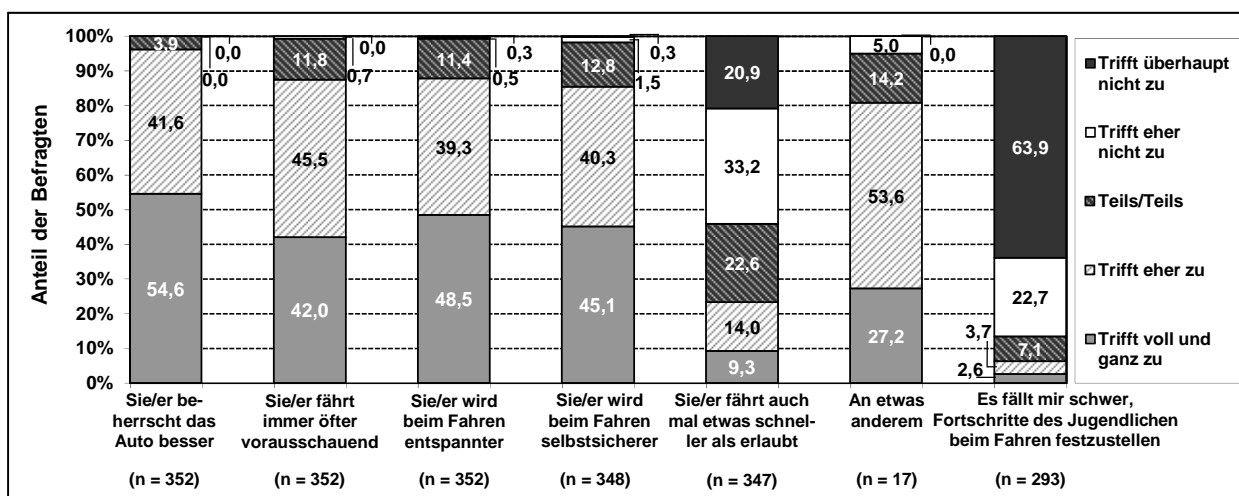


Bild 12-57: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeitsverteilung der Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus aus Sicht der Eltern

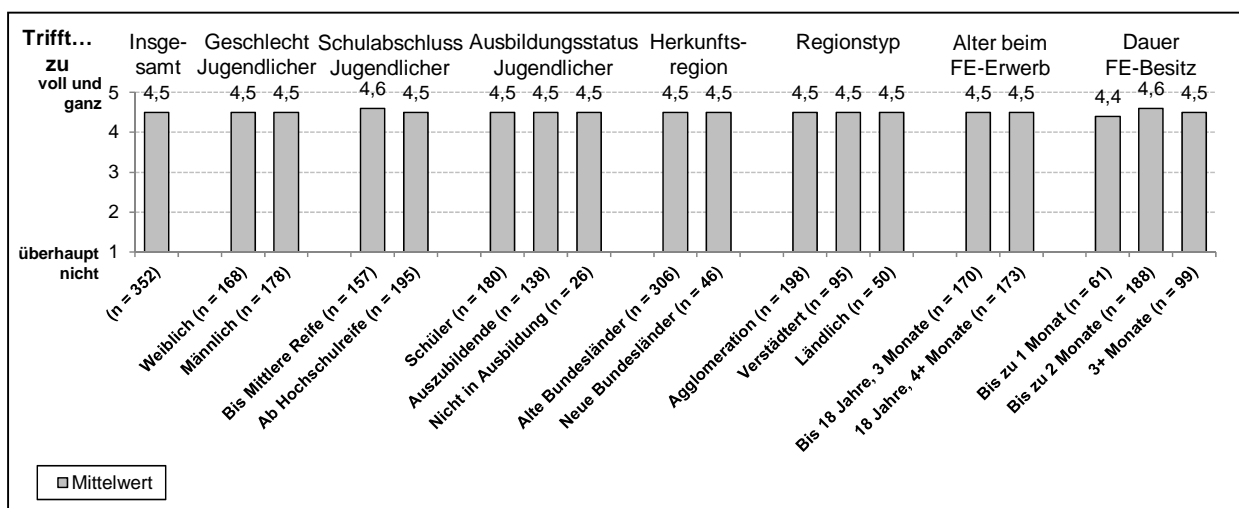


Bild 12-58: 18-jährige Fahranfänger: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Eltern: „Sie / er beherrscht das Auto besser“ – nach relevanten Subgruppen

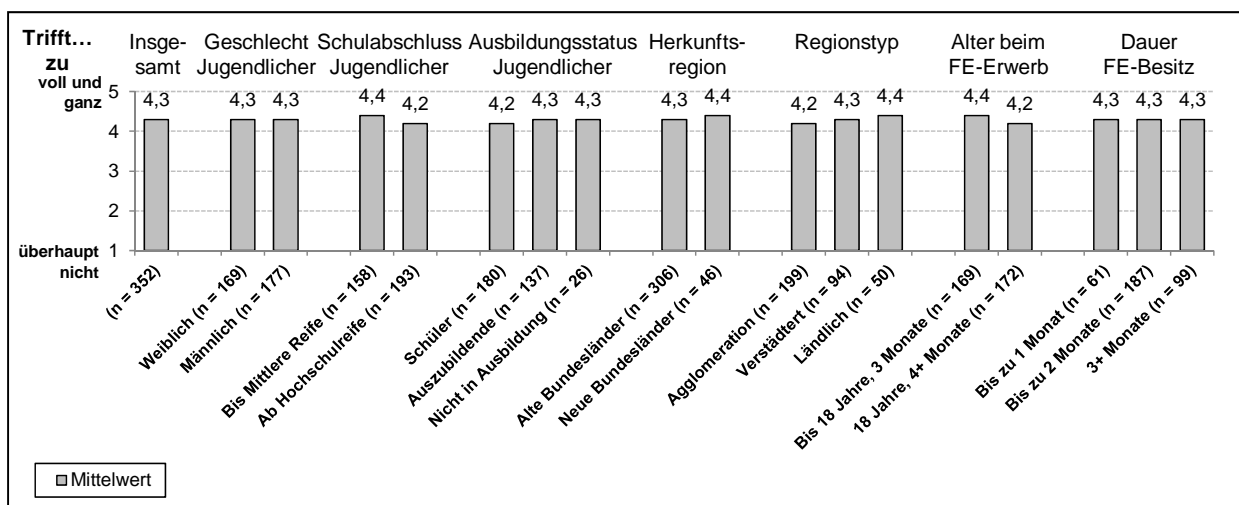


Bild 12-59: 18-jährige Fahranfänger: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Eltern: „Sie / er fährt immer öfter vorausschauend“ – nach relevanten Subgruppen

Das häufigere vorausschauende Fahren der Fahranfänger werten zusammengefasst 87,5 % der Eltern als Indikator für die Fortschritte ihres Kindes beim Autofahren. Allerdings kann sich mehr als jedes zehnte Elternteil (11,8 %) diesbezüglich nicht klar entscheiden. Mit 0,7 % sehen nur sehr wenige Eltern bisher kaum Fortschritte beim vorausschauenden Fahren ihres Kindes (vgl. Bild 12-57). Die Aufgliederung der Antworten in die Subgruppen der unabhängigen Variablen zeigt nur für den Schulabschluss der 18-Jährigen ein signifikantes Ergebnis: Eltern, deren Kinder einen Schulabschluss bis zur Mittleren Reife erworben haben, sehen das vorausschauende Fahren bei ihren Kindern stärker als Indikator für Fortschritte beim Fahren als Eltern von Kindern mit einem höheren Schulabschluss (vgl. Bild 12-59). Die Fremdeinschätzung der befragten Elternteile und der Begleiter, die zum Erhebungszeitpunkt W1 befragt wurden, unterscheidet sich hinsichtlich dieses Kriteriums nicht voneinander.

Eindeutig zeigt sich auch die Fremdeinschätzung der Eltern hinsichtlich eines entspannteren Fahrens der Fahranfänger (vgl. Bild 12-57). Fast jedes zweite Elternteil (48,5 %) stimmt einem entspannteren Fahren als Indikator für eine zunehmende Fahrerfahrung des jungen Fahrers „voll und ganz“ zu, für weitere 39,3 % trifft dies „eher“ zu. 11,4 % der befragten Elternteile sind sich in der diesbezüglichen Einschätzung nicht sicher und aus Sicht von insgesamt lediglich 0,8% der Eltern trifft dies auf ihren Fahranfänger nicht zu. Statistisch verallgemeinerbar sind dabei lediglich Antwortunterschiede nach den Regionstypen. Je geringer die Bevölkerungsdichte in der Region, in der die Fahranfänger am häufigsten fahren, umso stärker nehmen die Eltern einen entspannteren Fahrstil als Indikator für Fortschritte beim Autofahren wahr (vgl. Bild 12-60). Die Analyse der Antworthäufigkeiten von Eltern 18-jähriger und Begleitern 17-jähriger Fahranfänger am Beginn des BF17 zeigt zu diesem Item keine statistische Auffälligkeit.

Ähnlich gelagert sind die Antworthäufigkeiten für die Fremdeinschätzung eines zunehmend selbstsichereren Fahrens der 18-Jährigen durch die Eltern (vgl. Bild 12-57). Zusammengekommen 85,4 % der befragten Elternteile sehen eine wachsende

Selbstsicherheit ihrer Kinder beim Autofahren. 12,8 % der Eltern können sich zu diesem Aspekt nicht entscheiden und lediglich 1,8 % erkennen bei ihrem Fahranfänger keine hinzugewonnene Selbstsicherheit als Ausdruck für Fahrerfahrungsfortschritte. Die Differenzierung entlang den relevanten Subgruppen ergibt nur für die Herkunftsregion der Fahranfänger verallgemeinerbare Unterschiede in der Fremdeinschätzung (vgl. Bild 12-61). Genauso wie schon bei der Selbsteinschätzung der Fahranfänger zu diesem Item, zeigen sich statistisch signifikante Unterschiede derart, dass Eltern aus den alten Bundesländern ihre Fahranfänger als selbstsicherer einschätzen als Eltern aus den neuen Bundesländern. Die befragten Begleiter von 17-jährigen Fahranfängern am Beginn des Begleiteten Fahrens schätzen die Fortschritte bei der Selbstsicherheit ähnlich ein wie die Eltern von 18-jährigen Befragten.

Dass der Fahranfänger gelegentlich die Geschwindigkeitsbegrenzungen übertritt, kann nur weniger als ein Viertel der Eltern (23,3 %) als Fortschritt im Fahrerfahraufbau interpretieren (vgl. Bild 12-57). 22,6 % der Eltern sind diesbezüglich unentschlossen und für die absolute Mehrheit der Eltern (54,1 %) trifft dies auf ihren Fahranfänger nicht zu. Für die Mehrheit der Eltern äußert sich also der Fahrerfahraufbau ihres Kindes nicht in Übertretungen von Tempolimits. Differenziert nach den relevanten Subgruppen der unabhängigen Variablen zeigt sich nur für das Geschlecht des Fahranfängers ein signifikanter Unterschied: Die Eltern werten das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit vergleichsweise häufiger bei Söhnen als Indikator für Fortschritte beim Autofahren (vgl. Bild 12-62). Diese Fremdeinschätzung deckt sich erneut mit der Selbsteinschätzung der Fahranfänger, bei der ebenso die männlichen 18-Jährigen häufiger die Überschreitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Anzeichen für Fortschritte beim Autofahren interpretiert haben. Die Fremdeinschätzung der Eltern 18-jähriger Fahranfänger ist darüber hinaus ähnlich zu der Beurteilung der Begleiter im BF17; ein statistischer Unterschied kann nicht ausgemacht werden.

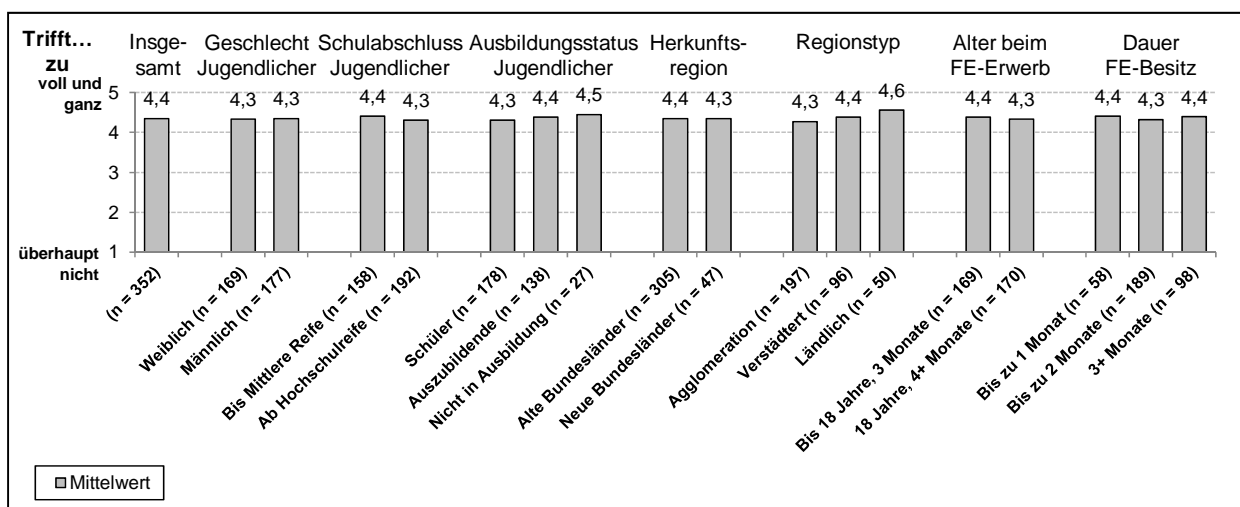


Bild 12-60: 18-jährige Fahranfänger: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Eltern: „Sie / er wird beim Fahren entspannter“ – nach relevanten Subgruppen

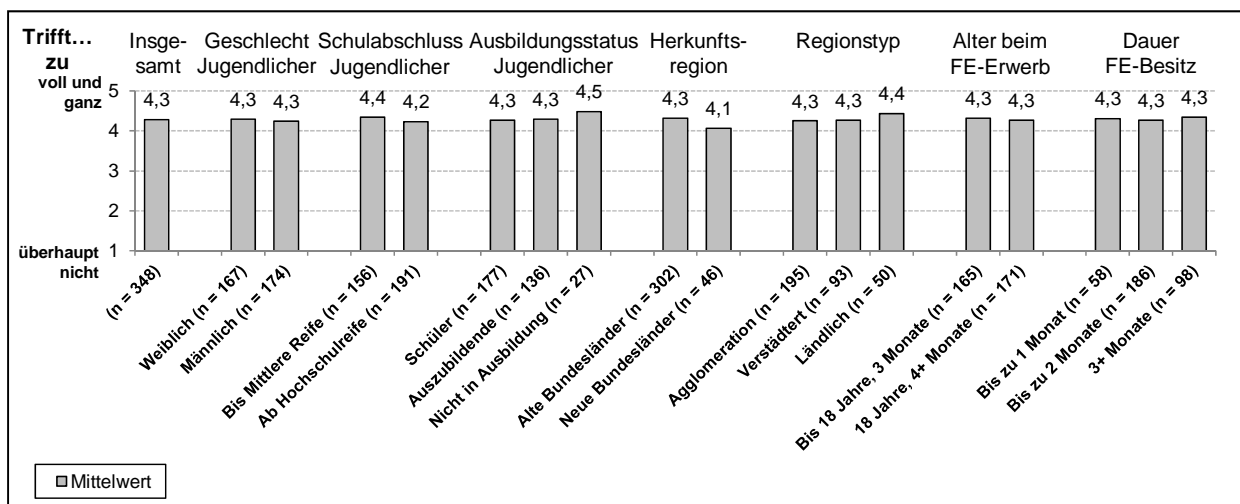


Bild 12-61: 18-jährige Fahranfänger: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Eltern: „Sie / er wird beim Fahren selbstsicherer“ – nach relevanten Subgruppen

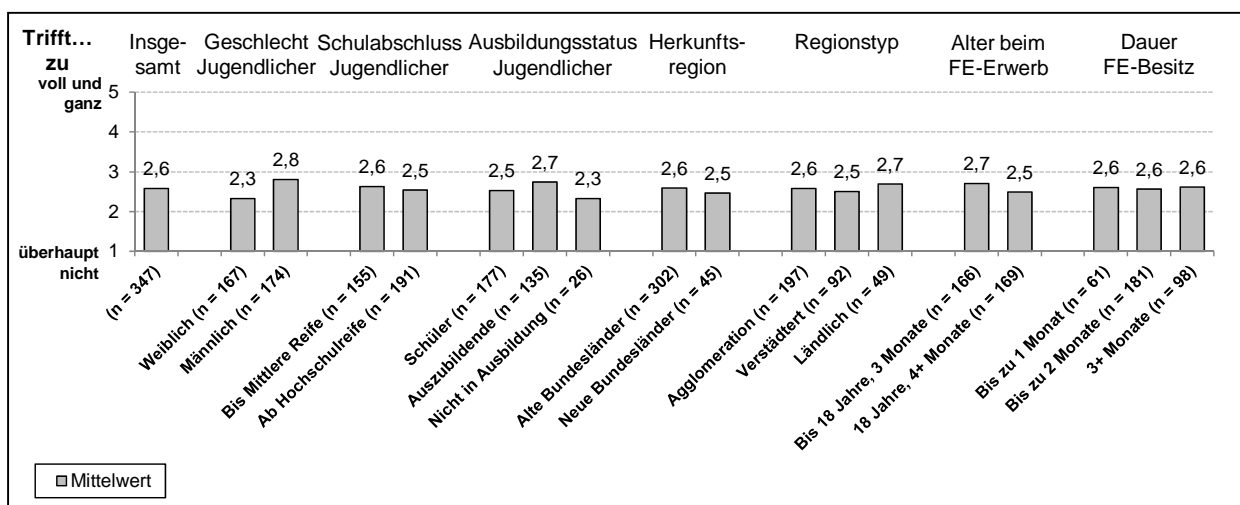


Bild 12-62: 18-jährige Fahranfänger: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Eltern: „Sie / er fährt auch mal etwas schneller als erlaubt“ – nach relevanten Subgruppen

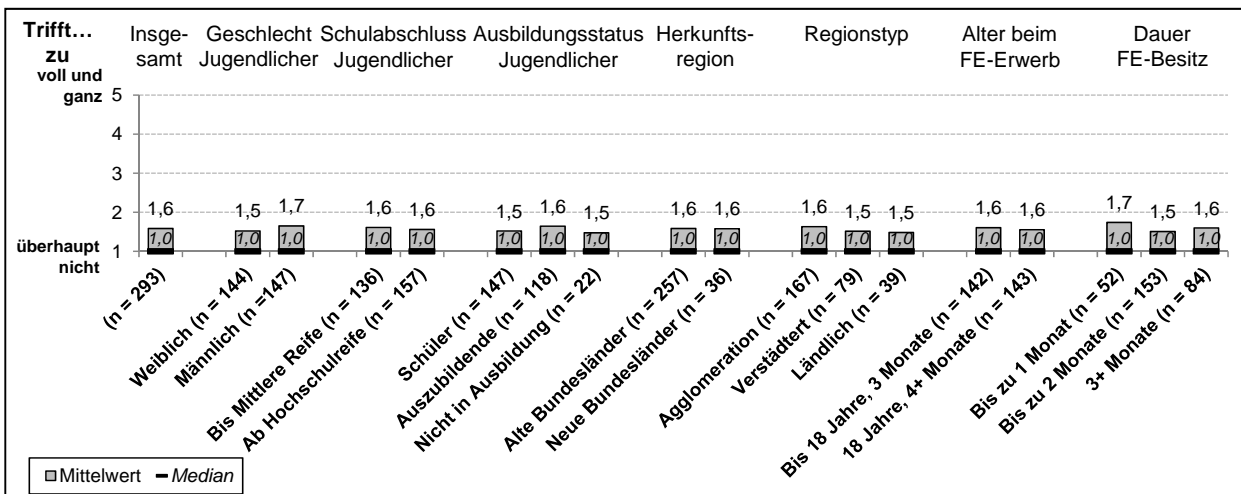


Bild 12-63: 18-jährige Fahranfänger: Fremdeinschätzung subjektiver Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren durch die Eltern: „Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen“ – nach relevanten Subgruppen

Wie für die Fahranfänger, so wurde auch für die Eltern ein Item vorgehalten, in dem die befragten Mütter und Väter eigene Indikatoren für Fortschritte ihrer Kinder beim Autofahren angeben konnten. 17 Elternteile¹³⁷ haben hier einen weiteren Indikator eingetragen und eine Beurteilung dazu abgegeben. Inhaltlich erstrecken sich diese frei formulierten Indikatoren auf die in Tab. 12-15 dokumentierten Kategorien. 47,1 % der von den 17 Elternteilen vorgebrachten Indikatoren, an denen sie den Fahrerfahrungsaufbau des Fahranfängers festmachen, lassen sich unter den Oberbegriffen Fahrzeugbedienung und Fahrmanöver zusammenfassen. 17,6 % der offenen Antworten beschreiben Indikatoren, die sich unter Entspannung bzw. Angstfreiheit beim Fahren kategorisieren lassen. Jeweils 5,9 % der Antworten sind in den Kategorien „Bessere Fahrfertigkeiten“ und „Mehr Spaß am Fahren“ zusammengefasst. Weitere 23,5 % der Äußerungen lassen sich keinem dieser Oberbegriffe zuordnen.

Andere Indikatoren für Fortschritte beim Fahren	%
Fahrzeugbedienung, Fahrmanöver	47,1
Entspannung des Jugendlichen, Angstfreiheit	17,6
Bessere Fahrfertigkeiten	5,9
Mehr Spaß am Fahren	5,9
Sonstiges	23,5
Gesamt	100,0
Anzahl (n)	17

Tab. 12-15: 18-jährige Fahranfänger: Einschätzung des Elternteils: Andere Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus

Die Einschätzung der Stärke des Zutreffens der selbstformulierten Indikatoren durch die Eltern ist in Bild 12-57 zusammengefasst. Auch bei dieser Fremdeinschätzung wird von einer inhaltlichen Interpretation und einer Subgruppenunterscheidung aufgrund der großen Bandbreite der selbst formulierten Indikatoren abgesehen.

Abschließend zu den Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus konnten die Eltern anmerken, ob es ihnen schwer fällt, einen Fortschritt beim Fahrverhalten ihres Kindes zu erkennen. Dies trifft lediglich für 2,6 % der befragten Elternteile „voll und ganz“ und für weitere 3,7 % „eher“ zu (vgl. Bild 12-57). Ganze 7,1 % sind sich nicht sicher, ob sie Fortschritte ihrer Töchter und Söhne beim Autofahren ausmachen können. Letztlich lehnt allerdings das Gros der Eltern (86,6 %) die in Frage stehende Aussage als „eher nicht“ oder „überhaupt nicht“ zutreffend ab. Die Differenzierung der Antworten zwischen den Subgruppen der erklärenden Merkmale ergibt keine signifikanten Unterschiede (vgl. Bild 12-63). Als nicht signifikant unterschiedlich zeigen sich auch die Antworthäufigkeiten der Eltern 18-Jähriger und der Begleiter 17-jähriger Fahranfänger zu Beginn des Begleiteten Fahrens.

¹³⁷ Erneut werden ungewichtete Häufigkeiten der frei formulierten Antworten verwendet.

12.2.2.3 Abgleich der Selbst- und Fremdeinschätzung der subjektiven Indikatoren

Abschließend zur Begutachtung der Selbst- und Fremdeinschätzung der Fortschritte beim Fahrerfahrungsaufbau werden die Aussagen der Fahrerfänger und ihrer Elternteile auf der Individualebene, d. h. zwischen den einzelnen befragten Fahrerfängern und ihrem ebenfalls befragten Elternteil, auf deren Übereinstimmung hin geprüft. Die entsprechenden statistischen Zusammenhangsmaße sind in Tab. 12-16 abgetragen.

Gemäß den sprachlichen Konventionen zur verbalen Einschätzung von Zusammenhangsstärken verweisen die Korrelationswerte im Bereich von

0,200 bis 0,500 auf geringe Zusammenhangsstärken. Interessant erscheint die Aufteilung der Zusammenhangsstärken für die Aussagen von Fahrerfängern mit jenen ihrer Mütter bzw. ihrer Väter. In dieser Betrachtung liegen die Übereinstimmungen zwischen den unterschiedlichen Elternteilen und dem jeweiligen Fahrerfänger für die ersten drei Aussagen deutlich auseinander, mit jeweils größerer Ähnlichkeit zwischen den Aussagen der Fahrerfänger und ihrer Mütter. Die höchsten Korrelationswerte ergeben sich für die Antworten zum Indikator, dass der Fahrerfänger mit dem Auto auch mal etwas schneller als erlaubt fährt. Hier signalisieren die berechneten Werte einen mittelstarken Zusammenhang.

Woran merkst du, ob du beim Autofahren Fortschritte machst? / Woran merken Sie, ob Ihre Tochter / Ihr Sohn beim Autofahren Fortschritte macht?	Alle Fahrerfänger und ihre Eltern	Fahrerfänger und ihre Mütter	Fahrerfänger und ihr Vater
	Korrelationskoeffizient Pearson's r		
Ich beherrsche das Auto besser. / Sie / Er beherrscht das Auto besser.	.312 ¹⁾ * (n = 357)	.344 ¹⁾ * (n = 245)	.217 ¹⁾ * (n = 108)
Ich fahre immer öfter vorausschauend. / Sie / Er fährt immer öfter vorausschauend.	.445 * (n = 349)	.368 * (n = 236)	.593 * (n = 109)
Ich werde beim Fahren entspannter. / Sie / Er wird beim Fahren entspannter.	.332 ¹⁾ * (n = 356)	.297 ¹⁾ * (n = 244)	.426 ¹⁾ * (n = 108)
Ich werde beim Fahren selbstsicherer. / Sie / Er wird beim Fahren selbstsicherer.	.348 ¹⁾ * (n = 350)	.379 ¹⁾ * (n = 241)	.324 ¹⁾ * (n = 105)
Ich fahre auch mal etwas schneller als erlaubt. / Sie / Er fährt auch mal etwas schneller als erlaubt.	.529 * (n = 341)	.556 * (n = 229)	.518 * (n = 108)
Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen.	.274 ¹⁾ * (n = 289)	.257 ¹⁾ * (n = 199)	.303 ¹⁾ * (n = 87)

¹⁾ Verwendung des Korrelationskoeffizienten Kendalls Tau b, da die Normalverteilungsvoraussetzung von Pearson's r nicht erfüllt ist

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < .05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 12-16: 18-jährige Fahrerfänger: Korrelation der Wahrnehmung von Fortschritten beim Fahren durch die Fahrerfänger selbst und ihre Eltern

12.2.3 Zusammenfassung

Die Selbsteinschätzung des Fahrerfahrungsaufbaus von BF17-Teilnehmern gegen Ende der Begleitzeit ergibt ein weitgehend konsistentes Bild: Hinsichtlich der Fahrzeugbeherrschung, des vorausschauenden, des entspannteren und des selbstsichereren Fahrens wird das BF17 von den teilnehmenden Jugendlichen subjektiv als wirksam beim Aufbau von Fahrerfahrung empfunden. Dieses Bild wird durch die komplementäre Fremdeinschätzung durch die Begleiter bestätigt. Selbst- und Fremdeinschätzungen korrelieren durchweg statistisch signifikant miteinander, wobei die Stärke des Zusammenhangs – wie in sozialwissenschaftlichen Untersuchungen häufig – meist nur gering ist.

Auch 18-jährige herkömmlich ausgebildete Fahrerfänger machen bereits wenige Wochen nach der Fahrerlaubniserteilung Fortschritte in der Fahrzeugbeherrschung, dem vorausschauenden, dem entspannteren und dem selbstsichereren Fahren aus. Auch hier bestätigen die befragten Elternteile die Selbstwahrnehmung der Fahrerfänger. Selbst- und Fremdeinschätzung korrelieren auch unter den 18-Jährigen und ihren Eltern meist gering.

Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern gegen Ende ihrer Begleitzeit und 18-jährigen Fahrerfängern am Beginn des selbstständigen Fahrens zeigen sich lediglich in der häufigeren Interpretation einer Geschwindigkeitsübertretung als Ausweis fortgeschrittener Fahrerfahrung durch 17-Jährige. Begleiter im BF17, die ihre Fremdeinschätzung gegen Ende der Begleitzeit abgeben, und Eltern

18-jähriger Fahranfänger am Beginn des selbstständigen Fahrens unterscheiden sich hinsichtlich keinem der abgefragten Aspekte der Wahrnehmung des Fahrerfahrungsaufbaus ihrer Zöglinge.

12.3 Extramotive

Die Befragung der Teilnehmer und Nichtteilnehmer am BF17 greift die bereits in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2012b: 223ff) und der Prozessevaluation des vormaligen BF17-Modellversuchs (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 284ff) etablierten vier Items zu Extramotiven beim Autofahren, aus der Fragenbatterie von SCHULZE (1999), auf. Diese Extramotive beleuchten Fahrmotive, die über den eigentlichen Mobilitätszweck des Verkehrsmittels Pkw hinausgehen. Dabei ist beachtenswert, dass bestimmte Extramotive ein Risikopotenzial für die Verkehrssicherheit der Novizen und der übrigen Verkehrsteilnehmer signalisieren. Im FAB2014-Fragebogen bekunden die Fahranfänger durch die Antworten „Ja“ oder „Nein“ ihre Zustimmung bzw. ihre Ablehnung zu vier vorgelegten Statements.

12.3.1 Extramotive der BF17-Teilnehmer

Die Extramotive wurden unter den befragten BF17-Teilnehmern ausschließlich zum Befragungszeitpunkt W2 am Ende der Begleitphase erhoben. Die Analyse beschränkt sich somit auf die Querschnittsperspektive zum Zeitpunkt der zweiten Befragung am Übergang vom begleiteten ins selbstständige Fahren. Einen Überblick über die erhobenen Extramotive und deren Antworthäufigkeiten gibt Tab. 12-17.

Das erste Extramotiv, zu dem sich die BF17-Teilnehmer äußern sollten, zielt auf einen möglichen Abenteuer-Charakter des Autofahrens: „Beim Autofahren will ich etwas erleben“. Dieser Aussage stimmt etwa ein Drittel der 17-jährigen Panelteilnehmer (32,4 %) zu und zeigt damit, dass für sie

beim Autofahren auch andere Motive als der Mobilitätszweck wichtig sind (vgl. Bild 12-64). Differenziert nach den Subgruppen des Sets unabhängiger Variablen zeigen die männlichen Befragten eine deutlich größere Neigung, das Führen des Pkws mit dem genannten Extramotiv zu verknüpfen. Dieser Geschlechterunterschied ist statistisch signifikant.

Extramotive beim Autofahren	n	Ja	Nein
		Zeilen-%	
Beim Autofahren will ich etwas erleben.	435	32,4	67,6
Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren.	433	10,0	90,0
Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden.	431	28,5	71,5
Ohne einen gewissen Nervenzitzel ist Autofahren langweilig.	429	11,0	89,0

Tab. 12-17: BF17-Teilnehmer: Antworthäufigkeiten zu Extramotiven des Autofahrens; zweite Panelwelle

Der Aussage „Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren“ stimmen 10,0 % der begleiteten Fahranfänger zu (vgl. Bild 12-65). Damit stellt das Autofahren für jeden Zehnten offenbar einen Rahmen dar, Emotionen zu verarbeiten. Zwischen den Teilgruppen der BF17-Teilnehmer sind statistisch keine Unterschiede auffällig.

Weiterhin halten 28,5 % der BF17-Fahranfänger fest, Spaß zu haben, bei hohem Tempo gefordert zu werden (vgl. Bild 12-66). Der Spaß an hoher Geschwindigkeit gilt mit Blick auf die soziodemographischen Merkmale für die Männer signifikant stärker als für die Frauen. Zudem zeigen die Schüler eine höhere Neigung, die Geschwindigkeit als Herausforderung zu sehen. Die weiteren relevanten Subgruppen unterscheiden sich hingegen nicht bemerkenswert.

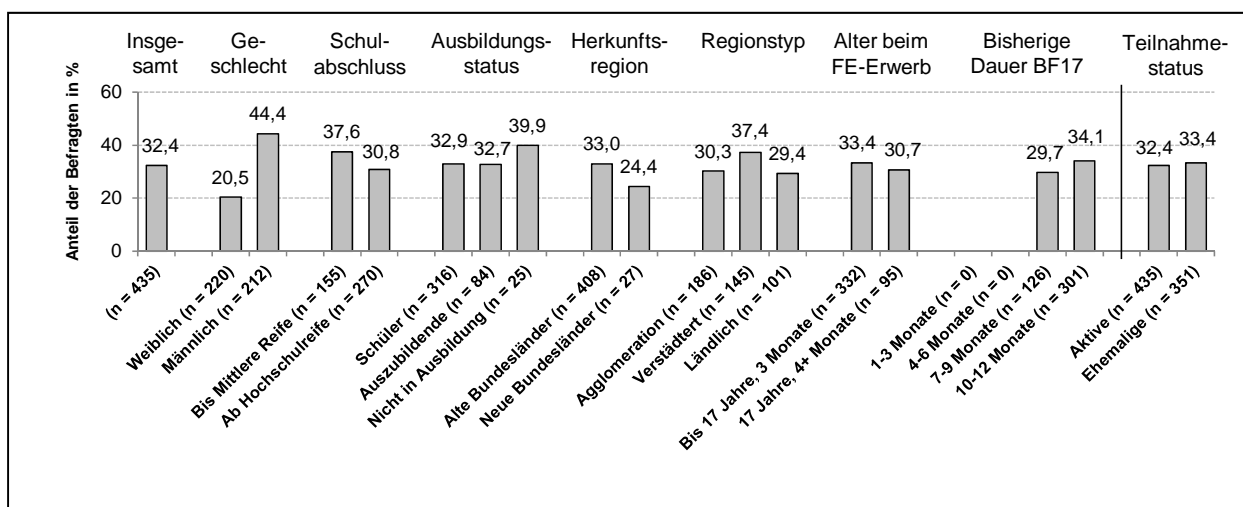


Bild 12-64: BF17-Teilnehmer: Zustimmung zum Extraktiv „Beim Autofahren will ich etwas erleben“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

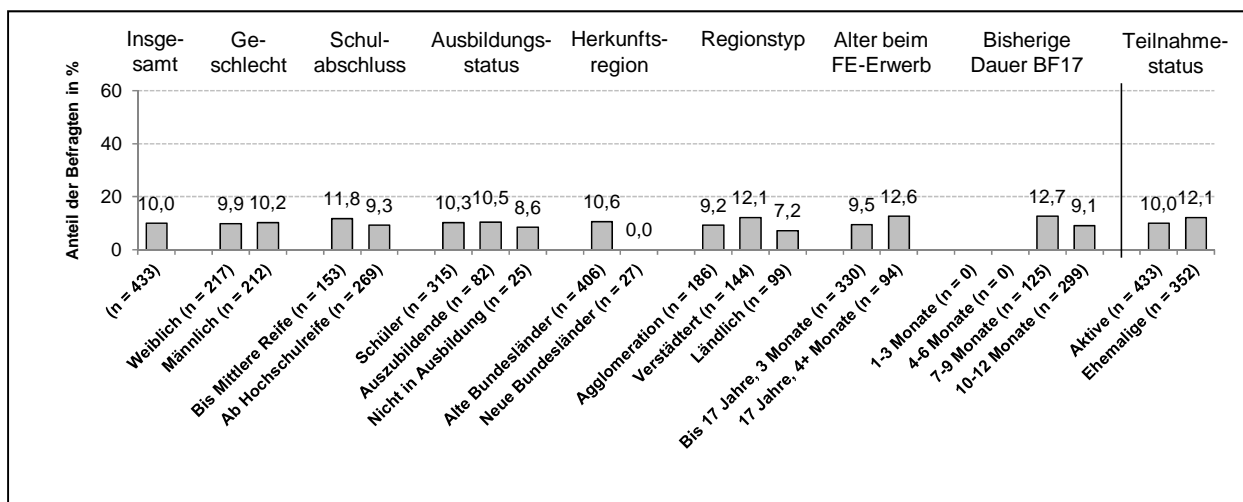


Bild 12-65: BF17-Teilnehmer: Zustimmung zum Extraktiv „Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

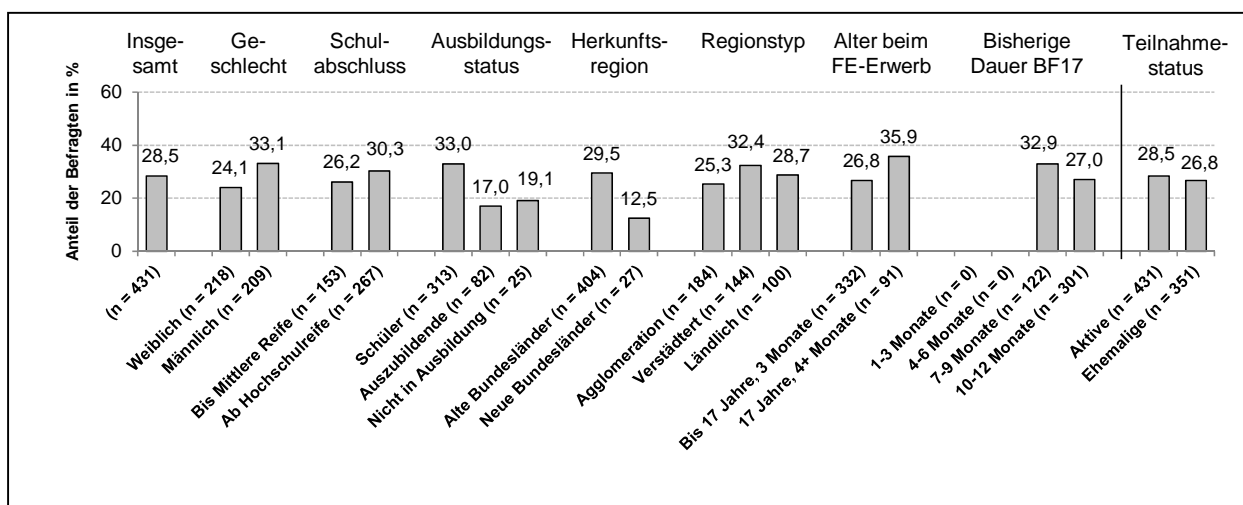


Bild 12-66: BF17-Teilnehmer: Fahranfänger: Zustimmung zum Extraktiv „Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

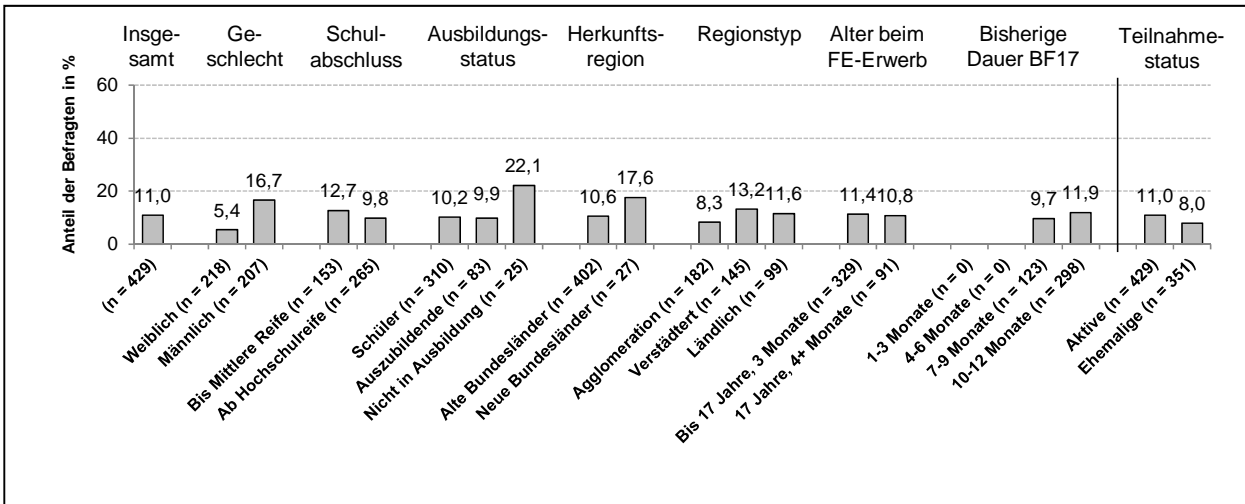


Bild 12-67: BF17-Teilnehmer: Zustimmung zum Extramotiv „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig“; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

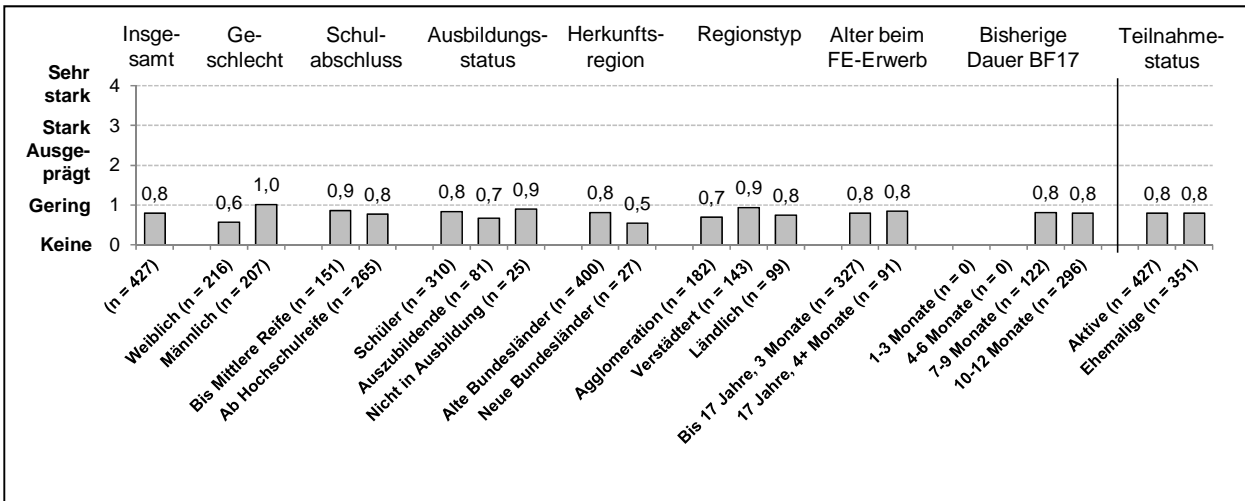


Bild 12-68: BF17-Teilnehmer: Skala der Extramotive des Fahrens; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Relativ gering ist die Zustimmung der 17-Jährigen zum Extramotiv „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig“. Etwas mehr als jeder zehnte W2-Befragungsteilnehmer (11,0 %) erwartet beim Autofahren über den eigentlichen Mobilitätswert hinaus einen gewissen emotionalen Anreiz (Bild 12-67). Dass diese Motivation bei Männern abermals stärker ausgeprägt ist als bei Frauen, lässt sich anhand der Subgruppenanalyse statistisch belegen. Ansonsten unterscheiden sich die Subgruppen nicht voneinander.

In der Bewertung der Extramotive weichen die BF17-Teilnehmer in der FAB2014 kaum von jener der Fahranfänger ab, die für die Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs befragt wurden (FUNK, GRÜNINGER 2010: 286f). Die motivationale Positionierung gegenüber dem Autofahren hat sich un-

ter den begleiteten Fahranfängern offenbar nicht merklich geändert.

Für die Gesamtbetrachtung der berichteten Extramotive wird ein additiver Index, berechnet aus den Zustimmungen zu den vier abgefragten Motiven, errechnet. Die additive Skala reicht deshalb von „0“, gleichbedeutend mit der Absenz von Extramotiven, bis zum Wert „4“, der das Zutreffen aller Aussagen indiziert. Der Mittelwert des annähernd normalverteilten Indices beträgt $\bar{x} = 0,8$ (Bild 12-68). D. h. nicht jeder Befragte gibt im Mittel ein Extramotiv für das Autofahren an. Insgesamt führen 54,2 % der 17-jährigen Novizen kein einziges Extramotiv an. Mehr als jeder fünfte Befragte (22,4 %) gibt ein und etwa jeder sechste (15,8 %) zwei gesonderte motivationale Gründe zum Autofahren an. 5,2 % und weitere 2,3 % der BF17-Teilnehmer werden mit drei und vier Zustimmung-

gen besonders stark von Extramotiven beim Fahren geleitet. Besonders häufig geben die männlichen Fahranfänger einen zusätzlichen Motivationsgrund zum Fahren an – im Durchschnitt etwa einen (vgl. Bild 12-68). Diese Abweichung ist als einzige statistisch verallgemeinerbar.

12.3.2 Extramotive der 18-jährigen Fahranfänger

Den 18-jährigen Fahranfängern wurden die gleichen Extramotive des Fahrens zur Beurteilung vorgelegt. Deren Häufigkeitsverteilung ist in Tab. 12-18 beschrieben.

Extramotive beim Autofahren	n	Ja	Nein
		Zeilen-%	
Beim Autofahren will ich etwas erleben.	916	44,6	55,4
Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren.	909	17,5	82,5
Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden.	910	25,6	74,4
Ohne einen gewissen Nervenzitzel ist Autofahren langweilig.	906	10,9	89,1

Tab. 12-18: 18-jährige Fahranfänger: Antworthäufigkeiten zu Extramotiven des Autofahrens

Bild 12-69 informiert über die Zustimmungen zur Aussage „Beim Autofahren will ich was erleben“ unter den 18-jährigen Fahranfängern. Durch-

schnittlich stimmen 44,6 % dieser Aussage zu – deutlich mehr als der Querschnitt der Fahranfänger im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et. al. 2012: 223ff) und auch mehr als unter den Teilnehmern an der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 284ff) sowie in der FAB2014-Teilgruppe der 17-Jährigen (vgl. Abschnitt 12.3.1). Als signifikant erweisen sich die Unterschiede unter den 18-Jährigen nach dem Geschlecht und dem Schulabschluss, wobei Männer und Befragte mit höchstens Mittlerer Reife dieser Aussage jeweils vergleichsweise häufiger zustimmen. Die BF17-Teilnehmer und Nichtteilnehmer liegen bei der Zustimmung zu diesem Extramotiv um etwa zwölf Prozentpunkte auseinander. Auch diese Differenz ist statistisch verallgemeinerbar.

Der Aussage „Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren“ stimmen mit 17,5 % deutlich weniger 18-jährige Befragte zu (vgl. Bild 12-70). Dennoch ist dieser Anteil deutlich größer als in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ oder der Prozessevaluation des vormaligen BF17-Modellversuchs. Erneut zeigen junge Männer und Fahranfänger mit höchstens Mittlerer Reife signifikant höhere Zustimmungsraten als ihre jeweiligen Pendanten. Auch Auszubildende und Befragte, die sich nicht in Ausbildung befinden, stimmen dieser Aussage häufiger zu als Schüler. Auch im Vergleich mit den 17-jährigen Fahranfängern der FAB2014 betonen die 18-Jährigen diesen zusätzlichen Grund zum Fahren signifikant häufiger.

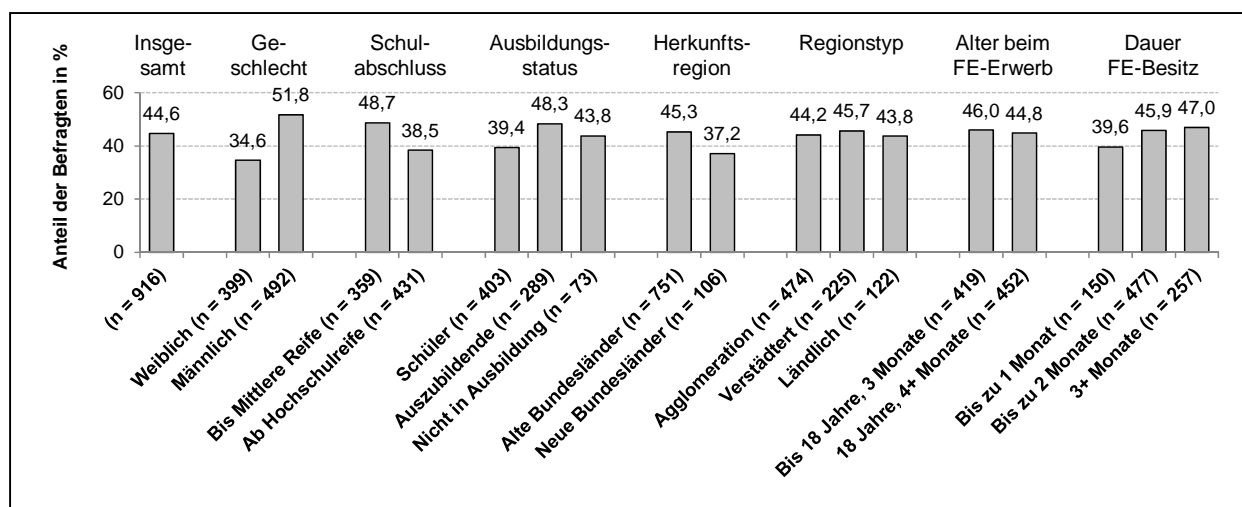


Bild 12-69: 18-jährige Fahranfänger: Zustimmung zum Extramotiv „Beim Autofahren will ich etwas erleben“ – nach relevanten Subgruppen

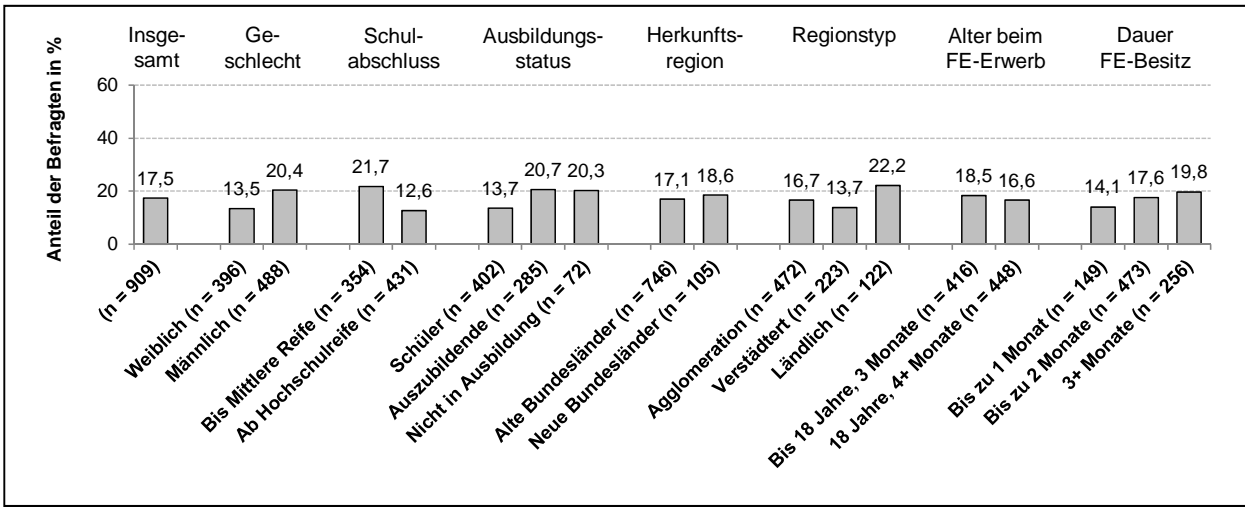


Bild 12-70: 18-jährige Fahranfänger: Zustimmung zum Extraktiv „Beim Autofahren kann ich mich gut abregieren“ – nach relevanten Subgruppen

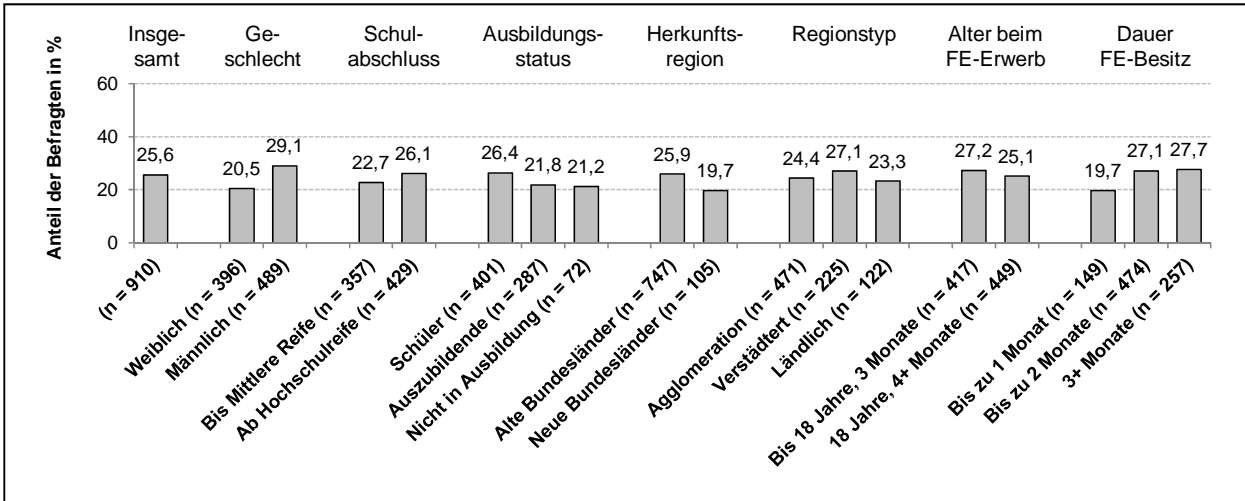


Bild 12-71: 18-jährige Fahranfänger: Zustimmung zum Extraktiv „Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“ – nach relevanten Subgruppen

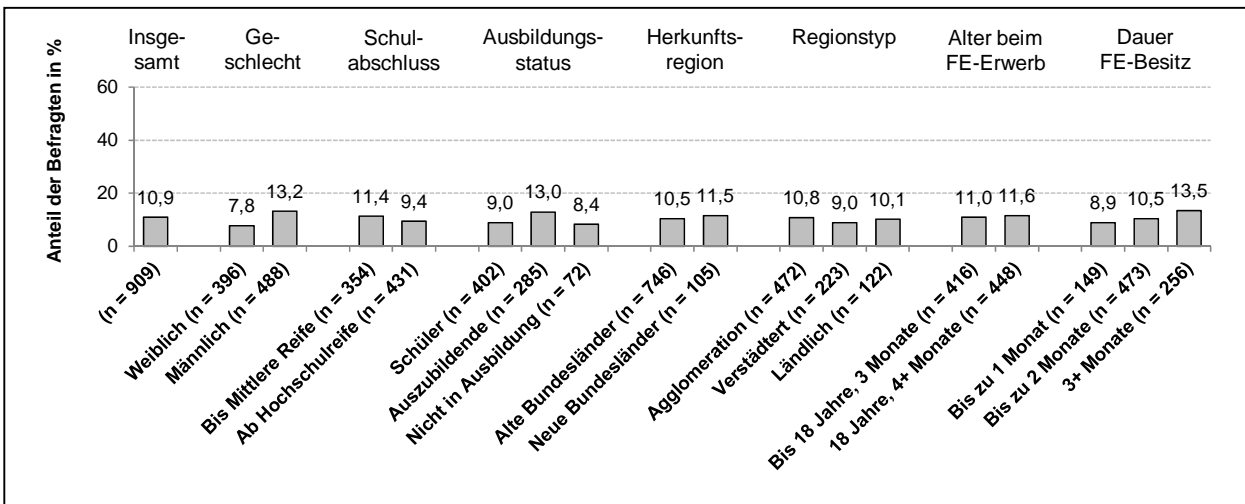


Bild 12-72: 18-jährige Fahranfänger: Zustimmung zum Extraktiv „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig“ – nach relevanten Subgruppen

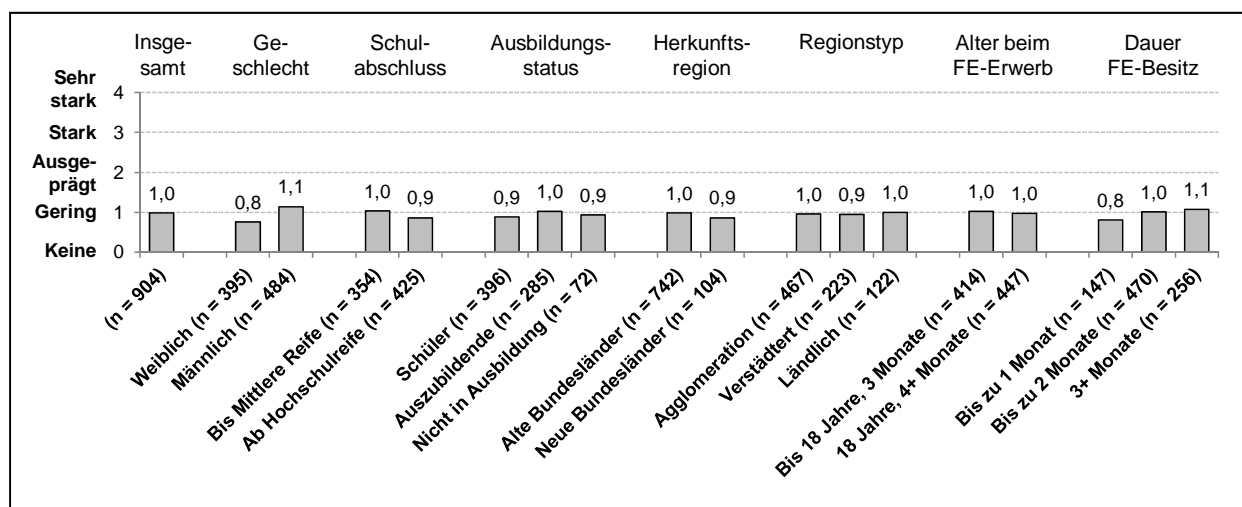


Bild 12-73: 18-jährige Fahranfänger: Skala der Extramotive des Fahrens – nach relevanten Subgruppen

Ein Viertel der befragten 18-jährigen Fahranfänger (25,6 %) bejaht die Aussage „Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“ (vgl. Bild 12-71). Die erkennbaren Unterschiede zwischen den Ausprägungen der unabhängigen Variablen lassen sich abermals beim Geschlecht verallgemeinern: Junge Männer stimmen auch dieser Aussage häufiger zu als junge Frauen. Eine statistisch relevante Abweichung findet sich für dieses Statement ebenso zwischen den beiden Teilgruppen der 17- und 18-jährigen Fahranfänger in der FAB2014. Die selbstständigen Fahranfänger betonen dieses Motiv stärker.

Die vierte Aussage „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig“ erhält bei der Exploration von Extramotiven unter 18-jährigen Fahranfängern die geringste Zustimmung. Etwa jeder Zehnte (10,9 %) bestätigt deren Zutreffen (vgl. Bild 12-72). Auch hinsichtlich dieses Statements lassen sich ausschließlich die Unterschiede zwischen den männlichen und weiblichen Fahranfängern, mit einer höheren Zustimmung der jungen Männer, verallgemeinern. Eine statistisch haltbare Abweichung zwischen den 18-jährigen Fahranfängern und den BF17-Teilnehmern ist nicht zu erkennen.

Auch für die 18-jährigen Fahranfänger wird ein Index über die Zustimmung zu allen Extramotiven gebildet. Aus der Summe der bejahenden Antworten zu den vier Statements errechnet sich eine additive Skala der Extramotive mit einem Wertebereich von „0“ („Keine Extramotive“) bis „4“ („Sehr starke Extramotive“). Die Häufigkeitsverteilung dieser Skala kann als annähernd normalverteilt angesehen werden, mit einem Mittelwert von $\bar{x} = 1,0$. 43,2 % der 18-jährigen Fahranfänger bringen überhaupt keine Extramotive zum Ausdruck, etwas mehr als ein Viertel (27,9 %) bejaht eine der vier

Aussagen, jeder fünfte Fahranfänger (20,0 %) stimmt zwei Statements zu. Jeder zwanzigste Befragte (5,7 %) zeigt mit der Bejahung von drei Aussagen „starke“ Extramotive und 3,2 % der jungen Fahrer, die sogar alle vier Aussagen bejahen, bringen „sehr starke“ Extramotive des Fahrens zum Ausdruck.

Bild 12-73 differenziert die Ausprägung dieser Skala für die Kategorien der unabhängigen Variablen. Hierbei „vererben“ sich die verallgemeinerbaren Unterschiede nach dem Geschlecht und dem Schulabschluss aus den Einzelaussagen fort. Auch hinsichtlich des Summenindex lässt sich eine stärkere Extraversion von männlichen im Vergleich zu weiblichen Fahranfängern und von jungen Fahrern mit höchstens Mittlerer Reife im Vergleich zu ihren Pendanten mit einer Hochschulreife verallgemeinern.

Im Vergleich des Extramotiv-Index zwischen den beiden erhobenen Fahranfängerteilgruppen wird statistisch belegt, dass 18-jährige Nichtteilnehmer am BF17 signifikant häufiger Extramotive mit dem Autofahren verbinden als BF17-Teilnehmer kurz vor dem Übertritt ins selbstständige Fahren.

12.3.3 Zusammenfassung

Generell sind die Extramotive des Autofahrens unter den befragten Fahranfängern eher gering ausgeprägt. Dabei werden die Extramotive, etwas erleben zu wollen und bei hoher Geschwindigkeit gefordert zu werden, unter vier Aussagen am häufigsten als Zusatzmotive zum eigentlichen Mobilitätszweck des Autofahrens genannt. Im Vergleich der beiden Fahranfängerteilgruppen wird deutlich, dass 18-jährige häufiger Extramotive zum Fahren

ins Feld führen als BF17-Teilnehmer. Außerdem sind über beide Gruppen hinweg die Extramotive unter jungen Männern nahezu kontinuierlich stärker als unter jungen Frauen.

12.4 Persönlichkeitsmerkmale der Fahranfänger

Die Messung von Persönlichkeitsmerkmalen zur Erklärung bestimmter Verhaltensweisen findet in der sozialwissenschaftlichen Forschung zunehmend Aufmerksamkeit und größere Verbreitung (vgl. RAMMSTEDT et al. 2012: 5). Der Einfluss bestimmter Persönlichkeitseigenschaften auf das Verhalten kann in unterschiedlichen Forschungsbereichen nachgewiesen werden (vgl. z. B. für das individuelle Gesundheitsverhalten OZER, BENET-MARTINEZ 2006).

Für die Messung von Persönlichkeitsmerkmalen ist die Verwendung des sog. „Big Five“-Modells anerkannt und hat sich in vielen Studien weltweit bewährt (vgl. RAMMSTEDT et al. 2012: 7). Das originäre psychologische Erhebungsinstrument zur Messung der „Big Five“-Persönlichkeitsmerkmale misst mit einer Vielzahl an Items die fünf Persönlichkeitsdimensionen Extraversion, Verträglichkeit¹³⁸, Gewissenhaftigkeit, Neurotizismus und Offenheit für Erfahrungen (vgl. RAMMSTEDT et al. 2013: 234). Unter der Dimension Extraversion werden z. B. Merkmale wie Geselligkeit, Aktivität, Gesprächigkeit und Durchsetzungsfähigkeit subsumiert. Das ursprüngliche Erhebungsinstrument kürzten RAMMSTEDT, JOHN (2007) auf eine für sozialwissenschaftliche Bevölkerungsumfragen ökonomische Variante mit zehn Items, bei gleichzeitigem Erhalt der Aussagekraft der Skala. Da diese Kurzfassung die Dimension „Umgänglichkeit“ mit den zwei dafür vorgesehenen Items nicht zufriedenstellend misst, schlagen die Autoren ein weiteres Item („Ich bin rücksichtsvoll zu anderen, einfühlsam“) zur Messung dieser Dimension vor (vgl. RAMMSTEDT, JOHN 2007: 210). Dieser Vorschlag wurde bereits in der Prozess- und der summativen Evaluation des vormaligen Modellversuchs zum Begleiteten Fahren berücksichtigt (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 287ff; SCHADE, HEINZMANN 2011: 78) und findet auch in der FAB2014 wieder Beachtung.

Persönlichkeitsmerkmale wurden vereinzelt auch bereits in der Verkehrssicherheitsforschung herangezogen, etwa zur Erklärung risikobehafteten Fah-

rens oder der Unfallbeteiligung (vgl. z. B. ULLEBERG, RUNDMO 2003, OLTEDAL, RUNDMO 2006; DAHLEN, WHITE 2006). SÜMER, LAJUNEN, ÖZKAN (2005) und DAHLEN, WHITE (2006) haben das „Big Five“-Modell in Untersuchungen zur Erklärung unsicheren Fahrverhaltens und erhöhter Unfallbeteiligung angewendet. Während DAHLEN, WHITE (2006) nur für die Dimensionen Neurotizismus, Offenheit und Umgänglichkeit Auswirkungen auf eine höhere Unfallbeteiligung feststellen können, zeigen SÜMER, LAJUNEN, ÖZKAN (2005), dass alle fünf Dimensionen auf das Fahrverhalten und eine höhere Unfallverwicklung Auswirkungen haben.

ANDRESEN (2000) schlägt als Ergänzung zu den bestehenden fünf Dimensionen der Persönlichkeitsmerkmale eine sechste vor, die die Risikobereitschaft eines Menschen umfasst. Diese Dimension ergänzt das „Big Five“-Modell inhaltlich um Aussagen über risikofreudiges Verhalten, ohne dabei die bestehenden Konstrukte zu verfälschen (ANDRESEN 2000: 14). Zur Abfrage dieser Dimension werden zwei eigens formulierte Items herangezogen, die – ebenfalls zusammen mit den „Big Five“ – bereits in der Prozess- und der summativen Evaluation des vormaligen BF17-Modellprojekts umgesetzt worden sind (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 287ff; SCHADE, HEINZMANN 2011: 78).

In die FAB2014 werden damit die auf zehn Items gekürzte Variante des „Big Five“-Modells von RAMMSTEDT et al. (2012) mit dem zusätzlichen Item für die Dimension „Verträglichkeit“ aufgenommen. Erweitert wird die Itembatterie um zwei Statements zur Abbildung der sechsten Dimension „Risikobereitschaft“. Die Aussagen der Fragenbatterie wurden auf einer fünfstufigen Likert-Skala mit den Antwortmöglichkeiten „Trifft überhaupt nicht zu“ bis „Trifft voll und ganz zu“ erhoben.

12.4.1 Persönlichkeitsmerkmale der BF17-Teilnehmer

Unter den BF17-Teilnehmern wurden die Persönlichkeitsmerkmale ausschließlich in der zweiten Befragungswelle gegen Ende der Begleitphase erhoben und liegen deshalb nur für die Subgruppe der Panelteilnehmer vor. Aus diesen Antworten wurden mit Hilfe einer Faktorenanalyse latente Dimensionen abgeleitet. Dabei bildeten die beiden Aussagen, die die Dimension der Risikobereitschaft darstellen sollten, keine gemeinsame Kategorie, sodass diese für die abschließende Analyse nicht berücksichtigt wurden. In Tab. 12-19 sind die Ergebnisse der Faktorenanalyse abgetragen. Sie

¹³⁸ Für ein besseres inhaltliches Verständnis wird für den Begriff „Verträglichkeit“ im Folgenden „Umgänglichkeit“ gewählt.

dokumentiert die Werte für die rotierten Faktorladungen und veranschaulicht die Zuordnung der Items zum jeweiligen Persönlichkeitsmerkmal. Die Faktorladungen verdeutlichen, dass die latente fünfdimensionale Struktur – nach Ausschluss der Items zur Erhebung der Risikobereitschaft – gut abgebildet wird. Die Faktorladungen für die der Extraversion und der Gewissenhaftigkeit zugeordneten Aussagen laden hoch auf ihren jeweiligen Dimensionen. Gleiches gilt für die Items der Konstrukte Neurotizismus und Offenheit. Lediglich das Item „Ich neige dazu, andere zu kritisieren“ lädt auf einem anderen als dem intendierten Faktor höher. Die Erweiterung des „Big Five“-Kurzinventars von zehn auf elf Items trägt dieser methodischen Schwäche bereits Rechnung (vgl. RAMMSTEDT, JOHN 2007: 210). Die fünf extrahierten Faktoren mit einem Eigenwert von größer als eins, erklären 65,7 % der Gesamtvarianz der elf in die Analyse aufgenommenen Items. Den größten Erklärungsanteil hat dabei die Dimension „Gewissenhaftigkeit“ mit 18,5 %. Ihr folgt der Faktor „Extraversion“ mit einer Erklärungskraft von 14,1 %. Des Weiteren können die Komponenten „Neurotizismus“ 12,4 %, die Dimension „Offenheit“ 10,9 % und das Konstrukt „Altruismus“ 9,8 % der Gesamtvarianz erklären.

Als Ergebnis dieser Faktorenanalyse wird für jede Dimension eine Variable gespeichert, die den individuellen Faktorwert eines jeden Befragten auf eben dieser Komponente abbildet. Dabei ergeben sich für alle Dimensionen Faktorwerte, die rund um den Wert 0 im Wertebereich von -5,2 bis +3,7 streuen.¹³⁹ Der mittlere Faktorwert $\bar{x} = 0,00$ für den Faktor „Extraversion“ drückt demnach aus, dass im Mittel weder eine besonders über- noch eine besonders unterdurchschnittliche Ausprägung der Extraversion unter den BF17-Teilnehmern vorherrscht (vgl. Bild 12-74). In den relevanten Subgruppen zeigen sich für zwei Merkmale sichtbare Unterschiede in der Ausprägung der Persönlichkeitsdimension „Extraversion“. 17-jährige Fahranfänger, deren Begleitphase bereits mehr als neun Monate andauert, haben überdurchschnittlich hohe Faktorwerte und sind offensichtlich extrovertierter als Personen, die eine kürzere Begleitdauer vorweisen. Deutlich höhere Werte auf der Dimension „Extraversion“ zeigen auch diejenigen Fahranfänger, die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung noch nicht selbstständig fahren dürfen und das 18. Le-

bensjahr noch nicht vollendet haben. In beiden Variablen sind die Abweichungen statistisch signifikant.

Im Mittel liegt die Gewissenhaftigkeit unter den befragten BF17-Teilnehmern bei $\bar{x} = -0,03$ (vgl. Bild 12-75). Die männlichen Befragten liegen mit einem Mittelwert von $\bar{x} = -0,17$ deutlich darunter, während Frauen mit $\bar{x} = 0,08$ darüber liegen und somit als gewissenhafter erscheinen als die Männer. Deutlich unterscheiden sich auch die Befragten nach dem Schulabschluss in der Dimension „Gewissenhaftigkeit“. Personen, die die Mittlere Reife besitzen oder anstreben, legen eine höhere Gewissenhaftigkeit an den Tag als die Gruppe derjenigen, die eine Hochschulreife anstrebt. Mit diesem Befund korrespondieren die vergleichsweise hohen Mittelwerte für Auszubildende und nicht in Ausbildung befindliche Personen. Für die 17-jährigen Schüler errechnen sich im Durchschnitt die geringsten Mittelwerte. In der Gewissenhaftigkeit unterscheiden sich die befragten Fahranfänger auch nach ihrer regionalen Herkunft: Personen aus den westdeutschen Bundesländern zeigen eine vergleichsweise höhere Gewissenhaftigkeit.

Für den dritten in Tab. 12-19 ausgemachten Faktor „Umgänglichkeit“ errechnet sich über alle Befragten ein Gesamtmittelwert von $\bar{x} = -0,04$. Auch bei dieser Dimension liegen die BF17-Teilnehmer unter dem erwarteten Mittel von „0“ (vgl. Bild 12-76). Deutlich darunter liegen die männlichen Befragten, während sich für die weiblichen Befragten auf dieser Dimension ein positiver Mittelwert ermitteln lässt. Eine Verallgemeinerung dieser Diskrepanz auf die Grundgesamtheit der BF17-Teilnehmer ist statistisch haltbar. Darüber hinaus besitzt keine weitere Differenzierung der Subgruppen statistische Relevanz.

Auf dem Faktor „Neurotizismus“ laden die zum Erhebungszeitpunkt W2 befragten BF17-Teilnehmer mit $\bar{x} = -0,08$ eher unterdurchschnittlich (vgl. Bild 12-77). Der sichtbarste Unterschied – und auch der einzige der einer statistischen Überprüfung standhält – ist der zwischen weiblichen und männlichen Befragten. Männliche Fahranfänger zeigen sich emotional robuster als Frauen. Andere Differenzierungen der unabhängigen Variablen ergeben keine nennenswerten Ergebnisse.

Hinsichtlich der fünften Dimension der „Offenheit“ ergibt sich ein negativer Mittelwert von $\bar{x} = -0,04$ (vgl. Bild 12-78). Für die folgenden Differenzierungen weisen die statistischen Tests signifikante Ergebnisse aus: Die weiblichen BF17-Teilnehmer zeigen sich, gemessen an der Definition der verwendeten „Big Five“-Kurzsкала, als wesentlich aufgeschlossener als die männlichen Fahranfänger im

¹³⁹ Ein positiver Wert verweist auf überdurchschnittliche Werte (Antworten) eines Befragten, ein negativer Wert zeigt unterdurchschnittliche Werte (Antworten) des Befragten an. Ein Faktorwert von „0“ drückt aus, dass der Befragte „... eine dem Durchschnitt entsprechende Ausprägung besitzt“ (BACKHAUS et al. 2011: 382).

BF17. Ebenso erweisen sich die Personen, mit einer tendenziell kürzeren Begleitdauer, sowie diejenigen Befragten, die zum Erhebungszeitpunkt W2

bereits 18 Jahre alt sind, als empfänglicher für Neues.

Wie schätzen Sie sich selber ein?	Persönlichkeitsdimension				
	Extraversion	Gewissenhaftigkeit	Umgänglichkeit	Neurotizismus	Offenheit
	Rotierte Faktorladungen				
Ich bin eher zurückhaltend, reserviert. [Extraversion (umgedreht)]	0,797				
Ich schenke anderen leicht Vertrauen, glaube an das Gute im Menschen. [Umgänglichkeit]			0,777		
Ich bin bequem, neige zur Faulheit. [Gewissenhaftigkeit]		0,805			
Ich bin entspannt, lasse mich durch Stress nicht aus der Ruhe bringen. [Neurotizismus (umgedreht)]				0,883	
Ich habe nur wenig künstlerisches Interesse. [Offenheit (umgedreht)]					0,775
Ich gehe aus mir heraus, bin gesellig. [Extraversion]	0,749				
Ich neige dazu, andere zu kritisieren. [Umgänglichkeit (umgedreht)]		(0,589)	(0,087)		
Ich erledige Aufgaben gründlich. [Gewissenhaftigkeit]		0,498			
Ich werde leicht nervös und unsicher. [Neurotizismus]				0,638	
Ich habe eine aktive Vorstellungskraft, bin phantasievoll. [Offenheit]					0,812
Ich bin rücksichtsvoll zu anderen, einfülsam. [Umgänglichkeit]			-0,638		

Folgende Items für die Dimension „Risikobereitschaft“ wurden in der Auswertung nicht berücksichtigt: „Ich bedenke die Folgen einer Handlung schon bevor ich etwas tue.“ und „Ich nutze meine Chancen, riskiere auch mal etwas.“

Hauptkomponentenanalyse, Varimax-Rotation mit Kaiser-Normalisierung; Reihung der Faktoren nach dem Anteil erklärter Varianz

„Umgedreht“: Die Formulierung des Items weist in entgegengesetzter Richtung zur abgefragten Persönlichkeitsdimension

Tab. 12-19: BF17-Teilnehmer: Rotierte Komponentenmatrix der Itematterie zu Persönlichkeitsmerkmalen

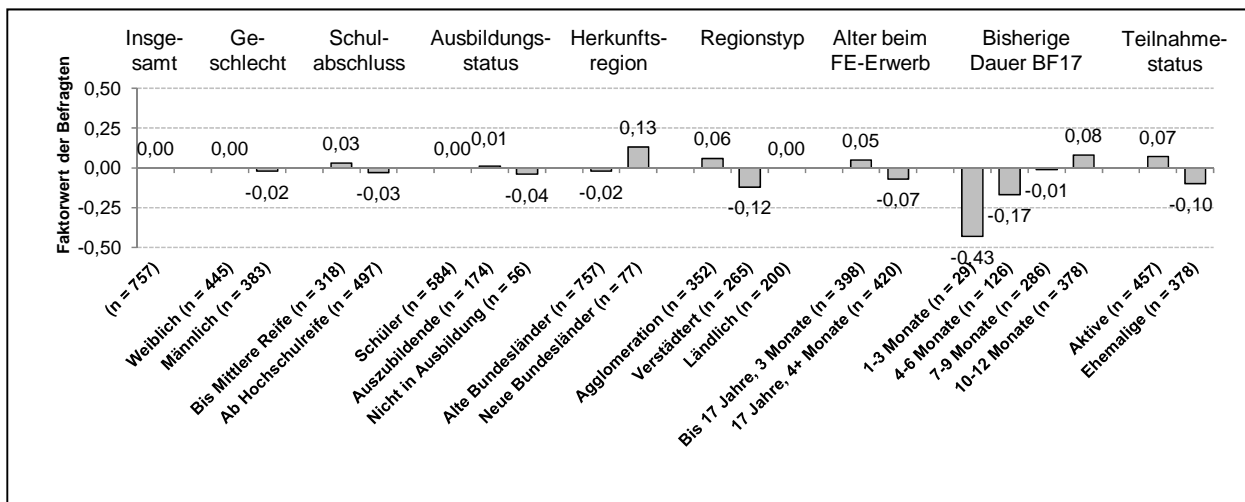


Bild 12-74: BF17-Teilnehmer: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Extraversion“ – nach relevanten Subgruppen

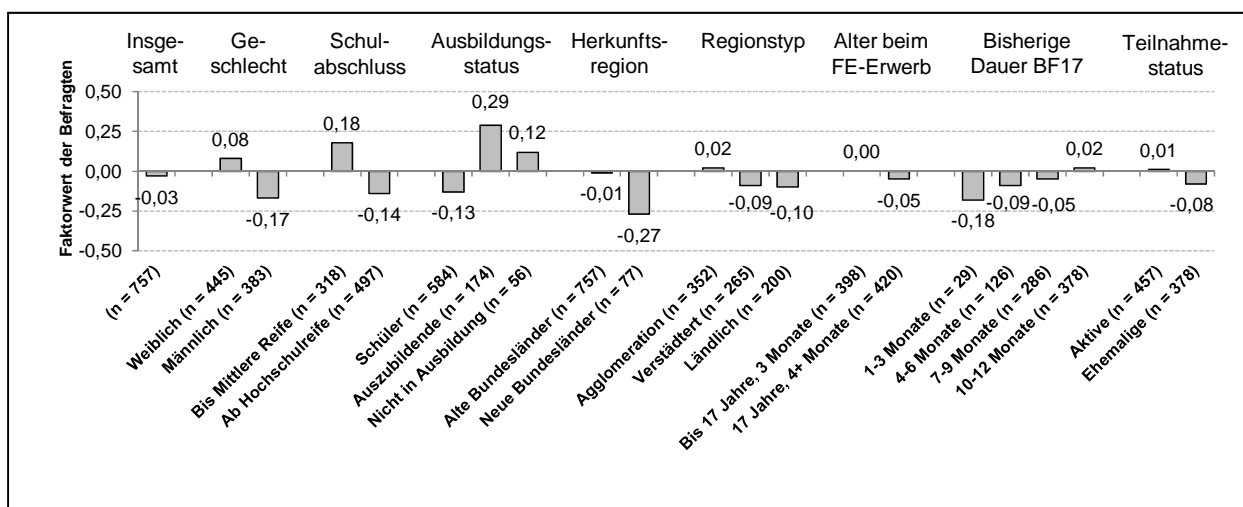


Bild 12-75: BF17-Teilnehmer: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Gewissenhaftigkeit“ – nach relevanten Subgruppen

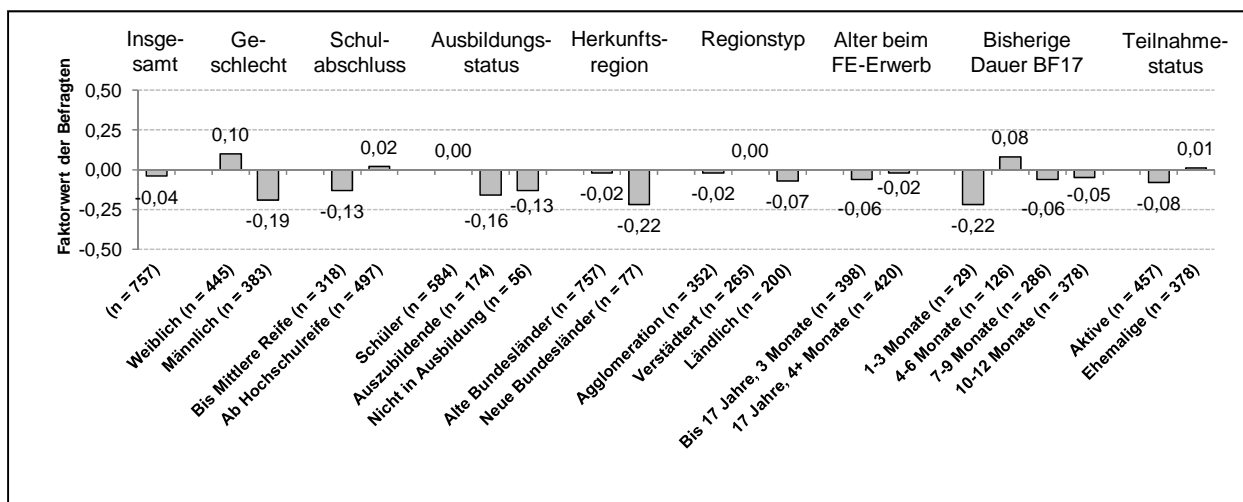


Bild 12-76: BF17-Teilnehmer: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Umgänglichkeit“ – nach relevanten Subgruppen

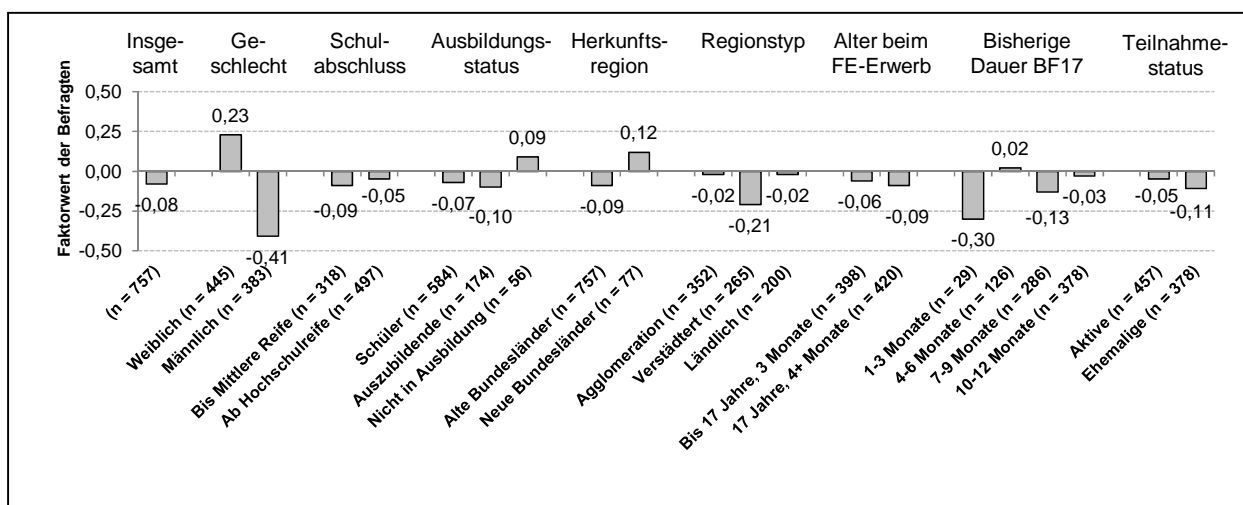


Bild 12-77: BF17-Teilnehmer: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Neurotizismus“ – nach relevanten Subgruppen

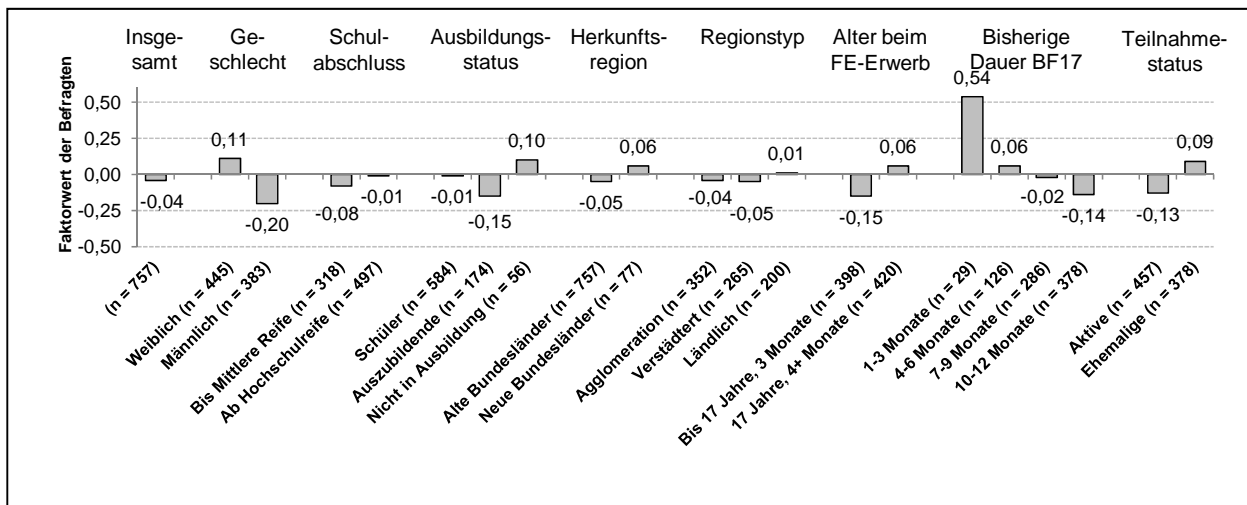


Bild 12-78: BF17-Teilnehmer: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Offenheit“ – nach relevanten Subgruppen

12.4.2 Persönlichkeitsmerkmale der 18-jährigen Fahranfänger

Das Vorgehen in der Berechnung der Persönlichkeitsdimensionen für die selbstständigen Fahranfänger ist identisch mit den Auswertungsschritten für die BF17-Befragungsdaten. So wurden die Antworten der 18-jährigen Fahranfänger ebenso einer Faktorenanalyse unterzogen. Wie auch bei der Skala der BF17-Teilnehmer zeigten die Items zur Erhebung der Risikobereitschaft dabei keine gute Passung und werden in der weiteren Analyse nicht berücksichtigt. Die verbliebenen elf Items zur Erhebung der „Big Five“-Persönlichkeitsmerkmale erzielen in der Faktorenanalyse das erwartete Er-

gebnis von fünf extrahierten Faktoren mit einem Eigenwert größer als eins. Die in Tab. 12-20 abgetragenen Faktorladungen legen nahe, dass die „Big Five“-Dimensionen für die 18-jährigen Fahranfänger durch die Items gut getroffen werden. Die Werte der den Dimensionen Extraversion und Gewissenhaftigkeit zugeordneten Aussagen laden hoch auf ihren jeweiligen Dimensionen. Gleiches gilt für die Items der Konstrukte Neurotizismus und Offenheit. Für die Messung der Dimension „Umgänglichkeit“ hat sich die Aufnahme des zusätzlichen Items („Ich bin rücksichtsvoll zu anderen, einfühl-sam“) bewährt.

Wie schätzen Sie sich selber ein?	Persönlichkeitsdimension				
	Extra- version	Gewissen- haftigkeit	Umgäng- lichkeit	Neuroti- zismus	Offenheit
	Rotierte Faktorladungen				
Ich bin eher zurückhaltend, reserviert. [Extraversion (umgedreht)]	0,809				
Ich schenke anderen leicht Vertrauen, glaube an das Gute im Menschen. [Umgänglichkeit]			0,690		
Ich bin bequem, neige zur Faulheit. [Gewissenhaftigkeit]		0,822			
Ich bin entspannt, lasse mich durch Stress nicht aus der Ruhe bringen. [Neurotizismus (umgedreht)]				0,857	
Ich habe nur wenig künstlerisches Interesse. [Offenheit (umgedreht)]					0,677
Ich gehe aus mir heraus, bin gesellig. [Extraversion]	0,685				
Ich neige dazu, andere zu kritisieren. [Umgänglichkeit (umgedreht)]			0,659		
Ich erledige Aufgaben gründlich. [Gewissenhaftigkeit]		0,662			
Ich werde leicht nervös und unsicher. [Neurotizismus]				0,622	
Ich habe eine aktive Vorstellungskraft, bin phantasievoll. [Offenheit]					0,806
Ich bin rücksichtsvoll zu anderen, einfühlsam. [Umgänglichkeit]			0,638		

Folgende Items für die Dimension „Risikobereitschaft“ wurden in den Auswertung nicht berücksichtigt: „Ich bedenke die Folgen einer Handlung schon bevor ich etwas tue.“ und „Ich nutze meine Chancen, riskiere auch mal etwas.“

Hauptkomponentenanalyse, Varimax-Rotation mit Kaiser-Normalisierung; Reihung der Faktoren nach dem Anteil erklärter Varianz „Umgedreht“: Die Formulierung des Items weist in entgegengesetzter Richtung zur abgefragten Persönlichkeitsdimension

Tab. 12-20: 18-jährige Fahranfänger: Rotierte Komponentenmatrix der Itematterie zu Persönlichkeitsmerkmalen

Als reliabel zeigt sich für die 18-jährigen Fahranfänger das Item „Ich neige dazu, andere zu kritisieren“, das sich in der vergleichbaren Auswertung der Antworten der BF17-Teilnehmer als problematisch gestaltete. Insgesamt erklären die in der Faktorenanalyse extrahierten fünf Faktoren 64,7 % der Gesamtvarianz der elf in die Analyse aufgenommenen Items. Davon erklärt die Dimension der Gewissenhaftigkeit mit 16,9 % den größten Anteil. Das Konstrukt der Offenheit deckt weitere 14,7 % der Varianz ab, jenes der Umgänglichkeit 13,2 %, das der Extraversion 10,8 % und jenes des Neurotizismus 9,1 %.

Im Rahmen der Faktorenanalyse erhält jeder Befragte einen individuellen sog. Faktorwert für jede Dimension. Dieser sagt aus, wie stark die Antworten des Befragten im Vergleich zu allen anderen Befragten auf diesem Faktor ausgeprägt sind. Dabei ergeben sich für jede Dimension Faktorwerte, die rund um den Wert 0 im Wertebereich von -3,4 bis +3,6 streuen.¹⁴⁰ Der mittlere Faktorwert \bar{x} = -

0,01 für die Dimension „Extraversion“ ist folgendermaßen zu interpretieren: Im Mittel ist das Persönlichkeitsmerkmal der Extraversion unter den 18-jährigen Fahranfängern eher unterdurchschnittlich ausgeprägt (vgl. Bild 12-79). Bei der Differenzierung nach den relevanten Subgruppen der Befragung weisen jüngere und ältere Fahranfänger unterschiedliche Ausmaße an Extraversion auf. Früheinsteiger, deren 18. Geburtstag zum Zeitpunkt des Fahrerlaubnisenerwerbs noch nicht länger als drei Monate zurückliegt, haben demnach eine signifikant stärker ausgeprägte Extraversion als Fahranfänger, die beim Erwerb der Fahrerlaubnis bereits älter waren. Andere Differenzierungen erweisen sich in der Berechnung als statistisch nicht relevant.

Für den Faktor „Gewissenhaftigkeit“ errechnet sich ein Mittelwert von \bar{x} = -0,03 (vgl. Bild 12-80). Die Unterscheidung der Faktorwerte nach den Subgruppen des Sets unabhängiger Variablen zeigt für das Geschlecht, den Schulabschluss, den Ausbildungsstatus und für den Regionstyp einen signifikanten Unterschied. Nach den Mittelwerten zeigen sich unter den 18-jährigen Fahranfängern die Frauen, jene mit Mittlerer Reife, die Auszubildenden und Befragte aus verstärkten Regionen überdurchschnittlich gewissenhaft.

¹⁴⁰ Auch hier gilt: Ein positiver Wert verweist auf überdurchschnittliche Werte (Antworten) eines Befragten, ein negativer Wert zeigt unterdurchschnittliche Werte (Antworten) des Befragten an. Ein Faktorwert von „0“ drückt aus, dass der Befragte „... eine dem Durchschnitt entsprechende Ausprägung besitzt“ (BACKHAUS et al. 2011: 382).

Im Mittel erzielen alle Befragten auf dem Faktor „Umgänglichkeit“ einen Durchschnittswert von $\bar{x} = -0,03$ (vgl. Bild 12-81). Die Betrachtung der Faktorwerte nach den relevanten Subgruppen weist für männliche Befragte auf eine statistisch bestätigte, geringere Ausprägung des Altruismus hin. Nicht nur für die weiblichen Befragten, sondern auch für die Fahranfänger, die die Mittlere Reife besitzen oder noch erwerben, und für diejenigen, die augenblicklich nicht den Schülerstatus besitzen, ergeben sich höhere Werte auf der Altruismus-Skala. Der gleiche Befund kann auf die Novizen aus den alten Bundesländern übertragen werden: Sie haben einen deutlich höheren mittleren Faktorwert, d. h. sie sind – nach Maßgabe dieser Skala – signifikant umgänglicher als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern.

Die Dimension „Neurotizismus“ weist einen mittleren Faktorwert über alle Befragten von $\bar{x} = -0,05$ aus (vgl. Bild 12-82). Dieser Mittelwert besagt inhaltlich, dass die Befragten im Schnitt leicht unterdurchschnittlich emotional labil sind. Die nach den unabhängigen Variablen differenzierten Ergebnisse weisen für das Geschlecht signifikante Differenzen auf. Junge Frauen zeigen sich überdurchschnittlich emotional labil im Gegensatz zu jungen Männern, deren negativer Faktorwert auf eine unterdurchschnittliche emotionale Labilität hinweist.

Für den Faktor „Offenheit“ errechnet sich ein Durchschnittswert von $\bar{x} = -0,02$ (vgl. Bild 12-83). Die Differenzierung nach den unabhängigen Variablen ergibt für das Geschlecht sowie für den Schulabschluss und den Ausbildungsstatus signifi-

kante Unterschiede. Hinsichtlich des Geschlechts zeigt sich, dass die befragten Frauen aufgrund des positiven durchschnittlichen Faktorwertes offener für neue Erfahrung sind als die befragten Männer. Einen positiven und signifikant höheren Durchschnittswert zeigen auch die Befragten mit Schulabschlüssen ab der Hochschulreife. Deren Pendanten mit Abschlüssen bis zur Mittleren Reife zeigen sich hingegen unterdurchschnittlich aufgeschlossen für Neues. Gleiches gilt für die Auszubildenden, wohingegen Schüler und Befragte, die sich nicht in Ausbildung befinden, einen positiven Durchschnittswert für den Faktor Offenheit aufweisen.

Auch hinsichtlich der Persönlichkeitsdimensionen lassen sich die 17- und 18-jährigen Fahranfänger untereinander vergleichen. Für keine „Big Five“-Persönlichkeitsdimension ergibt sich ein statistisch relevanter Unterschied zwischen den BF17-Teilnehmer und 18-jährigen Nichtteilnehmern.

12.4.3 Zusammenfassung

Persönlichkeitsmerkmale der Fahranfänger lassen sich entlang des „Big Five“-Modells operationalisieren. Für keine der fünf Dimensionen der Extraversion, Verträglichkeit / Umgänglichkeit, Gewissenhaftigkeit, Neurotizismus und Offenheit lassen sich statistisch verallgemeinerbare Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Fahranfängern feststellen.

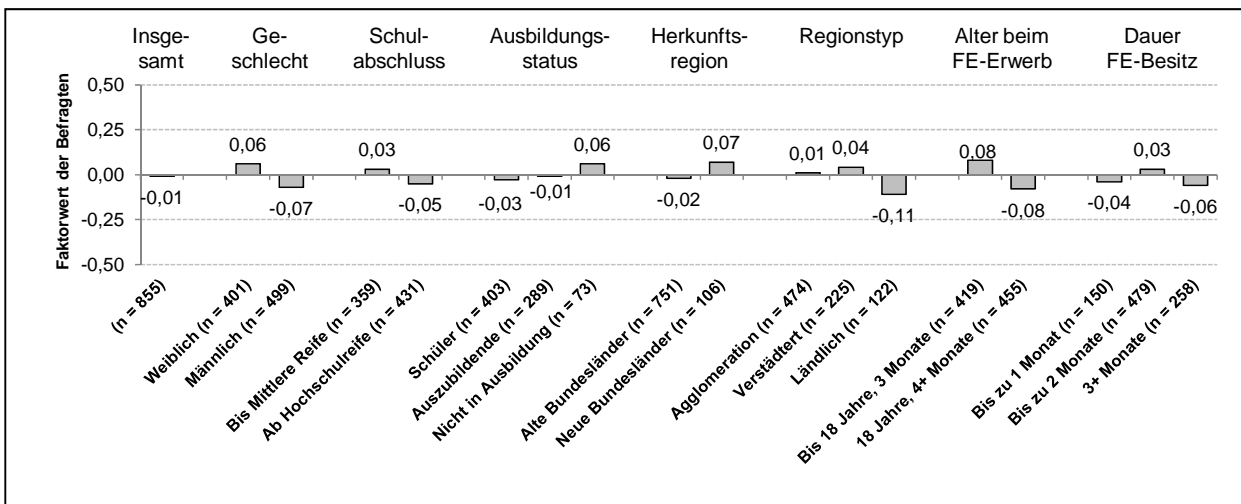


Bild 12-79: 18-jährige Fahranfänger: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Extraversion“ – nach relevanten Subgruppen

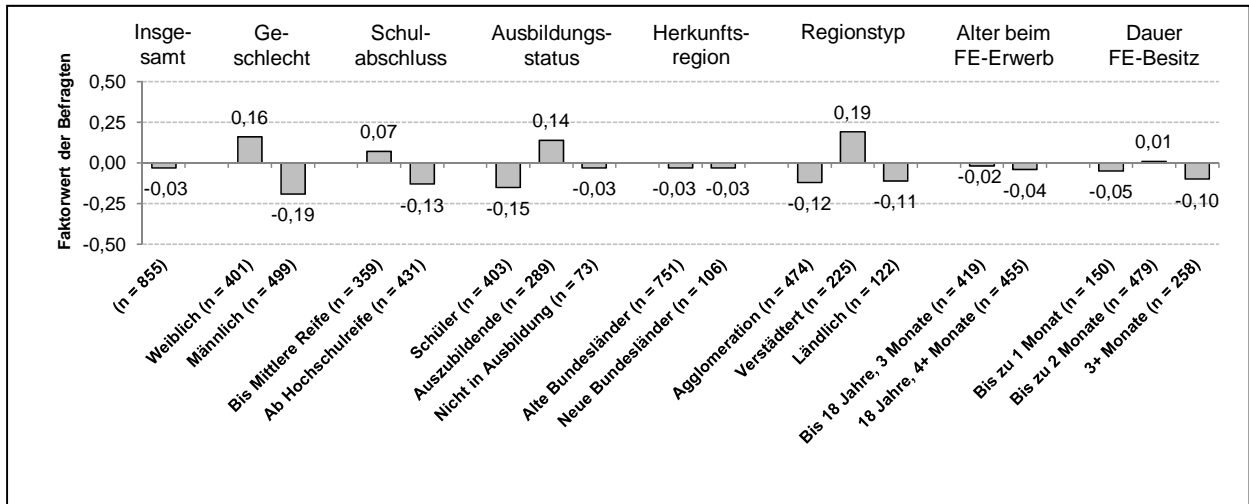


Bild 12-80: 18-jährige Fahranfänger: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Gewissenhaftigkeit“ – nach relevanten Subgruppen

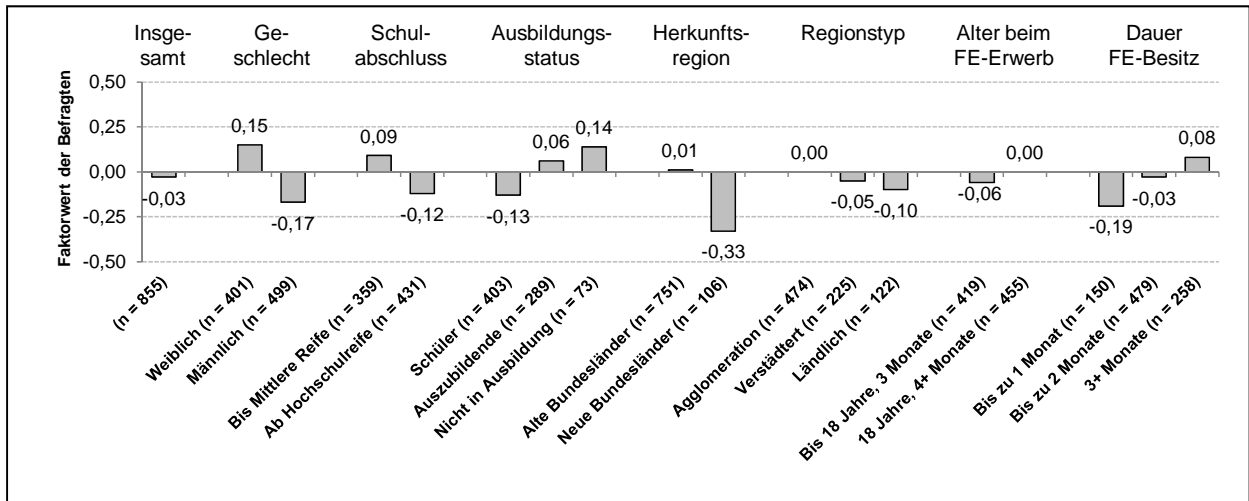


Bild 12-81: 18-jährige Fahranfänger: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Umgänglichkeit“ – nach relevanten Subgruppen

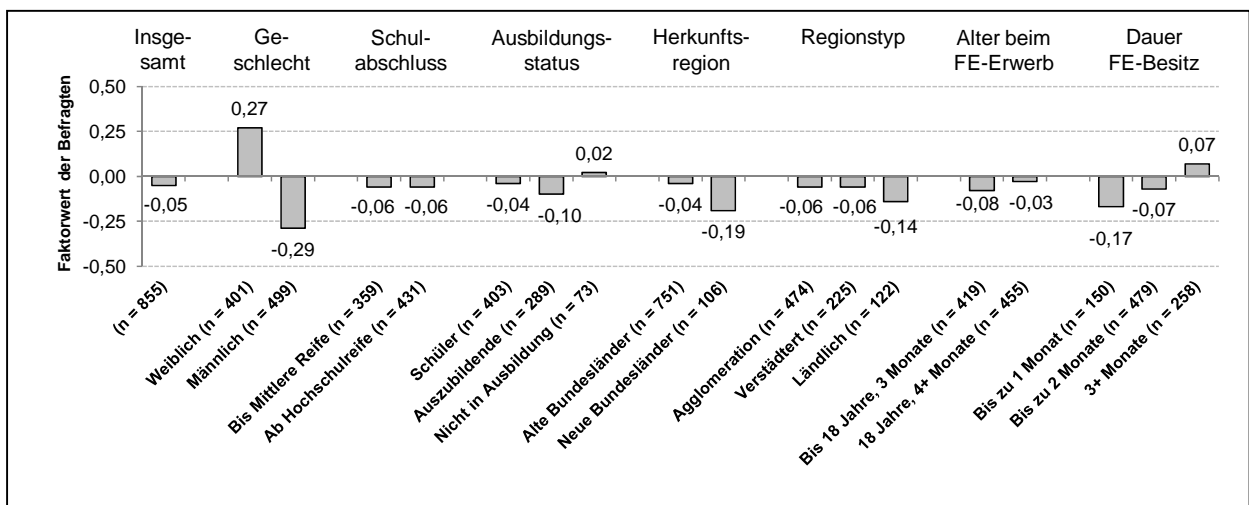


Bild 12-82: 18-jährige Fahranfänger: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Neurotizismus“ – nach relevanten Subgruppen

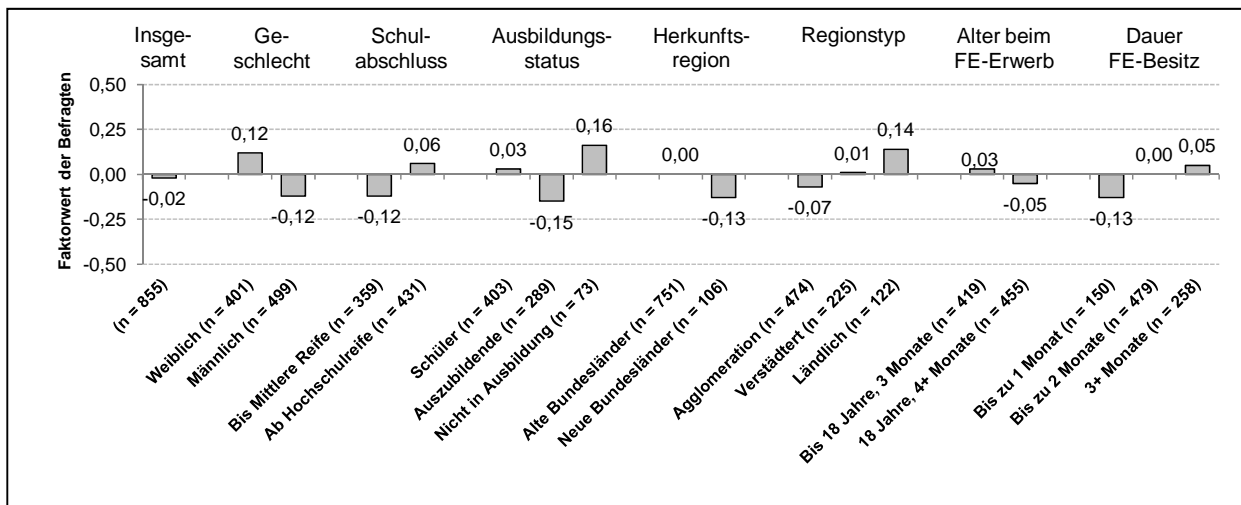


Bild 12-83: 18-jährige Fahranfänger: Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension „Offenheit“ – nach relevanten Subgruppen

13 Soziales Kapital und soziale Netzwerke

13.1 Fahranfängerspezifische soziale Ressourcen

13.1.1 Erhebung des sozialen Kapitals und der Eigenschaften des sozialen Netzwerks

Ausgangspunkt für die Erhebung sozialer Netzwerke und des darin eingebetteten sozialen Kapitals¹⁴¹ ist die Relevanz des sozialen Kontextes hinsichtlich der Einstellungen und des Fahrverhaltens der jungen Fahranfänger (vgl. STEINBERG 2011). Darüber hinaus ist durch die Innovation des BF17-Modells, eine zusätzliche Person als Begleiter in die Fahranfängervorbereitung mit einzubeziehen, direkt die Notwendigkeit entstanden, die sozialen Ressourcen des jungen Fahranfängers zu aktivieren. Im Interesse der Optimierung des Begleiteten Fahrens sowohl hinsichtlich seiner Breitenwirksamkeit als auch hinsichtlich der Steigerung der quantitativen und qualitativen Fahrleistung sollen durch die Erhebung des fahranfängervorbereitungsspezifischen sozialen Kapitals des Jugendlichen Determinanten analysiert werden, die ihn zur Teilnahme am BF17 bewegen und auch dessen bisherige Fahrleistung und die Übungsqualität beeinflussen haben.

Im Untersuchungsinteresse stehen deshalb konkrete Unterstützungsleistungen, die die spezifischen sozialen Ressourcen des Fahranfängers für

seine Pkw-Mobilität widerspiegeln. Wegen dieser inhaltlichen Perspektive und unter Zugrundelegung eines theoretischen Verständnisses von sozialem Kapital, wie es in Abschnitt 4.3 umrissen wird, wird das individuell verfügbare soziale Kapital des Fahranfängers aus einer egozentrierten Perspektive gemessen. Eine für die Fragestellung und die theoretische Aufarbeitung adäquate Erhebungstechnik stellt der sog. „Ressourcengenerator“ dar (vgl. VAN DER GAAG, SNIJDERS 2004). Der Ressourcengenerator ist nach dem Vorbild des Namens- und des Positionsgenerators, zwei wissenschaftlich etablierten Erhebungsmethoden sozialen Kapitals (vgl. BURT 1984; LIN 2009: 106), entwickelt worden, um die verfügbaren Ressourcen eines sozialen Netzwerks auf einfache Art und Weise in Umfragen erheben zu können (vgl. VAN DER GAAG, SNIJDERS 2004: 7).¹⁴²

Die inhaltliche Formulierung der Items wird dabei auf die interessierende Dimension sozialen Kapitals abgestimmt.

- Mit Bezug auf die Situation des Fahranfängers interessieren für die Erhebung der fahranfängervorbereitungsspezifischen sozialen Ressourcen Personen, die dem Jugendlichen als Informationsquelle weiterhelfen, z. B. mit Informationen über die Regularien des BF17.
- Eine weitere Dimension im Erhebungsinstrument ist die soziale Unterstützung, die vom

¹⁴¹ Zur Erläuterung des theoretischen Konzepts sozialer Netzwerke und sozialen Kapitals vgl. Abschnitt 4.3.

¹⁴² Der Ressourcengenerator wurde unter anderem in der niederländischen Bevölkerungsumfrage SSND verwendet (vgl. FLAP et al. Ohne Jahr) und auch in der Erhebung sozialer Netzwerke im Panel „Arbeitsmarkt und soziale Sicherung“ des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) berücksichtigt (vgl. WOLF 2009).

Ratschlag zur Entscheidung für bzw. gegen das BF17 über das konkrete Angebot zur Begleitertätigkeit bis hin zur emotionalen Unterstützung bei der Verarbeitung der Erlebnisse während der Begleitfahrten reicht.

Neben diesen beiden inhaltlichen Bereichen sind für die Unterstützungsleistung des sozialen Netzwerkes auch die instrumentellen Ressourcen von Bedeutung. Diese erstrecken sich auf

- die Verfügbarkeit eines (zusätzlichen) Fahrzeugs, oder die Anzahl der Führerscheinbesitzer im familialen / haushaltlichen Nahfeld und
- die Möglichkeit, weitere Begleitpersonen im sozialen Netzwerk zu finden.

Alle Items des Ressourcengenerators werden unter Berücksichtigung der Situation des jugendlichen Fahranfängers formuliert, um jene Ressourcen abzudecken, die für die Entscheidungen relevant sind, am BF17 teilzunehmen bzw. (mehr und abwechslungsreicher) begleitet zu fahren. Mit dem Ressourcengenerator werden die Fahranfänger

dann ähnlich einer Checkliste nach den vorher definierten und formulierten verfügbaren Hilfeleistungen im Familien-, Freundes- und Bekanntenkreis gefragt. Die Summe der bejahten Items kennzeichnet die Anzahl der zugänglichen Hilfeleistungen und schätzt den Umfang des spezifischen Sozialkapitals zur optimalen Ausgestaltung der Maßnahmenteilnahme des Fahranfängers ab.

Neben dem zentralen Erhebungsinstrument des für die Fragestellung adaptierten Ressourcengenerators werden in der FAB2014 auch weitere Fragen zum sozialen Umfeld erhoben, um das Bild des sozialen Netzwerkes des jungen Fahranfängers zu ergänzen. Hierzu gehören Fragen nach der Anzahl der Eltern und übriger Familienangehöriger sowie deren Zusammenleben im Haushalt des Fahranfängers bzw. deren Erreichbarkeit am gleichen Ort. Darunter fallen auch Fragen, wer den Anstoß für die Teilnahme am BF17 gegeben hat und wer aus seinem sozialen Umfeld bereits an der Maßnahme teilnimmt bzw. teilgenommen hat.

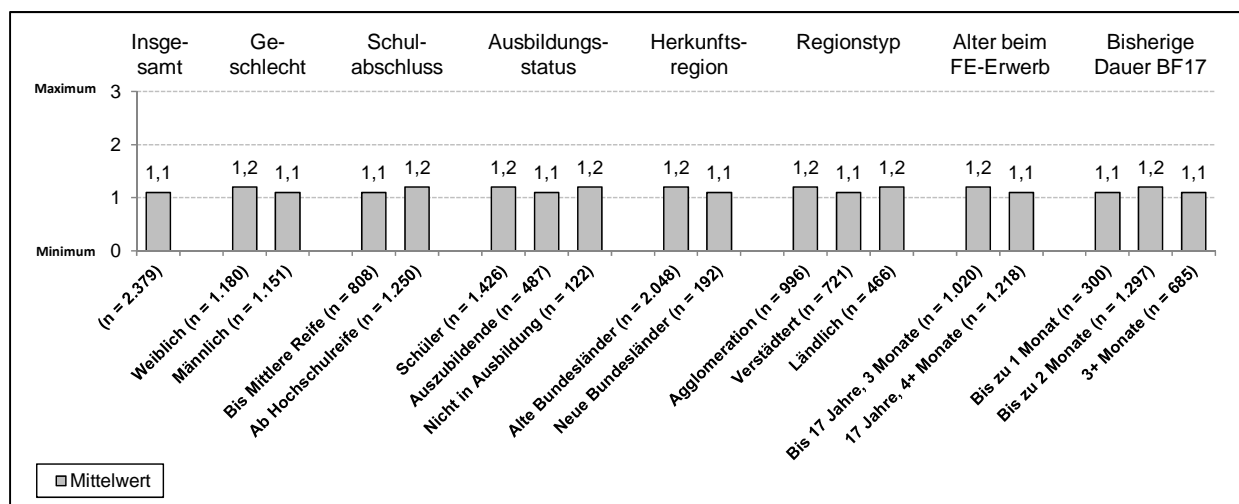


Bild 13-1: BF17-Teilnehmer: Index für fahranfängerspezifische soziale Ressourcen – nach relevanten Subgruppen

13.1.2 Soziale Ressourcen der BF17-Teilnehmer

Als Ressourcengenerator wurden den 17-Jährigen in der FAB2014 neun Items mit jeweils fünf Antwortmöglichkeiten vorgelegt.¹⁴³ Die fünf Antwortoptionen für die BF17-Teilnehmer sind: „Ja, meinen häufigsten Begleiter“, „Ja, im engeren Familien-

kreis“, „Ja, im engeren Freundeskreis“, „Ja, im weiteren Bekanntenkreis“ und „Nein, dazu kenne ich keine Person“.¹⁴⁴

In der Datenauswertung werden die einzelnen Nennungen sozialer Ressourcen für jede inhaltliche Dimension aufaddiert und ergeben so die

¹⁴³ Für die Umsetzung des Ressourcengenerators siehe den Online-Fragebogen für die BF17-Teilnehmer in der ersten Panelwelle in Anhang II und für die 18-jährigen Fahranfänger in Anhang V.

¹⁴⁴ Mehrfachantworten waren möglich; die Antwortoption „Ja, meinen häufigsten Begleiter“ war nur in sieben der neun Items (inhaltlich) sinnvoll. Die Nennung des häufigsten Begleiters wurde je nach dessen Beziehungsstatus zum Fahranfänger in den engeren Familienkreis oder in den weiteren Bekanntenkreis recodiert.

durchschnittliche Anzahl der sozialen Bezugspersonen für die jeweilige Problemstellung (vgl. Tab. 13-1). Aus diesen Resultaten wird anschließend ein Gesamtindex berechnet, der das verfügbare fahranfängerspezifische soziale Kapital wiedergibt (vgl. Bild 13-1). Hierzu werden die Nennungen über alle Unterstützungssituationen hinweg aufaddiert und durch die Anzahl der Items dividiert.¹⁴⁵

In Tab. 13-1 werden die zentralen Maße der inhaltlichen Dimensionen wiedergegeben. Den höchsten mittleren Wert sozialer Ressourcen von $\bar{x} = 1,61$ erreichen die 17-jährigen Fahranfänger für Personen, mit denen sie Gespräche über die Erlebnisse während der Begleitfahrten führen können. Die Jugendlichen können im Schnitt in mehr als eineinhalb Personenkreisen auf eine solche Unterstützung zurückgreifen.

Der zweithöchste Wert ($\bar{x} = 1,45$) bezieht sich auf die emotionale Unterstützung im sozialen Netzwerk. Für den Austausch über Gefühle während des Begleiteten Fahrens stehen den 17-Jährigen im Mittel Ressourcen aus etwas weniger als eineinhalb sozialen Gruppierungen zur Verfügung. Für Fragen rund um das Fahrenlernen können die Befragten nach eigener Einschätzung auf Personen aus im Schnitt $\bar{x} = 1,26$ Personenkreisen rekurrieren. Ähnlich viele Ressourcen ($\bar{x} = 1,24$) konnten die Jugendlichen für ihre Entscheidung für oder gegen das BF17 aktivieren. Auf Ressourcen aus mehr als einem Personenkreis können die Fahranfänger auch beim Austausch über Probleme mit dem Begleiter ($\bar{x} = 1,16$) und über die Bestimmungen zum Fahrerlaubniserwerb ($\bar{x} = 1,06$) zählen. Auf mögliche Begleiter, die dem Jugendlichen in vollem Umfang zur Verfügung stehen, können die Jugendlichen aus durchschnittlich weniger als einem Personenkreis bauen ($\bar{x} = 0,92$). Seltener können die 17-Jährigen auf andere Pkw für Begleitfahrten ($\bar{x} = 0,82$) und auf weitere noch nicht eingetragene Begleitpersonen zurückgreifen ($\bar{x} = 0,78$).

In Bild 13-1 wird der Gesamtindex für das fahranfängerspezifische Sozialkapital abgetragen. Der mittlere Wert verfügbarer sozialer Ressourcen beträgt $\bar{x} = 1,1$ für alle BF17-Teilnehmer, d. h. BF17-Teilnehmer können durchschnittlich auf soziale Ressourcen aus etwas mehr als einem sozialen Kreis zurückgreifen. Die Subgruppenanalyse über die Verfügbarkeit fahranfängerspezifischer sozialer Ressourcen weist ausschließlich für das Geschlecht einen signifikanten Unterschied aus. Da-

bei schätzen die weiblichen Fahranfänger ihre Ressourcen höher ein.

Kennst du jemanden [...], ...	n	Median (\bar{x})	Mittelwert (\bar{x})
... der sich vor deinem Fahr-schulbesuch gut mit den Bestimmungen zum Führer-scheinerwerb ausgekannt hat?	2.379	1,00	1,06
... an den du dich bei Fragen rund um das Fahrenlernen wenden kannst?	2.379	1,00	1,26
... den du zu deiner Entscheidung, am BF17 teilzunehmen, um Rat fragen konntest?	2.379	1,00	1,24
... mit dem du sprechen kannst, falls du Probleme mit einem deiner Begleiter hast?	2.379	1,00	1,16
... mit dem du dich über Gefühle (Freude, Ärger, Unsicherheiten) beim Begleiteten Fahren unterhalten kannst?	2.379	1,00	1,45
... mit dem du über die beim Begleiteten Fahren erlebten Fahrsituationen sprechen kannst?	2.379	2,00	1,61
... der als Begleiter mitfährt, wohin und wann du es möchtest?	2.379	1,00	0,92
... der dir ein Auto zur Verfügung stellt, wenn du zu Hause mal keines zur Verfügung hast?	2.379	1,00	0,82
... den du neben allen bereits eingetragenen Begleitern als weitere Begleitperson in die Prüfbescheinigung aufnehmen kannst (z. B. wenn dein häufigster Begleiter dich über einen längeren Zeitraum nicht begleiten kann)?	2.379	1,00	0,78

Tab. 13-1: BF17-Teilnehmer: Soziale Ressourcen der Fahranfänger in spezifischen Situationen

Eine zweite Auswertungsvariante ordnet die verfügbaren sozialen Ressourcen nicht den spezifischen Situationen zu, sondern den Personenkreisen, in denen die soziale Ressource für die Jugendlichen verfügbar ist, d. h. die Antworten werden über alle neun Unterstützungssituationen hinweg, hinsichtlich der Sozialkontexte Familie, Freunde, Bekannte aufaddiert (vgl. Tab. 13-2). Dabei wird sichtbar, dass im engeren Familienkreis die meisten Ressourcen liegen, die den Fahranfängern beim Fahrerlaubniserwerb weiterhelfen ($\bar{x} = 6,37$). D. h. bei durchschnittlich mehr als sechs Unterstützungssituationen wurde die Familie als soziale Ressource genannt. Im engeren Freundeskreis können die 17-Jährigen im Durchschnitt bei bis zu drei inhaltlichen Problemen auf spezifi-

¹⁴⁵ Die Skala hat einen Wertebereich von 0 = „keine Unterstützung“ bis 3 = „Unterstützung im Familien-, Freundes- und Bekanntenkreis“.

ches soziales Kapital bauen ($\bar{x} = 2,87$). Nach Einschätzung der Jugendlichen liegen im Bekanntenkreis nur wenige zugängliche Ressourcen für die Teilnahme am Begleiteten Fahren (Median $\bar{x} = 1,00$; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,06$). Für durchschnittlich etwa ein Problem haben die BF17-Teilnehmer keine Ressource in ihrem sozialen Netzwerk (Median $\bar{x} = 1,00$; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 1,28$).

Soziale Ressourcen im ...	n	Median (\bar{x})	Mittelwert (\bar{x})
... Familienkreis	2.379	7,00	6,37
... Freundeskreis	2.379	3,00	2,87
... Bekanntenkreis	2.379	1,00	(1,06) ¹
Keine Person	2.379	1,00	(1,28)

¹ Die Variable ist nicht annähernd normalverteilt, der Mittelwert ist deswegen eingeklammert;

Tab. 13-2: BF17-Teilnehmer: Soziale Ressourcen der Fahranfänger in unterschiedlichen sozialen Kreisen

13.1.3 Soziale Ressourcen der 18-jährigen Fahranfänger

Für die Erhebung des fahranfängerspezifischen sozialen Kapitals unter den 18-jährigen Fahranfängern wurde der Ressourcengenerator auf die Situationen der selbstständigen Fahranfänger ohne Begleitperson angepasst. In der Sozialkapitalskala für die 18-Jährigen verblieben fünf Items, die im gleichen Wortlaut auch den BF17-Teilnehmern gestellt wurden. Die Anpassung der Antwortoptionen erforderte die Reduzierung um den Begleiter als mögliche Ressource. Somit konnten die Nichtteilnehmer am BF17 auf die vier verbleibenden Optionen zurückgreifen, bei denen sie eine oder mehrere zutreffende Antworten auswählen konnten.¹⁴⁶

Die Auswertung entlang der erhobenen inhaltlichen Dimensionen wird in Tab. 13-3 präsentiert. Die häufigste Unterstützung in ihren sozialen Netzwerken finden die 18-Jährigen für Gespräche über Gefühle während der Fahrten ($\bar{x} = 1,48$). Einen etwas geringeren Umfang haben im Schnitt die sozialen Ressourcen, die für Fragen rund um das Fahrenlernen aktiviert werden können ($\bar{x} = 1,39$). Im Durchschnitt konnten die 18-jährigen Fahranfänger auf Ressourcen aus etwas mehr als einem Personenkreis zurückgreifen, wenn sie Fra-

gen zum Fahrerlaubniswerb hatten ($\bar{x} = 1,11$). Bei Bedarf eines Pkws oder auch bei Ratschlägen zur Teilnahme am BF17 konnten die 18-Jährigen im Durchschnitt Unterstützungsleistungen aus etwa einem ($\bar{x} = 0,99$) bzw. weniger als einem ($\bar{x} = 0,83$) Personenkreis ziehen.

Der Durchschnittswert für das fahranfängerspezifische soziale Kapital beläuft sich für 18-jährige Fahranfänger auf $\bar{x} = 1,2$ (vgl. Bild 13-2). Die Teilgruppen der selbstständigen Fahranfänger unterscheiden sich in der Verfügbarkeit des spezifischen Sozialkapitals nicht voneinander.

Kennen Sie jemanden [...], ...	n	Median (\bar{x})	Mittelwert (\bar{x})
... der sich vor Ihrem Fahr-schulbesuch gut mit den Bestimmungen zum Führerscheinwerb ausgekannt hat?	869	1,00	1,11
... an den Sie sich bei Fragen rund um das Fahrenlernen wenden können?	869	1,00	1,39
... den Sie zu Ihrer Entscheidung, nicht am BF17 teilzunehmen, um Rat fragen konnten?	869	1,00	0,83
... mit dem Sie sich über Gefühle (Freude, Ärger, Unsicherheiten) beim Fahren unterhalten können?	869	1,00	1,48
... der Ihnen ein Auto zur Verfügung stellt, wenn Sie zu Hause mal keines zur Verfügung haben?	869	1,00	0,99

Tab. 13-3: 18-jährige Fahranfänger: Soziale Ressourcen der Fahranfänger in spezifischen Situationen

Soziale Ressourcen im ...	n	Median (\bar{x})	Mittelwert (\bar{x})
... Familienkreis	869	3,00	2,86
... Freundeskreis	869	2,00	2,08
... Bekanntenkreis	869	0,00	0,86
Keine Person	869	1,00	0,93

Tab. 13-4: 18-jährige Fahranfänger: Soziale Ressourcen der Fahranfänger in unterschiedlichen sozialen Kreisen

Die Auswertungsalternative, die die Verortung der sozialen Ressourcen in den jeweiligen Personenkreisen anzeigt, wird für die 18-Jährigen in Tab. 13-4 dokumentiert. Die meisten Unterstützungsleistungen für die abgefragten Problemstellungen erhalten die 18-Jährigen aus dem engeren Fami-

¹⁴⁶ Die vier Antwortoptionen lauten: „Ja, im engeren Familienkreis“, „Ja, im engeren Freundeskreis“, „Ja, im weiteren Bekanntenkreis“ und „Nein, dazu kenne ich keine Person“.

lienkreis ($\bar{x} = 2,86$). Der Freundeskreis ist ebenso eine verlässliche Quelle für Hilfe bei den fahranfängerspezifischen Problemen ($\bar{x} = 2,08$). Deutlich geringer ist die Einschätzung verfügbarer Res-

ourcen im Bekanntenkreis ($\bar{x} = 0,86$). Im Schnitt können die selbstständigen Fahranfänger bei $\bar{x} = 0,93$ der abgefragten Problemstellungen auf keine Person im sozialen Netzwerk zurückgreifen.

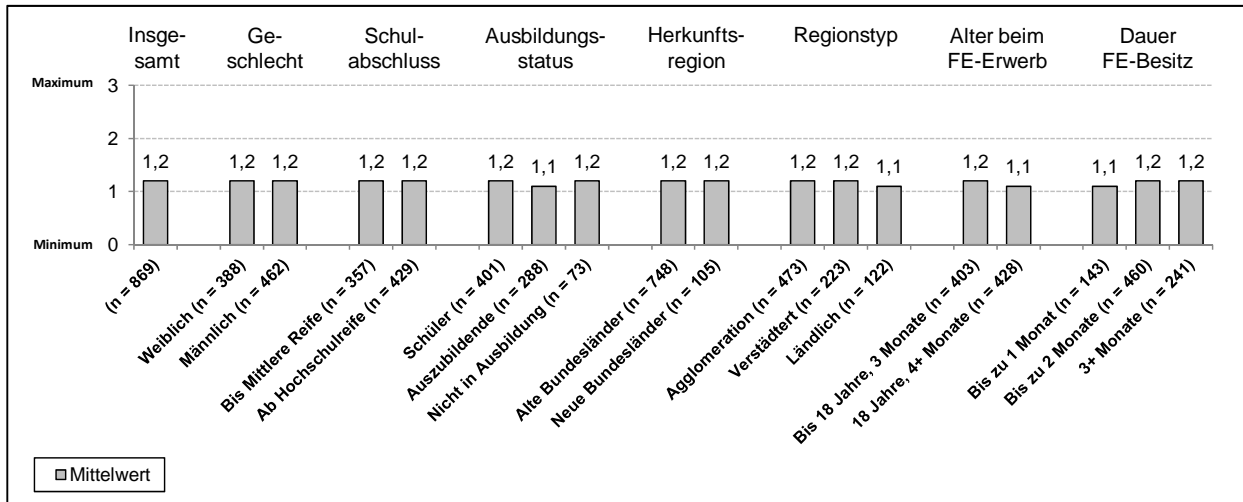


Bild 13-2: 18-jährige Fahranfänger: Index für fahranfängerspezifische soziale Ressourcen – nach relevanten Subgruppen

13.1.4 Soziale Ressourcen der 17- und 18-jährigen Fahranfänger im Vergleich

Nach der bisherigen separaten Analyse der Befragungsergebnisse unter den 17- und 18-Jährigen werden die Resultate nun zusammengebracht und statistisch in Beziehung gesetzt.¹⁴⁷ Im Hintergrund steht dabei die Frage, wie die sozialen Ressourcen mit der Teilnahme bzw. Nichtteilnahme am BF17 in Verbindung stehen.

In Tab. 13-5 werden die Kenngrößen für die sozialen Ressourcen der 17- und 18-Jährigen dargestellt. Für den Summenindex des Sozialkapitals ergibt sich im Vergleich der beiden Fahranfängergruppen kein Unterschied. Im Gesamten verfügen die 17- und 18-jährigen über eine gleiche Anzahl an fahranfängerspezifischen sozialen Ressourcen. Unterschiede werden in der Zusammensetzung des Gesamtindex sichtbar. In der Auswertung der einzelnen Unterstützungsleistungen erweisen sich die beiden Fahranfängergruppen in drei Dimensionen als signifikant voneinander verschieden. Die 18-Jährigen können nach eigener Einschätzung häufiger auf Unterstützung rund um das Fahrenlernen und hinsichtlich der Verfügbarkeit eines Au-

tos zurückgreifen. Die 17-Jährigen hingegen hatten vor der BF17-Teilnahme mehr Gesprächspartner, die sich mit dem Begleiteten Fahren auskennen und Ratschläge erteilen konnten.

Hinsichtlich der sozialen Teilnetzwerke, in denen die Ressourcen bereitgestellt werden können, offenbaren die beiden Fahranfängerteilgruppen deutliche Unterschiede. Die BF-Teilnehmer verorten die verfügbaren Ressourcen signifikant häufiger als die selbstständigen Fahranfänger im Familienkreis. Dahingegen lokalisieren 18-Jährige ihr soziales Kapital für Belange des Fahrerlaubniserwerbs signifikant häufiger als die 17-Jährigen im Freundeskreis und auch im Bekanntenkreis. Bei der Ausweisung des Anteils derjenigen, die für die Unterstützungsleistungen keine Personen kennen, übertrifft die Teilgruppe der 18-Jährigen diejenige der begleiteten Fahranfänger signifikant.

13.1.5 Zusammenfassung

Die FAB2014 eruiert einschlägige Ressourcen für die Fahranfängervorbereitung im Familien-, Freundes- und Bekanntenkreis. BF17-Teilnehmer können die meisten sozialen Ressourcen für Gespräche über die Erlebnisse während der Begleitfahrten und die emotionale Unterstützung beim Begleiteten Fahren mobilisieren. Im Durchschnitt aller unterschiedenen fahranfängerspezifischen Situationen können sie auf 1,1 Personenkreise zurückgrei-

¹⁴⁷ Für die vergleichende Auswertung werden für die BF17-Teilnehmer neue Variablen gebildet, in die ausschließlich die Items aufgenommen werden, die auch bei den 18-jährigen Fahranfängern erfasst werden. Die Ergebnisse in diesem Abschnitt sind deshalb von den Befunden in Abschnitt 13.1.2 verschieden.

fen. Dabei schätzen junge Frauen ihre Ressourcen höher ein als junge Männer. Eindeutig liegen im engeren Familienkreis die meisten Ressourcen, die den 17-jährigen Fahranfängern beim Fahrerlaubniswerb helfen.

18-jährige Fahranfänger finden am häufigsten soziale Ressourcen für Gespräche über Gefühle während der Autofahrten und für Fragen rund um das Fahrenlernen. Die meisten Unterstützungsleistungen erhalten auch die 18-Jährigen aus dem engeren Familienkreis.

Der Vergleich fahranfängerspezifischer Ressourcen zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern offenbart zwei unterschiedliche Erkenntnisse: Zwar verfügen die beiden Fahranfängerteilgruppen über eine identische Ausstattung mit sozialen Ressour-

cen. Allerdings werden auf den zweiten Blick deutliche Unterschiede in der Zusammensetzung des fahranfängerspezifischen sozialen Kapitals sichtbar. BF17-Teilnehmer verfügen häufiger über entsprechende Ressourcen im eigenen engeren Familienkreis und hatten mehr Möglichkeiten, sich über das BF17 zu beratschlagen. Die selbstständigen 18-jährigen Fahranfänger hingegen nennen mehr Ressourcen im Freundes- und Bekanntenkreis und berichten von mehr Möglichkeiten, Fragen zum Fahrenlernen zu besprechen und ein Auto zur Verfügung gestellt zu bekommen. Diese Befunde legen nahe, dass die Ressourcen in der Sozialstruktur der Familie für den Zugang zum BF17 eine wichtige Rolle spielen.

	BF17		FAA18		Signifikanz ¹⁾
	n	Mittelwert (\bar{x})	n	Mittelwert (\bar{x})	
Soziale Ressourcen gesamt					
Sozialkapital (Vergleichbarer Index für 17- und 18-Jährige)	2.379	1,17	869	1,16	
Soziale Ressourcen für fahranfängerspezifische Situationen					
... der sich vor deinem Fahrschulbesuch gut mit den Bestimmungen zum Führerscheinwerb ausgekannt hat?	2.379	1,06	869	1,11	
... an den du dich bei Fragen rund um das Fahren lernen wenden kannst?	2.379	1,26	869	1,39	*
... den du zu deiner Entscheidung, am BF17 teilzunehmen, um Rat fragen konntest?	2.379	1,24	869	0,83	*
... mit dem du dich über Gefühle (Freude, Ärger, Unsicherheiten) beim Fahren unterhalten kannst?	2.379	1,45	869	1,48	
... der dir ein Auto zur Verfügung stellt, wenn du zu Hause mal keines zur Verfügung hast?	2.379	0,82	869	0,99	*
Soziale Ressourcen in unterschiedlichen sozialen Kreisen					
... Familienkreis	2.379	3,44	869	2,86	*
... Freundeskreis	2.379	1,72	869	2,08	*
... Bekanntenkreis	2.379	(0,67) ²⁾	869	0,86	*
Keine Person	2.379	(0,70)	869	0,93	*

¹⁾ Test auf Unterschied mit t-Test für annähernd normalverteilte Variablen und nichtparametrischem Test für nicht annähernd normalverteilte Variablen;

²⁾ Variable nicht annähernd normalverteilt, der Mittelwert ist deswegen eingeklammert;

Tab. 13-5: Soziale Ressourcen der 17- und 18-jährigen Fahranfänger im Vergleich

13.2 Subjektiv wahrgenommener Erziehungsstil

Die Rolle und die Einflussmöglichkeiten der Eltern auf das Fahrverhalten und das hohe Unfallrisiko der jugendlichen Fahranfänger wurden in Abschnitt 4.1 bereits näher erörtert. Die dortigen Ausführungen legen auch für das Begleitete Fahren in Deutschland den Schluss nahe, dass sowohl während der Maßnahmenteilnahme als auch in der Zeit

davor und danach die Eltern durch die richtige Ansprache der Jugendlichen positiv auf deren Fahrverhalten am Beginn ihrer Fahrkarriere einwirken können. Die Erhebung des Erziehungsstils der Eltern ist hierzu ein Indikator, der über die Haltung der Eltern zur Erziehung des Kindes Auskunft gibt.

Die Erhebung des Erziehungsstils der Eltern erfolgt über die Befragung der Jugendlichen, da sie diejenigen sind, die den Erziehungsstil der Eltern wahrnehmen und dieser sich in ihrem Handeln nieder-

schlagen soll. Die Umsetzung im Fragebogen für BF17-Teilnehmer und 18-jährige Fahranfänger orientiert sich an dem Erhebungsinstrument von GINSBURG et al. (2009). Die Autoren verweisen vor allem auf die im Sinne der Gesundheitsförderung positiven Verhaltensweisen, die mit der autoritativen Erziehungsweise im Zusammenhang stehen (vgl. auch BECK, HARTOS, SIMONS-MORTON 2002). Positive Ergebnisse halten sie aber auch für die autoritäre und nachgiebige Art der Erziehung fest. Die FAB2014 verwendet die bei GINSBURG et al. (2009) explizierten vier Ausprägungen des Erziehungsstils: autoritär, autoritativ, nachgiebig und unbeteiligt (vgl. dazu Abschnitt 4.2). Mit vier Statements zu den inhaltlich relevanten Dimensionen elterlichen Verhaltens können die Autoren den Erziehungsstil der Eltern empirisch abbilden. Diese vier Items lassen sich wie folgt übersetzen:

- „Meine Eltern unterstützen mich, wenn ich Hilfe benötige.“ [Unterstützung]
- „In meiner Familie herrschen klare Regeln darüber, was ich tun und was ich nicht tun darf.“ [Regeln]
- „Meine Eltern wollen wissen, wo ich bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.“ [Kontrolle]
- „Meine Eltern wollen wissen, mit wem ich unterwegs bin, wenn ich nicht in der Schule und nicht zu Hause bin.“ [Kontrolle]

Auf diese Items können die jungen Fahrer auf einer fünfstufigen Skala der Zustimmung antworten.

13.2.1 Erziehungsstil der Eltern von BF17-Teilnehmern

Die Antworthäufigkeiten der 17-Jährigen auf das erste Item sind eindeutig. Drei Viertel der BF17-Teilnehmer (75,8 %) stimmen der Aussage, dass sie im Bedarfsfall auf die Unterstützung der Eltern vertrauen können, „stark“ zu (vgl. Tab. 13-6). Weitere 20,4 % stimmen dem „eher“ zu. Nur insgesamt 3,9 % der BF17-Teilnehmer äußern, dass die Aussage nur in Teilen oder gar nicht auf die eigenen Eltern zutrifft.

Klare Regeln über erwünschtes und unerwünschtes Verhalten sind in den Familien von 23,0 % der Jugendlichen „stark“ ausgeprägt (vgl. Tab. 13-6). Weitere 36,1 % der 17-Jährigen halten dieses Statement auf ihre Familiensituation bezogen für grundsätzlich zutreffend. Drei von zehn Befragten (30,6 %) äußern hingegen, dass in ihrer Familie klare Regeln nur bedingt vorherrschen. Die Formulierung klarer Regeln durch die Eltern kennen 8,3 % der BF17-Teilnehmer „eher“ und weitere 2,0 % „überhaupt“ nicht.

Einschätzungen über den Erziehungsstil der Eltern	n	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils, teils	Stimme eher zu	Stimme stark zu	Insgesamt
		Zeilen-%					
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten unterstützen mich, wenn ich Hilfe brauche.	2.430	0,1	0,4	3,4	20,4	75,8	100,0
In meiner Familie gibt es klare Regeln darüber, was ich tun und was ich nicht tun darf.	2.417	2,0	8,3	30,6	36,1	23,0	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben ein Auge darauf, wo ich bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.	2.416	1,4	5,7	22,6	39,7	30,6	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten wollen wissen, mit wem ich unterwegs bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.	2.418	2,0	7,5	20,6	36,5	33,4	100,0

Tab. 13-6: BF17-Teilnehmer: Einschätzung des Erziehungsstils der Eltern; erste Panelwelle

Die beiden folgenden Items erfassen die Dimension der Kontrolle durch die Eltern über außerhäusliche Aktivitäten der Jugendlichen. Hierbei stimmen 30,6 % der Jugendlichen der Aussage nachdrücklich zu, dass die Eltern ein Auge auf die Jugendli-

chen haben, wenn diese nicht am Ausbildungsort oder zu Hause sind (vgl. Tab. 13-6). Darüber hinaus stimmen vier von zehn Jugendlichen (39,7 %) dieser Aussage „eher“ zu, 22,6 % fühlen sich außerhalb der Ausbildung und weg von zu Hause nur

bedingt kontrolliert und weitere insgesamt 7,1 % äußern nicht das Gefühl, dass ihre Eltern kontrollieren, wo sie sich in ihrer Freizeit aufhalten.

Ähnlich verteilt sind die Antworten auf das letzte der vier Items. So wollen die Eltern von einem Drittel der Jugendlichen (33,4 %) wissen, mit wem die 17-Jährigen ihre Freizeit verbringen (vgl. Tab. 13-6). Einschränkend stimmen dieser Aussage weitere 36,5 % der Fahranfänger zu. Ferner berichtet ein Fünftel der Novizen (20,6 %), von einem bedingten Interesse der Eltern, wer die Freunde sind. Insgesamt 9,5 % stimmen der in Frage stehenden Aussage „eher“ oder „überhaupt“ nicht zu.

Aus diesen vier beschriebenen Items lassen sich nach einer von GINSBURG et al. (2009) vordefinierten Auswertungssystematik die in Abschnitt 4.2 vorgestellten Erziehungsstile identifizieren (vgl. Tab. 13-7). Aus den Antworten der Jugendlichen ergeben sich für 1,2 % der BF17-Eltern ein autoritärer und für 39,8 % ein autoritativer Erziehungsstil. Einen nachgiebigen Erziehungsstil pflegt demnach mit 56,4 % die Mehrheit der Eltern und als unbeteiligt lassen sich die Eltern von 2,6 % der befragten Jugendlichen charakterisieren.

Erziehungsstil	%
Autoritär	1,2
Autoritativ	39,8
Nachgiebig	56,4
Unbeteiligt	2,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	2.417

Tab. 13-7: BF17-Teilnehmer: Typisierung des Erziehungsstils der Eltern nach GINSBURG et al. (2009)

In Bild 13-3 bis Bild 13-6 werden die einzelnen Erziehungsstile nach den relevanten Subgruppen differenziert. Diese Analyse ergibt im Gesamten zwei signifikante Unterschiede. Ein autoritativer Erziehungsstil der Eltern wird häufiger von Jugendlichen beschrieben, die die Prüfbescheinigung erhalten haben, noch bevor sie 17 Jahre und drei Monate alt gewesen sind. Ein unbeteiligter Erziehungsstil der Eltern tritt häufiger bei Jugendlichen zu Tage, die eine Mittlere Reife anstreben oder besitzen. Für den autoritären und nachgiebigen Erziehungsstil der Eltern ergeben sich keine signifikanten Unterschiede entlang der in den Abbildungen identifizierten Subgruppen.

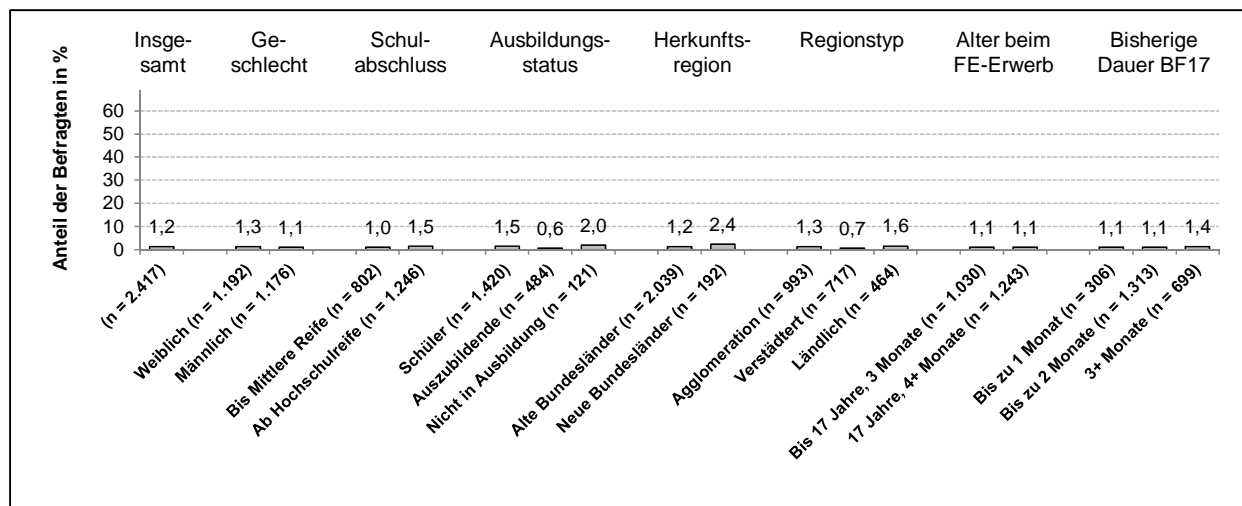


Bild 13-3: BF17-Teilnehmer: Autoritärer Erziehungsstil der Eltern; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

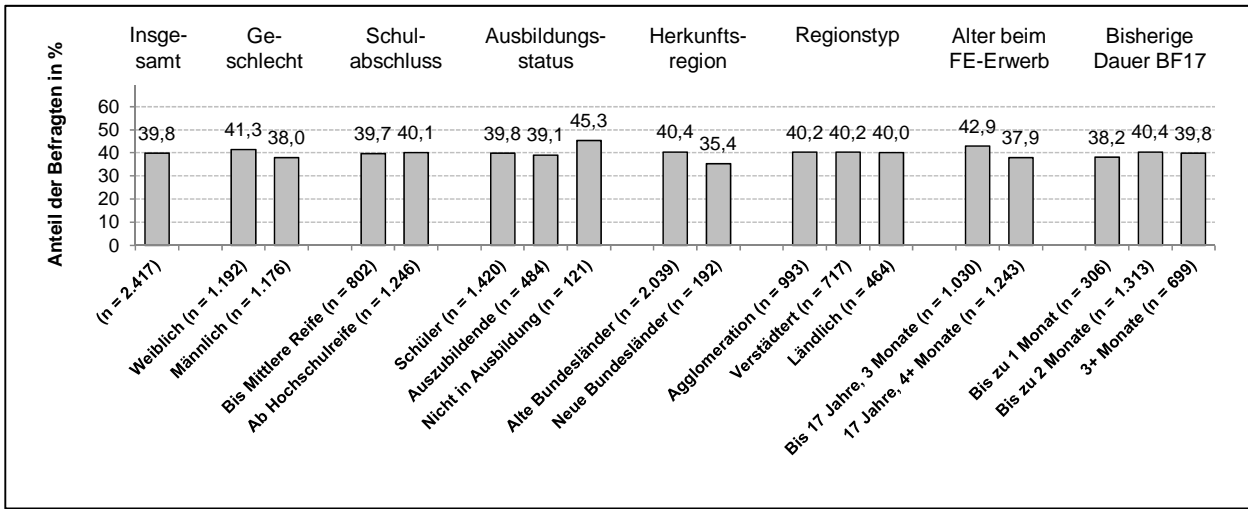


Bild 13-4: BF17-Teilnehmer: Autoritativer Erziehungsstil der Eltern; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

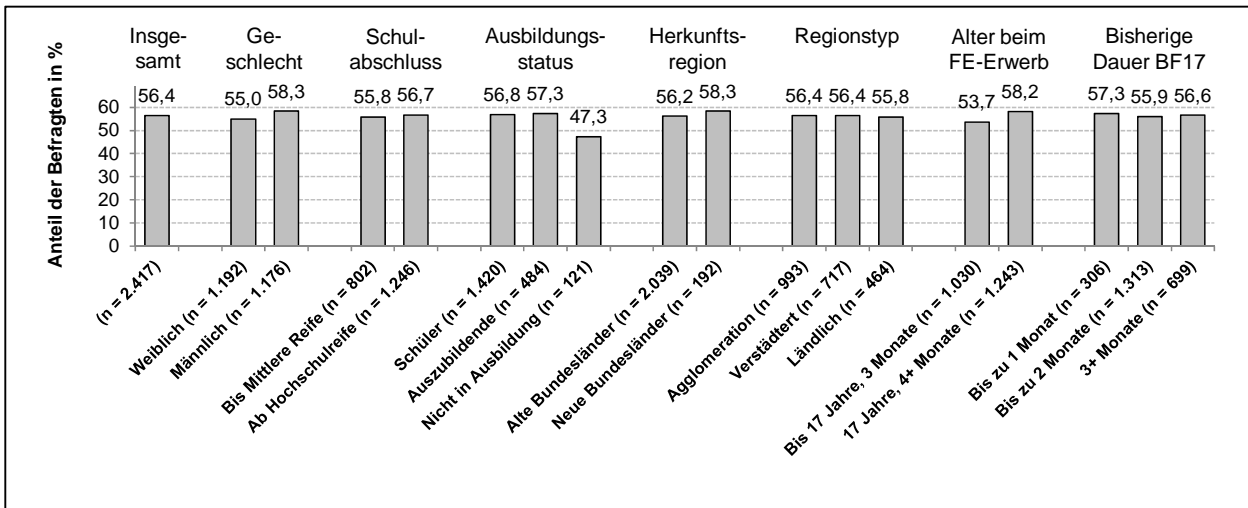


Bild 13-5: BF17-Teilnehmer: Nachgiebiger Erziehungsstil der Eltern; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

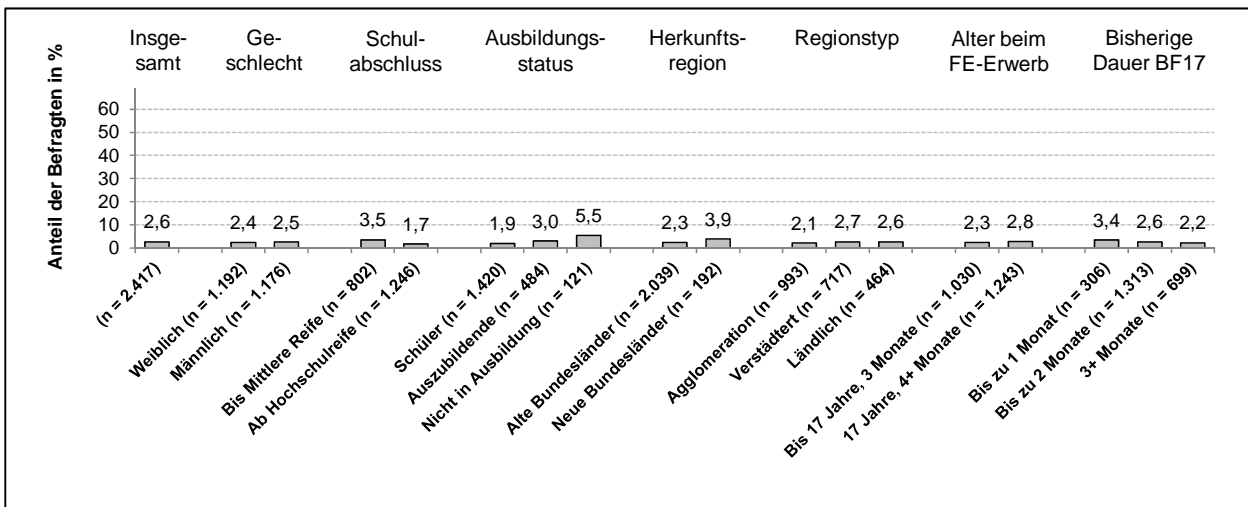


Bild 13-6: BF17-Teilnehmer: Unbeteiligter Erziehungsstil der Eltern; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

13.2.2 Erziehungsstil der Eltern 18-jähriger Fahranfänger

Wie schon bei den 17-Jährigen zeichnet sich auch bei den 18-Jährigen ein grundlegendes Vertrauen in die elterliche Unterstützung ab. Mit insgesamt 90,3 % ist die Zustimmung der Jugendlichen zum Statement, dass ihre Eltern sie im Bedarfsfall unterstützen, eindeutig. Davon stimmen 67,1 % der 18-Jährigen dieser Aussage „stark“ und weitere 23,2 % grundsätzlich zu (vgl. Tab. 13-8). Für „eher“ oder „überhaupt“ nicht zutreffend halten 9,7 % der jungen Erwachsenen das in Frage stehende Statement.

Das Vorherrschen klarer Regeln in der Familie schätzen die jungen Erwachsenen weniger eindeutig ein. Dennoch stimmen 22,1 % dieser Aussage „stark“ und weitere 35,1 % „eher“ zu (vgl. Tab. 13-8). Darüber hinaus sind 27,6 % der jungen Fahrer

der Meinung, dass ihre Eltern zumindest teilweise solche klaren Regeln vorgeben. Für zusammengenommen 15,2 % der 18-Jährigen sind solche Erwartungen in ihrer Familie jedoch „eher“ oder „überhaupt“ nicht existent.

Während die ersten beiden Items die Dimensionen der Unterstützung und der Regeln abbilden, beziehen sich die beiden letzten Items auf die Dimension der Kontrolle durch die Eltern. 28,2 % der Jugendlichen stimmen mit der Aussage „stark“ und weitere 35,1 % „eher“ überein, dass die Eltern ein Auge darauf haben, wo sie sich in der Freizeit aufhalten (vgl. Tab. 13-8). Ein knappes Viertel der 18-Jährigen (24,1 %) berichtet, dass die Eltern zumindest teilweise darauf achten, wo sie sich außerhalb des Schul- bzw. Ausbildungsorts oder weg von zu Hause bewegen. Dem stimmen 9,9 % der 18-Jährigen eher nicht bzw. 4,3 % gar nicht zu.

Einschätzungen über den Erziehungsstil der Eltern	n	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils, teils	Stimme eher zu	Stimme stark zu	Insgesamt
		Zeilen-%					
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten unterstützen mich, wenn ich Hilfe brauche.	875	1,1	1,4	7,2	23,2	67,1	100,0
In meiner Familie gibt es klare Regeln darüber, was ich tun und was ich nicht tun darf.	869	3,9	11,3	27,6	35,1	22,1	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben ein Auge darauf, wo ich bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.	870	4,3	9,9	24,1	33,6	28,2	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten wollen wissen, mit wem ich unterwegs bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.	869	5,2	11,2	21,1	34,2	28,4	100,0

Tab. 13-8: 18-jährige Fahranfänger: Einschätzung über den Erziehungsstil der Eltern

Das zweite Kontroll-Item zielt auf die Erkundigungen der Eltern nach den Freunden der jungen Erwachsenen ab. 28,4 % der selbstständigen Fahranfänger äußern dazu, dass ihre Eltern wissen wollen, mit wem sie außerhalb der Schule bzw. Ausbildung oder außerhalb von zu Hause unterwegs sind (vgl. Tab. 13-8). 34,2 % nehmen das Interesse der Eltern danach grundsätzlich wahr. Zwei von zehn 18-Jährigen (21,1 %) äußern dazu nur bedingt ihre Zustimmung. Ferner geben 11,2 % und 5,2 % der Fahranfänger an, dass sie „eher“ oder „überhaupt nicht“ der Meinung sind, dass ihre Eltern darüber Bescheid wissen wollen.

Erziehungsstil	%
Autoritär	1,9
Autoritativ	35,0
Nachgiebig	55,1
Unbeteiligt	8,0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	864

Tab. 13-9: 18-jährige Fahranfänger: Erziehungsstil der Eltern nach GINSBURG et al. (2009)

Die Berechnung des Erziehungsstils auf der Basis der Auskünfte der Jugendlichen erfolgt analog der Systematik bei GINSBURG et al. (2009). In Tab. 13-9 sind die Anteile der vier vordefinierten Erziehungsstile dargestellt. Den geringsten Anteil von

1,9 % machen die Jugendlichen aus, deren Antworten zur Definition des autoritären Erziehungsstils der Eltern passen. 35,0 % der 18-Jährigen berichten von einer insgesamt autoritativen Erziehungsweise ihrer Eltern. Nachgiebige Eltern haben 55,1 % der 18-Jährigen und unbeteiligt zeigen sich die Eltern von 8,0 % der jungen Fahrer.

Unterschiede finden sich erstens beim autoritativen Erziehungsstil. Dort berichten die weiblichen Befragten häufiger von einer autoritativen Erziehungsweise ihrer Eltern. Eine nennenswerte Differenz tritt zweitens im nachgiebigen Erziehungsstil auf. Hier zeigen sich die Eltern von Fahranfängern aus den neuen Bundesländern häufiger als nachgiebig. Drittens beschreiben die Jugendlichen aus städtischen Regionen vergleichsweise häufiger einen unbeteiligten Erziehungsstil der Eltern.

In den Abbildungen Bild 13-7 bis Bild 13-10 werden die Erziehungsstile nach den Subgruppen der unabhängigen Variablen differenziert. Signifikante

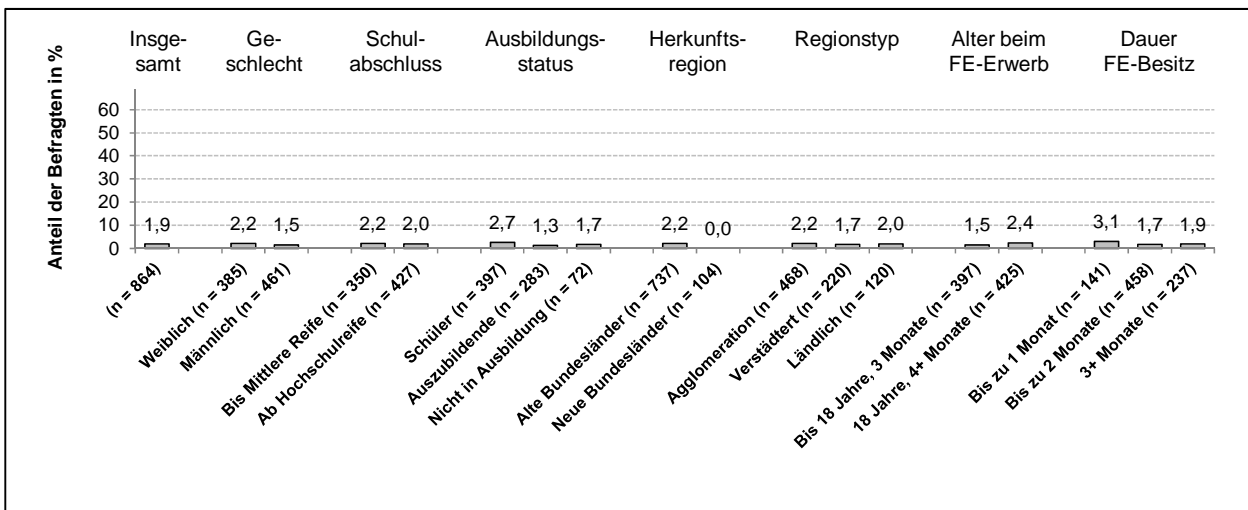


Bild 13-7: 18-jährige Fahranfänger: Autoritärer Erziehungsstil der Eltern – nach relevanten Subgruppen

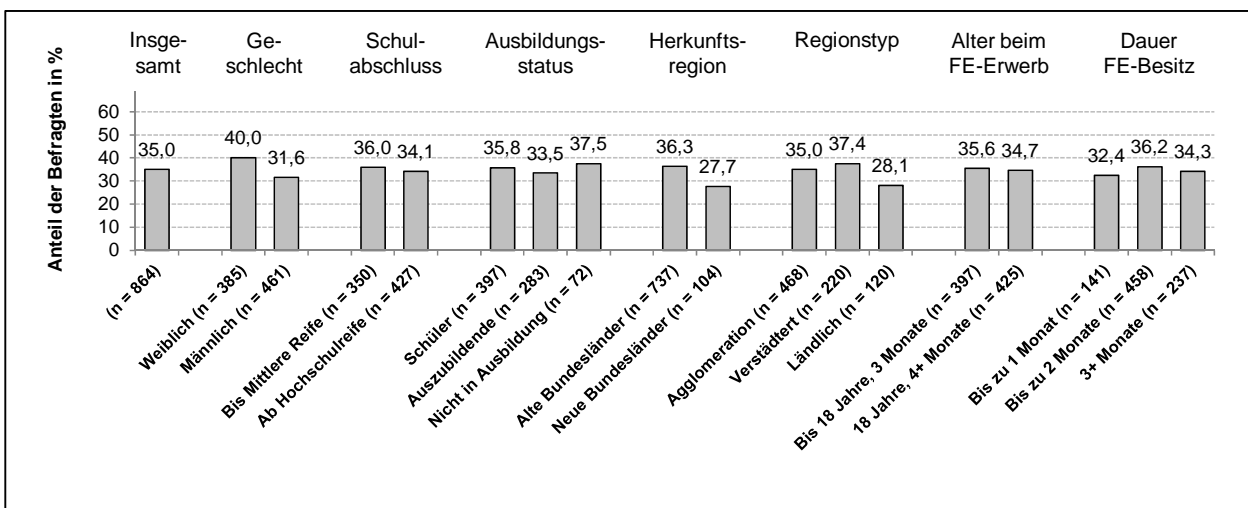


Bild 13-8: 18-jährige Fahranfänger: Autoritativer Erziehungsstil der Eltern – nach relevanten Subgruppen

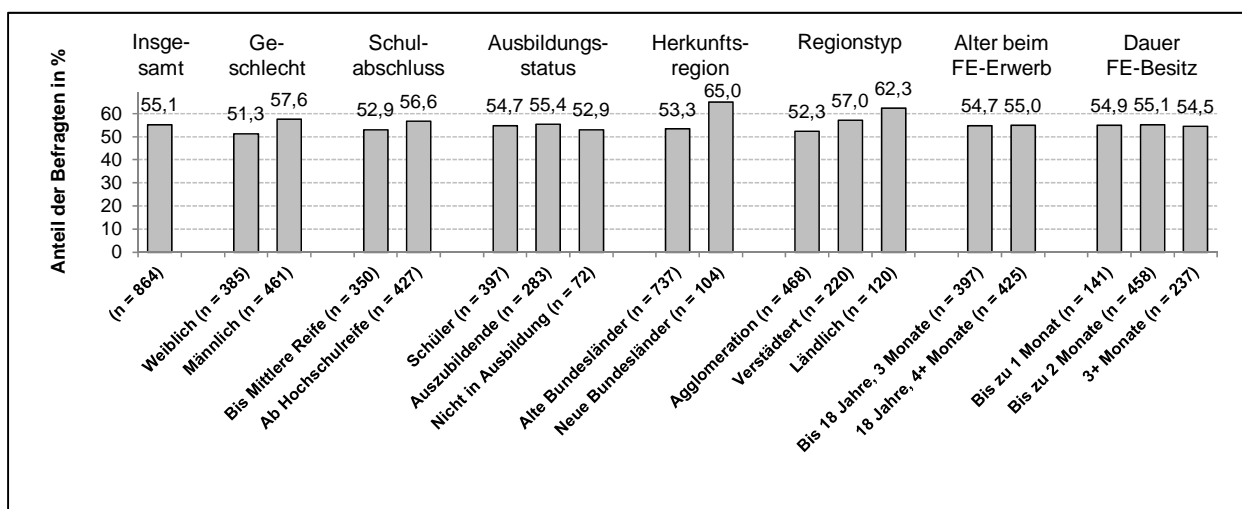


Bild 13-9: 18-jährige Fahranfänger: Nachgiebiger Erziehungsstil der Eltern – nach relevanten Subgruppen

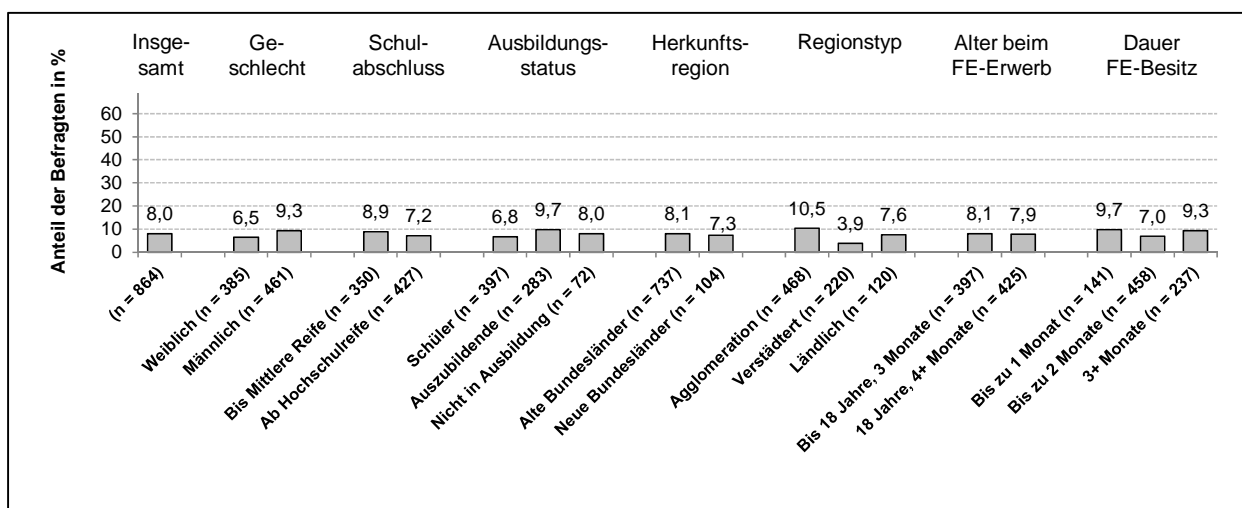


Bild 13-10: 18-jährige Fahranfänger: Unbeteiligter Erziehungsstil der Eltern – nach relevanten Subgruppen

Der statistische Vergleich der Erziehungsstile der Eltern von 17- und 18-jährigen Fahranfängern ergibt ein signifikantes Ergebnis. In der Struktur der Erziehungsstile sind die Eltern der Fahranfängerteilgruppen verschieden. Nach Einschätzung der Jugendlichen tendieren die Eltern der BF17-Teilnehmer im Vergleich zu jenen der 18-jährigen Fahranfänger stärker zu einer autoritativen und nachgiebigen sowie weniger zu einer unbeteiligten Erziehungsweise.

13.2.3 Zusammenfassung

Die FAB2014 erhebt den von den Jugendlichen wahrgenommenen Erziehungsstil ihrer Eltern mit

den Ausprägungen autoritär, autoritativ, nachgiebig und unbeteiligt. In den Selbstreports beider Fahranfängerteilgruppen dominieren der autoritative und der nachgiebige Erziehungsstil. Die Eltern der BF17-Teilnehmer pflegen nach dem Urteil der Jugendlichen diese beiden Erziehungsstile sogar häufiger als die Eltern 18-jähriger Fahranfänger.

Vor dem Hintergrund der Befunde in der einschlägigen Literatur ist es ratsam, Eltern auf die positive Wirkung eines autoritativen, d. h. umsichtigen und regulativen Erziehungsstils hinsichtlich eines vorsichtigen und verkehrssicheren Fahrverhaltens der Fahranfänger hinzuweisen.

Engagement der Eltern in der Fahrausbildung	n	Gar nicht	Selten	Ab und zu	Oft	Insgesamt
		Zeilen-%				
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mich gefragt, welche Inhalte ich in der Theorieausbildung behandelt habe.	2.429	8,8	19,8	42,9	28,5	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mich gefragt, wie die letzte praktische Fahrstunde lief.	2.426	0,8	4,4	15,8	79,0	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten waren daran interessiert, mit mir über das Thema „Fahrausbildung“ zu sprechen.	2.421	3,9	18,0	40,7	37,3	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mit mir auf dem Verkehrsübungsplatz das Autofahren geübt.	2.417	44,7	22,6	21,0	11,8	100,0

Tab. 13-10: BF17-Teilnehmer: Beurteilung des Engagements der Eltern in der Fahrausbildung; erste Panelwelle

13.3 Engagement der Eltern während der Fahrausbildung

Im Abschnitt 4.1 konnte anhand der Forschungsliteratur bereits inhaltlich dargelegt werden, dass die Eltern in der Fahrausbildung ihrer Kinder eine wichtige Rolle spielen. Deswegen waren die Fahr anfänger in der FAB2014 aufgefordert, sich zum wahrgenommenen Engagement der Eltern in ihrer Fahrausbildung zu äußern. Die 17- und die 18-Jährigen antworteten auf vier Items zum Elternengagement, die abschließend zu einem Summenindex des Elternengagements aufaddiert werden.¹⁴⁸

13.3.1 Engagement der Eltern von BF17-Teilnehmern während der Fahrausbildung

Die Befragungsergebnisse der BF17-Teilnehmer sind in Tab. 13-10 dargestellt. Das Interesse an der Theorieausbildung zeigten die Eltern von 28,5 % der Jugendlichen „oft“ durch Fragen nach den Inhalten. Weitere 42,9 % berichten von ihren Eltern, dass diese „ab und zu“ nachgefragt hätten. Bei 19,8 % der Jugendlichen war dies „selten“ und bei 8,8 % „gar nicht“ der Fall.

Das Interesse der Eltern am Verlauf der praktischen Fahrstunden war in der Wahrnehmung der Jugendlichen deutlich ausgeprägter. Fast acht von zehn 17-Jährigen (79,0 %) berichten, dass sich ihre Eltern „oft“ nach den praktischen Fahrstunden erkundigt haben (vgl. Tab. 13-10). Des Weiteren haben die Eltern von 15,8 % der Jugendlichen „ab

und zu“ diesbezüglich nachgefragt. Zusammengekommen berichtet lediglich jeder zwanzigste Fahr anfänger (5,2 %), dass ihre Eltern die letzte praktische Fahrstunde „selten“ oder „gar nicht“ zum Thema gemacht haben.

Um ein weniger anlassbezogenes sondern eher generelles Interesse der Eltern an der Fahrausbildung geht es im dritten Item. 37,3 % der Jugendlichen halten fest, dass ihre Eltern „oft“ über den Fahrerlaubniswerb mit ihnen gesprochen haben (vgl. Tab. 13-10). Weitere 40,7 % geben an, dass die Eltern „ab und zu“ auf das Thema eingegangen sind. „Selten“ zeigten die Eltern von 18,0 % der Jugendlichen Interesse und „gar nicht“ bemüht zeigten sich die Eltern von 3,9 % der Befragten.

Konkrete praktische Fahrübungen im Schonraum berichten insgesamt mehr als die Hälfte der 17-Jährigen. Dabei hat insgesamt ein Drittel der Eltern „oft“ bzw. „ab und zu“ mit ihren Jugendlichen das Autofahren geübt (32,8 %; vgl. Tab. 13-10). Weitere 22,6 % der Jugendlichen haben „selten“ mit den Eltern auf einem Verkehrsübungsplatz trainiert. Gar keine praktischen Fahrübungen auf einem Verkehrsübungsplatz haben 44,7 % der Jugendlichen mit ihren Eltern unternommen.

Der aus den Antworten auf die vier Items errechnete Summenindex für das Elternengagement ergibt einen Mittelwert von $\bar{x} = 2,9$ (vgl. Bild 13-11). Im Mittel haben sich die Eltern also „ab und zu“ für die Belange der Fahrausbildung engagiert. Ein höheres Engagement der Eltern berichten Jugendliche mit einer Schulausbildung bis zur Mittleren Reife, Auszubildende und 17-Jährige aus den neuen Bundesländern. Diese Unterschiede sind statistisch signifikant.

¹⁴⁸ Die Antwortkategorien sind mit den folgenden numerischen Werten versehen: 1 = „Gar nicht“, 2 = „Selten“, 3 = „Ab und zu“ und 4 = „Oft“. Zur Bildung des Summenindex werden die Einzelantworten aufaddiert und durch die Anzahl der Antworten dividiert.

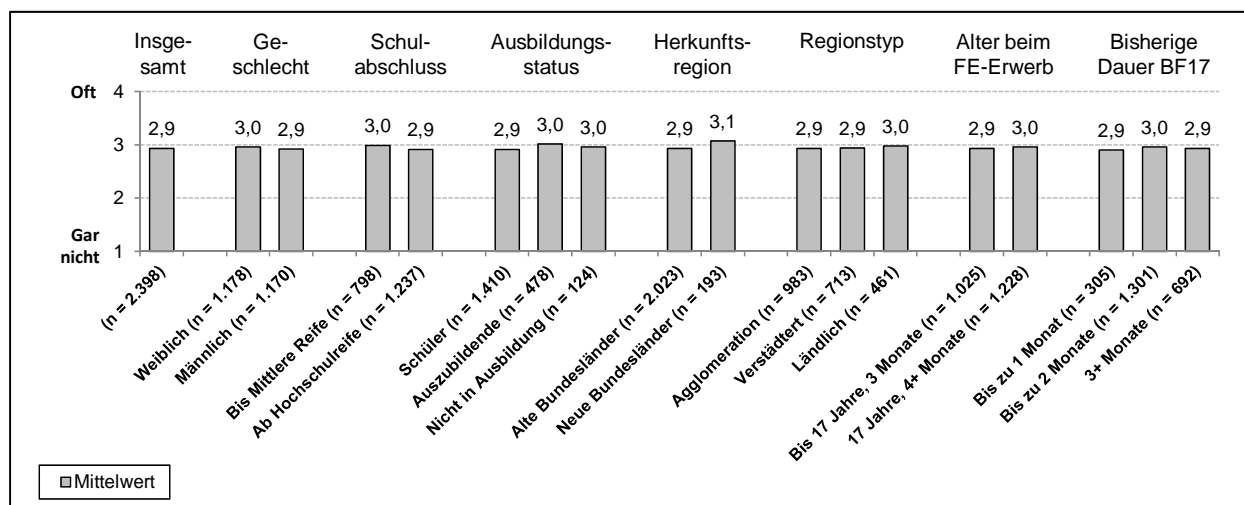


Bild 13-11: BF17-Teilnehmer: Summenindex des Elternengagements in der Fahrausbildung; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Engagement der Eltern in der Fahrausbildung	n	Gar nicht	Selten	Ab und zu	Oft	Insgesamt
		Zeilen-%				
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mich gefragt, welche Inhalte ich in der Theorieausbildung behandelt habe.	880	10,9	19,1	39,1	30,9	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mich gefragt, wie die letzte praktische Fahrstunde lief.	879	2,7	5,6	20,8	71,0	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten waren daran interessiert, mit mir über das Thema „Fahrausbildung“ zu sprechen.	877	5,8	16,1	37,9	40,3	100,0
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mit mir auf dem Verkehrsübungsplatz das Autofahren geübt.	877	48,3	17,6	20,4	13,7	100,0

Tab. 13-11: 18-jährige Fahranfänger: Beurteilung des Engagements der Eltern in der Fahrausbildung; erste Panelwelle

13.3.2 Engagement der Eltern von 18-jährigen Fahranfängern während der Fahrausbildung

Drei von zehn selbstständigen Fahranfängern (30,9 %) berichten davon, dass ihre Eltern sich „oft“ über die Inhalte in der Theorieausbildung erkundigt haben (vgl. Tab. 13-11). Weitere vier von zehn jungen Fahrern (39,1 %) wurden von ihren Eltern „ab und zu“ danach gefragt. Bei 19,1 % der 18-Jährigen haben die Eltern dieses Thema „selten“ zur Sprache gebracht. Bei jedem zehnten Fahranfänger (10,9 %) haben sich die Eltern „gar nicht“ für die Theorieausbildung interessiert gezeigt.

Deutlich häufiger ist die letzte praktische Fahrstunde von den Eltern thematisiert worden. 71,0 % der volljährigen Fahranfänger berichten von häufigen

Nachfragen ihrer Eltern über den Verlauf der letzten Fahrstunde (vgl. Tab. 13-11). Zusätzlich haben die Eltern weiterer 20,8 % der jungen Fahrer „ab und zu“ danach gefragt. „Selten“ waren 5,6 % der Jugendlichen auf die letzte Fahrstunde angesprochen worden; „gar nicht“ 2,7 % der 18-Jährigen.

Von einem häufigen generellen Interesse der Eltern an der Fahrausbildung berichten 40,3 % der Novizen (vgl. Tab. 13-11). „Ab und zu“ verspürten 37,9 % der 18-Jährigen das Interesse ihrer Eltern. Ein deutlich geringerer Anteil von 16,1 % berichtet von einem „selten“ gezeigten Interesse der Eltern, über den Verlauf des Fahrerlaubnisverfahrens zu sprechen. Die Eltern von 5,8 % der Befragten zeigten nach Eindruck der Fahranfänger kein Gesprächsinteresse an der Fahrausbildung.

Auch die Mehrheit der 18-jährigen Fahranfänger hat mit ihren Eltern im Schonraum das Autofahren

geübt. Engagement anhand gemeinsamer praktischer Fahrübungen auf einem Verkehrsübungsplatz zeigten die Eltern von 13,7 % der 18-Jährigen „oft“ und von 20,4 % der Befragten „ab und zu“ (vgl. Tab. 13-11). Weitere 17,6 % haben „selten“ mit ihren Eltern auf einem Verkehrsübungsplatz das Autofahren geübt. Knapp weniger als die Hälfte der Fahranfänger (48,3 %) hat solche Übungen mit den Eltern „gar nicht“ durchgeführt.

Die Addition der Einzelantworten zu einem Summenindex, der das Ausmaß des Elternengagements zusammenfasst, erbringt einen durchschnittlichen Gesamtwert von $\bar{x} = 2,9$ (vgl. Bild 13-12). Dieser Wert indiziert ein Engagement der Eltern, die sich durchschnittlich „ab und zu“ für die Belange der Fahrausbildung ihrer Kinder interessiert haben. Die Differenzierung des Elternengagements unter den 18-Jährigen ergibt zwei signifikante Unterschiede des empfundenen Elternengagements. Weibliche Fahranfänger berichten von einer aktiveren Rolle der Eltern während der Fahrausbildung, genauso wie die 18-Jährigen, die einen Schulabschluss bis zur Mittlere Reife anstreben oder be-

reits erworben haben. Der Mittelwert des Summenindex des Elternengagements unter 18-jährigen Fahranfängern liegt gleichauf mit dem Resultat für BF17-Teilnehmer und ist nicht signifikant davon verschieden.

13.3.3 Zusammenfassung

Das Interesse der Eltern der 17- und 18-jährigen Fahranfänger richtet sich am stärksten auf die letzte praktische Fahrstunde. Die Theorieausbildung und das Thema „Fahrausbildung“ generell, werden – nach den Selbstreports der Jugendlichen – von den Eltern weniger angesprochen. Über die Hälfte der Fahranfänger hat mit den Eltern auf einem Verkehrsübungsplatz das Autofahren geübt.

Die Befragten beider Fahranfängerteilgruppen berichten ein vergleichbares Ausmaß des Interesses und Engagements ihrer Eltern während der Fahrausbildung.

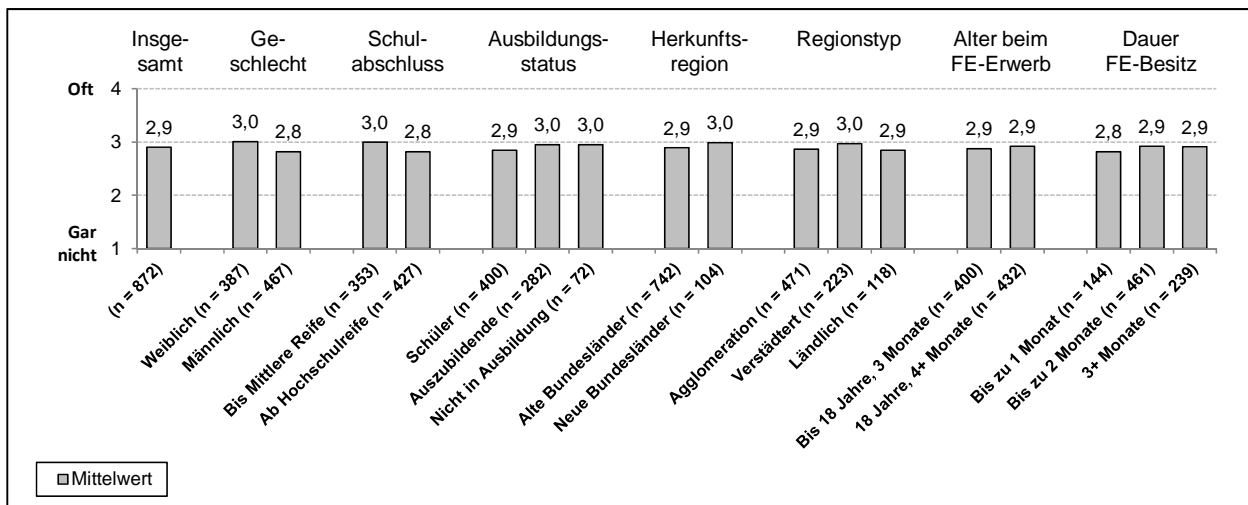


Bild 13-12: 18-jährige Fahranfänger: Summenindex des Elternengagements in der Fahrausbildung – nach relevanten Subgruppen

13.4 Finanzierung der Fahrausbildung

13.4.1 Finanzierung der Fahrausbildung von BF17-Teilnehmern

Eine weitere Facette der elterlichen Unterstützung beim Fahrerlaubnisenerwerb ist dessen Finanzierung. Oftmals steuern mehrere Parteien einen Geldbetrag bei, der die Finanzierung des Fahrerlaubnisenerwerbs sichert. Diese anteilige Finanzierung ist als ein Ergebnis aus Tab. 13-12 herauszu-

lesen. Bei der Finanzierung des Führerscheins haben sich 51,4 % der 17-Jährigen selbst beteiligt. Bei fast drei Vierteln der befragten BF17-Teilnehmer haben die Eltern die Finanzierung übernommen bzw. einen Anteil geleistet. Bei mehr als einem Viertel der Fahranfänger haben auch die Großeltern den Fahrerlaubnisenerwerb finanziell unterstützt. Sonstige verwandte Personen bzw. nicht-verwandte Personen haben sich eher selten an der Finanzierung beteiligt. Im Schnitt geben die Jugendlichen $\bar{x} = 1,6$ Personengruppen an, die sich

an der Finanzierung ihrer Fahrausbildung beteiligt haben.

Finanzierung der Fahrausbildung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Fahranfänger	1.254	32,6	51,4
Eltern	1.775	46,2	72,7
Großeltern	665	17,3	27,2
Sonstige verwandte Person(en)	131	3,4	5,4
Sonstige nicht-verwandte Person(en)	17	0,5	0,7
Insgesamt	3.842	100,0	157,5

Mehrfachantworten: 3.842 Antworten von 2.440 Befragten;

Tab. 13-12: BF17-Teilnehmer: Finanzierung der Fahrausbildung (Mehrfachantworten)

Hinsichtlich der Unterscheidung der relevanten Subgruppen lassen sich folgende Unterschiede feststellen (vgl. Tab. 13-13):

- Männliche Fahranfänger beteiligen sich häufiger selbst an der Finanzierung des Führerscheins. Außerdem kommen sie häufiger in den Genuss, von den Großeltern subventioniert zu werden. Demgegenüber erhalten weibliche Fahranfänger häufiger Geld von den Eltern.

- Signifikante Unterschiede sind auch bei der getrennten Auswertung nach dem Schulabschluss sichtbar. Die 17-Jährigen mit bis zu Mittlerer Reife bezahlen häufiger ihren Führerschein anteilig oder komplett selbst. 17-Jährige mit (angestrebter) Hochschulreife können sich hingegen häufiger auf die Finanzierung durch Eltern oder Großeltern verlassen.
- Auch zwischen den Ausprägungen des Ausbildungsstatus sind klare Trennlinien zu erkennen. Während Auszubildende häufiger selbst Geld aufwenden, können Schüler und Personen, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, sich häufiger auf die (Groß-)Eltern verlassen.
- Häufiger als die übrigen beiden Teilgruppen haben auch Fahranfänger aus den verstäderten Regionen dein eigenen Führerschein (mit) finanziert.
- Die Fahrausbildung von Früheinsteigern ins BF17 wird häufiger von ihren Eltern (mit) finanziert als jene von Späteinsteigern.
- Sonstige verwandte Personen haben sich außerdem häufiger bei den Jugendlichen an der Finanzierung beteiligt, die zum Zeitpunkt der Befragung bereits mehr als drei Monate begleitet gefahren sind.

Finanzierung der Fahrausbildung	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
Fahranfänger	48,7	54,4	56,2	49,6	49,7	60,2	52,8	51,4	59,3	49,5	55,9	52,8	50,1	52,2	52,2	52,0	49,9
Eltern	74,6	71,0	67,3	76,5	75,5	65,4	71,5	73,0	70,2	71,9	72,2	73,9	74,7	70,9	72,4	71,7	74,9
Großeltern	25,5	29,2	24,2	29,2	29,5	21,4	23,4	27,5	22,5	27,1	28,2	26,0	29,2	26,2	24,6	28,6	27,5
Sonstige verwandte Person(en)	6,1	4,5	4,2	6,1	6,1	3,3	3,7	5,2	6,0	6,2	4,2	5,0	4,9	5,9	5,1	4,6	7,3
Sonstigen nicht-verwandte Person(en)	0,6	0,8	0,8	0,7	0,7	0,9	1,0	0,7	0,5	0,7	0,9	0,4	0,6	0,8	0,3	0,7	1,1
Insgesamt (n)	1.201	1.186	810	1.253	1.428	487	124	2.055	194	998	722	467	1.039	1.251	307	1.323	704

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

Tab. 13-13: BF17-Teilnehmer: Finanzierung der Fahrausbildung (Mehrfachantworten) – nach relevanten Subgruppen

13.4.2 Finanzierung der Fahrausbildung von 18-jährigen Fahranfängern

Von den jungen Fahrern, die ihre Fahrerlaubnis im herkömmlichen Modus erworben haben, geben 55,8 % an, die Fahrschule selbst anteilig oder vollständig finanziert zu haben (vgl. Tab. 13-14). Etwa zwei Drittel der 18-Jährigen (65,9 %) erhielten finanzielle Unterstützung durch die Eltern und ein knappes Viertel (24,0 %) erhielt Unterstützung durch die Großeltern. Weitere Finanzierungsquellen waren in deutlich geringerem Umfang sonstige verwandte (7,1 %) und nicht-verwandte (2,2 %) Personen. Über alle Befragten hinweg haben sich bei jedem 18-Jährigen etwa $\bar{x} = 1,6$ Personengruppen an der Finanzierung des Führerscheins beteiligt.

Finanzierung der Fahrausbildung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Fahranfänger	493	36,0	55,8
Eltern	583	42,5	65,9
Großeltern	212	15,5	24,0
Sonstige verwandte Person(en)	63	4,6	7,1
Sonstigen nicht-verwandte Person(en)	19	1,4	2,2
Insgesamt	1.370	100,0	155,0

Mehrfachantworten: 1.370 Antworten von 884 Befragten;

Tab. 13-14: 18-jährige Fahranfänger: Finanzierung der Fahrausbildung (Mehrfachantworten)

Finanzierung der Fahrausbildung	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 18 J., 3 Monate	18 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
Fahranfänger	48,6	61,2	61,5	50,7	50,2	66,2	55,1	55,8	57,9	51,9	59,5	67,6	57,8	53,6	61,5	57,2	49,8
Eltern	69,4	63,0	59,7	71,6	72,2	56,3	64,5	66,6	61,8	69,4	62,2	59,5	64,0	66,5	58,7	66,8	67,4
Großeltern	22,9	24,7	21,1	27,8	26,5	22,0	25,4	23,8	24,7	23,4	28,0	19,3	23,5	24,8	23,3	23,2	26,4
Sonstige verwandte Person(en)	6,4	7,7	6,2	9,2	8,7	6,6	6,7	7,9	3,4	7,7	7,7	5,0	8,8	5,7	5,5	7,7	7,0
Sonstigen nicht-verwandte Person(en)	2,1	2,2	2,6	2,1	2,2	1,6	3,9	2,2	2,2	2,4	2,3	1,0	1,5	2,4	2,2	1,8	2,0
Insgesamt (n)	391	474	359	431	403	289	73	751	106	474	225	122	407	436	146	466	244

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an;

Tab. 13-15: 18-jährige Fahranfänger: Finanzierung der Fahrausbildung (Mehrfachantworten) – nach relevanten Subgruppen

In Tab. 13-15 sind die Antworthäufigkeiten getrennt nach den Merkmalen der unabhängigen Variablen aufgegliedert. Signifikante Unterschiede werden – wie bereits bei den BF17-Teilnehmern – beim Geschlecht sichtbar. Während die männlichen Befragten häufiger den eigenen Führerschein (mit) finanzieren, zahlen bei den weiblichen 18-Jährigen häufiger die Eltern einen Beitrag. Junge Fahrer mit bis zu Mittlerer Reife finanzieren häufiger selbst anteilig oder vollständig die eigene Fahrausbildung. Befragte mit Hochschulreife können sich häufiger auch auf Eltern und Großeltern verlassen. Auch entlang des Ausbildungsstatus werden Unterschiede sichtbar. Auszubildende ha-

ben sich häufiger selbst beteiligt, während Schüler und nicht in Ausbildung befindliche 18-Jährige verstärkt auf die Eltern zurückgreifen konnten. Ein klarer Trend ist ferner für die Regionstypen zu erkennen: Mit abnehmender Bevölkerungsdichte steigt der Anteil der Fahranfänger, die selbst einen finanziellen Beitrag zur Finanzierung der Fahrausbildung geleistet haben. Umgekehrt steigt der Anteil der ko-finanzierenden Eltern mit steigender Bevölkerungsdichte. Außerdem sinkt der Anteil der 18-Jährigen, die das eigene Geld für die Fahrausbildung aufgewendet haben, mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer.

Im abschließenden Vergleich der Finanzierungsquellen der 17- und 18-jährigen Fahranfänger weisen die statistischen Tests auf bedeutsame Unterschiede hin. 18-jährige Novizen finanzieren ihre Fahrausbildung häufiger selbst und durch die Beiträge sonstiger nicht-verwandter Personen. Die BF17-Teilnehmer können stärker auf die finanziellen Ressourcen der Eltern und der Großeltern zählen.

13.4.3 Zusammenfassung

Die Finanzierung der Fahrausbildung ist in den beiden Fahranfängerteilgruppen strukturell vergleichbar. Sowohl bei den 17-Jährigen als auch bei den 18-Jährigen beteiligen sich die Eltern am häufigsten an der Finanzierung der Fahrausbildung. Darauf folgen die Fahranfänger selbst und mit Abstand die Großeltern. Dennoch zeigen die Befunde auch, dass die 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger weniger als die BF17-Teilnehmer auf die familialen finanziellen Ressourcen der Eltern und Großeltern zurückgreifen können und häufiger selbst finanzielle Mittel beisteuern.

13.5 Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern

Die Optimierungsperspektive zur Verbreiterung der BF17-Maßnahme nimmt insbesondere den Zugang zum BF17 in den Blick. Peergruppen sind im Alter der befragten Jugendlichen wichtige Einflussgrößen, die Einstellungen und Verhalten prägen (vgl. Abschnitt 4.2). Die Durchdringung des Freundeskreises der Befragten mit BF17-Teilnehmern ist insofern eine relevante Information, um abzuschätzen inwiefern der Zugang zum BF17 durch das Vorbild von Freunden des Befragten beeinflusst wird.

13.5.1 Durchdringung des Freundeskreises von 17-jährigen Fahranfängern mit BF17-Teilnehmern

Die Erhebung des Anteils der Personen im Freundeskreis, die am BF17 teilnehmen, erfolgte mit

zwei Fragen. Die erste Angabe umfasste den Anteil der Freunde, die bereits am BF17 teilnehmen bzw. bereits teilgenommen haben. Die Hälfte der befragten 17-Jährigen geben eine Anzahl von $\bar{x} = 3,0$ (arithmetischer Mittelwert $\bar{x} = 3,0$) Freunden an, die ebenfalls die BF17-Maßnahme durchlaufen (haben).

Für eine Relativierung dieser erfragten Größe geben die Fahranfänger zusätzlich eine Einschätzung ab, welchen Anteil dieser Personenkreis am gesamten Freundeskreis ausmacht. So geben 4,8 % der Jugendlichen an, dass (fast) keiner seiner Freunde das BF17 zum Fahrerlaubniserwerb nutzt (vgl. Tab. 13-16). Jeder fünfte Befragte (19,8 %) weiß nur von wenigen in seinem Freundeskreis, die ebenso begleitet fahren. Die Mehrheit der BF17-Teilnehmer verweist allerdings auf viele (47,1 %) oder (fast) alle (28,3 %) Personen im Freundeskreis, die am BF17 teilnehmen oder bereits teilgenommen haben.

Anteil des Freundeskreises im BF17	%
(Fast) Keine/r	4,8
Wenige	19,8
Viele	47,1
(Fast) Alle	28,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	2.422

Tab. 13-16: BF17-Teilnehmer: Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern

In der Analyse der Subgruppenunterschiede erweisen sich fast alle in Tab. 13-17 dargestellten Teilgruppen als signifikant voneinander verschieden. So berichten weibliche Fahranfänger von einem höheren Anteil an BF17-Teilnehmern unter den Freunden. Befragte mit (angestrebter) Hochschulreife und Schüler weisen ebenso einen höheren Anteil an Freunden im Begleiteten Fahren aus als ihre jeweiligen Pendanten. Befragte aus den alten Bundesländern, aus verstädterten Regionen und die Früheinsteiger ins BF17 unterscheiden sich in gleicher Weise von ihren Konterparts durch eine höhere Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern.

	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
(Fast) Keine/r	4,6	5,0	7,5	2,7	4,4	4,9	5,0	4,2	8,6	6,3	3,2	3,5	4,0	5,5	4,8	5,2	3,8
Wenige	16,0	23,1	23,7	16,7	17,6	24,1	24,5	18,3	31,6	23,7	18,2	12,6	17,3	21,4	21,6	19,3	18,9
Viele	44,6	49,7	45,3	48,4	47,6	46,5	43,3	47,7	44,6	48,1	46,2	47,7	47,2	47,1	49,6	46,6	47,6
(Fast) Alle	34,8	22,2	23,6	32,1	30,4	24,5	27,2	29,9	15,2	21,9	32,4	36,2	31,6	26,0	24,1	28,9	29,7
Insgesamt (n)	1.192	1.180	807	1.245	1.420	484	124	2.044	193	993	716	466	1.031	1.243	305	1.315	699

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 13-17: BF17-Teilnehmer: Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern – nach relevanten Subgruppen

13.5.2 Durchdringung des Freundeskreises von 18-jährigen Fahranfängern mit BF17-Teilnehmern

Im FAB2014-Fragebogen für die 18-jährigen Fahranfänger wurde die gleiche Fragentechnik verwendet, um die Information über die Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern zu erheben. Unter den 18-jährigen Fahranfängern liegt der Median bei $\bar{x} = 2,0$ (arithmetischer Mittelwert $\bar{x} = 2,2$) Freunden, die am BF17 teilnehmen.

Zur Relativierung machen auch die 18-Jährigen zusätzlich die Angabe, welchen Anteil die genannte Anzahl an Freunden im BF17 an ihrem gesamten Freundeskreis ausmacht (vgl. Tab. 13-18). Bei einem Viertel der selbstständigen Fahranfänger (26,4 %) befinden sich nach eigenen Angaben (fast) keine BF17-Teilnehmer im Freundeskreis. Unter den Peers von weiteren 38,4 % haben nur wenige eine BF17-Prüfbescheinigung erworben. Wiederum bei jedem vierten 18-jährigen Fahranfänger (26,4 %) haben viele Freunde die Fahrerlaubnis über den BF17-Modus erworben. Nur 8,8 % der Befragten äußern, dass außer ihm (fast) alle im Freundeskreis begleitet gefahren wären.

Unter den 18-jährigen Fahranfängern haben sowohl diejenigen mit angehende Hochschulreife als auch die Schüler einen höheren Anteil an BF17-Teilnehmern im Freundeskreis als ihre jeweiligen Konterparts (vgl. Tab. 13-19). Ferner unterscheiden

den sich die Früh- und Späteinsteiger signifikant voneinander. Fahranfänger, die die Fahrerlaubnis bis zu drei Monate nach ihrem 18. Geburtstag erworben haben, geben einen höheren Anteil an Freunden im BF17 an.

Anteil des Freundeskreises im BF17	%
(Fast) Keine/r	26,4
Wenige	38,4
Viele	26,4
(Fast) Alle	8,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	861

Tab. 13-18: 18-jährige Fahranfänger: Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern

Der Anteil an BF17-Teilnehmern im Freundeskreis ist erkennbar zwischen den beiden Fahranfängerteilgruppen verschieden (vgl. Tab. 13-16 und Tab. 13-18). Diese offenbare Differenz wird durch einen statistischen Test abgesichert: In den Freundeskreisen der 17-Jährigen befindet sich ein signifikant höherer Anteil an Jugendlichen, die aktuell am BF17 teilnehmen oder bereits teilgenommen haben, als in den Freundeskreisen der befragten 18-Jährigen.

Durchdringung des Freundeskreises	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 18 J., 3 Monate	18 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
	%																
(Fast) Keine/r	29,0	23,3	34,3	19,9	19,0	34,9	33,4	26,1	27,6	27,8	24,2	22,0	22,0	30,7	24,7	27,0	26,3
Wenige	33,6	42,7	39,9	35,6	36,5	39,1	37,5	37,6	42,1	39,8	34,3	40,0	37,5	40,0	44,3	38,6	34,6
Viele	27,5	25,8	21,0	33,6	32,9	21,9	22,1	26,7	26,3	23,5	30,5	32,8	30,9	21,8	24,1	26,4	27,9
(Fast) Alle	9,9	8,2	4,8	11,2	11,6	4,1	7,0	9,6	4,0	8,9	11,0	5,2	9,6	7,6	7,0	7,9	11,1
Insgesamt (n)	381	463	354	424	395	287	72	742	101	471	223	116	399	425	140	457	238

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 13-19: 18-jährige Fahranfänger: Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern – nach relevanten Subgruppen

13.5.3 Zusammenfassung

Die vorgestellten Antworthäufigkeiten ergeben einen klaren Befund: In den Freundeskreisen der 17-jährigen Fahranfänger ist der Anteil an Freunden, die ebenso am BF17 teilnehmen oder teilgenommen haben, ungleich höher als in den Freundeskreisen der 18-Jährigen. Bei den 17-Jährigen zeigt sich zudem in der Subgruppenanalyse, dass mit einem hohen Anteil an BF17-Teilnehmern im Freundeskreis die Pkw-Fahrerlaubnis häufiger bereits im Alter von bis zu 17 Jahren und drei Monaten erworben wird. Auf Basis dieser Untersuchungsergebnisse wird die Relevanz von Peergruppen für die Inanspruchnahme des Fahrerlaubnisenerwerbsmodus BF17 unterstrichen.

13.6 Gesprächsthema Begleitetes Fahren in unterschiedlichen Sozialkontexten

13.6.1 Gesprächsthema Begleitetes Fahren unter BF17-Teilnehmern

Mit der Frage, wie oft das BF17 in ausgewählten Sozialkontexten ein Gesprächsthema ist, soll eruiert werden, in welchen Sozialkontexten die Jugendlichen vermehrt mit dem Thema Begleitetes Fahren in Berührung kommen. Diese Information lässt sich für die zielgruppengerechte Ansprache der Jugendlichen nutzen.

Die 17-Jährigen konnten die Häufigkeit der Gespräche über das Begleitetes Fahren für jeden Sozialkontext auf einer vierstufigen Skala einord-

nen.¹⁴⁹ Jugendliche, die zu einem der sozialen Kreise keinen Kontakt haben, konnten dies gesondert anmerken (vgl. Tab. 13-20). In der Berichterstattung finden sich nur diejenigen Befragten, die zum jeweiligen Personenkreis Kontakt hatten.

Über das Begleitete Fahren spricht beinahe jeder fünfte BF17-Teilnehmer (19,0 %) „oft“ mit Familienangehörigen bzw. Verwandten (vgl. Tab. 13-20). Zusätzlich gibt mehr als die Hälfte der 17-Jährigen (53,0 %) an, dass die Belange des Begleiteten Fahrens „ab und zu“ in der Familie / Verwandtschaft Thema sind. Eher „selten“ sprechen 23,6 % der Befragten in diesem Sozialkontext über das BF17, „gar nicht“ wird es von 4,4 % angesprochen. In der Subgruppenanalyse, dargestellt in Bild 13-13, werden signifikante Unterschiede zwischen den Geschlechtern sichtbar. Unter weiblichen Fahranfängern ist das BF17 in der Familie häufiger Thema als unter männlichen Führerscheinneulingen. Auch unter Fahranfängern aus den alten Bundesländern und unter Früheinsteigern wird das Begleitete Fahren in den Familien häufiger angesprochen als unter ihren jeweiligen Pendants.

¹⁴⁹ Dabei variieren die Antwortmöglichkeiten von 1 = „Bisher gar nicht“ über 2 = „Selten“ und 3 = „Ab und zu“ bis 4 = „Oft“.

Gesprächsthema BF17	n	Bisher gar nicht	Selten	Ab und zu	Oft	Insge- samt	Kein Kontakt
		Zeilen-%					
Familie / Verwandtschaft	2.422	4,4	23,6	53,0	19,0	100,0	1
Clique, (unorganisierter) Freundeskreis	2.400	5,1	21,6	43,8	29,6	100,0	12
Schule oder Ausbildung	2.375	12,7	28,9	37,8	20,5	100,0	19
Jugendtreff, -zentrum	805	28,2	36,6	26,2	9,0	100,0	1.531
Sportverein	1.534	29,7	40,1	25,3	4,9	100,0	825
Sonstiger Verein, Organisation	1.145	35,1	37,7	22,6	4,7	100,0	1.175

Tab. 13-20: BF17-Teilnehmer: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in unterschiedlichen Sozialkontexten; erste Panelwelle

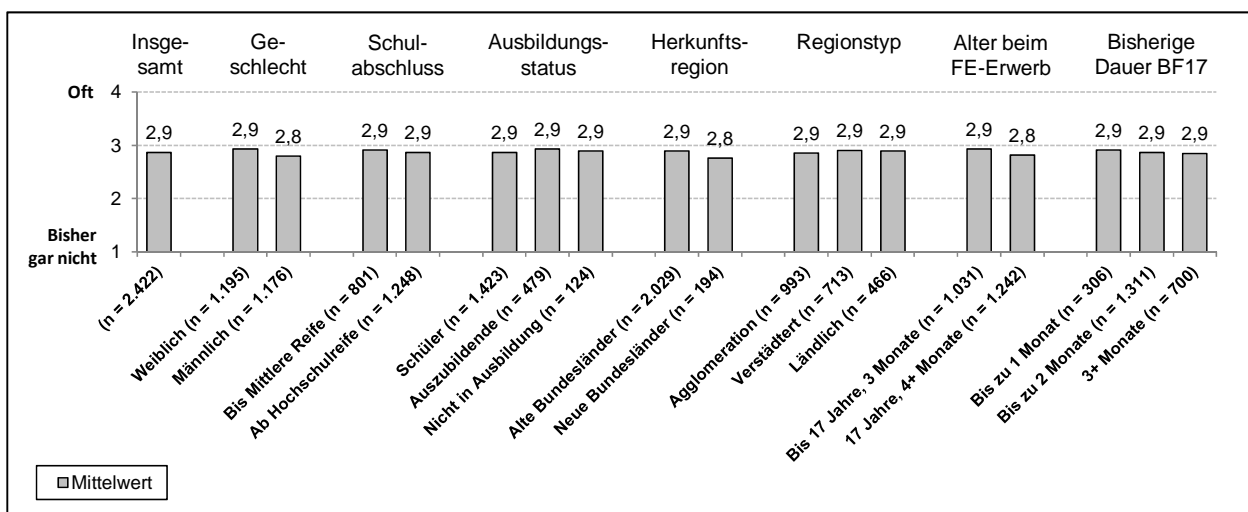


Bild 13-13: BF17-Teilnehmer: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in der Familie bzw. Verwandtschaft; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Etwas intensiver wird das Thema BF17 in den Freundeskreisen der 17-Jährigen thematisiert. Drei von zehn Jugendlichen (29,6 %) geben an, dass die Erlebnisse und Erfahrungen dort „oft“ Inhalt der Gespräche sind (vgl. Tab. 13-20). In den Cliquen von 43,8 % der Befragten ist das BF17 „ab und zu“ und von weiteren 21,6 % „selten“ Gegenstand der Unterhaltungen. Im Freundeskreis von 5,1 % der Befragten wird das Begleitete Fahren nicht erwähnt.

In Bild 13-14 sind die Antworten der Befragten nach deren soziodemographischen Merkmalen getrennt dargestellt. Wiederum sind es die weiblichen Fahrenfänger, die statistisch nachweisbar häufiger über das BF17 im Freundeskreis reden. Ein vergleichsweise häufigeres Thema ist das Begleitete Fahren auch im Freundeskreis der 17-Jährigen mit angestrebter Hochschulreife, bei den Schülern, bei den Früheinsteigern ins BF17 und bei den Jugendlichen, die die Prüfbescheinigung zum Befragungszeitpunkt nicht länger als einen Monat besitzen.

Auch am Ausbildungsort ist das Begleitete Fahren unter 20,5 % der Jugendlichen häufiges Thema (vgl. Tab. 13-20). „Ab und zu“ sprechen mehr als ein Drittel der 17-Jährigen (37,8 %) in diesem Sozialkontext über das Begleitete Fahren und drei von zehn (28,9 %) tun dies lediglich „selten“. Bei 12,7 % der BF17-Teilnehmer sind die Belange des Begleiteten Fahrens in den Gesprächen am Ausbildungsort offensichtlich nicht relevant. In der Übersicht über die Antworten der Teilgruppen ist lediglich für die Früheinsteiger ins BF17 das signifikant häufigere Thematisieren des BF17 in der Schule bzw. am Ausbildungsplatz zu erkennen (vgl. Bild 13-15).

Deutlich weniger Befragte berichten Kontakte zu Jugendtreffs, Sportvereinen oder sonstigen Vereinen. Dort ist das BF17 auch deutlich seltener Thema (vgl. Tab. 13-20). Im Jugendzentrum haben sich lediglich 9,0 % der Befragten, die Kontakt zu solchen Jugendtreffs haben, „oft“ über das Begleitete Fahren unterhalten. Mehr als sechs von zehn Befragten (62,8 %) berichten, dass in ihrem Ju-

gendtreff „ab und zu“ oder „selten“ miteinander über das Fahren im BF17 gesprochen wird. 28,2 % haben sich dort bisher nicht über dieses Thema ausgetauscht. In der Gesprächshäufigkeit über das BF17 im Jugendtreff unterscheiden sich die Früh-

und die Späteinsteiger am deutlichsten voneinander (vgl. Bild 13-16). Unter den Früheinsteigern ins BF17 wird das Thema Begleitetes Fahren im Sozialkontext Jugendtreff öfter besprochen.

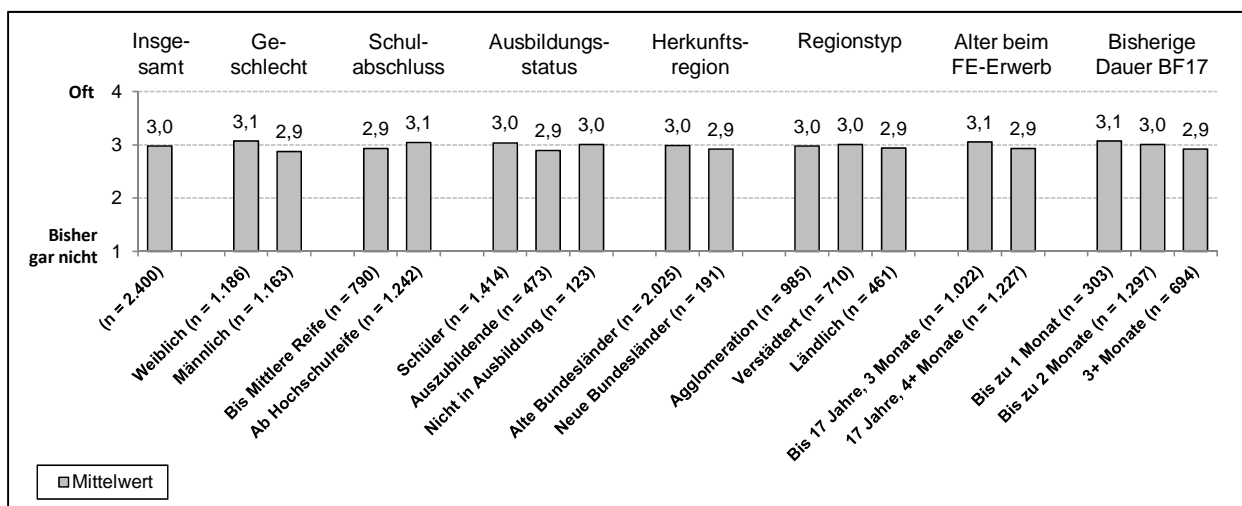


Bild 13-14: BF17-Teilnehmer: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in der Clique bzw. im (unorganisierten) Freundeskreis; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

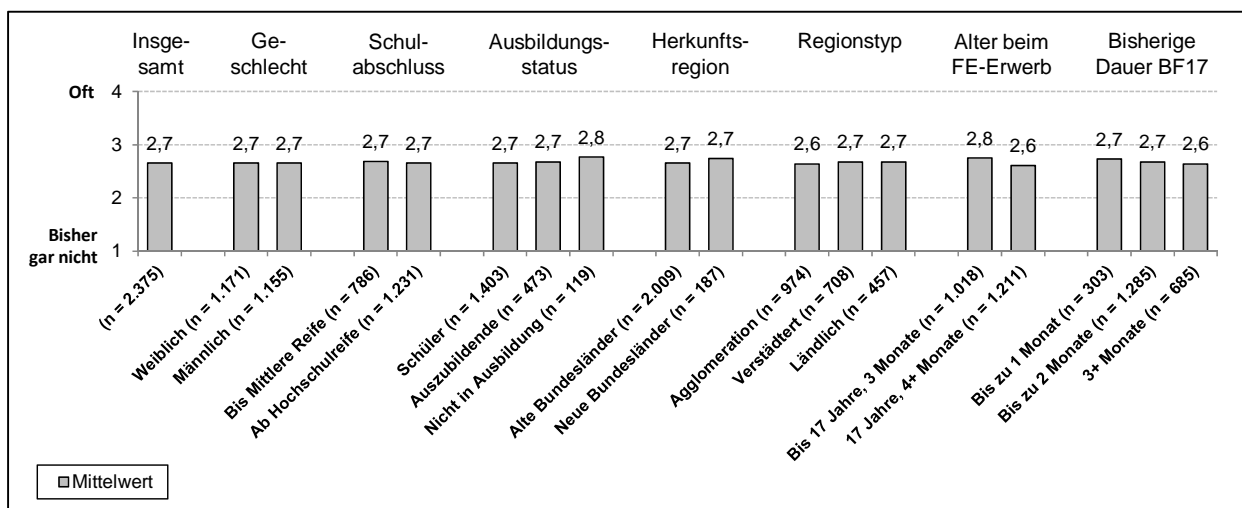


Bild 13-15: BF17-Teilnehmer: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in der Schule bzw. am Ausbildungsort; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

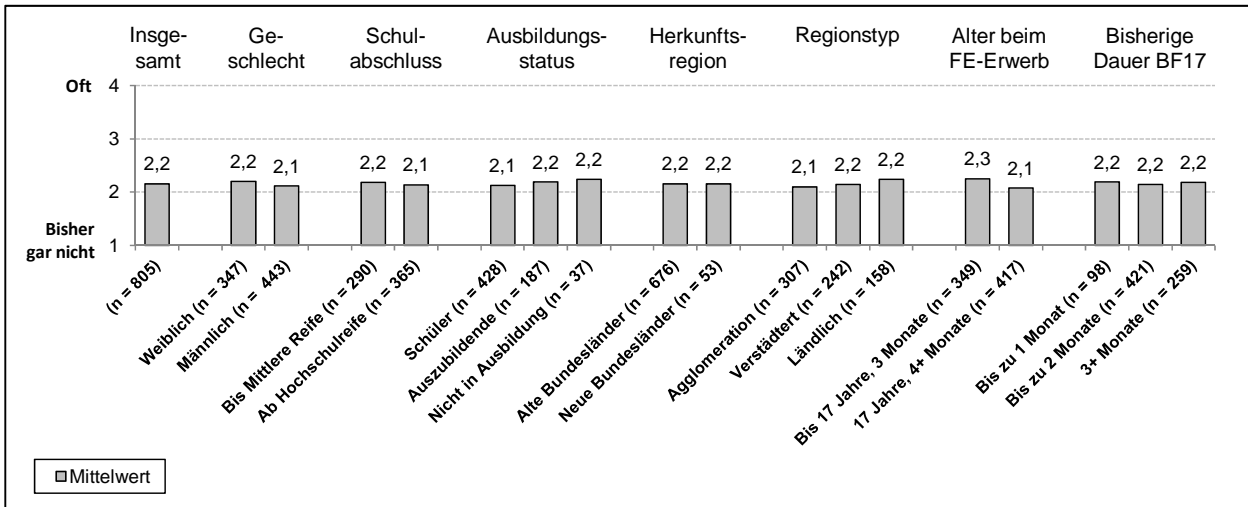


Bild 13-16: BF17-Teilnehmer: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 im Jugendtreff bzw. -zentrum; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

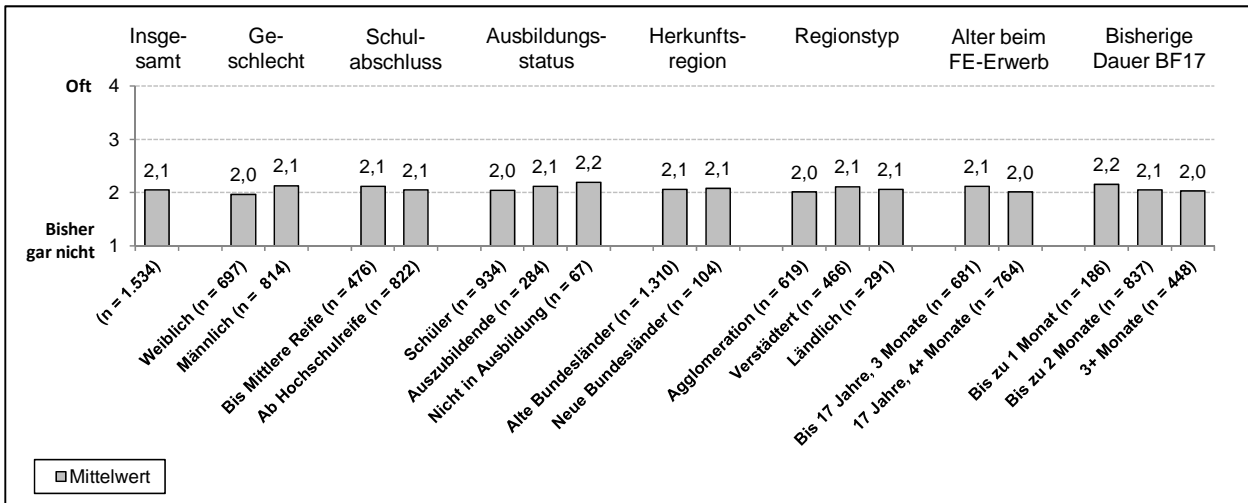


Bild 13-17: BF17-Teilnehmer: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 im Sportverein; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

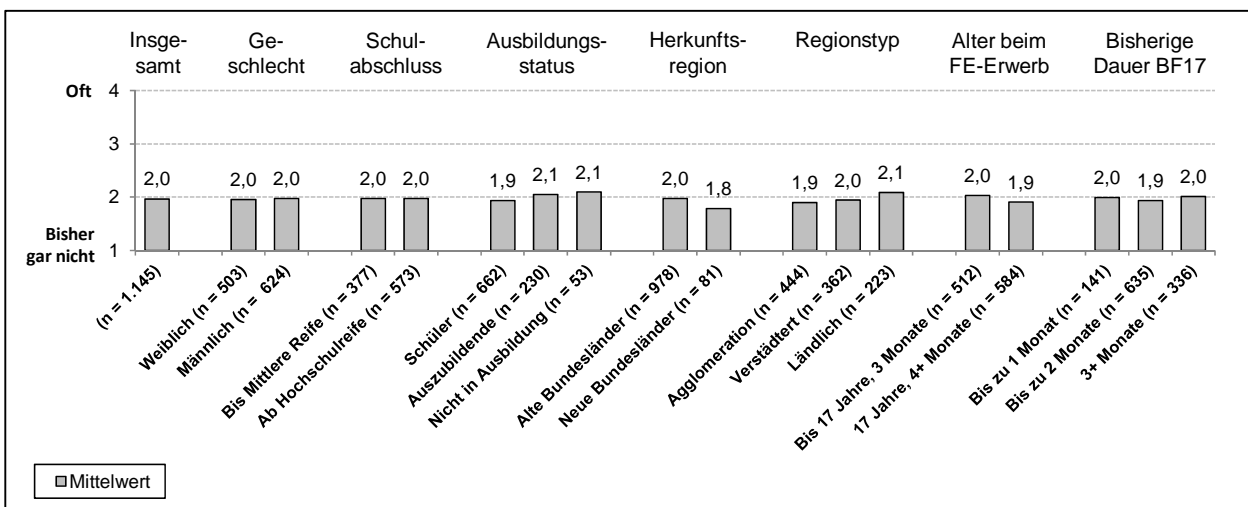


Bild 13-18: BF17-Teilnehmer: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in sonstigen Vereinen oder Organisationen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Seltener als in Jugendzentren wird in Sportvereinen über den Fahrerlaubniswerb gesprochen. 4,9 % der Befragten, die Kontakt zu Sportvereinen pflegen, haben dort häufig Themen rund um das BF17 angesprochen (vgl. Tab. 13-20). Bei einem Viertel der Novizen (25,3 %) hat sich nur „ab und zu“ jemand zum Begleiteten Fahren geäußert und bei vier von zehn 17-Jährigen (40,1 %) war davon in den Sportvereinen „selten“ die Rede. 29,7 % der Jugendlichen mit Kontakten zu Sportvereinen berichten keine Gespräche über das BF17 in diesem Sozialkontext. Insgesamt geben im Durchschnitt männliche häufiger als weibliche Befragte an, in den Freundes- und Bekanntenkreisen innerhalb des Sportvereins über das BF17 zu sprechen (vgl. Bild 13-17). Zudem sind es wiederum die Früheinsteiger ins BF17, die auch im Sozialkontext des Sportvereins häufiger über dieses Thema sprechen.

Sonstige Vereine und Organisationen sind ebenso wie Sportvereine kein Ort an dem die Belange rund um das BF17 häufig thematisiert werden. Zudem haben nur die Hälfte der befragten BF17-Teilnehmer Kontakt zu solchen organisierten Gruppierungen (vgl. Tab. 13-20). Kaum jeder zwanzigste dieser Jugendlichen berichtet, dass das Begleitete Fahren dort häufig thematisiert wird, 22,6 % protokollieren dies „ab und zu“. Für die große Mehrheit der Jugendlichen in Vereinen spielt das Thema BF17 dort nur „selten“ (37,7 %) oder nie (35,1 %) eine Rolle. In sonstigen Vereinen und Organisationen sind es neben den Früheinsteigern auch die Jugendlichen aus ländlichen Gebieten, die sich in den angesprochenen Gruppen häufiger als ihre Pendanten über das BF17 unterhalten (vgl. Bild 13-18).

13.6.2 Gesprächsthema Begleitetes Fahren unter 18-jährigen Fahranfängern

Unter den befragten 18-jährigen Fahranfängern ist das BF17 erkennbar weniger häufig Gegenstand von Gesprächen in den verschiedenen sozialen Gruppen (vgl. Tab. 13-21). Dies ist insofern plausibel, als sie durch ihre Nichtteilnahme nicht persönlich betroffen sind. Deutlich fallen die für alle Sozialkontexte erkennbar geringeren Anteile an 18-Jährigen auf, die dort „oft“ über das Thema BF17 gesprochen haben. Nur in der Clique / im Freundeskreis oder in der Schule ist dies in nennenswertem Umfang der Fall. Umgekehrt sind die Anteile der 18-jährigen Fahranfänger, die in einem Sozialkontext „bisher gar nicht“ über das Begleitete Fahren gesprochen haben, jeweils deutlich höher als unter den 17-Jährigen. Dies gilt für ein Viertel der 18-Jährigen im Sozialkontext Schule, für drei von zehn Befragten sogar für die Familie / Verwandtschaft und für fast die Hälfte der 18-Jährigen für Jugendtreffs, Sportvereine und andere Vereine oder Organisationen. Dennoch weisen die Ergebnisse in Tab. 13-21 darauf hin, dass auch die Nichtteilnehmer am BF17 sich über dieses Thema austauschen.

In Bild 13-19 werden die Befragungsergebnisse der einzelnen Subgruppen für die Gesprächshäufigkeit im Familienkreis der 18-Jährigen dokumentiert. Dabei zeigt sich, dass in den Familien von Fahranfängern aus den alten Bundesländern das Thema bedeutend häufiger aufgegriffen wird als in den neuen Bundesländern.

In der Clique oder im Freundeskreis unterhalten sich Schüler häufiger als die in Ausbildung und nicht in Ausbildung befindlichen 18-Jährigen über das BF17 (vgl. Bild 13-20).

Gesprächsthema BF17	n	Bisher gar nicht	Selten	Ab und zu	Oft	Insgesamt	Kein Kontakt
		Zeilen-%					n
Familie / Verwandtschaft	835	29,8	34,3	29,7	6,2	100,0	23
Clique, (unorganisierter) Freundeskreis	838	16,6	31,4	38,5	13,5	100,0	16
Schule oder Ausbildung	832	25,4	31,5	31,5	11,6	100,0	25
Jugendtreff, -zentrum	358	47,9	27,5	19,8	4,9	100,0	486
Sportverein	502	47,5	32,7	16,9	3,0	100,0	344
Sonstiger Verein, Organisation	461	49,0	31,3	16,7	3,0	100,0	381

Tab. 13-21: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in unterschiedlichen Sozialkontexten

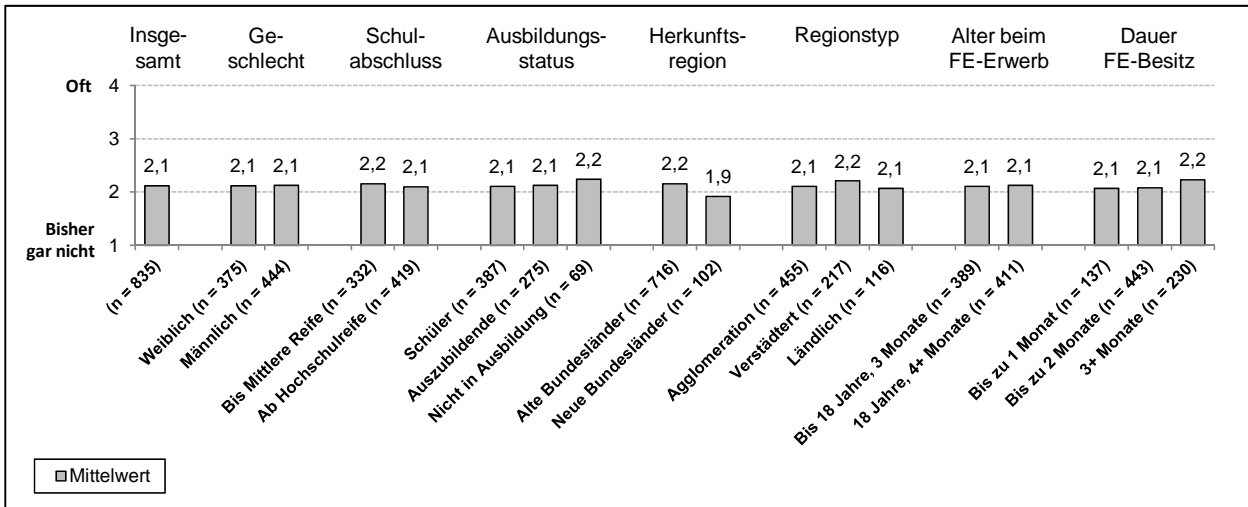


Bild 13-19: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in der Familie bzw. Verwandtschaft – nach relevanten Subgruppen

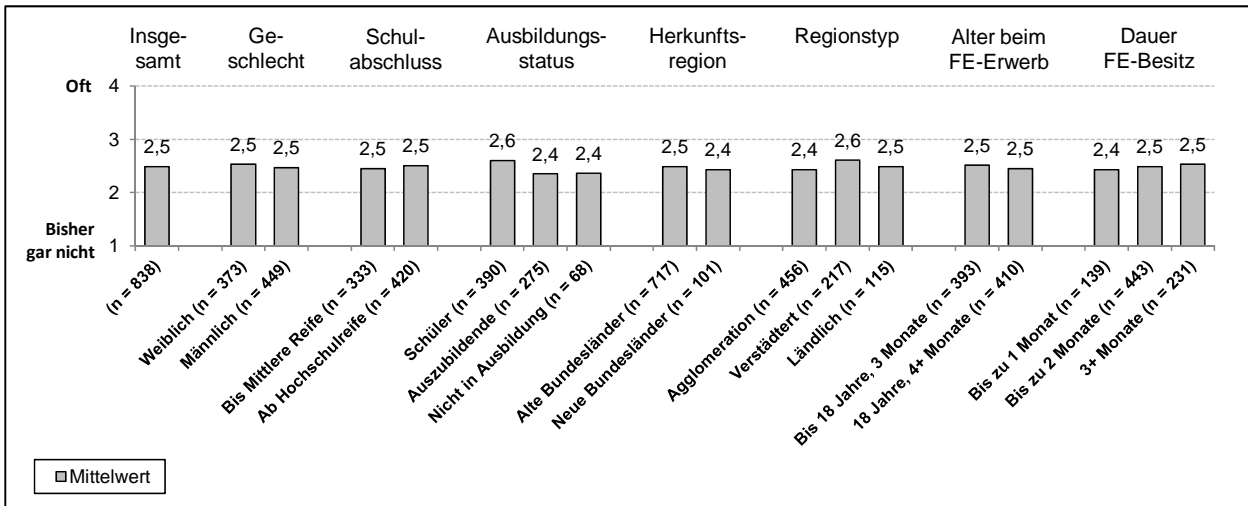


Bild 13-20: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in der Clique bzw. im (unorganisierten) Freundeskreis – nach relevanten Subgruppen

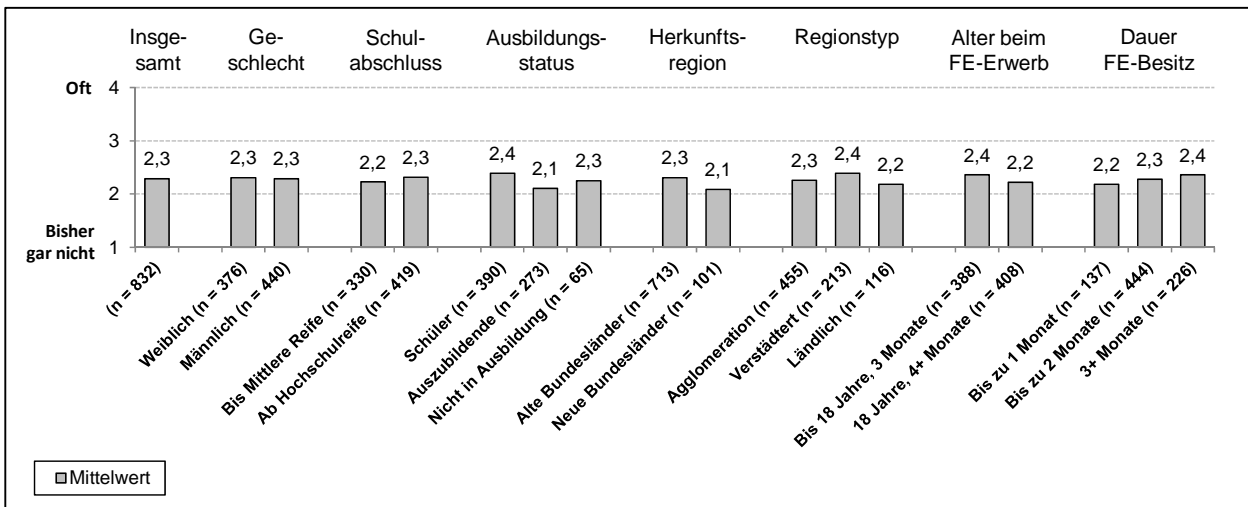


Bild 13-21: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in der Schule bzw. am Ausbildungsort – nach relevanten Subgruppen

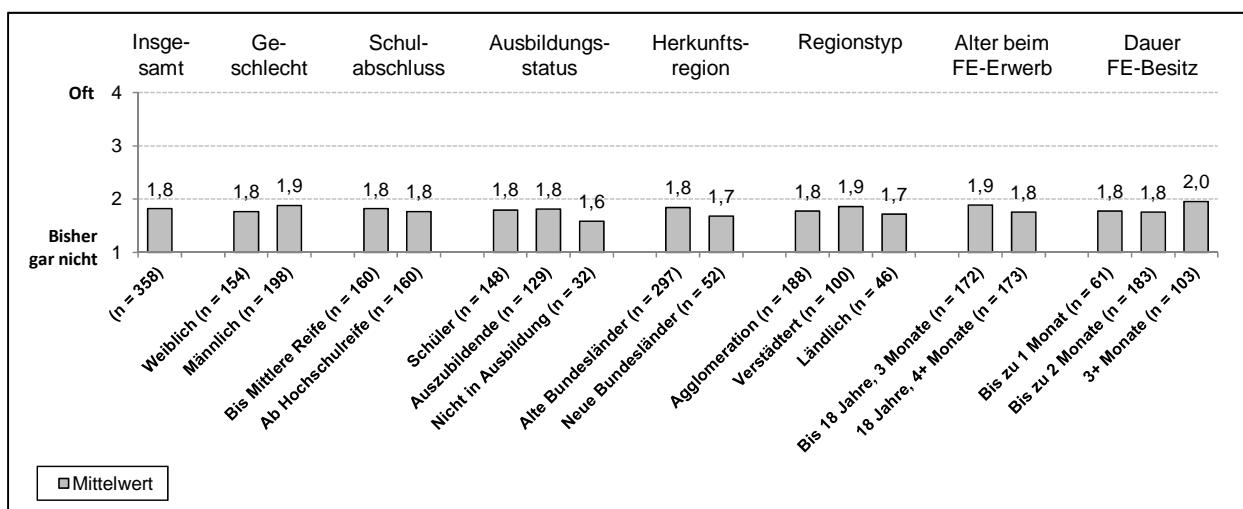


Bild 13-22: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 im Jugendtreff bzw. -zentrum – nach relevanten Subgruppen

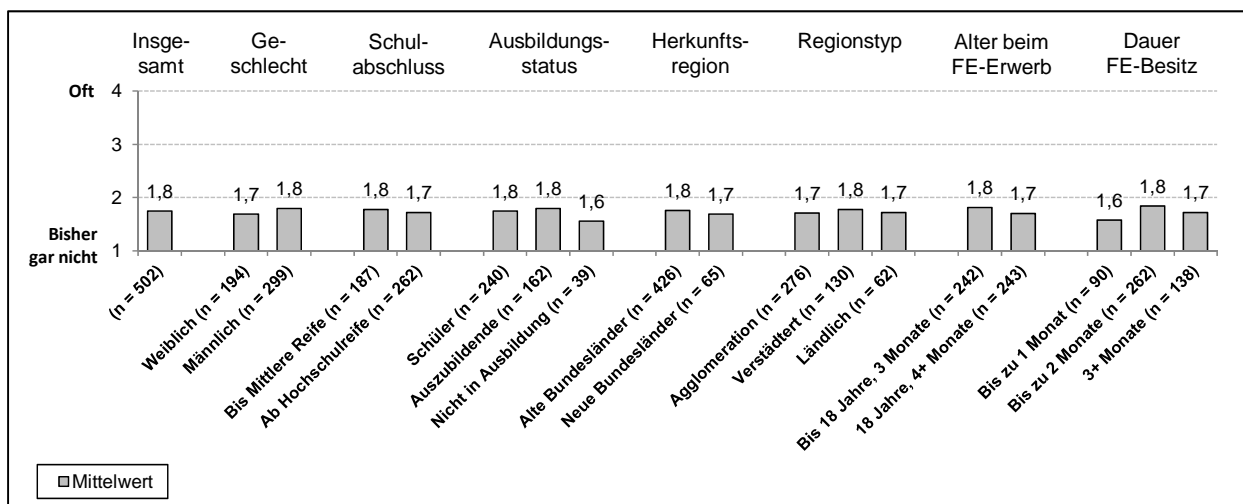


Bild 13-23: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 im Sportverein – nach relevanten Subgruppen

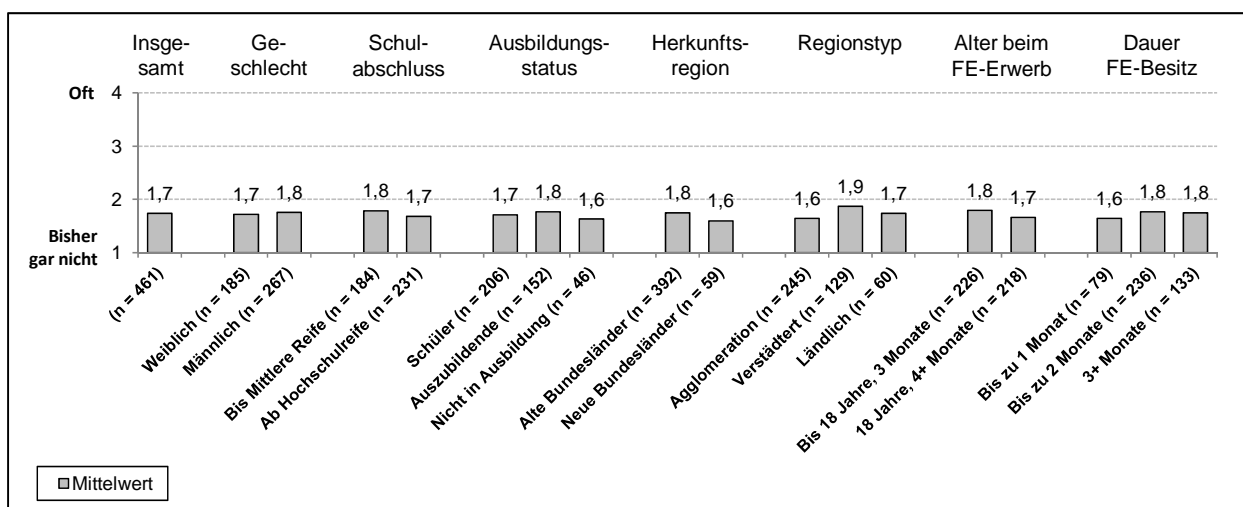


Bild 13-24: 18-jährige Fahranfänger: Häufigkeit des Gesprächsthemas BF17 in sonstigen Vereinen oder Organisationen – nach relevanten Subgruppen

Hinsichtlich der Häufigkeit des Gesprächsthemas am Ausbildungsort berichten Schüler, Fahranfänger aus den alten Bundesländern und Früheinsteiger signifikant häufiger Gespräche über das BF17 als ihre jeweiligen Konterparts (vgl. Bild 13-21).

Hinsichtlich der Thematisierung des Begleiteten Fahrens im Sozialkontext Jugendtreff unterscheiden sich die Subgruppen der 18-jährigen Fahranfänger nicht voneinander (vgl. Bild 13-22).

Betrachtet man den Sozialkontext Sportverein, unterscheiden sich die Antworten der 18-Jährigen signifikant nach deren bisheriger Fahrerlaubnisbesitzdauer. Befragte, die erst bis zu einem Monat über die Fahrerlaubnis verfügen, geben die im Mittel geringste Häufigkeit an Gesprächen über das BF17 an (vgl. Bild 13-23).

Was die Ansprache des Themas BF17 in sonstigen Vereinen oder Organisationen angeht, war dies nur unter 18-Jährigen aus verstäderten, ländlichen und städtischen Regionen voneinander verschieden (vgl. Bild 13-24), wobei junge Erwachsene aus den verstäderten Raumeinheiten die größte Gesprächshäufigkeit berichten.

Der Vergleich der Gesprächshäufigkeit über das BF17 zwischen den BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Nichtteilnehmern fällt in den unterschiedlichen sozialen Gruppierungen jeweils eindeutig und statistisch signifikant aus: Die 17-jährigen Fahranfänger thematisieren in jedem der abgefragten Sozialkontexte das Begleitete Fahren häufiger.

13.6.3 Zusammenfassung

Die 17-jährigen Fahranfänger thematisieren in jedem der abgefragten Sozialkontexte das Begleitete Fahren häufiger. Das ist insofern plausibel, als sie direkt von dieser Maßnahme betroffen sind. Die Häufigkeit mit der das Thema unter den 17-Jährigen jedoch nicht nur in der Familie, sondern auch im Freundeskreis und in der Schule besprochen wird, signalisiert, dass das BF17 im Alltag der Jugendlichen angekommen ist und einen hohen Stellenwert in ihren alltäglichen Gesprächen besitzt.

Diese Befunde verdeutlichen die Wichtigkeit der Verbreitung sachgerechter Information über den BF17-Maßnahmenansatz in den hier herausgearbeiteten Sozialkontexten. Dies gilt auch für die 18-Jährigen, die genauso vergleichsweise am häufigsten noch im Freundeskreis und am Ausbildungsort mit dem Thema BF17 in Berührung kommen.

14 Pkw-Charakteristika, Verkehrsverstöße und Verunfallung von Fahranfängern

14.1 Häufigstes genutztes Fahrzeug

14.1.1 Fahrzeughalter und -nutzer

14.1.1.1 Fahrzeughalter und -nutzer der Fahrzeuge von BF17-Teilnehmern

6,7 % der 17-Jährigen sind Halter des in der Begleitphase am häufigsten genutzten Pkws (vgl. Tab. 14-1). Dies stellt jedoch die Ausnahme dar, denn neun von zehn 17-Jährigen (90,1 %) nutzen als häufigstes Fahrzeug das Auto der Eltern. Die Pkw anderer Fahrzeughalter kommen kaum in Betracht. 2,6 % der am häufigsten genutzten Fahrzeuge gehören anderen verwandten Personen und 0,6 % anderen nicht-verwandten Personen. Damit werden im Wesentlichen die Besitzverhältnisse fortgeschrieben, die schon in der Prozessevaluati-on des vormaligen Modellversuchs BF17 festgestellt wurden (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 293).

Fahrzeughalter	%
17-jährigerFahranfänger	6,7
Eltern	90,1
Andere verwandten Person	2,6
Andere nicht-verwandte Person	0,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	2.111

Tab. 14-1: BF17-Teilnehmer: Fahrzeughalter des am häufigsten genutzten Pkws; erste Panelwelle

In Bild 14-1 wird die Differenzierung jugendlicher Fahrzeughalter nach Subgruppen dokumentiert. Bedeutsame Unterschiede ergeben sich dort zuerst für das Geschlecht. Weibliche Fahranfänger sind häufiger Fahrzeughalter des am häufigsten genutzten Pkws. Des Weiteren sind beim Schulabschluss und beim Ausbildungsstatus inhaltlich relevante Unterschiede zu finden. Fahranfänger mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife sowie die 17-Jährigen in einer Berufsausbildung geben häufiger an, der Halter des interessierenden Pkws zu sein. Zuletzt erweisen sich hinsichtlich des Alters bei Fahrerlaubniswerb auch die Späteinsteiger ins BF17 häufiger als Fahrzeughalter des meistgenutzten Pkws.

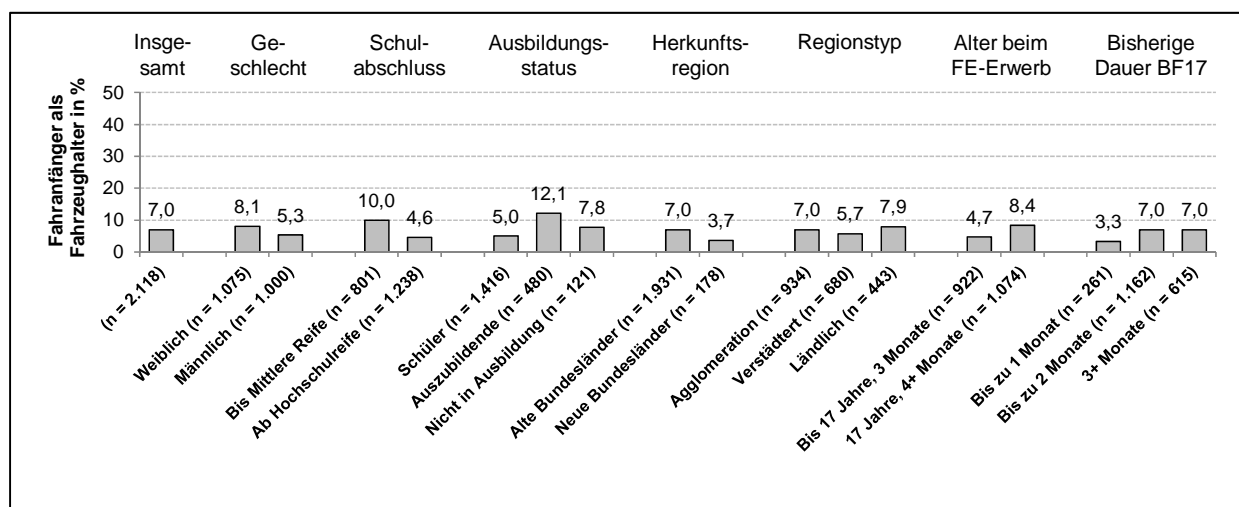


Bild 14-1: BF17-Teilnehmer: Anteil der Fahranfänger an den Fahrzeughaltern – nach relevanten Subgruppen

Nahezu keines der von den BF17-Teilnehmern am häufigsten genutzten Fahrzeuge wird ausschließlich vom Fahranfänger genutzt (1,5 %; vgl. Tab. 14-2). Jeder zehnte 17-Jährige (10,4 %) ist allerdings der Hauptnutzer des Pkw. Die 85,1 % der Jugendlichen, die das Auto nutzen, das hauptsächlich von den Eltern gefahren wird, verdeutlichen wiederum die zentrale Rolle des Eltern- bzw. Familienautos als das am häufigsten genutzte Fahrzeug im BF17. Auch diese Häufigkeitsverteilung schließt in ihrer Struktur an den Ergebnissen der früheren Prozessevaluation an (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 294). Allerdings sind heute noch etwas weniger Jugendliche alleine oder hauptsächlich Nutzer und umgekehrt mehr Eltern die hauptsächlichlichen Nutzer des Begleit-Pkws.

Hauptnutzer des Pkws	%
Nur vom Fahranfänger	1,5
Hauptsächlich vom Fahranfänger	10,4
Hauptsächlich von den Eltern	85,1
Hauptsächlich von jemand anderem	3,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	2.113

Tab. 14-2: BF17-Teilnehmer: Hauptnutzer des am häufigsten genutzten Pkws; erste Panelwelle

Die Detailauswertung des Pkw-Hauptnutzers ist in Tab. 14-3 zusammengefasst. Die grauen Schattierungen weisen auf die signifikanten Unterschiede zwischen den Teilgruppen des Schulabschlusses, des Ausbildungsstatus und des Alters beim Erwerb der Prüfbescheinigung hin. Bei den Befragten mit angehender Hochschulreife sind vermehrt hauptsächlich die Eltern Nutzer des für die Begleitfahrten genutzten Pkws. Stattdessen betonen die Jugendlichen, die einen Schulabschluss bis zur Mittleren Reife besitzen stärker, dass hauptsächlich sie selbst das Fahrzeug, das für die Begleitfahrten herangezogen wird, nutzen. Hinsichtlich des Ausbildungsstatus lässt sich die vermehrte alleinige oder hauptsächlichliche Nutzung des Begleit-Pkws durch Auszubildende und die stärkere hauptsächlichliche Nutzung durch die Eltern unter Schülern und Jugendlichen, die sich nicht in Ausbildung befinden, belegen. Weitere verallgemeinerbare Unterschiede zeigen sich auch hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubnisenerwerb. Späteinsteiger sind öfter alleiniger Nutzer des am häufigsten genutzten Pkws.

Das am häufigsten genutzte Auto wird gefahren ...	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion			Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate	
	%																	
... nur von mir selbst	1,5	1,3	1,9	1,0	1,0	2,7	0,0	1,4	2,0	1,8	0,6	1,9	0,2	2,4	0,0	1,5	1,8	
... hauptsächlich von mir selbst	10,9	10,1	12,5	9,2	9,3	14,1	10,4	10,8	5,7	9,9	10,2	11,6	10,8	9,4	8,6	10,0	10,5	
... hauptsächlich von meinen Eltern	84,2	85,9	82,1	87,1	86,8	79,7	87,2	84,7	89,5	84,8	86,4	84,0	86,9	84,3	88,1	85,9	83,8	
... hauptsächlich von jemand anderem	3,4	2,6	3,6	2,7	2,9	3,5	2,4	3,1	2,9	3,5	2,8	2,5	2,2	3,8	3,3	2,6	3,9	
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Basis (n)	1.076	1.002	804	1.237	1.416	483	121	1.932	179	938	681	442	924	1.074	263	1.162	615	

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 14-3: BF17-Teilnehmer: Fahrer des am häufigsten genutzten Pkws; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

14.1.1.2 Fahrzeughalter und -nutzer der Fahrzeuge von 18-jährigen Fahranfängern

Das am häufigsten genutzte Fahrzeug 18-jähriger Fahranfänger gehört bei nahezu zwei Dritteln der Befragten (64,2 %) den Eltern (vgl. Tab. 14-4). Mehr als ein Viertel der 18-Jährigen (26,8 %) besitzen bereits ein eigenes Auto und knapp jeder Zehnte (9,0 %) verwendet hauptsächlich das Auto einer anderen verwandten oder nicht-verwandten Person.

Fahrzeughalter des am häufigsten genutzten Pkws	%
18-jähriger Fahranfänger	26,8
Eltern	64,2
Andere verwandte Person	5,6
Andere nicht-verwandte Person	3,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	779

Tab. 14-4: 18-jährige Fahranfänger: Fahrzeughalter des am häufigsten genutzten Pkws

In Bild 14-2 sind die Anteile der 18-jährigen Fahranfänger, die selbst Halter des am häufigsten genutzten Fahrzeugs sind, nach den relevanten Subgruppen abgetragen. Dabei stechen die deutlich unterschiedlichen Werte für die Untergruppen des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus heraus und erweisen sich auch als statistisch signifikant. Demnach sind Befragte mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife doppelt so häufig Fahrzeughalter wie Fahranfänger mit mindestens Hochschulreife. Diese klare Differenz wiederholt sich für den Ausbildungsstatus. Während 18-jährige Schüler nur zu 15,6 % Halter eines eigenen Autos sind, trifft dies auf mehr als doppelt so viele Auszubildende (39,2 %) und Fahranfänger, die sich nicht in einer Ausbildung befinden (36,5 %), zu.

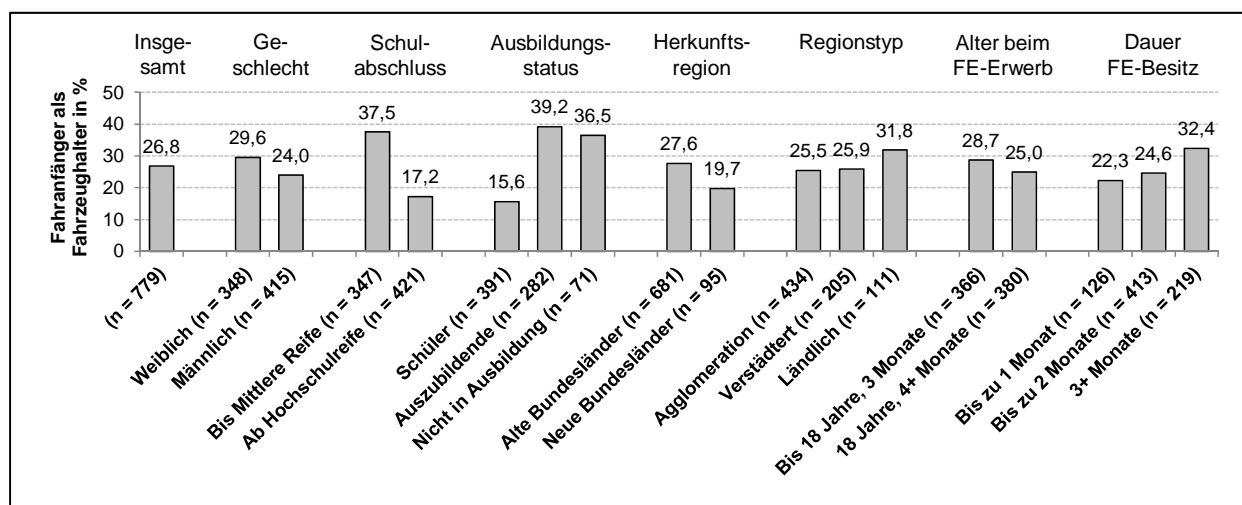


Bild 14-2: 18-jährige Fahranfänger: Anteil der Fahranfänger an den Fahrzeughaltern – nach relevanten Subgruppen

Der in der FAB2014 ausgewiesene Anteil 18-jähriger Halter von Pkw ist deutlich geringer als jener, der in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2012b) für 18-Jährige errechnet wurde. Dort gaben 42,6 % der 18-Jährigen an, selbst der Halter des meistgenutzten Autos zu sein.

Als statistisch signifikant erweist sich der Vergleich zwischen 17- und 18-jährigen Fahrzeughaltern. Einem Viertel an 18-jährigen Fahrzeughaltern (26,8 %) stehen nur 6,7 % an BF17-Teilnehmern gegenüber, auf die der am häufigsten genutzte Pkw zugelassen ist. Dafür ist der Anteil der Eltern als Fahrzeughalter bei den BF17-Teilnehmern deutlich höher (BF17: 90,1 %; FAA18: 64,2 %).

Fahrer des am häufigsten genutzten Pkws	%
Nur vom Fahranfänger	18,2
Hauptsächlich vom Fahranfänger	21,9
Hauptsächlich von den Eltern	53,0
Hauptsächlich von jemand anderem	6,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	777

Tab. 14-5: 18-jährige Fahranfänger: Fahrer des am häufigsten genutzten Pkws

Das für die Autofahrten am häufigsten genutzte Fahrzeug wird von nahezu jedem fünften Befragten (18,2 %) ausschließlich und von knapp einem weiteren Fünftel (21,9 %) hauptsächlich genutzt (vgl. Tab. 14-5). Die Mehrheit der von den Fahranfängern genutzten Pkw ist jedoch nicht nur auf die Eltern zugelassen (vgl. noch einmal Tab. 14-4), sondern wird auch hauptsächlich von diesen ge-

nutzt (53,0 %). Bei knapp 6,8 % der 18-jährigen Fahranfänger sind andere Personen die hauptsächlichen Pkw-Nutzer.

Wie Tab. 14-6 zeigt, sind die Anteile der unterschiedlichen Fahrer des vom Fahranfänger am häufigsten genutzten Pkw in den Subgruppen des Schulabschlusses, des Ausbildungsstatus und der Fahrerlaubnisbesitzdauer signifikant voneinander verschieden. Die Befragten mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife sind deutlich häufiger selbst der ausschließliche oder hauptsächliche Pkw-Nutzer. Umgekehrt dominiert unter Fahranfängern mit einem höheren Schulabschluss die hauptsächliche Nutzung des Pkws durch die Eltern. Da davon ausgegangen werden kann, dass Befragte mit einem Schulabschluss der Hochschulreife, aufgrund der längeren Schulzeit überwiegend selbst noch Schüler sind, ist es wenig überraschend, dass auch die Schüler gegenüber den Auszubildenden und den anderweitig Erwerbstätigen in deutlich geringerem Umfang das Auto ausschließlich selbst nutzen. Tatsächlich teilen sich die Befragten mit (angestrebter) Hochschulreife (63,1 %) und auch die Schüler (63,6 %) das Auto am häufigsten mit den Eltern. Fahranfänger, die zum Zeitpunkt der Befragung den Führerschein bereits seit über zwei Monaten besitzen (22,1 %), fahren häufiger mit einem Auto, das ausschließlich oder hauptsächlich sie selber nutzen.

Analog zu den Befunden zu den Fahrzeughaltern ist auch die Struktur des Pkw-Hauptnutzers zwischen den 17- und 18-jährigen Fahranfängern signifikant verschieden. Die volljährigen Fahranfänger fahren den am häufigsten genutzten Pkw öfter ausschließlich oder hauptsächlich selbst, während die BF17-Teilnehmer das Auto nutzen, das hauptsächlich von ihren Eltern gefahren wird.

Das am häufigsten genutzte Auto wird gefahren ...	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion			Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis 18 J., 3 Monate	18 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate	
	%																	
... nur von mir selbst	17,1	18,9	26,2	10,9	9,9	28,6	18,1	19,2	10,2	17,7	16,3	21,4	19,5	17,3	16,0	16,7	22,1	
... hauptsächlich von mir selbst	23,7	20,3	24,3	20,0	20,0	23,3	26,2	22,0	20,6	20,3	23,7	26,6	23,9	20,9	16,7	20,8	28,1	
... hauptsächlich von meinen Eltern	51,0	55,1	41,7	63,1	63,6	41,8	45,6	52,4	59,8	54,7	53,8	45,0	51,0	54,1	54,4	56,9	44,4	
... hauptsächlich von jemand anderem	8,2	5,7	7,8	6,0	6,5	6,3	10,1	6,4	9,4	7,3	6,2	7,0	5,6	7,6	12,8	5,6	5,4	
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Basis (n)	347	415	346	421	391	282	70	681	94	436	204	110	366	378	126	413	218	

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 14-6: 18-jährige Fahranfänger: Fahrer des am häufigsten genutzten Pkws – nach relevanten Subgruppen

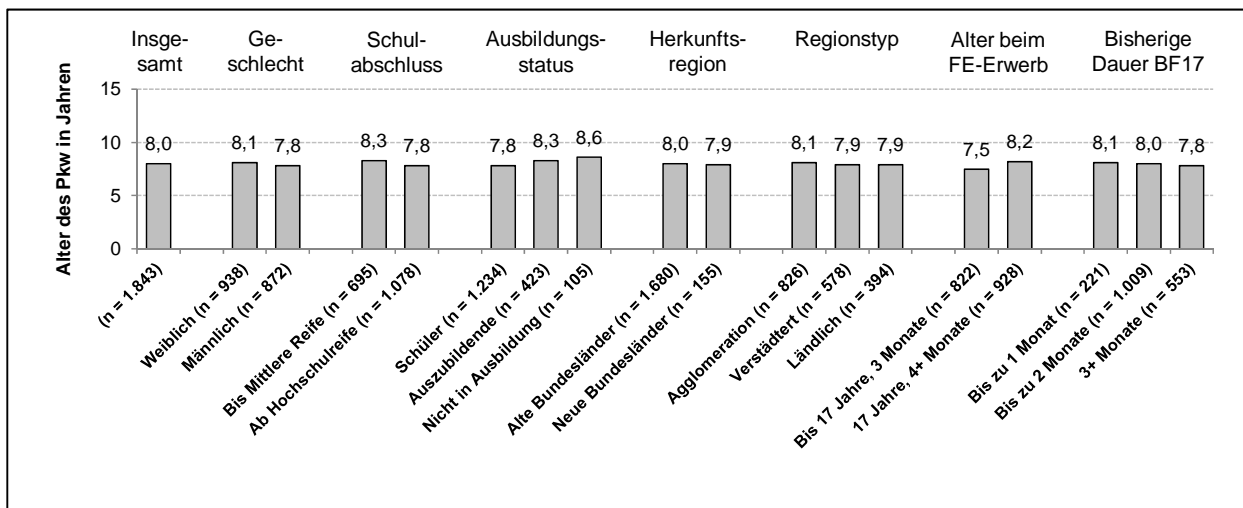


Bild 14-3: BF17-Teilnehmer: Alter des am häufigsten genutzten Pkws in Jahren; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

14.1.2 Erstzulassung

14.1.2.1 Erstzulassung des Fahrzeugs von BF17-Teilnehmern

Das durchschnittliche Alter des im BF17 am häufigsten genutzten Fahrzeugs beträgt $\bar{x} = 8,0$ Jahre. Unterschiede hinsichtlich der relevanten Subgruppen lassen sich nach dem Schulabschluss und dem Alter beim Fahrerlaubnisenerwerb nachweisen.

17-Jährige mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife fahren im Vergleich zu ihren Pendanten ebenso in älteren Autos wie die Späteinsteiger in das BF17.

Die offenen Antworten über das Jahr der Erstzulassung wurden zur besseren Darstellung in Kategorien eingeteilt (vgl. Tab. 14-7). Insgesamt ist mehr als jedes sechste Auto (15,7 %), mit dem die BF17-Teilnehmer am häufigsten fahren, höchstens

bis zu zwei Jahre alt. Das Gros der Autos (43,1 %) wurde allerdings drei bis acht Jahre vor der Befragung das erste Mal zugelassen. Nicht ganz drei von zehn Pkw (28,9 %) sind bereits neun bis 14 Jahre alt. Der geringste Teil der am häufigsten genutzten Autos (12,4 %) ist mindestens 15 Jahre alt.

Die graue Schattierung in Tab. 14-8 verweist auf einen signifikanten Unterschied hinsichtlich des Alters des am häufigsten genutzten Wagens nach dem Geschlecht der Fahranfänger: Die männlichen Fahranfänger fahren zu einem größeren Anteil in den neuen Fahrzeugen.

Wesentlich neueren Datums als die Autos der in der FAB2014 befragten BF17-Teilnehmer waren die Fahrzeuge, die von 17-Jährigen im Zuge der Prozessevaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17“ gefahren wurden. Diese Pkw

waren durchschnittlich erst 6,7 Jahre alt (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 291).

Erstzulassung des am häufigsten genutzten Pkws	%
2012 bis 2014 (Bis zu zwei Jahre alt)	15,7
2006 bis 2011 (Drei bis acht Jahre alt)	43,1
2000 bis 2005 (Neun bis 14 Jahre alt)	28,9
Früher als 2000 (15 Jahre und älter)	12,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	1.843

Tab. 14-7: BF17-Teilnehmer: Alter des am häufigsten genutzten Pkws; erste Panelwelle

Alter des Pkws	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
	%																
2012 bis 2014 (Bis zu zwei Jahre alt)	14,0	18,3	13,2	18,1	17,4	11,8	17,2	16,2	13,6	16,3	15,4	15,0	18,4	13,6	13,9	15,5	17,1
2006 bis 2011 (Drei bis acht Jahre alt)	43,8	42,1	42,8	42,4	42,2	46,3	33,8	42,9	43,5	41,6	44,6	43,0	43,4	43,5	42,9	43,8	42,6
2000 bis 2005 (Neun bis 14 Jahre alt)	29,6	27,5	31,4	27,4	28,9	27,8	34,4	28,4	33,3	28,2	29,1	30,8	27,7	30,1	30,7	28,6	28,7
Früher als 2000 (15 Jahre und älter)	12,6	12,1	12,6	12,1	11,5	14,2	14,6	12,5	9,6	13,9	11,0	11,2	10,7	12,8	12,5	12,0	11,6
Insgesamt (n)	938	872	695	1.087	1.234	423	105	1.680	155	826	578	394	822	928	221	1.009	553

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 14-8: BF17-Teilnehmer: Alter des am häufigsten genutzten Pkws; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

14.1.2.2 Erstzulassung des Fahrzeugs von 18-jährigen Fahranfängern

Das Alter der hauptsächlich genutzten Pkw der selbstständigen Fahranfänger beträgt im Mittel $\bar{x} = 10,4$ Jahre. Am häufigsten fahren die 18-Jährigen einen Pkw, dessen Erstzulassung zwischen den Jahren 2000 und 2005 erfolgte (37,5 %; vgl. Tab. 14-9). D. h. der am häufigsten genutzte Pkw ist zum Zeitpunkt der Befragung bereits zwischen neun und 14 Jahre alt. Ältere Pkw mit einer Erstzulassung vor dem Jahr 2000 fährt sogar noch fast ein Viertel (23,4 %) der jungen Fahrer.

Erstzulassung des am häufigsten genutzten Pkws	%
2012 bis 2014 (Bis zu zwei Jahre alt)	7,4
2006 bis 2011 (Drei bis acht Jahre alt)	31,7
2000 bis 2005 (Neun bis 14 Jahre alt)	37,5
Früher als 2000 (15 Jahre und älter)	23,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	666

Tab. 14-9: 18-jährige Fahranfänger: Jahr der Erstzulassung des am häufigsten genutzten Pkws

Etwa jeder dritte 18-Jährige fährt hingegen am häufigsten ein Auto, das erst drei bis acht Jahre alt ist (31,7 %) und lediglich der kleinste Teil der Befragten (7,4 %) ist mit einem neueren Wagen unterwegs.

Bild 14-4 zeigt die Unterschiede hinsichtlich des Fahrzeugalters nach den relevanten Subgruppen. Das Durchschnittsalter der von den 18-jährigen

Fahreranfängern genutzten Autos beträgt $\bar{x} = 10,4$ Jahre. Signifikante Unterschiede nach dem Schulabschluss und dem Ausbildungsstatus schlagen sich im höheren Durchschnittsalter der Autos der Befragten mit einem vergleichsweise niedrigeren Schulabschluss bzw. der Autos der Auszubildenden und der nicht in Ausbildung stehenden Befragten nieder.

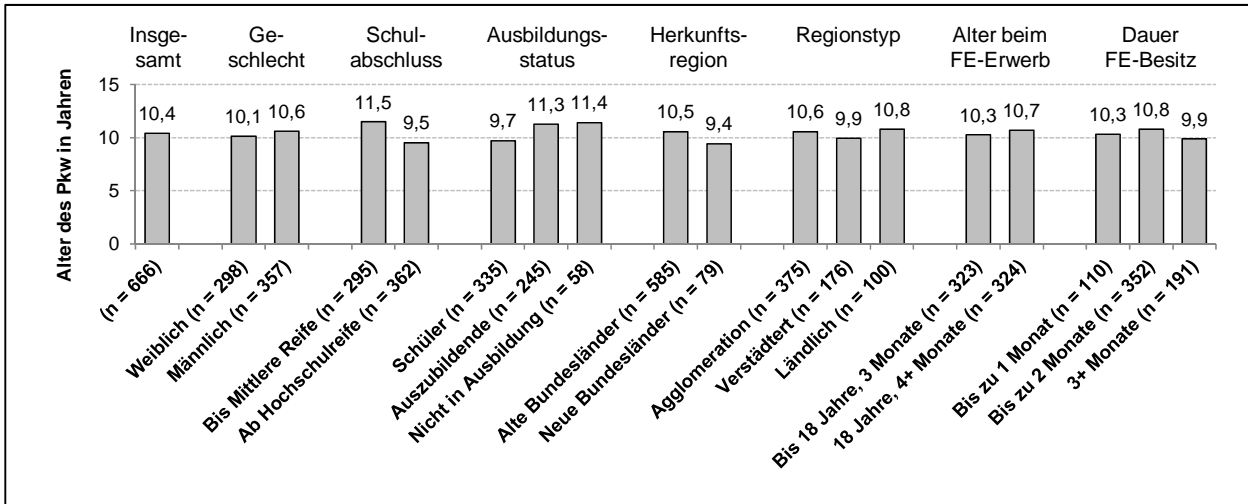


Bild 14-4: 18-jährige Fahreranfänger: Alter des am häufigsten genutzten Pkws in Jahren – nach relevanten Subgruppen

Jahr der Erstzulassung	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 18 J., 3 Monate	18 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
	%																
2012 bis 2014	8,7	6,0	6,7	8,2	7,0	7,5	7,2	7,5	7,1	7,4	8,4	5,7	7,7	6,9	7,6	7,3	6,9
2006 bis 2011	33,1	31,2	24,3	38,2	38,0	24,9	25,3	30,5	41,9	30,8	33,8	31,3	33,4	29,6	34,8	29,1	34,7
2000 bis 2005	35,1	39,5	39,0	35,5	35,1	39,5	37,5	38,5	29,7	38,3	37,5	36,0	35,2	39,7	33,1	37,7	39,9
Vor 2000	23,0	23,3	30,1	18,1	19,9	28,1	29,9	23,5	21,2	23,5	20,2	27,0	23,7	23,7	24,4	25,9	18,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	298	357	295	362	335	245	58	585	79	375	176	100	323	324	110	352	191

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 14-10: 18-jährige Fahreranfänger: Jahr der Erstzulassung des am häufigsten genutzten Fahrzeugs – nach relevanten Subgruppen

In Tab. 14-10 werden Unterschiede hinsichtlich des Jahres der Pkw-Erstzulassung nach dem Schulabschluss und dem Ausbildungsstatus deutlich. Dabei wird ersichtlich, dass die älteren Pkw signifikant häufiger von Befragten mit bis zu Mittlerer Reife gefahren werden, die Autos neueren

Baujahrs hingegen eher von Befragten, die eine Hochschulreife besitzen bzw. anstreben. Dies bestätigt sich auch für die Untergruppen des Ausbildungsstatus: Schüler fahren häufiger modernere

Autos als Befragte, die sich in Ausbildung befinden oder einer sonstigen Erwerbsform nachgehen.¹⁵⁰

Im Alter unterscheiden sich die am häufigsten genutzten Pkw auch zwischen den beiden Fahrerfängerteilgruppen signifikant. Die Fahrzeuge der BF17-Teilnehmer wurden im Schnitt vor $\bar{x} = 8,0$ Jahre erstzugelassen – die von den 18-Jährigen durchschnittlich vor $\bar{x} = 10,4$ Jahren.

Im Vergleich zu den heute 18-jährigen Fahrerfängern benutzten die – über das gesamte Altersspektrum verteilten – Fahrerfänger in der im Jahr 2005 durchgeführten „Mobilitätsstudie Fahrerfänger“ Autos mit einem Durchschnittsalter von lediglich 8,2 Jahren (vgl. FUNK et al. 2012b: 95).

14.1.3 Motorleistung

14.1.3.1 Motorleistung des Fahrzeugs von BF17-Teilnehmern

Zur Beschreibung des am häufigsten genutzten Pkw wurde in der Befragung auch dessen Motorleistung erhoben. Der größte Teil der jugendlichen Befragten (42,8 %) fährt im BF17 einen Pkw mit einer Motorleistung von bis zu 80 kW (109 PS). Etwa drei von zehn 17-Jährigen (28,8 %) sind mit Fahrzeugen unterwegs, die eine Motorleistung von bis zu 110 kW (150 PS) besitzen. 13,2 % der 17-Jährigen nutzen am häufigsten Autos mit einer größeren Motorleistung als 110 kW (150 PS). Einen Pkw mit der Motorleistung von bis zu 50 kW (68 PS) fahren 13,2 % der Befragten (vgl. Tab. 14-11).

(vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 293) kann eine Erhöhung der Motorleistung dieser Fahrzeuge nachvollzogen werden.

Die Differenzierung der Motorleistung des am häufigsten gefahrenen Autos ergibt signifikante Unterschiede zwischen den Teilgruppen des Geschlechts, des Schulabschlusses, des Ausbildungsstatus, des Alters beim Fahrerlaubniswerb und der bisherigen BF17-Dauer (vgl. Tab. 14-12). Männliche Fahrerfänger im BF17 unterscheiden sich maßgeblich von den weiblichen Novizen darin, dass sie häufiger auf stärker motorisierte Autos zurückgreifen können. Anhand des Schulabschlusses ist zu erkennen, dass Jugendliche mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife häufiger die am stärksten motorisierten Autos in der Begleitphase fahren. Die Unterschiede nach dem Ausbildungsstatus der Befragten sind heterogen. In der Kategorie der Fahrzeuge bis zu 110 kW (150 PS) sind vor allem die nicht in Ausbildung befindlichen Jugendlichen häufiger vertreten. Früh- und Späteinsteiger ins BF17 unterschieden sich wesentlich in den beiden unteren Klassen der Motorleistung. Während die Späteinsteiger häufiger Fahrzeuge mit einer Leistung von bis zu 50 kW (68 PS) nutzen, sind die Früheinsteiger verstärkt mit Pkw mit einem Leistungsvermögen von bis zu 80 kW (110 PS) unterwegs. Ferner berichten die Fahrerfänger mit der bisher kürzesten Begleitdauer häufiger, mit Autos im Leistungsbereich von 81 bis 110 kW (150 PS) zu fahren. Während diejenigen Befragten, deren BF17-Dauer bereits länger als drei Monate andauert, häufiger Pkw mit einer Leistung von bis zu 80 kW (110 PS) berichten.

Motorleistung des am häufigsten genutzten Pkws	%
Bis 50 kW (68 PS)	15,2
51 bis 80 kW (109 PS)	42,8
81 bis 110 kW (150 PS)	28,8
Mehr als 110 kW (150 PS)	13,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	1.992

Tab. 14-11: BF17-Teilnehmer: Motorleistung des am häufigsten genutzten Pkws; erste Panelwelle

Verglichen mit der Motorleistung der im Modellversuch des Begleiteten Fahrens verwendeten Pkw

¹⁵⁰ Diese Befunde basieren auf dem Umstand, dass Schüler seltener ein eigenes (und vergleichsweise älteres) Auto fahren als Auszubildende und häufiger den (vergleichsweise neueren) Wagen der Eltern nutzen.

Motorleistung des Pkws	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
	%																
Bis 50 kW (68 PS)	18,0	11,9	15,8	15,0	14,6	16,7	17,3	15,8	8,7	17,3	14,9	11,6	12,8	17,1	14,6	15,7	13,7
51 bis 80 kW (109 PS)	44,5	41,3	42,5	42,4	42,9	40,8	46,1	42,2	49,2	43,2	41,8	44,1	45,1	41,2	40,1	42,8	44,3
81 bis 110 kW (150 PS)	26,7	31,0	27,3	30,1	29,7	28,3	21,7	28,6	31,8	26,2	30,4	31,6	28,4	29,5	33,3	28,7	28,1
Mehr als 110 kW (150 PS)	10,7	15,9	14,5	12,5	12,7	14,2	14,9	13,5	10,2	13,4	12,9	12,7	13,7	12,2	12,0	12,8	13,9
Insgesamt (n)	990	970	775	1.152	1.323	468	116	1.825	167	881	635	428	886	1.013	247	1.100	584

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 14-12: BF17-Teilnehmer: Motorleistung des am häufigsten genutzten Pkws; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

14.1.3.2 Motorleistung des Fahrzeugs von 18-jährigen Fahranfängern

Fast ein Drittel der 18-jährigen Fahranfänger (31,0 %) ist am häufigsten mit einem Pkw mit einer Motorleistung von bis zu 50 kW (68 PS) unterwegs (vgl. Tab. 14-13). Vier von zehn 18-Jährigen (39,4 %) fahren am häufigsten einen Pkw mit 51 bis 80 kW (109 PS). Die restlichen Befragten (29,6 %) fahren Autos mit einer Motorleistung von 81 bis zu 110 kW (150 PS) und mehr. Verglichen mit den entsprechenden Werten für die 18-Jährigen aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 293) haben die im Jahr 2014 befragten 18-jährigen jungen Fahrer häufiger leistungsstärkere Fahrzeuge zur Verfügung.

Motorleistung des am häufigsten genutzten Pkws	%
Bis zu 50 kW (68 PS)	31,0
51 bis 80 kW (109 PS)	39,4
81 bis 110 kW (150 PS)	21,0
Mehr als 110 kW (150 PS)	8,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	729

Tab. 14-13: 18-jährige Fahranfänger: Motorleistung des am häufigsten genutzten Pkws

Die grau hinterlegten Felder in Tab. 14-14 zeigen, dass sich die Motorleistung des am häufigsten genutzten Autos signifikant nach dem Geschlecht, dem Schulabschluss und dem Ausbildungsstatus der Fahranfänger unterscheidet. Dabei gilt, dass die Motorleistung der von jungen Frauen am häufigsten genutzten Pkw geringer ist als die Leistung der von jungen Männern genutzten Fahrzeuge. Umgekehrt fahren Fahranfänger mit einer Hochschulreife und 18-jährige Schüler stärker motorisierte Pkw als ihre jeweiligen Pendanten. Auch in diesen Befunden scheint letztlich wieder die Tatsache durch, dass Befragte mit vergleichsweise niedrigerem Schulabschluss bzw. Auszubildende vermehrt bereits selbst ein (vergleichsweise älteres und leistungsschwächeres) Auto besitzen, während Befragte mit eher hohem Schulabschluss bzw. Schüler vermehrt vor allem das (vergleichsweise neuere und leistungsstärkere) Auto ihrer Eltern fahren.

Die Gegenüberstellung der Motorleistung der von 17- und 18-Jährigen am häufigsten genutzten Fahrzeuge erbringt einen statistisch signifikanten Unterschied. Dieser verweist auf eine höhere Motorleistung der Fahrzeuge, die am häufigsten von den BF17-Teilnehmern genutzt werden.

Motorleistung	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion			Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis 18 J., 3 Monate	18 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate	
																		%
Bis zu 50 kW (68 PS)	38,1	25,3	34,8	27,6	27,0	36,0	32,9	31,4	27,4	28,1	35,7	33,6	30,6	32,1	30,4	31,8	29,9	
51 bis 80 kW (109 PS)	36,2	42,1	38,9	39,5	37,3	42,3	36,7	40,0	34,6	40,2	39,0	38,1	39,6	39,0	33,9	42,5	36,0	
81 bis 110 kW (150 PS)	18,8	22,9	18,8	23,4	25,1	16,1	20,9	20,0	28,4	22,8	19,2	18,1	19,8	22,0	29,2	18,1	22,2	
Mehr als 110 kW (mehr als 150 PS)	7,0	9,7	7,6	9,4	10,7	5,7	9,4	8,5	9,5	8,9	6,1	10,3	10,1	6,9	6,5	7,6	11,8	
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Basis (n)	312	403	329	390	364	268	64	637	89	408	190	105	354	352	117	387	210	

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 14-14: 18-jährige Fahranfänger: Motorleistung des am häufigsten genutzten Fahrzeugs – nach relevanten Subgruppen

14.1.4 Ausstattung

Der Ausstattungsumfang des meistgenutzten Pkws gibt näherungsweise Auskunft über den Sicherheitsstandard der Fahrzeuge, in denen die Fahranfänger beider Teilgruppen ihre ersten Fahrerfahrungen machen.

genutzten Pkw $\bar{x} = 3,8$ der aufgelisteten technischen Systeme verbaut.

14.1.4.1 Ausstattung des Fahrzeugs von BF17-Teilnehmern

In nahezu jedem Fahrzeug, das die BF17-Teilnehmer am häufigsten für ihre Begleitfahrten nutzen, ist ein Airbag vorhanden (98,8 %; vgl. Tab. 14-15). Auch ein Antiblockiersystem ist in den Autos der 17-Jährigen weit verbreitet (91,6 %). Mit Abstand folgen die Ausstattungselemente des Seitenairbags und des Elektronischen Stabilitätsprogramms. Diese sind in 64,7 % bzw. in 57,4 % der Fahrzeuge vorhanden, die den Befragten am häufigsten zur Verfügung stehen. Ein Navigationsgerät ist in vier von zehn genutzten Fahrzeugen (40,4 %) Teil der Ausstattung. Deutlich seltener in je etwa einem von zehn Autos unterstützt ein Abstandsregeltempomat (12,0 %) oder ein Spurhalteassistent (9,0 %) den Pkw-Fahrer. Weitere sonstige Ausstattungselemente nennen 10,2 % der Fahranfänger. 0,6 % der 17-Jährigen sind in ihrer Begleitphase in Fahrzeugen unterwegs, in denen keines dieser Fahrerassistenzsysteme zur Verfügung steht. Im Durchschnitt sind in den von BF17-Teilnehmern

Technische Ausstattung des Pkws	Antworten		Befragte
	n	%	%
Fahrer- / Beifahrer-Airbag	2.086	25,7	98,8
Antiblockiersystem (ABS)	1.933	23,8	91,6
Seitenairbag	1.366	16,8	64,7
Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)	1.212	14,9	57,4
Navigationsgerät	853	10,5	40,4
Abstandsregeltempomat (Adaptive Cruise Control, ACC)	252	3,1	12,0
Spurhalteassistent	191	2,3	9,0
Sonstiges	215	2,6	10,2
Keines dieser Systeme	13	0,2	0,6
Insgesamt	8.120	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 8.120 Antworten von 2.110 Befragten;

Tab. 14-15: BF17-Teilnehmer: Technische Ausstattung des am häufigsten genutzten Pkws; erste Panelwelle (Mehrfachantworten)

14.1.4.2 Ausstattung des Fahrzeugs von 18-jährigen Fahranfängern

Bisher wurde bereits deutlich, dass die am häufigsten genutzten Pkw der 18-jährigen Fahranfänger vergleichsweise älter und weniger stark motorisiert

sind. Die Sicherheitsausstattung mit Airbags für Fahrer und Beifahrer ist trotzdem in den Autos fast aller Befragten gegeben (96,6 %; vgl. Tab. 14-16). Etwas geringer ist der Anteil der Fahranfänger, deren Fahrzeug mit Antiblockiersystem (ABS) ausgestattet ist (85,4 %). Lediglich etwa jeder zweite Befragte fährt einen Pkw mit Seitenairbags (51,4 %) oder Elektronischem Stabilitätsprogramm (ESP) (46,4 %). Neben diesen im engeren Sinn sicherheitsrelevanten Ausstattungsmerkmalen berichtet mehr als ein Viertel der Fahranfänger (28,1 %) ein Navigationsgerät im Pkw. Auf neuere Ausstattungskomponenten, wie einen Abstandsregeltempomat (ACC, 7,5 %) oder einen Spurhalteassistenten (4,8 %), können nur wenige 18-jährige Fahranfänger zugreifen. 11,6 % der Befragten können in den von ihnen am häufigsten genutzten Wagen auf weitere, sonstige technische Systeme zurückgreifen und lediglich 2,5 % fahren in Autos, die keine der aufgeführten Komponenten enthalten. Im Durchschnitt sind in den Autos der 18-Jährigen $\bar{x} = 3,3$ der aufgelisteten technischen Unterstützungssysteme verbaut.

Die am häufigsten genutzten Pkw der beiden Fahranfängerteilgruppen sind signifikant unterschiedlich ausgestattet. Die Differenz fällt wiederum zum Vorteil der BF17-Teilnehmer aus, die in Pkw mit einer durchschnittlich höheren Sicherheitsausstattung ihre ersten Fahrerfahrungen machen.

Technische Ausstattung des Pkws	Antworten		Befragte
	n	%	%
Fahrer- / Beifahrer-Airbag	753	28,9	96,6
Antiblockiersystem (ABS)	666	25,6	85,4
Seitenairbag	401	15,4	51,4
Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)	362	13,9	46,4
Navigationsgerät	219	8,4	28,1
Abstandsregeltempomat (ACC)	58	2,2	7,5
Spurhalteassistent	37	1,4	4,8
Keines dieser Systeme	20	0,8	2,5
Sonstiges	91	3,5	11,6
Insgesamt	2.606	100,0	334,2

Mehrfachantworten: 2.606 Antworten von 780 Befragten;

Tab. 14-16: 18-jährige Fahranfänger: Technische Ausstattung des am häufigsten genutzten Pkws (Mehrfachantworten)

14.1.5 Zusammenfassung

Das am häufigsten genutzte Fahrzeug unterscheidet sich in den untersuchten Belangen wesentlich

zwischen den beiden Fahranfängerteilgruppen der 17- und 18-Jährigen. Fahrzeughalter des am häufigsten genutzten Pkws sind bei neun von zehn BF17-Teilnehmern die Eltern. Sie sind auch mehrheitlich die hauptsächlichen Nutzer dieses Fahrzeugs. Unter den 18-Jährigen besitzt hingegen knapp ein Viertel der Fahranfänger bereits ein eigenes Auto, nur knapp zwei Drittel fahren hauptsächlich mit dem Wagen der Eltern. Bei der absoluten Mehrheit der volljährigen jungen Fahrer sind jedoch auch die Eltern die hauptsächlichen Fahrer des Pkws. Nur weniger als ein Fünftel der Befragten behauptet dies von sich selbst. In beiden Fahranfängerteilgruppen lässt sich zeigen, dass insbesondere Auszubildende und Befragte, die sich nicht in Ausbildung befinden, gegenüber Schülern häufiger Fahrzeughalter und hauptsächlicher Nutzer des Fahrzeugs sind.

Das Durchschnittsalter der von den BF17-Teilnehmern genutzten Pkw liegt bei 8,0 Jahren. Die Autos der 18-jährigen Fahranfänger sind mit einem durchschnittlichen Alter von 10,4 Jahren nennenswert älter. Darüber hinaus sind die 17-Jährigen häufiger in stärker motorisierten Pkw unterwegs als die 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger. In beiden Teilgruppen stellen die Autos mit einer Motorleistung von 51 bis 80 kW (109 PS) den größten Anteil.

Auch in der Ausstattung der genutzten Fahrzeuge zeigen sich die beiden Fahranfängerteilgruppen different. Die im Begleiteten Fahren genutzten Fahrzeuge sind häufiger mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Trotzdem sind auch die Pkw der 18-Jährigen überwiegend mit Fahrer- und Beifahrer-Airbag sowie ABS ausgestattet.

In der Zusammenschau aller erhobenen Fahrzeugmerkmale verfestigt sich der Eindruck, dass die 17-Jährigen im Begleiteten Fahren häufiger das Auto der Eltern nutzen und im Zuge dessen jüngere Autos mit vergleichsweise höherer Motorleistung und besserer Ausstattung fahren. Die selbstständigen Fahranfänger sind hingegen bereits häufiger mit einem eigenen Pkw unterwegs, was dann allerdings zu Abstrichen beim Alter, in der Motorleistung und in der Ausstattung des Fahrzeugs führt.

14.2 Verkehrsverstöße und Verunfallung der Fahranfänger

Die Abbildung der bisherigen Fahrerfahrungen der Fahranfänger in der FAB2014 schließt auch geahndete Verkehrsverstöße und erlebte Unfälle mit

ein. Sowohl Verwarnungen oder Bußgelder als auch Unfälle sind in der Regel seltene Ereignisse und schlagen sich deshalb nur in geringem Maße in den Befragungsdaten nieder.

Verkehrsverstöße werden je nach Schwere mit Verwarnungen (z. B. Strafzettel bis unter 60 Euro) oder einem Bußgeld (ab 60 Euro) geahndet. Im Fragebogen sollten die Fahranfänger angeben, ob sie seit dem Erwerb ihrer Pkw-Fahrerlaubnis bereits eine Verwarnung oder einen Bußgeldbescheid erhalten haben. Für die Fahranfänger ist die Unterscheidung insofern von Bedeutung, als Bußgeldbescheide – anders als Verwarnungen – Relevanz für die Probezeit haben. In der Abfrage und der nachfolgenden Datenauswertung wird nicht bekannt, welche Ordnungswidrigkeit oder welches Verkehrsvergehen begangen wurde.

14.2.1 Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder

14.2.1.1 Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1

Zum Befragungszeitpunkt W1 war der überwiegende Teil der Befragten nur wenige Wochen im Besitz der BF17-Prüfbescheinigung. In diesem Zeitraum haben sich die BF17-Teilnehmer sowohl hinsichtlich Verwarnungen als auch in Bezug auf Bußgeldbescheide wenig zu Schulden kommen lassen. 99,7 % der befragten 17-Jährigen haben bis zum ersten Befragungszeitpunkt keine Verwarnungen aufgrund von Verkehrsverstößen erhalten (vgl. Tab. 14-17). Nur 0,2 % der Fahranfänger (n = 5) berichten von Verwarnungen in den letzten vier Wochen vor der Befragung und 0,1 % (n = 2) datieren die Verwarnung noch weiter zurück.

Ein vergleichbares Bild ergibt sich bei der Erhebung der Bußgeldbescheide. Auch hier merken 99,7 % der Jugendlichen an, bisher keinen Bußgeldbescheid erhalten zu haben (vgl. Tab. 14-17). 0,1 % der jungen Fahrer im BF17 (n = 2) haben in den letzten vier Wochen vor der Befragung einen Bußgeldbescheid bekommen. Bei 0,3 % der Befragten (n = 4) liegt dies weiter als vier Wochen zurück.

Geahndete Verkehrsverstöße	Verwarnung	Bußgeldbescheid
	%	
Nein	99,7	99,7
Ja, nur in den letzten vier Wochen	0,2	0,1
Ja, nur in der Zeit vorher	0,1	0,2
Ja, in den letzten vier Wochen und auch in der Zeit vorher	0	0,1
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.115	2.100

Tab. 14-17: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete geahndete Verkehrsverstöße; erste Panelwelle

Aufgrund der niedrigen Fallzahlen für Verwarnungen und Bußgeldbescheide wird auf die Differenzierung dieser beiden Größen nach den relevanten Subgruppen verzichtet.

14.2.1.2 Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2

Bis zum Ende der Begleitphase ist die Anzahl der Verwarnungen merklich gestiegen. 2,6 % der befragten Jugendlichen (n = 11) geben zu diesem Zeitpunkt an, in ihrer BF17-Zeit Verwarnungen erhalten zu haben (vgl. Tab. 14-18). Dennoch sind 97,4 % der begleiteten Jugendlichen weiterhin ohne eine solche Ermahnung ausgekommen. Der Anstieg in der Anzahl der Verwarnungen von der ersten hin zur zweiten Befragung erweist sich in der Panelanalyse als statistisch signifikant.¹⁵¹

Geahndete Verkehrsverstöße	Verwarnung	Bußgeldbescheid
	%	
Nein	97,4	99,1
Ja, nur in den letzten vier Wochen	0	0
Ja, nur in der Zeit vorher	2,6	0,9
Ja, in den letzten vier Wochen und auch in der Zeit vorher	0	0
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	425	418

Tab. 14-18: BF17-Teilnehmer: Selbstberichtete geahndete Verkehrsverstöße; zweite Panelwelle

¹⁵¹ Weitere Detailauswertungen werden für die Verwarnungen und die Bußgelder mit Verweis auf die niedrige Fallzahl und die damit einhergehende geringe Aussagekraft dieser Auswertungen ebenso wenig durchgeführt, wie die Subgruppenanalyse.

Die Anzahl der Bußgeldbescheide zum Zeitpunkt der zweiten Befragung zeigt sich im Vergleich zur ersten Panelwelle kaum verändert. 99,1 % der 17-Jährigen sind bis zum Ende der Begleitphase ohne Bußgeldbescheid ausgekommen (vgl. Tab. 14-18). Einen Verkehrsverstoß, der ein Bußgeld nach sich gezogen hat, haben 0,9 % der BF17-Teilnehmer (n = 4) begangen. Eine zunehmende Entwicklung der Bußgelder – vergleichbar jener bei den Verwarnungen – ist über die Begleitphase hinweg nicht zu erkennen.

14.2.1.3 Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder der 18-jährigen Fahranfänger

In dem auch für die 18-jährigen Befragten zumeist kurzen Zeitraum zwischen dem Erhalt der Pkw-Fahrerlaubnis und der Beantwortung der FAB2014 haben 93,4 % der jungen Fahrer keinen Verkehrsverstoß begangen, der eine Verwarnung nach sich gezogen hat (vgl. Tab. 14-19). Damit sind insgesamt 6,6 % der Befragten (n = 51) bereits verwarnt worden, davon 4,6 % der jungen Fahrer in den letzten vier Wochen, 1,7 % in der Zeit zuvor und 0,3 % sowohl in den letzten vier Wochen als auch in der Zeit zuvor.

Von Verkehrsverstößen, die Bußgeldbescheide zur Folge hatten, berichten insgesamt nur 0,8 % der 18-jährigen Fahranfänger (n = 6; vgl. Tab. 14-19), 99,2 % sind ohne eine solche Ermahnung ausgekommen. 0,4 % der 18-Jährigen haben einen Bußgeldbescheid in den letzten vier Wochen, 0,3 % in

der Zeit zuvor und 0,1 % in den letzten vier Wochen und auch zuvor schon erhalten.

Geahndete Verkehrsverstöße	Verwarnung	Bußgeldbescheid
	%	
Nein	93,4	99,2
Ja, nur in den letzten vier Wochen	4,6	0,4
Ja, nur in der Zeit vorher	1,7	0,3
Ja, in den letzten vier Wochen und auch in der Zeit vorher	0,3	0,1
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	785	759

Tab. 14-19: 18-jährige Fahranfänger: Selbstberichtete geahndete Verkehrsverstöße

Die differenzierte Betrachtung der geahndeten Verkehrsverstöße, die zu Verwarnungen geführt haben, lässt in den Subgruppen der Befragung signifikante Unterschiede nach dem Geschlecht sowie nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes erkennen (vgl. Bild 14-5). Junge Männer haben beinahe doppelt so häufig wie junge Frauen entsprechende Verwarnungen erhalten. Zudem zeigt sich, dass gegen Befragte mit einer Fahrerlaubnisbesitzdauer von mindestens drei Monaten deutlich häufiger Verwarnungen ausgesprochen wurden.

Aufgrund der geringen Fallzahl wird von einer weiteren Ausdifferenzierung der Bußgeldbescheide abgesehen.

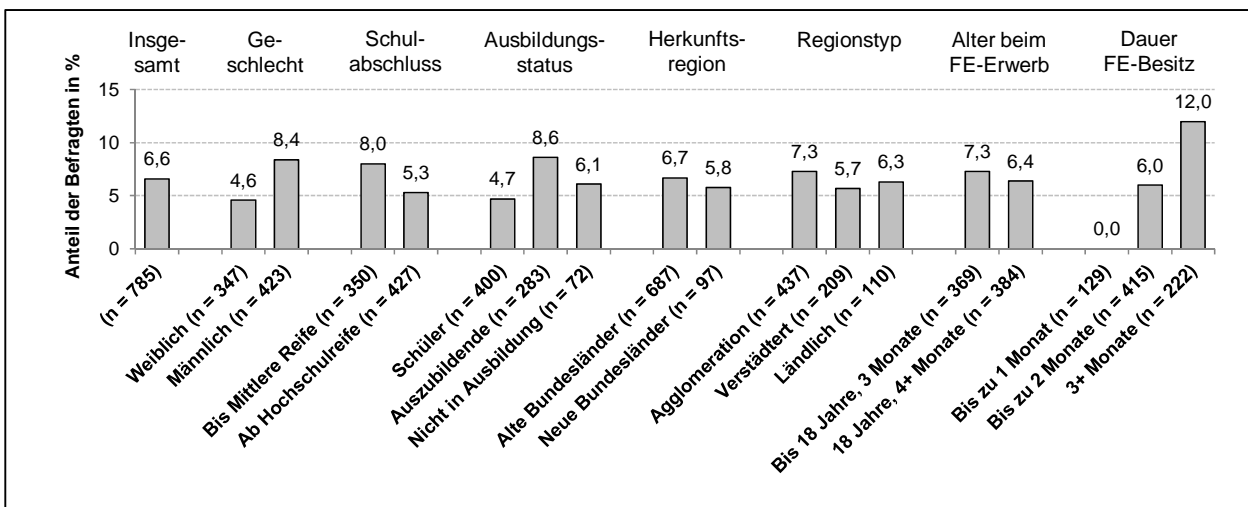


Bild 14-5: 18-jährige Fahranfänger: Verwarnungen der befragten Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

Der Test auf Unterschiede zwischen den BF17-Teilnehmern in der ersten sowie zweiten Panelwelle und den 18-jährigen selbstständigen Fahranfängern ergibt für die Verwarnungen signifikante Differenzen. Die 18-Jährigen haben kurz nach ihrem Einstieg in die Fahrkarriere mehr Verwarnungen erhalten als die BF17-Teilnehmer zum vergleichbaren Zeitpunkt der ersten Panelwelle – aber auch im Vergleich zur zweiten Panelwelle gegen Ende des BF17. Unterschiede zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern hinsichtlich verhängter Bußgelder lassen sich dagegen nicht erkennen.

14.2.2 Selbstberichtete Unfälle

14.2.2.1 Selbstberichtete Unfälle der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1

Selbstberichtete Unfälle der befragten 17-Jährigen sind ein ebenso seltenes Ereignis wie Verwarnungen oder Bußgelder nach geahndeten Verkehrsverstößen. Kaum ein BF17-Teilnehmer (98,8 %) berichtet in der Zeit bis zum ersten Befragungszeitpunkt ein Unfallereignis (vgl. Tab. 14-20). Von einem Unfall ohne Personenschaden und einem Sachschaden bis zu 1.000 Euro berichten 1,0 % der 17-Jährigen. Einen größeren Unfall ohne Personenschaden aber mit einem Sachschaden über 1.000 Euro haben 0,3 % erlebt. Einen Unfall mit Personenschaden dokumentiert keiner der Befragten kurz nach Beginn des Begleiteten Fahrens.

Damit vergleichbar ist die Unfallrate der 17-jährigen Befragungsteilnehmer in der Prozessevaluati-on des Begleiteten Fahrens. In der damaligen Befragung gaben 99,0 % der Jugendlichen in der ersten Befragungswelle an, bisher unfallfrei gefahren zu sein (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 298).

Unfallbeteiligung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Nein, an keinem Unfall beteiligt	2.097	98,8	98,8
Unfall ohne Personenschaden, Sachschaden unter 1.000 Euro	20	0,9	1,0
Unfall ohne Personenschaden, Sachschaden über 1.000 Euro	6	0,3	0,3
Unfall mit Personenschaden	0	0	0
Insgesamt	2.123	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 2.123 Antworten von 2.122 Befragten;

Tab. 14-20: BF17-Teilnehmer: Unfallbeteiligung der befragten Fahranfänger; erste Panelwelle (Mehrfachantworten)

Die Jugendlichen, die an einem Unfall beteiligt waren, wurden weiterhin gefragt, auf welche Ursache der letzte Unfall zurückzuführen ist. Nach den Selbstreports der verunfallten 17-Jährigen wurden 62,6 % ihrer Unfälle vor allem durch das eigene Fahrverhalten verursacht (vgl. Tab. 14-21). 32,3 % der berichteten Kollisionen werden von den Fahranfängern auf das Fahrverhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers zurückgeführt. 5,2 % der Unfälle hatten nach Aussage der Befragten einen anderen Grund, darunter z. B. Wildunfälle.¹⁵²

Unfallursache	%
Vor allem eigenes Fahrverhalten	62,6
Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers	32,3
Etwas anderes	5,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	23

Tab. 14-21: BF17-Teilnehmer: Ursache des selbstberichteten Verkehrsunfalls; erste Panelwelle

14.2.2.2 Selbstberichtete Unfälle der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2

Die gegen Ende des Begleiteten Fahrens selbstberichteten Unfälle signalisieren einen Anstieg der Unfallrate über die Begleitphase hinweg. 95,7 % der BF17-Teilnehmer sind nach eigener Aussage bis gegen Ende ihrer Begleitphase unfallfrei gefahren (vgl. Tab. 14-22) und 4,3 % berichten von einer Unfallbeteiligung in dieser Zeit (n = 18). Davon waren 2,2 % der 17-Jährigen in einen Unfall mit Sachschaden unter 1.000 Euro und weitere 1,9 % in einen Unfall mit Sachschaden über 1.000 Euro verwickelt. Mit Personenschaden sind 0,2 % der Fahranfänger verunfallt. Jeder der verunfallten Jugendlichen gibt insgesamt eine Unfallbeteiligung an.

Der Anstieg der Unfallrate von der ersten zur zweiten Befragungswelle erweist sich im statistischen Test als signifikant. Auf eine detaillierte Darstellung des Panelvergleichs wird wegen der geringen Fallzahl und der damit verbundenen geringen Aussagekraft an dieser Stelle jedoch verzichtet.

¹⁵² Aufgrund der niedrigen Fallzahl selbstberichteter Unfälle wird auf die Subgruppenanalyse für die Unfallbeteiligung in der ersten Panelwelle verzichtet.

Unfallbeteiligung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Nein, an keinem Unfall beteiligt	415	95,7	95,7
Unfall ohne Personenschaden, Sachschaden unter 1.000 Euro	9	2,2	2,2
Unfall ohne Personenschaden, Sachschaden über 1.000 Euro	8	1,9	1,9
Unfall mit Personenschaden	1	0,2	0,2
Insgesamt	434	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 434 Antworten von 434 Befragten;

Tab. 14-22: BF17-Teilnehmer: Unfallbeteiligung der befragten Fahranfänger; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

Durch den gestiegenen Anteil verunfallter Jugendlicher zum Erhebungszeitpunkt W2 ist eine aussagekräftige Subgruppenanalyse möglich (vgl. Bild 14-6). Wegen der dennoch geringen Fallzahl werden die drei Unfallkategorien zusammengefasst. Demnach ergibt sich eine Unfallbeteiligung der befragten BF17-Teilnehmer von insgesamt 4,3 %. Statistisch signifikante Unterschiede zwischen den einzelnen Teilgruppen sind dabei jedoch nicht festzustellen.

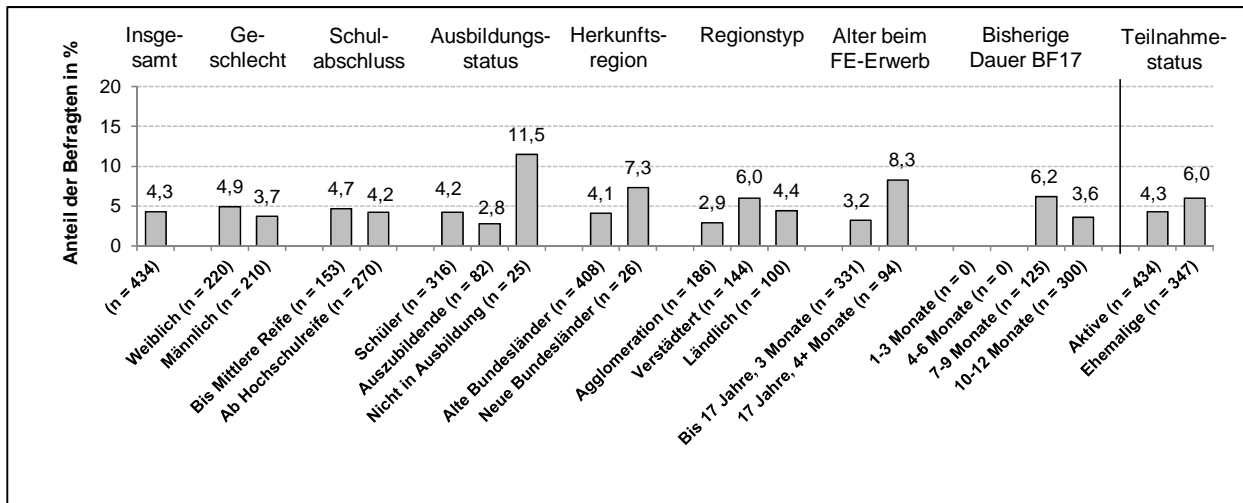


Bild 14-6: BF17-Teilnehmer: Unfallbeteiligung der befragten Fahranfänger; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Die Ursache des letzten Unfalls beziehen 40,2 % der verunfallten BF17-Teilnehmer zum Zeitpunkt der zweiten Befragung auf ihr eigenes Fahrverhalten (vgl. Tab. 14-23). Etwa jeder zweite Befragte (49,2 %) sieht die maßgebliche Ursache der Kollision im Verhalten des anderen Verkehrsteilnehmers. Einer von zehn 17-Jährigen (10,6 %) nennt andere Gründe für den letzten Unfall.

Unfallursache	%
Vor allem eigenes Fahrverhalten	40,2
Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers	49,2
Etwas anderes	10,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	18

Tab. 14-23: BF17-Teilnehmer: Ursache des selbstberichteten Verkehrsunfalls; zweite Panelwelle

Im Vergleich dieser Attribuierung der Unfallursache mit dem Erhebungszeitpunkt W1 kurz nach Beginn der Begleitphase zeigt sich eine bemerkenswerte Veränderung: Während zu W1 noch knapp zwei Drittel der Unfälle vor allem dem eigenen Fahrverhalten zugeschrieben werden, hat sich dieser Anteil unter den Verunfallten gegen Ende der Begleitzeit deutlich verringert. Umgekehrt wird in W2 nun meist ein anderer Verkehrsteilnehmer für den Unfall verantwortlich gemacht. Auch diese veränderte Ursachenattribution kann als Ausdruck des subjektiv empfundenen Anstiegs der Fahrfertigkeiten interpretiert werden.

14.2.2.3 Selbstberichtete Unfälle der 18-jährigen Fahranfänger

Auch unter den befragten 18-Jährigen sind selbstberichtete Unfälle ein seltenes Ereignis. In ihrer bisherigen Pkw-Fahrkarriere waren 94,4 % der Befragten nach eigener Aussage noch nicht an einem Unfall beteiligt (vgl. Tab. 14-24). Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass jeder zwanzigste dieser Fahr-

anfänger (5,6 %; n = 44) nach relativ kurzer Zeit bereits in einen Unfall verwickelt gewesen ist. 3,2 % der 18-jährigen Fahranfänger berichten einen Unfall ohne Personenschaden, jedoch mit einem Sachschaden von unter 1.000 Euro und 2,3 % der Befragten waren bereits an einem Unfall ohne Personenschaden aber mit einem Sachschaden über 1.000 Euro beteiligt. Lediglich ein befragter 18-jähriger Fahranfänger protokolliert einen Unfall mit Personenschaden.

Unfallbeteiligung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Nein, an keinem Unfall beteiligt	744	94,4	94,4
Unfall ohne Personenschaden, Sachschaden unter 1.000 Euro	25	3,2	3,2
Unfall ohne Personenschaden, Sachschaden über 1.000 Euro	18	2,3	2,3
Unfall mit Personenschaden	1	0,1	0,1
Insgesamt	789	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 789 Antworten von 789 Befragten;

Tab. 14-24: 18-jährige Fahranfänger: Unfallbeteiligung der befragten Fahranfänger (Mehrfachantworten)

Die Unfallrate der 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger kann sowohl mit dem Anteil selbstberichteter Unfälle der BF17-Teilnehmer in der ersten als auch mit jenem in der zweiten Panelwelle verglichen werden. Zum Zeitpunkt der ersten Befragung – und damit bei vergleichbarer bisheriger

Besitzdauer der Fahrerlaubnis – berichten die 18-jährigen Fahranfänger gegenüber den begleiteten 17-Jährigen eine signifikant höhere Unfallrate (BF17: 1,0 %; FAA18: 5,6 %). Der Vergleich selbstberichteter Unfälle zwischen den 18-Jährigen und BF17-Teilnehmern gegen Ende ihrer Begleitzeit resultiert in keinem signifikanten Unterschied (BF17: 4,3%; FAA18: 5,6%). Somit erreichen die BF17-Teilnehmer erst nach durchschnittlich ca. 8,4 Monaten Fahrpraxis annähernd die Unfallbelastung, die die 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger bereits kurz nach ihrem Fahrerlaubniserwerb berichten.

Wegen der geringen Häufigkeit der drei unterschiedenen Unfallbeteiligungsarten werden diese für die Differenzierung nach relevanten Subgruppen zusammengefasst. Damit waren insgesamt 5,6 % der 18-jährigen Fahranfänger zum Befragungszeitpunkt bereits an einem Unfall beteiligt (vgl. Bild 14-7). Signifikant sind die Unterschiede für die Subgruppen des Schulabschlusses und des Ausbildungsstatus. Befragte mit höchstens Mittlerer Reife (8,2 %) sind mehr als doppelt so häufig bereits an Unfällen beteiligt gewesen wie Befragte mit einer (angestrebten) Hochschulreife (3,4 %). Ebenso deutlich sind die relativen Differenzen zwischen den Subgruppen des Ausbildungsstatus. Befragte in Ausbildung (7,1 %) bzw. in anderer Erwerbsform (11,9 %) sind deutlich häufiger in Unfälle verwickelt gewesen als Schüler (3,3 %).

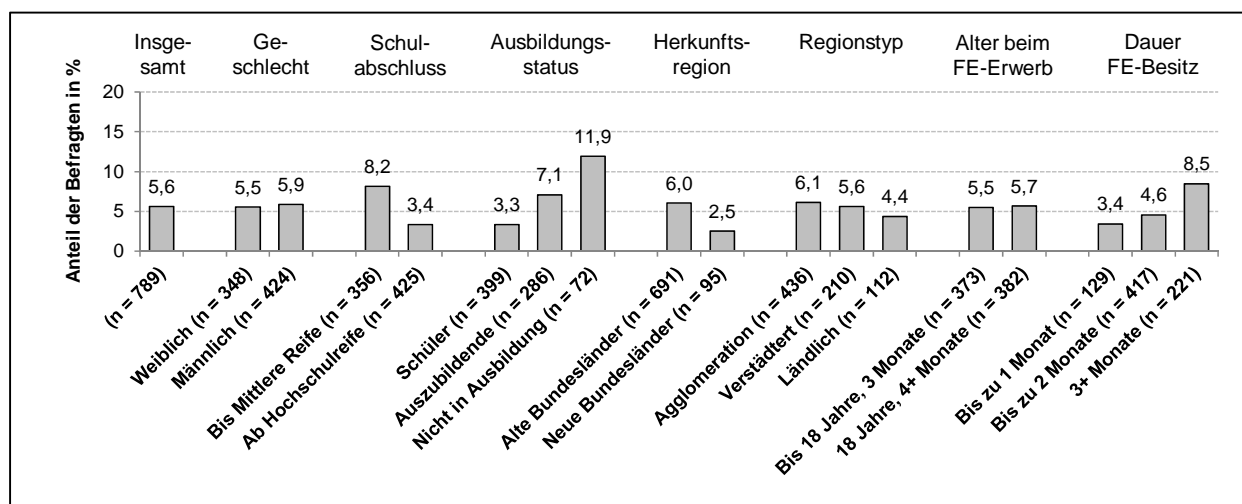


Bild 14-7: 18-jährige Fahranfänger: Unfallbeteiligung der befragten Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

Unfallursache	%
Vor allem eigenes Fahrverhalten	60,4
Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers	28,2
Etwas anderes	11,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	43

Tab. 14-25: 18-jährige Fahranfänger: Ursache des selbstberichteten Verkehrsunfalls

Diejenigen Fahranfänger, die im Fragebogen von einer Unfallverwicklung berichten, werden anschließend nach der Ursache des Unfalls gefragt. Dabei machen 60,4 % der Unfallbeteiligten vor allem ihr eigenes Fahrverhalten für den Unfall verantwortlich (vgl. Tab. 14-25). 28,2 % sehen die Ursache des Unfalls vor allem bei einem anderen Verkehrsteilnehmer und 11,4 % machen eine andere Unfallursache verantwortlich.

14.2.3 Selbstberichtete Beinaheunfälle

Aufgrund der statistischen Seltenheit von Verkehrsunfällen sind auch in Befragungsstudien mit großen Stichprobenumfängen Unterschiede hinsichtlich der Verunfallung zwischen Subgruppen und statistische Auffälligkeiten nur schwer aufzudecken (vgl. TWISK et al. 2014). Stattdessen wird in der Straßenverkehrssicherheitsforschung auch mit der Proxy-Variable der sog. „Beinaheunfälle“ (englisch: „near crashes“, „near misses“, „near-miss accidents“ oder auch „near accidents“) gearbeitet und diese auch als Zielvariable zur Untersuchung von sicherem Fahrverhalten diskutiert bzw. verwendet (vgl. SEO, TORABI 2004; WELLS et al. 2008; NHTSA 2010; SIMONS-MORTON et al. 2011a, 2011b; SALVA et al. 2014).

Die Erhebung von Beinaheunfällen kann über die subjektive Einschätzung des Befragten oder über eine objektive Messung vorgenommen werden. Die objektive Messung erfolgt dabei z. B. über Videokameras im Auto oder über die Messung der auf das Fahrzeug wirkenden kinetischen Energie (vgl. NHTSA 2010; SIMONS-MORTON et al. 2011a, 2011b). Die Erhebung von Beinaheunfällen in einer Befragungsstudie, wie sie hier vorliegt, basiert hingegen auf der subjektiven Einschätzung der Befragten (vgl. WELLS et al. 2008). Dazu ist anzumerken, dass die Messung über die subjektive Wahrnehmung unschärfer ist als die objektive Messung von Beinaheunfällen.

Die Abfrage von Beinaheunfällen ist darüber hinaus aber auch aus inhaltlichen Gründen angebracht. Die Situation, dass es jeden Moment hätte zum Unfall kommen können, ist für die Fahranfänger ein einschneidendes und markantes Erlebnis im Rahmen des Fahrerfahrungsaufbaus. Im Fragebogen der „Fahranfängerbefragung 2014“ wird die Messung von Beinaheunfällen in Anlehnung an WELLS et al. (2008: 21) operationalisiert. Die Fahranfänger werden dabei gefragt, ob sie bei ihren bisherigen Fahrten im fließenden Verkehr – also nicht beim Ein- oder Ausparken – jemals den Eindruck hatten, einen Unfall eben noch vermeiden zu haben.

14.2.3.1 Selbstberichtete Beinaheunfälle der BF17-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2

Die Erhebung von Beinaheunfällen erfolgte im Fragenprogramm für die BF17-Teilnehmer ausschließlich gegen Ende der Begleitphase. 45,8 % der zu diesem Zeitpunkt noch aktiven BF17-Teilnehmer berichten von bisher keinen erlebten Beinaheunfall (vgl. Tab. 14-26). Ähnlich viele Jugendliche halten in der Befragung fest, dass sie bereits ein oder zwei derartige kritische Situationen erlebt haben, in denen ein Unfall eben noch vermieden werden konnte. Nur wenige 17-Jährige haben noch mehr vergleichbare Momente erlebt: 7,4 % sind drei bis vier Mal und 0,8 % sind fünf bis sechs Mal nach eigener Einschätzung nur knapp einem Unfall entgangen.

Beinaheunfall	%
Niemals	45,8
Ein oder zwei Mal	46,0
Drei oder vier Mal	7,4
Fünf bis sechs Mal	0,8
Sieben bis acht Mal	0
Mehr als acht Mal	0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	433

Tab. 14-26: BF17-Teilnehmer: Subjektiv wahrgenommene Beinaheunfälle; zweite Panelwelle

Die Subgruppenanalyse in Tab. 14-27, zeigt für den Schulabschluss und den Ausbildungsstatus signifikante Differenzen an. Dabei berichten die Jugendlichen mit angestrebter Hochschulreife eine vergleichsweise höhere Anzahl an Beinaheunfällen. Gleiches halten die Schüler in der Befragung

fest. Da diese Befunde auf Selbstauskünften und der Eigenwahrnehmung der Befragten basieren, kann nicht entschieden werden, inwieweit eine un-

terschiedliche Sensibilität für unfallträchtige Verkehrssituationen zu diesen Subgruppenunterschieden beiträgt.

Beinaheunfälle	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17				Teilnahme-status	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 3 Monaten	Bis zu 6 Monaten	Bis zu 9 Monaten	Bis zu 12 Monaten	Aktiv	Ehemalig
Niemals	46,3	44,7	51,5	42,2	43,0	57,8	38,1	46,0	42,1	47,1	45,1	44,8	48,0	39,9	0	0	44,4	46,9	45,8	47,9
Ein oder zwei Mal	47,8	44,5	43,6	47,8	47,8	39,3	50,3	45,3	57,9	44,0	45,3	50,1	43,4	52,6	0	0	48,5	44,2	46,0	44,7
Drei oder vier Mal	5,1	9,9	4,4	8,9	8,3	1,9	11,5	7,9	0	8,4	9,0	3,3	7,5	7,5	0	0	7,1	7,7	7,4	6,5
Fünf Mal und mehr	0,8	0,9	0,5	1,1	0,9	1,0	0	0,9	0	0,5	0,6	1,8	1,1	0	0	0	0	1,2	0,8	0,9
Insgesamt (n)	220	209	153	269	315	82	25	407	26	186	144	100	330	94	0	0	125	299	433	347

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 14-27: BF17-Teilnehmer: Anzahl der Beinaheunfälle; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Jeder 17-Jährige, der von einem Beinaheunfall berichtet, wird in der FAB2014 zudem nach der Ursache des letzten Beinaheunfalls gefragt. Bei 32,5 % der begleiteten Jugendlichen ist die Ursache laut den Fahranfängern bei ihnen selbst zu suchen (vgl. Tab. 14-28). Die Mehrheit von 57,5 % sieht vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers als Ursache des Beinaheunfalls an. Knapp jeder zehnte Befragte sieht die Ursache in sonstigen Gründen, darunter fallen z. B. Hindernisse auf der Fahrbahn.

Ursache des letzten Beinaheunfalls	%
Vor allem eigenes Fahrverhalten	32,5
Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers	57,5
Etwas anderes	9,9
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	234

Tab. 14-28: BF17-Teilnehmer: Ursache des letzten Beinaheunfalls; zweite Panelwelle

fänger (vgl. Tab. 14-29). 37,8 % berichten, ein oder zwei Mal in diese Situation gekommen zu sein, weitere 5,0 % äußern, bereits drei oder vier Mal einem Unfall knapp entgangen zu sein, und zusätzliche 1,4 % schätzen schließlich fünf und mehr Fahr-situationen als einen Beinaheunfall ein. Dagegen berichtet mehr als jeder zweite Befragungsteilnehmer (55,8 %), noch keinen Beinaheunfall erlebt zu haben.

Beinaheunfall	%
Niemals	55,8
Ein oder zwei Mal	37,8
Drei oder vier Mal	5,0
Fünf bis sechs Mal	0,9
Sieben bis acht Mal	0,2
Mehr als acht Mal	0,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	788

Tab. 14-29: 18-jährige Fahranfänger: Subjektiv wahrgenommene Beinaheunfälle

14.2.3.2 Selbstberichtete Beinaheunfälle der 18-jährigen Fahranfänger

Mindestens eine kritische Situation wie die eines Beinaheunfalls bereits erlebt zu haben, bestätigen auch insgesamt 44,2 % der 18-jährigen Fahran-

40,6 % der Fahranfänger, die einen oder mehrere Beinaheunfälle berichten, gehen davon aus, dass vor allem ihr eigenes Fahrverhalten der Grund für den letzten Beinaheunfall gewesen ist (vgl. Tab. 14-30). Dagegen sieht etwas mehr als die Hälfte der Betroffenen (52,0 %) die Ursache des letzten

Beinaheunfalls vor allem im Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers. 7,3 % der Befragten suchen die Ursache in anderen Gründen.

Ursache des letzten Beinaheunfalls	%
Vor allem eigenes Fahrverhalten	40,6
Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers	52,0
Etwas anderes	7,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	343

Tab. 14-30: 18-jährige Fahranfänger: Ursache des letzten Beinaheunfalls

Tab. 14-31 dokumentiert die Häufigkeit von Beinaheunfällen von 18-Jährigen, differenziert nach den relevanten Subgruppen. Dabei zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen den alten und den neuen Bundesländern insofern, als 18-jährige Fahranfänger aus den alten Bundesländern deutlich häufiger von Beinaheunfällen berichten. Mit Blick auf die Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes zeigt sich, dass mit zunehmender Dauer auch die subjektiv als Beinaheunfall erlebten Fahrsituationen zunehmen.

Häufigkeit der Beinaheunfälle	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Dauer Fahrerlaubnisbesitz		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 18 J., 3 Monate	18 J., 4+ Monate	Bis zu 1 Monat	Bis zu 2 Monate	3+ Monate
Niemals	56,7	55,3	56,3	55,6	54,1	60,5	50,5	53,4	72,7	53,8	58,3	58,5	54,6	55,9	62,8	58,9	45,4
Ein oder zwei Mal	37,3	37,7	35,3	39,5	40,6	32,6	37,8	39,7	24,0	39,7	34,9	35,6	37,6	38,7	34,4	36,2	43,2
Drei- bis vier Mal	4,6	5,6	6,7	3,7	4,2	5,9	6,2	5,4	2,1	5,4	5,0	5,2	5,6	4,8	2,8	4,8	7,2
Fünf Mal und mehr	1,4	1,4	1,6	1,2	1,0	1,0	5,5	1,4	1,2	1,2	1,8	0,8	2,2	0,5	0,0	0,2	4,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	348	424	356	425	399	287	73	690	96	437	209	110	374	382	127	417	224

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 14-31: 18-jährige Fahranfänger: Anzahl der Beinaheunfälle – nach relevanten Subgruppen

Der statistische Vergleich der Häufigkeit berichteter Beinaheunfälle zwischen den 17- und 18-jährigen Fahranfängern resultiert in einem signifikanten Unterschied: BF17-Teilnehmer haben bis gegen Ende ihrer Begleitzeit mehr Beinaheunfälle erlebt als 18-jährige Fahranfänger am Beginn ihrer Fahrkarriere. Dieser Unterschied soll hier vor allem auf den unterschiedlich langen Zeitraum zurückgeführt werden, auf den sich die Selbsteinschätzung bezieht.

14.2.4 Zusammenfassung

In der kurzen Zeit des Fahrerlaubnisbesitzes bis zum Zeitpunkt der Befragung W1 sind nur 0,3 % der BF17-Teilnehmer (n = 7) verwarnt worden. Zum vergleichbaren Zeitpunkt haben bereits 6,6 % der 18-jährigen Befragten (n = 51) eine Verwar-

nung erhalten. Weniger auffällig ist die Differenz bei den Bußgeldern. Lediglich 0,3 % der 17-Jährigen (n = 6) und 0,8 % der 18-Jährigen (n = 6) haben bis zur Befragung aufgrund eines Verkehrsverstoßes einen Bußgeldbescheid erhalten. Zum Ende der Begleitzeit berichten 2,6 % der begleiteten Fahranfänger (n = 11) von Verwarnungen und 0,9 % (n = 4) von Bußgeldern. Hinsichtlich der Verwarnungen haben die BF17-Teilnehmer auch gegen Ende ihrer Begleitzeit trotz der längeren Fahrkarriere das höhere Belastungsniveau der selbstständigen Fahrer kurz nach deren Start in die Automobilität nicht erreicht. Unterschiede zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern hinsichtlich verhängter Bußgelder lassen sich dagegen nicht erkennen.

Unter den BF17-Teilnehmern ist die Verwicklung in einen Unfall bis zur ersten Befragung kurz nach

dem Maßnahmenstart äußerst gering (1,2 %; n = 26). In der Selbstwahrnehmung sehen fast zwei Drittel dieser verunfallten 17-Jährigen die Unfallursache vor allem im eigenen Fahrverhalten, ein Drittel der Jugendlichen macht vor allem einen anderen Verkehrsteilnehmer für den Unfall verantwortlich. Bis gegen Ende ihrer Begleitphase waren 4,3 % der 17-Jährigen (n = 18) an einer Kollision beteiligt. Wird die Unfallursache kurz nach Beginn des BF17 noch überwiegend auf das eigene Fahrverhalten zurückgeführt, werden gegen Ende des Begleiteten Fahrens mehrheitlich andere Verkehrsteilnehmer maßgeblich für den Unfall verantwortlich gemacht.

Bereits kurze Zeit nach der Fahrerlaubniserteilung berichten die selbstständigen Fahranfänger mehr Unfallbeteiligungen als die begleiteten jungen Fahrer gegen Ende des BF17. Etwa jeder zwanzigste der 18-jährigen Fahranfänger (5,6 %; n = 44) war in der relativ kurzen Zeit seines Fahrerlaubnisbesitzes bereits in einen Verkehrsunfall verwickelt. Auch diese Unfallbeteiligten suchen die Unfallursache überwiegend im eigenen Fahrverhalten.

Mehr als die Hälfte der 17-jährigen Fahranfänger (54,2 %) hat gegen Ende ihrer Begleitzeit nach eigener Einschätzung einen Beinaheunfall erlebt. Diese Gefahrensituation führen die Jugendlichen etwa zu einem Drittel auf das eigene Fahrverhalten zurück, mehr als zur Hälfte jedoch auf jenes anderer Verkehrsteilnehmer. Unter 18-jährigen Fahranfängern berichten am Beginn der Fahrkarriere 44,2 % von entsprechenden Beinaheunfällen. Vier von zehn jungen Fahrern führen diese Gefahrensituation auf das eigene Fahrverhalten zurück, über die Hälfte auf jenes anderer Verkehrsteilnehmer. Aufgrund der unterschiedlichen Messzeitpunkte für die Erhebung der Beinaheunfälle ist der Unterschied zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern plausibel.

15 Einstellungen zum Begleiteten Fahren, Perspektiven seiner Weiterentwicklung, Weiterempfehlung, Kritik und Verbesserungsvorschläge

15.1 Hilfreiche Unterstützungsangebote

Alle vier in Abschnitt 1.3.4 enumerierten Ansatzpunkte zur Optimierung des Begleiteten Fahrens sind darauf angewiesen, den Zielgruppen der Jugendlichen und ihrer Eltern sachlich richtige Infor-

mationen über die ertragreiche Ausgestaltung des Maßnahmenansatzes zu vermitteln und angemessene Praxishilfen zur Verfügung zu stellen. Hinsichtlich möglicher Unterstützungsangebote konnten die 17-jährigen Jugendlichen und ihre Begleiter in der FAB2014 angeben, welche sie für die Alltagspraxis des Begleiteten Fahrens als hilfreich erachten. Tab. 15-1 gibt einen Überblick über die von den Jugendlichen dabei gewünschten Hilfestellungen.

Generell fällt bei der Häufigkeitsverteilung der Mehrfachantworten auf, dass freiwillige Unterstützungsangebote deutlich öfter als hilfreich erachtet werden als ihre jeweils verpflichtenden „Varianten“, die sich alle unter den fünf am seltensten genannten Unterstützungsangeboten wiederfinden. Allerdings muss hierbei konzediert werden, dass die Stimmen für freiwillige Angebote einen ausgeprägt unverbindlichen Charakter haben und lediglich eine Option zum Ausdruck bringen, von der ad hoc nicht gesagt werden kann, in welchem Umfang sie auch tatsächlich genutzt werden würden.

Am häufigsten wird, von fast der Hälfte der Jugendlichen (46,3 %), eine zentrale Webseite mit allen Informationen zum BF17 als hilfreich benannt. Dieser Befund ist insofern unerwartet, als es mit der Webseite www.bf17.de ein solches Angebot bereits seit Jahren gibt, aber lediglich etwa jeder zwanzigste Befragte dieses auch genutzt hat (vgl. Abschnitt 8.2.5). Ad hoc drängt sich die Vermutung auf, dass diese Webseite den Jugendlichen nicht bekannt ist. Als weiteres technik-basiertes Unterstützungsangebot nennen jeweils etwa drei von zehn Jugendlichen eine Smartphone-App zur Aufzeichnung und Analyse der Fahrt (29,6 %) bzw. eine Fahrtenbuch-App (28,3 %).

Interessant ist der verhältnismäßig oft angemeldete Bedarf an Informationen darüber, wie das Begleitete Fahren das Unfallrisiko verringert. Knapp vier von zehn 17-Jährigen (38,1 %) benennen diesen Aspekt. Interpretiert man diesen Hilfebedarf als Ausdruck eines Defizits hinsichtlich der Kenntnis des Wirkmodells des Begleiteten Fahrens, treffen sich die Defizite der 17-jährigen Teilnehmer mit jenen der 18-jährigen Nichtteilnehmer am BF17 (vgl. Abschnitt 8.3). Als weiteren interessanten Einzelaspekt soll hier noch darauf hingewiesen werden, dass über ein Fünftel der Jugendlichen (21,9 %) das Angebot von Aufklebern zum Kennzeichnen des beim BF17 benutzten Autos nennt (vgl. zu diesem Aspekt ausführlich Abschnitt 15.3).

Unterstützungsangebote für die Alltagspraxis des Begleiteten Fahrens	Antworten		Befragte
	n	%	%
Eine Webseite mit allen Informationen zum BF17	869	12,4	46,3
Informationen darüber, wie das Begleitete Fahren das Unfallrisiko von Fahranfängern verringert	713	10,2	38,1
Ein freiwilliges Angebot einer gemeinsamen Fahrstunde mit dem Fahranfänger, einem Begleiter und einem Fahrlehrer während der Begleitzeit	638	9,1	34,0
Eine Smartphone-App, die starke Längs- und Querschleunigungen beim Fahren aufzeichnet und diese Fahrsituationen nach der Fahrt analysieren lässt	554	7,9	29,6
Ein freiwillig geführtes Fahrtenbuch als App für das Smartphone	531	7,6	28,3
Eine freiwillige Vorbereitungsveranstaltung für meine/n Begleiter	529	7,6	28,2
Schriftliche Infos und Tipps in Papierform als Handbuch, das man von der Fahrschule oder der Führerscheinstelle bekommt	520	7,4	27,7
Ein Aufkleber zum Kennzeichnen des beim BF17 benutzten Autos	410	5,9	21,9
Eine freiwillige Vorbereitungsveranstaltung für mich	373	5,3	19,9
E-Learning-Angebote zur Verkehrs- und Gefahrenwahrnehmung	370	5,3	19,7
Ein zentrales Diskussions- und Hilfeforum zum BF17 im Internet	349	5,0	18,6
Ein freiwillig geführtes Fahrtenbuch, das auch Hinweise zu bestimmten Übungen / Fahraufgaben enthält	300	4,3	16,0
Eine Anleitung zur positiven Ausgestaltung der Kommunikationssituation zwischen Fahranfänger und Begleiter im Auto als DVD oder Video im Internet	190	2,7	10,2
Ein freiwillig geführtes Fahrtenbuch in Papierform zur Dokumentation der gemeinsamen Fahrten	159	2,3	8,5
Das verpflichtende Angebot einer gemeinsamen Fahrstunde mit dem Fahranfänger, einem Begleiter und einem Fahrlehrer während der Begleitzeit	153	2,2	8,2
Eine verpflichtende Vorbereitungsveranstaltung für meine/n Begleiter	122	1,7	6,5
Fremdsprachige Informationsmaterialien zum Begleiteten Fahren	99	1,4	5,3
Eine verpflichtende Vorbereitungsveranstaltung für mich	63	0,9	3,4
Die Verpflichtung zum Führen eines Fahrtenbuchs, um die Begleitdauer und die Fahrleistung zu dokumentieren	42	0,6	2,2
Insgesamt	6.984	100,0	372,5

Mehrfachantworten: 6.984 Antworten von 1.875 Befragten;

Tab. 15-1: BF17-Teilnehmer: Hilfreiche Unterstützungsangebote zum BF17 (Mehrfachantworten)

Auch die Begleiter der Jugendlichen werden gefragt, welche Ansatzpunkte aus einer Liste von Unterstützungsangeboten für ihre Begleitertätigkeit hilfreich (gewesen) wären. Dabei fällt zunächst auf, dass vier von zehn Begleitern (40,9 %) angeben, keine solchen Unterstützungsangebote zu benötigen (vgl. Tab. 15-2).¹⁵³ Vergleichsweise am häufigsten werden dann freiwillige Fahrschulangebote zur Theorie und Praxis des Begleiteten Fahrens genannt. Falls überhaupt, sind die Eltern an Informationen über Unterstützungsmöglichkeiten für ihr Kind, das BF17 allgemein oder das Unfallrisiko von Fahranfängern interessiert. Hierzu lassen sich vier Unterstützungsaspekte unter den sieben am meisten genannten Items finden. Auch Eltern können sich für verpflichtende Unterstützungsmaßnahmen nicht begeistern. Auch für die Begleiter muss die mögliche Diskrepanz zwischen dem Wunsch nach einem freiwilligen Unterstützungsangebot und dessen tatsächlicher Inanspruchnahme beachtet werden.

Zusammenfassung

Unterstützungsangebote zum Begleiteten Fahren im Internet oder als Smartphone-App werden von den Jugendlichen häufig als hilfreich genannt. Verhältnismäßig oft werden Informationen über den Wirkmechanismus des Begleiteten Fahrens als förderlich angesehen. Freiwillige Unterstützungsangebote sind unter Jugendlichen deutlich attraktiver als ihre jeweilige verpflichtende Alternative. Der größte Teil der Eltern gibt explizit an, keine Unterstützung zu benötigen. Von den anderen Begleitern werden Unterstützungsangebote von Fahrschulen und Informationen zu unterschiedlichen BF17-Aspekten am häufigsten genannt.

¹⁵³ Die Auswahl dieser Antwort setzte die Möglichkeit von Mehrfachantworten außer Kraft und ließ keine weitere Antwort mehr zu.

Unterstützungsangebote für die Alltagspraxis des Begleiteten Fahrens	Antworten		Befragte
	n	%	%
Ich brauche für meine Begleitertätigkeit keine solche Unterstützung	202	17,8	40,9
Ein freiwilliger Fahrschul-Kurs mit Informationen darüber, wie ich als Begleiter/in den Jugendlichen unterstützen kann	144	12,7	29,1
Ein freiwilliges Angebot einer gemeinsamen Fahrstunde mit dem Fahranfänger, einem Begleiter und einem Fahrlehrer während der Begleitzeit	111	9,8	22,4
Schriftliche Informationen und Tipps, wie ich als Begleiter/in den Jugendlichen unterstützen kann, in einem gedruckten Handbuch zum Selbststudium	109	9,6	22,1
Eine Webseite mit allen Informationen zum BF17	98	8,7	19,9
Das Auffrischen der Verkehrsregeln in einem Kurs (z. B. in der Fahrschule)	92	8,1	18,5
Informationen darüber, wie das Begleitete Fahren das Unfallrisiko von Fahranfänger verringert	82	7,2	16,5
Informationen und Tipps, wie ich als Begleiter/in den Jugendlichen unterstützen kann zusammen mit Kurzvideos im Internet	75	6,6	15,1
Ein Aufkleber zum Kennzeichnen des beim BF17 benutzten Autos	72	6,3	14,4
Ein freiwillig geführtes Fahrtenbuch, das auch Hinweise zu bestimmten Übungen / Fahraufgaben enthält	43	3,8	8,7
Eine Anleitung zur positiven Ausgestaltung der Kommunikationssituation zwischen Fahranfänger und Begleiter im Auto als DVD oder Video im Internet	34	3,0	7,0
Das verpflichtende Angebot einer gemeinsamen Fahrstunde mit dem Fahranfänger, einem Begleiter und einem Fahrlehrer während der Begleitzeit	24	2,2	4,9
Ein verpflichtender Fahrschul-Kurs mit Informationen darüber, wie ich als Begleiter/in den Jugendlichen unterstützen kann	16	1,4	3,2
Die Verpflichtung zum Führen eines Fahrtenbuches, um die Begleitdauer und die Fahrleistung zu dokumentieren	9	0,8	1,8
Ein zentrales Diskussions- und Hilfeforum zum BF17 für Begleiter im Internet	9	0,8	1,7
Fremdsprachige Informationsmaterialien zum Begleiteten Fahren	7	0,7	1,5
Etwas anderes, und zwar:	7	0,7	1,5
Insgesamt	1.135	100,0	229,4

Mehrfachantworten: 1.135 Antworten von 495 Befragten;

Tab. 15-2: Begleiter: Hilfreiche Unterstützungsangebote zum BF17 (Mehrfachantworten)

15.2 Perspektiven der Weiterentwicklung des Begleiteten Fahrens

Zur Unterstützung der vier Optimierungsaspekte des BF17-Maßnahmenansatzes (vgl. Abschnitt 1.3.4) ist eine Reihe von Modifikationen an den Regelungen des Begleiteten Fahrens denkbar, die den befragten Jugendlichen und ihren Eltern zur Beurteilung vorgelegt wurden.¹⁵⁴

Ein erstes mögliches Szenario zielt auf die um noch einmal ein Jahr frühere Möglichkeit des Pkw-Fahrerlaubnisenerwerbs mit 16 Jahren („BF16“). Die Jugendlichen wurden gefragt, ob sie Interesse gehabt hätten, bereits im Alter von 15 ½ Jahren mit der Fahrausbildung zu beginnen und dann bereits ab dem 16 und bis zu 18. Geburtstag in Begleitung Auto zu fahren. Wie Bild 15-1 veranschaulicht, träfe eine solche Regelung durchaus das Interesse der Jugendlichen. Fast die Hälfte der BF17-Teilnehmer hätte Interesse an einem altersbezogenen früheren Start ins Begleitete Fahren gehabt.

Anders sieht das Meinungsbild unter den Begleitern aus (vgl. ebenfalls Bild 15-1). Mehr als zwei Drittel der Begleiter / Eltern (67,7 %) lehnen einen um ein weiteres Jahr früheren Start in die Pkw-Mobilität rundweg ab.

Eine weitere mögliche Änderung am BF17 betrifft die Begleiterregelung. Diesbezüglich ist eine Vereinfachung derart vorstellbar, dass alle Personen, die die Voraussetzungen

- eines Mindestalters von 30 Jahren,
- des Führerscheinbesitzes seit mindestens fünf Jahren und
- des Eintrags von höchstens einem Punkt im Fahrignungsregister

erfüllen, ohne Eintragung in eine individuelle Prüfungsbescheinigung 17-jährige Fahranfänger begleiten dürfen. Bild 15-2 dokumentiert auf der linken Seite die Antworten der Jugendlichen zu diesem Szenario. Demnach gehen etwa zwei Drittel der BF17-Teilnehmer davon aus, im Zuge einer solchen Begleiterregelung mehr Fahrpraxis zu erwerben als sie es gegenwärtig tun. D. h. im Zuge einer vereinfachten Begleiterregelung kann von einer Erhöhung des Fahrleistungsumfangs der BF17-Teilnehmer ausgegangen werden.

¹⁵⁴ Den BF17-Teilnehmern wurden die folgenden Fragen am Anfang ihrer Begleitzeit vorgelegt (Erhebungszeitpunkt W1). Die Antworten der Begleiter stammen teilweise ebenfalls aus dieser Erhebung, teilweise aber auch aus der Befragung gegen Ende der Begleitzeit (Erhebungszeitpunkt W2).

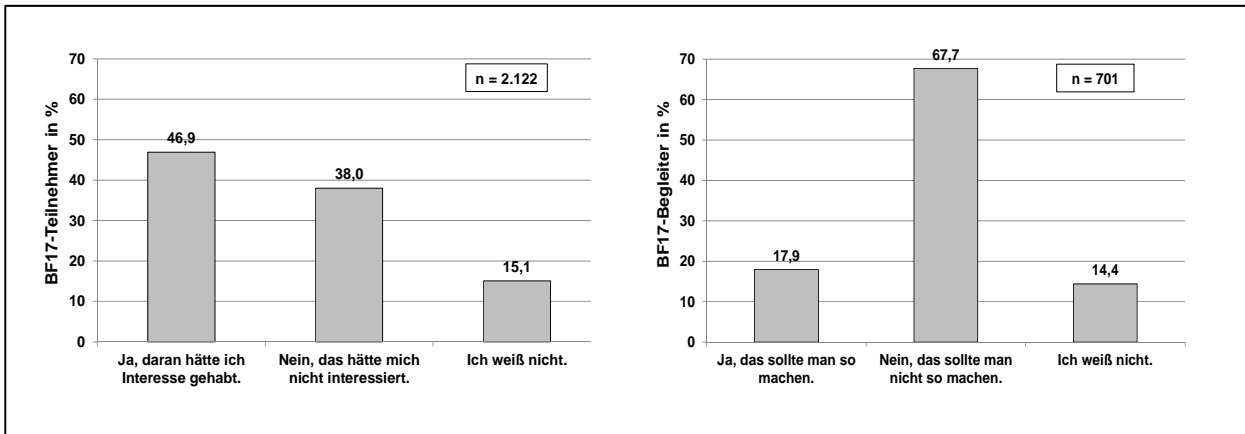


Bild 15-1: BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter: Interesse an BF16?

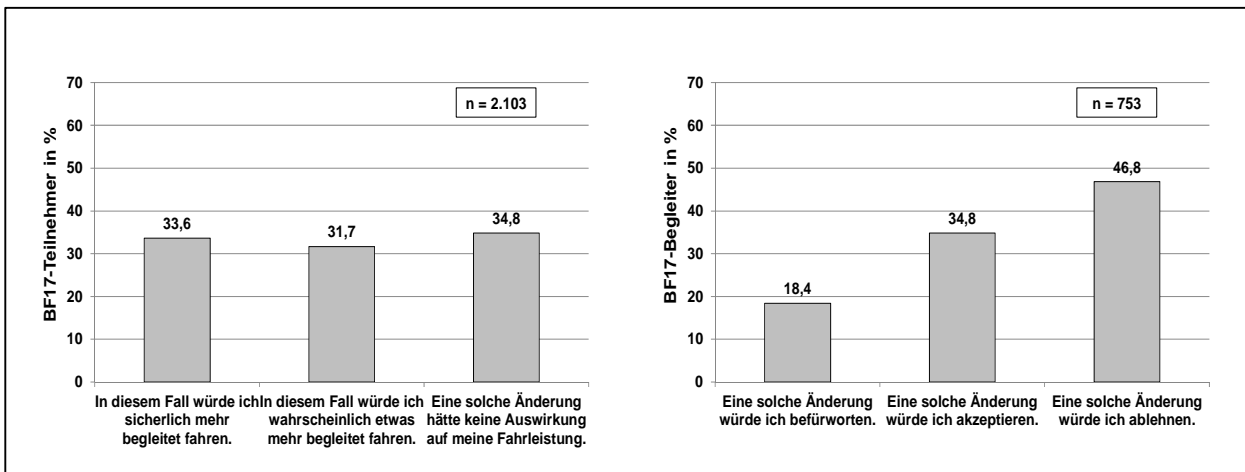


Bild 15-2: BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter: Meinung zur „vereinfachten Begleiterregelung“

Auch die Begleiter – d. h. meistens ein Elternteil – wurden gefragt, wie sie zu einer Regelung stehen, bei der jeder Führerscheinbesitzer, der die Mindestvoraussetzungen erfüllt, ohne schriftliches Einverständnis der Erziehungsberechtigten als Begleiter eines 17-Jährigen tätig werden könnte (vgl. rechte Seite von Bild 15-2). Auch unter den Begleitern ist eine Mehrheit gegenüber einer vereinfachten Begleiterregelung aufgeschlossen. Etwas weniger als jeder Fünfte (18,4 %) würde eine solche Regelung explizit befürworten, ein Drittel (34,8 %) würde sie akzeptieren. 46,8% der Begleiter lehnen eine entsprechende Regelung jedoch ab. Dabei ist zu beachten, dass in der Fragestellung an die Begleiter explizit auf das Wegfallen einer schriftlichen Einverständnis der Erziehungsberechtigten zu jedem Begleiter Bezug genommen wird. Dies verweist ganz direkt auf eine massive Einschränkung der elterlichen Kontrolle. Insofern

ist die in den Begleiterantworten zum Ausdruck gebrachte Skepsis / Ablehnung nicht verwunderlich.

Bild 15-3 fasst die Meinungen der BF17-Teilnehmer und ihrer Begleiter zu unterschiedlichen denkbaren Mindestvoraussetzungen beim Begleiteten Fahren zusammen. So wollen mehr als ein Fünftel der Jugendlichen (23,2 %) und mehr als ein Viertel der Begleiter (28,6 %) eine Mindestbegleitdauer von sechs Monaten als verpflichtend eingeführt sehen. Fast die Hälfte beider Stichproben kann sich eine Mindestbegleitdauer als freiwillige Maßnahme, z. B. um Vergünstigungen bei der Autoversicherung zu bekommen, vorstellen. Damit bringen 71,5 % der Jugendlichen und mehr als drei Viertel ihrer Begleiter (78,3 %) ihre Akzeptanz für eine Mindestbegleitdauer im Begleiteten Fahren zum Ausdruck.

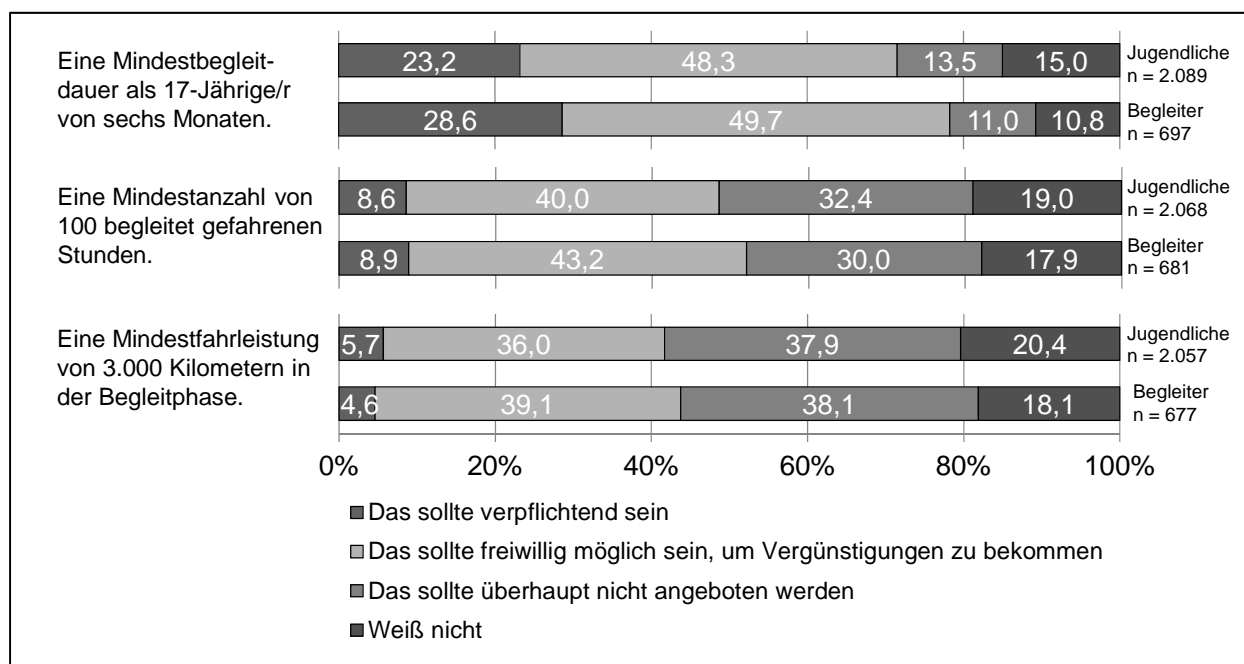


Bild 15-3: BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter: Fahrpraxismaßnahmen verpflichtend oder mit Anreizen?

Weniger groß ist die Zustimmung zu einer Mindeststundenzahl, die im BF17 gefahren werden sollte (vgl. Bild 15-3). Nur jeweils weniger als jeder zehnte Jugendliche oder Begleiter will eine solche verpflichtende Regelung. Jeweils vier von zehn Befragten wären jedoch mit einer freiwillig zu erbringenden Mindestfahrleistung einverstanden, die dann z. B. an Vergünstigungen bei der Haftpflichtversicherung gekoppelt sein könnte. Knapp ein Drittel der Jugendlichen (32,4 %) und ebenfalls drei von zehn Begleitern (30,0 %) lehnen eine solche Regelung ab. Hinsichtlich der Frage einer Mindestzahl gefahrener Stunden im BF17 haben jeder fünfte Jugendliche (19,0 %) und nur unwesentlich weniger Begleiter (17,9 %) keine Meinung.

Die Zustimmung der beiden Befragtengruppen nimmt bei der Einschätzung einer Mindestfahrleistung von 3.000 km in der Begleitphase noch einmal ab (vgl. Bild 15-3). Nur noch etwa jeder zwanzigste Jugendliche (5,7 %) oder Begleiter (4,6 %) spricht sich für die verpflichtende Einführung einer vorgeschriebenen Anzahl zu fahrender Kilometer aus. Immerhin mehr als ein Drittel der Befragten kann sich dies freiwillig, z. B. um Vergünstigungen bei der Haftpflichtversicherung zu bekommen, vorstellen. Fast vier von zehn Jugendlichen (37,9 %) oder Begleitern (38,1 %) lehnen eine Mindestfahrleistung im BF17 ab. Auch hinsichtlich dieser Frage ist der Anteil der Unentschlossenen relativ hoch.

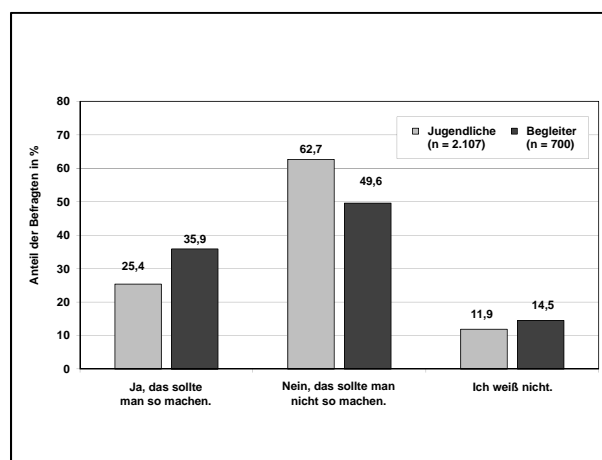


Bild 15-4: BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter: Mindestbegleitdauer auch in das 19. Lebensjahr hinein?

Greift man die Option einer Mindestbegleitdauer auf, könnte eine weitere Optimierungsperspektive des BF17 darin bestehen, unabhängig vom Alter des Jugendlichen beim Start in die Maßnahme, eine Mindestbegleitdauer von sechs Monaten vorzusehen. D. h. wenn ein Jugendlicher z. B. erst drei Monate vor seinem 18. Geburtstag die Prüfbescheinigung erwirbt, müsste er bis drei Monate nach seinem 18. Geburtstag begleitet fahren. Eine solche Regelung wird jedoch von der großen Mehrheit der Jugendlichen (62,7 %) und knapp der Hälfte der Begleiter (49,6 %) abgelehnt (vgl. Bild 15-4). Nur ein Fünftel der Jugendlichen (25,4 %)

und etwas mehr als ein Drittel der Begleiter (35,9 %) stimmt dieser Optimierungsperspektive zu.

Eine weitere mögliche Perspektive käme einem Paradigmenwechsel in der deutschen Fahrausbildung gleich. Die Jugendlichen und ihre Begleiter wurden gefragt, ob nach 20 praktischen Fahrstunden mit einem Fahrlehrer auch mit Laien (z. B. den Eltern) begleitet gefahren und geübt werden können sollte. Bild 15-5 zeigt, dass ein solches Laien-training vor der Fahrerlaubnisprüfung von jeweils der Mehrheit der Jugendlichen (51,6 %) und der Begleiter (59,7 %) abgelehnt wird.

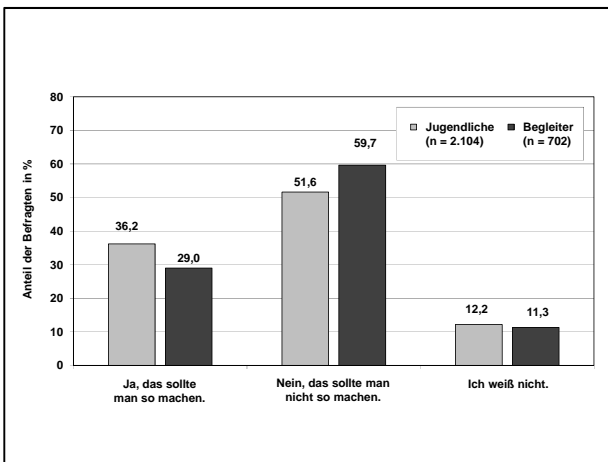


Bild 15-5: BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter: Laien-training während der Fahrausbildung?

Die Jugendlichen und ihre Begleiter wurden auch nach ihrer Meinung zu einer Intensivierung der Betreuung während der Begleitdauer durch einen Fahrlehrer gefragt. Eine fachliche Betreuung im Rahmen einer gemeinsamen Begleitfahrt des Jugendlichen, einer Begleitperson und einem Fahrlehrer wäre für etwa drei von zehn Jugendlichen (29,3 %) und ein Viertel der Begleiter (26,1 %) hilfreich (vgl. Bild 15-6). Knapp die Hälfte der Jugendlichen (49,0 %) und noch mehr Begleiter (54,9 %) fänden ein solches Coachingangebot nicht interessant, etwa jeder fünfte Befragte hat dazu keine Meinung.

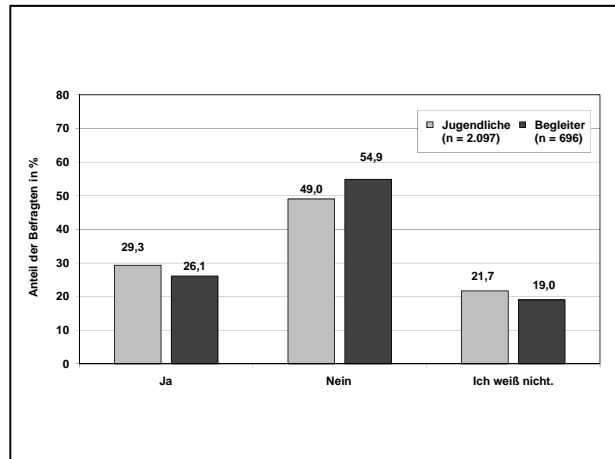


Bild 15-6: BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter: Wäre eine Begleitfahrt mit einem Fahrlehrer hilfreich?

Darüber hinaus wird von Jugendlichen (52,2 %) und ihren Begleitern (56,0 %) mehrheitlich die fachliche Begleitung des BF17 durch einen Fahrlehrer nach der Fahrerlaubnisprüfung, z. B. in einem Abendkurs, als nicht hilfreich empfunden (vgl. Bild 15-7). Allerdings ist – insbesondere unter den Jugendlichen – der Anteil der Unentschlossenen relativ hoch.

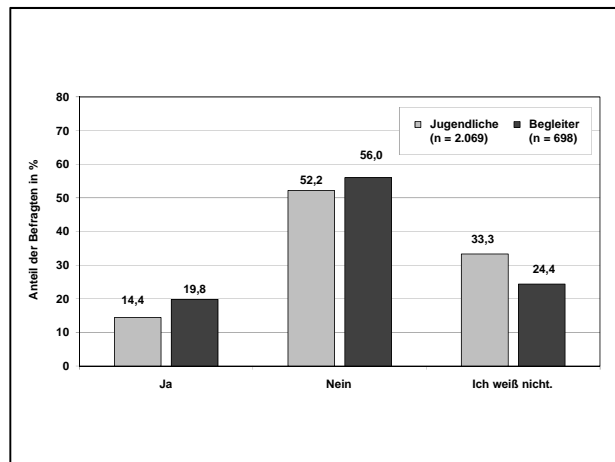


Bild 15-7: BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter: Wäre ein Abendkurs in der Fahrschule während des BF17 hilfreich?

Als Gesamteindruck der Meinungsäußerungen der BF17-Teilnehmer und ihrer Begleiter hinsichtlich des Engagements von Laientrainern und Fahrlehrern im BF17 bleibt festzuhalten: In den Meinungsäußerungen der Befragten schlägt sich das jetzige System der Fahrausbildung nieder, mit der Verantwortung eines Fahrlehrers für die Ausbildung, die mit der Fahrerlaubnisprüfung endet. Sowohl die Ergänzung der professionellen Fahrausbildung

in der Fahrschule um Elemente einer Laienausbildung als auch ein weiteres Engagement von Fahrlehrern nach der Fahrerlaubnisprüfung während der BF17-Begleitphase werden von den Jugendlichen und ihren Begleitern überwiegend als nicht hilfreich angesehen.

Zusammenfassung

Während fast die Hälfte der BF17-Teilnehmer auch Interesse an einem Begleiteten Fahren ab dem Alter von 16 Jahren gehabt hätte, lehnen über zwei Drittel der Eltern ein solches Modell ab.

Eine vereinfachte Begleiterregelung unter Beibehaltung der Mindestvoraussetzungen hinsichtlich Alter, Fahrerlaubnisbesitzdauer und Verkehrsbeherrschung, jedoch ohne Eintrag der entsprechenden Personen auf der Prüfbescheinigung, würde aus Sicht der Mehrheit der BF17-Teilnehmer zu einer Erhöhung ihrer Fahrleistung führen. Auch die Begleiter sind mehrheitlich gegenüber einer vereinfachten Begleiterregelung aufgeschlossen, jedoch spricht sich eine große Minderheit auch explizit dagegen aus.

Eine Mindestbegleitdauer von sechs Monaten findet als einzige Fahrpraxismaßnahme den Zuspruch einer Mehrheit der Jugendlichen und ihrer Begleiter. Deutlich geringer fällt die Zustimmung der Befragten zu einer Mindestanzahl begleitet gefahrener Stunden oder einer Mindestfahrleistung aus. Ein Hineinreichen einer Mindestbegleitdauer in das 19. Lebensjahr wird allerdings von knapp der Hälfte der Begleiter und fast zwei Drittel der begleiteten Jugendlichen abgelehnt.

In den Meinungsäußerungen der Befragten schlägt sich ferner das jetzige System der Fahrausbildung nieder, mit der Verantwortung eines Fahrlehrers für die Ausbildung, die mit der Fahrerlaubnisprüfung endet. Sowohl die Ergänzung der professionellen Fahrausbildung in der Fahrschule um Elemente einer Laienausbildung als auch ein weiteres Engagement von Fahrlehrern nach der Fahrerlaubnisprüfung während der BF17-Begleitphase werden von den 17-Jährigen und ihren Begleitern überwiegend als nicht hilfreich angesehen.

15.3 Option: Pkw-Anfängerkennzeichnung¹⁵⁵

15.3.1 Hintergrund der Diskussion

In der deutschen Diskussion um die Kennzeichnung von Fahranfängerfahrzeugen kommt MIENERT (2002) in einer Befragung von 263 16-Jährigen zu dem Fazit, dass zur Verminderung des psychologischen Missbrauchs von Autos durch risikobereite Jugendliche ein Anfängerkennzeichen eingeführt werden sollte. Er verweist dabei auf das neben dem Anfängerrisiko bestehende, für diese Altersgruppe spezifische Jugendlichkeitsrisiko. Mittels einer Clusteranalyse identifiziert er anhand der Skalen „Dominanz und Ausleben“, „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ und „Verkehrsbezogene Regelakzeptanz“ drei Gruppen von Fahranfängern: die sog. „Braven“ (n = 112), die „Ausgewogenen“ (n = 113) und die „potenziell Risikoreichen“ (n = 34) (vgl. MIENERT 2002: 145ff).

Werden die drei Gruppen bezüglich der Akzeptanz von Auflagen und Einschränkungen für Fahranfänger befragt,¹⁵⁶ so zeigt sich, dass potenzielle Risikofahrer stärker als die anderen Gruppen gerade jene Auflagen ablehnen, die direkt mit dem Fahren selbst verbunden sind. Zudem lehnen sie Auflagen ab, die das emotionale und demonstrative Fahrerleben einschränken. Der Autor identifiziert jedoch nur das Anfängerkennzeichen als Maßnahme, die technisch leicht umzusetzen wäre, von Braven und Ausgewogenen akzeptiert und von potenziellen Risikofahrern nicht akzeptiert würde (vgl. MIENERT 2002: 149).

Der Autor plädiert dafür, zielgruppenspezifische Unfallprävention an den psychischen Funktionen von Führerschein und Auto ansetzen zu lassen. Ein Schritt in diese Richtung wäre seines Erachtens die Einführung eines Anfängerkennzeichens. Dieses könnte den Wert des Statussymbols Auto mindern und den Risikofahrern einen Missbrauch des Autos zur Selbstdarstellung erschweren. Um Jugendliche nicht zu diskriminieren sollte die Pflicht einer Fahranfängerkennzeichnung unabhängig vom Alter für alle Fahranfänger gelten (vgl. MIENERT 2002: 149f).

¹⁵⁵ Einzelne Textteile dieses Abschnitts entstammen FUNK et al. (2012a: 94ff) und wurden für die vorliegende Berichterstattung aktualisiert und ergänzt.

¹⁵⁶ Folgende Items standen zur Diskussion: Alkoholtester, Anfängerkennzeichen, Spurhalter, Abstandswarner, Fahrtenstreiber, Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, Erwachsene Begleitung (vgl. MIENERT 2002: 149).

Allerdings ist die Kennzeichnung von Fahranfänger-Pkw, insbesondere während des Begleiteten Fahrens, nicht unumstritten. Als Einwände gegen ihre Einführung werden vor allem folgende Argumente vorgebracht:

- Im Begleiteten Fahren in Deutschland haben die jungen Fahrer eine vollwertige Fahrausbildung absolviert und durch das Bestehen einer theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung abgeschlossen. Die Mitfahrt einer erwachsenen Begleitperson wirkt zusätzlich protektiv. BF17-Fahrer fahren berechenbarer und regelorientierter als 18-jährige Fahranfänger (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 19). Diese Argumente sprechen gegen eine spezielle Kennzeichnung von BF17-Fahrzeugen.
- Eine Fahrzeugkennzeichnung könnte statt zu mehr Nachsicht und Geduld auch zu Ungeduld, Unhöflichkeit, riskanten Überholmanövern oder Belehrungsgesten seitens der anderen Verkehrsteilnehmer führen (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 19). Solche Reaktionen ließen den Nutzer einer generellen Kennzeichnung von Anfängerfahrzeugen als zweifelhaft erscheinen.
- In den USA wird argumentiert, dass eine Fahrzeugkennzeichnung zur Diskriminierung junger Fahrer und zur Verletzung ihrer individuellen Rechte führen würde, aufgrund des gezielten Heraussuchens von Fahranfängern durch die Polizei im Rahmen des Enforcement von GDL-Regelungen oder durch die Offenlegung des Fahranfängerstatus anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber.¹⁵⁷
- Durch die Identifizierung junger Fahranfänger aufgrund von Plaketten wird in der US-Diskussion die Gefahr von Raubüberfällen auf junge Fahrer gesehen (vgl. FAULKS 2011; McCARTT et al. 2011).
- Des Weiteren wird dort eingewendet, dass es aufgrund der Pkw-Kennzeichnung zu vermehrtem sexuell belästigendem Verhalten kommen könnte (vgl. FAULKS 2011; McCARTT et al. 2011).

Die NEW JERSEY TEEN DRIVER STUDY COMMISSION (2008: 19) kann jedoch in einer internationalen Recherche keine Belege dafür finden, dass die Kennzeichnung von Fahranfänger-Pkw von Tätern genutzt werden würde, um gezielt Jugendliche als potenzielle Opfer auszusuchen. Bezüglich der

Verletzung individueller Rechte wird argumentiert, dass Autofahren per Gesetz ein Privileg und kein Recht ist und die Anbringung einer Plakette somit nicht die individuellen Rechte verletzt (vgl. NEW JERSEY TEEN DRIVER STUDY COMMISSION 2008:19).

Zuletzt wurden die Pro- und Contra-Argumente im Zuge der Einführung einer Pkw-Kennzeichnung für Fahranfänger in der „Learner“-Phase (der Fahranfänger wird von einem Erwachsenen als Supervisor begleitet) und der „Intermediate“-Phase (dem ersten Alleinfahren mit Restriktionen insbesondere hinsichtlich Nachtfahrten und Mitfahren) im Rahmen des Graduated Driver Licensing im US-Bundesstaat New Jersey ausführlich diskutiert (vgl. McCARTT et al. 2011).

Während in anderen Ländern Fahranfänger-Plaketten im Rahmen des mehrstufigen Fahrerlaubnisverfahrens (GDL) also bereits eingesetzt werden und aus New Jersey erste positive Befunde zu deren Sicherheitswirksamkeit und zu ihrer Hilfe beim Enforcement der GDL-Elemente vorliegen (vgl. Abschnitt 2.8), plädiert der Deutsche Verkehrssicherheitsrat für einen entsprechenden Modellversuch in Deutschland, der klären soll, inwieweit die Kennzeichnung von Fahrzeugen im Rahmen der hiesigen Fahranfängervorbereitung eine unfallvermindernde Wirkung hat (vgl. DVR 2010). Konkret geht es um die Fragen,

- ob eine obligatorische Kennzeichnung von Anfängerfahrzeugen anderen Verkehrsteilnehmern wirksam signalisiert, dass es sich beim Fahrer um eine Person mit erhöhtem Anfängerrisiko handelt,¹⁵⁸
- ob sich durch eine obligatorische Kennzeichnung von Anfängerfahrzeugen eine positive Verhaltensänderung bei den Fahranfängern bewirken lässt¹⁵⁹ und
- ob eine obligatorische Kennzeichnung von Anfängerfahrzeugen als wirksames Symbol für die Entwertung des Statussymbols „Auto“ eingesetzt werden kann und somit Fahranfängern die

¹⁵⁸ Die Klärung dieser Frage setzt die Befragung von Autofahrern mit einer gewissen Fahrerlaubnisbesitzdauer voraus. Dieser Ansatz weist über den Rahmen der „Fahranfängerbefragung 2014“ hinaus.

¹⁵⁹ Dieser Aspekt der Wirkungsevaluation setzt die Vorher- / Nachher-Befragung von Fahranfängern voraus, die entsprechende Anfängerkennzeichen nutzen. Auch dieser Ansatz kann im Rahmen der „Fahranfängerbefragung 2014“ nicht umgesetzt werden.

¹⁵⁷ Vgl. http://www.nj.com/news/index.ssf/2010/04/kyleighs_law_requiring_license.html, aufgerufen am 07.12.2011.

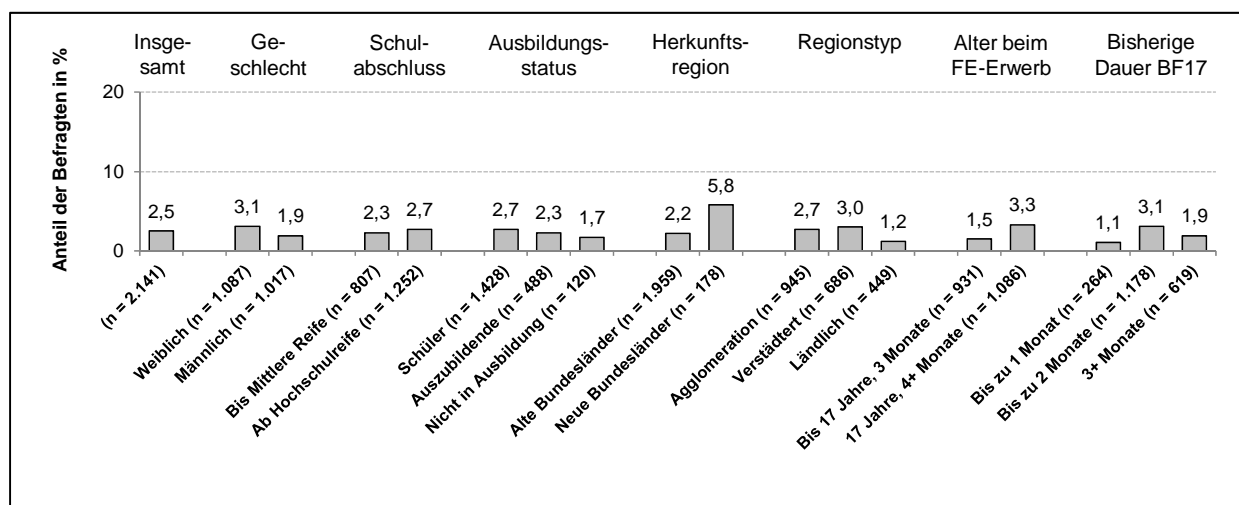


Bild 15-8: BF17-Teilnehmer: Kennzeichnung des Autos mit einem Anfänger-Kennzeichen – nach relevanten Subgruppen

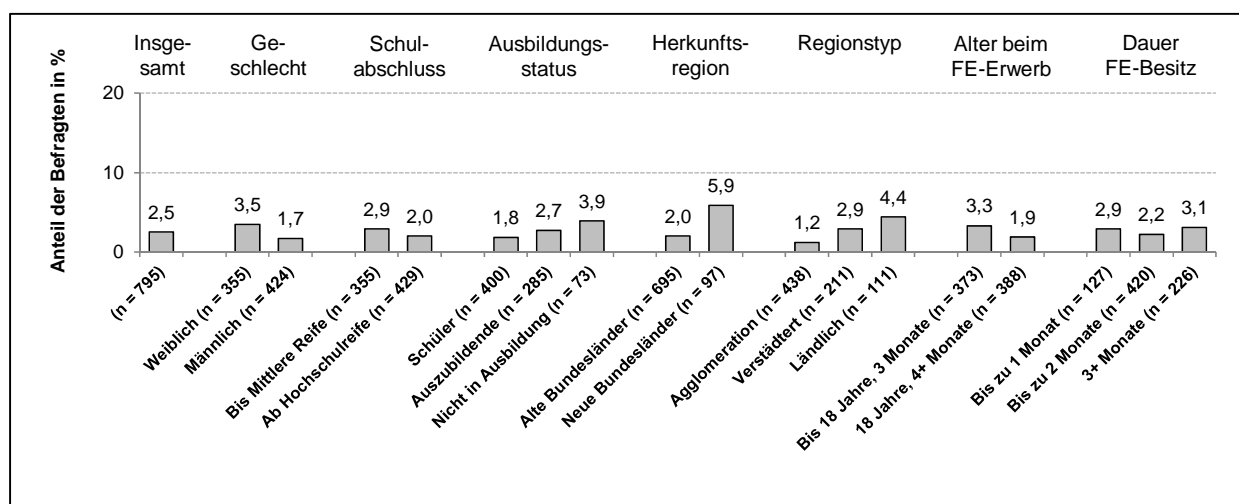


Bild 15-9: 18-jährige Fahranfänger: Kennzeichnung des Autos mit einem Anfänger-Kennzeichen – nach relevanten Subgruppen

Möglichkeit genommen wird, durch auffälliges Fahren mit dem Kraftfahrzeug den gewünschten Status nach außen hin zu demonstrieren (vgl. DVR 2010).¹⁶⁰

15.3.2 Befunde zur Pkw-Anfängerkennzeichnung

Die „Fahranfängerbefragung 2014“ bietet die Möglichkeit, die Option einer Pkw-Kennzeichnung unter den gegenwärtig geltenden Bedingungen des Fahrerlaubniserwerbs in Deutschland in einer gro-

ßen Stichprobe von BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Nichtteilnehmern eingehender zu prüfen.

Wenig überraschend nimmt nur eine kleine Minderheit der Befragten (2,5 %) derzeit die Möglichkeit einer entsprechenden Pkw-Kennzeichnung wahr. Dabei errechnet sich für BF17-Teilnehmer und 18-jährige Fahranfänger exakt der gleiche, geringe Anteil pkw-kennzeichnender Befragter.

Bild 15-8 dokumentiert die Anteile der Nutzer von Anfängerkennzeichen unter den BF17-Teilnehmern. Statistisch verallgemeinern lassen sich lediglich die beiden Unterschiede nach der Herkunftsregion und dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb. In den neuen Bundesländern und von 17-Jährigen, die erst ab dem Alter von 17 Jahren und vier Monaten ihre Fahrerlaubnis erwerben, wird der

¹⁶⁰ Zur Klärung dieser Frage kann die „Fahranfängerbefragung 2014“ erste Befunde beisteuern.

beim Begleiteten Fahren genutzte Pkw häufiger als Fahranfängerauto gekennzeichnet.¹⁶¹

Auch unter den 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern ist der Anteil der jungen Erwachsenen mit Anfängerkennzeichen im Osten signifikant höher als im Westen (vgl. Bild 15-9).¹⁶²

Auch unter den Begleitern / Eltern der Fahranfänger fände die Verpflichtung zu einer einschlägigen Pkw-Kennzeichnung keine Mehrheit: Nur etwas mehr als ein Viertel der Elterngeneration (27,5 %) spricht sich mehr oder weniger stark dafür aus, aber 58,4 % lehnen dies mehr oder weniger stark ab. Der Rest (14,1 %) hat dazu keine Meinung (vgl. Bild 15-10). Die Unterschiede in den Anteilswerten sind zwischen Begleitern von 17-Jährigen und Eltern von 18-Jährigen nur gering und lassen sich nicht statistisch verallgemeinern.

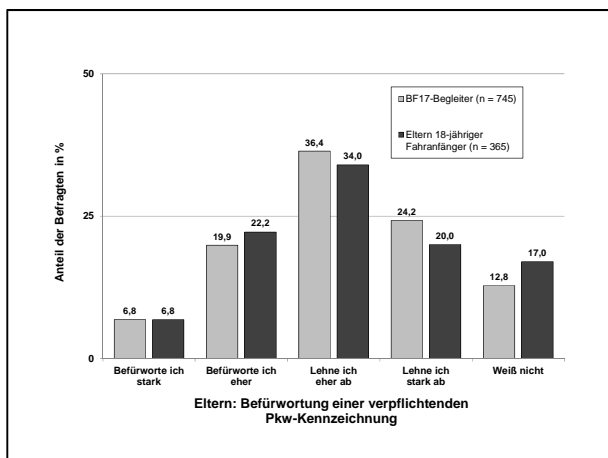


Bild 15-10: Einstellung der Elterngeneration zur verpflichtenden Pkw-Kennzeichnung für Fahranfänger

Hinsichtlich der Antwortdifferenzierung nach sozioökonomischen Merkmalen des Fahranfängers lassen sich für Begleiter von 17-Jährigen die Unterschiede nach dem Geschlecht des Jugendlichen und nach seinem Alter beim Fahrerlaubniswerb verallgemeinern (vgl. Tab. 15-3): Begleiter von jungen Frauen befürworten eine Kennzeichnung von Fahranfänger-Pkw im BF17 eher als Begleiter

¹⁶¹ Detailanalysen zeigen, dass die statistische Signifikanz inhaltlich darauf beruht, dass es sich bei den Befragten aus den neuen Bundesländern, die eine entsprechende Pkw-Kennzeichnung wählen, um zehn Mädchen handelt, die alle erst ab dem Alter von 17 Jahren und vier Monaten in das BF17 eingestiegen sind.

¹⁶² Aufgrund der geringen Fallzahl befragter Fahranfänger aus den neuen Bundesländern beruht diese Aussage auf lediglich sechs Befragten, die eine Pkw-Fahranfängerkennzeichnung verwenden.

von jungen Männern. Begleiter von Jugendlichen, die erst ab dem Alter von 17 Jahren und vier Monaten mit dem Begleiteten Fahren begonnen haben, befürworten eine solche Kennzeichnung eher als Begleiter von Jugendlichen, die in den ersten drei Monaten nach dem 17. Geburtstag in das Begleitete Fahren gestartet sind.

In der Befürwortung von Eltern 18-jähriger Fahranfänger lassen sich lediglich hinsichtlich des Regionstyps verallgemeinerbare Unterschiede feststellen: Eltern aus ländlichen Regionen befürworten ein „Anfänger“-Kennzeichen deutlich häufiger als ihre Pendanten aus Agglomerationen oder verstädterten Regionen.

Fragt man die Fahranfänger nach den (potenziellen) Auswirkungen einer entsprechenden Pkw-Kennzeichnung, ergeben sich die folgenden Befunde (vgl. Tab. 15-4):

- Eine Mehrheit der 17- und 18-Jährigen gibt zu bedenken, dass ein solcher Aufkleber erst die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil lenken würde. 18-jährige Alleinfahrende bringen dies signifikant häufiger zum Ausdruck als 17-jährige begleitet Fahrende.
- Etwas weniger als die Hälfte beider Fahranfängergruppen verbinden mit einer entsprechenden Pkw-Kennzeichnung aber auch die Erwartung, dass andere Autofahrer dann weniger dicht auf das eigene Auto auffahren oder seltener hupen. 17- und 18-Jährige unterscheiden sich hinsichtlich dieser Einschätzung nicht.
- Umgekehrt erwarten etwa drei von zehn Fahranfängern jedoch auch, dass durch die Offenbarung des Anfängerstatus andere Autofahrer erst zum Belehren durch Gesten, Auffahren oder Hupen animiert werden. Auch diesbezüglich unterscheiden sich die beiden Fahranfängergruppen nicht voneinander.
- Ein Fünftel der BF17-Teilnehmer und mehr als ein Viertel der 18-jährigen jungen Fahrer teilen die entlastende Funktion eines „Anfänger“-Kennzeichens in dem Sinne, dass sie als Fahranfänger nicht so tun müssten, als seien sie schon so gut wie ein erfahrener Autofahrer. Der Unterschied zwischen 17- und 18-Jährigen in der Zustimmung zu dieser Aussage ist statistisch signifikant.

Befürwortung „BF17“- oder „Anfänger“-Kennzeichnung	Geschlecht Jugendlicher		Schulabschluss Jugendlicher		Ausbildungsstatus Jugendlicher			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter des Jugendlichen beim FE-Erwerb		Dauer FE-Besitz Jugendlicher		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte BL	Neue BL	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 / 18, 3 Monate	Ab 17 / 18 4+ Monate	1 Monat	2 Monate	3+ Monate
BF17-Begleitperson																	
Befürworte ich stark	8,7	4,3	7,6	6,6	6,9	6,7	8,7	6,8	8,2	6,8	5,3	9,6	7,2	6,1	5,1	7,6	5,2
Befürworte ich eher	22,2	16,5	19,9	19,5	20,1	18,3	16,1	19,3	25,3	18,1	20,8	21,9	14,9	24,3	15,9	18,8	23,1
Lehne ich eher ab	34,1	39,5	35,3	36,4	36,0	34,3	42,0	36,8	32,4	38,5	35,5	34,5	36,1	36,1	33,8	37,2	35,0
Lehne ich stark ab	22,9	26,1	22,2	25,7	24,9	24,1	21,4	24,7	19,2	26,8	23,7	19,7	30,5	18,7	29,1	23,9	24,1
Weiß nicht	12,2	13,6	15,0	11,9	12,0	16,6	11,8	12,5	14,9	9,8	14,8	14,4	11,2	14,9	16,1	12,5	12,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	426	310	251	477	535	152	39	678	68	313	247	174	371	348	101	429	192
Elternteil 18-jähriger Fahranfänger																	
Befürworte ich stark	7,1	6,5	5,5	8,2	7,9	6,1	7,2	7,0	6,6	4,1	10,6	9,0	7,6	5,0	3,3	5,2	11,0
Befürworte ich eher	24,2	20,0	22,9	21,9	23,6	20,4	22,7	21,9	24,1	24,4	14,4	32,9	19,2	25,7	25,6	20,5	24,2
Lehne ich eher ab	32,2	36,1	32,0	35,8	32,5	35,2	37,8	32,3	44,8	32,1	35,0	38,6	36,3	33,8	37,7	35,0	32,6
Lehne ich stark ab	15,6	23,9	22,1	18,1	18,9	21,6	23,4	21,2	12,6	21,3	24,9	9,6	21,3	18,8	21,2	20,6	18,0
Weiß nicht	20,9	13,5	17,6	16,0	17,1	16,8	9,0	17,6	11,9	18,1	15,1	10,0	15,5	16,8	12,2	18,8	14,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	177	184	163	202	186	144	28	318	48	204	100	52	176	176	61	194	103

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 15-3: Einstellung der Elterngeneration zur Verpflichtung zur Pkw-Kennzeichnung für Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen der Fahranfänger

Ad hoc soll hier unterstellt werden, dass BF17-Teilnehmer deshalb weniger Druck verspüren, weil sie sich eher noch als Übende definieren, ihre fehlende Erfahrung eher akzeptieren und eine Begleitperson zur Unterstützung dabei haben. Dagegen sind die 18-jährigen herkömmlich Ausgebildeten subjektiv empfundenen Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer an die eigene Fahrexpertise ohne „Schutz“ ausgesetzt.

- Nur 13,1 % der 17-Jährigen und 16,0 % der 18-Jährigen bringen zum Ausdruck, dass sie sich mit einer Anfängerkennzeichnung sicherer fühlen würden. Der Befund, dass sich die 18-jährigen Alleinfahrer mehr von einer solchen Kennzeichnung versprechen als die 17-jährigen begleitet Fahrenden, ist statistisch verallgemeinerbar.

Dieser Unterschied lässt sich derart interpretieren, dass BF17-Teilnehmern durch die Anwesenheit

des Begleiters Sicherheit vermittelt wird.¹⁶³ Dagegen könnte ein Anfängerkennzeichen für 18-jährige Nicht-BF17-Teilnehmer etwas häufiger ein Versuch zur Kompensation der fehlenden subjektiven Fahrsicherheit darstellen.

¹⁶³ Dahingehend lassen sich auch die Befunde zum unbeschwerten und entspannten Fahren, wegen der empfundenen Aufmerksamkeit und Unterstützung durch den Begleiter, interpretieren (vgl. Kapitel 10).

Welche Auswirkungen hat deiner Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem du unterwegs bist, durch einen („BF17“- oder) „Anfänger“-Aufkleber?	BF17-Teilnehmer	18-jährige Fahranfänger
	%	
Der Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf mich und meinen Fahrstil.	57,0	63,4
Weil andere Autofahrer sehen, dass ich Anfänger bin, fahren sie weniger dicht auf mein Auto auf oder hupen seltener.	49,9	46,2
Weil jeder sehen kann, dass ich noch übe, kommt es vor, dass mich andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren.	29,6	33,0
Ein Aufkleber nimmt den Druck von mir, so zu tun, als sei ich bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.	21,2	27,0
Mit dem Aufkleber fühle ich mich beim Fahren sicherer.	13,1	16,0
Gesamt (n)	1.897	707

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf der Anzahl der Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 15-4: Fahranfänger: Wahrgenommene bzw. vermutete Auswirkungen der Pkw-Kennzeichnung als Fahranfängerfahrzeug (Mehrfachantworten)

Deutliche Unterschiede treten hervor, wenn man die Antworten der Fahranfänger nach Nutzern bzw. Nichtnutzern von Anfängerkennzeichen differenziert. Tab. 15-5 dokumentiert die entsprechenden Befunde für BF17-Teilnehmer. 17-Jährige ohne Anfängerkennzeichen erwarten mehrheitlich und mehr als dreimal so oft wie Nutzer eines solchen Kennzeichens, dass durch eine entsprechende Kennzeichnung erst die Aufmerksamkeit der anderen Verkehrsteilnehmer auf sie gelenkt werden würde. Mehr als doppelt so häufig wie Nutzer eines solchen Kennzeichens erwarten sie auch, dass wegen der Offenbarung als Fahranfänger andere Autofahrer sie durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren würden. Dagegen bringen die wenigen BF17-Nutzer von „Anfänger“-Kennzeichen deutlich häufiger als Nichtnutzer die Einschätzungen zum Ausdruck, dass andere Verkehrsteilnehmer weniger dicht auffahren oder hupen, ihnen der Druck genommen wird, wie ein erfahrener Autofahrer zu agieren und sie sich beim Fahren sicherer fühlen.

Für die (vergleichsweise wenigen) Nutzer von „Fahranfänger“-Kennzeichen scheinen diese insofern hilfreich, als sie die Fahrsituation so wahrnehmen, dass andere sie weniger bedrängen, den jungen Fahrern ein Perfektionsdruck genommen wird und sie sich beim Autofahren sicherer fühlen. Allerdings muss bei dieser Interpretation die gerin-

ge Fallzahl ebenso beachtet werden, wie die Frage, ob sich Nutzer eines „Fahranfänger“-Kennzeichens durch eine besonders ängstliche oder verkehrssicherheits-affine Persönlichkeit charakterisieren lassen.

Welche Auswirkungen hat deiner Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem du unterwegs bist, durch einen „BF17“-Aufkleber?	Pkw-Kennzeichnung	Keine Pkw-Kennzeichnung
	%	
Der Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf mich und meinen Fahrstil.	18,1	58,0
Weil andere Autofahrer sehen, dass ich Anfänger bin, fahren sie weniger dicht auf mein Auto auf oder hupen seltener.	80,3	49,1
Weil jeder sehen kann, dass ich noch übe, kommt es vor, dass mich andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren.	12,9	30,1
Ein Aufkleber nimmt den Druck von mir, so zu tun, als sei ich bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.	61,0	20,1
Mit dem Aufkleber fühle ich mich beim Fahren sicherer.	51,3	12,1
Gesamt (n)	51	1.846

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf der Anzahl der Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 15-5: BF17-Teilnehmer: Wahrgenommene bzw. vermutete Auswirkungen der Pkw-Kennzeichnung als Fahranfängerfahrzeug – nach der Nutzung eines Anfängerkennzeichens (Mehrfachantworten)

In der Subgruppe der 18-jährigen Fahranfänger findet sich die analoge Antwortstruktur zu den 17-Jährigen (vgl. Tab. 15-6). In dieser Gruppe der Alleinefahrer bringt sogar ein noch größerer Anteil der Nutzer von „Fahranfänger“-Kennzeichen zum Ausdruck, dass dieses den Perfektionsdruck wegnimmt und man sich beim Fahren sicherer fühlt.¹⁶⁴ Umgekehrt sind die Vorbehalte gegen eine solche Pkw-Kennzeichnung unter 18-jährigen Nichtnutzern höher als unter entsprechenden BF17-Teilnehmern.

¹⁶⁴ Allerdings schränkt die sehr geringe Nutzerzahl von „Anfänger“-Kennzeichen unter 18-Jährigen die Aussagekraft ihrer Antworten ein.

Welche Auswirkungen hat deiner Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem du unterwegs bist, durch einen „Anfänger“-Aufkleber?	Pkw-Kennzeichnung	Keine Pkw-Kennzeichnung
	%	
Der Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf mich und meinen Fahrstil.	17,4	64,6
Weil andere Autofahrer sehen, dass ich Anfänger bin, fahren sie weniger dicht auf mein Auto auf oder hupen seltener.	78,1	45,4
Weil jeder sehen kann, dass ich noch übe, kommt es vor, dass mich andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren.	23,8	33,3
Ein Aufkleber nimmt den Druck von mir, so zu tun, als sei ich bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.	67,2	26,0
Mit dem Aufkleber fühle ich mich beim Fahren sicherer.	69,1	14,6
Gesamt (n)	18	688

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf der Anzahl der Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 15-6: 18-jährige Fahranfänger: Wahrgenommene bzw. vermutete Auswirkungen der Pkw-Kennzeichnung als Fahranfängerfahrzeug (Mehrfachantworten)

Welche Auswirkungen hat Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Ihre Tochter / Ihr Sohn unterwegs ist, durch einen („BF17“-oder) „Anfänger“-Aufkleber?	Begleiter im BF17	Eltern-teile 18-jähriger Fahranfänger
	%	
Der Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil.	49,1	52,0
Weil andere Autofahrer sehen, dass der Fahrer Anfänger ist, fahren sie weniger dicht auf sein Auto auf oder hupen seltener.	44,8	44,6
Weil jeder sehen kann, dass der Fahranfänger noch übt, kommt es vor, dass ihn andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren.	34,0	32,3
Ein Aufkleber nimmt den Druck vom Fahranfänger, so zu tun, als sei er bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.	27,5	27,1
Mit dem Aufkleber fühlt sich der Fahranfänger beim Fahren sicherer.	18,2	15,4
Gesamt (n)	343	702

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf der Anzahl der Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 15-7: Begleiter / Elternteil: Wahrgenommene bzw. vermutete Auswirkungen der Pkw-Kennzeichnung als Fahranfängerfahrzeug (Mehrfachantworten)

Tab. 15-7 dokumentiert die analogen Antworten der Begleiter / Eltern. Offensichtlich nehmen die Jugendlichen und ihre Eltern die Auswirkungen einer Pkw-Kennzeichnung für Fahranfänger ähnlich wahr – dies drückt sich in der gleichen Reihenfolge der am häufigsten zugestimmten Statements aus. Dabei unterscheiden sich Begleiter 17-jähriger Fahranfänger in der Zustimmung zu den einzelnen Statements nicht von Elternteilen 18-jähriger Fahranfänger.

Welche Auswirkungen hat Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Ihre Tochter / Ihr Sohn unterwegs ist, durch einen „BF17“-Aufkleber?	Pkw-Kennzeichnung	Keine Pkw-Kennzeichnung
	%	
Der Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil.	64,4	25,7
Weil andere Autofahrer sehen, dass der Fahrer Anfänger ist, fahren sie weniger dicht auf sein Auto auf oder hupen seltener.	68,3	43,7
Weil jeder sehen kann, dass der Fahranfänger noch übt, kommt es vor, dass ihn andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren.	20,8	32,7
Ein Aufkleber nimmt den Druck vom Fahranfänger, so zu tun, als sei er bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.	45,9	14,2
Mit dem Aufkleber fühlt sich der Fahranfänger beim Fahren sicherer.	10,7	53,5
Gesamt (n)	25	677

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf der Anzahl der Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 15-8: BF17-Begleiter: Wahrgenommene bzw. vermutete Auswirkungen der Pkw-Kennzeichnung als Fahranfängerfahrzeug (Mehrfachantworten)

Tab. 15-8 unterscheidet die Antworten der BF17-Begleiter nach der Nutzung bzw. Nicht-Nutzung eines „Anfänger“-Kennzeichens. Zunächst fällt auf, dass die beiden Elternstichproben sich lediglich hinsichtlich der Antworten zu drei der fünf Statements statistisch signifikant unterscheiden. Besonders interessant ist dabei, dass – im Gegensatz zur Stichprobe der 17-jährigen Fahranfänger – ein deutlich größerer Anteil der Eltern, deren Kind in einem Auto mit einer entsprechenden Kennzeichnung fährt, davon überzeugt ist, dass ein solcher Aufkleber erst die Aufmerksamkeit auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil lenkt.¹⁶⁵ Zwar erwarten

¹⁶⁵ Ad hoc soll hier unterstellt werden, dass nicht wenige Begleiter sich genau diese Wirkung wünschen.

Begleiter von „Anfänger“-Kennzeichen nutzenden Jugendlichen ebenso wie die befragten Jugendlichen selbst, dass durch die Kennzeichnung ein Perfektionsdruck vom Fahranfänger genommen wird. Aber hinsichtlich der gefühlten Sicherheit unterscheiden sich die Einschätzungen der Begleiter wieder von jenen der 17-Jährigen: Die Begleiter von BF17-Teilnehmern mit Pkw-Kennzeichnung erwarten von einem solchen Aufkleber deutlich seltener eine subjektive Sicherheitswirkung für den Fahrer, als Begleiter von Jugendlichen ohne Pkw-Kennzeichnung.

Eltern von 18-jährigen Fahranfängern, die ein „Anfänger“-Kennzeichen nutzen, erwarten signifikant häufiger als Eltern, deren Kinder keine solche Kennzeichnung einsetzen, dass andere Autofahrer den Anfänger weniger oft bedrängen, und dass ihm durch die Kennzeichnung der Perfektionsdruck genommen wird (vgl. Tab. 15-9). Während keiner der wenigen befragten Elternteile von Jugendlichen mit „Anfänger“-Kennzeichen, diesem eine subjektive Sicherheitswirkung zuspricht, erwartet die Hälfte der Eltern von Jugendlichen, die ohne ein solches Kennzeichen fahren, einen solchen Effekt.

Welche Auswirkungen hat Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Ihre Tochter / Ihr Sohn unterwegs ist, durch einen „Anfänger“-Aufkleber?	Pkw-Kennzeichnung	Keine Pkw-Kennzeichnung
	%	
Der Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil.	24,3	27,5
Weil andere Autofahrer sehen, dass der Fahrer Anfänger ist, fahren sie weniger dicht auf sein Auto auf oder hupen seltener.	87,9	43,9
Weil jeder sehen kann, dass der Fahranfänger noch übt, kommt es vor, dass ihn andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren.	17,2	34,3
Ein Aufkleber nimmt den Druck vom Fahranfänger, so zu tun, als sei er bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.	48,5	17,5
Mit dem Aufkleber fühlt sich der Fahranfänger beim Fahren sicherer.	0	50,2
Gesamt (n)	7	336

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf der Anzahl der Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 15-9: Elternteil 18-Jähriger: Wahrgenommene bzw. vermutete Auswirkungen der Pkw-Kennzeichnung als Fahranfängerfahrzeug (Mehrfachantworten)

15.3.3 Zusammenfassung

Nur jeder vierzigste befragte Fahranfänger kennzeichnet sein Auto mit einem entsprechenden Aufkleber. Die Begleiter von 17-jährigen und die Eltern von 18-jährigen Fahranfängern lehnen eine verpflichtende „Anfänger“-Kennzeichnung entsprechender Pkw mehrheitlich ab.

Die Einschätzung der wahrgenommenen bzw. vermuteten Wirkungen einer Pkw-Kennzeichnung als Fahranfänger-Fahrzeug unterscheidet sich vor allem entlang des Merkmals Nutzer versus Nicht-Nutzer. Die berichteten Befunde stehen jedoch unter dem Vorbehalt einer sehr geringen Anzahl von Nutzern in der Stichprobe. Zusammenfassend verbinden 17- und 18-jährige Nutzer mit einem „Anfänger“-Kennzeichen übereinstimmend ein weniger dichtes Auffahren oder selteneres Anhupen, weniger Perfektionsdruck und mehr subjektiv gefühlte Fahrsicherheit. Bei 17- und 18-jährigen Fahranfängern, die keine solche Kennzeichnung verwenden, überwiegt die Skepsis hinsichtlich der durch ein „Anfänger“-Kennzeichen erwarteten Aufmerksamkeitserzeugung. Auch die Begleiter von 17-jährigen bzw. Eltern von 18-jährigen Fahranfängern mit Anfängerkennzeichen versprechen sich davon übereinstimmend die Wegnahme eines Perfektionsdrucks vom Fahranfänger. Während die Mehrheit der 17- und 18-Jährigen, die eine Pkw-Fahranfängerkennzeichnung verwenden, sich deswegen beim Fahren sicherer fühlt, wird diese Einschätzung von ihren Eltern nicht geteilt. Vielmehr sind es die Begleiter / Eltern von Fahranfängern ohne „Anfänger“-Kennzeichen, von denen mehr als die Hälfte eine Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls des Jugendlichen erwarten würde.

15.4 Weiterempfehlung des BF17

15.4.1 Weiterempfehlung durch die BF17-Teilnehmer

Vor Abschluss der zweiten Befragung gegen Ende der Begleitzeit waren die Panelbefragungsteilnehmer eingeladen, Resümee über ihre BF17-Phase zu ziehen. Ihr Gesamturteil über das Begleitete Fahren wurde anhand der Bereitschaft, das BF17 an Freunde weiterzuempfehlen, gemessen.¹⁶⁶ Dabei bekunden mehr als acht von zehn 17- oder 18-Jährigen (83,4 %) am Ende ihrer Begleitzeit, das

¹⁶⁶ Zur Berichterstattung über die Weiterempfehlung des BF17 werden – entgegen dem bisherigen Vorgehen – zum zweiten Befragungszeitpunkt aktive und ehemalige BF17-Teilnehmer in die Datenauswertung mit einbezogen.

BF17 „auf jeden Fall“ weiterempfehlen zu wollen (vgl. Tab. 15-10). Etwa jeder sechste Panelteilnehmer (16,2 %) würde Freunden im „Großen und Ganzen“ zur Teilnahme an dieser Maßnahme raten. So verbleiben kaum Befragte, die „eher“ oder „sicher“ keine Empfehlung hierfür aussprechen möchten (jeweils 0,2 %).

Weiterempfehlung des BF17	%
Ja, auf jeden Fall	83,4
Ja, im Großen und Ganzen schon	16,2
Nein, wohl eher nicht	0,2
Nein, sicher nicht	0,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	488

Tab. 15-10: BF17-Teilnehmer: Weiterempfehlung des BF17; zweite Panelwelle

In den Teilgruppen des Schulabschlusses, des Regionstyps, des Alters beim Fahrerlaubniswerb, der bisherigen BF17-Dauer und des Teilnahme-status unterscheiden sich die Fahranfänger hinsichtlich ihrer Überzeugung, das BF17 weiterzuempfehlen (vgl. Tab. 15-11). Für Befragte, die einen Schulabschluss bis zur Mittleren Reife anstreben bzw. besitzen, zeigt sich eine höhere Rate an Jugendlichen, die das BF17 auf jeden Fall empfehlen würden. Des Weiteren befürworten 17-Jährige, die hauptsächlich in ländlichen Regionen fahren, das BF17 stärker als Jugendliche aus verstäderten und städtischen Regionen. Die gleiche Ansicht äußern die Früheinsteiger ins BF17, sie empfehlen es häufiger unbedingt weiter. Eine bessere Meinung zum Begleiteten Fahren haben auch die Jugendlichen, die die längste Zeit im BF17 verbracht haben. Zudem dokumentieren auch die noch aktiven BF17-Teilnehmer eine vergleichsweise stärkere Bereitschaft, das Begleitete Fahren uneingeschränkt weiterzuempfehlen.

Weiterempfehlung	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17				Teilnahme-status	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 3 Monate	Bis zu 6 Monate	Bis zu 9 Monate	Bis zu 12 Monate	Aktiv	Ehemalig
	%																			
Ja, auf jeden Fall	75,2	81,8	83,8	74,6	76,5	81,4	85,3	79,3	67,2	72,2	84,8	79,0	84,5	72,0	66,4	67,6	75,9	84,3	81,5	74,1
Ja, im Großen und Ganzen	21,4	16,4	14,0	22,5	20,7	17,1	10,7	18,4	28,1	24,6	12,9	19,4	14,1	24,4	29,3	29,4	20,7	14,2	16,7	22,4
Nein, eher nicht	2,8	1,2	1,1	2,7	2,3	1,5	1,8	1,9	3,1	1,9	2,3	1,6	1,5	2,5	4,4	2,0	2,3	1,5	1,3	2,9
Nein, sicher nicht	0,6	0,6	1,1	0,2	0,6	0	2,2	0,4	1,6	1,3	0	0	0	1,1	0	1,0	1,1	0	0,5	0,7
Insgesamt (n)	413	354	296	464	545	161	53	704	70	322	249	187	375	384	28	113	267	351	429	345

Tab. 15-11: BF17-Teilnehmer: Weiterempfehlung des BF17; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Zu jeder Einschätzung waren die Befragten zusätzlich aufgefordert, eine Begründung für die potenzielle bzw. ausbleibende Weiterempfehlung zu geben. Diese werden nun separat für jede der möglichen Antwortkategorien berichtet. Auch hier fließen die offenen Antworten von aktiven und ehemaligen Befragten mit ein.

Weiterempfehlung „Ja, auf jeden Fall“

Der am häufigsten genannte Grund (63,3 %) für die unbedingte Weiterempfehlung des BF17 ist der

von den 17-Jährigen wahrgenommene Anstieg der subjektiven Sicherheit (vgl. 15-12). Ein weiteres starkes Argument für das BF17 ist der Fahrerfahrungsaufbau während der Begleitfahrten. Der mögliche frühere Fahrerlaubniswerb ist für nur noch 5,3 % der 17-Jährigen ein Grund für die Weiterempfehlung. Die übrigen aufgelisteten Aspekte, die bereits in der Prozessevaluation des BF17 (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 301ff) dargestellt wurden, werden nur noch von wenigen Befragten erwähnt.

Gründe für Weiterempfehlung „Ja, auf jeden Fall“	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sicherheitsempfinden	334	50,2	63,3
Fahrerfahrungsaufbau	258	38,7	48,8
Früher Fahrerlaubniswerb	28	4,2	5,3
Kostenvorteil	3	0,5	0,6
Verkürzung der Probezeit	3	0,4	0,5
Bessere Terminierung des Fahrerlaubniswerbs	1	0,2	0,2
Sonstiges	39	5,9	7,4
Insgesamt	666	100,0	126,1

Mehrfachantworten: 666 Antworten von 528 Befragten;

Tab. 15-12: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Antworten für Gründe der Weiterempfehlung „Ja, auf jeden Fall“; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

Weiterempfehlung „Ja, im Großen und Ganzen“

Die – wenn auch eingeschränkte – Weiterempfehlung begründen wiederum die meisten BF17-Teilnehmer (41,8 %) mit dem, durch das Begleitete Fahren gestiegenen, subjektiven Sicherheitsempfinden (vgl. Tab. 15-13). Am zweithäufigsten nennen die Jugendlichen erneut den Fahrerfahrungsaufbau, von dem sie im BF17 profitieren (37,4 %). Für 6,1 % der 17-Jährigen ist der frühe Pkw-Fahrerlaubniswerb ein guter Grund, das BF17 zu absolvieren. Erste Kritik äußern 3,6 % der Jugendlichen, die wegen der Anwesenheit der Begleiter nur bedingt zum BF17 raten.

Gründe für die Weiterempfehlung „Ja, im Großen und Ganzen“	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sicherheitsempfinden	66	41,1	41,8
Fahrerfahrungsaufbau	59	37,4	37,4
Früher Fahrerlaubniswerb	10	6,1	6,1
Missfallen der Begleiteranwesenheit	6	3,6	3,6
Sonstiges	18	11,2	13,5
Insgesamt	157	100,0	120,8

Mehrfachantworten: 157 Antworten von 130 Befragten;

Tab. 15-13: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Antworten für Gründe der Weiterempfehlung „Ja, im Großen und Ganzen“; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

Weiterempfehlung „Nein, eher nicht“

Insgesamt äußern sich lediglich 13 Jugendliche zu den Gründen, warum sie die BF17-Maßnahme nicht weiterempfehlen können. Überwiegend hindern die Abhängigkeit vom Begleiter und mögliche

Konfliktpotenziale mit dem Erwachsenen die Jugendlichen an einer Weiterempfehlung.

Weiterempfehlung „Nein, sicher nicht“

Nur ein Befragter begründet seine ausbleibende Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens und verweist auf die aus seiner Sicht fehlende Notwendigkeit für diese Maßnahme.

15.4.2 Weiterempfehlung durch die Begleiter

Wie die BF17-Teilnehmer konnten auch die Begleiter am Ende ihres Fragebogens angeben, ob sie das BF17 an Freunde weiterempfehlen würden. Da Begleiter – in Abhängigkeit von der Teilnahmebereitschaft der Fahranfänger an der zweiten Befragung – den Fragebogen entweder zum Befragungszeitpunkt W1 oder zum Befragungszeitpunkt W2 ausfüllten, liegen für die Erwachsenen vergleichbare Ergebnisse zu beiden Erhebungszeitpunkten vor. Diese werden in Tab. 15-14 präsentiert. Begleiter, die am Beginn der BF17-Teilnahme in der Befragung der Welle W1 geantwortet haben, empfehlen das BF17 zu 78,0 % vollumfänglich weiter. 20,9 % sind von der Maßnahme zum Zeitpunkt der Befragung (noch) nicht ganz überzeugt und sprechen die Empfehlung für das BF17 „im Großen und Ganzen“ aus. Kaum ein Befragter verzichtet auf die Weiterempfehlung.

Weiterempfehlung des BF17	Begleiter W1	Begleiter W2
	%	
Ja, auf jeden Fall	78,0	83,4
Ja, im Großen und Ganzen	20,9	16,2
Nein, wohl eher nicht	0,4	0,2
Nein, sicher nicht	0,6	0,2
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	193	488

Tab. 15-14: BF17-Teilnehmer: Weiterempfehlung des BF17 durch die Begleiter in der ersten und zweiten Panelwelle

Die Begleiter, die gegen Ende der Begleitphase zum Zeitpunkt der Welle W2 antworten sind noch positiver gestimmt. Hier würden 83,4 % der Erwachsenen das BF17 uneingeschränkt weiterempfehlen. 16,2 % würden die Maßnahme aufgrund ihrer eigenen Eindrücke „im Großen und Ganzen“ empfehlen. Die Ablehnung einer Weiterempfehlung ist wie schon bei den Befragten in W1 kaum

vorhanden. In der Tendenz sind die Begleiter, die in Welle W2 geantwortet haben, etwas stärker von der Verkehrssicherheitsmaßnahme überzeugt als Begleiter, die am Beginn der Begleitzeit (W1) antworteten. Diese Tendenz ist jedoch statistisch nicht verallgemeinerbar.

Wie in Tab. 15-14 werden auch die Ergebnisse der Subgruppenanalyse nach dem Befragungszeitpunkt getrennt voneinander berichtet. Begleiter,

die bereits zum ersten Erhebungszeitpunkt geantwortet haben, sind in Tab. 15-15 dargestellt. Statistisch bedeutsame Auffälligkeiten zeigen sich ausschließlich zwischen Begleitern von Früh- und Späteinsteigern ins BF17. Begleiter von Jugendlichen, die im Alter von bis zu 17 Jahren und drei Monaten ins BF17 eingestiegen sind, empfehlen das BF17 häufiger uneingeschränkt weiter, als die Begleiter von Späteinsteigern ins Begleitete Fahren.

Weiterempfehlung	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17		
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 3 Monate	Bis zu 6 Monate	Bis zu 9 Monate
	%																
Ja, auf jeden Fall	78,5	79,0	81,3	75,9	76,8	79,3	87,6	77,3	85,7	82,2	69,7	82,3	88,5	74,4	75,6	81,8	77,4
Ja, im Großen und Ganzen	20,5	19,9	17,6	23,0	21,5	20,7	12,4	21,6	14,3	16,7	28,4	17,7	11,5	23,9	24,4	17,3	21,1
Nein, eher nicht	1,0	0	1,1	0	0,7	0	0	0,5	0	1,0	0	0	0	0,7	0	0,9	0
Nein, sicher nicht	0	1,2	0	1,1	1,0	0	0	0,7	0	0	1,9	0	0	1,0	0	0	1,5
Insgesamt (n)	87	103	76	109	121	55	8	176	17	84	62	44	59	119	12	89	80

Tab. 15-15: BF17-Teilnehmer: Weiterempfehlung des BF17 durch die Begleiter; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Weiterempfehlung	Geschlecht		Schulabschluss		Ausbildungsstatus			Herkunftsregion		Regionstyp			Alter beim FE-Erwerb		Bisherige Dauer BF17				Teilnahme-status	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Schüler	Auszubildende	Nicht in Ausbildung	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 17 J., 3 Monate	17 J., 4+ Monate	Bis zu 3 Monate	Bis zu 6 Monate	Bis zu 9 Monate	Bis zu 12 Monate	Aktiv	Ehemalig
	%																			
Ja, auf jeden Fall	82,7	84,6	86,7	81,4	83,6	84,1	79,1	84,2	75,8	83,5	83,3	81,2	85,4	81,0	80,4	69,1	83,8	86,7	86,2	79,7
Ja, im Großen und Ganzen	16,6	15,4	13,3	17,9	15,8	15,9	20,9	15,6	22,1	16,0	16,1	18,8	14,6	18,1	14,0	29,3	16,2	13,3	13,8	19,4
Nein, eher nicht	0,3	0	0	0,3	0,3	0	0	0	2,1	0	0,6	0	0	0,4	0	1,6	0	0	0	0,5
Nein, sicher nicht	0,4	0	0	0,3	0,3	0	0	0,2	0	0,5	0	0	0	0,4	5,7	0	0	0	0	0,5
Insgesamt (n)	288	197	180	300	347	103	31	442	46	199	159	116	247	231	18	59	170	231	278	210

Tab. 15-16: BF17-Teilnehmer: Weiterempfehlung des BF17 durch die Begleiter; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Tab. 15-16 berichtet die Subgruppenergebnisse von Begleitern, die zum Zeitpunkt der zweiten Panelwelle geantwortet haben. Statistische Signifi-

kanz erreichen die Teilgruppenunterschiede für die bisherige Dauer des BF17 und für den Teilnahme-status des Jugendlichen. Dabei gilt, dass mit

zunehmender Begleitdauer die Einschätzung, das BF17 uneingeschränkt weiterempfehlen zu können, bei den Begleitern steigt. Eine größere Bereitschaft, diese Verkehrssicherheitsmaßnahme uneingeschränkt weiterzuempfehlen, zeigen zudem die Erwachsenen, die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung einen noch aktiven BF17-Teilnehmer begleiten.

Viele der Begleiter liefern, wie bereits die BF17-Teilnehmer, auch eine Begründung für ihre Aussage, warum sie das BF17 weiterempfehlen bzw. warum sie es nicht weiterempfehlen.

Weiterempfehlung „Ja, auf jeden Fall“

Am häufigsten begründen die Erwachsenen ihre Weiterempfehlung mit positiven Wirkungen des BF17 auf das subjektive Sicherheitsempfinden (46,9 %; vgl. Tab. 15-17). Ein weiterer Grund für die Begleiter, das BF17 zu empfehlen, ist das zunehmende Vertrauen in das Fahrvermögen des Jugendlichen (24,4 %). Jeder zehnte Begleiter freut sich zudem, das eigene Wissen mit dem Jugendlichen teilen zu können (10,8 %). Als weiteres Argument, das BF17 auf jeden Fall weiterzuempfehlen, führen 8,4 % der Begleiter in der Welle W1 an, auf den Fahrstil des Jugendlichen einwirken zu können und weitere 7,1 % halten die erworbene Fahrerfahrung im Rahmen des BF17 für unerlässlich. Für einen Bruchteil der Befragten (0,9 %) ist die wachsende Beziehung zum Jugendlichen während dieser Begleitphase ein Vorteil. 19,7 % der Begleiter erwähnen sonstige Gründe.

Gründe für Weiterempfehlung „Ja, auf jeden Fall“	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sicherheitsempfinden	42	39,6	46,9
Kontrolle und Vertrauensgewinn	22	20,7	24,4
Wissensvermittlung und Hilfestellung	10	9,1	10,8
Fahrstil	8	7,1	8,4
Fahrerfahrungsaufbau	6	6,0	7,1
Beziehung zum Jugendlichen	1	0,8	0,9
Sonstiges	18	16,7	19,7
Insgesamt	107	100,0	118,3

Mehrfachantworten: 107 Antworten von 91 Befragten;

Tab. 15-17: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Antworten der Begleiter für Gründe der Weiterempfehlung „Ja, auf jeden Fall“; erste Panelwelle (Mehrfachantworten)

Der häufigste Grund, den die Begleiter zum Zeitpunkt der zweiten Befragung nennen, ist erneut das subjektive Sicherheitsempfinden (36,7 %; vgl. Tab. 15-18). Einem Viertel der Begleiter (24,2 %) sind zum Befragungszeitpunkt W2 die Kontrolle über das Fahrverhalten des Jugendlichen und der damit verbundene Vertrauensgewinn ein wesentlicher Pluspunkt des BF17. Wie in Welle W1 werden die nachfolgenden Gründe in gleicher Reihenfolge genannt. Darin abweichend ist lediglich die Fahrerfahrung als Argument für das BF17, das Begleiter in der Welle W2 deutlich stärker betonen.

Gründe für Weiterempfehlung „Ja, auf jeden Fall“	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sicherheitsempfinden	103	30,0	36,7
Kontrolle und Vertrauensgewinn	68	19,8	24,2
Wissensvermittlung und Hilfestellung	59	17,3	21,1
Fahrerfahrungsaufbau	49	14,4	17,6
Fahrstil	21	6,2	7,6
Lerneffekt für den Begleiter	4	1,2	1,4
Beziehung zum Jugendlichen	2	0,5	0,6
Sonstiges	36	10,6	13,0
Insgesamt	343	100,0	122,3

Mehrfachantworten: 343 Antworten von 281 Befragten;

Tab. 15-18: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Antworten der Begleiter für Gründe der Weiterempfehlung „Ja, auf jeden Fall“; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

Weiterempfehlung „Ja, im Großen und Ganzen“

Die in Welle W1 befragten Begleiter, die das BF17 „im Großen und Ganzen“ weiterempfehlen können, nennen in ihren offenen Antworten am häufigsten den Vorteil des Fahrerfahrungsaufbaus im BF17 (30,5 %; vgl. Tab. 15-19). Jeder fünfte Begleiter (21,9 %) sieht zu Beginn der Begleitphase im subjektiven Sicherheitsempfinden durch das Begleitete Fahren den wesentlichen Grund für die Weiterempfehlung. Das Einwirken auf den Fahrstil des Fahranfängers, die Überzeugung von den Fahrertigkeiten und die mögliche Hilfestellung sind für die Begleiter weitere Pluspunkte des BF17.

Gründe für Weiterempfehlung „Ja, im Großen und Ganzen“	Antworten		Befragte
	n	%	%
Fahrerfahrungsaufbau	7	24,5	30,5
Sicherheitsempfinden	5	17,6	21,9
Fahrstil	3	12,3	15,3
Kontrolle und Vertrauens- gewinn	3	11,4	14,1
Wissensvermittlung und Hilfe- stellung	3	11,4	14,1
Lerneffekt für den Begleiter	1	4,2	5,2
Sonstiges	5	18,6	23,1
Insgesamt	28	100,0	124,3

Mehrfachantworten: 28 Antworten von 23 Befragten;

Tab. 15-19: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Antworten der Begleiter für Gründe der Weiterempfehlung „Ja, im Großen und Ganzen“; erste Panelwelle (Mehrfachantworten)

Begleiter, die am Ende der Begleitphase (Welle W2) das BF17 „im Großen und Ganzen“ weiterempfehlen können, führen als häufigstes Argument hierfür den möglichen Fahrerfahrungsaufbau an (46,0 %, Tab. 15-20). Etwas mehr als ein Viertel der Begleiter (26,2 %) würde das BF17 wegen der Möglichkeit, Wissen zu vermitteln bzw. Hilfestellung zu geben, „im Großen und Ganzen“ weiterempfehlen. Für zwei von zehn Begleitern (21,2 %) spielt das verbesserte subjektive Sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle. Nicht ganz so viele (17,7 %) nutzen das BF17 als Chance, auf den Fahrstil des Jugendlichen einzuwirken, und würden das Begleitete Fahren deswegen empfehlen. Die Überzeugung vom fahrerischen Können steht im Gegensatz zu den bisherigen Äußerungen eher hinten an (9,3 %).

Weiterempfehlung „Nein, eher nicht“

Gründe gegen die Weiterempfehlung werden von den Befragten sowohl in Welle W1 als auch in Welle W2 kaum bis gar nicht genannt. Die eine angegebene Rückmeldung hierzu bezieht sich darauf, dass der Begleiter wegen des fahrerischen Könnens des Fahranfängers nicht das Gefühl hatte, gebraucht zu werden.

Weiterempfehlung „Nein, sicher nicht“

Aufschlussreiche Gründe gegen die Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens werden von den Befragten zu keinem Erhebungszeitpunkt aufgeführt.

Gründe für Weiterempfehlung „Ja, im Großen und Ganzen“	Antworten		Befragte
	n	%	%
Fahrerfahrungsaufbau	20	31,6	46,0
Wissensvermittlung und Hilfe- stellung	12	18,0	26,2
Sicherheitsempfinden	9	14,7	21,4
Fahrstil	9	12,2	17,7
Kontrolle und Vertrauens- gewinn	4	6,4	9,3
Beziehung zum Jugendlichen	2	3,7	5,4
Sonstiges	9	13,5	19,7
Insgesamt	64	100,0	145,6

Mehrfachantworten: 64 Antworten von 44 Befragten;

Tab. 15-20: BF17-Teilnehmer: Kategorisierte Antworten der Begleiter für Gründe der Weiterempfehlung „Ja, im Großen und Ganzen“; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

15.4.3 Zusammenfassung

Mehr als vier von fünf 17-Jährigen empfehlen das Begleitete Fahren uneingeschränkt, der Rest „im Großen und Ganzen“. Die Jugendlichen begründen diese Weiterempfehlung am häufigsten mit positiven Wirkungen auf das subjektive Sicherheitsempfinden sowie dem Fahrerfahrungsaufbau in der Begleitzeit.

Auch 99,0 % der Begleiter am Beginn und 99,6 % der Begleiter gegen Ende der Begleitphase empfehlen das BF17 weiter. Neben dem Sicherheitsempfinden spielen dabei auch die Kontrolle des Fahranfängers und der Vertrauensgewinn durch das unmittelbare Erleben des Fahrfortschritts sowie der Fahrerfahrungsaufbau eine Rolle.

15.5 Kritik am BF17 und Verbesserungsvorschläge

15.5.1 Kritik und Verbesserungsvorschläge der BF17-Teilnehmer in der Befragung W1

Vor Abschluss der Befragung erhielten die BF17-Teilnehmer die Möglichkeit, Kritik am Begleiteten Fahren zu äußern. 19,0 % der Jugendlichen halten fest, dass sie etwas am BF17 stört (vgl. Tab. 15-21). 81,0 % der befragten 17-Jährigen haben hingegen keine Kritik anzumerken.

Kritik am BF17	%
Ja, und zwar	19,0
Nein, dazu fällt mir nichts ein	81,0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	2.068

Tab. 15-21: BF17-Teilnehmer: Kritik am BF17; erste Panelwelle

Diejenigen Befragten, die sich an der momentanen Ausgestaltung des BF17 stören, hatten im Fragebogen anschließend die Möglichkeit, ihre Kritik daran offen zu formulieren. Diese offenen Antworten wurden in inhaltlich passende Kategorien zusammengeführt. 369 17-Jährige haben in der ersten Teilnehmerbefragung Kritik am BF17 formuliert. Der am häufigsten geäußerte Kritikpunkt (28,0 %; vgl. Tab. 15-22) betrifft die Kommunikation zwischen dem Jugendlichen und dem Begleiter. Die Begleitsituation im Pkw ist aus Sicht dieser Jugendlichen öfter konfliktrichtig und negativ besetzt. Des Weiteren lassen sich die Antworten von 14,8 % der BF17-Teilnehmer, die bereits kurz nach dem Einstieg in die Maßnahme Kritik formulieren, in der Kategorie „Abhängigkeit vom Begleiter“ ein-gruppieren. Die Befragten stören sich hauptsächlich daran, nur dann fahren zu können, wenn auch der Begleiter zur Verfügung steht. 12,4 % der Kritik übenden BF17-Teilnehmer stören sich am Mindestalter der Begleitperson von 30 Jahren. Weitere 9,3 % der Teilnehmer kritisieren insgesamt die anderen Zulassungsvoraussetzungen für die Begleitperson. An den Bedingungen für die Bestimmung und Eintragung von Begleitern in die Prüfbescheinigung stören sich weitere 7,5 % der Jugendlichen. Neben den Kritikpunkten rund um den Begleiter geraten die zu hohen Kosten für die Fahrausbildung (7,3 %) und die Länge der Begleitphase (4,2 %) in den Blick der Befragungsteilnehmer. Zudem kritisieren 3,3 % der Jugendlichen die mangelnde Vorbereitung der Begleiter. Weitere Themen wie Ausnahmegenehmigungen (1,5 %), Probezeitregelungen (1,0 %), das Papierformat der Prüfbescheinigung (0,9 %) und das Mindestalter für die Teilnahme am Begleiteten Fahren (0,8 %) sind selten bis kaum Gegenstand der Kritik. 17,5 % der offenen Antworten sprechen darüber hinaus weitere sonstige Aspekte an, die sich inhaltlich nicht zusammenfassen lassen.

Kritik am BF17	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kommunikation zwischen Jugendlichen und Begleiter	103	25,9	28,0
Abhängigkeit vom Begleiter	55	13,7	14,8
Mindestalter der Begleitperson	46	11,5	12,4
Zulassungsvoraussetzungen für Begleiter	34	8,6	9,3
Bestimmung der Begleiter	28	6,9	7,5
Zu hohe Kosten	27	6,7	7,3
Länge der Begleitphase	15	3,9	4,2
Vorbereitung der Begleiter	12	3,0	3,3
Zugang zu Ausnahmegenehmigungen	6	1,4	1,5
Probezeitregelung	4	0,9	1,0
Format der Prüfbescheinigung	3	0,8	0,9
Mindestalter 17	3	0,7	0,8
Sonstiges	65	16,2	17,5
Insgesamt	400	100	108,4

Mehrfachantworten: 400 Antworten von 369 Befragten;

Tab. 15-22: BF17-Teilnehmer: Kritik am BF17; erste Panelwelle (Mehrfachantworten)

Im Anschluss waren die BF17-Teilnehmer zusätzlich eingeladen, Verbesserungsvorschläge für das Begleitete Fahren zu machen. Hierzu gaben 596 Befragte eine offen formulierte Antwort ab (vgl. Tab. 15-23). Der größte Anteil an Äußerungen (21,5 %) beinhaltet allerdings keine näheren Angaben, sondern macht nur explizit deutlich, keinen Verbesserungsvorschlag zu haben. Die meisten inhaltlich relevanten Antworten der BF17-Teilnehmer (17,2 %) lassen sich in die Kategorie einer besseren Vorbereitung der Begleiter zusammenfassen. Weitere 14,5 % der Verbesserungsvorschläge zum Zeitpunkt der ersten Panelwelle beziehen sich auf die Herabsetzung des Mindestalters von Begleitpersonen. Des Weiteren sind 9,3 % der Befragten dafür, die Regularien für die Bestimmung der Begleiter und für die Eintragung in die Prüfbescheinigung insgesamt zu erleichtern bzw. abzusenken.

Weitere Verbesserungspotentiale sehen die 17-Jährigen in der ersten Befragung in einer kürzeren Begleitdauer (6,1 %), bei Einzelaspekten der Fahrausbildung (5,9 %) und in einem früheren Beginn des Begleiteten Fahrens (5,0 %). Nur noch wenige Befragte schlagen Änderungen bei den Versicherungstarifen (3,3 %), verpflichtende Begleitfahrten (2,9 %) oder eine Hinweisplakette für Fahranfänger (2,6 %) vor.

Verbesserungsvorschläge zum BF17	Antworten		Befragte
	n	%	%
Bessere Vorbereitung der Begleiter	102	15,2	17,2
Mindestalter der Begleitperson herabsetzen	86	12,9	14,5
Bestimmung der Begleiter erleichtern / abschaffen	59	8,8	9,9
Zulassungsvoraussetzungen für Begleiter lockern	41	6,1	6,8
Kürzere Begleitedauer	36	5,4	6,1
Aspekte der Fahrausbildung	35	5,2	5,9
Früherer Beginn des Begleiteten Fahrens	30	4,5	5,0
Kosten senken	21	3,2	3,6
Änderung der Versicherungsregelungen	19	2,9	3,3
Verpflichtende Begleitfahrten	17	2,6	2,9
Leichter Zugang zu Ausnahmegenehmigungen	17	2,5	2,8
Hinweisplakette für Fahranfänger einführen	15	2,3	2,6
Format der Prüfbescheinigung ändern	9	1,4	1,6
Kommunikation Jugendliche / Begleiter verbessern	7	1,1	1,2
Sonstige	47	6,9	7,8
Explizit kein Verbesserungsvorschlag genannt / Lob des BF17	128	19,1	21,5
Insgesamt	671	100,0	112,6

Mehrfachantworten: 671 Antworten von 596 Befragten;

Tab. 15-23: BF17-Teilnehmer: Verbesserungsvorschläge für das BF17; erste Panelwelle (Mehrfachantworten)

15.5.2 Kritik und Verbesserungsvorschläge der BF17-Teilnehmer in der Befragung W2

Auch vor dem Ende der zweiten Befragung waren die Befragten angehalten, mögliche Kritikpunkte am Begleiteten Fahren zu äußern. Drei Viertel der Panelbefragungsteilnehmer (76,6 %) konnten keine Aspekte benennen, die sie am BF17 stören würden, ein knappes Viertel der 17-Jährigen benennt Kritikpunkte (vgl. Tab. 15-24).

Kritik am BF17	%
Ja, und zwar	23,4
Nein, dazu fällt mir nichts ein	76,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	772

Tab. 15-24: BF17-Teilnehmer: Kritik am BF17; zweite Panelwelle

Insgesamt 167 BF17-Teilnehmer äußern nachfolgend offen formulierte Kritik. Die Kategorien, denen diese freien Antworten zugeordnet wurden, sind in Tab. 15-25 aufgelistet. Die häufigsten Äußerungen der Panelbefragungsteilnehmer beziehen sich erneut auf die Kommunikation zwischen Jugendlichen und Begleiter. Die kommunikativen Herausforderungen während der Begleitsituation stellen für die 17-Jährigen in Welle W1 und Welle W2 somit den größten Kritikpunkt dar. Die Bestimmung der Begleiter und deren Eintragung in die Prüfbescheinigung (13,0 %) sowie im Detail das vorgeschriebene Mindestalter von Begleitern (11,6 %) stoßen bei BF17-Teilnehmern auch am Ende ihrer Begleitphase hin und wieder noch auf Unverständnis. Des Weiteren treten in der zweiten Panelwelle die Abhängigkeit vom Begleiter (9,5 %) und die Länge der Begleitphase (9,5 %) noch als Kritikpunkte zu Tage. Die Vorbereitung der Begleiter (4,1 %) ist für die Jugendlichen kaum Gegenstand kritischer Äußerungen.

Kritik am BF17	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kommunikation zwischen Jugendlichen und Begleiter	57	32,2	34,3
Bestimmung der Begleiter	22	12,3	13,0
Mindestalter der Begleitperson	19	10,9	11,6
Abhängigkeit vom Begleiter	16	8,9	9,5
Länge der Begleitphase	16	8,9	9,5
Zu hohe Kosten	15	8,3	8,8
Vorbereitung der Begleiter	7	3,9	4,1
Format der Prüfbescheinigung	4	2,2	2,3
Hinweisplakette	3	1,7	1,9
Fahrverbot im Ausland	3	1,5	1,6
Sonstiges	16	9,3	9,9
Insgesamt	178	100	106,4

Mehrfachantworten: 178 Antworten von 167 Befragten;

Tab. 15-25: BF17-Teilnehmer: Kritik am BF17; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

Trotz dem geringen Ausmaß der Kritik ist die Vorbereitung der Begleiter unter den Jugendlichen die am häufigsten genannte Verbesserungsmöglichkeit für das Begleitete Fahren (18,7 %, vgl. Tab. 15-26). Des Weiteren wird das Herabsetzen des Mindestalters der Begleitperson (14,2 %) als mögliche Verbesserung für das BF17 genannt. Eine kürzere Begleitdauer (11,4 %) und die Reduzierung der Vorschriften für die Bestimmung von Begleitern (7,6 %) würden aus Sicht der 17-Jährigen weitere Vorteile für die zukünftige Ausgestaltung des BF17 darstellen. Andere Verbesserungen, wie das Anbringen von Hinweisplaketten am Auto (6,2 %) oder verpflichtende Begleitfahrten (5,8 %), werden nur von wenigen Jugendlichen thematisiert.

Verbesserungsvorschläge zum BF17	Antworten		Befragte
	n	%	%
Bessere Vorbereitung der Begleiter	40	16,6	18,7
Mindestalter der Begleitperson herabsetzen	30	12,6	14,2
Kürzere Begleitdauer	24	10,2	11,4
Bestimmung der Begleiter erleichtern / abschaffen	16	6,8	7,6
Früherer Beginn des Begleiteten Fahrens	13	5,5	6,2
Hinweisplakette für Fahranfänger einführen	13	5,5	6,2
Kosten senken	13	5,5	6,1
Zulassungsvoraussetzungen für Begleiter lockern	12	5,1	5,8
Verpflichtende Begleitfahrten	12	5,2	5,8
Aspekte der Fahrausbildung	5	2,1	2,3
Sonstige	21	8,9	10,0
Explizit kein Verbesserungsvorschlag genannt / Lob des BF17	38	16,0	17,9
Insgesamt	241	100,0	112,3

Mehrfachantworten: 241 Antworten von 214 Befragten;

Tab. 15-26: BF17-Teilnehmer: Verbesserungsvorschläge für das BF17; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

15.5.3 Kritik und Verbesserungsvorschläge der Begleiter

Genauso wie die BF17-Teilnehmer waren auch die Begleiter am Ende der Befragung aufgefordert, Kritik am BF17 zu üben und Verbesserungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Die Antworten der Begleiter werden nach dem Erhebungszeitpunkt getrennt nachfolgend dargestellt.

Zum ersten Befragungszeitpunkt kurz nach Beginn des Begleiteten Fahrens bekunden nur 4,4 % der Begleiter, dass es Aspekte am Begleiteten Fahren gibt, die sie stören (vgl. Tab. 15-27). Das Gros der Begleiter (95,6 %) hat keine Kritik am BF17 vorzubringen.

Kritik am BF17 – Begleiter, Welle 1	%
Ja, und zwar	4,4
Nein, dazu fällt mir nichts ein.	95,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	200

Tab. 15-27: BF17-Teilnehmer: Kritik der Begleiter am BF17 zum ersten Befragungszeitpunkt

Insgesamt werden nur wenige Kritikpunkte offen formuliert (n = 9). Die wenigen Antworten beziehen sich entweder auf die Kosten für das BF17, auf die konkrete Bestimmung der Begleiter oder auf eine gegenwärtig fehlende Hinweisplakette am Auto (vgl. Tab. 15-28).

Kritik der Begleiter am BF17	Antworten		Befragte
	n	%	%
Zu hohe Kosten	4	45,7	45,7
Bestimmung der Begleiter	2	18,9	18,9
Hinweisplakette	1	9,5	9,5
Sonstiges	2	25,9	25,9
Insgesamt	9	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 9 Antworten von 9 Befragten;

Tab. 15-28: BF17-Teilnehmer: Kritik der Begleiter am BF17 zum ersten Befragungszeitpunkt (Mehrfachantworten)

Geringes Feedback geben die Begleiter, die im Anschluss an die erste Teilnehmerbefragung antworten, auch hinsichtlich der Verbesserungsmöglichkeiten für das BF17 (n = 18). Die wenigen Vorschläge beziehen sich auf eine mögliche Vorbereitung der Begleiter und auf die Reduzierung der zu hohen Kosten für die Fahrausbildung, Versicherung und/ oder Begleiternachtragung (vgl. Tab. 15-29).

Verbesserungsvorschläge der Begleiter	Antworten		Befragte
	n	%	%
Vorbereitung der Begleiter	3	19,1	19,1
Zu hohe Kosten	3	13,8	13,8
Sonstiges	5	27,6	27,6
Explizit keine Verbesserungsvorschläge	7	39,4	39,4
Insgesamt	18	100	100

Mehrfachantworten: 18 Antworten von 18 Befragten;

Tab. 15-29: BF17-Teilnehmer: Verbesserungsvorschläge der Begleiter zum ersten Befragungszeitpunkt (Mehrfachantworten)

Zum zweiten Befragungszeitpunkt gegen Ende der Begleitphase benennen insgesamt 8,8 % der befragten Begleiter mögliche Kritik. Mehr als neun von zehn Begleitern (91,2 %) fallen auch zu diesem Zeitpunkt keine kritischen Aspekte ein (vgl. Tab. 15-30).

Kritik am BF17 – Begleiter, Welle 2	%
Ja, und zwar	8,8
Nein, dazu fällt mir nichts ein	91,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	499

Tab. 15-30: BF17-Teilnehmer: Kritik der Begleiter am BF17 zum zweiten Befragungszeitpunkt

In den offenen Antworten kritisieren Begleiter an der Verkehrssicherheitsmaßnahme häufig die insgesamt zu hohen Kosten, die für die Fahrausbildung, die Versicherung oder die Nachtragung von Begleitern anfallen (16,8 %; vgl. Tab. 15-31), und die Vorschriften für die Bestimmung der Begleiter (15,2 %). Weitere kritische Themen sind für die Begleiter z. B. die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen (11,9 %), Kommunikationsprobleme mit den Jugendlichen (7,2 %) und das geforderte Mindestalter der Begleitpersonen (6,1 %).

Kritik der Begleiter am BF17	Antworten		Befragte
	n	%	%
Zu hohe Kosten	7	16,2	16,8
Bestimmung der Begleiter	6	14,6	15,2
Bedingungen für Erteilung einer Ausnahmegenehmigung	5	11,4	11,9
Zulassungsvoraussetzungen für Begleiter	4	8,4	8,7
Kommunikationsprobleme Jugendlicher / Begleiter	3	6,9	7,2
Mindestalter der Begleitperson	3	5,9	6,1
Fahrverbot im Ausland	2	5,8	6,0
Länge der Begleitphase	2	5,4	5,6
Hinweisplakette	1	1,8	1,9
Sonstiges	10	23,5	24,4
Insgesamt	43	100	103,9

Mehrfachantworten: 43 Antworten von 41 Befragten;

Tab. 15-31: BF17-Teilnehmer: Kritik der Begleiter am BF17 zum zweiten Befragungszeitpunkt (Mehrfachantworten)

Verbesserungsvorschläge der Begleiter	Antworten		Befragte
	n	%	%
Vorbereitung der Begleiter	15	22,3	26,0
Zu hohe Kosten	8	12,2	14,2
Länge der Begleitphase	7	10,0	11,6
Bestimmung der Begleiter	6	8,5	9,9
Hinweisplakette	4	5,7	6,6
Mindestalter der Begleitperson	3	4,6	5,4
Aspekte der Fahrausbildung	2	2,3	2,7
Pflicht-BF	1	1,2	1,3
Sonstiges	9	13,5	15,7
Explizit keine Verbesserungsvorschläge	13	19,8	23,0
Insgesamt	68	100	116,3

Mehrfachantworten: 68 Antworten von 59 Befragten;

Tab. 15-32: BF17-Teilnehmer: Verbesserungsvorschläge der Begleiter zum zweiten Befragungszeitpunkt (Mehrfachantworten)

Verbesserungspotentiale sehen die Begleiter, die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung geantwortet haben, in einer besseren Vorbereitung der Begleiter (26,0 %; vgl. Tab. 15-32). Die Reduzierung der Kosten für die Fahrausbildung (14,2 %) und der Länge der Begleitphase (11,6 %) sind weitere Aspekte, anhand derer das BF17 ihrer Meinung nach verbessert werden könnte. Für 9,9 % der Befragten, die Verbesserungsvorschläge machen, sind die Regularien für die Bestimmung der Begleiter

und für weitere 5,4 % die Vorschrift des Mindestalters des Begleiters verbesserungswürdig. Ferner schlagen 6,6 % der Begleiter mit Verbesserungsvorschlägen die Einführung einer verpflichtenden Hinweisplakette für eine Verbesserung des Begleiteten Fahrens vor.

15.5.4 Zusammenfassung

Immerhin knapp jeder fünfte Jugendliche äußert am Beginn der Begleitphase Kritik am BF17. Dabei werden die Kommunikation mit dem Begleiter und die Abhängigkeit von ihm am häufigsten kritisch erwähnt. Als Verbesserungsvorschläge nennen die Jugendlichen zu diesem frühen Zeitpunkt am häufigsten eine bessere Vorbereitung der Begleiter und eine Herabsetzung des Mindestalters der Begleitperson.

Gegen Ende der Begleitzeit hat sich der Anteil der kritischen BF17-Teilnehmer nur leicht erhöht. Auch zu diesem späten Zeitpunkt wird die Kommunikation mit dem Begleiter am kritischsten gesehen. Daneben findet auch die Bestimmung der Begleiter etwas häufiger Kritik. Gegen Ende der Begleitzeit werden von den Jugendlichen die gleichen Verbesserungsvorschläge am häufigsten genannt, wie zu deren Beginn.

Von den Begleitern äußert gegen Anfang des Begleiteten Fahrens weniger als jeder zwanzigste Kritik. Allerdings verweisen die am häufigsten kritisierten hohen Kosten der Fahrausbildung nicht konkret auf das BF17. Gegen Ende der Begleitzeit übt immer noch deutlich weniger als jeder zehnte Begleiter Kritik am Begleiteten Fahren. Am häufigsten macht diese sich erneut an den generellen Kosten des Fahrerlaubnisverfahrens, aber auch an der Bestimmung der Begleiter und der restriktiven Handhabung von Ausnahmegenehmigungen fest. Der von den Begleitern vergleichsweise noch am häufigsten genannte Verbesserungsvorschlag der eigenen Vorbereitung verweist erneut auf Potenziale der Verkehrserziehung und -aufklärung im Kontext der Fahranfängervorbereitung.

Literatur

- ALDRIDGE, B.; HIMMLER, M.; AULTMAN-HALL, L.; STAMATIADIS, N. (1999)
Impact of passengers on driver safety. In: Transportation Research Record 1693: 25-30. Washington DC: Transportation research Board
- ANDRESEN, B. (2000)
Six Basic Dimensions of Personality and a Seventh Factor of Generalized Dysfunctional Personality: A Diathesis System Covering all Personality Disorders. In: Neuropsychobiology, Vol. 41, 5-23
- AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND [AVD] (Ohne Jahr)
AvD Ratgeber. Begleitetes Fahren ab 17. [http://www.avd.de/uploads/media/begleitetes_fahren.pdf, aufgerufen am 27.07.2012]
- BACKES, H.; LIEB, CH. (2012)
Peer Education. Leitbegriffe der Gesundheitsförderung A – Z
[http://www.leitbegriffe.bzga.de/bot_angebote_idx-159.html, aufgerufen am 11.07.2012]
- BACKHAUS, K.; ERICHSON, B.; PLINKE, W.; WEIBER, R. (2011)
Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. 13. überarbeitete Auflage, Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag
- BAKER, S. P.; CHEN, L.-H.; LI, G. (2007)
Nationwide Review of Graduated Driver Licensing. Washington: Foundation for Traffic Safety
- BATES, L. J.; ALLEN, S.; ARMSTRONG, K.; WATSON, B.; KING, M. J.; DAVEY, J. (2014)
Graduated Driver Licensing. An international review. In: Sultan Qaboos University Medical Journal, November 2014, Volume 14, Issue 4: e432-e441
- BATES, L.; WATSON, B.; KING, M. (2010)
Required hours of practice for learner drivers: A comparison between two Australian jurisdictions. In: Journal of Safety Research 41: 93-97
- BECK, K. H.; HARTOS, J. L.; SIMONS-MORTON, B. G. (2002)
Teen Driving Risk: The Promise of Parental Influence and Public Policy. In: Health Education and Behavior 29: 73-84
- BEGG, D.; STEPHENSON, S. (2003)
Graduated driver licensing: the New Zealand experience. In: Journal of Safety Research 34: 99-105
- BEGG, D. J.; STEPHENSON, S.; ALSOP, J.; LANGLEY, J. D. (2001)
Impact of graduated driver licensing restrictions on crashes involving drivers in New Zealand. In: Injury Prevention 7: 292-296

- BOASE, P.; TASCA, L. (1998)
Graduated Licensing System Evaluation. Interim Report '98: Toronto, Ontario: Safety Policy Branch: Ministry of Transport
- BORTZ, J.; SCHUSTER, CH. (2010)
Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler, 7. vollständig überarbeitete und erweiterte Aufl., Berlin u. a.: Springer
- BOURDIEU, P. (1983)
Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: KRECKEL, R. (HRSG.): Soziale Ungleichheiten. Soziale Welt Sonderband 2. Göttingen: Schwartz: 183-198
- BRÜNKEN, R.; MALONE, S. (2011)
E-Learning in der Fahranfängervorbereitung. Expertise für die Bundesanstalt für Straßenwesen. 15. April 2011. Saarbrücken: Universität des Saarlandes, Lehrstuhl für Empirische Bildungsforschung
- BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG [BBSR] (2013a)
INKAR. Indikatoren und Karten zur Raum und Stadtentwicklung. Ausgabe 2013. Bonn: BBSR
- BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG [BBSR] (2013b)
INKAR. Erläuterungen zu den Raumbezügen. Bonn: BBSR
- BURT, R. S. (1984)
Network Items and the General Social Survey. In: Social Networks, Vol. 6: 293-339
- CHAUDHARY, N. K.; WILLIAMS, A. F.; NISSEN, W. (2007)
Evaluation and Compliance of Passenger Restrictions in a Graduated Driver Licensing Program. Washington DC: U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)
- CHEN, L.-H.; BAKER, S. P.; LI, G. (2006)
Graduated Driver Licensing Programs and Fatal Crashes of 16-Year-Old Drivers: A National Evaluation. In: Pediatrics 118: 56-62
- CHEN, L.-H.; BAKER, S. P.; BRAVER, E. R.; LI, G. (2000)
Carrying Passengers as a Risk Factor for Crashes Fatal to 16- and 17-Year-Old Drivers. In: Journal of the American Medical Association 283: 1578-1582
- CHRIST, R.; DELHOMME, P.; KABA, A.; MÄKINEN, T.; SAGBERG, F.; SCHULZE, H.; SIEGRIST, S. (1999)
GADGET. Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology. Final Report. Investigations on Influences upon Driver Behaviour – Safety Approaches in Comparison and Combination. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Austrian Road Safety Board
- CONGDON, P. (1999)
VicRoads Hazard Perception Test, Can It Predict Accidents? Part II – Draft. Camberwell: Australian Council for Educational Research
- COLEMAN, J. (1988)
Social Capital in the Creation of Human Capital. In: American Journal of Sociology, Vol. 94, Supplement: S95-S120
- COOPER, D.; GILLEN, D.; ATKINS, F. (2004)
Impacts of California's graduated licensing law of 1998. Berkeley, CA: University of California Institute of Transportation Economics
- CURRY, A. E.; ELLIOTT, M. R.; PFEIFFER, M. R.; KIM K. H.; DURBIN, D. R. (2015a)
Long-Term Changes in Crash Rates After Introduction of a Graduated Driver Licensing Decal Provision. In: American Journal of Preventive Medicine 48, 2: 121-127
- CURRY, A. E.; PFEIFFER, M. R.; ELLIOTT, M. R.; DURBIN, D. R. (2015b)
Association between New Jersey's Graduated Driver Licensing decal provision and crash rates of young drivers with learners' permits. In: Injury Prevention 21, 6: 421-423
- CURRY, A. E.; PFEIFFER, M. R.; LOCALIO, R.; DURBIN, D. R. (2013)
Graduated Driver Licensing Decal Law. Effect on Young Probationary Drivers. In: American Journal of Preventive Medicine 44 (1): 1-7
- CURRY, A. E.; HAFETZ, J.; KALLAN, M. J.; WINSTON, F. K.; DURBIN, D. R. (2011)
Prevalence of teen driver error leading to serious motor vehicle crashes. In: Accident Analysis and Prevention 43: 1285-1290
- DAHLEN, E. R., WHITE, R. P. (2006)
The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. In: Personality and Individual Differences, Vol. 41, 903-915

- DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT [DVR] (2010)
Modellversuch zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen, die von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe geführt werden. Berlin: DVR
[\[http://www.dvr.de/download/Vorstandsbeschluss_EV_Kennzeichnung_Fahrerlaubnis_2010.pdf\]](http://www.dvr.de/download/Vorstandsbeschluss_EV_Kennzeichnung_Fahrerlaubnis_2010.pdf), aufgerufen am 08.12.2011]
- DIEKMANN, A. (2011)
Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 5. Auflage, Reinbek: Rowohlt's Enzyklopädie
- DIJKSTRA, A. B.; PESCHAR, J. (2003)
Social capital in education: Theoretical issues and empirical knowledge in attainment research. In: TORRES, A. C.; ANTIKAINEN, A. (HRSG.): The International Handbook on Sociology of Education: An International Assessment of New Research and Theory. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 58-82
- DOHERTY, S.T.; ANDREY, J.C.; MACGREGOR, C. (1998)
The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day, and day of week on accident rates. In: Accident Analysis and Prevention 30: 45-52
- DÖRING, N.; BORTZ, J. (2016)
Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften. 5. Auflage. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.
- EHSANI, J. P.; BINGHAM, C. R.; SHOPE, J. T. (2013)
The effect of the learner license Graduated Driver Licensing components on teen drivers' crashes. In: Accident Analysis and Prevention 59: 327-338
- EILERS, A. (2011a)
Protective Maßnahmen in der „Intermediate Phase“ in außer-europäischen GDL-Systemen. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- EILERS, A. (2011b)
Graduated Drivers License System. Das gestufte Führerschein-System – Ein Überblick. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- ENGSTRÖM, I.; GREGERSEN, N. P.; GRANSTRÖM, K.; NYBERG, A. (2008)
Young drivers – Reduced crash risk with passengers in the vehicle. In: Accident Analysis and Prevention 40: 341-348
- ESSER, H. (2000)
Soziologie. Spezielle Grundlagen. Band 4: Opportunitäten und Restriktionen. Frankfurt / Main: Campus
- FAULKS, I. (2011)
Displays indicating novice driver status. Report SPAI 2010-19. Sydney: Safety and Policy Analysis International
- FEIERABEND, S.; PLANKENHORN, T.; RATHGEB, T. (2015)
JIM 2015. Jugend, Information, (Multi-) Media. Basisstudie zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger in Deutschland. Stuttgart: Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest
- FELL, J. C.; TODD, M.; VOAS, R. B. (2011)
A national evaluation of the nighttime and passenger restriction components of graduated driver licensing. In: Journal of Safety Research 42: 283-290
- FISCHER, P. (2012)
Curbing Teen Driver Crashes. An In-Depth Look at State Initiatives. Washington CD: Governors Highway Safety Association
- FLAP, H. (2002)
No man is an island: The research programme of a social capital theory. In: FAVEREAU, O.; LAZEGA, E. (HRSG.): Conventions and Structures in Economic Organization: Markets, Networks and Hierarchies. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 29-59
- FLAP, H.; SNIJDERS, T. A. B.; VÖLKER, B.; VAN DER GAAG, M. (Ohne Jahr)
Measurement instruments for social capital of individuals.
[\[http://gaag.home.xs4all.nl/work/SSND.pdf\]](http://gaag.home.xs4all.nl/work/SSND.pdf), aufgerufen am 24.07.2012]
- FOSS, R. D.; FEAGANES, J. R.; RODGMAN, E. A. (2001)
Reducing fatal crash risk among teenage drivers: structuring an effective graduated licensing system. In: Journal of American Medical Association (286): 1588-1592
- FOSS, R. D.; GOODWIN, A. H.; McCARTT, A. T.; HELLINGA, L. A. (2009)
Short-term effects of a teenage driver cell phone restriction. In: Accident Analysis and Prevention 41: 419-424
- FRANZEN, A.; POINTNER, S. (2007)
Sozialkapital: Konzeptualisierungen und Messungen. In: FRANZEN, A.; FREITAG, M. (HRSG.): Sozialkapital. Grundlagen und An-

- wendungen. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 47. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 66-90
- FUNK, W.; LANG, M.; HELD, P.; HALLMEIER, R. (2014)
Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft 244. Bremen: Fachverlag NW
- FUNK, W.; ELSENHANS, K.; SCHALLER, S.; SCHRAUTH, B. (2012a)
Entwicklung eines Rahmenkonzepts zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Vertiefungsstudie. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 89.243/2009. Schlussbericht. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
- FUNK, W., SCHNEIDER, A. H., ZIMMERMANN, R., GRÜNINGER, G. (2012b)
Mobilitätsstudie Fahranfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W.; GRÜNINGER, M. (2010)
Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (1994a)
Einleitung. In: GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (HRSG), Gewichtung in der Umfragepraxis, Opladen: Westdeutscher Verlag
- GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (HRSG.) (1994b)
Gewichtung in der Umfragepraxis, Opladen: Westdeutscher Verlag
- GARCÍA-ESPAÑA, J. F.; GINSBURG, K. R.; DURBIN, D. R.; ELLIOTT, M. R.; WINSTON, F. R. (2009)
Primary Access to Vehicles Increases Risky Teen Driving Behaviors and Crashes: National Perspective. In: Pediatrics 124: 1069-1075
- GENSCHOW, J.; STURZBECHER, D.; WILLMESLENZ, G. (2013)
Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 234. Bremen: Fachverlag NW
- GINSBURG, K. R.; DURBIN, D. R.; GARCÍA-ESPAÑA, J. F.; KALICKA, E. A.; WINSTON, F. K. (2009)
Associations between Parenting Styles and Teen Driving, Safety-Related Behaviors and Attitudes. In: Pediatrics 124: 1040-1051
- GOODWIN, A. H.; THOMAS, L.; KIRLEY, B.; HALL, W.; O'BRIEN, N.; HILL, K. (2015)
Countermeasures That Work: A Highway Safety Countermeasure Guide For State Highway Safety Offices. Eighth Edition. Washington DC: NHTSA
- GOODWIN, A. H.; O'BRIEN, N. P.; FOSS, R. D. (2012)
Effect of North Carolina's restriction on teenage driver cell phone use two years after implementation. In: Accident Analysis and Prevention 48: 363-367
- GOODWIN, A. H.; FOSS, R.; MARGOLIS, L.; WALLER, M. (2010)
Parents, Teens and the Learner Stage of Graduated Driver Licensing. Washington, D. C.: AAA Foundation for Traffic Safety
- GOODWIN, A. H.; WALLER, M. W.; FOSS, R. D.; MARGOLIS, L. H. (2006)
Parental Supervision of Teenage Drivers in a Graduated Licensing System. In: Traffic Injury Prevention, Vol. 7: 224-231
- GRANOVETTER, M. (1985)
Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness. In: American Journal of Sociology, Vol. 91: 481-510
- GROSSMANN, H.; WILLMESLENZ, G.; BAHR, M. (2011)
Grünes Licht für BF17: Mehr Fahrerfahrung – mehr Sicherheit für Fahranfänger. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 61. Jg. Heft 1: 15-22
- GROSSMANN, H.; WILLMESLENZ, G.; BAHR, M. (2010)
Begleitetes Fahren ab 17 – ein erfahrbarer Sicherheitsgewinn. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 60. Jg. Heft 4: 15-20
- HARRISON, W. (2012a)
From the Kerb to Traffic. An Australian parents' guide to helping learner drivers become safer young drivers. 3. Auflage. Ferntree Gully: Eastern Professional Services Pty Ltd

- HARRISON, W. (2012b)
Supervising a learner isn't too bad. Stress management for the parents of learner drivers. 2. Auflage. Ferntree Gully: Eastern Professional Services Pty Ltd
- HARRISON, W. (2010)
Fifty percent of parents are below average: Investigating the roles parents play in their children's road safety. Paper Presented at the 2010 Road Safety Research, Education, and Policing Conference – Canberra, Australia
- HARTOS, J. L.; BECK, K. H.; SIMONS-MORTON, B. G. (2004)
Parents' Intended Limits on Adolescents Approaching Unsupervised Driving. In: Journal of Adolescent Research 19: 591-606
- HARTOS, J. L.; EITEL, P.; SIMONS-MORTON, B. G. (2002)
Parenting Practices and Adolescent Risky Driving: A Three-Month Prospective Study. In: Health Education & Behavior 29: 194-206
- HARTOS, J. L.; EITEL, P.; HAYNIE, D. L.; SIMONS-MORTON, B. G. (2000)
Can I Take the Car? Relations Among Parenting Practices and Adolescent Problem-Driving Practices. In: Journal of Adolescent Research 15: 352-367
- HAUSTEIN, S.; SCHRECKENBERG, D.; SCHWEER, I. R. (2002)
Siedlungsstrukturelle Einflüsse auf die Freizeitmobilität 18- bis 24-Jähriger. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 54, Heft 7+8: 351-354
- HEALY, D.; CATCHPOLE, J.; HARRISON, W. (2012)
Victoria's Graduated Licensing System Evaluation. Interim Report. Melbourne: VicRoads
- HEDLUND, J., SHULTS, R. A., COMPTON, R. (2006)
Graduated driver licensing and teenage driver research in 2006. In: Journal of Safety Research 37: 107-121
- HENDRIX, M. (2006a)
Nationale Programme zum Begleiteten Fahren im internationalen Vergleich. In: OHNE AUTOR: VdTÜV / CIECA-Workshop zur Rolle des Begleiteten Fahrens bei der Fahrerschulung und beim Prozess der Führerscheinvergabe in der Kategorie B. Workshop-Bericht, 8
[\[http://www.cieca.be/download/WorkshopReportDE.pdf\]](http://www.cieca.be/download/WorkshopReportDE.pdf), aufgerufen am 24.06.2008]
- HENDRIX, M. (2006b)
A survey of Accompanied Driving. Vortrag auf dem CIECA-VdTUEV Accompanied Driving-Workshop, Berlin, 14.12.2006
[\[http://www.pptdirectory.com/07/A-survey-of-Accompanied-Driving.html\]](http://www.pptdirectory.com/07/A-survey-of-Accompanied-Driving.html), aufgerufen am 20.09.2011]
- HINZ, K. (2006a)
Begleitetes Fahren ab 17: Modellversuch am Gymnasium. BF17 AG: Verkehr, Sicherheit, Mobilität (25.06.2006). Marktbreit: Gymnasium Marktbreit
- HINZ, K. (2006b)
BF17 AG: Verkehr, Sicherheit, Mobilität. Inhalte und methodische Ansätze der 14 Doppelstunden (07.10.2006). Marktbreit: Gymnasium Marktbreit
- HOLTE, H. (2015)
Zielgruppe junge Fahrerinnen und Fahrer. In: KLIMMT, CH.; MAURER, M.; HOLTE, H.; BAUMANN, E. (HRSG.): Verkehrssicherheitskommunikation. Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen Unfallprävention. Wiesbaden: Springer VS
- HOLTE, H.; KLIMMT, CH.; BAUMANN, E.; GEBER, S. (2014)
Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe M: Mensch und Sicherheit, Heft 249. Bremen: Fachverlag NW
- HORSWILL, M. S.; MCKENNA, F. P. (2004)
Drivers' Hazard Perception Ability: Situation Awareness on the Road. In: BANBURY, S.; TREMBLAY, S. (EDS.): A Cognitive Approach to Situation Awareness. Aldershot: Ashgate, 155-175
- INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY [IIHS] (2014)
Effective Dates of Graduated Licensing Laws. Arlington, VA: IIHS
[\[http://www.iihs.org/media/028244c2-87b1-4108-8122-c055877ea5da/1592381562/Laws/gdl_effective_dates.pdf\]](http://www.iihs.org/media/028244c2-87b1-4108-8122-c055877ea5da/1592381562/Laws/gdl_effective_dates.pdf), aufgerufen am 13.11.2014]
- JACOBSON, L.; GARCÍA-ESPAÑA, J. F.; DURBIN, D. R.; ERKOBONI, D.; WINSTON, F. K. (2012)
Adult-supervised practice driving for adolescent learners: The current state and directions for interventions. In: Journal of Safety Research, Vol. 43: 21-28

- JANSEN, D. (1999)
Einführung in die Netzwerkanalyse: Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Opladen: Leske und Budrich
- JOEL, A. (2010)
Practice – selling safety to teen drivers. Vortrag auf der Australian Road Safety Research, Policing and Education Conference, Canberra, ACT
- KAUFMANN, F.-X. (1990)
Zukunft der Familie. Stabilität, Stabilitätsrisiken und Wandel der familialen Lebensformen sowie ihre gesellschaftlichen und politischen Bedingungen. München: C. H. Beck
- KAWACHI, I.; SUBRAMANIAN, S. V.; KIM, D. (2008)
Social Capital and Health. A Decade of Progress and Beyond. In: KAWACHI, I.; SUBRAMANIAN, S. V.; KIM, D. (HRSG.): Social Capital and Health. New York: Springer Science + Business Media, LLC, 1-26
- KEALL, M. D.; NEWSTEAD, S. (2013)
The potential effectiveness of young driver high-performance vehicle restrictions as used in Australia. In: Accident Analysis and Prevention 52: 154-161
- KINNEAR, N.; LLOYD, L.; HELMAN, S.; HUSBAND, P.; SCOONS, J.; JONES, S.; STRADLING, S.; MCKENNA, F.; BROUGHTON, J. (2013)
Novice drivers: evidence Review and Evaluation. Pre-driver education and training, Graduated Driver Licensing, and the New Drivers Act. Published Project Report PPR673. Crowthorne: Transport Research Laboratory
- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2015)
Fahrerlaubnisse (FE). Fahrerlaubnisprüfungen 2014. FE 7. Flensburg: KBA
- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2014)
Fahrerlaubnisse (FE). Fahrerlaubnisprüfungen 2013. FE 7. Flensburg: KBA
- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2013)
Fahrerlaubnisse (FE). Fahrerlaubnisprüfungen, Fahrerlaubnisse auf Probe, Fahrerlaubniserteilungen, Fahrlehr-Erlaubnisse, Fahrerlaubnismaßnahmen. Jahr 2012. Fahrerlaubnisbestand im Zentralen Fahrerlaubnisregister 1. Januar 2013. FE 1. Flensburg: KBA
- KREUTER, M. W.; LEZIN, N. (2002)
Social Capital Theory. Implications for Community-Based Health Promotion. In: DICLEMENTE, R. J.; CROSBY, R. A.; KEGLER, M. C. (HRSG.): Emerging Theories in Health Promotion Practice and Research. San Francisco: Jossey-Bass
- LAM, L. T.; NORTON, R.; WOODWARD, M.; CONNOR, J.; AMERATUNGA, S. (2003)
Passenger carriage and car crash injury: A comparison between younger and older drivers. Journal of Safety Research, 35: 861-867
- LEVY, D. T. (1988)
The effects of driving age, driver education and curfew laws on traffic fatalities of 15-17 year olds. In: Risk Analysis 8 (4): 565-570
- LEWIS-EVANS, B. (2010)
Crash involvement during the different phases of the New Zealand Graduated Driver Licensing System (GDLS). In: Journal of Safety Research 41: 359- 365.
- LIN, N (2009)
Social Capital: A Theory of Social Structure and Action. 8. Auflage. Cambridge: Cambridge University Press
- LIN, N. (2008)
A Network Theory of Social Capital. In: CASTIGLIONE, D.; VAN DETH, J. W.; WOLLEB, G. (HRSG.): The Handbook of Social Capital. Oxford: Oxford University Press, 50-69
- LIN, M.; FEARN, K. T. (2003)
The provisional license: nighttime and passenger restrictions – a literature review. In: Journal of Safety Research Vol. 34, No. 1: 51-61
- LINDSTRÖM (2008)
Social Capital and Health-Related Behaviors. In: KAWACHI, I.; SUBRAMANIAN, S. V.; KIM, D. (HRSG.): Social Capital and Health. New York: Springer Science + Business Media, LLC, 215-238
- MÄDER, H., PÖPPEL-DECKER, M. (2001)
Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer in den Jahren 1997 und 1998. Berichte aus der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 129. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- MASTEN, S. V.; HAGGE, R. A. (2004)
Evaluation of California's graduated licensing program. In: Journal of Safety Research 35: 523-535
- MASTEN, S. V.; THOMAS, F. D.; KORBELAK, K. T.; PECK, R. C.; BLOMBERG, R. D. (2015)
Meta-Analysis of Graduated Driver Licensing Laws. Washington DC: National Highway Traffic Safety Administration

- MASTEN, S. V.; FOSS, R. D.; MARSHALL, S. W. (2013)
 Graduated driver licensing program component calibrations and their association with fatal crash involvement. In: Accident Analysis and Prevention 57: 105-113
- MAYHEW, D. R. (2003)
 The learner's permit. In: Journal of Safety Research 34: 35-43
- MAYHEW, D. R.; SIMPSON, H. M. (1996)
 Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system. [<http://www.drivers.com/article/305/>, aufgerufen am 15.03.2004]
- MAYHEW, D. R.; SIMPSON, H. M.; SINGHAL, D. (2005)
 Best Practices for Graduated Driver Licensing in Canada. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
- MAYHEW, D. R.; SIMPSON, H. M.; WILLIAMS, A. F.; DESMOND, K. (2002)
 Specific and long-term effects of Nova Scotia's Graduated Driver Licensing Program. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety
- MAYHEW, D. R.; WILLIAMS, A.; PASHLEY, CH. (2014).
 A new GDL framework: Evidence base to integrate novice driver strategies. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
- McCARTT, A. T.; OESCH, N. J.; WILLIAMS, A. F.; CASANOVA POWELL, T. (2011)
 New Jersey's License Plate Decal Requirement for Graduated Driver Licenses: Attitudes of Parents and Teenagers, Observed Decal Use, and Citations for Teenage Driving Violations. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety
 [<http://www.iihs.org/research/topics/pdf/r1164.pdf>, aufgerufen am 08.02.2012]
- McKNIGHT, A. J.; PECK, R. C. (2002)
 Graduated driver licensing: what works? In: Injury Prevention, 8 (Suppl. II); ii32-ii38
- MIENERT, M. (2002)
 Merkmale potenzieller Risikofahrer vor dem Führerscheinwerb. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 48, Heft 4: 145-150
- MONASH UNIVERSITY ACCIDENT RESEARCH CENTRE [MUARC] (2007)
 Going Solo. A resource for parents of P-plate drivers.
 [<http://www.monash.edu.au/miri/going-solo-brochure.pdf>, aufgerufen am 27.07.2012]
- MORRISEY, M. A., GRABOWSKI, D. C., DEE, T. S., CAMPBELL, C. (2006)
 The strength of graduated drivers license programs and fatalities among teen drivers and passengers. In: Accident Analysis and Prevention 38: 135-141
- NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION [NHTSA] (Ed.) (2010)
 Evaluating the Relationship Between Near-Crashes and Crashes: Can Near Crashes Serve as a Surrogate Safety Metric for Crashes? Washington: U.S. Department of Transportation
- NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION [NHTSA] (2000)
 Graduated driver licensing: Questions and answers. Washington DC: NHTSA
- NEW JERSEY TEEN DRIVER STUDY COMMISSION (2008)
 Recommendation Report March 2008. New Jersey: Division of Highway Traffic Safety
 [http://www.nj.gov/oag/hts/downloads/TDSC_Report_Web.pdf, aufgerufen am 16.03.2012]
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY [NZTA] (2011a)
 About driver licences. Stage 2 – restricted licence
 [<http://www.nzta.govt.nz/resources/roadcode/about-licences/stage-2-restricted.html>, aufgerufen am 18.07.2011]
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY [NZTA] (2011b)
 NZTA welcomes changes to improve the safety of young drivers
 [<http://www.nzta.govt.nz/about/media/releases/1202/news.html>, aufgerufen am 19.07.2011]
- NEW ZEALAND TRANSPORT AGENCY [NZTA] (2010)
 Learning to drive: How to get your car license (Factsheet 45). Wellington: NZTA
 [<http://www.nzta.govt.nz/resources/factsheets/45/learning-to-drive.html>, aufgerufen am 13.03.2012]
- NYBERG, A.; ELLSTRÖM, Ö. (2008)
 Driver education systems – a preliminary study. Borlänge: The Swedish Road Traffic Inspectorate [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4664/080508_driver_educations_systems_a_preliminary_study.pdf, aufgerufen am 31.05.2011]

- O'BRIEN, N. P.; FOSS, R. D.; GOODWIN, A. H.; MASTEN, S. V. (2013)
Supervised hours requirements in graduated driver licensing: Effectiveness and parental awareness. In: Accident Analysis and Prevention 50: 330-335
- OHNE AUTOR (2006)
VdTÜV / CIECA-Workshop zur Rolle des Begleiteten Fahrens bei der Fahrerschulung und beim Prozess der Führerscheinvergabe in der Kategorie B. Workshop-Bericht.
<http://www.cieca.be/download/WorkshopReportDE.pdf>, aufgerufen am 24.06.2008]
- OLTEDAL, S.; RUNDMO, T. (2006)
The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. In: Safety Science, Vol. 44, 621-628
- OREGON DEPARTMENT OF TRANSPORTATION [ODOT] (Ohne Jahr)
The Oregon Parent Guide to Teen Driving.
<http://www.odot.state.or.us/forms/dmv/7190.pdf>, aufgerufen am 27.07.2012]
- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT [OECD, ECMT] (2006)
Young Drivers. The Road to Safety. Paris: OECD
- OZER, D. J.; BENET-MARTINEZ, V. (2006)
Personality and the Prediction of Consequential Outcomes. In: Annual Review of Psychology, Vol. 57, 401-421
- PADLO, P.; AULTMAN-HALL, L.; STAMATIADIS, N. (2005).
Passengers and other factors affecting the safety of young and older drivers. In: Transportation Research Record No. 1937: 7-13. Washington, DC: Transportation Research Board
- PALAMARA, P.; ADAMS, C. (2005)
The Status of Hazard Perception Testing in Australasia. Perth: Injury Research Centre, School of Population Health, University of Western Australia
- PALAMARA, P. G.; GAVIN, A. (2005)
The relationship between vehicle power to weight ratio and young driver crash involvement. Crawley: University of Western Australia. Injury Research Centre (IRC)
- PORTES, A. (1998)
Social Capital: Its Origins and Applications in Modern Sociology. In: Annual Review Sociology, Vol. 24: 1-24
- PRATO, C. G.; LOTAN, T.; TOLEDO, T. (2009)
Intrafamilial Transmission of Driving Behavior. In: Transport Research Record: Journal of the Transportation Research Board, No. 2138: 54-65
- PREUSSER, D.F.; FERGUSON, S.A.; WILLIAMS, A.F. (1998)
The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers. In: Accident Analysis and Prevention 30: 217-222
- PREUSSER, D. F.; ZADOR, P. L.; WILLIAMS A. F. (1993)
The effect of city curfew ordinances on teenage motor vehicle fatalities. In: Accident Analysis and Prevention 25 (5): 641-645
- PREUSSER, D. F.; WILLIAMS A. F.; LUND, A. K.; ZADOR, P. L. (1990)
City curfew ordinances and teenage motor vehicle injury. In: Accident Analysis and Prevention 22 (4): 391-397
- PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003)
Begleitetes Fahren ab 17. Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahrerinnen und Fahrer in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 154, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- RAMMSTEDT, B.; JOHN, O. P. (2007)
Measuring Personality in one minute or less: A 10-item short version of the Big Five Inventory in English and German. In: Journal of Research in Personality, Vol. 41, 203-212
- RAMMSTEDT, B.; KEMPER, C. J.; KLEIN, M. C.; BEIERLEIN, C.; KOVALEVA, A. (2013)
Eine kurze Skala zur Messung der fünf Dimensionen der Persönlichkeit. Big-Five-Inventory-10 (BFI-10). In: methoden, daten, analysen, Jg. 7, Heft 2, 233-249
- RAMMSTEDT, B.; KEMPER, C. J.; KLEIN, M. C.; BEIERLEIN, C.; KOVALEVA, A. (2012)
Eine kurze Skala zur Messung der fünf Dimensionen der Persönlichkeit. Big-Five-Inventory-10 (BFI-10). GESIS-Working Papers 2012/23. Mannheim: GESIS – Leibnitz-Institut für Sozialwissenschaften
- REISS, J. A.; KRÜGER, H. P. (1995)
Accident risk modified by passengers. In: KLOEDEN C. N., MCLEAN, A. J. (EDS.): Proceedings of the Thirteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Vol.

1. Adelaide, Australia: NHMRC Road Accident Research Unit
- RICE, T. M.; PEAK-ASA, C.; KRAUS, J. F. (2004) Effects of the California graduated driver licensing program. In: *Journal of Safety Research* 35: 63-69
- ROAD SAFETY AUTHORITY [RSA] (2011) *Your Logbook*
<http://www.rsa.ie/en/RSA/Learners-Drivers/Driver-Training/Car-Training-EDT/Your-Logbook/>, aufgerufen am 08.12.2011]
- RÖSCH, G. (1994) Kriterien der Gewichtung einer nationalen Bevölkerungsstichprobe. In: GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (HRSG.), *Gewichtung in der Umfragepraxis*, Opladen: Westdeutscher Verlag, 7-26
- ROSSNAGEL, TH.; FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2016) Aufbereitung vorliegender Forschungsdaten für vertiefende Analysen zum Begleiteten Fahren ab 17. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0638/2015. Schlussbericht. Nürnberg: IfeS
- ROTHE, G.; WIEDENBECK, M. (1987) Stichprobengewichtung: Ist Repräsentativität machbar? In: *ZUMA Nachrichten* 21, 43-57
- SALVA, M. A. Q.; BARBOT, F.; HARTLEY, S.; SAUVAGNAC, R.; VAUGIER, I.; LOFASO, F.; PHILIP, P. (2014) Sleep disorders, sleepiness, and near-miss accidents among long-distance highway drivers in the summertime. In: *Sleep Medicine*, Vol. 15, No. 1: 23-26
- SCHADE, F.-D.; HEINZMANN, H.-J. (2011) Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 218. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHÄPFERS, B.; SCHERR, A. (2005) *Jugendsoziologie. Einführung in Grundlagen und Theorien*. 8., umfassend aktualisierte und überarbeitete Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- SCHNELL, R.; HILL, P. B.; ESSER, E. (2013) *Methoden der empirischen Sozialforschung*. München: Oldenbourg
- SCHULZE, H. (1999) *Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 103. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCIALFA, C. T.; DESCHÊNES, M. C.; FERENCÉ J.; BOONE, J.; HORSWILL, M. S.; WETTON, M. (2011) A hazard perception test for novice drivers. In: *Accident Analysis and Prevention* 43: 204-208
- SCOTT-PARKER, B.; WATSON, B.; KING, M. J.; HYDE, M. K. (2012) Confirmatory factor analysis of the Behaviour of Young Novice Drivers Scale (BYNDS). In: *Accident Analysis and Prevention* 49: 385-391
- SCOTT-PARKER, B.; BATES, L.; WATSON, B. C.; KING, M. J.; HYDE, M. K. (2011) The impact of changes to the graduated driver licensing program in Queensland, Australia on the experiences of Learner drivers. In: *Accident Analysis and Prevention* 43: 1301-1308
- SCOTT-PARKER, B.; WATSON, B.; KING, M. J. (2010) The risky behaviour of young drivers: Developing a measurement tool. Proceedings of the 24th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference, Niagara Falls, Canada, June 6-9
- SCOTT-PARKER, B.; WATSON, B. C.; KING, M. J. (2009) Exploring how parents and peers influence the behaviour of young drivers. In: Proceedings of the 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference: Smarter, Safer Directions, 10-12 November 2009, Convention Exhibition Centre, Sydney
- SENSERRICK, T. M. (2009) Australian Graduated Driver Licensing Systems. In: *Journal of the Australasian College of Road Safety*, Vol. 20, No. 1 (February): 20-26
- SENSERRICK, T. M.; WHELAN, M. (2003) Graduated Driver Licensing: Effectiveness of Systems and Individual Components. Report No. 209. Monash University: Accident Research Centre
- SENSERRICK, T. M.; WILLIAMS, A. F. (2015) Summary of Literature of the Effective Components of Graduated Driver Licensing Systems. Austroads Research Report AP-R476-15. Sydney: Austroads
- SEO, D.; TORABI, M. R. (2004) The Impact of In-Vehicle Cell-Phone Use on Accidents or Near-Accidents Among College

- Students. In: *Journal of American College Health*, Vol. 53, No. 3: 101-107
- SHOPE, J. T.; MOLNAR, L. J. (2004)
Michigan's graduated driver licensing program: Evaluation of the first four years. In: *Journal of Safety Research* 25: 337-344
- SHOPE, J. T.; MOLNAR, L. J. (2003)
Graduated driver licensing in the United States: evaluation results from the early programs. In: *Journal of Safety Research* 34: 63-69
- SIMONS-MORTON, B.; HARTOS, J. (2002)
Application of the Authoritative Parenting Model to Adolescent Health Behavior. In: DICLEMENTE, R. J.; CROSBY, R. A.; KEGLER, M. C. (HRSG.): *Emerging Theories in Health Promotion Practice and Research*. San Francisco: Jossey-Bass, 100-125
- SIMONS-MORTON, B. G.; HARTOS, J. L.; BECK, K. H. (2004)
Increased Parent Limits on Teen Driving: Positive Effects From a Brief Intervention Administered at the Motor Vehicle Administration. In: *Prevention Science* 5: 101-111
- SIMONS-MORTON, B. G.; HARTOS, J. L.; LEAF, W. A.; PREUSSER, D. F. (2005)
Persistence of Effects of the Checkpoints Program on Parental Restrictions of Teen Driving Privileges. In: *American Journal of Public Health* 95: 447-452
- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, M.C. (2006)
Parent involvement in novice teen driving: a review of the literature. In: *Injury Prevention* 12: i30-i37
- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, M.C.; CATALANO, R. F. (2008)
Parenting and the Young Driver Problem. *American Journal of Preventive Medicine*. Author manuscript
[<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2562681/pdf/nihms53596.pdf>, aufgerufen am 22.01.2012]
- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, C.; ZHANG, Z.; KLAUER, S. E.; LEE, S. E.; WANG, J.; ALBERT, P. S.; DINGUS, T. A. (2011a)
Crash and Risky Driving Involvement Among Novice Adolescent Drivers and Their Parents. In: *Research and Practice*, Vol. 101, No. 12: 2362-2367
- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, M. C.; ZHANG, Z.; KLAUER, S. E.; LEE, S. E.; WANG, J.; CHEN, R.; ALBERT, P.; DINGUS, T. A. (2011b)
The Effect of Passengers and Risk-Taking Friends on Risky Driving and Crashes/Near Crashes Among Novice Teenagers. In: *Journal of Adolescent Health* 49: 587-593
- STATISTISCHES BUNDESAMT [DESTATIS] (2015)
Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 25-Jährigen. 2014. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STEINBERG, L. (2011)
Adolescents' Risky Driving in Context. In: *Journal of Adolescent Health*, 49: 557-558
- STIENSMEIER-PELSTER, J. (2008)
Abschlussbericht zum Niedersächsischen Modellversuch Begleitetes Fahren ab 17. Gießen: Justus-Liebig-Universität
- SÜMER, N.; LAJUNEN, T.; ÖZKAN, T. (2005)
Big Five Personality traits as the Distal Predictors of Road Accident Involvement. In: UNDERWOOD, G. (ED.): *Traffic and Transport Psychology. Theory and Application. Proceedings of the ICTTP 2004*. Amsterdam et al.: Elsevier, 215-227
- SWOV (2010)
Fact Sheet: Hazard perception in traffic. Leidenschaft: SWOV
- TAUBMANN-BEN-ARI, O. (2011)
The contribution of perceived parental and familial characteristics to attitudes toward accompanied driving among young drivers. In: *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 43: 1720-1729
- TOEPPER, L. (2009)
Das Heft zum Begleiteten Fahren ab 17 Jahren. München: Verlag Heinrich Vogel
- TRAFFIC INJURY RESEARCH FOUNDATION [TIRF] (Ohne Jahr)
GDL – New Drivers. Learner Stage (Stage 2) At a Glance. Young and New Driver Resource Centre. Ottawa: TIRF
[<http://yndrc.tirf.ca/downloads/YNDRS-ata-glanceGDLpass-advancednovice3-2.pdf>, aufgerufen am 21.03.2016]
- TRONSMOEN, T. (2011)
Differences between formal and informal practical driver training as experienced by the learners themselves. In: *Transportation Research Part F*: 176-188
- TREZZINI, B. (1998)
Konzepte und Methoden der sozialwissenschaftlichen Netzwerkanalyse: Eine aktuelle

- Übersicht. In: Zeitschrift für Soziologie, Vol. 27: 378-394
- TWISK, D. A. M.; VLAKFELD, W. P.; COMMANDEUR, J. J. F.; SHOPE, J. T.; KOK, G. (2014)
Five road safety education programmes for young adolescent pedestrians and cyclists: a multi-programme evaluation in a field setting. In: Accident Analysis and Prevention, 66: 55-61
- ULLEBERG, P.; RUNDMO, T. (2003)
Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. In: Safety Science, Vol. 41, 427-443
- ULMER, R. G.; PREUSSER, D. F.; WILLIAMS, A. F.; FERGUSON, S. A.; FARMER, C. M. (2000)
Effect of Florida's graduated licensing program on the crash rate of teenage drivers. In: Accident Analysis and Prevention 32: 527-532
- VAN DER GAAG, M.; SNIJDERS, T. A. B (2004)
The Resource Generator: Social capital quantification with concrete items.
[http://gaag.home.xs4all.nl/work/RG_paper.pdf, aufgerufen am 23.07.2012]
- VANLAAR, W.; MAYHEW, D.; MARCOUX, K.; WETS, G.; BRIJS, T.; SHOPE, J. (2009a)
An Evaluation of Graduated Driver Licensing Programs in North America. An Analysis of Relative Fatality Risks of 16, 17, 18 and 19 Year Old Drivers Using a Meta-Analytic Approach. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
- VANLAAR, W.; MAYHEW, D.; MARCOUX, K.; WETS, G.; BRIJS, T.; SHOPE, J. (2009b)
An evaluation of graduated driver licensing programs in North America using a meta-analytic approach. In: Accident Analysis and Prevention 41: 1104-1111
- VLAKVELD, W. P. (2008)
Toetsen en trainen van gevaarherkenning: onderzoek naar de toetsbaarheid en trainbaarheid van gevaarherkenning bij jonge beginnende automobilisten in 2007. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
[<http://www.swov.nl/rapport/D-2008-02.pdf>, aufgerufen am 14.11.2011]
- WALK, K. M.; TAUBERT, L. (2010)
Close to. Ein Unterrichtsbaustein für den Fahrschulunterricht zum Thema "Risikoverhalten junger Fahranfänger".
[http://www.close-to.net/docs/1274/Close_to_in_der_Fahrausbildung_2010.pdf, aufgerufen am 17.01.2012]
- WELLS, P.; TONG, S.; SEXTON, B.; GRAYSON, G.; JONES, E. (2008)
Cohort II: A Study of Learner and New Drivers. Volume 1 - Main Report. Road Safety Research Report No. 81. London: Department for Transport
- WHELAN, M.; SENSERRICK, T.; GROEGER, J.; TRIGGS, T.; HOSKING, S. (2004)
Learner Driver Experience. MUARC Report 221. Victoria: Monash University Accident Research Centre
- WILLIAMS, A. F. (2011)
Commentary: Graduated Licensing – Moving Forward or Standing Still? In: Traffic Injury Prevention, 12: 207-209
- WILLIAMS, A. F. (2007)
Contribution of the components of graduated licensing to crash reductions. In: Journal of Safety Research 38: 177-184
- WILLIAMS, A. F. (2003)
Teenage drivers: patterns of risk. In: Journal of Safety Research 34: 5-15
- WILLIAMS, A. F. (2001)
Teenage Passengers in Motor Vehicle Crashes: A Summary of Current Research. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety
[http://www.hwysafety.org/safety-facts/teens/teen_passengers.pdf, aufgerufen am 29.04.2004]
- WILLIAMS, A. F. (2000)
North America's approach to the young driver problem. Proceedings of the Novice Driver's Conference, 1 & 2 June 2000. Department of Transport, Local Government and the Regions, UK
- WILLIAMS, A. F. (1995)
Restrictive Measures for Young, Beginning Drivers. Washington DC: Insurance Institute For Highway Safety
- WILLIAMS, A. F.; MAYHEW, D. R. (2008)
Graduated Licensing and Beyond. In: American Journal of Preventive Medicine 35 (3S): S324-S333

- WILLIAMS, A. F.; PREUSSER, D. F. (1997)
Night driving restriction for youthful drivers: a literature review and commentary. In: Journal of Public Health Policy 18 (3): 334-345
- WILLIAMS, A. F.; TEFFT, B. C.; GRABOWSKI, J. G. (2012)
Gradated Driver Licensing Research, 2010-Present. In: Journal of Safety Research 43: 195-203
- WILLIAMS, A. F.; CHAUDHARY, N. K.; TISON, J. (2010)
Evaluation of New Jersey's Graduated Driver Licensing Program. Washington DC: Foundation for Traffic Safety
- WILLIAMS, A. F.; FERGUSON, S. A.; McCARTT, A. T. (2007)
Passenger effects on teenage driving and opportunities for reducing the risks of such travel. In: Journal of Safety Research 38: 381-390
- WILLMES-LENZ, G. (2002)
Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 144, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- WILLMES-LENZ, G.; BAHR, M.; GROSSMANN, H. (2006)
Begleitetes Fahren ab 17: ein neuer Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos von Fahranfängern. Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 56. Jg., Heft 3: 8-9 und 27-23
- WINKELBAUER, M.; SMUC, M.; CHRIST, R.; VAVRYN, K (2003)
Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit
- WITTENBERG, R.; CRAMER, H. VICARI, B. (2014)
Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics. Eine syntaxorientierte Einführung. Konstanz, München: UVK
- WOLF, C. (2009)
Netzwerke und soziale Unterstützung. GESIS-Working Papers 2009/09. Mannheim: GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften
- ZAKRAJSEK, J. S.; SHOPE, J. T.; OUI MET, M. C.; WANG, J.; SIMONS-MORTON, B.G. (2009)
Efficacy of a Brief Group Parent-Teen Intervention in Driver Education to Reduce Teenager Driver Injury Risk: A Pilot Study. In: Family & Community Health. Author manuscript
- [<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2747635/pdf/nihms137449.pdf>, aufgerufen am 11.01.2012]
- ZEHNPFFENNIG, A. (2006)
Schule-begleitet-Fahren.de. Unterrichtsunterlagen für Lehrkräfte. Bonn: Verkehrswacht Medien & Service-Center
- ZWICKER, T. J.; WILLIAMS A. F.; CHAUDHARY N. K.; FARMER, C. M. (2006)
Evaluation of California's graduated licensing system. Arlington, VA: Insurance Institute für Highway Safety

Anhang I:
Erhebungsunterlagen



Bildnachweis: Deutsche Verkehrswacht, www.bf17.de



Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität
Erlangen-Nürnberg
Marienstraße 2
D-90402 Nürnberg

Telefon (0911) 23 565 - 37
Telefax (0911) 23 565 - 50
E-Mail: info@fab2014.de
<http://www.fab2014.de>

Nürnberg, im März 2014

Liebe Fahranfängerinnen und Fahranfänger!

Über Fahranfänger wird viel geredet, wir befragen Sie selbst ...

... mit der  **FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014**

Um zu erkunden, wie der Start ins Autofahren weiter verbessert werden kann, hat uns die **Bundesanstalt für Straßenwesen** mit einer Befragung von Fahranfängern beauftragt.

Aus dem Adressbestand von TÜV / DEKRA wurden Sie zufällig zur **Befragung** ausgewählt. Wir bitten Sie deshalb herzlich, an der „Fahranfängerbefragung 2014“, die ausschließlich **online** stattfindet, teilzunehmen. Sagen Sie uns Ihre ehrliche Meinung und teilen Sie uns Ihre ganz persönlichen Erfahrungen als Fahranfänger mit. Hierzu brauchen Sie nur auf die Webseite

www.fab2014.de

zu gehen (bitte nicht in Google eingeben, sondern direkt in die „Adresszeile“ Ihres Internet-Browsers). Im Online-Fragebogen geben Sie bitte zunächst das Passwort **fab2014** (in Kleinbuchstaben) ein. Anschließend können Sie die Fragen beantworten; das dauert nur ca. 20-30 Minuten.

Wenn Sie am „Begleiteten Fahren ab 17“ (BF17) teilnehmen, möchten wir Sie gerne **zwei Mal** befragen, **jetzt** und am **Ende Ihrer Begleitphase**. Alle befragten Fahranfänger werden zudem gebeten, einen **Elternteil** zur Beantwortung einiger weniger Fragen an den Computer zu holen. Am Ende der Befragungen können Sie an unserer **Verlosung von Tankgutscheinen** teilnehmen!

Bitte machen Sie mit! Ihre Erfahrungen sind in jedem Fall wichtig! Egal, ob Sie in der letzten Zeit besonders viel, besonders wenig oder vielleicht sogar überhaupt nicht Auto gefahren sind. Die Teilnahme möglichst vieler Fahranfänger an dieser Befragung hilft, den Einstieg ins Autofahren noch sicherer zu machen.

Die Teilnahme an der Befragung ist selbstverständlich **freiwillig**. Für Sie entstehen dabei **keinerlei Kosten oder Verpflichtungen**. Ihre Angaben werden unter genauer Beachtung der gesetzlichen Datenschutzbestimmungen **anonym** ausgewertet (siehe beiliegende Informationen).

Ihre **Fragen** beantworten wir Ihnen gerne telefonisch (Tel.: 0911 / 23 565 37) oder per E-Mail (info@fab2014.de).

Wenn Sie minderjährig sind, zeigen Sie bitte die „**Elterninformation**“ auf der Rückseite dieses Schreibens einem Erziehungsberechtigten mit der Bitte, sie zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der „Fahranfängerbefragung 2014“ und allzeit gute Fahrt!



Dr. Walter Funk
Projektleiter

Informationen zur Einwilligungserklärung für die Teilnahme an der

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Sie wurden von einer Technischen Prüfstelle (TÜV / DEKRA) zufällig aus dem Adressbestand aller 17- und 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerber der letzten Wochen ausgewählt und haben von dort eine Einladung zur Teilnahme an der „Fahranfängerbefragung 2014“ erhalten.

- Sie sind bereit, uns Ihre Erfahrungen als Autofahrer/-in mitzuteilen?
- Sie haben die nachfolgenden Erläuterungen zur Einwilligungserklärung gelesen und sind mit der elektronischen Verarbeitung der Befragungsdaten einverstanden?

 **Dann sind Sie unsere „Testfahrerin“ / unser „Testfahrer“ in Ihrer Region!** 

Bitte lesen Sie die folgenden Informationen durch, bevor Sie sich für das Mitmachen entscheiden.

Erläuterungen zur Einwilligungserklärung

- Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig. Bei Nicht-Teilnahme entstehen Ihnen keine Nachteile.
- Sie können einzelne Fragen unbeantwortet lassen oder die Befragung jederzeit abbrechen.
- Ausdrücklich wird darauf verwiesen, dass die Befragung anonym erfolgt. Es ist für niemanden ersichtlich, welche Person welche Antworten gegeben hat. Dem Forschungsinstitut (IfeS) und dem Auftraggeber der Studie (Bundesanstalt für Straßenwesen) ist Ihre Adresse nicht bekannt.
- Die erhobenen Daten werden vertraulich behandelt und entsprechend den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland vor dem Zugriff Unbefugter gesichert.
- Die Befragungsergebnisse werden ausschließlich für wissenschaftliche Zwecke verwendet.
- Die Einwilligung zur freiwilligen Teilnahme an der Befragung kann jederzeit widerrufen werden.
- Zu Beginn der Online-Befragung müssen Sie diesen Teilnahmebedingungen zustimmen.

Die Erläuterungen zur Teilnahmeeinwilligung sowie die beigefügten Informationen zum Projekt und zum Datenschutz stehen auch auf der Internetseite der Befragung zur Verfügung.

Elterninformation für die Teilnahme minderjähriger Fahrerlaubnisbesitzer/-innen

Ihre Tochter / Ihr Sohn wurde per Zufallsauswahl für die Teilnahme an einer wissenschaftlichen Studie zum Begleiteten Fahren ausgewählt. Die „Fahranfängerbefragung 2014“ wird vom **Institut für empirische Soziologie an der Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** durchgeführt. Wir versichern Ihnen ausdrücklich die Einhaltung aller datenschutzrechtlichen Vorschriften bei dieser Befragung. Weitere Informationen entnehmen Sie bitte diesem Anschreiben. Bitte erlauben Sie Ihrer Tochter / Ihrem Sohn, an der Befragung teilzunehmen, um gezielte Hinweise zur Verbesserung des Begleiteten Fahrens und der Sicherheit von Fahranfängern zu erhalten.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern!



Bildnachweis: Deutsche Verkehrswacht, www.bf17.de



Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität
Erlangen-Nürnberg
Marienstraße 2
D-90402 Nürnberg

Telefon (0911) 23 565 - 37
Telefax (0911) 23 565 - 50
E-Mail: info@fab2014.de
<http://www.fab2014.de>

Nürnberg, im März 2014

Informationen zum Projekt und zum Datenschutz

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Was ist das Ziel des Forschungsprojekts? Mit der Umfrage sollen aktuelle Informationen zur Nutzung des „Begleiteten Fahrens ab 17“ (BF17) und des Alleinefahrens ab 18 Jahre gewonnen werden. Was sind Gründe für oder gegen die Nutzung des BF17? Welche Erfahrungen machen Fahranfänger im Begleiteten Fahren und wenn sie als 18-Jährige alleine fahren? Wie viele Kilometer fährt man im Schnitt? Bestanden anfangs bei bestimmten Verkehrssituationen noch Unsicherheiten? Wie werden die Informations- und Unterstützungsangebote für Fahranfänger bewertet? Dies sind nur einige der Fragen aus dem Projekt. Hierzu sollen die Erfahrungen möglichst vieler Pkw-Fahrer am Beginn ihrer Fahrpraxis gesammelt und ausgewertet werden. Auf Grundlage der Ergebnisse werden dem Bundesverkehrsministerium Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern unterbreitet.

Wer hat das Forschungsprojekt beauftragt? Wer führt es durch? Auftraggeber des Projekts ist die Bundesanstalt für Straßenwesen (siehe www.bast.de, Anschrift: Postfach 100150, 51401 Bergisch Gladbach). Mit der Durchführung wurde das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (siehe www.ifes.uni-erlangen.de, Anschrift: Marienstr. 2, 90402 Nürnberg) beauftragt.

Wieso wurde gerade ich ausgewählt? Die Adressdaten der Fahranfänger liegen bei den Technischen Prüfstellen (TÜV / DEKRA) vor. Da wir nicht alle Fahranfänger befragen können, wurde von den Technischen Prüfstellen für jede Region in Deutschland eine Zufallsauswahl getroffen. Dabei wurde auch Ihre Adresse per Zufall ausgewählt.

Ist dies denn mit den gesetzlichen Vorschriften vereinbar? Was sagt der Datenschutz? Die Technischen Prüfstellen dürfen ihren Adressbestand für eine wissenschaftliche Untersuchung nutzen. Die vor Ihnen liegende Einladung zur Befragungsteilnahme wurde direkt von Ihrer Technischen Prüfstelle an Sie versendet. Weder der Auftraggeber noch das durchführende Forschungsinstitut wissen, welche Fahranfänger angeschrieben wurden. Alle im Gesetz gestellten Anforderungen werden nach datenschutzrechtlicher Überprüfung erfüllt. Wir sichern Ihnen zu, dass die Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes eingehalten werden.

Wie soll das Projekt laufen? Was erwartet mich bei meiner Teilnahme? Um uns Ihre Erfahrungen am Beginn Ihrer Zeit als Autofahrer/-in mitzuteilen, bitten wir Sie, einen Fragebogen im Internet auszufüllen. Das dauert nur etwa 20-30 Minuten.

18-jährige Fahranfänger, die nicht am BF17 teilgenommen haben:

Wir möchten Sie gerne nur ein einziges Mal befragen.

☞ BF17-Teilnehmer:

Nach Abschluss des Fragebogens bitten wir Sie um die Erlaubnis, Sie gegen Ende Ihrer Begleitzeit (kurz vor dem 18. Geburtstag) noch einmal befragen zu dürfen. Sobald die zweite Befragung losgeht, würden wir Sie gerne per E-Mail oder SMS darüber informieren. Dazu ist es nötig, dass Sie dem Projektteam Ihre E-Mail-Adresse oder Handynummer zur Verfügung stellen. Falls Sie uns Ihre Kontaktdaten mitteilen, melden wir uns zu gegebener Zeit noch einmal und bitten Sie um die Beantwortung eines zweiten kurzen Fragebogens.

E-Mail-Adresse und Handynummer dienen allein der Kontaktaufnahme mit Ihnen für die Einladung zur Zweitbefragung während der Projektlaufzeit. Der Datenschutz verpflichtet uns, diese Angaben ausschließlich für den Forschungszweck zu nutzen und nicht an Dritte weiterzugeben. Die Kontaktdaten werden vor dem Zugriff Unbefugter gesichert, getrennt von den Befragungsdaten aufbewahrt und umgehend nach der Zweitbefragung gelöscht. Vor Angabe Ihrer E-Mail-Adresse und Handynummer bitten wir Sie im Online-Fragebogen, die Kenntnisnahme der unten aufgeführten „Erklärung zum Datenschutz“ durch einfaches Anklicken zu bestätigen.

☞ Alle Fahranfänger:

Am Ende der ersten bzw. zweiten Befragung werden Sie gebeten, noch einen Elternteil an den Computer zu holen. Dieser Person würden wir dann auch gerne einige wenige Fragen stellen. Falls Sie nicht mit einem Elternteil zusammenwohnen, entfällt diese Bitte. Alle befragten Fahranfänger können an der Verlosung von 100 Tankgutscheinen zu je 20 Euro teilnehmen!

Muss ich an der Befragung teilnehmen? Ihre Teilnahme an diesem Forschungsprojekt ist selbstverständlich **absolut freiwillig**. Sie können auch beim Ausfüllen des Fragebogens jederzeit ohne Angabe von Gründen Ihre Mitwirkung beenden. Dadurch entstehen Ihnen **keinerlei Nachteile**.

Wie läuft die Teilnahme an der Verlosung der Tankgutscheine ab? Um die Gewinner benachrichtigen zu können, wird die E-Mail-Adresse der Verlosungsteilnehmer benötigt. Nach dem Datenschutz ist Ihre Einwilligung zur befristeten Speicherung der E-Mail zum Zweck der Gewinnbenachrichtigung erforderlich (siehe unten: „Erklärung zum Datenschutz“). Die Gewinner werden später per E-Mail informiert und nach der Postadresse gefragt, an die der Tankgutschein geschickt werden soll. Die anderen E-Mail-Adressen werden umgehend gelöscht. Nach dem Versand der Tankgutscheine werden auch alle Daten der Gewinner gelöscht.

Was passiert mit meinen Daten? Ihre Angaben im Fragebogen werden elektronisch gespeichert. In den Veröffentlichungen des Forschungsprojektes werden natürlich keine persönlichen Angaben enthalten sein, sondern nur statistische Durchschnitts- oder Prozentwerte für Gruppen junger Fahrer.

Sollten Sie noch Fragen zur Teilnahme haben, dann rufen Sie uns bitte an (Tel.: 0911 / 23 565 37) oder mailen Sie an info@fab2014.de.

Ihr Projektteam zur  im IfaS

Erklärung zum Datenschutz bei Einwilligung zur befristeten Speicherung von Kontaktdaten

- Die Angabe Ihrer Kontaktdaten ist freiwillig. Die Daten werden ausschließlich zum Zweck der Kontaktaufnahme zur Zweitbefragung bzw. bei Verlosungsteilnehmern zum Zweck der Gewinnbenachrichtigung verwendet und anschließend umgehend gelöscht.
- Die erhobenen Daten werden vertraulich behandelt und entsprechend den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland vor dem Zugriff Unbefugter gesichert und getrennt von den Befragungsdaten aufbewahrt.
- Die erteilte Einwilligung zur zweckgebundenen und befristeten Speicherung der Kontaktdaten kann jederzeit widerrufen und die sofortige Löschung der Angaben verlangt werden.

ERINNERUNG
FAHRANFANGERBEFRAGUNG 2014



ERINNERUNG
FAHRANFANGERBEFRAGUNG 2014



ERINNERUNG
FAHRANFANGERBEFRAGUNG 2014



ERINNERUNG
FAHRANFANGERBEFRAGUNG 2014



FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Liebe Fahranfängerin, lieber Fahranfänger,

im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen führen wir ein Forschungsprojekt zu Pkw-Fahranfängern durch. Deshalb wurden Sie vor etwa zwei Wochen mit der Bitte angeschrieben, im Internet einen Fragebogen zu Ihren Erfahrungen als Autofahrer/-in auszufüllen. **Falls Sie den Fragebogen bereits ausgefüllt haben, möchten wir uns dafür herzlich bedanken!**

Falls Sie den Fragebogen noch nicht ausgefüllt haben, bitten wir Sie, dies möglichst bald zu tun. Wir brauchen Ihre Erfahrungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern! Geben Sie hierzu einfach in die Adresszeile Ihres Browsers (z. B. Internet Explorer oder Firefox) die Internetadresse www.fab2014.de ein und auf dieser Webseite dann das Passwort **fab2014** (in Kleinbuchstaben). Danach können Sie die Fragen zu Ihren Erfahrungen als Fahranfänger beantworten.

Vergessen Sie auch nicht die Teilnahme an der großen **Verlosung!**

Noch einmal **vielen Dank für Ihre Mitarbeit** und allzeit **gute Fahrt!**



Dr. Walter Funk

(*Institut für empirische Soziologie Nürnberg*)

Tel.: 0911 / 23 565 37

E-Mail: info@fab2014.de

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Liebe Fahranfängerin, lieber Fahranfänger,

im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen führen wir ein Forschungsprojekt zu Pkw-Fahranfängern durch. Deshalb wurden Sie vor etwa zwei Wochen mit der Bitte angeschrieben, im Internet einen Fragebogen zu Ihren Erfahrungen als Autofahrer/-in auszufüllen. **Falls Sie den Fragebogen bereits ausgefüllt haben, möchten wir uns dafür herzlich bedanken!**

Falls Sie den Fragebogen noch nicht ausgefüllt haben, bitten wir Sie, dies möglichst bald zu tun. Wir brauchen Ihre Erfahrungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern! Geben Sie hierzu einfach in die Adresszeile Ihres Browsers (z. B. Internet Explorer oder Firefox) die Internetadresse www.fab2014.de ein und auf dieser Webseite dann das Passwort **fab2014** (in Kleinbuchstaben). Danach können Sie die Fragen zu Ihren Erfahrungen als Fahranfänger beantworten.

Vergessen Sie auch nicht die Teilnahme an der großen **Verlosung!**

Noch einmal **vielen Dank für Ihre Mitarbeit** und allzeit **gute Fahrt!**



Dr. Walter Funk

(*Institut für empirische Soziologie Nürnberg*)

Tel.: 0911 / 23 565 37

E-Mail: info@fab2014.de

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Liebe Fahranfängerin, lieber Fahranfänger,

im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen führen wir ein Forschungsprojekt zu Pkw-Fahranfängern durch. Deshalb wurden Sie vor etwa zwei Wochen mit der Bitte angeschrieben, im Internet einen Fragebogen zu Ihren Erfahrungen als Autofahrer/-in auszufüllen. **Falls Sie den Fragebogen bereits ausgefüllt haben, möchten wir uns dafür herzlich bedanken!**

Falls Sie den Fragebogen noch nicht ausgefüllt haben, bitten wir Sie, dies möglichst bald zu tun. Wir brauchen Ihre Erfahrungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern! Geben Sie hierzu einfach in die Adresszeile Ihres Browsers (z. B. Internet Explorer oder Firefox) die Internetadresse www.fab2014.de ein und auf dieser Webseite dann das Passwort **fab2014** (in Kleinbuchstaben). Danach können Sie die Fragen zu Ihren Erfahrungen als Fahranfänger beantworten.

Vergessen Sie auch nicht die Teilnahme an der großen **Verlosung!**

Noch einmal **vielen Dank für Ihre Mitarbeit** und allzeit **gute Fahrt!**



Dr. Walter Funk

(*Institut für empirische Soziologie Nürnberg*)

Tel.: 0911 / 23 565 37

E-Mail: info@fab2014.de

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Liebe Fahranfängerin, lieber Fahranfänger,

im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen führen wir ein Forschungsprojekt zu Pkw-Fahranfängern durch. Deshalb wurden Sie vor etwa zwei Wochen mit der Bitte angeschrieben, im Internet einen Fragebogen zu Ihren Erfahrungen als Autofahrer/-in auszufüllen. **Falls Sie den Fragebogen bereits ausgefüllt haben, möchten wir uns dafür herzlich bedanken!**

Falls Sie den Fragebogen noch nicht ausgefüllt haben, bitten wir Sie, dies möglichst bald zu tun. Wir brauchen Ihre Erfahrungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern! Geben Sie hierzu einfach in die Adresszeile Ihres Browsers (z. B. Internet Explorer oder Firefox) die Internetadresse www.fab2014.de ein und auf dieser Webseite dann das Passwort **fab2014** (in Kleinbuchstaben). Danach können Sie die Fragen zu Ihren Erfahrungen als Fahranfänger beantworten.

Vergessen Sie auch nicht die Teilnahme an der großen **Verlosung!**

Noch einmal **vielen Dank für Ihre Mitarbeit** und allzeit **gute Fahrt!**



Dr. Walter Funk

(*Institut für empirische Soziologie Nürnberg*)

Tel.: 0911 / 23 565 37

E-Mail: info@fab2014.de

Anhang II:**Online-Fragebogen für
BF17-Teilnehmer der ersten
Befragungswelle**

1 [TN] Eingangsseite

Hallo liebe Fahranfängerinnen und Fahranfänger!

Vielen Dank für Ihr Interesse an der

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Bevor es richtig losgehen kann, benötigen wir aus Datenschutzgründen Ihre Zustimmung zu den Teilnahmebedingungen. Sie können die Teilnahmebedingungen, die Sie mit dem Infoblatt per Post erhalten haben, [hier](#) nochmals einsehen.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

Tragen Sie anschließend bitte in das Textfeld das Ihnen im Einladungsbrief mitgeteilte Passwort für diese Befragung ein und klicken Sie auf den "Weiter"-Button. Dann geht die Befragung richtig los.

Passwort:

Zuletzt noch zwei Hinweise:

Bitte versuchen Sie, den Fragebogen „an einem Stück“ auszufüllen. Sollten Sie trotzdem unterbrechen müssen, können Sie am selben Computer innerhalb von zwei Tagen die Beantwortung der Fragen durch die erneute Eingabe von www.fab2014.de an der Stelle, an der Sie unterbrochen haben, fortsetzen. (Das klappt aber nur, wenn Ihr Computer die Cookies beim Schließen des Browsers nicht löscht.)

Im gesamten Fragebogen wird wegen der Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt UND das falsche Passwort eingegeben wird, dann weiter mit Seite 1.1.1.

1.1.1 [TN.] WDH Teilnahmebedingungen und Passwort

Sie haben beim letzten Versuch den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt oder ein falsches Passwort eingegeben.

Mit der Zustimmung zu den **Teilnahmebedingungen** bringen Sie zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes Ihre Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung können Sie leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Das **Passwort** ist für alle Befragungsteilnehmer gleich und dient als Türöffner für die zufällig ausgewählten Fahranfänger. Es steht im Einladungsbrief zu dieser Befragung, den Sie vom TÜV bzw. der DEKRA bekommen haben. Falls Sie das Passwort nicht kennen, rufen Sie an oder mailen Sie uns. Wir helfen Ihnen gerne!

Bitte geben Sie an, ob Sie den Teilnahmebedingungen zustimmen und geben Sie das Passwort ein.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

Passwort:

FILTER: Wenn Teilnahmebedingungen zugestimmt, aber falsches Passwort eingegeben wird, dann weiter mit Seite 1.2.1.

1.2.1 [TN] WDH Passwort

Leider haben Sie ein falsches Passwort eingegeben.

Das **Passwort** ist für alle Befragungsteilnehmer gleich und dient als Türöffner für die zufällig ausgewählten Fahranfänger. Es steht im Einladungsbrief zu dieser Befragung, den Sie vom TÜV bzw. der DEKRA bekommen haben. Falls Sie das Passwort nicht kennen, rufen Sie uns bitte an oder mailen Sie uns. Wir helfen Ihnen gerne!

Bitte geben Sie nochmal das Passwort ein.

Passwort:

FILTER: Wenn Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt, aber das korrekte Passwort eingegeben wird, dann weiter mit Seite 1.3.1

1.3.1 [TN] WDH Teilnahmebedingungen

Leider haben Sie den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt.

Mit der Zustimmung der **Teilnahmebedingungen** bringen Sie zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes Ihre Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung können Sie leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Bitte geben Sie an, ob Sie den Teilnahmebedingungen zustimmen.

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

FILTER: Wenn auf 1.1.1, 1.2.1 oder 1.3.1 wiederholt nicht zugestimmt bzw. ein falsches Passwort eingegeben wird, dann weiter mit Seite 1.3.1.1 und Abbruch der Befragung.

1.3.1.1 [TN] Abbruch der Befragung_PW_TNB

Du hast den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt oder das Passwort falsch eingegeben. Leider kannst du deshalb nicht an der Befragung und der Verlosung teilnehmen.

Vielleicht willst du dir deine Teilnahme ja noch einmal überlegen. Wir würden uns freuen, wenn du dich in den nächsten Tagen noch entschließen könntest, uns in der Befragung deine Erfahrungen und Meinung zum Autofahren als Anfänger mitzuteilen.

Bitte klicke auf „Zurück“, um das Passwort erneut einzugeben und den Teilnahmebedingungen zuzustimmen.

Schließe bitte das Fenster, wenn du es zu einem anderen Zeitpunkt noch einmal versuchen möchtest.

FILTER: Wenn der Teilnahme zugestimmt und das korrekte Passwort eingegeben wird, dann beginnt die Umfrage mit Seite 2.

2 [TN] Erwerb der Fahrerlaubnis: BF17 oder herkömmlich? 1.1

Herzlich willkommen zur Fahranfängerbefragung 2014!

Damit Ihnen nur Fragen gestellt werden, die Sie auch betreffen, ist es wichtig, dass Sie folgende Frage beantworten:

Auf welche Weise haben Sie Ihre Fahrerlaubnis erworben?

Ich habe meine Fahrerlaubnis auf folgende Weise erworben:

- Ich nehme am „Begleiteten Fahren“ teil und fahre zurzeit in Begleitung.
- Ich habe am „Begleiteten Fahren“ teilgenommen und darf inzwischen ohne Begleitung fahren.
- Ich habe mich zwar für das „Begleitete Fahren“ angemeldet, aber den Führerschein erst nach meinem 18. Geburtstag erworben.
- Ich habe die Fahrerlaubnis erworben, ohne am „Begleiteten Fahren“ teilzunehmen.
- Ich habe nie einen Führerschein der Klassen B oder BE (Pkw-Führerschein) erworben.

FILTER: Wenn „nie einen Führerschein der Klassen B oder BE erworben“ angegeben wird, dann weiter mit 2.1.1.

EXTERNER UMFRAGESTART: Wenn „für BF17 angemeldet, aber Führerschein nach 18. Geburtstag“ ODER „Fahrerlaubnis erworben ohne BF17“ angegeben wird, dann Weiterleitung zum FAA18-Fragebogen.

2.1.1 [TN] Sicher kein Autoführerschein?

Bist du wirklich sicher, dass du nie einen Autoführerschein (Klasse B oder BE) gemacht hast?

Auch wenn du deinen Autoführerschein verlegt oder verloren hast oder er dir entzogen wurde, hast du schon einmal eine Fahrerlaubnis erworben.

- Ja, ich habe die Fahrerlaubnis erworben, ohne am „Begleiteten Fahren“ teilzunehmen.
- Ja, ich habe mich zwar für das "Begleitete Fahren" angemeldet, aber den Führerschein erst nach meinem 18. Geburtstag erworben.
- Ja, ich habe am „Begleiteten Fahren“ teilgenommen und darf inzwischen ohne Begleitung fahren.
- Ja, ich nehme am „Begleiteten Fahren“ teil und fahre zurzeit in Begleitung.
- Nein, ich habe nie einen Führerschein der Klassen B oder BE erworben.

FILTER: Wenn erneut „nie einen Führerschein der Klassen B oder BE erworben“ angegeben wird, dann Abbruch der Befragung (2.1.1.1)

EXTERNER UMFRAGESTART: Wenn „für BF17 angemeldet, aber Führerschein nach 18. Geburtstag“ ODER „Fahrerlaubnis erworben ohne BF17“ angegeben wird, dann Weiterleitung zum FAA18-Fragebogen.

2.1.1.1 [TN] Abbruch der Befragung_kein Führerschein

Leider ist diese Befragung nur für Personen gedacht, die einen Pkw-Führerschein bzw. eine Prüfbescheinigung erworben haben. Daher kannst du leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Herzlichen Dank für dein Interesse.

FILTER: BF17-Teilnehmer (gemäß Angabe auf Seite 2 bzw. 2.1.1) werden auf Seite 3 weitergeleitet.

3 [TN] Geschlecht, Geburtstag 1.2, 1.3

Zum Einstieg in den Fragebogen, nenne uns bitte dein Geschlecht.

Ich bin männlich.

Ich bin weiblich.

Bitte nenne uns dein Geburtsdatum:

Tag	Bitte auswählen 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	Monat	Bitte auswählen Januar Februar März April Mai Juni Juli August September Oktober November Dezember
		Jahr	Bitte auswählen 1996 1997 1998

4 [TN] Fahrausbildung 2.1.1, 2.1.2

Ich habe mich in der Fahrschule zur Pkw-Ausbildung angemeldet im:

Beginn der Fahrausbildung:

Monat	Bitte auswählen Januar Februar März April Mai Juni Juli August September Oktober November Dezember
Jahr	Bitte auswählen 2012 2013 2014

Anzahl der Fahrstunden und Prüfungsversuche:
(Bitte die Anzahl der Fahrstunden und Prüfungsversuche in Ziffern angeben!)

In der Fahrschule habe ich mit dem Pkw insgesamt Fahrstunden genommen.
(Einschließlich Sonderfahrten; 1 Doppelstunde = 2 Fahrstunden)

Die theoretische Prüfung habe ich beim . Mal bestanden.

Die praktische Prüfung habe ich beim . Mal bestanden.

Hattest du vor Beginn des Begleiteten Fahrens schon eine andere Fahrerlaubnis erworben?

Ja, ich hatte vor dem Begleiteten Fahren bereits eine andere Fahrerlaubnis erworben.

Nein, ich hatte vor dem Begleiteten Fahren keine andere Fahrerlaubnis erworben.

FILTER: Wenn „Ja, vor BF17 bereits andere Fahrerlaubnis erworben“ angegeben wird, dann weiter mit 4.1.1.

4.1.1 [TN] Vorbesitz Fahrerlaubnis nach Art und KM 2.1.3

Welche andere Fahrerlaubnis hattest du schon vor Beginn des Begleiteten Fahrens erworben und wie viele Kilometer warst du vor dem Begleiteten Fahren mit anderen Fahrzeugen gefahren?

(Bitte gib für jede der aufgeführten Führerscheinklassen an, ob du diese besitzt oder nicht, und wie viele Kilometer du bereits mit den entsprechenden Fahrzeugen gefahren bist.)

	Besitz Fahrerlaubnis	bereits gefahrene km
Prüfbescheinigung für Mofas	<input type="checkbox"/> >>> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Gefahrene Kilometer Gar nicht / 0 km 1 bis 100 km 101 bis 200 km 201 bis 300 km 301 bis 400 km 401 bis 500 km 501 bis 750 km 751 bis 1.000 km 1.001 bis 1.500 km 1.501 bis 2.000 km 2.001 bis 3.000 km 3.001 bis 4.000 km 4.001 bis 5.000 km mehr als 5.000 km
Fahrerlaubnis der Klasse AM (Moped / Kleinkraftad)	<input type="checkbox"/> >>> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Gefahrene Kilometer Gar nicht / 0 km 1 bis 100 km 101 bis 200 km 201 bis 300 km 301 bis 400 km 401 bis 500 km 501 bis 750 km 751 bis 1.000 km 1.001 bis 1.500 km 1.501 bis 2.000 km 2.001 bis 3.000 km 3.001 bis 4.000 km 4.001 bis 5.000 km mehr als 5.000 km
Fahrerlaubnis der Klasse A1 (Leichtkraftad)	<input type="checkbox"/> >>> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Gefahrene Kilometer Gar nicht / 0 km 1 bis 100 km 101 bis 200 km 201 bis 300 km 301 bis 400 km 401 bis 500 km 501 bis 750 km 751 bis 1.000 km 1.001 bis 1.500 km 1.501 bis 2.000 km 2.001 bis 3.000 km 3.001 bis 4.000 km 4.001 bis 5.000 km mehr als 5.000 km
Andere Fahrerlaubnis (Klasse L, T) erworben	<input type="checkbox"/> >>> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein	Gefahrene Kilometer Gar nicht / 0 km 1 bis 100 km 101 bis 200 km 201 bis 300 km 301 bis 400 km 401 bis 500 km 501 bis 750 km 751 bis 1.000 km 1.001 bis 1.500 km 1.501 bis 2.000 km 2.001 bis 3.000 km 3.001 bis 4.000 km 4.001 bis 5.000 km mehr als 5.000 km

5 [TN] Aushändigung Prüfbescheinigung 2.1.4

Meine Prüfbescheinigung wurde mir ausgehändigt am:

(Gib hier bitte das Datum an, an dem du deine Prüfbescheinigung für die Teilnahme am „Begleiteten Fahren“ bekommen hast. Das Datum steht auf der Prüfbescheinigung.)

Tag	Bitte auswählen	Monat	Bitte auswählen
	1		Januar
	2		Februar
	3		März
	4		April
	5		Mai
	6		Juni
	7		Juli
	8		August
	9		September
	10		Oktober
	11		November
	12		Dezember
	13		
	14		
	15		
	16		
	17		
	18		
	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
	24		
	25		
	26		
	27		
	28		
	29		
	30		
31			
		Jahr	Bitte auswählen
			2013
			2014

FILTER: Wenn „k.A.“ bei Geburtsdatum (Seite 3) oder Prüfdatum (Seite 5), dann weiter mit 5.1.1.

5.1.1 [TN] Prüfung mehr als 1 Monat nach Geb?

Hast du deine BF17-Prüfbescheinigung mehr als einen Monat nach deinem 17. Geburtstag erworben?

Ja Nein

FILTER: Wenn die Differenz aus Prüfdatum und Geburtsdatum ergibt, dass die BF17-Prüfbescheinigung mehr als 28 Tage nach dem 17. Geburtstag erworben wurde oder auf Seite 5.1.1 „Ja“ angegeben wird, dann weiter mit Seite 5.2.1.

5.2.1 [TN] Gründe für verspäteten BF17 Einstieg 2.1.5

Warum hast du deine Fahrprüfung erst einige Zeit nach deinem 17. Geburtstag gemacht?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ich wollte gar nicht möglichst schnell nach meinem 17. Geburtstag begleitet fahren.
- Ich habe aus Geldmangel später mit der Fahrschule begonnen.
- Ich habe aus Zeitmangel später mit der Fahrschule begonnen.
- Die Fahrausbildung hat aus finanziellen Gründen länger gedauert als gedacht.
- Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich mehr Fahrstunden brauchte.
- Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich die Prüfung wiederholen musste.
- Ich wusste vorher nicht, dass es diese Möglichkeit gibt.
- Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ich habe meine Meinung dann selbst geändert.
- Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber meine Eltern haben mich dann überzeugt.
- Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ein/e Freund/in hat mich dann überzeugt.
- Ich musste erst meine Eltern von der Teilnahme am Begleiteten Fahren überzeugen.
- Sonstiger Grund, und zwar:

6 [TN] Anstoß/ Gründe zur Teilnahme 2.2.1, 2.2.2

Von wem kam der Anstoß zur Teilnahme am Begleiteten Fahren?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Von mir selbst
- Von meinen Eltern
- Von einer anderen verwandten Person
- Von Gleichaltrigen
- Von Arbeitskollegen
- Von einer anderen nicht-verwandten Person
- Keine der übrigen Antworten trifft zu.
- Ich habe am Begleiteten Fahren teilgenommen, weil

Was waren deine Gründe zur Teilnahme am Begleiteten Fahren?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

Ich habe mich für das Begleitete Fahren entschieden, weil ...

- ... ich glaubte, dass ich mich sicherer fühle, wenn mich am Anfang ein erfahrener Autofahrer begleitet.
- ... ich so bald wie möglich am Steuer eines Autos sitzen wollte.
- ... ich so mit Sicherheit an meinem 18. Geburtstag den Führerschein in der Tasche habe.
- ... das Begleitete Fahren dazu beiträgt, dass ich später alleine sicherer fahre.
- ... Freunde von mir auch teilgenommen haben.
- ... mein älterer Bruder / meine ältere Schwester bereits teilgenommen hat.
- ... die Fahrprüfung sonst in eine Zeit fallen würde, in der ich sowieso viel Stress in der Schule / meiner Ausbildung haben werde.
- ... ich so später einen günstigeren Tarif bei der Kfz-Versicherung bekomme.
- ... ich meinen Eltern zeigen wollte, dass ich später alleine sicher fahre.
- ... ich mit der Prüfbescheinigung auch ohne Begleitung Mopeds / Motorroller (Führerschein Klasse AM, A1) und Traktoren (Klasse T, L) fahren darf.
- ... damit meine Probezeit früher endet.
- Aus anderen Gründen, und zwar:
- Ich weiß nicht. / Es gibt eigentlich keinen bestimmten Grund.

7 [TN] Eigene Information über BF17 2.2.4

Wo hast du dich vor deiner Fahrausbildung über das Begleitete Fahren informiert?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- In der Fahrschule
- Bei der Führerscheinstelle meiner Gemeinde / meines Landkreises
- Im Gespräch mit meinen Eltern
- Im Gespräch mit sonstigen Familienangehörigen / Verwandten
- Im persönlichen Gespräch mit gleichaltrigen Freunden / Bekannten
- In sozialen Online-Netzwerken (Facebook usw.)
- Im Internet auf www.bf17.de
- Auf einer anderen Webseite im Internet, und zwar:
- Durch Broschüren, Flyer usw.
- In der Zeitung / in Zeitschriften
- Im Radio / Fernsehen
- Bei einer Veranstaltung in der Schule / Berufsschule / Ausbildungsstätte
- Bei einer sonstigen Veranstaltung einer Verkehrssicherheitsorganisation oder der Polizei
- Auf andere Art und Weise, und zwar:
- Ich habe mich nicht gezielt über das Begleitete Fahren informiert.

8 [TN] Erziehungsstil, Engagement der Eltern, Bezahlung FS 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3

Wie stark stimmst du den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Stimme stark zu	Stimme eher zu	Teils / teils	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten unterstützen mich, wenn ich Hilfe brauche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In meiner Familie gibt es klare Regeln darüber, was ich tun und was ich nicht tun darf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben ein Auge darauf, wo ich bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten wollen wissen, mit wem ich unterwegs bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte denke noch einmal an die Zeit deiner Fahrausbildung zurück. Wie stark haben sich deine Eltern / Erziehungsberechtigten dabei engagiert?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Oft	Ab und zu	Selten	Gar nicht
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mich gefragt, welche Inhalte ich in der Theorieausbildung behandelt habe.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mich gefragt, wie die letzte praktische Fahrstunde lief.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten waren daran interessiert, mit mir über das Thema „Fahrausbildung“ zu sprechen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mit mir die Beantwortung der Theoriefragen für die Prüfung geübt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mit mir auf dem Verkehrsübungsplatz das Autofahren geübt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wer hat deinen Führerschein bezahlt?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ich selbst
- Meine Eltern
- Meine Großeltern
- Sonstige verwandte Person(en)
- Sonstige nicht-verwandte Person(en)

9 [TN] Soziales Netzwerk 2.4.4, 2.4.5

Wie oft ist das BF17 ein Gesprächsthema in den folgenden Kreisen?

(Bitte in jeder Zeile die Antwort anklicken, die am ehesten zutrifft.)

	Oft	Ab und zu	Selten	Bisher gar nicht	Kein Kontakt
Familie / Verwandtschaft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Clique, (unorganisierter) Freundeskreis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schule oder Ausbildung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jugendtreff, -zentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sportverein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiger Verein, Organisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wie viele deiner Freunde / Freundinnen haben schon am BF17 teilgenommen oder nehmen - als Fahrschüler oder Anfänger in Begleitung - gerade daran teil?

(Bitte die entsprechende Anzahl in Ziffern eintragen. „Keine/r“ = 0.)

Bezogen auf deinen ganzen Freundeskreis sind das:

(Bitte die zutreffende Antwort anklicken!)

- (Fast) Alle
- Viele
- Wenige
- (Fast) Keine/r

Kennst du jemanden in deinem Familien-, Freundes- oder Bekanntenkreis, ...*(Hier sind in jeder Zeile mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)*

	Ja, meinen häufigsten Begleiter	Ja, im engeren Familienkreis	Ja, im engeren Freundes- kreis	Ja, im weiteren Bekannt- kreis	Nein, dazu kenne ich keine Person
... der sich vor deinem Fahrschulbesuch gut mit den Bestimmungen zum Führerscheinerwerb ausgekannt hat?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... an den du dich bei Fragen rund um das Fahrenlernen wenden kannst?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... den du zu deiner Entscheidung, am BF17 teilzunehmen, um Rat fragen könntest?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mit dem du sprechen kannst, falls du Probleme mit einem deiner Begleiter hast?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mit dem du dich über Gefühle (Freude, Ärger, Unsicherheiten) beim Begleiteten Fahren unterhalten kannst?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mit dem du über die beim Begleiteten Fahren erlebten Fahrsituationen sprechen kannst?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... der als Begleiter mitfährt, wohin und wann du es möchtest?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Ja, im engeren Familienkreis	Ja, im engeren Freundes- kreis	Ja, im weiteren Bekannt- kreis	Nein, dazu kenne ich keine Person
... der dir ein Auto zu Verfügung stellt, wenn du zu Hause mal keines zur Verfügung hast?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... den du neben allen bereits eingetragenen Begleitern als weitere Begleitperson in die Prüfungsbescheinigung aufnehmen kannst (z.B. wenn dein häufigster Begleiter dich über einen längeren Zeitraum nicht begleiten kann)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11 [TN] Anzahl Begleiter 3.1.1

Wie viele Begleiter sind auf deiner Prüfbescheinigung eingetragen?

(Bitte die zutreffende Antwort anklicken.)

- Ein Begleiter
- Zwei Begleiter
- Drei Begleiter
- Vier oder mehr Begleiter

12 [TN] häufigster Begleiter 3.1.3

Bitte gib uns einige Informationen über jene Person, die dich am häufigsten begleitet.

Mein häufigster Begleiter ist:

- meine Mutter
- mein Vater
- meine Stiefmutter / die Lebenspartnerin meines Vaters
- mein Stiefvater / der Lebenspartner meiner Mutter
- mein Großvater / meine Großmutter
- eine andere verwandte Person
- ein/e Nachbar/in
- ein/e Arbeitskollege/in, Chef/in
- eine andere nicht verwandte Person

Das Geschlecht meines häufigsten Begleiters:

- Männlich
- Weiblich

Das Alter meines häufigsten Begleiters:

(Bitte hier das Alter in Jahren eintragen.)

Mein häufigster Begleiter wohnt:

- mit mir in derselben Wohnung
- in einer anderen Wohnung in unserem Haus
- in meiner Nachbarschaft
- im selben Ort wie ich
- in einem anderen Ort als ich

13 [TN] Kommunikation im PKW - erw. Aspekte Teil 1 3.3.1

Bitte teile uns mit, wie stark sich dein häufigster Begleiter während der Begleitfahrten zu den folgenden Aspekten des Autofahrens zu Wort meldet.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Das hat er <u>nicht</u> erwähnt	Das hat er <u>wenige Male</u> erwähnt	Das hat er <u>ab und zu</u> angesprochen	Das hat er <u>wiederholt</u> betont	Das hat er <u>oft</u> betont
Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Vermeiden risikoreicher Fahrsituationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Einhalten des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Verkehrsregeln zu kennen und zu beachten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Anfahren oder Anhalten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verhalten an Kreuzungen ohne Ampel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Das hat er <u>nicht</u> erwähnt	Das hat er <u>wenige Male</u> erwähnt	Das hat er <u>ab und zu</u> angesprochen	Das hat er <u>wiederholt</u> betont	Das hat er <u>oft</u> betont
Die Entdeckung und Abschätzung von Gefahrenquellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Wichtigkeit eines vorhersehbaren Fahrstils	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Den Fahrstil dem eigenen Können anzupassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Risiko des Fahrens ohne angelegten Sicherheitsgurt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das eigene Erkennen noch fehlender Fahrfertigkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14 [TN] Kommunikation im PKW - erw. Aspekte Teil 2 3.3.1

Bitte teile uns mit, wie stark sich dein häufigster Begleiter während der Begleitfahrten zu den folgenden Aspekten des Autofahrens zu Wort meldet.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Das hat er <u>nicht</u> erwähnt	Das hat er <u>wenige Male</u> erwähnt	Das hat er <u>ab und zu</u> angesprochen	Das hat er <u>wiederholt</u> betont	Das hat er <u>oft</u> betont
Das Spurhalten bei Gegenverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Interaktion und Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Wirkung von Alkohol beim Fahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Geschicklichkeit beim Lenken, Manövrieren, Rangieren des Fahrzeugs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtechnik in Kurven auf Landstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Sitz-, Kopfstützeinstellung und Nutzung der Sicherheitsgurte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verhalten an Kreuzungen mit Ampeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Das hat er <u>nicht</u> erwähnt	Das hat er <u>wenige Male</u> erwähnt	Das hat er <u>ab und zu</u> angesprochen	Das hat er <u>wiederholt</u> betont	Das hat er <u>oft</u> betont
Das Wechseln der Fahrspur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Überholen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Nutzung der Beschleunigungsspur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Risiken bei der Mitfahrt Gleichaltriger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das umweltfreundliche Fahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das ständige Beobachten des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verbot der Handynutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15 [TN] Kommunikation im PKW - Angemessenheit / Wirkung 3.3.2, 3.3.3

Wenn du einmal alle Bemerkungen deines häufigsten Begleiters zusammen betrachtest, wie stark treffen dann die folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16 [TN] Fremdeinschätzung Begleiter / Eltern 3.1.4, 3.1.5

Wie schätzt du den Fahrstil deines häufigsten Begleiters ein?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Mein häufigster Begleiter fährt sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein häufigster Begleiter fährt sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mein häufigster Begleiter fährt ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Im Hinblick auf die Verkehrsregeln ...

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
... ist mein häufigster Begleiter sehr genau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Kann ich nicht beurteilen
... ist mein Vater sehr genau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ist meine Mutter sehr genau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17 [TN] Begleitete Fahrten 3.2.1, 3.2.3, 3.2.4

Wie viele Kilometer bist du insgesamt seit der Aushändigung der BF17-Prüfbescheinigung selbst als Autofahrer/-in gefahren?

(Bitte gib eine möglichst genaue Schätzung ab.)

- Bitte auswählen
- Gar nicht / 0 km
 - 1 bis 100 km
 - 101 bis 200 km
 - 201 bis 300 km
 - 301 bis 400 km
 - 401 bis 500 km
 - 501 bis 750 km
 - 751 bis 1.000 km
 - 1.001 bis 1.500 km
 - 1.501 bis 2.000 km
 - 2.001 bis 3.000 km
 - 3.001 bis 4.000 km
 - 4.001 bis 5.000 km
 - mehr als 5.000 km

Wie viel Prozent deiner Fahrleistung während der Begleitphase bist du innerorts, außerorts und auf Autobahnen gefahren?

(Bitte schätze die Anteile der Straßenarten in Prozent. Die Summe soll 100 % ergeben.)

In Ortschaften %

Auf Landstraßen %

Auf Autobahnen %

In welchem Landkreis / welcher Stadt fährst du am häufigsten?

Als Ortskennzeichen gib bitte das Kürzel an, das auf den Nummernschildern der Autos dieses Kreises steht, z.B. „SLF“ für Saalfeld-Rudolstadt oder „K“ für Köln.

(Bitte nur eine Antwort auswählen und Ortskennzeichen eintragen!)

Ich fahre am häufigsten ...

... in der Stadt mit dem Ortskennzeichen

... in dem Landkreis mit dem Ortskennzeichen

18 [TN] heutiger Wochentag

In den folgenden Fragen möchten wir gerne von dir wissen, wie viel und unter welchen Bedingungen du **in den letzten sieben Tagen** in Begleitung Pkw gefahren bist.

Gib uns dafür bitte an, welcher Wochentag heute ist.

Heute ist:

- Montag
- Dienstag
- Mittwoch
- Donnerstag
- Freitag
- Samstag
- Sonntag

19 [TN] Pkw gefahren letzte Woche? 3.2.2

In den folgenden Fragen möchten wir gerne von dir wissen, wie viel und unter welchen Bedingungen du in den letzten sieben Tagen in Begleitung Pkw gefahren bist. Dabei ist es ganz egal, ob die letzte Woche „typisch“ war oder nicht.

(Gib bitte für jeden der letzten sieben Tage an, ob du selbst Pkw gefahren bist.)

	... bin ich <u>selbst</u> mit dem Pkw gefahren	... bin ich <u>nicht selbst</u> mit dem Pkw gefahren
Gestern #c_0001# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorgestern #c_0002# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor drei Tagen #c_0003# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor vier Tagen #c_0004# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor fünf Tagen #c_0005# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sechs Tagen #c_0006# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sieben Tagen #c_0007# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FILTER: Wenn für mindestens einen Tag „...bin ich selbst mit dem Pkw gefahren“ angegeben wird, dann weiter mit Seite 19.1.1.

19.1.1 [TN] Fahrten letzte Woche 3.2.2, 3.2.2.1

Du hast angegeben, an folgenden Tagen selbst mit dem Pkw gefahren zu sein:

Gib bitte an, wie viele Kilometer du pro Tag als Pkw-Fahrer insgesamt zurückgelegt hast und wie lange diese Fahrt(en) insgesamt an jedem Tag dauerten.

	Gefahrene Kilometer insgesamt	Fahrdauer insgesamt
Gestern #c_0001#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vorgestern #c_0002#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor drei Tagen #c_0003#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor vier Tagen #c_0004#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor fünf Tagen #c_0005#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor sechs Tagen #c_0006#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor sieben Tagen #c_0007#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten

Teile uns bitte auch für jeden Tag mit, von wem die Fahrt(en) vorgeschlagen wurden.

(Hier sind in jeder Zeile mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

	Die Fahrt(en) habe ich vorgeschlagen	Die Fahrt(en) hat mein Begleiter vorgeschlagen
Gestern #c_0001#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorgestern #c_0002#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor drei Tagen #c_0003#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor vier Tagen #c_0004#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor fünf Tagen #c_0005#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sechs Tagen #c_0006#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sieben Tagen #c_0007#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FILTER: Wenn für mindestens einen Tag „... bin ich nicht selbst mit dem Pkw gefahren“ angegeben wird, dann weiter mit 19.2.1.

19.2.1 [TN] nicht gefahren letzte 7 Tage 3.2.2.2

Du hast angegeben, an folgenden Tagen **nicht selbst mit dem Pkw gefahren** zu sein. Gib bitte an, aus welchem Grund du an den entsprechenden Tagen nicht selbst mit dem Pkw gefahren bist.

(Bitte achte auf die Antwortformulierungen und gib in jeder Zeile nur eine Antwort an!)

 bin ich nicht gefahren, weil mir <u>kein Auto</u> zur Verfügung stand.“ bin ich nicht gefahren, weil <u>keiner</u> meiner <u>Begleiter</u> Zeit hatte.“ bin ich nicht gefahren, weil mir <u>kein Auto</u> zur Verfügung stand <u>und</u> <u>keiner</u> meiner <u>Begleiter</u> Zeit hatte.“ bin ich nicht gefahren, obwohl mir ein <u>Auto</u> und ein <u>Begleiter</u> zur Verfügung standen.“
Gestern #c_0001# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorgestern #c_0002# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor drei Tagen #c_0003# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor vier Tagen #c_0004# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor fünf Tagen #c_0005# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sechs Tagen #c_0006# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sieben Tagen #c_0007# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20 [TN] Hinderungsgründe Fahren allgemein 3.2.5

Was hindert dich daran, mehr begleitet zu fahren, als du es bisher getan hast?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.
- Ich habe dazu keine Zeit.
- Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.
- Meine Begleiter haben öfter keine Lust, mit mir zu fahren.
- Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.
- Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Lust, Auto zu fahren.
- Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Zeit, Auto zu fahren.
- Ich fühle mich beim Fahren unsicher.
- Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.
- Ich fahre bereits sicher genug.
- Autofahren ist zu teuer.
- Um die Umwelt zu schonen.
- Das Auto soll geschont werden.
- Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.
- Sonstiger Grund, und zwar:
- Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu!

21 [TN] Multimodalität 2.2.7

Wie häufig nutzt du den Pkw für deine alltäglichen Wege?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils, teils	Stimme eher zu	Stimme stark zu
Ich brauche unbedingt einen Pkw, um in meiner Gegend mobil zu sein.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann zu Fuß, mit dem Fahrrad bzw. mit dem öffentlichen (Nah-)Verkehr meine Ziele gut erreichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln fahre ich lieber mit dem Pkw.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich lege, sooft es geht, die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Für die unterschiedlichen Wege im Alltag nutze ich gewöhnlich verschiedene Verkehrsmittel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22 [TN] letzte vier Wochen -Unsicherheiten 3.3.5

Hast du dich **in den letzten vier Wochen** in folgenden Situationen irgendwann einmal **unsicher** gefühlt?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort auswählen!)

	Ja, ich habe mich unsicher gefühlt	Nein, ich habe mich nicht unsicher gefühlt	Diese Situation kam nicht vor
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf der Autobahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf Landstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren im Regen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23 [TN] Selbsteinschätzung Fahrstil 3.3.10

Wie schätzt du deine Art ein, Auto zu fahren?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich fahre sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24 [TN] BYNDS Fehleinschätzungen 3.3.6

Wie oft hast du dich **in den letzten vier Wochen** als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Beim Abbiegen von einer Hauptstraße hast du die Geschwindigkeit falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen hast du die Lücke im entgegenkommenden Verkehr falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast den Anhalteweg beim Bremsen falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen hast du ein entgegenkommendes Fahrzeug behindert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Überholen eines Fahrzeugs hast du die Lücke im Gegenverkehr falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast deine Ausfahrt oder Wendemöglichkeit verpasst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist zu dicht vor einem anderen Fahrzeug auf eine Straße aufgefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

25 [TN] BYNDS Risikoexpos und Stimmung 3.2.6, 3.3.7

Wie oft hast du dich **in den letzten vier Wochen** als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Du bist am Wochenende gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist im Regen gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist morgens oder abends zur Hauptverkehrszeit gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist nachts gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist in der Morgen- oder Abenddämmerung gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hattest nachts deine Freunde als Mitfahrer im Auto.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist gefahren, obwohl du wusstest, dass du müde bist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Negative Gefühle, wie Wut oder Frustration, haben sich auf deine Fahrweise ausgewirkt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast zugelassen, dass dein Fahrstil durch deine Stimmungslage beeinflusst wurde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist schneller gefahren, wenn du in einer schlechten Stimmung warst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>


26 [TN] BYNDS vorüberg. Regelverletzung 3.3.8

Wie oft hast du dich **in den letzten vier Wochen** als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Du bist schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren, wenn du keine Radarfalle oder Geschwindigkeitskontrolle erwartet hast.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist 10 bis 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. zwischen 60 und 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist beim Überholen bewusst schneller als erlaubt gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist nachts auf Straßen, die nicht gut beleuchtet waren, schneller als erlaubt gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist bis zu 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. bis zu 60 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist mehr als 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. mehr als 50 km/h in einer Tempo 30-Zone oder mehr als 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist an einer Kreuzung mit überhöhter Geschwindigkeit losgefahren, als die Ampel grün wurde („Kavalierstart“).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Du bist außerorts auf mehrspurigen Straßen dauerhaft auf der linken Fahrspur gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast an einer Ampel extra Gas gegeben, als sie auf „Gelb“ umsprang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast eine Kehrtwendung gemacht, obwohl das dort nicht erlaubt war.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast außerorts auf einer mehrspurigen Straße ein Auto auf der rechten Spur überholt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefoniert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Beantworte die folgenden Fragen bitte für das von dir zur Zeit **am häufigsten** benutzte Auto.

Das Auto hatte die erste Zulassung (Baujahr) im Jahr: 

Siehe Fahrzeugschein „alt“ in Zeile 32 und in der Zulassungsbescheinigung „neu“ im Feld B.

Das Auto hat eine Motorleistung von ...:

Siehe Fahrzeugschein „alt“ in Zeile 7 und in der Zulassungsbescheinigung „neu“ im Feld P.2.

- ... bis zu 50 kW (68 PS)
- ... 51 bis 80 kW (109 PS)
- ... 81 bis 110 kW (150 PS)
- ... mehr als 110 kW (mehr als 150 PS)

Das Auto gehört ...

- ... mir selbst
- ... meinen Eltern
- ... einer anderen verwandten Person
- ... einer anderen nicht-verwandten Person

Das Auto wird gefahren ...

- ... nur von mir selbst
- ... hauptsächlich von mir selbst
- ... hauptsächlich von meinen Eltern
- ... hauptsächlich von jemand anderem

Welche der folgenden technischen Systeme sind in diesem Auto vorhanden?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Navigationsgerät
- Fahrer- / Beifahrer-Airbag
- Seitenairbag
- Antiblockiersystem (ABS)
- Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)
- Abstandsregeltempomat (Adaptive Cruise Control, ACC)
- Spurhalteassistent
- Sonstiges, und zwar:
- Keines dieser Systeme ist in diesem Auto vorhanden.

- Bitte auswählen
- 1990 oder früher
 - 1991
 - 1992
 - 1993
 - 1994
 - 1995
 - 1996
 - 1997
 - 1998
 - 1999
 - 2000
 - 2001
 - 2002
 - 2003
 - 2004
 - 2005
 - 2006
 - 2007
 - 2008
 - 2009
 - 2010
 - 2011
 - 2012
 - 2013
 - 2014

28 [TN] Pkw-Kennzeichnung vorhanden? 3.1.8

Kennzeichnest du das Auto, das du für Begleitfahrten benutzt, durch einen „BF17“- oder „Anfänger“- Aufkleber oder etwas Ähnlichem?

Ja Nein

AUSBLENDBEDINGUNG: Wenn bei 28 „Ja“ (= 1) angegeben wird, dann erscheint 29 im Indikativ → c21xx.

Wenn bei 28 „Nein“ (= 2) angegeben wird, dann erscheint 29 im Konjunktiv → c22xx.

29 [TN] PKW-Kennzeichnung 3.1.8.1, 3.1.8.2

Welche Auswirkungen hat deiner Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem du im Begleiteten Fahren unterwegs bist, durch einen „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ein „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber nimmt den Druck von mir, so zu tun, als sei ich bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.
- Weil die anderen Autofahrer sehen, dass ich Anfänger bin, fahren sie weniger dicht auf mein Auto auf oder hupen seltener.
- Weil jeder sehen kann, dass ich noch übe, kommt es vor, dass mich andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren wollen.
- Mit dem „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber fühle ich mich beim Fahren sicherer.
- Der „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf mich und meinen Fahrstil.

Welche Auswirkungen hätte deiner Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem du im Begleiteten Fahren unterwegs bist, durch einen „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ein „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber würde den Druck von mir nehmen, so zu tun, als sei ich bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.
- Weil die anderen Autofahrer sehen könnten, dass ich Anfänger bin, würden sie weniger dicht auf mein Auto auffahren oder seltener hupen.
- Weil jeder sehen könnte, dass ich noch übe, würden mich andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren wollen.
- Mit dem „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber würde ich mich beim Fahren sicherer fühlen.
- Ein „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber würde die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf mich und meinen Fahrstil lenken.

30 [TN] Verwarnungen / Unfall 3.2.8

Seit ich die BF17-Prüfbescheinigung erworben habe, habe ich ...

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nein	Ja, nur in den letzten vier Wochen	Ja, nur in der Zeit vorher	Ja, sowohl in den letzten vier Wochen als auch in der Zeit vorher
... eine Verwarnung (z.B. Strafzettel) erhalten (unter 40 Euro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... einen Bußgeldbescheid erhalten (ab 40 Euro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Warst du seit der Aushändigung deiner Prüfungsbescheinigung als Pkw-Fahrer an einem Unfall beteiligt?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Nein, ich war an keinem Unfall beteiligt.
- Ja, an einem Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden unter 1.000 Euro.
- Ja, an einem Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden von 1.000 Euro oder mehr.
- Ja, an einem Unfall mit Personenschaden.

FILTER: Wenn Unfallbeteiligung angegeben wird, dann weiter mit 30.1.1 (Einblendung der folgenden Drop-down-Menüs entsprechend der angegebenen Unfallart/-en).

30.1.1 [TN] Zeitpunkt / Ursache Unfälle 3.2.9, 3.2.9.1

Du hast angegeben, als Pkw-Fahrer an folgendem Unfall / folgenden Unfällen beteiligt gewesen zu sein. Bitte gib an, wann dieser Unfall / diese Unfälle passiert ist / sind.

(Bitte wähle für jeden der Unfälle aus, wie viele Wochen seitdem vergangen sind!)

Ein Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden unter 1.000 Euro. Das war vor ...

Ein Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden von 1000 Euro oder mehr. Das war vor ...

Ein Unfall mit Personenschaden. Das war vor ...

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

Was war deiner Meinung nach die Ursache für deinen letzten Unfall?

(Bitte nur eine Antwort auswählen!)

- Vor allem mein eigenes Fahrverhalten
- Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers
- Etwas anderes, und zwar:

31 [TN] Nutzungsverhalten BF17 3.3.4

Wie stark treffen folgende Aussagen auf dich zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich versuche, das Fahren in Begleitung so weit wie möglich zu vermeiden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre immer, wenn ich gefragt werde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich biete mich meinem/n Begleiter/n als Fahrer an.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin froh, wenn mein/e Begleiter mich nicht zu Begleitfahrten auffordern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FILTER: Wenn „Ich versuche, das Fahren in Begleitung (...) zu vermeiden“ oder „Ich bin froh, wenn mein/e Begleiter mich nicht zu Begleitfahrten auffordern“ eher bzw. voll und ganz zutreffen, dann weiter mit 31.1.1.

31.1.1 [TN] Vermeidung vom BF - warum? 3.3.4.1

Du hast angegeben, das Fahren in Begleitung so weit wie möglich zu vermeiden oder dich vor Aufforderungen zu Begleitfahrten „zu drücken“. Warum ist das so?

(Bitte nenne uns die Gründe für dein Verhalten.)

32 [TN] Bedarf an Hilfestellungen 4.7

Wir haben dir nachfolgend einige Unterstützungsangebote für das Begleitete Fahren aufgelistet.

Welche der nachfolgend aufgezählten Unterstützungsangebote würden deiner Meinung nach helfen, das Begleitete Fahren in der Alltagspraxis noch leichter durchzuführen?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Informationen darüber, wie das Begleitete Fahren das Unfallrisiko von Fahranfängern verringert
- Schriftliche Infos und Tipps in Papierform als Handbuch, das man von der Fahrschule oder der Führerscheinstelle bekommt
- Eine Webseite mit allen Informationen zum BF17
- Ein zentrales Diskussions- und Hilfeforum zum BF17 im Internet
- Ein freiwillig geführtes Fahrtenbuch in Papierform zur Dokumentation der gemeinsamen Fahrten
- Ein freiwillig geführtes Fahrtenbuch als App für das Smartphone
- Ein freiwillig geführtes Fahrtenbuch, das auch Hinweise zu bestimmten Übungen / Fahraufgaben enthält
- Die Verpflichtung zum Führen eines Fahrtenbuchs, um die Begleitdauer und die Fahrleistung zu dokumentieren
- Eine Smartphone-App, die starke Längs- und Querbeschleunigungen beim Fahren aufzeichnet und diese Fahrsituationen nach der Fahrt analysieren lässt
- Ein Aufkleber zum Kennzeichnen des beim BF17 benutzten Autos
- Eine Anleitung zur positiven Ausgestaltung der Kommunikationssituation zwischen Fahranfänger und Begleiter im Auto als DVD oder Video im Internet
- Ein freiwilliges Angebot einer gemeinsamen Fahrstunde mit dem Fahranfänger, einem Begleiter und einem Fahrlehrer während der Begleitzeit
- Das verpflichtende Angebot einer gemeinsamen Fahrstunde mit dem Fahranfänger, einem Begleiter und einem Fahrlehrer während der Begleitzeit
- Eine freiwillige Vorbereitungsveranstaltung für mich
- Eine verpflichtende Vorbereitungsveranstaltung für mich
- Eine freiwillige Vorbereitungsveranstaltung für meine/n Begleiter
- Eine verpflichtende Vorbereitungsveranstaltung für meine/n Begleiter
- E-Learning-Angebote zur Verkehrs- und Gefahrenwahrnehmung
- Fremdsprachige Informationsmaterialien zum Begleiteten Fahren

FILTER: Wenn „Fremdsprachige Informationsmaterialien zum Begleiteten Fahren“ angegeben werden, dann weiter mit 32.1.1.

32.1.1 [TN] Fremdsprachige Infos: Sprachen? 4.7.1

In welcher Sprache sollten diese Informationen verfasst sein?

33 [TN] Perspektiven - Vereinfachung Begleiterregelung 4.1

Die Mindestvoraussetzungen für Begleiter im BF17 sind:

- ein Alter von mindestens 30 Jahren
- der Führerscheinbesitz seit mindestens fünf Jahren und
- weniger als drei Punkte in Flensburg

Darüber hinaus müssen die Begleitpersonen schon vor dem BF17-Beginn benannt und in die Prüfbescheinigung eingetragen werden.

Diese zusätzliche Registrierung / Eintragung des Begleiters wird derzeit diskutiert.

Wie würde sich eine Änderung dieser Regelung auf deine Fahrleistung (gefahrte Kilometer) auswirken, wenn dich jede Person, die die Mindestvoraussetzungen (siehe oben) erfüllt, ohne Eintragung in die Prüfungsbescheinigung begleiten könnte?

(Bitte hier die Antwort anklicken, die am ehesten zutrifft.)

- In diesem Fall würde ich sicherlich mehr begleitet fahren.
- In diesem Fall würde ich wahrscheinlich etwas mehr begleitet fahren.
- Eine solche Änderung hätte keine Auswirkung auf meine Fahrleistung im BF17.

34 [TN] Perspektiven - Anreize Mindestbedingungen 4.2

Nach deinen bisherigen Erfahrungen im BF17:

Was hältst du von den folgenden Maßnahmen zur Gestaltung des Begleiteten Fahrens?

Sollten diese verpflichtend werden, freiwillig als Voraussetzung für Vergünstigungen möglich sein (wie z. B. einem Versicherungsrabatt), oder überhaupt nicht angeboten werden?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Das sollte <u>verpflichtend</u> sein	Das sollte <u>freiwillig</u> möglich sein, um Vergünstigungen zu bekommen	Das sollte <u>überhaupt nicht</u> angeboten werden	Weiß nicht
Eine Mindestbegleitdauer als 17-Jährige/r von sechs Monaten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eine Mindestanzahl von 100 begleitet gefahrenen Stunden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eine Mindestfahrleistung von 3.000 Kilometern in der Begleitphase.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

35 [TN] Perspektiven - BF16 4.3

Wie sieht das bei dir aus: Hättest du Interesse daran gehabt, bereits mit 15 ½ Jahren mit der Fahrausbildung zu beginnen und dann bereits ab dem 16. und bis zum 18. Geburtstag in Begleitung Auto zu fahren?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ja, daran hätte ich Interesse gehabt.
- Nein, das hätte mich nicht interessiert.
- Ich weiß nicht.

Für das BF17 werden noch einige Veränderungen diskutiert, zu denen wir dich um deine Einschätzung bitten:

Sollte das „Begleitete Fahren ab 17“, unabhängig vom Alter des Jugendlichen beim Start in diese Maßnahme, mit einer Mindestbegleitdauer von sechs Monaten verbunden werden?

D. h. wenn ein Jugendlicher z. B. erst drei Monate vor seinem 18. Geburtstag mit dem Begleiteten Fahren beginnt, müsste er auch die ersten drei Monate nach seinem 18. Geburtstag begleitet fahren.

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ja, das sollte man so machen.
- Nein, das sollte man nicht so machen.
- Ich weiß nicht.

Sollte man bereits vor der Fahrprüfung, z. B. nach 20 praktischen Fahrstunden mit einem Fahrlehrer, auch mit Laien (z. B. den Eltern) begleitet fahren und üben dürfen?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ja, das sollte man so machen.
- Nein, das sollte man nicht so machen.
- Ich weiß nicht.

Wäre die fachliche Begleitung z. B. durch einen Fahrlehrer – in einem etwa zweimal stattfindenden Abendkurs über die Dauer des BF17 verteilt – für dich als Fahranfänger hilfreich?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ja
- Nein
- Ich weiß nicht.

Wäre die fachliche Begleitung z. B. durch einen Fahrlehrer – etwa bei einer gemeinsamen Begleitfahrt mit einer der Begleitpersonen – für dich als Fahranfänger hilfreich?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ja
- Nein
- Ich weiß nicht.

37 [TN] Schulbildung 1.6

Im **letzten Abschnitt** des Fragebogens werden dir noch einige Fragen zu deiner **Lebenssituation** gestellt.

Hier: Deine Schulausbildung

(Bitte die für deine heutige Situation am besten zutreffende Antwort anklicken.)

Ich besuche derzeit noch eine allgemeinbildende Schule und strebe folgenden Schulabschluss an:

- Sonder-, Förderschulabschluss
- Hauptschulabschluss
- Qualifizierender Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss (Mittlere Reife)
- Fachhochschulreife
- Fachgebundene Hochschulreife (Fachabitur)
- Allgemeine Hochschulreife
- Anderer Abschluss

Ich habe meine Schulzeit bereits mit folgendem Abschluss beendet:

- Schule ohne Abschluss beendet
- Sonder-, Förderschulabschluss
- Hauptschulabschluss
- Qualifizierender Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss (Mittlere Reife)
- Fachhochschulreife
- Fachgebundene Hochschulreife (Fachabitur)
- Allgemeine Hochschulreife
- Anderer Abschluss

FILTER: Wenn ein Schulabschluss angegeben wird, dann weiter mit 37.1.1.

37.1.1 [TN] Berufliche Ausbildungssituation 1.7

Bitte klicke die für deine heutige Situation am besten zutreffende Antwort an:

- Ich mache zurzeit keine Berufsausbildung und habe auch keine Berufsausbildung abgeschlossen.
- Ich mache zurzeit eine Lehre, und zwar zum/zur:
- Ich besuche zurzeit eine Fachschule oder Fachakademie, und zwar zum/zur:
- Ich mache eine andere berufliche Ausbildung, und zwar:
- Ich habe eine Lehre oder Fachschule/-akademie abgeschlossen, und zwar zum/zur:
- Ich habe einen anderen beruflichen Abschluss, und zwar:
- Ich besuche zur Zeit eine Universität / (Fach-)Hochschule

Was machst du zurzeit beruflich?

- Ich mache zurzeit eine Ausbildung (Lehre, Fachschule, Studium, usw.)
- Ich bin Vollzeit beschäftigt
- Ich bin Teilzeit beschäftigt
- Ich bin geringfügig beschäftigt (auf 450 Euro Basis)
- Ich bin Hausfrau / Hausmann
- Ich bin arbeitslos
- Ich mache etwas anderes, und zwar:

38 [TN] Bundesland, Wohnsituation 1.4, 2.3.1

In welchem Bundesland wohnst du?

- Baden-Württemberg
- Bayern
- Berlin
- Brandenburg
- Bremen
- Hamburg
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland
- Sachsen
- Sachsen-Anhalt
- Schleswig-Holstein
- Thüringen

Insgesamt (also einschließlich mir selbst) wohnen im Haushalt, in dem ich die meiste Zeit der Woche verbringe ...

- 1 Person (Ich wohne alleine.)
- 2 Personen
- 3 Personen
- 4 Personen
- 5 Personen
- 6 und mehr Personen

FILTER: Nur wenn im Haushalt (b21) mehr als „1 Person“ (> 1) angegeben wird weiter mit 39.

39 [TN] Personen im Haushalt 2.3.1

Wer von den folgenden Personen wohnt mit dir in dem Haushalt, in dem du die meiste Zeit der Woche verbringst?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Mutter
- „Stiefmutter“ / Lebenspartnerin des Vaters
- Vater
- „Stiefvater“ / Lebenspartner der Mutter
- Oma / Opa
- Ältere Geschwister
- Jüngere Geschwister
- Sonstige Erwachsene unter 30 Jahren
- Sonstige Erwachsene ab 30 Jahren
- In meinem Haushalt wohnt keine erwachsene Person ab 30 Jahren

AUSBLENDBEDINGUNG: Wenn im Haushalt (b21) mehr als „1 Person“ (> 1) angegeben wird, wird auf 40 die Frage nach dem Führerscheinbesitz im Haushalt (b2301 – b2308) UND die Frage nach den Pkw-Zulassungen im Haushalt (b24) eingeblendet.

Wenn im Haushalt (b21) „1 Person“ (= 1) angegeben wird, dann wird auf 40 nur die Frage nach den Pkw-Zulassungen im Haushalt (b24) eingeblendet.

40 [TN] Führerschein- und PKW-Besitz 2.3.2, 2.3.3

Du hast angegeben, mit den folgenden Personen in einem Haushalt zu leben. Wer von ihnen besitzt einen Pkw-Führerschein?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Besitzt einen Pkw-Führerschein	Besitzt keinen Pkw-Führerschein
Mutter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
„Stiefmutter“ / Lebenspartnerin des Vaters	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vater	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
„Stiefvater“ / Lebenspartner der Mutter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oma / Opa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ältere Geschwister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jüngere Geschwister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige erwachsene Person ab 30 Jahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Insgesamt ist / sind #c_0018# ...

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- kein Pkw zugelassen
- 1 Pkw zugelassen
- 2 Pkw zugelassen
- 3 Pkw zugelassen
- 4 Pkw zugelassen
- 5 und mehr Pkw zugelassen

41 [TN] Schulbildung der Eltern 1.8

Meine Mutter hat folgenden höchsten Schulabschluss:

- Schule ohne Abschluss beendet
- Sonder-, Förderschulabschluss
- Haupt- / Volksschulabschluss bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 8. oder 9. Klasse
- Realschulabschluss (Mittlere Reife) bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse
- Allgemeine Hochschulreife (Abitur) / Fachhochschulreife / Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12. Klasse
- Anderer Schulabschluss
- Ich weiß es nicht.

Mein Vater hat folgenden höchsten Schulabschluss:

- Schule ohne Abschluss beendet
- Sonder-, Förderschulabschluss
- Haupt- / Volksschulabschluss bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 8. oder 9. Klasse
- Realschulabschluss (Mittlere Reife) bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse
- Allgemeine Hochschulreife (Abitur) / Fachhochschulreife / Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12. Klasse
- Anderer Schulabschluss
- Ich weiß es nicht.

Meine Mutter ist ...

- nicht erwerbstätig
- Vollzeit beschäftigt
- Teilzeit beschäftigt
- geringfügig beschäftigt (auf 450 Euro Basis)
- Hausfrau / Hausmann
- (Früh-)Rentner/in / Pensionär/in
- Arbeitslos
- Keines davon / Ich weiß es nicht

Mein Vater ist ...

- nicht erwerbstätig
- Vollzeit beschäftigt
- Teilzeit beschäftigt
- geringfügig beschäftigt (auf 450 Euro Basis)
- Hausfrau / Hausmann
- (Früh-)Rentner/in / Pensionär/in
- Arbeitslos
- Keines davon / Ich weiß es nicht

FILTER: Wenn bei „Häufigster Begleiter“ (**Seite 12**) weder „Vater“ noch „Mutter“ angegeben wird, dann zunächst weiter mit Seite 43.1.

43.1 [TN] Schulbildung / EWT häuf. Begleiter 3.1.3.1., 3.1.3.2

Beantworte diese Fragen bitte für deinen häufigsten Begleiter.

Mein häufigster Begleiter hat folgenden Bildungsabschluss:

- Schule ohne Abschluss beendet
- Sonder-, Förderschulabschluss
- Haupt- / Volksschulabschluss bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 8. oder 9. Klasse
- Realschulabschluss (Mittlere Reife) bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse
- Allgemeine Hochschulreife (Abitur) / Fachhochschulreife / Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12. Klasse
- Anderer Schulabschluss
- Ich weiß es nicht

Mein häufigster Begleiter ist ...

- Vollzeit beschäftigt
- Teilzeit beschäftigt
- geringfügig beschäftigt (auf 450 Euro Basis)
- Hausfrau / Hausmann
- (Früh-)Rentner/in / Pensionär/in
- Arbeitslos
- Keines davon / Ich weiß es nicht

44 [TN] Migrationshintergrund 1.5

Welche Staatsangehörigkeit besitzt du?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ich habe die deutsche Staatsangehörigkeit.
- Ich habe eine andere Staatsangehörigkeit.

In welchem Land bist du geboren?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ich wurde in Deutschland geboren.
- Ich wurde in einem anderen Land geboren.

In welchem Land sind deine Eltern geboren?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Meine Eltern wurden in Deutschland geboren.
- Mindestens ein Elternteil wurde in einem anderen Land geboren.

Welche Sprache wird bei euch zu Hause am häufigsten gesprochen?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Zu Hause wird bei uns am häufigsten Deutsch gesprochen.
- Zu Hause wird bei uns am häufigsten eine andere Sprache gesprochen.

Anmerkung zum Migrationshintergrund:

Synthetische Variablen (nach unterschiedlichen Konzepten zum Migrationshintergrund)

- a) Nach Schenk (2006); relevante Variablen: a07, a08, a09
 - Migrationshintergrund (dichotom): amigr_bin (0 = kein Mihi, 1 = Mihi)
 - Migrationshintergrund (nominal): amigration (0 = kein Mihi, 1 = Migrant 1. Generation, 2 = Migrant 2./3. Generation.)
- b) Nach Destatis; relevante Variablen: a05, a07, a08
 - Migrationshintergrund (dichotom): amigr_alternativ (0 = kein Mihi, 1 = Mihi)

45 [TN] Kritik am BF17 4.9

Hier noch die zwei letzten Fragen zum Abschluss des Fragebogens:

Gibt es Dinge, die dich am Begleiteten Fahren stören?

- Nein, dazu fällt mir nichts ein.
- Ja, und zwar:

Was könnte man am Begleiteten Fahren noch besser machen?

46 [TN] Ende / Anmerkungen / TN 2. Welle

Du hast nun das Ende des Fragebogens erreicht. Vielen Dank für deine Teilnahme!

Gibt es noch etwas, das du uns mitteilen willst?

Wir würden uns freuen, wenn wir dich am Ende deiner Begleitphase noch einmal kurz befragen dürften. Wir würden uns dann gerne per E-Mail oder SMS bei dir melden und deine Erfahrungen mit dem BF17 abfragen. Hierzu benötigen wir deine Erlaubnis.

Dürfen wir dich am Ende deiner Begleitphase noch einmal zu einer kurzen Befragung einladen?

- Ja, ihr dürft mich kontaktieren.
- Nein, ich möchte nicht mehr eingeladen werden.

FILTER: Wenn der Teilnahme an der 2. Welle nicht zugestimmt wird („Nein, ich möchte nicht mehr eingeladen werden.“), dann weiter mit 46.1.1 und 46.1.1.1

EXTERNER UMFRAGESTART: Nach 46.1.1.1 Weiterleitung zum BF17-Begleiter Fragebogen.

46.1.1 [TN FILTER] Keine TN an 2. Welle - Verlosung 1.11

Leider hast du dich nicht dazu bereit erklärt, an unserer zweiten Befragung gegen Ende deiner Begleitzeit teilzunehmen. Wir möchten uns herzlich für dein bisheriges Engagement bedanken und dich an unsere große Verlosung erinnern.

Unter allen Teilnehmern werden 100 Tankgutscheine im Wert von 20 Euro verlost.

Falls du bei der Verlosung mitmachen möchtest, bitten wir dich, uns deine E-Mail-Adresse mitzuteilen, damit wir dich über einen möglichen Gewinn informieren können.

Die Angabe deiner Kontaktdaten ist natürlich freiwillig und dient nur der Teilnahme an unserer Verlosung. Wir bewahren deine Daten vor dem Zugriff Unbefugter gesichert und getrennt von den Befragungsdaten auf. Am Ende der Befragung werden sie umgehend gelöscht. Du kannst deine Einwilligung zur kurzfristigen Speicherung deiner Kontaktangaben auch jederzeit widerrufen. Ganz allgemein unterliegt jeder Umgang mit deinen Daten den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland.

E-Mail-Adresse

46.1.1.1 [TN] Abschied / Begleiter holen

Es ist sehr wichtig, dass bei unserer Befragung auch die Begleiter der Fahranfänger, die am BF17 teilnehmen, ihre Meinung und Erfahrungen zum „Begleiteten Fahren“ berichten können.

Bitte hole jetzt einen deiner Begleiter an den Computer und klicke auf „Weiter“, damit die wenigen Fragen für deinen Begleiter erscheinen.

Falls dein Begleiter jetzt gerade keine Zeit hat, um den Fragebogen zu bearbeiten, kannst du das Browser-Fenster einfach schließen und innerhalb von zwei Tagen die Befragung am selben Computer mit dem Link www.fab2014.de erneut aufrufen. Du und dein Begleiter werden dann direkt auf den Begleiterfragebogen geleitet. (Das klappt aber nur, wenn dein Computer die Cookies beim Schließen des Browsers nicht löscht.)

FILTER: Wenn der Teilnahme an der 2. Welle zugestimmt wird („Ja, ihr dürft mich kontaktieren.“), dann weiter mit 47. Anschließend Umfragende.

47 [TN] TN an Welle 2, Kontaktdaten, 1.10

Vielen Dank für deine Bereitschaft, auch an der zweiten Befragung zum Abschluss des BF17 teilzunehmen!

Jetzt brauchen wir nur noch deine E-Mail-Adresse oder Handynummer, damit wir uns bei dir melden können, sobald die zweite Befragung losgeht. Nach der zweiten Befragung kannst du dann auch an der Verlosung teilnehmen.

Die Angabe deiner Kontaktdaten ist natürlich freiwillig und dient nur der Kontaktaufnahme zur Zweitbefragung und der Teilnahme an unserer Verlosung nach der zweiten Befragung. Wir bewahren deine Daten vor dem Zugriff Unbefugter gesichert und getrennt von den Befragungsdaten auf. Am Ende der Befragung werden sie umgehend gelöscht. Du kannst deine Einwilligung zur kurzfristigen Speicherung deiner Kontaktangaben auch jederzeit widerrufen. Im Allgemeinen unterliegt jeder Umgang mit deinen Daten den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland.

E-Mail-Adresse

Handynummer

Anhang III:**Online-Fragebogen für
BF17-Teilnehmer der zweiten
Befragungswelle**

Eingangsseite E-Mail-Fragebogen:

1 [TN] Eingangsseite

Hallo liebe Fahranfängerin, hallo lieber Fahranfänger!

Vielen Dank für dein Interesse an der

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Wir freuen uns, dass du auch an der abschließenden Befragung der Fahranfängerbefragung 2014 teilnimmst, vielen Dank! Die Befragung verläuft ganz ähnlich wie die erste Befragung, ist aber deutlich kürzer.

Am Ende der Befragung möchten wir auch einem deiner Begleiter einige Fragen stellen. Wir bitten dich später an der entsprechenden Stelle des Fragebogens, einen deiner Begleiter an den Computer zu holen.

Aber bevor es richtig losgehen kann, benötigen wir aus Datenschutzgründen deine Zustimmung zu den Teilnahmebedingungen. Du kannst die Teilnahmebedingungen, die du mit dem Infoblatt per Post erhalten hast, [hier](#) nochmals einsehen.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

Wenn du mit den Teilnahmebedingungen einverstanden bist, klicke bitte auf „Weiter“ am Ende der Seite. Dann geht die Befragung los.

Zuletzt noch zwei Hinweise:

Bitte versuche, den Fragebogen „an einem Stück“ auszufüllen. Solltest du trotzdem unterbrechen müssen, kannst du innerhalb von sieben Tagen die Beantwortung der Fragen fortsetzen. Hierzu musst du nur den zugeschickten Link noch einmal im Browser aufrufen.

Im gesamten Fragebogen wird wegen der Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

Und jetzt viel Spaß beim Ausfüllen und viel Glück bei der Verlosung!

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt wird, dann weiter mit 1.1.1.

1.1.1 [TN] WDH Teilnahmebedingungen

Leider hast du den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt.

Mit der Zustimmung der **Teilnahmebedingungen** bringst du zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes deine Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung kannst du leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Bitte gib an, ob du den Teilnahmebedingungen zustimmst.

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt wird, weiter mit 1.1.1.1 Abbruch der Befragung.

1.1.1.1 [TN] Abbruch der Befragung_PW_TNB

Du hast den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt. Leider kannst du deshalb nicht an der Befragung und der Verlosung teilnehmen.

Vielleicht willst du dir deine Teilnahme ja noch einmal überlegen. Wir würden uns freuen, wenn du dich in den nächsten Tagen noch entschließen könntest, uns in der Befragung deine Erfahrungen und Meinung zum Autofahren als Anfänger mitzuteilen.

Bitte klicke auf „Zurück“, um den Teilnahmebedingungen zuzustimmen.

Schließe bitte das Fenster, wenn du es zu einem anderen Zeitpunkt noch einmal versuchen möchtest.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen bei 1, oder 1.1.1 zugestimmt wurde, dann Beginn der Befragung mit 2.

Eingangsseite Handy-Fragebogen:

1 [TN] Eingangsseite

Hallo liebe Fahranfängerinnen und Fahranfänger!

Vielen Dank für dein Interesse an der

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Wir freuen uns, dass du auch an der zweiten und abschließenden Befragung der Fahranfängerbefragung 2014 teilnimmst, vielen Dank! Die Befragung verläuft ganz ähnlich wie die erste Befragung, ist aber deutlich kürzer.

Am Ende der Befragung möchten wir auch einem deiner Begleiter einige Fragen stellen. Wir bitten dich später an der entsprechenden Stelle des Fragebogens, einen deiner Begleiter an den Computer zu holen.

Aber bevor es richtig losgehen kann, benötigen wir aus Datenschutzgründen deine Zustimmung zu den Teilnahmebedingungen. Du kannst die Teilnahmebedingungen, die du mit dem Infoblatt per Post erhalten hast, [hier](#) nochmals einsehen.

ENTWURF: Um am Ende der Befragung an der Verlosung teilnehmen zu können und um zu bestätigen, dass du die Einladung zu unserer zweiten Befragung per SMS erhalten hast, möchten wir dich außerdem bitten, *ein letztes Mal / erneut / ??* deine Handynummer einzugeben.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

Handynummer:

Wiederholung der Handynummer:

Wenn du mit den Teilnahmebedingungen einverstanden bist und deine Handynummer eingegeben hast, klicke am Ende der Seite auf „Weiter“. Dann geht die Befragung los.

Zuletzt noch zwei Hinweise:

Bitte versuche, den Fragebogen „an einem Stück“ auszufüllen. Solltest du trotzdem unterbrechen müssen, kannst du am selben Computer innerhalb von zwei Tagen die Beantwortung der Fragen durch das erneute Aufrufen des zugeschickten Links an der Stelle, an der du unterbrochen hast, fortsetzen. (Das klappt aber nur, wenn der Computer die Cookies beim Schließen des Browsers nicht löscht.)

Im gesamten Fragebogen wird wegen der Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

FILTER: Wenn bei 1 den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt und keine Handynummer angegeben wird, dann weiter mit 1.1.1.

1.1.1 [TN FILTER] keine Zustimmung und keine Handynummer

Du hast beim letzten Versuch den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt oder keine Handynummer eingegeben.

Mit der Zustimmung zu den **Teilnahmebedingungen** bringst du zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes deine Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung können Sie leider nicht an der Befragung teilnehmen.

ENTWURF: Die Angabe der **Handynummer** dient der Teilnahme an der Verlosung am Ende der Befragung und der Bestätigung, dass du die Einladung zu unserer zweiten Befragung per SMS erhalten hast.

Bitte gib an, ob du den Teilnahmebedingungen zustimmst und gib deine Handynummer ein.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

Handynummer:

Wiederholung der Handynummer:

FILTER: Wenn bei 1 zwar den Teilnahmebedingungen zugestimmt, aber keine Handynummer angegeben wird, weiter mit 1.2.1.

1.2.1 [TN FILTER] Zustimmung aber keine Handynummer

Leider hast du keine Handynummer eingegeben.

ENTWURF: Die Angabe der **Handynummer** dient der Teilnahme an der Verlosung am Ende der Befragung und der Bestätigung, dass du die Einladung zu unserer zweiten Befragung per SMS erhalten hast.

Bitte gib deine Handynummer ein.

Handynummer:

Wiederholung der Handynummer:

FILTER: Wenn bei 1 zwar eine Handynummer angegeben, aber den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt wird, dann weiter mit 1.3.1.

1.3.1 [TN] WDH Teilnahmebedingungen

Leider hast du den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt.

Mit der Zustimmung der **Teilnahmebedingungen** bringst du zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes deine Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung kannst du leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Bitte gib an, ob du den Teilnahmebedingungen zustimmst.

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

FILTER: Wenn bei 1.1.1 den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt, oder keine Handynummer angegeben wird, oder bei 1.2.1 keine Handynummer angegeben wird, oder bei 1.3.1 den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt wird, dann weiter mit 1.3.1.1 Abbruch der Befragung.

1.3.1.1 [TN] Abbruch: Keine Zustimmung und keine Handynr

Du hast den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt oder keine Handynummer eingegeben. Leider kannst du deshalb nicht an der Befragung und der Verlosung teilnehmen.

Vielleicht willst du dir deine Teilnahme ja noch einmal überlegen. Wir würden uns freuen, wenn du dich in den nächsten Tagen noch entschließen könntest, uns in der Befragung deine Erfahrungen und Meinung zum Autofahren als Anfänger mitzuteilen.

Bitte klicke auf „Zurück“, um deine Handynummer einzugeben und den Teilnahmebedingungen zuzustimmen.

Schließe bitte das Fenster, wenn du es zu einem anderen Zeitpunkt noch einmal versuchen möchtest.

FILTER: Wenn bei 1, oder 1.1.1 den Teilnahmebedingungen zugestimmt und eine Handynummer angegeben wird, oder bei 1.2.1 eine Handynummer angegeben wird, oder bei 1.3.1 den Teilnahmebedingungen zugestimmt wird, dann Beginn der Befragung mit 2.

Beginn der Befragung:

2 [TN] Anzahl Begleiter 3.1.1

Am Anfang der zweiten Befragung möchten wir dir zunächst einige Fragen zu deinen Begleitern stellen.

Wie viele Begleiter sind auf deiner Prüfbescheinigung eingetragen?

(Bitte die zutreffende Antwort anklicken!)

- Ein Begleiter
- Zwei Begleiter
- Drei Begleiter
- Vier oder mehr Begleiter

2.1.1 [TN] Angemessenheit der Anzahl der eingetragenen Begleiter 3.1.2

Du sagst, dass du auf deiner Prüfbescheinigung "#v_188#" eingetragen hast. Wie schätzt du diese Anzahl ein?

(Bitte die zutreffende Antwort anklicken!)

- Das sind zu wenige.
- Die Anzahl ist genau richtig.
- Das sind zu viele.

FILTER: Wenn bei 2.1.1 „Das sind zu wenige“ angegeben wird, dann weiter mit 2.1.1.1.1 (und 2.1.1.2.1), ansonsten weiter mit 3.

2.1.1.1.1 [TN] Schwierigkeiten bei der Begleitersuche 3.1.2.1

Hattest du Schwierigkeiten, einen Begleiter zu finden?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ja, ich hatte Schwierigkeiten, weil ein möglicher Begleiter noch nicht 30 Jahre alt war.
- Ja, ich hatte Schwierigkeiten, weil ein möglicher Begleiter zu viele „Punkte in Flensburg“ hatte.
- Ja, ich hatte Schwierigkeiten, weil ein möglicher Begleiter noch nicht lange genug den Führerschein hatte.
- Ja, ich hatte Schwierigkeiten, weil ein möglicher Begleiter aus meiner Sicht für mich nicht in Frage kam.
- Ja, ich hatte Schwierigkeiten, weil meine Eltern die Einwilligung für einen Begleiter nicht geben wollten.
- Ja, ich hatte Schwierigkeiten, aus einem anderen Grund, nämlich:
- Nein, ich hatte keine Schwierigkeiten, einen Begleiter zu finden.

2.1.1.2.1 [TN] Kenntnis von der Möglichkeit der Nachtragung von Begleitern 3.1.2.2

Wusstest du, dass man auch nach Beginn des BF17 noch weitere Begleiter auf der Prüfbescheinigung nachtragen lassen kann?

- Ja
- Nein

3 [TN] häufigster Begleiter 3.1.3

Bitte gib uns einige Informationen über jene Person, die dich am häufigsten begleitet.

Mein häufigster Begleiter ist:

- meine Mutter
- mein Vater
- meine Stiefmutter / die Lebenspartnerin meines Vaters
- mein Stiefvater / der Lebenspartner meiner Mutter
- mein Großvater / meine Großmutter
- eine andere verwandte Person
- ein/e Nachbar/in
- ein/e Arbeitskollege/in, Chef/in
- eine andere nicht verwandte Person

Das Geschlecht meines häufigsten Begleiters:

- Männlich
- Weiblich

Das Alter meines häufigsten Begleiters:

(Bitte hier das Alter in Jahren eintragen.)

Mein häufigster Begleiter wohnt:

- mit mir in derselben Wohnung
- in einer anderen Wohnung in unserem Haus
- in meiner Nachbarschaft
- im selben Ort wie ich
- in einem anderen Ort als ich

FILTER: Wenn bei 3, der häufigste Begleiter nicht Mutter oder Vater ist, dann weiter mit 3.1.1.

3.1.1 [TN] Schulbildung / EWT häuf. Begleiter 3.1.3.1., 3.1.3.2

Beantworte diese Fragen bitte für deinen häufigsten Begleiter.

Mein häufigster Begleiter hat folgenden Bildungsabschluss:

- Schule ohne Abschluss beendet
- Sonder-, Förderschulabschluss
- Haupt- / Volksschulabschluss bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 8. oder 9. Klasse
- Realschulabschluss (Mittlere Reife) bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse
- Allgemeine Hochschulreife (Abitur) / Fachhochschulreife / Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12. Klasse
- Anderer Schulabschluss
- Ich weiß es nicht

Mein häufigster Begleiter ist ...

- Vollzeit beschäftigt
- Teilzeit beschäftigt
- geringfügig beschäftigt (auf 450 Euro Basis)
- Hausfrau / Hausmann
- (Früh-)Rentner/in / Pensionär/in
- Arbeitslos
- Keines davon / Ich weiß es nicht

4 [TN] Kommunikation im PKW - erw. Aspekte Teil 1 3.3.1

Bitte teile uns mit, wie stark sich dein häufigster Begleiter während der Begleitfahrten zu den folgenden Aspekten des Autofahrens zu Wort meldet.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Das hat er <u>nicht</u> erwähnt	Das hat er <u>wenige Male</u> erwähnt	Das hat er <u>ab und zu</u> angesprochen	Das hat er <u>wiederholt</u> betont	Das hat er <u>oft</u> betont
Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Vermeiden risikoreicher Fahrsituationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Einhalten des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Verkehrsregeln zu kennen und zu beachten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Anfahren oder Anhalten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verhalten an Kreuzungen ohne Ampel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Das hat er <u>nicht</u> erwähnt	Das hat er <u>wenige Male</u> erwähnt	Das hat er <u>ab und zu</u> angesprochen	Das hat er <u>wiederholt</u> betont	Das hat er <u>oft</u> betont
Die Entdeckung und Abschätzung von Gefahrenquellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Wichtigkeit eines vorhersehbaren Fahrstils	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Den Fahrstil dem eigenen Können anzupassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Risiko des Fahrens ohne angelegten Sicherheitsgurt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das eigene Erkennen noch fehlender Fahrfertigkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5 [TN] Kommunikation im PKW - erw. Aspekte Teil 2 3.3.1

Bitte teile uns mit, wie stark sich dein häufigster Begleiter während der Begleitfahrten zu den folgenden Aspekten des Autofahrens zu Wort meldet.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Das hat er <u>nicht</u> erwähnt	Das hat er <u>wenige Male</u> erwähnt	Das hat er <u>ab und zu</u> angesprochen	Das hat er <u>wiederholt</u> betont	Das hat er <u>oft</u> betont
Das Spurhalten bei Gegenverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Interaktion und Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Wirkung von Alkohol beim Fahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Geschicklichkeit beim Lenken, Manövrieren, Rangieren des Fahrzeugs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtechnik in Kurven auf Landstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Sitz-, Kopfstützeinstellung und Nutzung der Sicherheitsgurte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verhalten an Kreuzungen mit Ampeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Das hat er <u>nicht</u> erwähnt	Das hat er <u>wenige Male</u> erwähnt	Das hat er <u>ab und zu</u> angesprochen	Das hat er <u>wiederholt</u> betont	Das hat er <u>oft</u> betont
Das Wechseln der Fahrspur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Überholen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Nutzung der Beschleunigungsspur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Risiken bei der Mitfahrt Gleichaltriger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das umweltfreundliche Fahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das ständige Beobachten des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verbot der Handynutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6 [TN] Kommunikation im PKW - Angemessenheit / Wirkung 3.3.2, 3.3.3

Wenn du einmal alle Bemerkungen deines häufigsten Begleiters zusammen betrachtest, wie stark treffen dann die folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich hilfreich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters finde ich angemessen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters verunsichern mich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Bemerkungen meines häufigsten Begleiters führen zu Konflikten zwischen ihm und mir.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wie stark treffen folgende Aussagen auf die Begleitfahrten mit deinem häufigsten Begleiter zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich fahre unbeschwert, weil mein Begleiter stets aufmerksam ist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre entspannt, weil mein Begleiter mich unterstützt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre besonders vorsichtig, weil mein Begleiter mich beobachtet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich versuche keinen Fehler zu machen, weil mein Begleiter mich dann kritisieren würde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7 [TN] Nutzungsverhalten BF17 3.3.4

Wie stark treffen folgende Aussagen auf dich zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich versuche, das Fahren in Begleitung so weit wie möglich zu vermeiden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre immer, wenn ich gefragt werde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich biete mich meinem/n Begleiter/n als Fahrer an.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin froh, wenn mein/e Begleiter mich nicht zu Begleitfahrten auffordern.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FILTER: Wenn bei 7 Nutzungsverhalten bei den Fragen „Ich versuche, das Fahren in Begleitung so weit wie möglich zu vermeiden“, oder „Ich bin froh, wenn mein/e Begleiter mich nicht zu Begleitfahrten auffordern“, „Trifft voll und ganz zu“, oder „Trifft eher zu“ angegeben wird, weiter mit 7.1.1.

7.1.1 [TN] Vermeidung vom BF - warum? 3.3.4.1

Du hast angegeben, das Fahren in Begleitung so weit wie möglich zu vermeiden oder dich vor Aufforderungen zu Begleitfahrten „zu drücken“. Warum ist das so?

(Bitte nenne uns die Gründe für dein Verhalten.)

8 [TN] Begleitete Fahrten 3.2.1, 3.2.3, 3.2.4

Nach den Fragen zu deinem häufigsten Begleiter möchten wir dich noch zu deiner Fahrleistung und weiteren Erfahrungen während des BF17 befragen.

Wie viele Kilometer bist du insgesamt seit der Aushändigung der BF17-Prüfbescheinigung selbst als Autofahrer/-in gefahren?

(Bitte gib eine möglichst genaue Schätzung ab!)

- Bitte auswählen
- Gar nicht / 0 km
 - 1 bis 100 km
 - 101 bis 200 km
 - 201 bis 300 km
 - 301 bis 400 km
 - 401 bis 500 km
 - 501 bis 750 km
 - 751 bis 1.000 km
 - 1.001 bis 1.500 km
 - 1.501 bis 2.000 km
 - 2.001 bis 3.000 km
 - 3.001 bis 4.000 km
 - 4.001 bis 5.000 km
 - mehr als 5.000 km

Wie viel Prozent deiner Fahrleistung während der Begleitphase bist du innerorts, außerorts und auf Autobahnen gefahren?

(Bitte schätze die Anteile der Straßenarten in Prozent. Die Summe soll 100 % ergeben.)

In Ortschaften %

Auf Landstraßen %

Auf Autobahnen %

In welchem Landkreis / welcher Stadt fährst du am häufigsten?

Als Ortskennzeichen gib bitte das Kürzel an, das auf den Nummernschildern der Autos dieses Kreises steht, z.B. „SLF“ für Saalfeld-Rudolstadt oder „K“ für Köln.

(Bitte nur eine Antwort auswählen und Ortskennzeichen eintragen!)

Ich fahre am häufigsten ...

... in der Stadt mit dem Ortskennzeichen

... in dem Landkreis mit dem Ortskennzeichen

9 [TN] heutiger Wochentag

In den folgenden Fragen möchten wir gerne von dir wissen, wie viel und unter welchen Bedingungen du **in den letzten sieben Tagen** in Begleitung Pkw gefahren bist.

Gib uns dafür bitte an, welcher Wochentag heute ist.

Heute ist:

Montag	▲
Dienstag	
Mittwoch	
Donnerstag	
Freitag	
Samstag	
Sonntag	▼

10 [TN] Pkw gefahren letzte Woche? 3.2.2

In den folgenden Fragen möchten wir gerne von dir wissen, wie viel und unter welchen Bedingungen du in den letzten sieben Tagen in Begleitung Pkw gefahren bist. Dabei ist es ganz egal, ob die letzte Woche „typisch“ war oder nicht.

(Gib bitte für jeden der letzten sieben Tage an, ob du selbst Pkw gefahren bist.)

	... bin ich <u>selbst</u> mit dem Pkw gefahren	... bin ich <u>nicht selbst</u> mit dem Pkw gefahren
Gestern #c_0001# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorgestern #c_0002# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor drei Tagen #c_0003# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor vier Tagen #c_0004# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor fünf Tagen #c_0005# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sechs Tagen #c_0006# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sieben Tagen #c_0007# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FILTER: Wenn bei 10 für mindestens einen Tag „... bin ich selbst mit dem Pkw gefahren“ angegeben wird, dann weiter mit 10.1.1.

10.1.1 [TN] Fahrten letzte Woche 3.2.2, 3.2.2.1

Du hast angegeben, an folgenden Tagen selbst mit dem Pkw gefahren zu sein:

Gib bitte an, wie viele Kilometer du pro Tag als Pkw-Fahrer insgesamt zurückgelegt hast und wie lange diese Fahrt(en) insgesamt an jedem Tag dauerten.

	Gefahrene Kilometer insgesamt	Fahrdauer insgesamt
Gestern #c_0001#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vorgestern #c_0002#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor drei Tagen #c_0003#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor vier Tagen #c_0004#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor fünf Tagen #c_0005#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor sechs Tagen #c_0006#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor sieben Tagen #c_0007#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten

Teile uns bitte auch für jeden Tag mit, von wem die Fahrt(en) vorgeschlagen wurden.

(Hier sind in jeder Zeile mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

	Die Fahrt(en) habe ich vorgeschlagen	Die Fahrt(en) hat mein Begleiter vorgeschlagen
Gestern #c_0001#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorgestern #c_0002#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor drei Tagen #c_0003#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor vier Tagen #c_0004#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor fünf Tagen #c_0005#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sechs Tagen #c_0006#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sieben Tagen #c_0007#	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FILTER: Wenn bei 10 für mindestens einen Tag „...bin ich nicht selbst gefahren eingegeben“ wird, dann weiter mit 10.2.1.

10.2.1 [TN] nicht gefahren letzte 7 Tage 3.2.2

Du hast angegeben, an folgenden Tagen **nicht selbst mit dem Pkw gefahren zu sein**. Gib bitte an, ob du an den entsprechenden Tagen die Möglichkeit hattest, selbst mit dem Pkw zu fahren.

(Bitte achte auf die Antwortformulierungen und gib in jeder Zeile nur eine Antwort an!)

 bin ich nicht gefahren, weil mir <u>kein Auto</u> zur Verfügung stand." bin ich nicht gefahren, weil <u>keiner meiner Begleiter</u> Zeit hatte." bin ich nicht gefahren, weil mir <u>kein Auto</u> zur Verfügung stand <u>und</u> <u>keiner meiner Begleiter</u> Zeit hatte." bin ich nicht gefahren, obwohl mir ein <u>Auto</u> und ein <u>Begleiter</u> zur Verfügung standen."
Gestern #c_0001# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorgestern #c_0002# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor drei Tagen #c_0003# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor vier Tagen #c_0004# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor fünf Tagen #c_0005# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sechs Tagen #c_0006# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sieben Tagen #c_0007# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11 [TN] Hinderungsgründe Fahren allgemein 3.2.5

Was hindert dich daran, mehr begleitet zu fahren, als du es bisher getan hast?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.
- Ich habe dazu keine Zeit.
- Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.
- Meine Begleiter haben öfter keine Lust, mit mir zu fahren.
- Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.
- Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Lust, Auto zu fahren.
- Wenn meine Begleiter mir eine Fahrt anbieten, habe ich öfter keine Zeit, Auto zu fahren.
- Ich fühle mich beim Fahren unsicher.
- Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.
- Ich fahre bereits sicher genug.
- Autofahren ist zu teuer.
- Um die Umwelt zu schonen.
- Das Auto soll geschont werden.
- Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.
- Sonstiger Grund, und zwar:
- Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu!

12 [TN] Übungsfahrten 3.2.7

Ist es in deiner bisherigen Zeit des Begleiteten Fahrens vorgekommen, dass du und ein Begleiter geplant folgende Fahrten unternommen habt?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Ja	Nein
Wir sind zum Üben absichtlich gefahren...		
... in Vororten, Tempo 30-Zonen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ins Zentrum einer größeren Stadt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... auf Landstraßen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... auf der Autobahn.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... im Regen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... bei Dunkelheit / in der Nacht.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FILTER: Wenn bei 12 mindestens eine der Übungsfahrten unternommen wird, dann weiter mit 12.1.1.

12.1.1 [TN FILTER] Übungsfahrten gemacht 3.2.7.1

Hast du selbst die Übungsfahrten veranlasst oder hat dein Begleiter die Übungsfahrten veranlasst?

(Bitte die zutreffende Antwort anklicken!)

Die Übungsfahrten wurden...

- ... meist von mir vorgeschlagen.
- ... überwiegend von mir vorgeschlagen.
- ... teils von mir, teils von meinem Begleiter vorgeschlagen.
- ... überwiegend von meinem Begleiter vorgeschlagen.
- ... meist von meinem Begleiter vorgeschlagen.

13 [TN] letzte vier Wochen -Unsicherheiten 3.3.5

Hast du dich **in den letzten vier Wochen** in folgenden Situationen irgendwann einmal **unsicher** gefühlt?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Ja, ich habe mich unsicher gefühlt	Nein, ich habe mich nicht unsicher gefühlt	Diese Situation kam nicht vor
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf der Autobahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf Landstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren im Regen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14 [TN] BYNDS Fehleinschätzungen 3.3.6

Wie oft hast du dich **in den letzten vier Wochen** als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Beim Abbiegen von einer Hauptstraße hast du die Geschwindigkeit falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen hast du die Lücke im entgegenkommenden Verkehr falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast den Anhalteweg beim Bremsen falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen hast du ein entgegenkommendes Fahrzeug behindert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Überholen eines Fahrzeugs hast du die Lücke im Gegenverkehr falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast deine Ausfahrt oder Wendemöglichkeit verpasst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist zu dicht vor einem anderen Fahrzeug auf eine Straße aufgefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15 [TN] Extramotive des Autofahrens 2.2.5

Teile uns bitte deine Meinung zum Autofahren mit.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Ja	Nein
Beim Autofahren will ich etwas erleben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Autofahren kann ich mich gut abregieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16 [TN] Selbsteinschätzung Fahrstil 3.3.10

Wie schätzt du deine Art ein, Auto zu fahren?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich fahre sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17 [TN] Persönlichkeit des FA ("Big Five" / "Big Six") 2.2.6

Wie schätzt du dich selber ein?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich bin eher zurückhaltend, reserviert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich schenke Anderen leicht Vertrauen, glaube an das Gute im Menschen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bequem, neige zur Faulheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin entspannt, lasse mich durch Stress nicht aus der Ruhe bringen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe nur wenig künstlerisches Interesse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bedenke die Folgen einer Handlung schon bevor ich etwas tue.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe aus mir heraus, bin gesellig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich neige dazu, Andere zu kritisieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erledige die Aufgaben gründlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde leicht nervös und unsicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe eine aktive Vorstellungskraft, bin phantasievoll.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin rücksichtsvoll zu Anderen, einfühlsam.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich nutze meine Chancen, riskiere auch mal etwas.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18 [TN] Wahrnehmung von Fortschritten beim Fahren 3.3.11

Woran bemerkst du, ob du beim Autofahren Fortschritte machst?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich beherrsche das Auto besser.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre immer öfter vorausschauend.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde beim Fahren entspannter.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde beim Fahren selbstsicherer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre auch mal etwas schneller als erlaubt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
An etwas anderem, und zwar: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19 [TN] BYNDS Risikoexpos und Stimmung 3.2.6, 3.3.7

Wie oft hast du dich in den letzten vier Wochen als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Du bist am Wochenende gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist im Regen gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist morgens oder abends zur Hauptverkehrszeit gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist nachts gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist in der Morgen- oder Abenddämmerung gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hattest nachts deine Freunde als Mitfahrer im Auto.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist gefahren, obwohl du wusstest, dass du müde bist.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Negative Gefühle, wie Wut oder Frustration, haben sich auf deine Fahrweise ausgewirkt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast zugelassen, dass dein Fahrstil durch deine Stimmungslage beeinflusst wurde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist schneller gefahren, wenn du in einer schlechten Stimmung warst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20 [TN] BYNDS vorüberg. Regelverletzung 3.3.8

Wie oft hast du dich **in den letzten vier Wochen** als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Du bist schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren, wenn du keine Radarfalle oder Geschwindigkeitskontrolle erwartet hast.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist 10 bis 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. zwischen 60 und 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist beim Überholen bewusst schneller als erlaubt gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist nachts auf Straßen, die nicht gut beleuchtet waren, schneller als erlaubt gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist bis zu 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. bis zu 60 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist mehr als 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. mehr als 50 km/h in einer Tempo 30-Zone oder mehr als 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du bist an einer Kreuzung mit überhöhter Geschwindigkeit losgefahren, als die Ampel grün wurde („Kavalierstart“).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Du bist außerorts auf mehrspurigen Straßen dauerhaft auf der linken Fahrspur gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast an einer Ampel extra Gas gegeben, als sie auf „Gelb“ umsprang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast eine Kehrtwendung gemacht, obwohl das dort nicht erlaubt war.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast außerorts auf einer mehrspurigen Straße ein Auto auf der rechten Spur überholt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Du hast während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefoniert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

21 [TN] Verwarnungen / Unfall 3.2.8

Seit ich die BF17-Prüfbescheinigung erworben habe, habe ich ...

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nein	Ja, nur in den letzten vier Wochen	Ja, nur in der Zeit vorher	Ja, sowohl in den letzten vier Wochen als auch in der Zeit vorher
... eine Verwarnung (z.B. Strafzettel) erhalten (unter 40 Euro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... einen Bußgeldbescheid erhalten (ab 40 Euro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Warst du seit der Aushändigung deiner Prüfungsbescheinigung als Pkw-Fahrer an einem Unfall beteiligt?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Nein, ich war an keinem Unfall beteiligt.
- Ja, an einem Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden unter 1.000 Euro.
- Ja, an einem Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden von 1.000 Euro oder mehr.
- Ja, an einem Unfall mit Personenschaden.

FILTER: Wenn bei 21 eine Unfallbeteiligung angegeben wird, dann weiter mit 21.1.1

21.1.1 [TN] Zeitpunkt / Ursache Unfälle 3.2.9, 3.2.9.1

Du hast angegeben, als Pkw-Fahrer an folgendem Unfall / folgenden Unfällen beteiligt gewesen zu sein. Bitte gib an, wann dieser Unfall / diese Unfälle passiert ist / sind.

(Bitte wähle für jeden der Unfälle aus, wie viele Wochen seitdem vergangen sind.)

Ein Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden unter 1.000 Euro.
Das war vor ...

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

Ein Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden von 1.000 Euro oder mehr. Das war vor ...

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

Ein Unfall mit Personenschaden.
Das war vor ...

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

Was war deiner Meinung nach die Ursache für deinen letzten Unfall?

(Bitte nur eine Antwort auswählen!)

- Vor allem mein eigenes Fahrverhalten
- Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers
- Etwas anderes, und zwar:

22 [TN] Beinaheunfälle 3.2.10

Hast du schon einmal den Eindruck gehabt, dass du im „fließenden Verkehr“, also nicht beim Ein- oder Ausparken, einen Unfall gerade eben noch vermieden hast? Wie häufig ist dir das in der gesamten Zeit seit der Aushändigung deiner Prüfbescheinigung passiert?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Niemals
- Ein oder zwei Mal
- Drei bis vier Mal
- Fünf bis sechs Mal
- Sieben bis acht Mal
- Mehr als acht Mal

FILTER: Wenn bei 22 mindestens ein Beinaheunfall angegeben wird, dann weiter mit 22.1.1.

22.1.1 [TN FILTER] Ja, Beinaheunfälle gehabt 3.2.10.1

Was war deiner Meinung nach die Ursache für deinen letzten Beinaheunfall?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Vor allem mein eigenes Fahrverhalten
- Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers
- Etwas anderes, und zwar:

23 [TN] TN an weiteren kostenpflichtigen Veranstaltungen 2.1.6

Hast du seit deiner Führerscheinprüfung an weiteren kostenpflichtigen Veranstaltungen zur Verbesserung deiner Verkehrssicherheit teilgenommen?

- Nein
- Ja, und zwar:

24 [TN] Weiterempfehlung an Freunde 4.8

Wenn du deine Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren zugrunde legst, würdest du die Teilnahme Freunden und Bekannten weiterempfehlen?

(Bitte hier die Antwort anklicken, die am ehesten zutrifft.)

- Ja, auf jeden Fall, weil ...
- Ja, im Großen und Ganzen schon, weil ...
- Nein, wohl eher nicht, weil ...
- Nein, sicher nicht, weil ...

25 [TN] Kritik am BF17 4.9

Hier noch die zwei letzten Fragen zum Abschluss des Fragebogens:

Gibt es Dinge, die dich am Begleiteten Fahren stören?

- Nein, dazu fällt mir nichts ein.
- Ja, und zwar:

Was könnte man am Begleiteten Fahren noch besser machen?

26 [TN] Ende / Anmerkungen / Verlosung 1.11

Du hast nun das Ende des Fragebogens erreicht. Vielen Dank für deine Teilnahme!

Wenn du noch eine Angabe verändern möchtest, klicke bitte auf „Zurück“, um auf die entsprechenden Fragebogenseiten zu gelangen.

Gibt es noch etwas, das du uns mitteilen willst?

Schließlich möchten wir dich noch an unsere große Verlosung erinnern.

Unter allen Teilnehmern werden 100 Tankgutscheine im Wert von 20 Euro verlost.

Du wirst per SMS oder E-Mail benachrichtigt, wenn du unter den Gewinnern bist. Deine Kontaktdaten werden nach der Verlosung umgehend gelöscht.

27 [TN] Begleiter holen

Es ist sehr wichtig, dass bei unserer Befragung auch die Begleiter der Fahranfänger, die am BF17 teilnehmen, ihre Meinung und Erfahrungen zum „Begleiteten Fahren“ berichten können.

Bitte hole jetzt einen deiner Begleiter an den Computer und klicke auf „Weiter“, damit die Fragen für deinen Begleiter erscheinen.

Falls dein Begleiter jetzt gerade keine Zeit hat, um den Fragebogen zu bearbeiten, kannst du das Browserfenster einfach offen lassen, bis er / sie Zeit hat, die wenigen Fragen zu beantworten.

29 [TN] Endseite

Herzlichen Dank für die Teilnahme an der Fahranfängerbefragung 2014!

Allzeit gute Fahrt!

Du kannst das Browser-Fenster jetzt schließen.

Anhang IV:

**Online-Fragebogen für Begleiter
der BF17-Teilnehmer**

1 [B] Eingangsseite

Herzlich Willkommen im Fragebogen für BF17-Begleitpersonen der

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Vielen Dank, dass Sie an der Befragung teilnehmen und uns dabei unterstützen, die Verkehrssicherheit von jungen Fahrern zu verbessern.

Bevor es richtig losgehen kann, benötigen wir aus Datenschutzgründen Ihre Zustimmung zu den Teilnahmebedingungen. Der von Ihnen begleitete Jugendliche hat diese bereits mit dem Infoblatt per Post erhalten. Sie können die Teilnahmebedingungen [hier](#) nochmals einsehen.

Im gesamten Fragebogen wird wegen der Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

Um die Befragung zu beginnen, stimmen Sie bitte den Teilnahmebedingungen zu und klicken Sie dann auf „Weiter“.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingung nicht zugestimmt wurde, dann weiter mit 2.1.

2.1 [B] WDH Teilnahmebedingungen

Leider haben Sie den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt.

Mit der Zustimmung der **Teilnahmebedingungen** bringen Sie zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes Ihre Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung können Sie leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Bitte geben Sie an, ob Sie den Teilnahmebedingungen zustimmen.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt wird, dann 2.1.1.1 Abbruch der Befragung.

2.1.1.1 [B FILTER] Abbruch der Befragung

Sie haben den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt. Leider können Sie deshalb nicht an der Befragung teilnehmen.

Vielleicht möchten Sie sich Ihre Teilnahme ja noch einmal überlegen. Wir würden uns freuen, wenn Sie sich entschließen könnten, uns in der Befragung Ihre Erfahrungen und Meinung zum „Begleiteten Fahren ab 17“ mitzuteilen.

Bitte klicken Sie auf „Zurück“, um den Teilnahmebedingungen zuzustimmen und an der Umfrage teilnehmen zu können. Ansonsten schließen Sie bitte das Browser-Fenster.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen bei 1, oder 2.1 zugestimmt wird: Beginn der Befragung mit 3.

3 [B] Verwandtschaftsgrad, Geburtsjahr, Geschlecht, Fahrerlaubniswerb 1.2, 5.1, 5.2, 5.3

Wie stehen Sie zu dem von Ihnen begleiteten Jugendlichen?

Ich bin ...

- ... die Mutter / Stiefmutter
- ... der Vater / Stiefvater
- ... ein(e) sonstige(r) Erziehungsberechtigte(r)
- ... die Großmutter
- ... der Großvater
- ... eine andere verwandte Person
- ... ein/e Nachbar/in
- ... ein/e Arbeitskollege/in, Chef/in
- ... eine andere nicht verwandte Person

Bitte geben Sie an, in welchem Jahr Sie geboren sind.

(JJJJ)

Bitte nennen Sie uns Ihr Geschlecht.

- Männlich
 Weiblich

Geben Sie bitte an, in welchem Jahr Sie Ihren Pkw-Führerschein erworben haben.

(Bitte geben Sie das Jahr Ihres Führerscheinserwerbs in Ziffern an.)

(JJJJ)

4 [B] Gründe für Begleitertätigkeit 5.4

Warum haben Sie sich für das Begleitete Fahren als Begleiter zur Verfügung gestellt?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

Ich habe mich zur Verfügung gestellt, weil ...

- ... ich mir so weniger Sorgen mache, wenn der Jugendliche später alleine fährt.
- ... ich mich davon überzeugen will, dass der von mir begleitete Jugendliche vorsichtig fährt.
- ... ich sehen kann, ob der Jugendliche das Auto sicher beherrscht.
- ... dann später die Kfz-Versicherung günstiger wird.
- ... Verwandte oder Bekannte gute Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren gemacht haben.
- ... ein anderes Familienmitglied bereits am Begleiteten Fahren teilgenommen hat.
- ... sonst die Fahrprüfung des Jugendlichen in eine Zeit fallen würde, in der er sowieso viel Stress in der Schule / Ausbildung haben wird.
- ... ich erwarte, dass so die Probezeit des von mir begleiteten Jugendlichen früher endet.
- ... ich den Jugendlichen mit meiner Erfahrung als Autofahrer unterstützen kann.
- ... ich durch meine Anwesenheit und Ansprechbarkeit dem Jugendlichen Sicherheit vermitteln kann.
- ... der Jugendliche wegen der im BF17 gesammelten Fahrerfahrung danach sicherer fahren wird.
- Aus anderen Gründen, und zwar:

5 [B] Ablehnen einer Mitfahrt als Begleiter 5.5

Haben Sie schon einmal die Mitfahrt als Begleiter abgelehnt?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

Ich habe eine Fahrt abgelehnt, weil ...

- ... der Jugendliche zu müde war.
- ... der Jugendliche etwas Alkohol getrunken hatte.
- ... der Jugendliche zu aufgeregt war.
- ... der Jugendliche Medikamente genommen hatte.
- ... ich selber keine Zeit hatte.
- ... ich selber keine Lust hatte.
- ... ich selber etwas Alkohol getrunken hatte.
- ... ich mich selbst nicht fit gefühlt habe.
- ... aus einem sonstigen Grund, und zwar:
- Nein, ich habe noch nie eine Mitfahrt als Begleiter abgelehnt.

6 [B] Selbsteinschätzung des Begleiters 5.6, 5.7

Wie schätzen Sie Ihre Art ein, Auto zu fahren?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich fahre sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Inwiefern trifft folgende Aussage auf Sie zu?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Im Hinblick auf die Verkehrsregeln bin ich sehr genau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7 [B] Fremdeinschätzung des Jugendlichen 5.8

Bitte schätzen Sie den Fahrstil des von Ihnen begleiteten Jugendlichen ein:

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Der Jugendliche fährt sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche fährt sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche fährt ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8 [B] Perspektive Vereinfachung Begleiterregeln 5.9

Die **Mindestvoraussetzungen für Begleiter** im BF17 sind:

- ein Alter von mindestens 30 Jahren
- der Führerscheinbesitz seit mindestens fünf Jahren und
- weniger als drei Punkte in Flensburg

Darüber hinaus müssen die Begleitpersonen schon vor dem BF17-Beginn benannt und in die Prüfbescheinigung eingetragen werden. Diese zusätzliche Registrierung / Eintragung des Begleiters wird derzeit diskutiert.

Was halten Sie davon, wenn jeder Führerscheinbesitzer, der die Mindestvoraussetzungen erfüllt, ohne schriftliches Einverständnis der Erziehungsberechtigten als Begleiter eines 17-jährigen Fahranfängers tätig werden könnte?

(Bitte hier die Antwort anklicken, die am ehesten zutrifft.)

- Eine solche Änderung würde ich befürworten.
- Eine solche Änderung würde ich akzeptieren.
- Eine solche Änderung würde ich ablehnen.

9 [B] eigene Info über BF17 2.2.4

Wo haben Sie sich vor der Fahrausbildung Ihres Kindes über das Begleitete Fahren informiert?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- In der Fahrschule
- Bei der Führerscheinstelle meiner Gemeinde / meines Landkreises
- Im persönlichen Gespräch mit Bekannten oder anderen Eltern / Begleitern
- Im persönlichen Gespräch mit dem von mir begleiteten Jugendlichen
- In sozialen Online-Netzwerken (Facebook usw.)
- Im Internet auf www.bf17.de
- Auf einer anderen Webseite im Internet, und zwar:
- Durch Broschüren, Flyer usw.
- In der Zeitung / in Zeitschriften
- Im Radio / Fernsehen
- Bei einer Veranstaltung in der Schule / Berufsschule / Ausbildungsstätte des Jugendlichen
- Bei einer sonstigen Veranstaltung einer Verkehrssicherheitsorganisation oder der Polizei
- Auf andere Art und Weise, und zwar:
- Ich habe mich nicht gezielt über das Begleitete Fahren informiert.

10 [B] Pkw-Kennzeichnung vorhanden? 3.1.8

Kennzeichnen Sie das Auto, das Sie für Begleitfahrten benutzen, durch einen „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber oder etwas Ähnlichem?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ja Nein

11 [B] Einschätzung Pkw-Kennzeichnung 3.1.8.1, 3.1.8.2

Was halten Sie von einer Verpflichtung, das beim Begleiteten Fahren benutzte Auto mit einem „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber zu kennzeichnen?

(Bitte hier die Antwort anklicken, die am ehesten zutrifft.)

- Befürworte ich stark.
- Befürworte ich eher.
- Lehne ich eher ab.
- Lehne ich stark ab.
- Ich weiß nicht.

FILTER: Wenn bei 10 eine Pkw-Kennzeichnung vorhanden ist, weiter mit:

Welche Auswirkungen hat Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Sie im Begleiteten Fahren unterwegs sind, durch einen „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ein „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber nimmt den Druck vom Fahranfänger, so zu tun, als sei er bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.
- Weil die anderen Autofahrer sehen, dass der Fahrer ein Anfänger ist, fahren sie weniger dicht auf sein Auto auf oder hupen seltener.
- Weil jeder sehen kann, dass der Fahrer noch übt, kommt es vor, dass ihn andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren wollen.
- Mit dem „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber fühlt sich der Fahranfänger beim Fahren sicherer.
- Der „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil.

FILTER: Wenn bei 10 keine Pkw-Kennzeichnung vorhanden ist, weiter mit:

Welche Auswirkungen hätte Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Sie im Begleiteten Fahren unterwegs sind, durch einen „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ein „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber nimmt den Druck vom Fahranfänger, so zu tun, als sei er bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.
- Weil die anderen Autofahrer sehen, dass der Fahrer ein Anfänger ist, fahren sie weniger dicht auf sein Auto auf oder hupen seltener.
- Weil jeder sehen kann, dass der Fahrer noch übt, kommt es vor, dass ihn andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren wollen.
- Mit dem „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber fühlt sich der Fahranfänger beim Fahren sicherer.
- Der „BF17“- oder „Anfänger“-Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil.

12 [B] Kommunikation im PKW - erw. Aspekte Teil 1 3.3.1

Bitte teilen Sie uns mit, wie stark Sie sich während der Begleitfahrten zu den folgenden Aspekten des Autofahrens zu Wort gemeldet haben.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Das habe ich nicht erwähnt	Das habe ich wenige Male erwähnt	Das habe ich ab und zu angesprochen	Das habe ich wiederholt betont	Das habe ich oft betont
Das Fahren mit angepasster Geschwindigkeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Vermeiden risikoreicher Fahrsituationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Einhalten des Sicherheitsabstands zum vorausfahrenden Fahrzeug	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Verkehrsregeln zu kennen und zu beachten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Anfahren oder Anhalten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verhalten an Kreuzungen ohne Ampel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Entdeckung und Abschätzung von Gefahrenquellen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Das habe ich nicht erwähnt	Das habe ich wenige Male erwähnt	Das habe ich ab und zu angesprochen	Das habe ich wiederholt betont	Das habe ich oft betont
Die Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Wichtigkeit eines vorhersehbaren Fahrstils	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Den Fahrstil dem eigenen Können anzupassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Risiko des Fahrens ohne angelegten Sicherheitsgurt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das eigene Erkennen noch fehlender Fahrfertigkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13 [B] Kommunikation im PKW - erw. Aspekte - Teil 2 3.3.1

Bitte teilen Sie uns mit, wie stark Sie sich während der Begleitfahrten zu den folgenden Aspekten des Autofahrens zu Wort gemeldet haben.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Das habe ich nicht erwähnt	Das habe ich wenige Male erwähnt	Das habe ich ab und zu angesprochen	Das habe ich wiederholt betont	Das habe ich oft betont
Das Spurhalten bei Gegenverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Interaktion und Abstimmung mit anderen Verkehrsteilnehmern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Wirkung von Alkohol beim Fahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Geschicklichkeit beim Lenken, Manövrieren, Rangieren des Fahrzeugs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Fahrtechnik in Kurven auf Landstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Sitz-, Kopfstützeinstellung und Nutzung der Sicherheitsgurte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verhalten an Kreuzungen mit Ampeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Das habe ich nicht erwähnt	Das habe ich wenige Male erwähnt	Das habe ich ab und zu angesprochen	Das habe ich wiederholt betont	Das habe ich oft betont
Das Wechseln der Fahrspur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Überholen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Nutzung der Beschleunigungsspur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Risiken bei der Mitfahrt Gleichaltriger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das umweltfreundliche Fahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das ständige Beobachten des Verkehrs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Das Verbot der Handynutzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14 [B] letzte vier Wochen - Unsicherheiten 3.3.5

Haben Sie in den letzten vier Wochen bemerkt, dass sich der von Ihnen begleitete Jugendliche in folgenden Situationen irgendwann einmal unsicher gefühlt hat?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Ja, er / sie hat sich unsicher gefühlt	Nein, er / sie hat sich nicht unsicher gefühlt	Diese Situation kam nicht vor
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf der Autobahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf Landstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren im Regen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15 [B] BYNDS Fehleinschätzungen 3.3.6

Wie oft hat sich der von Ihnen begleitete Jugendliche in den letzten vier Wochen als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Beim Abbiegen von einer Hauptstraße hat der Jugendliche die Geschwindigkeit falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche hat die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen hat der Jugendliche die Lücke im entgegenkommenden Verkehr falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche hat den Anhalteweg beim Bremsen falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen hat der Jugendliche ein entgegenkommendes Fahrzeug behindert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Überholen eines Fahrzeugs hat der Jugendliche die Lücke im Gegenverkehr falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche hat seine Ausfahrt oder Wendemöglichkeit verpasst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche ist zu dicht vor einem anderen Fahrzeug auf eine Straße aufgefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16 [B] Wahrnehmung Fortschritte beim Fahren 3.3.11

Woran bemerken Sie, ob der von Ihnen begleitete Jugendliche beim Autofahren Fortschritte macht?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Der Jugendliche beherrscht das Auto besser.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche fährt immer öfter vorausschauend.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche wird beim Fahren entspannter.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche wird beim Fahren selbstsicherer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Jugendliche fährt auch mal etwas schneller als erlaubt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
An etwas anderem, und zwar: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17 [B] Bedarf an Hilfestellungen 4.7

Wir haben Ihnen nachfolgend einige Unterstützungsangebote für das Begleitete Fahren aufgelistet.

Welche der folgenden Unterstützungsangebote zur Ausübung der Begleitertätigkeit wären für Sie selbst hilfreich (gewesen)?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Das Auffrischen der Verkehrsregeln in einem Kurs (z.B. in der Fahrschule).
- Ein freiwilliger Fahrschul-Kurs mit Informationen darüber, wie ich als Begleiter/in den Jugendlichen unterstützen kann.
- Ein verpflichtender Fahrschul-Kurs mit Informationen darüber, wie ich als Begleiter/in den Jugendlichen unterstützen kann.
- Informationen darüber, wie das Begleitete Fahren das Unfallrisiko von Fahranfänger verringert.
- Schriftliche Informationen und Tipps, wie ich als Begleiter/in den Jugendlichen unterstützen kann, in einem gedruckten Handbuch zum Selbststudium
- Informationen und Tipps, wie ich als Begleiter/in den Jugendlichen unterstützen kann zusammen mit Kurzvideos im Internet.
- Eine Webseite mit allen Informationen zum BF17.
- Eine Anleitung zur positiven Ausgestaltung der Kommunikationssituation zwischen Fahranfänger und Begleiter im Auto als DVD oder Video im Internet.
- Ein zentrales Diskussions- und Hilfeforum zum BF17 für Begleiter im Internet.
- Ein freiwillig geführtes Fahrtenbuch, das auch Hinweise zu bestimmten Übungen / Fahraufgaben enthält.
- Die Verpflichtung zum Führen eines Fahrtenbuches, um die Begleitdauer und die Fahrleistung zu dokumentieren.
- Ein Aufkleber zum Kennzeichnen des beim BF17 benutzten Autos.
- Ein freiwilliges Angebot einer gemeinsamen Fahrstunde mit dem Fahranfänger, einem Begleiter und einem Fahrlehrer während der Begleitzeit.
- Das verpflichtende Angebot einer gemeinsamen Fahrstunde mit dem Fahranfänger, einem Begleiter und einem Fahrlehrer während der Begleitzeit.
- Fremdsprachige Informationsmaterialien zum Begleiteten Fahren.
- Etwas anderes, und zwar:
- Ich brauche für meine Begleitertätigkeit keine solche Unterstützung.

Würden Sie ohne Verpflichtung einen zweistündigen Abendkurs mit Informationen über das, was Sie als Begleiter/in tun und lassen sollen, besuchen, wenn Sie hierdurch einen Rabatt auf die Versicherungsprämie des Begleit-Autos bekämen?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ja
- Nein
- Ich weiß nicht.

FILTER: Wenn bei 17 Bedarf an Hilfestellungen, Bedarf an fremdsprachigen Informationsmaterialien angegeben wurde, weiter mit 17.1.1.

17.1.1 [B] Fremdsprachige Infos: Sprachen? 4.7.1

Sie haben „Fremdsprachige Informationsmaterialien zum Begleiteten Fahren“ als hilfreiches Unterstützungsangebot angegeben.

In welcher Sprache sollten diese Informationen verfasst sein?

18 [B] Persp.: Anreize zu Mindestbedingungen 4.2

Nach Ihren bisherigen Erfahrungen im BF17:

Was halten Sie von den folgenden Maßnahmen zur Gestaltung des Begleiteten Fahrens?

Sollten diese verpflichtend werden, freiwillig als Voraussetzung für Vergünstigungen möglich sein (wie z. B. einem Versicherungsrabatt), oder überhaupt nicht angeboten werden?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Das sollte verpflichtend sein	Das sollte freiwillig möglich sein, um Vergünstigungen zu bekommen	Das sollte überhaupt nicht angeboten werden	Weiß nicht
Eine Mindestbegleitdauer als 17-Jährige/r von sechs Monaten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eine Mindestanzahl von 100 begleitet gefahrenen Stunden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eine Mindestfahrleistung von 3.000 Kilometern in der Begleitphase.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19 [B] Persp.: BF16, Mindestbegleitdauer, Laientraining 4.3, 4.4, 4.5

Für das BF17 werden noch einige Verbesserungen diskutiert, zu denen wir Sie um Ihre Einschätzung bitten:

(Bitte geben Sie auf jede der drei folgenden Fragen eine Antwort!)

Was halten Sie von dem Vorschlag, Jugendliche bereits mit 15 ½ Jahren mit der Fahrausbildung beginnen und dann bereits ab dem 16. und bis zum 18. Geburtstag in Begleitung Auto fahren zu lassen?

- Ja, das sollte man so machen.
- Nein, das sollte man nicht so machen.
- Ich weiß nicht.

Sollte das „Begleitete Fahren ab 17“, unabhängig vom Alter des Jugendlichen beim Start in diese Maßnahme, mit einer Mindestbegleitdauer von sechs Monaten verbunden werden?

D. h. wenn ein Jugendlicher z. B. erst drei Monate vor seinem 18. Geburtstag mit dem Begleiteten Fahren beginnt, müsste er auch die ersten drei Monate nach seinem 18. Geburtstag begleitet fahren.

- Ja, das sollte man so machen.
- Nein, das sollte man nicht so machen.
- Ich weiß nicht.

Sollten Fahrschüler bereits vor der Fahrprüfung, z. B. nach 20 praktischen Fahrstunden mit einem Fahrlehrer, auch mit Laien (z. B. den Eltern) begleitet fahren und üben dürfen?

- Ja, das sollte man so machen.
- Nein, das sollte man nicht so machen.
- Ich weiß nicht.

20 [B] Persp.: Coaching in Begleitphase 4.6

Für das BF17 werden noch einige Verbesserungen diskutiert, zu denen wir Sie um Ihre Einschätzung bitten:

(Bitte geben Sie auf jede der zwei folgenden Fragen eine Antwort!)

Wäre die fachliche Begleitung z. B. durch einen Fahrlehrer – in einem etwa zweimal stattfindenden Abendkurs über die Dauer des BF17 verteilt – für Sie als Begleiter hilfreich?

- Ja
 Nein
 Ich weiß nicht.

Wäre die fachliche Begleitung z. B. durch einen Fahrlehrer – etwa bei einer gemeinsamen Begleitfahrt – für Sie als Begleiter hilfreich?

- Ja
 Nein
 Ich weiß nicht.

21 [B] Weiterempfehlung an Freunde 4.8

Wenn Sie Ihre Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren zugrunde legen, würden Sie die Teilnahme Freunden und Bekannten weiterempfehlen?

(Bitte hier die Antwort anklicken, die am ehesten zutrifft.)

- Ja, auf jeden Fall, weil ...
- Ja, im Großen und Ganzen schon, weil ...
- Nein, wohl eher nicht, weil ...
- Nein, sicher nicht, weil ...

22 [B] Kritik am BF17 4.9

Hier noch die zwei letzten Fragen zum Abschluss des Fragebogens:

Gibt es Dinge, die Sie am Begleiteten Fahren stören?

- Nein, dazu fällt mir nichts ein.
- Ja, und zwar:

Was könnte man am Begleiteten Fahren noch besser machen?

23 [B] Anmerkungen

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an der Fahranfängerbefragung 2014!

Sie haben nun das Ende des Fragebogens erreicht.

Wenn Sie noch eine Angabe ändern möchten, klicken Sie bitte auf „Zurück“, um zur entsprechenden Fragebogenseite zu gelangen.

Wenn Sie noch Anmerkungen zu dieser Umfrage haben, können Sie im untenstehenden Textfeld einen Kommentar hinterlassen.

24 [B] Endseite

Nochmals herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an unserer Befragung.

Sie können das Browser-Fenster jetzt schließen.

Anhang V:**Online-Fragebogen für 18-jährige
Fahranfänger**

1 [TN] Eingangsseite

Hallo liebe Fahranfängerinnen und Fahranfänger!

Vielen Dank für Ihr Interesse an der

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Bevor es richtig losgehen kann, benötigen wir aus Datenschutzgründen Ihre Zustimmung zu den Teilnahmebedingungen. Sie können die Teilnahmebedingungen, die Sie mit dem Infoblatt per Post erhalten haben, [hier](#) nochmals einsehen.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

Tragen Sie anschließend bitte in das Textfeld das Ihnen im Einladungsbrief mitgeteilte Passwort für diese Befragung ein und klicken Sie auf den "Weiter"-Button. Dann geht die Befragung richtig los.

Passwort:

Zuletzt noch zwei Hinweise:

Bitte versuchen Sie, den Fragebogen „an einem Stück“ auszufüllen. Sollten Sie trotzdem unterbrechen müssen, können Sie am selben Computer innerhalb von zwei Tagen die Beantwortung der Fragen durch die erneute Eingabe von www.fab2014.de an der Stelle, an der Sie unterbrochen haben, fortsetzen. (Das klappt aber nur, wenn Ihr Computer die Cookies beim Schließen des Browsers nicht löscht.)

Im gesamten Fragebogen wird wegen der Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt UND das falsche Passwort eingegeben wird, dann weiter mit Seite 1.1.1.

1.1.1 [TN.] WDH Teilnahmebedingungen und Passwort

Sie haben beim letzten Versuch den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt oder ein falsches Passwort eingegeben.

Mit der Zustimmung zu den **Teilnahmebedingungen** bringen Sie zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes Ihre Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung können Sie leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Das **Passwort** ist für alle Befragungsteilnehmer gleich und dient als Türöffner für die zufällig ausgewählten Fahranfänger. Es steht im Einladungsbrief zu dieser Befragung, den Sie vom TÜV bzw. der DEKRA bekommen haben. Falls Sie das Passwort nicht kennen, rufen Sie an oder mailen Sie uns. Wir helfen Ihnen gerne!

Bitte geben Sie an, ob Sie den Teilnahmebedingungen zustimmen und geben Sie das Passwort ein.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

Passwort:

FILTER: Wenn Teilnahmebedingungen zugestimmt, aber falsches Passwort eingegeben wird, dann weiter mit Seite 1.2.1.

1.2.1 [TN] WDH Passwort

Leider haben Sie ein falsches Passwort eingegeben.

Das **Passwort** ist für alle Befragungsteilnehmer gleich und dient als Türöffner für die zufällig ausgewählten Fahranfänger. Es steht im Einladungsbrief zu dieser Befragung, den Sie vom TÜV bzw. der DEKRA bekommen haben. Falls Sie das Passwort nicht kennen, rufen Sie uns bitte an oder mailen Sie uns. Wir helfen Ihnen gerne!

Bitte geben Sie nochmal das Passwort ein.

Passwort:

FILTER: Wenn Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt, aber das korrekte Passwort eingegeben wird, dann weiter mit Seite 1.3.1

1.3.1 [TN] WDH Teilnahmebedingungen

Leider haben Sie den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt.

Mit der Zustimmung der **Teilnahmebedingungen** bringen Sie zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes Ihre Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung können Sie leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Bitte geben Sie an, ob Sie den Teilnahmebedingungen zustimmen.

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

FILTER: Wenn auf 1.1.1, 1.2.1 oder 1.3.1 wiederholt nicht zugestimmt bzw. ein falsches Passwort eingegeben wird, dann weiter mit Seite 1.3.1.1 und Abbruch der Befragung.

1.3.1.1 [TN] Abbruch der Befragung_PW_TNB

Du hast den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt oder das Passwort falsch eingegeben. Leider kannst du deshalb nicht an der Befragung und der Verlosung teilnehmen.

Vielleicht willst du dir deine Teilnahme ja noch einmal überlegen. Wir würden uns freuen, wenn du dich in den nächsten Tagen noch entschließen könntest, uns in der Befragung deine Erfahrungen und Meinung zum Autofahren als Anfänger mitzuteilen.

Bitte klicke auf „Zurück“, um das Passwort erneut einzugeben und den Teilnahmebedingungen zuzustimmen.

Schließe bitte das Fenster, wenn du es zu einem anderen Zeitpunkt noch einmal versuchen möchtest.

FILTER: Wenn der Teilnahme zugestimmt und das korrekte Passwort eingegeben wird, dann beginnt die Umfrage mit Seite 2.

2 [TN] Erwerb der Fahrerlaubnis: BF17 oder herkömmlich? 1.1

Herzlich willkommen zur Fahranfängerbefragung 2014!

Damit Ihnen nur Fragen gestellt werden, die Sie auch betreffen, ist es wichtig, dass Sie folgende Frage beantworten:

Auf welche Weise haben Sie Ihre Fahrerlaubnis erworben?

Ich habe meine Fahrerlaubnis auf folgende Weise erworben:

- Ich nehme am „Begleiteten Fahren“ teil und fahre zurzeit in Begleitung.
- Ich habe am „Begleiteten Fahren“ teilgenommen und darf inzwischen ohne Begleitung fahren.
- Ich habe mich zwar für das „Begleitete Fahren“ angemeldet, aber den Führerschein erst nach meinem 18. Geburtstag erworben.
- Ich habe die Fahrerlaubnis erworben, ohne am „Begleiteten Fahren“ teilzunehmen.
- Ich habe nie einen Führerschein der Klassen B oder BE (Pkw-Führerschein) erworben.

FILTER: Wenn „nie einen Führerschein der Klassen B oder BE erworben“ angegeben wird, dann weiter mit 2.1.1.

EXTERNER UMFRAGESTART: Wenn „für BF17 angemeldet, aber Führerschein nach 18. Geburtstag“ ODER „Fahrerlaubnis erworben ohne BF17“ angegeben wird, dann Weiterleitung zum FAA18-Fragebogen.

2.1.1 [TN] Sicher kein Autoführerschein?

Bist du wirklich sicher, dass du nie einen Autoführerschein (Klasse B oder BE) gemacht hast?

Auch wenn du deinen Autoführerschein verlegt oder verloren hast oder er dir entzogen wurde, hast du schon einmal eine Fahrerlaubnis erworben.

- Ja, ich habe die Fahrerlaubnis erworben, ohne am „Begleiteten Fahren“ teilzunehmen.
- Ja, ich habe mich zwar für das "Begleitete Fahren" angemeldet, aber den Führerschein erst nach meinem 18. Geburtstag erworben.
- Ja, ich habe am „Begleiteten Fahren“ teilgenommen und darf inzwischen ohne Begleitung fahren.
- Ja, ich nehme am „Begleiteten Fahren“ teil und fahre zurzeit in Begleitung.
- Nein, ich habe nie einen Führerschein der Klassen B oder BE erworben.

FILTER: Wenn erneut „nie einen Führerschein der Klassen B oder BE erworben“ angegeben wird, dann Abbruch der Befragung (2.1.1.1)

EXTERNER UMFRAGESTART: Wenn „für BF17 angemeldet, aber Führerschein nach 18. Geburtstag“ ODER „Fahrerlaubnis erworben ohne BF17“ angegeben wird, dann Weiterleitung zum FAA18-Fragebogen.

2.1.1.1 [TN] Abbruch der Befragung_kein Führerschein

Leider ist diese Befragung nur für Personen gedacht, die einen Pkw-Führerschein bzw. eine Prüfbescheinigung erworben haben. Daher kannst du leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Herzlichen Dank für dein Interesse.

1 [FAA] Geschlecht, Geburtstag 1.2, 1.3

Zum Einstieg in den Fragebogen, nennen Sie uns bitte Ihr Geschlecht.

- Ich bin männlich.
 Ich bin weiblich.

Bitte nennen Sie uns Ihr Geburtsdatum:

Tag

Bitte auswählen
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31

Monat

Bitte auswählen
Januar
Februar
März
April
Mai
Juni
Juli
August
September
Oktober
November
Dezember

Jahr

Bitte auswählen
1994
1995
1996
1997

2 [FAA] Fahrausbildung 2.1.1., 2.1.2

Ich habe mich in der Fahrschule zur Pkw-Ausbildung angemeldet im:

Beginn der Fahrausbildung:

Monat

Bitte auswählen
Januar
Februar
März
April
Mai
Juni
Juli
August
September
Oktober
November
Dezember

Jahr

Bitte auswählen
2012
2013
2014

Anzahl der Fahrstunden und Prüfungsversuche:

(Bitte die Anzahl der Fahrstunden und Prüfungsversuche in Ziffern angeben!)

In der Fahrschule habe ich mit dem Pkw insgesamt Fahrstunden genommen.
(Einschließlich Sonderfahrten; 1 Doppelstunde = 2 Fahrstunden)

Die theoretische Prüfung habe ich beim . Mal bestanden.

Die praktische Prüfung habe ich beim . Mal bestanden.

Hatten Sie vor dem Erwerb des Pkw-Führerscheins schon eine andere Fahrerlaubnis erworben?

- Ja, ich hatte vor dem Pkw-Führerschein eine andere Fahrerlaubnis erworben.
 Nein, ich hatte vor dem Pkw-Führerschein keine andere Fahrerlaubnis erworben.

FILTER: Wenn „Ja, vor BF17 bereits andere Fahrerlaubnis erworben“ (= 1) angegeben wird, dann weiter mit 2.1.1.

2.1.1 [FAA] Fahrausbildung - Vorbesitz Fahrerlaubnis nach Art und KM 2.1.3

Welche andere Fahrerlaubnis hatten Sie schon erworben und wie viele Kilometer waren Sie vorher mit anderen Fahrzeugen gefahren?

(Bitte geben Sie für jede der aufgeführten Führerscheinklassen an, ob Sie diese besitzen oder nicht, und wie viele Kilometer Sie bereits mit den entsprechenden Fahrzeugen gefahren sind.)

Prüfbescheinigung für Mofas

Fahrerlaubnis der Klasse AM (Moped / Kleinkraftrad)

**Besitz
Fahrerlaubnis**

bereits gefahrene km

>>>
Ja
Nein

Gefahrene Kilometer
Gar nicht / 0 km
1 bis 100 km
101 bis 200 km
201 bis 300 km
301 bis 400 km
401 bis 500 km
501 bis 750 km
751 bis 1.000 km
1.001 bis 1.500 km
1.501 bis 2.000 km
2.001 bis 3.000 km
3.001 bis 4.000 km
4.001 bis 5.000 km
mehr als 5.000 km

**Besitz
Fahrerlaubnis**

bereits gefahrene km

>>>
Ja
Nein

Gefahrene Kilometer
Gar nicht / 0 km
1 bis 100 km
101 bis 200 km
201 bis 300 km
301 bis 400 km
401 bis 500 km
501 bis 750 km
751 bis 1.000 km
1.001 bis 1.500 km
1.501 bis 2.000 km
2.001 bis 3.000 km
3.001 bis 4.000 km
4.001 bis 5.000 km
mehr als 5.000 km

Fahrerlaubnis der Klasse A1 (Leichtkraftrad)

Andere Fahrerlaubnis (Klasse L, T) erworben

**Besitz
Fahrerlaubnis**

bereits gefahrene km

>>>
Ja
Nein

Gefahrene Kilometer
Gar nicht / 0 km
1 bis 100 km
101 bis 200 km
201 bis 300 km
301 bis 400 km
401 bis 500 km
501 bis 750 km
751 bis 1.000 km
1.001 bis 1.500 km
1.501 bis 2.000 km
2.001 bis 3.000 km
3.001 bis 4.000 km
4.001 bis 5.000 km
mehr als 5.000 km

**Besitz
Fahrerlaubnis**

bereits gefahrene km

>>>
Ja
Nein

Gefahrene Kilometer
Gar nicht / 0 km
1 bis 100 km
101 bis 200 km
201 bis 300 km
301 bis 400 km
401 bis 500 km
501 bis 750 km
751 bis 1.000 km
1.001 bis 1.500 km
1.501 bis 2.000 km
2.001 bis 3.000 km
3.001 bis 4.000 km
4.001 bis 5.000 km
mehr als 5.000 km

3 [FAA] Aushändigung Führerschein 2.1.4

Mein Pkw-Führerschein wurde mir ausgehändigt am:

(Geben Sie hier bitte das Datum an, an dem Sie Ihren Pkw-Führerschein bekommen haben.
Das Datum steht auf dem Führerschein im Feld 14.)

Tag	Bitte auswählen		
	1		
	2		
	3		
	4		
	5		
	6		
	7		
	8		
	9		
	10		
	11		
	12		
	13		
	14		
	15		
	16		
	17		
	18		
	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
	24		
	25		
	26		
	27		
	28		
	29		
	30		
31			
	Bitte auswählen		
	Januar		
	Februar		
	März		
	April		
	Mai		
	Juni		
	Juli		
	August		
	September		
	Oktober		
	November		
	Dezember		
	Bitte auswählen		
	2013		
	2014		

4 [FAA] Gründe gegen BF17 2.2.3

Aus welchen Gründen haben Sie nicht am „Begleiteten Fahren ab 17“ teilgenommen?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ich wusste damals über die Möglichkeit des Begleiteten Fahrens ab 17 noch nicht Bescheid.
- Ich wollte damals noch keinen Führerschein machen.
- Es war für mich nicht interessant.
- Es brachte mir keine Vorteile.
- Meine Eltern wollten mir nicht die Einwilligung geben.
- Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht.
- Ich wollte nach der Fahrausbildung nicht erst noch mit einem Erwachsenen als Begleiter fahren.
- Ich bin schon mit einer anderen Fahrerlaubnis (Klasse AM, A1, L, T) viel gefahren.

Ich konnte damals noch keinen Führerschein machen, weil Voraussetzungen fehlten, nämlich ...

- ... ich noch kein Geld für den Führerschein hatte.
- ... mir kein Auto zur Verfügung stand.
- ... ich damals keine Zeit hatte.

Ich konnte damals keine geeignete Begleitpersonen finden, weil ...

- ... es keine Begleitperson in meinem Umkreis gab.
- ... mögliche Begleitpersonen aus meiner Sicht für mich nicht in Frage kamen.
- ... mögliche Begleitpersonen den Führerschein noch nicht lange genug hatten.
- ... mögliche Begleitpersonen noch nicht 30 Jahre alt waren.
- ... mögliche Begleitpersonen zu viele „Punkte in Flensburg“ hatten.
- Sonstige Gründe.

5 [FAA] Extramotive des Autofahrens 2.2.5

Teilen Sie uns bitte Ihre Meinung zum Autofahren mit.

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Ja	Nein
Beim Autofahren will ich etwas erleben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6 [FAA] Persönlichkeit Big Five 2.2.6

Wie schätzen Sie sich selber ein?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich bin eher zurückhaltend, reserviert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich schenke Anderen leicht Vertrauen, glaube an das Gute im Menschen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin bequem, neige zur Faulheit.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin entspannt, lasse mich durch Stress nicht aus der Ruhe bringen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe nur wenig künstlerisches Interesse.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bedenke die Folgen einer Handlung schon bevor ich etwas tue.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe aus mir heraus, bin gesellig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich neige dazu, Andere zu kritisieren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich erledige die Aufgaben gründlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde leicht nervös und unsicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich habe eine aktive Vorstellungskraft, bin phantasievoll.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich bin rücksichtsvoll zu Anderen, einfühlsam.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich nutze meine Chancen, riskiere auch mal etwas.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7 [FAA] Erziehungsstil, Engagement der Eltern 2.4.1, 2.4.2, 2.4.3

Wie stark stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Stimme stark zu	Stimme eher zu	Teils / teils	Stimme eher nicht zu	Stimme überhaupt nicht zu
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten unterstützen mich, wenn ich Hilfe brauche.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In meiner Familie gibt es klare Regeln darüber, was ich tun und was ich nicht tun darf.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben ein Auge darauf, wo ich bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten wollen wissen, mit wem ich unterwegs bin, wenn ich nicht in der Schule / Ausbildung und nicht zu Hause bin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bitte denken Sie noch einmal an die Zeit Ihrer Fahrausbildung zurück. Wie stark haben sich Ihre Eltern / Erziehungsberechtigten dabei engagiert?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Oft	Ab und zu	Selten	Gar nicht
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mich gefragt, welche Inhalte ich in der Theorieausbildung behandelt habe.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mich gefragt, wie die letzte praktische Fahrstunde lief.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten waren daran interessiert, mit mir über das Thema „Fahrausbildung“ zu sprechen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mit mir die Beantwortung der Theoriefragen für die Prüfung geübt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meine Eltern / meine Erziehungsberechtigten haben mit mir auf dem Verkehrsübungsplatz das Autofahren geübt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wer hat Ihren Führerschein bezahlt?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ich selbst
- Meine Eltern
- Meine Großeltern
- Sonstige verwandte Person(en)
- Sonstige nicht-verwandte Person(en)

8 [FAA] Soziales Netzwerk 2.4.4, 2.4.5

Wie oft ist das BF17 ein Gesprächsthema in den folgenden Kreisen?

(Bitte in jeder Zeile die Antwort anklicken, die am ehesten zutrifft.)

	Oft	Ab und zu	Selten	Bisher gar nicht	Kein Kontakt
Familie / Verwandtschaft	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Clique, (unorganisierter) Freundeskreis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schule oder Ausbildung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jugendtreff, -zentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sportverein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstiger Verein, Organisation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Wie viele Ihrer Freunde / Freundinnen haben am BF17 teilgenommen oder nehmen - als Fahrschüler oder Anfänger in Begleitung - gerade daran teil?

(Bitte die entsprechende Anzahl eintragen. „Keine/r“ = 0.)

Bezogen auf Ihren ganzen Freundeskreis sind das:

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- (Fast) Alle
- Viele
- Wenige
- (Fast) Keine/r

9 [FAA] Soziale Ressourcen 2.4.6

Kennen Sie jemanden in Ihrem Familien-, Freundes- oder Bekanntenkreis, ...

(Hier sind in jeder Zeile mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

	Ja, im engeren Familienkreis	Ja, im engeren Freundeskreis	Ja, im weiteren Bekanntenkreis	Nein, dazu kenne ich keine Person
... der sich vor Ihrem Fahrschulbesuch gut mit den Bestimmungen zum Führerscheinwerb ausgekannt hat?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... an den Sie sich bei Fragen rund um das Fahrenlernen wenden können?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... den Sie zu Ihrer Entscheidung, nicht am BF17 teilzunehmen, um Rat fragen konnten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mit dem Sie sich über Gefühle (Freude, Ärger, Unsicherheiten) beim Fahren unterhalten können?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... der Ihnen ein Auto zu Verfügung stellt, wenn Sie zu Hause mal keines zur Verfügung haben?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10 [FAA] Fremdeinschätzung Eltern 3.1.4, 3.1.5

Wie schätzen Sie den Fahrstil Ihrer Eltern ein?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Kann ich nicht beurteilen
Meine Mutter fährt ...						
... sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mein Vater fährt ...

... sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Im Hinblick auf die Verkehrsregeln ...

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Kann ich nicht beurteilen
... ist meine Mutter sehr genau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... ist mein Vater sehr genau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11 [FAA] Gesamte bisherige Fahrleistung 3.2.1, 3.2.3, 3.2.4

Wie viele Kilometer sind Sie insgesamt seit der Aushändigung Ihres Führerscheins selbst als Autofahrer/-in gefahren?
(Bitte geben Sie eine möglichst genaue Schätzung ab.)

- Bitte auswählen
- Gar nicht / 0 km
 - 1 bis 100 km
 - 101 bis 200 km
 - 201 bis 300 km
 - 301 bis 400 km
 - 401 bis 500 km
 - 501 bis 750 km
 - 751 bis 1.000 km
 - 1.001 bis 1.500 km
 - 1.501 bis 2.000 km
 - 2.001 bis 3.000 km
 - 3.001 bis 4.000 km
 - 4.001 bis 5.000 km
 - mehr als 5.000 km

Wie viel Prozent Ihrer Fahrleistung seit der Aushändigung Ihres Führerscheins sind Sie innerorts, außerorts und auf Autobahnen gefahren?

(Bitte schätzen Sie die Anteile der Straßenarten in Prozent. Die Summe soll 100 % ergeben.)

In Ortschaften %

Auf Landstraßen %

Auf Autobahnen %

In welchem Landkreis / welcher Stadt fahren Sie am häufigsten?

(Bitte geben Sie als Ortskennzeichen das Kürzel an, das auf den Nummernschildern der Autos dieses Kreises steht, z.B. „SLF“ für Saalfeld-Rudolstadt oder „K“ für Köln.)

(Bitte nur eine Antwort auswählen und Ortskennzeichen eintragen!)

Ich fahre am häufigsten ...

... in der Stadt mit dem Ortskennzeichen

... in dem Landkreis mit dem Ortskennzeichen

12 [FAA] heutiger Wochentag 3.2.2

In den folgenden Fragen möchten wir gerne von Ihnen wissen, wie viel und unter welchen Bedingungen Sie **in den letzten sieben Tagen** Pkw gefahren sind.

Geben Sie uns dafür bitte an, welcher Wochentag heute ist.

- Montag
- Dienstag
- Mittwoch
- Donnerstag
- Freitag
- Samstag
- Sonntag

13 [FAA] Pkw gefahren letzte Woche? 3.2.2

In den folgenden Fragen möchten wir gerne von Ihnen wissen, wie viel und unter welchen Bedingungen Sie in den letzten sieben Tagen Pkw gefahren sind. Dabei ist es ganz egal, ob die letzte Woche „typisch“ war oder nicht.

Geben Sie bitte für jeden der letzten sieben Tage an, ob Sie selbst Pkw gefahren sind.

	... bin ich <u>selbst</u> mit dem Pkw gefahren	... bin ich <u>nicht selbst</u> mit dem Pkw gefahren
Gestern #c_0001# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vorgestern #c_0002# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor drei Tagen #c_0003# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor vier Tagen #c_0004# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor fünf Tagen #c_0005# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sechs Tagen #c_0006# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vor sieben Tagen #c_0007# ...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FILTER: Wenn für mindestens einen Tag „...bin ich selbst mit dem Pkw gefahren“ (=1) angegeben wird, dann weiter mit Seite 13.1.1.

13.1.1 [FAA] Fahrten letzte Woche

Sie haben angegeben, an folgenden Tagen selbst mit dem Pkw gefahren zu sein.

Geben Sie bitte an, wie viele Kilometer Sie pro Tag als Pkw-Fahrer insgesamt zurückgelegt haben und wie lange diese Fahrt/-en insgesamt an jedem Tag dauerten.

	Gefahrene Kilometer insgesamt	Fahrtdauer insgesamt
Gestern #c_0001#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vorgestern #c_0002#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor drei Tagen #c_0003#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor vier Tagen #c_0004#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor fünf Tagen #c_0005#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor sechs Tagen #c_0006#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten
Vor sieben Tagen #c_0007#	ca. <input type="text"/> Kilometer	ca. <input type="text"/> Minuten

14 [FAA] letzte vier Wochen -Unsicherheiten 3.3.5

Haben Sie sich in den letzten vier Wochen in folgenden Situationen irgendwann einmal unsicher gefühlt?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Ja, ich habe mich unsicher gefühlt	Nein, ich habe mich nicht unsicher gefühlt	Diese Situation kam nicht vor
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf der Autobahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf Landstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren im Regen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15 [FAA] Multimodalität 2.2.7

Wie häufig nutzt du den Pkw für deine alltäglichen Wege?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils, teils	Stimme eher zu	Stimme stark zu
Ich brauche unbedingt einen Pkw, um in meiner Gegend mobil zu sein.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich kann zu Fuß, mit dem Fahrrad bzw. mit dem öffentlichen (Nah-)Verkehr meine Ziele gut erreichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln fahre ich lieber mit dem Pkw.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich lege, sooft es geht, die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Für die unterschiedlichen Wege im Alltag nutze ich gewöhnlich verschiedene Verkehrsmittel.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16 [FAA] Selbsteinschätzung Fahrstil 3.3.10

Wie schätzen Sie Ihre Art ein, Auto zu fahren?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich fahre sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17 [FAA] BYNDS Fehleinschätzungen 3.3.6

Wie oft haben Sie sich in den letzten vier Wochen als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Beim Abbiegen von einer Hauptstraße haben Sie die Geschwindigkeit falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben die Geschwindigkeit eines entgegenkommenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen haben Sie die Lücke im entgegenkommenden Verkehr falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben den Anhalteweg beim Bremsen falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen haben Sie ein entgegenkommendes Fahrzeug behindert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Überholen eines Fahrzeugs haben Sie die Lücke im Gegenverkehr falsch eingeschätzt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben Ihre Ausfahrt oder Wendemöglichkeit verpasst.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind zu dicht vor einem anderen Fahrzeug auf eine Straße aufgefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18 [FAA] BYNDS Risikoexpos und Stimmung 3.2.6, 3.3.7

Wie oft haben Sie sich in den letzten vier Wochen als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Sie sind am Wochenende gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind im Regen gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind morgens oder abends zur Hauptverkehrszeit gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind nachts gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind in der Morgen- oder Abenddämmerung gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie hatten nachts Ihre Freunde als Mitfahrer im Auto.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind gefahren, obwohl Sie wussten, dass Sie müde sind.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Negative Gefühle, wie Wut oder Frustration, haben sich auf Ihre Fahrweise ausgewirkt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben zugelassen, dass Ihr Fahrstil durch Ihre Stimmungslage beeinflusst wurde.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind schneller gefahren, wenn Sie in einer schlechten Stimmung waren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19 [FAA] BYNDS vorüberg. Regelverletzung 3.3.8

Wie oft haben Sie sich in den letzten vier Wochen als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Sie sind schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren, wenn Sie keine Radarfalle oder Geschwindigkeitskontrolle erwartet haben.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind 10 bis 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. zwischen 60 und 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind beim Überholen bewusst schneller als erlaubt gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind nachts auf Straßen, die nicht gut beleuchtet waren, schneller als erlaubt gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind bis zu 10 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. bis zu 60 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind mehr als 20 km/h schneller als die erlaubte Geschwindigkeit gefahren (z.B. mehr als 50 km/h in einer Tempo 30-Zone oder mehr als 70 km/h in einer Tempo 50-Zone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Sie sind an einer Kreuzung mit überhöhter Geschwindigkeit losgefahren, als die Ampel Grün wurde („Kavalierstart“).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind außerorts auf mehrspurigen Straßen dauerhaft auf der linken Fahrspur gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben an einer Ampel extra Gas gegeben, als sie auf „Gelb“ umsprang.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben eine Kehrtwendung gemacht, obwohl das dort nicht erlaubt war.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben außerorts auf einer mehrspurigen Straße ein Auto auf der rechten Spur überholt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefoniert.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20 [FAA] BYNDS anhaltende Regelverletzung 3.3.9

Wie oft haben Sie sich in den letzten vier Wochen als Autofahrer folgendermaßen verhalten?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nie	Gelegentlich	Manchmal	Meistens	Fast immer
Sie sind gefahren, obwohl Sie zuvor illegale Drogen, wie z.B. Marihuana oder Ecstasy, konsumiert hatten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie hatten mehr Mitfahrer dabei, als das Auto Sitzplätze hat.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie haben den Sicherheitsgurt nicht immer angelegt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie sind ohne gültige Fahrerlaubnis („Schwarz“) Auto gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wenn an einer Kreuzung keine Überwachungskamera war, sind Sie schon mal bei „Rot“ darüber gefahren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie hatten mehr Mitfahrer dabei, als das Auto Sicherheitsgurte hat.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>


21 [FAA] Wahrnehmung Fortschritte beim Fahren 3.3.11

Woran bemerken Sie, ob Sie beim Autofahren Fortschritte machen?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich beherrsche das Auto besser.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre immer öfter vorausschauend.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde beim Fahren entspannter.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich werde beim Fahren selbstsicherer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre auch mal etwas schneller als erlaubt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
An etwas anderem, und zwar: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22 [FAA] häuf. Fahrzeug 3.1.6, 3.1.7

Beantworten Sie die folgenden Fragen bitte für das von Ihnen zur Zeit am häufigsten benutzte Auto. Das Auto hatte die erste Zulassung (Baujahr) im Jahr: 

Siehe Fahrzeugschein „alt“ in Zeile 32 und in der Zulassungsbescheinigung „neu“ im Feld B.

Das Auto hat eine Motorleistung von ...:

Siehe Fahrzeugschein „alt“ in Zeile 7 und in der Zulassungsbescheinigung „neu“ im Feld P.2.

- ... bis zu 50 kW (68 PS)
- ... 51 bis 80 kW (109 PS)
- ... 81 bis 110 kW (150 PS)
- ... mehr als 110 kW (mehr als 150 PS)

Das Auto gehört ...

- ... mir selbst
- ... meinen Eltern
- ... einer anderen verwandten Person
- ... einer anderen nicht-verwandten Person

Das Auto wird gefahren ...

- ... nur von mir selbst
- ... hauptsächlich von mir selbst
- ... hauptsächlich von meinen Eltern
- ... hauptsächlich von jemand anderem

Welche der folgenden technischen Systeme sind in diesem Auto vorhanden?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Navigationsgerät
- Fahrer- / Beifahrer-Airbag
- Seitenairbag
- Antiblockiersystem (ABS)
- Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)
- Abstandsregeltempomat (Adaptive Cruise Control, ACC)
- Spurhalteassistent
- Sonstiges, und zwar:
- Keines dieser Systeme ist in diesem Auto vorhanden.

- Bitte auswählen
- 1990 oder früher
 - 1991
 - 1992
 - 1993
 - 1994
 - 1995
 - 1996
 - 1997
 - 1998
 - 1999
 - 2000
 - 2001
 - 2002
 - 2003
 - 2004
 - 2005
 - 2006
 - 2007
 - 2008
 - 2009
 - 2010
 - 2011
 - 2012
 - 2013
 - 2014

23 [FAA] Pkw-Kennzeichnung vorhanden? 3.1.8

Kennzeichnen Sie das Auto, das Sie beim Autofahren benutzen, durch einen „Anfänger“-Aufkleber oder etwas Ähnlichem?

- Ja Nein

AUSBLENDBEDINGUNG: Wenn bei 23 „Ja“ (= 1) angegeben wird, dann erscheint 24 im Indikativ → yc21xx.

Wenn bei 23 „Nein“ (= 2) angegeben wird, dann erscheint 24 im Konjunktiv → yc22xx.

24 [FAA] Pkw-Kennzeichnung Einschätzung 3.1.8.1, 3.1.8.2

Welche Auswirkungen hat Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Sie unterwegs sind, durch einen „Anfänger“-Aufkleber?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ein „Anfänger“-Aufkleber nimmt den Druck von mir, so zu tun, als sei ich bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.
- Weil die anderen Autofahrer sehen, dass ich Anfänger bin, fahren sie weniger dicht auf mein Auto auf oder hupen seltener.
- Weil jeder sehen kann, dass ich noch übe, kommt es vor, dass mich andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren wollen.
- Mit dem „Anfänger“-Aufkleber fühle ich mich beim Fahren sicherer.
- Der „Anfänger“-Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf mich und meinen Fahrstil.

Welche Auswirkungen hätte Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Sie unterwegs sind, durch einen „Anfänger“-Aufkleber?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ein „Anfänger“-Aufkleber würde den Druck von mir nehmen, so zu tun, als sei ich bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.
- Weil die anderen Autofahrer sehen könnten, dass ich Anfänger bin, würden sie weniger dicht auf mein Auto auffahren oder seltener hupen.
- Weil jeder sehen könnte, dass ich noch übe, würden mich andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren wollen.
- Mit dem „Anfänger“-Aufkleber würde ich mich beim Fahren sicherer fühlen.
- Ein „Anfänger“-Aufkleber würde die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf mich und meinen Fahrstil lenken.

25 [FAA] Verwarnungen / Unfall gehabt? 3.2.8, 3.2.9

Seit ich den Pkw-Führerschein erworben habe, habe ich ...

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Nein	Ja, nur in den letzten vier Wochen	Ja, nur in der Zeit vorher	Ja, sowohl in den letzten vier Wochen als auch in der Zeit vorher
... eine Verwarnung (z.B. Strafzettel) erhalten (unter 40 Euro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... einen Bußgeldbescheid erhalten (ab 40 Euro).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Waren Sie seit der Aushändigung Ihres Führerscheins als Pkw-Fahrer an einem Unfall beteiligt?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Nein, ich war an keinem Unfall beteiligt.
- Ja, an einem Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden unter 1.000 Euro.
- Ja, an einem Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden von 1.000 Euro oder mehr.
- Ja, an einem Unfall mit Personenschaden.

FILTER: Wenn Unfallbeteiligung (> 1) angegeben wird, dann weiter mit 25.1.1 (Einblendung der folgenden Dropdown-Menüs entsprechend der angegebenen Unfallart/-en).

25.1.1 [FAA] Zeitpunkt / Ursache Unfälle 3.2.9.1

Sie haben angegeben, als Pkw-Fahrer an folgendem Unfall / folgenden Unfällen beteiligt gewesen zu sein. Bitte geben Sie an, wann dieser Unfall / diese Unfälle passiert ist / sind.

(Bitte wählen Sie für jeden der Unfälle aus, wie viele Wochen seitdem vergangen sind!)

Ein Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden unter 1.000 Euro.
Das war vor ...

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

Ein Unfall ohne Personenschaden, mit Sachschaden von 1000 Euro oder mehr.
Das war vor ...

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

Ein Unfall mit Personenschaden.
Das war vor ...

- Bitte auswählen
- vor weniger als einer Woche
- vor einer Woche
- vor zwei Wochen
- vor drei Wochen
- vor vier Wochen
- vor fünf Wochen
- vor sechs Wochen
- vor sieben Wochen
- vor acht Wochen
- vor neun Wochen
- vor zehn Wochen
- vor elf Wochen
- vor zwölf Wochen
- vor mehr als zwölf Wochen

Was war Ihrer Meinung nach die Ursache für Ihren letzten Unfall?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Vor allem mein eigenes Fahrverhalten
- Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers
- Etwas anderes, und zwar:

26 [FAA] Beinaheunfälle? 3.2.10

Haben Sie schon einmal den Eindruck gehabt, dass Sie im „fließenden Verkehr“, also nicht beim Ein- oder Ausparken, einen Unfall gerade eben noch vermieden haben? Wie häufig ist Ihnen das in der gesamten Zeit seit Ihrem Pkw-Führerscheinwerb passiert?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Niemals
- Ein oder zwei Mal
- Drei bis vier Mal
- Fünf bis sechs Mal
- Sieben bis acht Mal
- Mehr als acht Mal

FILTER: Wenn mindestens „Ein oder zwei Mal“ (> 1) Beinaheunfall angegeben wird, dann weiter mit 26.1.1.

26.1.1 [FAA] Ursache Beinaheunfälle 3.2.10.1

Was war Ihrer Meinung nach die Ursache für Ihren letzten Beinaheunfall?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Vor allem mein eigenes Fahrverhalten
- Vor allem das Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers
- Etwas anderes, und zwar:

27 [FAA] Schulbildung 1.6

Im **letzten Abschnitt** des Fragebogens werden Ihnen noch einige Fragen zu Ihrer **Lebenssituation** gestellt.

Hier: Ihre Schulbildung

(Bitte die für Ihre heutige Situation am besten zutreffende Antwort anklicken.)

Ich besuche derzeit noch eine allgemeinbildende Schule und strebe folgenden Schulabschluss an:

- Sonder-, Förderschulabschluss
 - Hauptschulabschluss
 - Qualifizierender Hauptschulabschluss
 - Realschulabschluss (Mittlere Reife)
 - Fachhochschulreife
 - Fachgebundene Hochschulreife (Fachabitur)
 - Allgemeine Hochschulreife
 - Anderer Abschluss
-

Ich habe meine Schulzeit bereits mit folgendem Abschluss beendet:

- Schule ohne Abschluss beendet
- Sonder-, Förderschulabschluss
- Hauptschulabschluss
- Qualifizierender Hauptschulabschluss
- Realschulabschluss (Mittlere Reife)
- Fachhochschulreife
- Fachgebundene Hochschulreife (Fachabitur)
- Allgemeine Hochschulreife
- Anderer Abschluss

FILTER: Wenn ein Schulabschluss angegeben wird, dann weiter mit 27.1.1.

27.1.1 [FAA] Berufliche Ausbildungssituation 1.7

Bitte klicken Sie die für Ihre heutige Situation am besten zutreffende Antwort an:

- Ich mache zurzeit keine Berufsausbildung und habe auch keine Berufsausbildung abgeschlossen.
- Ich mache zurzeit eine Lehre, und zwar zum/zur:
- Ich besuche zurzeit eine Fachschule oder Fachakademie, und zwar zum/zur:
- Ich mache eine andere berufliche Ausbildung, und zwar:
- Ich habe eine Lehre oder Fachschule/-akademie abgeschlossen, und zwar zum/zur:
- Ich habe einen anderen beruflichen Abschluss, und zwar:
- Ich besuche zur Zeit eine Universität / (Fach-)Hochschule

Was machen Sie zurzeit beruflich?

- Ich mache zurzeit eine Ausbildung (Lehre, Fachschule, Studium, usw.)
- Ich bin Vollzeit beschäftigt
- Ich bin Teilzeit beschäftigt
- Ich bin geringfügig beschäftigt (auf 450 Euro Basis)
- Ich bin Hausfrau / Hausmann
- Ich bin arbeitslos
- Ich mache etwas anderes, und zwar:

28 [FAA] Wohnsituation 1.4, 2.3.1

In welchem Bundesland wohnen Sie?

- Baden-Württemberg
- Bayern
- Berlin
- Brandenburg
- Bremen
- Hamburg
- Hessen
- Mecklenburg-Vorpommern
- Niedersachsen
- Nordrhein-Westfalen
- Rheinland-Pfalz
- Saarland
- Sachsen
- Sachsen-Anhalt
- Schleswig-Holstein
- Thüringen

Insgesamt (also einschließlich mir selbst) wohnen im Haushalt, in dem ich die meiste Zeit der Woche verbringe ...

- 1 Person (Ich wohne alleine.)
- 2 Personen
- 3 Personen
- 4 Personen
- 5 Personen
- 6 und mehr Personen

FILTER: Nur wenn im Haushalt (yb21) mehr als „1 Person“ (> 1) angegeben wird weiter mit 29.

29 [FAA] Personen im Haushalt 2.3.1

Wer von den folgenden Personen wohnt mit Ihnen in dem Haushalt, in dem Sie die meiste Zeit der Woche verbringen?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Mutter
- „Stiefmutter“ / Lebenspartnerin des Vaters
- Vater
- „Stiefvater“ / Lebenspartner der Mutter
- Oma / Opa
- Ältere Geschwister
- Jüngere Geschwister
- Sonstige Erwachsene unter 30 Jahren
- Sonstige Erwachsene ab 30 Jahren
- In meinem Haushalt wohnt keine erwachsene Person ab 30 Jahren

AUSBLENDBEDINGUNG: Wenn im Haushalt (yb21) mehr als „1 Person“ (> 1) angegeben wird, wird auf 30 die Frage nach dem Führerscheinbesitz im Haushalt (yb2301 – yb2308) UND die Frage nach den Pkw-Zulassungen im Haushalt (yb24) eingeblendet.

Wenn im Haushalt (yb21) „1 Person“ (= 1) angegeben wird, dann wird auf 30 nur die Frage nach den Pkw-Zulassungen im Haushalt (yb24) eingeblendet.

30 [FAA] Führerschein- und PKW-Besitz 2.3.2, 2.3.3

Sie haben angegeben, mit den folgenden Personen in einem Haushalt zu leben. Wer von ihnen besitzt einen Pkw-Führerschein?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Besitzt einen Pkw-Führerschein	Besitzt keinen Pkw-Führerschein
Mutter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
„Stiefmutter“ / Lebenspartnerin des Vaters	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vater	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
„Stiefvater“ / Lebenspartner der Mutter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oma / Opa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ältere Geschwister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jüngere Geschwister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sonstige erwachsene Person ab 30 Jahren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Insgesamt ist / sind #c_0008# ...

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- kein Pkw zugelassen
- 1 Pkw zugelassen
- 2 Pkw zugelassen
- 3 Pkw zugelassen
- 4 Pkw zugelassen
- 5 und mehr Pkw zugelassen

FILTER: Wenn bei Personen im Haushalt (Seite 29) „Mutter“ angegeben wird (yb2201 = 1), dann weiter mit 31.1, wobei nur die Frage nach dem Schulabschluss der Mutter (ya1301) eingeblendet wird.

Wenn bei Personen im Haushalt (Seite 29) „Vater“ angegeben wird (yb2203 = 1), dann weiter mit 31.1, wobei nur die Frage nach dem Schulabschluss des Vaters (ya1302) eingeblendet wird.

Wenn bei Personen im Haushalt (Seite 29) sowohl „Mutter“ (yb2201 = 1) als auch „Vater“ (yb2203 = 1) angegeben wird, dann weiter mit 31.1, wobei für beide die Frage nach dem Schulabschluss (ya1301 und ya1302) eingeblendet wird.

31.1 [FAA] Schulbildung der Eltern 1.8

Meine Mutter hat folgenden höchsten Schulabschluss:

- Schule ohne Abschluss beendet
- Sonder-, Förderschulabschluss
- Haupt- / Volksschulabschluss bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 8. oder 9. Klasse
- Realschulabschluss (Mittlere Reife) bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse
- Allgemeine Hochschulreife (Abitur) / Fachhochschulreife / Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12. Klasse
- Anderer Schulabschluss
- Ich weiß es nicht

Mein Vater hat folgenden höchsten Schulabschluss:

- Schule ohne Abschluss beendet
- Sonder-, Förderschulabschluss
- Haupt- / Volksschulabschluss bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 8. oder 9. Klasse
- Realschulabschluss (Mittlere Reife) bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse
- Allgemeine Hochschulreife (Abitur) / Fachhochschulreife / Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12. Klasse
- Anderer Schulabschluss
- Ich weiß es nicht

FILTER: Analog zum Filter vor Schulbildung der Eltern (s.o.), d.h.:

yb2201 = 1 → nur ya1301; yb2203 = 1 → nur ya1302; yb2201 UND yb2203 = 1 → ya1301 UND ya1302

31.2 [FAA] EWT der Eltern 1.9

Meine Mutter ist ...

- Vollzeit beschäftigt
- Teilzeit beschäftigt
- geringfügig beschäftigt (auf 450 Euro Basis)
- Hausfrau / Hausmann
- (Früh-)Rentner/in / Pensionär/in
- Arbeitslos
- Keines davon / Ich weiß es nicht

Mein Vater ist ...

- Vollzeit beschäftigt
- Teilzeit beschäftigt
- geringfügig beschäftigt (auf 450 Euro Basis)
- Hausfrau / Hausmann
- (Früh-)Rentner/in / Pensionär/in
- Arbeitslos
- Keines davon / Ich weiß es nicht

32 [FAA] Migrationshintergrund 1.5

Welche Staatsangehörigkeit besitzen Sie?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ich habe die deutsche Staatsangehörigkeit.
- Ich habe eine andere Staatsangehörigkeit.

In welchem Land sind Sie geboren?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Ich wurde in Deutschland geboren.
- Ich wurde in einem anderen Land geboren.

In welchem Land sind Ihre Eltern geboren?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Meine Eltern wurden in Deutschland geboren.
- Mindestens ein Elternteil wurde in einem anderen Land geboren.

Welche Sprache wird bei Ihnen zu Hause am häufigsten gesprochen?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

- Zu Hause wird bei uns am häufigsten Deutsch gesprochen.
- Zu Hause wird bei uns am häufigsten eine andere Sprache gesprochen.

33 [FAA] Ende / Anmerkungen / Verlosung 1.11

Sie haben nun das Ende des Fragebogens erreicht. Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Gibt es noch etwas, das Sie uns mitteilen möchten?

Schließlich möchten wir Sie noch an unsere große Verlosung erinnern.

Unter allen Teilnehmern werden 100 Tankgutscheine im Wert von 20 Euro verlost.

Falls Sie bei der Verlosung mitmachen möchten, bitten wir Sie, uns Ihre E-Mail-Adresse mitzuteilen, damit wir Sie über einen möglichen Gewinn informieren können.

Die Angabe Ihrer Kontaktdaten ist natürlich freiwillig und dient nur der Teilnahme an unserer Verlosung. Wir bewahren Ihre Daten vor dem Zugriff Unbefugter gesichert und getrennt von den Befragungsdaten auf. Am Ende der Befragung werden sie umgehend gelöscht. Sie können Ihre Einwilligung zur kurzfristigen Speicherung Ihrer Kontaktangaben auch jederzeit widerrufen. Ganz allgemein unterliegt jeder Umgang mit Ihren Daten den Datenschutzbestimmungen der Bundesrepublik Deutschland.

E-Mail-Adresse

34 [FAA] Elternteil holen

Nochmals herzlichen Dank für Ihre Teilnahme und Unterstützung bei der Fahranfängerbefragung 2014!

Es ist sehr wichtig, dass bei unserer Befragung auch die Eltern der Fahranfänger ihre Meinung und Erfahrungen zur Situation von Fahranfängern berichten können.

Bitte holen Sie jetzt einen Elternteil an den Computer und klicken Sie auf „Weiter“, damit die wenigen Fragen für Ihren Elternteil erscheinen.

Falls Ihr Elternteil jetzt gerade keine Zeit hat, um den Fragebogen zu bearbeiten, können Sie das Browser-Fenster einfach schließen und innerhalb von zwei Tagen die Befragung am selben Computer mit dem Link www.fab2014.de erneut aufrufen. Sie werden dann direkt auf den Elternfragebogen geleitet. (Das klappt aber nur, wenn Ihr Computer die Cookies beim Schließen des Browsers nicht löscht.)

Anhang VI:

**Online-Fragebogen für Eltern der
18-jährigen Fahranfänger**

1 [E] Eingangsseite

Herzlich Willkommen beim Elternfragebogen der

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2014

Vielen Dank, dass Sie an der Befragung teilnehmen und uns dabei unterstützen, die Verkehrssicherheit von jungen Fahrern zu verbessern.

Bevor es richtig losgehen kann, benötigen wir aus Datenschutzgründen Ihre Zustimmung zu den Teilnahmebedingungen. Sie können die Teilnahmebedingungen, die Ihre Tochter / Ihr Sohn mit dem Infoblatt per Post erhalten hat, [hier](#) nochmals einsehen.

Im gesamten Fragebogen wird wegen der Lesbarkeit stets nur die männliche Form benutzt. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

Um die Befragung zu beginnen, stimmen Sie bitte den Teilnahmebedingungen zu und klicken Sie dann auf „Weiter“.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

Wenn den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt, dann weiter mit Seite 1.1.1.

1.1.1 [E] WDH Teilnahmebedingungen

Leider haben Sie den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt.

Mit der Zustimmung der **Teilnahmebedingungen** bringen Sie zum Ausdruck, dass wir in den engen Grenzen des Datenschutzes Ihre Antworten zu wissenschaftlichen Zwecken auswerten dürfen. Ohne diese Zustimmung können Sie leider nicht an der Befragung teilnehmen.

Bitte geben Sie an, ob Sie den Teilnahmebedingungen zustimmen.

Einwilligungserklärung:

- Ich habe die Teilnahmebedingungen gelesen und bin damit einverstanden.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen wiederholt nicht zugestimmt, dann weiter mit Seite 1.1.1.1.1. und Abbruch der Befragung.

1.1.1.1.1 [E FILTER] Abbruch der Befragung

Sie haben den Teilnahmebedingungen nicht zugestimmt. Leider können Sie deshalb nicht an der Befragung teilnehmen.

Vielleicht möchten Sie sich Ihre Teilnahme ja noch einmal überlegen. Wir würden uns freuen, wenn Sie sich entschließen könnten, uns in der Befragung Ihre Erfahrungen und Meinung zum Einstieg Ihrer Tochter / Ihres Sohnes in das Autofahren mitzuteilen.

Bitte klicken Sie auf „Zurück“, um den Teilnahmebedingungen zuzustimmen und an der Umfrage teilnehmen zu können. Ansonsten schließen Sie bitte das Browser-Fenster.

FILTER: Wenn den Teilnahmebedingungen zugestimmt wird, dann beginnt die Umfrage mit Seite 2.

2 [E] Verwandtschaftsgrad, Geburtsjahr, Geschlecht, Jahr der Fahrerlaubnis 5.1, 5.2, 1.2, 5.3

Wie stehen Sie zu dem Fahranfänger?

Ich bin ...

- ... die Mutter / Stiefmutter
- ... der Vater / Stiefvater
- ... ein(e) sonstige(r) Erziehungsberechtigte(r)

Bitte geben Sie an, in welchem Jahr Sie geboren sind.

(Bitte geben Sie Ihr Geburtsjahr in Ziffern an.)

(JJJJ)

Bitte nennen Sie uns Ihr Geschlecht.

- Männlich
- Weiblich

Geben Sie bitte an, in welchem Jahr Sie Ihren Pkw-Führerschein erworben haben.

(Bitte geben Sie das Jahr Ihres Führerscheinwerbs in Ziffern an.)

(JJJJ)

3 [E] Selbsteinschätzung Elternteil Fahrstil / Regleinhaltung 5.6, 5.7

Wie schätzen Sie Ihre Art ein, Auto zu fahren?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich fahre sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Inwiefern trifft folgende Aussage auf Sie zu?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Im Hinblick auf die Verkehrsregeln bin ich sehr genau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4 [E] Fremdeinschätzung des Jugendlichen 5.8

Bitte schätzen Sie den Fahrstil Ihrer Tochter / Ihres Sohnes ein:

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Sie / er fährt sicher.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie / er fährt sportlich.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie / er fährt ruhig und ausgeglichen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5 [E] Pkw-Kennzeichnung vorhanden? 3.1.8

Ist das Auto, das Ihre Tochter / Ihr Sohn beim Autofahren benutzt, durch einen „Anfänger“-Aufkleber oder etwas Ähnlichem gekennzeichnet?

(Bitte nur eine Antwort anklicken!)

Ja Nein

6 [E] Einschätzung Pkw-Kennzeichnung 3.1.8.1, 3.1.8.2

Was halten Sie von einer Verpflichtung, das von Fahranfängern benutzte Auto mit einem „Anfänger“-Aufkleber zu kennzeichnen?

(Bitte hier die Antwort anklicken, die am ehesten zutrifft.)

- Befürworte ich stark.
- Befürworte ich eher.
- Lehne ich eher ab.
- Lehne ich stark ab.
- Ich weiß nicht.

FILTER: Falls Tochter/ Sohn Auto mit Anfänger-Aufkleber gekennzeichnet hat:

Welche Auswirkungen hat Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Ihre Tochter / Ihr Sohn unterwegs ist, durch einen „Anfänger“-Aufkleber?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

- Ein „Anfänger“-Aufkleber nimmt den Druck vom Fahranfänger, so zu tun, als sei er bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.
- Weil die anderen Autofahrer sehen, dass der Fahrer ein Anfänger ist, fahren sie weniger dicht auf sein Auto auf oder hupen seltener.
- Weil jeder sehen kann, dass der Fahrer noch übt, kommt es vor, dass ihn andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren wollen.
- Mit dem „Anfänger“-Aufkleber fühlt sich der Fahranfänger beim Fahren sicherer.
- Der „Anfänger“-Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil.

FILTER: Falls Tochter / Sohn Auto nicht mit Anfänger-Aufkleber gekennzeichnet hat:

6 [E] Einschätzung Pkw-Kennzeichnung 3.1.8.1, 3.1.8.2

Welche Auswirkungen hätte Ihrer Meinung nach die Kennzeichnung des Autos, mit dem Ihre Tochter / Ihr Sohn unterwegs ist, durch einen „Anfänger“-Aufkleber?

(Hier sind mehrere Antworten möglich. Bitte alles Zutreffende anklicken!)

Ein „Anfänger“-Aufkleber nimmt den Druck vom Fahranfänger, so zu tun, als sei er bereits so gut wie ein erfahrener Autofahrer.

Weil die anderen Autofahrer sehen, dass der Fahrer ein Anfänger ist, fahren sie weniger dicht auf sein Auto auf oder hupen seltener.

Weil jeder sehen kann, dass der Fahrer noch übt, kommt es vor, dass ihn andere Autofahrer durch Gesten, Auffahren oder Hupen belehren wollen.

Mit dem „Anfänger“-Aufkleber fühlt sich der Fahranfänger beim Fahren sicherer.

Der „Anfänger“-Aufkleber lenkt die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer erst auf den Fahranfänger und seinen Fahrstil.

7 [E] letzte vier Wochen -Unsicherheiten 3.3.5

Haben Sie in den letzten vier Wochen bemerkt, dass sich Ihre Tochter / Ihr Sohn in folgenden Situationen irgendwann einmal unsicher gefühlt hat?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Ja, er / sie hat sich unsicher gefühlt	Nein, er / sie hat sich nicht unsicher gefühlt	Diese Situation kam nicht vor
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf der Autobahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Überholen auf Landstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren im Regen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahren bei Dunkelheit / in der Nacht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8 [E] Wahrnehmung Fortschritte beim Fahren 3.3.11

Woran bemerken Sie, ob Ihre Tochter / Ihr Sohn beim Autofahren Fortschritte macht?

(Bitte in jeder Zeile eine Antwort anklicken!)

	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Sie / er beherrscht das Auto besser.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie / er fährt immer öfter vorausschauend.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie / er wird beim Fahren entspannter.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie / er wird beim Fahren selbstsicherer.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sie / er fährt auch mal etwas schneller als erlaubt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
An etwas anderem, und zwar: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9 [E] Anmerkungen

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an der Fahranfängerbefragung 2014!

Sie haben nun das Ende des Fragebogens erreicht.

Wenn Sie noch eine Angabe ändern möchten, klicken Sie bitte auf „Zurück“, um zur entsprechenden Fragebogenseite zu gelangen.

Wenn Sie noch Anmerkungen zu dieser Umfrage haben, können Sie im untenstehenden Textfeld einen Kommentar hinterlassen.

10 [E] Endseite

Nochmals herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an unserer Befragung.

Sie können das Browser-Fenster jetzt schließen.

