

Evaluation des Modellversuchs AM 15

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 286

The logo consists of the word "bast" in a bold, lowercase, green sans-serif font. The letters are slightly rounded and have a white outline, giving it a three-dimensional appearance. The logo is positioned in the bottom right corner of the page.

Evaluation des Modellversuchs AM 15

Teil 1 - Verkehrsbewährungsstudie

von

Mike Kühne
Kristin Dombrowski

Kraftfahrt-Bundesamt
Flensburg

Teil 2 - Befragungsstudie

von

Walter Funk
Bernhard Schrauth
Thomas Roßnagel

Institut für empirische Soziologie an der
Friedrich-Alexander-Universität
Nürnberg

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 286

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M - Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BAST-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

**Bericht zum Forschungsprojekt FE82.0635/2015/ und FE82.0636/2015/
Evaluation des Modellversuchs AM 15**

Fachbetreuung
Michael Bahr

Herausgeber
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0

Redaktion
Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag
Fachverlag NW in der
Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-95606-417-3

Bergisch Gladbach, Dezember 2018

Kurzfassung – Abstract

Evaluation des Modellversuchs AM15: Teil 1 – Verkehrsbewährungsstudie

Mit der dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung wurde mit Wirkung vom 1. Mai 2013 die Grundlage für den Modellversuch und damit den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse (FE-Klasse) AM mit 15 Jahren für die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen geschaffen. Ziel der Evaluation war es zum einen zu untersuchen, ob sich aus dem Modellversuch Auswirkungen auf die beobachtbare Verkehrsbewährung ergeben. Zum anderen wurde der Frage nachgegangen, ob das Absenken des Mindestalters Auswirkungen auf die Attraktivität der im weiteren Lebensverlauf erwerbbaaren FE-Klassen hat.

Es lassen sich geschlechtsspezifische Präferenzen bei dem Erwerb von FE-Klassen aufzeigen, die auch aus der amtlichen Statistik bekannt sind. Junge Männer erwerben häufiger Zweirad-Klassen, somit auch die FE-Klasse AM. Das gilt sowohl in den Modellversuchs- als auch den Vergleichsländern (Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bayern). Ebenso werden siedlungsstrukturelle Unterschiede im Fahrerlaubniserwerb (FE-Erwerb) deutlich. Auch hier lässt sich für die Modellversuchsländer und die Vergleichsländer zeigen, dass im ländlichen Raum deutlich mehr Personen die FE-Klasse AM erwerben.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Anteil verkehrsauffälliger Jugendlicher sehr gering ist. Während mehr Jugendliche aus den am Modellversuch beteiligten Bundesländern mit einem registerpflichtigen Verkehrsdelikt auffällig geworden sind, haben mehr Jugendliche aus den Bundesländern der Vergleichsgruppe das Recht des Führens fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge verloren. Da ausschließlich männlichen Jugendlichen im ersten Jahr nach dem Erwerb der FE-Klasse AM die Fahrerlaubnis (FE) entzogen wurde, könnte dies auf eine höhere Risikobereitschaft hindeuten.

Es gilt zu überlegen, diese Beobachtung in der Fahrerlaubnisausbildung zu berücksichtigen. Insgesamt ist bei beiden Gruppen eine hohe Attraktivität des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre (BF17) zu beobachten. Trotz des kurzen Beobachtungszeitraums

sind aber auch Unterschiede im FE-Erwerb bei den untersuchten Personen erkennbar. Jugendliche aus den Vergleichsländern nehmen häufiger am BF17 teil. Für Jugendliche aus den Modellversuchsländern ist demgegenüber der Erwerb der FE-Klasse A1 etwas attraktiver. Die Mehrheit der Jugendlichen ist erst mit der Teilnahme am BF17 berechtigt, schnellere Fahrzeuge zu führen. Die ein Jahr jüngeren Modellversuchsteilnehmer nehmen demzufolge länger mit einem zweirädrigen Kleinkraftfahrzeug am motorisierten Straßenverkehr teil.

Weiterhin lässt sich erkennen, dass in den Modellversuchsländern der Erwerb der FE-Klasse AM im Gegensatz zu den Vergleichsländern angestiegen ist. Diese Tendenz geht konform mit einem leichten Anstieg der Fahrzeugdichte von zweirädrigen Kleinkraftfahrzeugen in den Modellversuchsländern. Gleichzeitig entschieden sich zunehmend weniger 16-Jährige aus den Modellversuchsländern für den Erwerb der FE-Klasse A1 als Einstiegsklasse in die Fahrkarriere.

Zusammenfassend sei gesagt, dass Aussagen zur Auswirkung auf die beobachtbare Verkehrsbewährung nur unter großem Vorbehalt getroffen werden sollten. Um die Auswirkungen des Modellversuchs fundiert beurteilen zu können, sollten selbstberichtete Verkehrsverstöße in die Bewertung einbezogen werden

Evaluation of the pilot project AM15: Part 1 – Traffic probation study

With the third regulation on exemptions from the regulations of the driving licence regulation, the basis for the pilot project and thus the acquisition of the driving licence class (FE class) AM at the age of 15 was created with effect from 1 May 2013 for the federal states of Saxony, Saxony-Anhalt and Thuringia. The aim of the evaluation was, on the one hand, to examine whether the pilot project would have an impact on the observable traffic probation. On the other hand, the question was examined as to whether lowering the minimum age has an impact on the attractiveness of the FE classes that can be acquired in the further course of life.

Gender-specific preferences in the acquisition of FE classes, which are also known from official statistics, can be shown. Young men are more likely to purchase two-wheeler classes, including the FE class AM. This is true both in the pilot project states and in the comparison states (Mecklenburg-Western Pomerania, Brandenburg, Schleswig-Holstein, Lower Saxony and Bavaria). Settlement structural differences in the acquisition of driving licences (FE acquisition) also become clear. Here, too, it can be shown for the pilot project states and the comparison states that significantly more people acquire the FE class AM in rural areas.

In summary, it can be stated that the proportion of young people with traffic problems is very low. While more young people from the federal states participating in the pilot project have committed a traffic offence requiring registration, more young people from the federal states of the comparison group have lost the right to drive vehicles requiring a driving licence. Since only male youths had their driving licence (FE) withdrawn in the first year after acquiring FE-Class AM, this could indicate a greater willingness to take risks.

It should be considered whether this observation should be taken into account in driving licence training. Overall, both groups show a high attractiveness of accompanied driving from the age of 17 (BF17). Despite the short observation period, however, differences in FE acquisition are also discernible among the persons surveyed. Young people from the comparison states participate more frequently in the BF17. For young people from the pilot states, on the other hand, the acquisition of FE class A1 is somewhat more attractive. The majority of young people are only entitled to drive faster vehicles once they have taken part in BF17. As a result, the one year younger participants in the pilot project participate in motorised road traffic for a longer period of time with a two-wheeled moped.

It can also be seen that in the pilot project states the acquisition of the FE-Class AM has increased in contrast to the comparison states. This trend is in line with a slight increase in the vehicle density of two-wheeled mopeds in the pilot project states. At the same time, fewer and fewer 16-year-olds from the pilot project states opted to acquire the FE-Class A1 as an entry-level class for their driving careers.

In summary, it should be said that statements on the impact on the observable traffic probation should only be made with great reservations. In order to be able to assess the effects of the pilot project in a well-founded manner, self-reported traffic violations should be included in the assessment.

Kurzfassung – Abstract

Evaluation des Modellversuchs AM15: Teil 2 – Befragungsstudie

Mit der Absenkung des Mindestalters für den Erwerb der AM-Fahrerlaubnis auf 15 Jahre verfolgt der Gesetzgeber das Ziel der Verbesserung der Mobilität von Jugendlichen, insbesondere im ländlichen Raum. In der Befragungsstudie zur Evaluation des AM15-Modellversuchs in den seit Beginn der Maßnahme beteiligten Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen werden dazu 15-jährige AM-Fahrerlaubnisnehmer aus den Modellversuchsländern und als Vergleichsgruppen 15- und 16-jährige Erwerber der Mofa-Prüfbescheinigung bzw. der AM- oder A1-Fahrerlaubnis aus den Nicht-Modellversuchsländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen zu Aspekten ihrer Verkehrssicherheit (Stürze, Unfälle, Gefahrenbewusstsein), ihres Mobilitätsverhaltens sowie zur Absicht des Erwerbs weiterer Fahrerlizenzen befragt.

Die Erstbefragung der AM15-Teilnehmer haben 906, die Wiederholungsbefragung 360 Jugendliche vollständig beantwortet. An der einmaligen Erhebung für die Vergleichsgruppen in den untersuchten Modell- und Nicht-Modellversuchsländern haben insgesamt 2.127 Jugendliche teilgenommen.

Im Durchschnitt erwirbt etwa jeder zehnte 15-jährige Jugendliche in den Modellversuchsländern die AM15-Fahrerlaubnis. Nach dem Fahrerlaubnis-erwerb integrieren die 15-Jährigen das motorisierte Zweirad umgehend in ihren Mobilitätsalltag. Zum zweiten Erhebungszeitpunkt fahren alle AM15-Teilnehmer im Mittel 50,0 km pro Woche (arithmetischer Mittelwert: 86,7 km), die Mobilien durchschnittlich 62,0 km pro Woche (arithmetischer Mittelwert: 103,6 km). Parallel dazu steigt die Verunfallung der 15-jährigen Kleinkraftradfahrer in den Modellversuchsländern markant an. Ein auffälliges Unfallgeschehen dokumentieren auch die Selbstauskünfte der AM15-Teilnehmer.

In der weiteren Fahrkarriere beabsichtigen die 15-Jährigen allen voran den Erwerb einer Pkw-Fahrerlaubnis, meist im Modus des Begleiteten Fahrens ab 17. Der Erwerb weiterer Fahrerlizenzen für leistungsstärkere Motorräder ist unter AM15-Teilnehmern nicht vorherrschend.

Evaluation of the pilot project AM15: Part 2 – Survey study

By lowering the minimum age for obtaining the AM driving license to 15 years, the legislator is pursuing the goal of improving the mobility of young people, particularly in rural areas. In the survey study on the evaluation of the AM15 pilot project in the federal states of Saxony, Saxony-Anhalt and Thuringia, which have been involved in AM15 since the beginning of the measure, 15-year-old holders of an AM-driving license from the trial countries will be interviewed. Also 15- and 16-year-old holders of a light moped (Mofa) license or an AM or A1 license from the non-model test countries of Brandenburg, Mecklenburg-Western Pomerania and Lower Saxony will be interviewed. The survey questions focus on aspects of the holders' road safety (falls, crashes, risk awareness), their mobility behaviour and their intention to acquire further driving licenses.

The initial survey of the AM15 participants was answered in full by 906 and the repeated survey by 360 young people. A total of 2,127 young people took part in the one-time survey for the comparison groups in the model and non-model test countries surveyed.

In 2015 on average, about one in ten 15-year-old youths in the pilot countries acquires the AM15 driving licence and remains in the model test for an average of 7.6 months. After obtaining their driving licence, the 15-year-old drivers immediately integrate the motorised two-wheeler into their everyday mobility routine. However, they hardly open up new categories of destinations and largely substitute other forms of transport (bicycle, public transport, lift by parents). At the second time of the survey, all AM15 participants travel an average of 50.0 km per week (arithmetic mean: 86.7 km), while the mobile users travel an average of 62.0 km per week (arithmetic mean: 103.6 km). At the same time, the number of 15-year-old small motorcyclists in the official crash statistics has risen sharply. The self-reports of the AM15 participants also document conspicuous falls and crashes.

Compared to the control groups of the A1 drivers, AM15 participants usually show a significantly lower risk perception. The comparison with the perception of the dangers faced by moped drivers is

inconsistent. With regard to risk exposure, AM15 drivers reveal more frequently risky behaviours in comparison with the control groups, which indicates a less pronounced safety awareness.

In their further driving career, the 15-year-olds primarily intend to acquire a car driving license, usually in the "accompanied driving"-mode from the age of 17 onwards. The acquisition of further driving licenses for more powerful motorcycles is not predominant among AM15 participants.

Inhalt

Evaluation des Modellversuchs AM15:	2.4.3 Erhebungsdesign für die Analyse des Fahrerlaubniserwerbs	29
Teil 1 – Verkehrsbewährungsstudie	2.5 Soziodemografische Zusammensetzung der Untersuchungs- und Vergleichsgruppe	30
Glossar		12
Abkürzungen		13
1 Einleitung		15
2 Untersuchungsdesign		16
2.1 Institutionelle, technische und inhaltliche Rahmenbedingungen		17
2.1.1 Informationen des Fahreignungsregisters		17
2.1.2 Informationen des Zentralen Fahrerlaubnisregisters		18
2.1.3 Informationen des Zentralen Fahrzeugregisters		19
2.2 Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung		19
2.2.1 Indikator – beliebige Verkehrsauffälligkeiten		20
2.2.2 Indikator – Entziehung der Fahrerlaubnis		20
2.3 Spezifikation der Grundgesamtheit		21
2.3.1 Inhaltliche Kriterien		21
2.3.2 Räumliche Kriterien		22
2.3.3 Zeitliche Kriterien		22
2.3.4 Überblick über die Untersuchungspopulation		23
2.3.5 Datengrundlage und Datenqualität		23
2.3.6 Zusammenfassung		27
2.4 Rekrutierungsverfahren und Beobachtungszeitraum		27
2.4.1 Rekrutierung der Untersuchungspopulation		27
2.4.2 Erhebungsdesign für die Analyse der beobachtbaren Verkehrsbewährung		29
3 Beobachtbare Verkehrsbewährung		31
3.1 Ausmaß der Verkehrsauffälligkeiten		31
3.2 Geschlechtsspezifische Unterschiede		32
3.3 Schwere und Art der Verkehrsauffälligkeiten		32
4 Erwerb von Fahrerlaubnisklassen		33
4.1 Altersbezogene Analyse des Erwerbs von Fahrerlaubnisklassen		33
4.2 Zeitpunkt des erstmaligen Erwerbs und Art der Fahrerlaubnisklasse		34
4.3 Geschlechtsspezifische Unterschiede		34
5 Zeitliche Entwicklung		35
5.1 Entwicklung von Verkehrsauffälligkeiten junger Verkehrsteilnehmer		35
5.2 Entwicklung des Erwerbs der Fahrerlaubnisklassen AM und A1		36
5.3 Entwicklung der Fahrzeugdichte von Klein- und Leichtkrafträdern		36
6 Fazit		37
Literatur		38
Bilder		39
Tabellen		39
Anhang A – Tabellen		41
Anhang B – Beobachtbare Verkehrsbewährung: Direkter Erwerb der Fahrerlaubnisklasse AM		44

Evaluation des Modellversuchs AM15:		3.3	Einschätzung der gestiegenen Verunfallung von 15-jährigen Fahrern eines Kleinkraftrades	71
Teil 2 – Befragungsstudie		3.3.1	AM15-Modellversuchsteilnehmer	71
Abkürzungen	46	3.3.2	Vergleich mit Mofa-, Klein- und Leichtkraftradfahrern	73
1 Ausgangslage für die Evaluationsstudie	47	4 Anlage und Durchführung der Befragungsstudien		75
1.1 Problemstellung	47	4.1 Erhebungsdesign		75
1.2 Fahrerlaubnisklasse AM	47	4.1.1 Feldzugang und Befragungsmedium		76
1.3 Modellversuch AM15	47	4.1.2 Prüf-/Kontrollgruppendesign		76
1.4 Berichtsaufbau	48	4.1.3 Längsschnittbetrachtung der Modellversuchsteilnehmer		77
2 Entwicklung der Fahrerlaubniserteilungen für motorisierte Zweiräder	50	4.1.4 Erhebungsplan und Stichprobengrößen		78
2.1 Statistik der Mofa-, AM- und A1-Fahrerlaubniserteilungen	50	4.1.5 Gewährleistung des Datenschutzes		80
2.1.1 Modellversuchsländer	50	4.2 Erhebungsunterlagen		80
2.1.2 Nicht-Modellversuchsländer	55	4.2.1 Einladungsschreiben und Erinnerungspostkarten		80
2.2 AM15-Fahrerlaubniserwerb in Relation zur jugendlichen Bevölkerung	58	4.2.2 Online-Fragebogen		81
2.2.1 Sachsen	59	4.3 Verlauf der Teilbefragungen in Prüf- und Kontrollgruppen		83
2.2.2 Sachsen-Anhalt	60	4.3.1 Befragungen der Prüfgruppe		83
2.2.3 Thüringen	60	4.3.2 Befragung der Kontrollgruppen		83
3 Verunglückte jugendliche Kraftradfahrer in den Modell- und untersuchten Nicht-Modellversuchsländern	61	4.4 Bemerkungen zur Datenanalyse		85
3.1 Entwicklung der Verunglücktenzahlen motorisierter jugendlicher Zweiradfahrer in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik	61	4.4.1 Vorgehen bei der statistischen Datenauswertung		85
3.1.1 Modellversuchsländer	61	4.4.2 Datenanalytisches Vorgehen zur Auswertung der Panelbefragung		87
3.1.2 Nicht-Modellversuchsländer	63	4.4.3 Statistische Vergleichbarkeit der Prüf- und der Kontrollgruppen		87
3.2 Entwicklung der Unfallzahlen jugendlicher Kleinkraftradfahrer (ohne Mofa)	65	5 Soziodemografische Charakteristika der Prüf- und Kontrollgruppen		89
3.2.1 Modellversuchsländer	65	5.1 Personenmerkmale		89
3.2.2 Nicht-Modellversuchsländer	69	5.2 Räumliche Verortung		94
		5.3 Haushaltssituation		96
		5.4 Externe Validierung der Stichprobe		100

6	Fahrerlaubniserwerb	101	7	Mobilitätsverhalten mit motorisierten Zweirädern	126
6.1	Verlauf der Fahrausbildung	101	7.1	Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs	127
6.1.1	Beginn der Fahrausbildung	101	7.2	Bisherige Gesamtfahrleistung	129
6.1.2	Dauer der Fahrausbildung	103	7.3	Fahrleistung in der letzten Woche	133
6.1.3	Anzahl der Fahrstunden	104	7.3.1	Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs	133
6.1.4	Anzahl der Prüfversuche	104	7.3.2	Nutzung eines AM-Fahrzeugs	135
6.1.5	Verweildauer im AM15-Modellversuch	107	7.3.3	Fahrleistung in den letzten sieben Tagen	138
6.2	Anstoß zum Fahrerlaubniserwerb	108	7.4	Befahrene Straßenarten	143
6.3	Abwägung zwischen der Mofa-Prüfbescheinigung und der AM15-Fahrerlaubnis	109	7.5	Genutzte Verkehrsmittel in der Alltagsmobilität	147
6.4	Beweggründe für den Fahrerlaubniserwerb	110	7.6	Geltungsbereich der AM15-Fahrerlaubnis	166
6.4.1	Beweggründe der Prüfgruppe für den AM15-Fahrerlaubniserwerb	110	8	Gefahrenwahrnehmung und -exposition	169
6.4.2	Beweggründe der Prüf- und Kontrollgruppen für den Erwerb der Mofa-Prüfbescheinigung, der AM- oder A1-Fahrerlaubnis	113	8.1	Gefahrenwahrnehmung	170
6.4.3	Beweggründe der Kontrollgruppen KG1 und KG2 gegen den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis	114	8.2	Gefahrenexposition	177
6.5	Informationen über die AM15-Fahrausbildung	116	8.3	Vergleich der Gefahrenwahrnehmung und -exposition von AM15-Modellversuchsteilnehmern	183
6.6	Vorerfahrung mit motorisierten Zweirädern	118	8.4	Bewertung der eigenen Fähigkeit zur Gefahrenwahrnehmung	185
6.6.1	Vorerfahrung mit dem Mofa	118	8.5	Kontrollgruppe KG2: Auswirkungen der AM15-Teilnahme	189
6.6.2	Vorerfahrung mit dem Moped	119	9	Genutzte Fahrzeuge	191
6.7	Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse	121	9.1	Bereits genutzte Fahrzeuge	191
6.7.1	Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern	121	9.2	Meistgenutztes Fahrzeug	193
6.7.2	Kontrollgruppe KG2: Bereits erfolgte AM15-Teilnahme	125	9.3	Charakteristika des meistgenutzten Fahrzeugs	194
6.8	Fahrsicherheitstrainings	125	9.3.1	Fahrzeugalter	194
6.8.1	Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings	125	9.3.2	Kilometerstand	196
6.8.2	Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings von AM15-Teilnehmern in Sachsen	126	9.3.3	Technische Veränderung	197
			9.3.4	Höchstgeschwindigkeit	199
			9.3.5	Besitzer	201
			9.3.6	Fahrer	202

10	Selbstberichtete Verkehrsverstöße und Verunfallung	204	12	Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme und Anmerkungen der AM15-Teilnehmer	237
10.1	Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder	204	12.1	Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme	237
10.2	Selbstberichtete Stürze	207	12.2	Anmerkungen der AM15-Teilnehmer	239
10.3	Ursachen und Folgen von Stürzen	209	13	Zusammenfassung und Fazit	241
10.3.1	Ursachen der Stürze	209	13.1	Zusammenfassung der Befunde	241
10.3.2	Eigene Verletzungen infolge von Stürzen	212	13.2	Fazit der Befragungsstudie	253
10.3.3	Verletzungen anderer infolge von Stürzen	214	Literatur		255
10.3.4	Hinzurufen der Polizei infolge von Stürzen	217	Bilder		258
10.4	Selbstberichtete Unfälle	219	Tabellen		261
10.5	Ursachen und Folgen von Unfällen	222	Anhänge		
10.5.1	Unfallursachen	222	Anhang I	Statistik der Fahrerlaubniserteilungen in den Modellversuchsländern nach Geschlecht	
10.5.2	Eigene Verletzungen infolge von Unfällen	223	Anhang II	Statistik der 15-jährigen Bevölkerung in den Modellversuchsländern	
10.5.3	Verletzung anderer infolge von Unfällen	223	Anhang IV	Erhebungsunterlagen für die Kontrollgruppen	
10.5.4	Hinzurufen der Polizei infolge von Unfällen	224	Anhang V	Online-Fragebogen für die AM15-Teilnehmer in der ersten Befragungswelle	
10.6	Beinaheunfälle	225	Anhang VI	Online-Fragebogen für die AM15-Teilnehmer in der zweiten Befragungswelle	
11	Extramotive, Motorisierung des Freundeskreises und Persönlichkeitsmerkmale	228	Anhang VII	Online-Fragebogen für die Kontrollgruppen	
11.1	Extramotive für das Fahren des motorisierten Zweirads	228	Anhang VIII	Grafische Darstellungen der Subgruppenanalysen zur Gefahrenwahrnehmung und -exposition	
11.2	Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Modellversuchsteilnehmern	231			
11.3	Persönlichkeitsmerkmale	233			
11.3.1	Messung der Persönlichkeitsmerkmale	233			
11.3.2	Auswertungen für die AM15-Modellversuchsteilnehmer	234			
				Die Anhänge I bis VII sind im elektronischen BAST-Archiv ELBA unter:	
				http://bast.opus.hbz-nrw.de abrufbar.	

**Evaluation des Modellversuchs AM15:
Teil 1 – Verkehrsbewährungsstudie**

Glossar

Beobachtungszeit, individuelle

Tatsächliche Dauer der Beobachtung potenzieller Ereignisse einzelner Probanden

Beobachtungszeit, verkürzte

Die Beobachtungszeit eines Probanden endet mit dem Erreichen eines absorbierenden Zielzustandes, um Verzerrungen zu vermeiden

Dunkelfeld

Alle unentdeckten Verkehrsverstöße (Straftaten und Ordnungswidrigkeiten) im Straßenverkehr

Ereignis, auslösendes

Ereignis, aufgrund dessen die Probanden ausgewählt werden

Ereignis, kritisches

Auftreten von spezifischen Verkehrsverstößen und spezifischen Fahrerlaubnismaßnahmen

Erhebungszeitraum

Zeitspanne, in der die individuelle Beobachtungszeit liegen kann

Erwerbsjahr

Zeitraum, in dem FE-Klassen erworben werden:

- | | |
|----------------|---|
| 1. Erwerbsjahr | 1. Jahr des Modellversuchs
(01.05.2013 – 30.04.2014) |
| 2. Erwerbsjahr | 2. Jahr des Modellversuchs
(01.05.2014 – 30.04.2015) |
| 3. Erwerbsjahr | 3. Jahr des Modellversuchs
(01.05.2015 – 30.04.2016) |
| 4. Erwerbsjahr | 4. Jahr des Modellversuchs
(01.05.2016 – 30.04.2017) |

Der Beginn des zweiten Erwerbsjahres und die Einführung von Fahreignungsbewertungssystem und Fahreignungsregister fallen auf den 01.05.2014

Fahrzeugdichte

Die Dichte der Fahrzeuge bezieht sich auf 100.000 Einwohner der zum 01.01. des Vorjahres ermittelten Bevölkerungszahl

Legalbewährung

Umfasst das Straßenverkehrsverhalten bereits auffällig gewordener Personen innerhalb einer Beobachtungszeit im Anschluss an ein auslösendes Ereignis

Meldeverzug

Zeit zwischen dem Datum eines Ereignisses (z. B. Verkehrsverstoß; erfolgreiches Absolvieren eines Fahreignungsseminars; Erwerb einer Fahrerlaubnisklasse) und Datum des Eingangs dieser Information im Register. Aufgrund des Meldeverzugs ist die Verzugszeit erforderlich

quasi-experimentelles Kontrollgruppendesign

Zuordnung zu Versuchs- und Kontrollgruppe erfolgt nicht randomisiert

Rekrutierungszeitraum

Wenn in diesem Zeitraum ein auslösendes Ereignis eintritt, wird die betreffende Person in die Untersuchung aufgenommen

Straßenverkehrsverhalten, abweichendes

Alle Verstöße (Verkehrsstraftaten und Verkehrsordnungswidrigkeiten) gegen die verkehrsregelnden Bestimmungen

Untersuchungszeitraum

Dauer der Datenerhebung, bestehend aus Rekrutierungs- und Erhebungszeitraum

Verkehrsauffälligkeit

Straftat oder Ordnungswidrigkeit im Straßenverkehr

Verkehrsauffälligkeit, registrierte

Im Fahreignungsregister erfasste Verkehrsverstöße

Verkehrsbewährung

Umfasst das Straßenverkehrsverhalten innerhalb einer Beobachtungszeit im Anschluss an ein auslösendes Ereignis.

Verkehrsbewährung, beobachtbare

Bei der Analyse der beobachtbaren Verkehrsbewährung wird der Einschränkung Rechnung getragen, dass ein Teil des Verkehrsverhaltens keine Berücksichtigung finden kann, da es sich entweder um Dunkelfeld oder um andere nicht im Fahreignungsregister erfasste Verkehrsverstöße (insbesondere aufgrund des Nichterreichens der Eintragungsgrenze von 60 Euro) handelt.

Verzugszeit, für das auslösende Ereignis

Zeitraum, um Verzerrungen durch Meldeverzug von Eintragungen, die für die Rekrutierung verwendet werden, zu berücksichtigen

Abkürzungen

BF17	Begleitetes Fahren ab 17 Jahre
BR	Brandenburg
BY	Bayern
FAER	Fahreignungsregister (seit 01.05.2014)
FahrschAusbO	Fahrschüler-Ausbildungsverordnung
FE	Fahrerlaubnis
FEBS	Fahreignungs-Bewertungssystem
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
FZV	Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr
JuSchG	Jugendschutzgesetz
MV	Mecklenburg-Vorpommern
NI	Niedersachsen
SH	Schleswig-Holstein
SN	Sachsen
ST	Sachsen-Anhalt
StPO	Strafprozessordnung
StVG	Straßenverkehrsgesetz
TH	Thüringen
UG	Untersuchungsgruppe
VG	Vergleichsgruppe
VG Direkt	Vergleichsgruppe Direkterwerb der FE-Klasse AM
VZR	Verkehrszentralregister (bis 30.04.2014)
ZFER	Zentrales Fahrerlaubnisregister
ZFZR	Zentrales Fahrzeugregister

1 Einleitung

Im Zuge der Harmonisierung des Verkehrsrechts wurde den Mitgliedstaaten in der dritten EU-Führerscheinrichtlinie¹ die Möglichkeit eingeräumt, das Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins bei der Fahrerlaubnisklasse (FE-Klasse) AM² abzusenken. Diese Option nutzen die drei Bundesländer Sachsen (SN), Sachsen-Anhalt (ST) und Thüringen (TH) im Rahmen eines Modellversuchs. Seit dem 1. Mai 2013 bis vorerst 30. April 2018 wird das Mindestalter um ein Jahr auf 15 Jahre abgesenkt.³ Ziel ist es, den Erwerb von Zweiradfahrerscheinen zu erleichtern und damit den steigenden Bedarf an Mobilität insbesondere junger Menschen im ländlichen Raum zu decken.

Im Rahmen dieses Modellversuchs wird untersucht, ob mit dem Absenken des Erwerbsalters Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit verbunden sind. Diese Frage gewinnt mit Blick auf die Zielgruppe des Modellversuchs an Bedeutung, da junge Erwachsene eine hohe Gefahrenexposition im Straßenverkehr aufweisen. Dafür sind zum einen die erhöhte Risikobereitschaft und die Überschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten (Jugendlichkeitsrisiko) und zum anderen die bei Fahranfängern⁴ noch unzureichend ausgeprägten Fahrfähigkeiten (Anfängerrisiko) verantwortlich.

Vor diesem Hintergrund lassen sich aus dem Modellversuch gegenläufige Tendenzen mit Blick auf die Verkehrssicherheit ableiten. Befürworter des Modellversuchs sehen darin eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, da der Erwerb der FE-Klasse AM im Vergleich zur Mofa-Prüfbescheinigung mit einer vollwertigen Fahrschulausbildung einhergeht.

Kritiker der AM-15-Regelung befürchten mit Blick auf die typischen verkehrsbezogenen Einstellungen junger Verkehrsteilnehmer eher einen Anstieg der Verkehrsunfälle.

In diesem Forschungsprojekt wird deshalb untersucht, ob sich ausgehend von dem Modellversuch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ergeben haben.

Weiterhin wird der Frage nachgegangen, ob das Absenken des Mindestalters Auswirkungen auf die Attraktivität der im weiteren Lebensverlauf erwerb-baren FE-Klassen hat. Mit der Absenkung des Erwerbsalters der FE-Klasse AM verändern sich die Abstände zum Erwerbsalter anderer FE-Klassen um jeweils ein Jahr. Ob und inwieweit das Absenken des Mindestalters den Erwerb der FE-Klassen A1, B (einschließlich Begleitetes Fahren ab 17 Jahre (BF17)) und A2 (siehe Tabelle 13 im Anhang) in den entsprechenden Altersgruppen beeinflusst, wird deshalb ebenfalls untersucht.

Der Schlussbericht gibt darüber hinaus einen Einblick in die Datenerhebung und die Auswertung des ersten Teils der Evaluation des Modellversuchs AM15 (Verkehrsbewährungsstudie). Zu Beginn werden methodische und technische Aspekte dieser Evaluationsstudie erläutert. Im Anschluss an die einleitende Darstellung des Untersuchungsdesigns werden im Kapitel 2.1 die Besonderheiten der Datengrundlagen vorgestellt. Als Datenbasis dienen die Informationen des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER), des Fahreignungsregisters (FAER) und des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR). Da sich aus der Führung der Register Besonderheiten ergeben, die bei der Analyse der Daten berücksichtigt werden müssen, werden diese ebenfalls thematisiert. Darauf aufbauend wird die Verwertbarkeit und Qualität der Daten diskutiert.

Ein zentraler Gegenstand dieser Evaluationsstudie ist die Analyse der Verkehrsbewährung junger Kraftfahrzeugführer. Die Verkehrsbewährung wird anhand von ausgewählten Indikatoren operationalisiert und damit einer empirischen Überprüfung zugänglich gemacht. Die Auswahl dieser Indikatoren wird im Kapitel 2.2 diskutiert.

In den Kapitel 2.3.1 bis 2.3.4 wird die Grundgesamtheit eingeführt. Im Hinblick auf den zugrundeliegenden Evaluationsgegenstand (Erwerber der FE-Klasse AM im ländlichen Raum) wird hierauf ein besonderer Fokus gelegt. Die Auswirkungen auf die Interpretierbarkeit der im Kapitel 2.2 diskutierten Indika-

¹ Richtlinie 2006/126/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den EU Führerschein (Neufassung).

² Die FE-Klasse AM berechtigt zum Führen von zwei- und dreirädrigen Kleinkraftfahrzeugen, vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen sowie Fahrrädern mit Hilfsmotor mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h (§ 6(1) FeV, Stand Juli 2017).

³ Seit dem 31.03.2017 nimmt Brandenburg und seit dem 28.09.2017 nimmt Mecklenburg-Vorpommern an dem Modellversuch teil (Erste/Zweite Verordnung zur Änderung der Dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der FeV). Eine Berücksichtigung als Modellversuchsländer erfolgt nicht.

⁴ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten für beidelei Geschlecht.

toren zur Verkehrsbewährung werden im Kapitel 2.3.5 ausführlich herausgearbeitet. Die Beschreibung des Rekrutierungsverfahrens im ZFER und des Erhebungsdesigns ist Gegenstand des Kapitels 2.4. Abschließend wird im Kapitel 2.5 die Zusammensetzung der Untersuchungsgruppen näher analysiert.

Im Kapitel 3 werden die zentralen Ergebnisse der Analyse der Verkehrsbewährung präsentiert. Ausmaß und ausgewählte Arten der begangenen Verkehrsverstöße stehen dabei im Mittelpunkt.

Gegenstand des Kapitels 4 sind die Ergebnisse zum FE-Erwerb. Einen Schwerpunkt der Darstellung bildet dabei die Entwicklung der im weiteren Lebensverlauf erworbenen FE-Klassen A1, B/BF17 und A2 sowie der Zeitpunkt und Art des ersten Erwerbs einer FE-Klasse nach der Klasse AM.

Um die in beiden Untersuchungsschwerpunkten abgeleiteten Auswirkungen des Modellversuchs verallgemeinern zu können, werden im FAER registrierte Verkehrsauffälligkeiten junger Verkehrsteilnehmer im zeitlichen Verlauf analysiert. Weiterhin wird die Entwicklung der Erwerbsquoten der FE-Klassen AM und A1 im Kapitel 5 betrachtet. Es ist zu erwarten, dass sich die Attraktivität der FE-Klasse AM durch die Absenkung des Erwerbsalters erhöht. Unterstellt man ein grundsätzliches Interesse von jungen Verkehrsteilnehmern an einer höheren Motorisierung, ist die FE-Klasse AM, welche zum Führen von Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h berechtigt (§ 6(1) Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), Stand Juli 2017), im Vergleich zu Mofas mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h (§ 4(1) Nr. 1 FeV), attraktiver. Des Weiteren ergibt sich durch die Absenkung des Erwerbsalters eine nun mehr zweijährige Verweildauer bis zur Teilnahme am BF17. Abschließend wird der Frage nachgegangen, ob Auswirkungen ausgehend vom Modellversuch auf den Fahrzeugbestand von Klein- und Leichtkrafträdern feststellbar sind.

Im Kapitel 6 wird auf der Basis der präsentierten Ergebnisse ein Fazit gezogen.

2 Untersuchungsdesign

Um den Effekt der Absenkung des Mindestalters der FE-Klasse AM messbar zu machen, wird ein quasi-experimentelles Kontrollgruppendesign ge-

wählt. Es werden Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit durch die vollwertige Fahrschulausbildung beim FE-Erwerb der Klasse AM gegenüber der Mofa-Prüfbescheinigung erwartet. Für Mofa-Prüfbescheinigungen existiert jedoch abweichend zu den FE-Klassen keine gesetzliche Grundlage zur Speicherung im ZFER. Da die Fallzahlen in den relevanten Bundesländern ohnehin gering (vgl. FUNK und STUMPF, 2014, S. 16 ff.) und alternative Rekrutierungsverfahren mit immensen Aufwänden verbunden sind, findet diese Gruppe von Verkehrsteilnehmern keine Berücksichtigung in der Evaluation. Diese Evaluationsstudie stellt deshalb die Evaluationsergebnisse der Untersuchungsgruppe (UG) 15-jähriger FE-Erwerber einer Vergleichsgruppe (VG) 16-jähriger FE-Erwerber der Klasse AM gegenüber. Die Vorstellung der Grundgesamtheit erfolgt im Kapitel 2.3, die Rekrutierung der Probanden im ZFER im Kapitel 2.4.1. Die Darstellung der Zusammensetzung der untersuchten Gruppen nach soziodemografischen Merkmalen ist Gegenstand des Kapitels 2.5.

Mit zwei der zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA), dem FAER und ZFER, stehen umfangreiche Quellen zu abweichendem Straßenverkehrsverhalten und zum FE-Erwerb zur Verfügung. Auf ihrer Basis ist es möglich, fundierte Aussagen über die Auswirkungen des Modellversuchs auf

- die Verkehrssicherheit sowie
- die Attraktivität der im weiteren Lebensverlauf erwerbzbaren FE-Klassen

tätigen zu können (Übersicht über die Erhebungsdesigns siehe Kapitel 2.4.2 und 2.4.3). Aus der Führung der Register ergeben sich spezifische Rahmenbedingungen, die im Untersuchungsdesign berücksichtigt werden müssen. Die Verwendung der Informationen der zentralen Register sind mit einigen Besonderheiten und Restriktionen verbunden, die Einfluss auf die Datenqualität und die Analyse der Daten besitzen. Im Kapitel 2.1 werden die Besonderheiten und der Umgang mit Ihnen beschrieben.

Um Effekte des Modellversuchs auf die Verkehrssicherheit untersuchen zu können, werden spezifische Indikatoren verwendet (siehe Kapitel 2.2). Empirische Studien zu jungen Fahrerlaubnisinhabern (FE-Inhabern) verweisen auf Besonderheiten dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern (u. a. HANSJOSTEN und SCHADE, 1997; SCHADE und HEINZMANN, 2011). Teilweise treten junge Fahrer

in Abhängigkeit der Art der Verkehrsteilnahme seltener mit Auffälligkeiten in Erscheinung. Das ist vor allem auf die fahrzeugspezifischen Besonderheiten zurückzuführen. Für die Fahrer von zweirädrigen Kleinkrafträdern werden beispielsweise aufgrund der größtenteils auf 45 km/h⁵ begrenzten Geschwindigkeit (§ 6 FeV) deutlich weniger erhebliche Geschwindigkeitsüberschreitungen registriert. Das fehlende Kennzeichen an der Front des Fahrzeugs erschwert die Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen und anderen Delikten (u. a. Missachtung von Rotlicht) zusätzlich.

Da den 15- und 16-jährigen Verkehrsteilnehmern nur diese Kraftfahrzeuge zur Verfügung stehen, ist dieser Aspekt bei der Bewertung der Ergebnisse der Evaluation zu berücksichtigen.

2.1 Institutionelle, technische und inhaltliche Rahmenbedingungen

Die Register sind auf die Erfüllung administrativer Aufgaben ausgerichtet. Die statistische Auswertung der Registerinhalte ist deshalb einigen Restriktionen unterworfen, die im Folgenden dargestellt und beurteilt werden.

2.1.1 Informationen des Fahreignungsregisters

Im FAER werden folgende Entscheidungen erfasst:

- Entscheidungen der Fahrerlaubnisbehörden (FE-Behörden) über die Entziehung, Versagung oder Neuerteilung einer Fahrerlaubnis sowie Entscheidungen über Maßnahmen nach dem Fahreignungs-Bewertungssystem (FEBS),
- rechtskräftige Entscheidungen wegen einer Ordnungswidrigkeit, soweit sie in der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgeführt ist und eine Geldbuße von mindestens 60 Euro festgesetzt oder ein Fahrverbot verhängt wurde,
- rechtskräftige Entscheidungen der Strafgerichte über Straftaten, die in der Anlage 13 zu § 40 FeV aufgeführt sind, sowie

- strafgerichtliche vorläufige Entziehungen der FE nach § 111a Strafprozessordnung (StPO).

Für eine vollständige Erfassung und Beurteilung der Verkehrsbewährung müssten alle begangenen Verkehrsdelikte in die Analyse einfließen. Damit wären allerdings Probleme mit der Messbarkeit verbunden. Zum einen führt nicht jeder Verstoß zu einem Eintrag in das FAER (dazu insbesondere § 28 Straßenverkehrsgesetz (StVG)). Zum anderen sind zahlreiche Verkehrsverstöße unter anderem von der Kontrolldichte der Polizei (u. a. mobile Geschwindigkeitsmessungen) abhängig oder geschehen ohne eine behördliche Kenntnisnahme (bspw. Alleinunfälle und Bagatellunfälle). Es muss davon ausgegangen werden, dass das Ausmaß dieses sogenannten Dunkelfeldes an Verkehrsdelikten erheblich ist. Inwieweit die sogenannte Dunkelfeldproblematik Auswirkung auf die Analyse der Verkehrs- bzw. Legalbewährung hat, kann nicht abschließend geklärt werden. Allerdings weisen Befunde darauf hin, dass daraus keine grundlegende Beeinträchtigung erwächst (vgl. MEYER, 2010, S. 67 ff.). Da im FAER nur ein Teil des abweichenden Verhaltens im Straßenverkehr erfasst ist, wird im Folgenden von der beobachtbaren Verkehrsbewährung gesprochen.

Um die beobachtbare Verkehrsbewährung analysieren zu können, werden in einem festgelegten Zeitraum begangene und registrierte Entscheidungen im FAER analysiert. Die folgenden Rahmenbedingungen müssen dabei Beachtung finden.

Meldeverzug

Informationen zu Verkehrsdelikten bzw. zu Entscheidungen über Maßnahmen zur FE gehen mit Verzögerung im FAER ein, dem sogenannten Meldeverzug. Insbesondere bei gerichtlichen Entscheidungen ist die zeitliche Differenz zwischen der Tat und der rechtskräftigen Entscheidung durch den Rechtsweg und der Prozessdauer zum Teil erheblich. Um einer daraus resultierenden Verzerrung durch die Unterschätzung schwerwiegender Verkehrsdelikte zu vermindern, wird eine Verzugszeit von zwölf Monaten eingeplant. Das bedeutet, dass Informationen zum Beobachtungszeitraum auch dann noch berücksichtigt werden, wenn sie innerhalb eines Jahres nach Beobachtungsende im FAER eingehen.

Die Länge der Verzugszeit von zwölf Monaten stellt einen Kompromiss zwischen der Minimierung sys-

⁵ Die in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik hergestellten zweirädrigen Kleinkrafträder, bspw. der Marke Simson, erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.

tematischer Effekte im Mitteilungseingang und einer angemessenen Studiendauer dar und hat sich in den Untersuchungen der Verkehrs- bzw. Legalbewährung anhand der Informationen des FAER als Standard etabliert.

Tilgungsfristen

Informationen im FAER werden nicht dauerhaft gespeichert. Für jede Eintragung ist eine individuelle Speicherdauer vorgeschrieben, zu deren Ende die Information aus dem Register gelöscht (getilgt) wird. Da der Beobachtungszeitraum lediglich zwölf Monate⁶, die kürzeste Tilgungsfrist des FAER aber 30 Monate⁷ beträgt, ergeben sich daraus keine Einschränkungen für diese Studie.

Benutztes Verkehrsmittel und Erwerb weiterer Fahrerlaubnisklassen

Informationen zum jeweils benutzen Verkehrsmittel liegen im FAER nicht vollumfänglich vor und können deshalb nicht verwendet werden.

Zusätzlich zu der FE-Klasse AM erworbene FE-Klassen können zumindest als Indiz dafür gelten, dass neben dem zweirädrigen Kleinkraftrad andere Verkehrsmittel genutzt werden. Allerdings kann mit Blick auf das Anliegen der Fahrschul Ausbildung davon ausgegangen werden, dass unabhängig von der erworbenen FE-Klasse immer die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer (§ 1(1) Fahrschüler-Ausbildungsverordnung (FahrschAusbO)) im Vordergrund steht und sich deshalb keine erheblichen Unterschiede im Verkehrsverhalten allein aufgrund des Erwerbs anderer FE-Klassen ergeben. Die Wahrscheinlichkeit, mit einem registerpflichtigen Verkehrsverstoß auffällig zu werden, variiert jedoch u. a. in Abhängigkeit der Art der Verkehrsteilnahme

aufgrund fahrzeugtechnischer Besonderheiten. Da in dieser Studie 15-Jährige einer Gruppe 16-Jähriger gegenübergestellt werden, unterscheidet sich die Zugangsmöglichkeit zu FE-Klassen insbesondere in den ersten Monaten erheblich. Unterschiede in der Häufigkeit registerpflichtiger Verkehrsverstöße könnten durch die unterschiedliche Art der Verkehrsteilnahme bedingt sein. Im ersten Jahr der Fahrkarriere ist der Erwerb eine der FE-Klassen A1, B/BF17 oder A2 unter den Probanden der beobachtbaren Verkehrsbewährung jedoch gegeben (Zeit bis zum erstmaligen Erwerb einer weiteren FE-Klasse: UG: Median: 738 Tage; VG: Median: 384 Tage).

2.1.2 Informationen des Zentralen Fahrerlaubnisregisters

Im ZFER sind alle seit dem 01. Januar 1999 in Deutschland ausgestellten Führerscheine mit den einheitlichen europäischen FE-Klassen A bis E sowie die nationalen FE-Klassen L und T erfasst (§§ 49(1), 6 FeV).⁸ Das Register speichert neben den allgemeinen FE auch die Dienst-FE von Polizei, Bundespolizei und Bundeswehr (§ 26 FeV).⁹ Das ZFER stellt somit für diese Evaluationsstudie eine vollständige Ziehungsgrundlage dar, die unbeeinträchtigt von Coverage-Fehlern (fehlende Abdeckung der anvisierten Grundgesamtheit durch die Ziehungsgrundlage) ist.

Folgende Rahmenbedingungen müssen bei der Rekrutierung der Probanden sowie bei der Analyse des FE-Erwerbs berücksichtigt werden.

Regionale Zuordnung

Der Wohnort von FE-Inhabern gehört nicht zu den Informationen, die im ZFER gespeichert werden dürfen (§ 49(1) FeV). Um trotzdem eine regionale Zuordnung der Probanden zu ermöglichen, erfolgt die regionale Verortung anhand der zuständigen FE-Behörde am Ort der Hauptwohnung (§ 73(2) FeV). Da der in dieser Studie evaluierte Modellversuch regional begrenzt ist, soll in diesem Zusammenhang auf eine weitere Besonderheit hingewiesen werden. Im Register werden Wanderungsbewegungen von registrierten FE-Inhabern nicht systematisch erfasst. Umzüge von 15-jährigen Inhabern der FE-Klasse AM in nicht am Modellversuch teilnehmende Bundesländer führen zum temporären Ruhen der FE. Es wird von Einzelfällen ausgegangen, sodass sich daraus keine Einschränkungen

⁶ Im Fokus dieser Studie steht das Verhalten in der Frühphase der Fahrkarriere, also unmittelbar nach dem Erwerb der FE-Klasse AM. Weichen die Indikatoren der Untersuchungsgruppe erheblich von denen der Vergleichsgruppe ab, können auch spätere Zugewinne in der Verkehrssicherheit nicht mehr als Kompensation gewertet werden.

⁷ Im FEBS gilt für Ordnungswidrigkeiten eine Tilgungsfrist von 2,5 bzw. 5 Jahren, für Straftaten von 5 bzw. 10 Jahren.

⁸ Mofa-Prüfbescheinigungen werden nicht im ZFER erfasst.

⁹ Der Vollständigkeit halber soll darauf hingewiesen werden, dass ebenfalls FE zur Fahrgastbeförderung, (Dienst-)Fahrlehrerlaubnisse sowie Berechtigungen von Kraftfahrersachverständigen, Prüfern und Prüflingen gespeichert werden.

gen für die Analyse der beobachtbaren Verkehrsbewährung ergeben.

Zur Ermittlung des Bundeslandes beispielsweise zum Zeitpunkt des Erwerbs einer bestimmten FE-Klasse ist ein zweistufiges Rekrutierungsverfahren erforderlich (siehe Kapitel 2.4.1), da im ZFER nur die Informationen zum jeweils letzten Bearbeitungsstand gespeichert sind.

Historie des Fahrerlaubnisenerwerbs

Das ZFER bildet den Besitz sowie den Erteilungszeitpunkt gültiger FE-Klassen eines FE-Inhabers zu einem Stichtag ab. Die lückenlose Rekonstruktion des Erwerbs von FE-Klassen im Zeitverlauf würde eine tägliche Beobachtung von Veränderungen im Register erfordern. Da die Reduzierung einzelner FE-Klassen in der untersuchten Subpopulation sehr seltene Ereignisse darstellen, erscheint eine jährliche Beobachtung angemessen.

Meldeverzug

Wie auch beim FAER unterliegt die Datenmeldung an das ZFER einem zeitlichen Verzug. Um einem Undercoverage-Fehler (systematische Nichtberücksichtigung von Teilen der Grundgesamtheit) entgegenzuwirken, wird eine zweimonatige Verzugszeit bei der Rekrutierung berücksichtigt. Dadurch können verzögerte Meldungen über erteilte FE-Klassen bei der Rekrutierung der Probanden Berücksichtigung finden.

Löschung von Personen

Verschiedene Gründe (u. a. Zeugenschutz, Tod, Berichtigung einer Falschmeldung)¹⁰ können dazu führen, dass einzelne Personen für wissenschaftliche Forschungszwecke nicht mehr im Register Auskunft gegeben werden dürfen bzw. können. Individuelle Gründe lassen sich aus den Daten des Registers

nicht ableiten. Durchgeführte Analysen haben ergeben, dass es keine systematischen Unterschiede im Geschlecht, der Siedlungsstruktur und des Zeitpunkts des Erwerbs der FE-Klasse AM zwischen den im Erhebungszeitraum gelöschten und durchgehend gespeicherten Personen gibt. Da sich somit keine systematischen Effekte ergeben, werden diese Einzelfälle aus der Grundgesamtheit ausgeschlossen (siehe Kapitel 2.4.1).

2.1.3 Informationen des Zentralen Fahrzeugregisters

Im ZFZR werden alle in Deutschland zugelassenen bzw. angemeldeten Fahrzeuge, denen ein Kennzeichen (einschließlich Versicherungskennzeichen, u. a. für zweirädrige Kleinkrafträder) zugeordnet wurde (§ 30 Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (FZV)) gespeichert.¹¹

Das für zulassungsfreie Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen zugrundeliegende Versicherungsjahr¹² weicht vom Kalenderjahr ab (§§ 4, 26 FZV). In der amtlichen Fahrzeugstatistik erfolgt die Zählung des Fahrzeugbestandes am 01. Januar eines Jahres, sodass die letzten beiden Versicherungsmonate Januar und Februar eines Versicherungsjahres nicht berücksichtigt werden. Eine Analyse ergab, dass der Anteil an nicht berücksichtigten Mitteilungen vernachlässigbar gering ist.

2.2 Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung

Die Operationalisierung der beobachtbaren Verkehrsbewährung erfolgt anhand ausgewählter Indikatoren, bei deren Bildung die Besonderheit des Forschungsgegenstands Berücksichtigung findet. Wie bereits einleitend skizziert, ist für die Probanden dieser Studie eine insgesamt geringe Anzahl registerpflichtiger Verkehrsverstöße zu erwarten. Deshalb werden einzelne spezifische Verkehrsdelikte, wie beispielsweise das seltene Ereignis eines Verkehrsverstößes in Kombination mit einem Unfall, noch seltener auftreten. Fundierte Aussagen über das Ereignis Unfall sind im Kontext einer insgesamt geringen Auffälligkeit nicht möglich. Aus diesem Grund wird u. a. auf diesen Indikator verzichtet. In Anlehnung an KÜHNE und HUNDERT-MARK (2016) werden in dieser Verkehrsbewährungsstudie der Indikator Verkehrsauffälligkeit

¹⁰ Das Erlöschen einer FE aufgrund einer negativen FE-Maßnahme (u. a. Entziehung, freiwilliger Verzicht) ist hiervon abzugrenzen.

¹¹ Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass Fahrzeuge der Bundeswehr sowie Fahrzeuge mit rotem bzw. Kurzzeit- und Ausfuhrkennzeichen (§ 16 FZV) nicht im ZFZR gespeichert sind.

¹² Ein Versicherungsjahr umschreibt die gesetzliche Gültigkeitsdauer eines Versicherungskennzeichens vom 01.03. eines Jahres bis zum 28./29.02. des Folgejahres.

(äquivalent zum Indikator Punkte)¹³ sowie der Indikator Entziehung der Fahrerlaubnis verwendet.

2.2.1 Indikator – beliebige Verkehrsauffälligkeit

Anhand des FEBS kann abweichendes Verhalten im Straßenverkehr auf unterschiedlichen Ebenen und anhand der unterschiedlichen Schwere von Delikten untersucht werden.

Das FEBS wurde „(z)um Schutz vor Gefahren, die von Inhabern der Fahrerlaubnis ausgehen, die wiederholt gegen die Sicherheit des Straßenverkehrs betreffenden straßenverkehrsrechtlichen (...) Vorschriften verstoßen“, etabliert (§ 4(1) StVG). Im FAER sind demzufolge Eintragungen zu begangenen Verkehrsdelikten enthalten, die im Zusammenhang mit der groben Verletzung des Grundsatzes der Vorsicht oder des Grundsatzes der Rücksichtnahme stehen (§ 1 Straßenverkehrsordnung (StVO)).

Der niederschwellige Indikator ist eine Eintragung zu einem beliebigen Delikt im FAER. Quantifiziert wird dieser Indikator (Ind.VA) als Anteil auffälliger Personen mit mindestens einem eingetragenen Verkehrsverstoß.¹⁴

2.2.2 Indikator – Entziehung der Fahrerlaubnis

Erweist sich ein FE-Inhaber als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen, wird die FE entzogen. Zur Operationalisierung des höchsten Eignungsdefizits bildet sie also die geeignete Grundlage.

Neben der rechtskräftigen Entziehung einer FE (§§ 2a(2), 3 StVG) können weitere Sachverhalte dazu führen, dass ein FE-Inhaber das Recht auf die Nutzung fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge verliert.

Beschlagnahme bzw. vorläufige Entziehung der FE

Sollte bereits anhand der Art und der Schwere der Tat zu erwarten sein, dass einem FE-Inhaber im strafgerichtlichen Verfahren die FE entzogen wird, kann bereits für die Dauer des Verfahrens die vorläufige Entziehung der FE entschieden werden (§ 111a(1) StPO, §§ 2a(2), 3 StVG). Noch direkt am Ort des Geschehens kann der Führerschein von der Polizei sichergestellt werden, sollte ein Verkehrsverstoß vorliegen, der mit großer Wahrscheinlichkeit die Entziehung zur Folge hat (§ 94 StPO). Auch wenn es sich in diesem Fall um eine vorläufige Entziehung handelt, signalisiert dieser Sachverhalt bereits ein deviantes Verhalten mit Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.

Freiwilliger Verzicht

Die individuellen Beweggründe für einen freiwilligen Verzicht können unterschiedlicher Natur sein. Da die Konsequenzen bei der Neuerteilung der FE nach einem freiwilligen Verzicht denen einer Entziehung entsprechen (§ 20 FeV, § 4(3) StVG), wird davon ausgegangen, dass ein freiwilliger Verzicht in der beobachteten Altersgruppe in der Mehrheit auf ein direktes oder indirektes Fehlverhalten im Straßenverkehr zurückzuführen ist.

Entziehung der FE aufgrund geistiger oder körperlicher Mängel

Ist ein FE-Inhaber aufgrund mangelnder geistiger oder körperlicher Eignung oder Befähigung nicht zum Führen von Fahrzeugen geeignet, wird auch hier die FE nach § 3 StVG entzogen. Da im Kontext der hier behandelten Fragestellung ausschließlich individuelles Fehlverhalten im Straßenverkehr relevant ist, werden diese Fälle ausgeschlossen.

Demnach werden zur Bestimmung des Indikators „Entziehung der FE“

- vorläufige Entziehungen einschließlich der Beschlagnahme des Führerscheins,
- rechtskräftige Entziehungen, sofern sie nicht ausschließlich auf geistige oder körperliche Mängel beruhen, sowie
- freiwillige Verzichte

einbezogen.

Der Indikator „Entziehung der FE“ (Ind.Entz) weist den Anteil von Personen aus, die das Recht zum

¹³ Seit dem 1. Mai 2014 werden auch rechtskräftige Entscheidungen erfasst, die nicht in der Anlage 13 zu § 40 FeV genannt sind, aber mit einer negativen Fahrerlaubnismaßnahme (insbesondere Fahrverbot und Entziehung der FE) verbunden sind. Bei diesen Zuwiderhandlungen erfolgt keine Bepunktung nach dem FEBS. Deshalb wird der Indikator abweichend von der bisherigen Praxis u. a. KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016) als „Indikator Verkehrsbewährung“ verwendet.

¹⁴ Es werden rechtskräftige und vorläufige Verkehrsdelikte gleichermaßen einbezogen.

Führen von fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen verlieren.

2.3 Spezifikation der Grundgesamtheit

Die Definition der Grundgesamtheit anhand inhaltlicher, räumlicher und zeitlicher Kriterien erfolgt in den Kapiteln 2.3.1 bis 2.3.3, bevor im Kapitel 2.3.4 die Untersuchungspopulation zusammenfassend dargelegt wird. Anschließend werden Besonderheiten der eingangs definierten Grundgesamtheit beschrieben und diskutiert. Im letzten Kapitel wird dieser Sachverhalt noch einmal aufgegriffen und hinsichtlich der Auswirkungen auf die Aussagekraft der Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung beleuchtet.

2.3.1 Inhaltliche Kriterien

Wie bereits ausgeführt, lässt sich die Grundgesamtheit grob in 15-jährige und 16-jährige Erwerber der allgemeinen FE der Klasse AM unterteilen, die zum Führen entsprechender Fahrzeuge berechtigt sind.¹⁵ Im Folgenden werden die rechtlichen Besonderheiten im Zusammenhang mit dem Erwerb von FE-Klassen diskutiert.

Ablegen der praktischen Prüfung vor Erreichen des Mindestalters

Frühestens einen Monat vor Erreichen des Mindestalters kann die praktische Prüfung, sofern die theoretische Prüfung bestanden wurde, regulär abgelegt werden (§ 17(1) FeV). Das Recht zum Führen eines fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugs erlangen die Personen jedoch erst am Tag des Erreichens des Mindestalters. Diese Personen gehören zur untersuchungsrelevanten Grundgesamtheit.

Absenkung des Mindestalters (Sondergenehmigung)

In Einzelfällen wird der Erwerb einer FE-Klasse vor Erreichen des Mindestalters genehmigt (§ 74(2)

FeV). Es wird angenommen, dass sich jene Personen im Nutzungsverhalten, d. h. in der jährlichen Fahrleistung, von denen der Personen mit regulärem FE-Erwerb unterscheiden. Zudem geht es um die Auswirkung der Absenkung des Mindestalters. Eventuelle Effekte würden durch Vergleichspersonen, die vorzeitig die FE erwerben möglicherweise komplett überdeckt, zumindest aber unschärfer. Daher werden diese Einzelfälle aus der Untersuchung ausgeschlossen.

Vorbesitz bzw. zeitgleicher Erwerb weiterer Fahrerlaubnisklassen

Es liegt die Vermutung nahe, dass der Erwerb der land- und forstwirtschaftlichen FE-Klassen L bzw. T¹⁶ bei Jugendlichen im ländlichen Raum stärker ausgeprägt ist als bei der gleichen Altersgruppe in einem eher städtisch geprägten Umfeld. Mit dem Erwerb der FE-Klasse T ist man ebenfalls zum Führen von Fahrzeugen der FE-Klasse AM berechtigt (§ 6(3) FeV). Dieser Sachverhalt erzeugt allerdings die Schwierigkeit, die Untersuchungspopulation der FE-Erwerber der Klasse AM in diesem Kontext sauber abzugrenzen.

- Erwerb der FE-Klasse AM über die Fahrerlaubnisklasse T als Einschlussklasse

Ziel dieser Studie ist es, junge FE-Inhaber, die zum Führen von Fahrzeugen der FE-Klasse AM berechtigt sind, zu beobachten. Ob Inhaber der FE-Klasse T auch Fahrzeuge der FE-Klasse AM im Straßenverkehr nutzen, kann anhand der Registerdaten nicht bestimmt werden. Das Ausmaß der Verkehrsmittelnutzung (insbesondere zweirädrige Kleinkrafträder versus Land- und Forstmaschinen) lässt sich anhand der Informationen der zentralen Register ebenfalls nicht ermitteln. Dennoch ist davon auszugehen, dass Personen, die in der Landwirtschaft tätig sind, die Möglichkeit des Führens von Fahrzeugen der FE-Klasse AM zum Zweck der Mobilität nutzen. Um die Zielgruppe somit möglichst vollständig zu erfassen, werden diese Fälle nicht von der Untersuchung ausgeschlossen.

- Erwerb der Fahrerlaubnisklasse AM über die Fahrerlaubnisklassen A1, B/BF17, A2 sowie A als Einschlussklasse

Die FE-Klassen A1, B (einschließlich BF17 (§ 48a FeV)), A2 sowie A berechtigen ebenfalls zum Führen von Fahrzeugen der FE-Klasse AM (§ 6(3)

¹⁵ Inhaber von Dienst-FE (§ 26 FeV) finden in dieser Studie keine Berücksichtigung.

¹⁶ Die nationalen FE-Klassen L und T unterliegen dem gesetzlichen Mindestalter von 16 Jahren (§ 10 FeV).

FeV). Dieser Sachverhalt ist jedoch anders zu bewerten. Da mit dem Erwerb dieser FE-Klassen schnellere Fahrzeuge gefahren werden können, ist davon auszugehen, dass bevorzugt auch von diesen Gebrauch gemacht wird. Deshalb werden jene Personen nicht als Teil der Grundgesamtheit betrachtet.

- Erwerb weiterer Fahrerlaubnisklassen im Beobachtungszeitraum der beobachtbaren Verkehrsbewährung

Ein prospektiver Ausschluss der Personen, die zusätzlich eine der FE-Klassen A1, B/BF17, A2 oder A erwerben, würde die Untersuchungspopulation stärker an der Forschungsfrage ausrichten. Allerdings würde damit die Grundgesamtheit erheblich reduziert werden (dazu Kapitel 4). Deshalb werden alle Personen, ungeachtet des Erwerbs weiterer FE-Klassen, über ein Jahr¹⁷ im FAER beobachtet.

Ausgeschlossen werden demnach alle Personen

- die nur eine Dienst-FE der FE-Klasse AM,
- die FE-Klasse AM frühzeitig als Sondergenehmigung und
- die FE-Klasse AM indirekt durch den Erwerb der FE-Klassen A1, B/BF17, A2 oder A

erworben haben.

Personen, die die FE-Klasse AM indirekt durch den Erwerb der FE-Klasse T erworben haben, werden nicht von der Untersuchung ausgeschlossen. Die Ergebnisse der beobachtbaren Verkehrsbewährung werden zusätzlich für Personen, die die FE-Klasse AM ausschließlich direkt erworben haben (VG Direkt), ausgewiesen¹⁸ (siehe Anhang B).

2.3.2 Räumliche Kriterien

Um systematische Effekte aufgrund regionaler Unterschiede zu den Modellversuchsländern SN, ST und TH zu kontrollieren, werden für die Vergleichsgruppe (Erwerb der FE-Klasse AM mit 16 Jahren) Bundesländer mit einer ähnlichen Siedlungsstruktur herangezogen. Dafür wurden die ländlich gepräg-

ten Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern (MV), Brandenburg (BR), Schleswig-Holstein (SH), Niedersachsen (NI) und Bayern (BY) ausgewählt (vgl. Tabelle 14 im Anhang).

2.3.3 Zeitliche Kriterien

Mit der dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung wurde mit Wirkung vom 1. Mai 2013 die Grundlage für den Modellversuch und damit dem Erwerb der FE-Klasse AM mit 15 Jahren für die Bundesländer SN, ST und TH geschaffen. Am 1. Mai 2014 hat das FAER das Verkehrszentralregister (VZR) im KBA abgelöst. Das bis zu diesem Zeitpunkt geltende Mehrfachtäter-Punktesystem wurde auf das neue FEBS umgestellt. Damit gingen zahlreiche Änderungen einher, die eine Vergleichbarkeit der eingetragenen Informationen im VZR (bis 30.04.2014) und dem FAER (ab 01.05.2014) einschränken. Hervorzuheben sind dabei die Reduzierung der Punktekategorien (von 7 auf 3), die Aufhebung der Tilgungshemmung sowie veränderte Tilgungsfristen.

Um zu verhindern, dass durch die Umstellung systematische Effekte bei der Analyse der beobachtbaren Verkehrsbewährung entstehen, wurde die Registerumstellung bei der Wahl des Rekrutierungszeitraums berücksichtigt. Für die Analyse des FE-Erwerbs und der beobachtbaren Verkehrsbewährung ergeben sich deshalb die folgenden Zeiträume für die Rekrutierung der Probanden:

- FE-Erwerb

Die Rekrutierung der Probanden beginnt mit dem Modellversuch und wird nach zwei Jahren abgeschlossen. Für die Analyse des FE-Erwerbs finden alle Personen Berücksichtigung, die unter Beachtung der inhaltlichen (siehe Kapitel 2.3.1) und räumlichen Kriterien (siehe Kapitel 2.3.2) die FE-Klasse AM zwischen dem 1. Mai 2013 und dem 30. April 2015 (1. und 2. Erwerbsjahr) erworben haben.

- Beobachtbare Verkehrsbewährung

Davon abweichend werden für die Analyse der beobachtbaren Verkehrsbewährung nur Personen in die Analysen einbezogen, die unter Beachtung der inhaltlichen (siehe Kapitel 2.3.1) und räumlichen Kriterien (siehe Kapitel 2.3.2) die FE-Klasse AM zwischen dem 1. Mai 2014 und dem 30. April 2015 (2. Erwerbsjahr) erworben haben.

¹⁷ Der Beobachtungszeitraum endet vorzeitig bei Verlust des Rechts zur Nutzung fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge.

¹⁸ Der Erwerb der FE-Klasse T setzt ein Mindestalter von 16 Jahren voraus (§ 10 FeV). Da die Probanden der UG zum Zeitpunkt des auslösenden Ereignisses 15 Jahre alt sind, betrifft diese Problematik nur die VG.

		Modell- versuchsländer (SN, ST, TH)	Vergleichs- länder (MV, BR, SH, NI, BY)
2013	Mai	2	916
	Juni	50	753
	Juli	270	854
	August	526	856
	September	582	762
	Oktober	700	847
	November	384	601
	Dezember	57	368
2014	Januar	17	330
	Februar	17	311
	März	171	631
	April	504	812
Grundgesamtheit 1. Erwerbsjahr		3.280	8.041
2014	Mai	551	627
	Juni	558	493
	Juli	570	659
	August	461	677
	September	646	691
	Oktober	752	680
	November	479	613
	Dezember	112	410
2015	Januar	12	301
	Februar	6	282
	März	150	532
	April	513	735
Grundgesamtheit 2. Erwerbsjahr		4.810	6.700
Grundgesamtheit		8.090	14.741

Tab. 1: Monatliche Erwerbszahlen der FE-Klasse AM nach Modellversuch- und Vergleichsländern (abs. Häufigkeiten)

Die Grundgesamtheit für die Analyse der beobachtbaren Verkehrsbewährung stellt somit eine Teilmenge der Grundgesamtheit für die Analyse des FE-Erwerbs dar. Einen Überblick zur Zusammensetzung nach Zeitpunkt (Monat und Jahr) und Ort (Modellversuchs- oder Vergleichsländer) des FE-Erwerbs gibt Tabelle 1.

2.3.4 Überblick über die Untersuchungspopulation

Bild 1 stellt die Grundgesamtheit für die beobachtbare Verkehrsbewährung sowie den FE-Erwerb zusammenfassend dar. Da es sich bei dieser Untersuchung um eine Vollerhebung handelt, werden die Ergebnisse ausschließlich deskriptiv dargestellt.

2.3.5 Datengrundlage und Datenqualität

Im folgenden Kapitel wird die Aussagekraft der Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung im Kontext der definierten Grundgesamtheit diskutiert. Dabei werden insbesondere die Aspekte der zeitlich unterschiedlich abgegrenzten Grundgesamtheit im Vergleich zu der des FE-Erwerbs (siehe Kapitel 2.3.3) sowie die unterschiedlichen Arten des Erwerbs der FE-Klasse AM, d. h. Direkterwerb bzw. Erwerb als Einschlussklasse der FE-Klasse T (siehe Kapitel 2.3.1), betrachtet.

Zusammensetzung der Untersuchungspopulation

Um auszuschließen, dass sich die rekrutierten Personen für die Analyse des FE-Erwerbs erheblich von den Probanden zur Analyse der beobachtbaren Verkehrsbewährung unterscheiden, wurde die Zu-

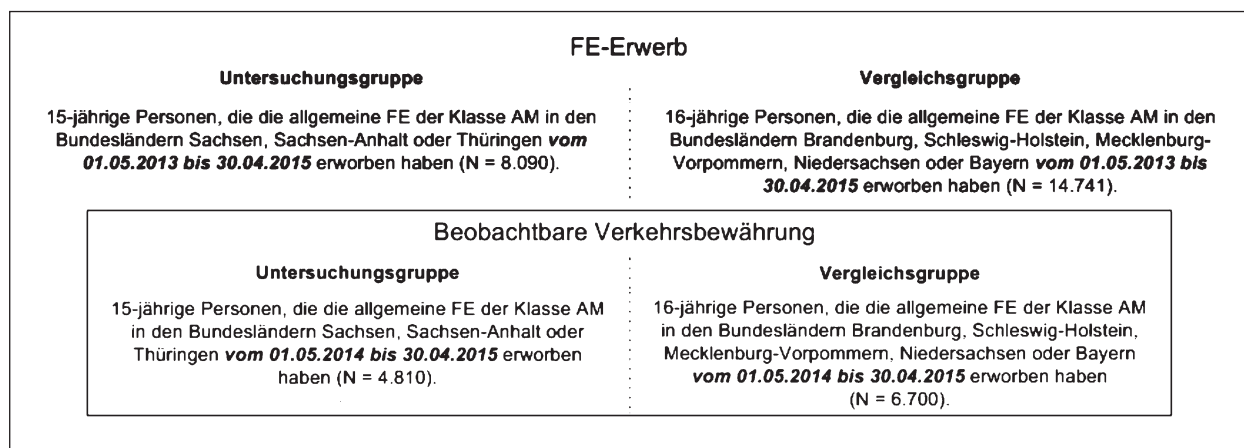


Bild 1: Untersuchungspopulation der beobachtbaren Verkehrsbewährung und des FE-Erwerbs

sammensetzung der beiden Gruppen anhand der Variablen Bundesland, Siedlungsstruktur, Geschlecht und Zeitpunkt des FE-Erwerbs der Klasse AM seit dem Erreichen des Mindestalters (UG: 15 Jahre, VG: 16 Jahre) überprüft.

Es werden keine relevanten Abweichungen in der räumlichen Zusammensetzung und der Geschlechterverteilung zwischen den Jahren sichtbar (vgl. Bild 2 bis Bild 7). Ebenso existieren keine erheblichen Unterschiede in der Verteilung des Zeitpunkt des Erwerbs (vgl. Bild 8 und Bild 9). Die Modellversuchsteilnehmer erwerben die FE-Klasse AM im ersten Jahr des Modellversuchs etwas später als im darauffolgenden Jahr (vgl. Bild 8). Dies könnte mit der Einführung des Modellversuchs zusammenhängen, da nicht jede Person die Möglichkeit hatte, direkt mit dem Erreichen des Mindestalters von 15 Jahren die FE-Klasse AM zu erwerben.

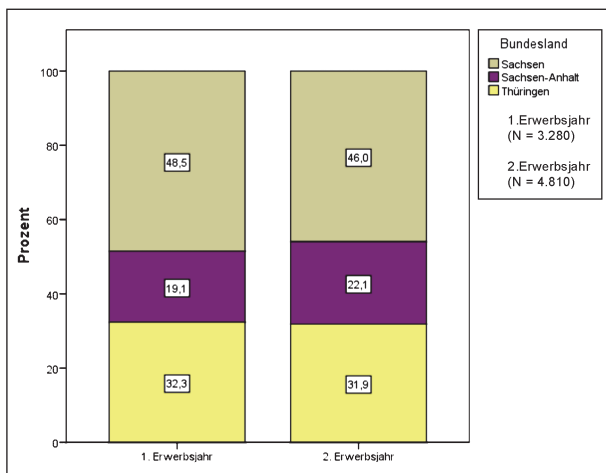


Bild 2: Verteilung der Probanden der UG nach Bundesland und Erwerbsjahr

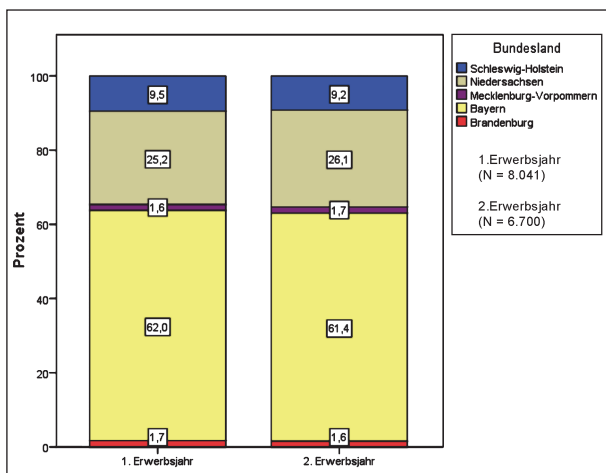


Bild 3: Verteilung der Probanden der VG nach Bundesland und Erwerbsjahr

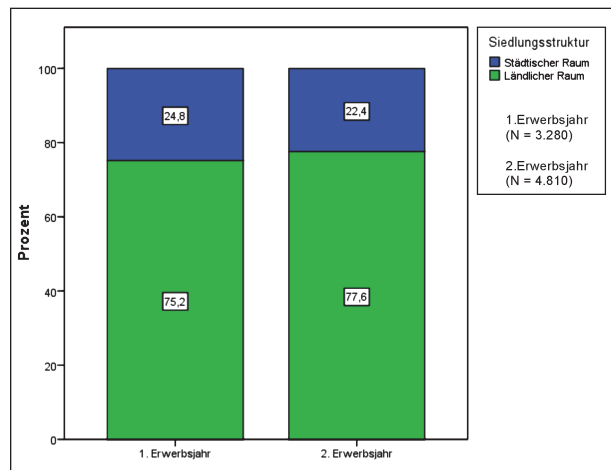


Bild 4: Verteilung der Probanden der UG nach Siedlungsstruktur und Erwerbsjahr

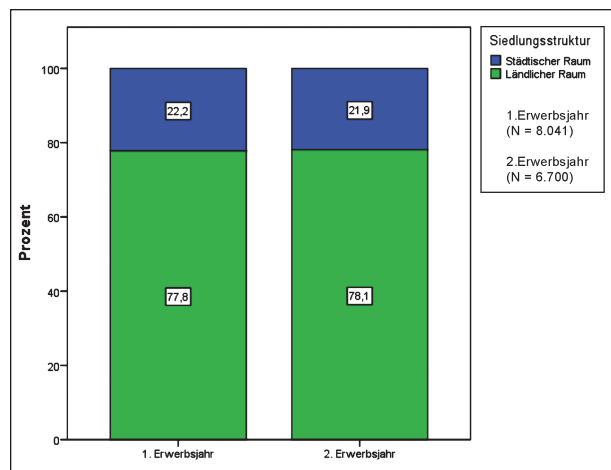


Bild 5: Verteilung der Probanden der VG nach Siedlungsstruktur und Erwerbsjahr

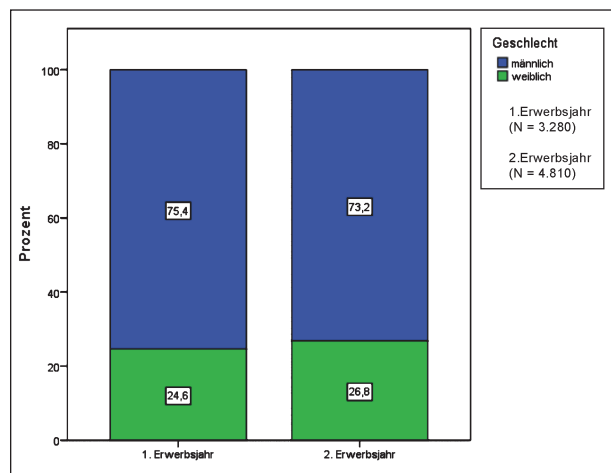


Bild 6: Verteilung der Probanden der UG nach Geschlecht und Erwerbsjahr

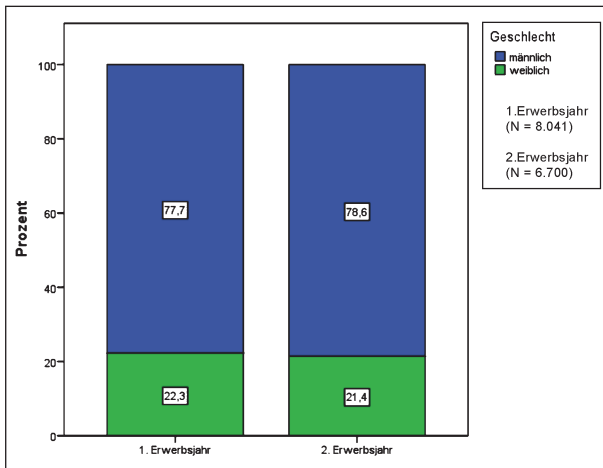


Bild 7: Verteilung der Probanden der VG nach Geschlecht und Erwerbsjahr

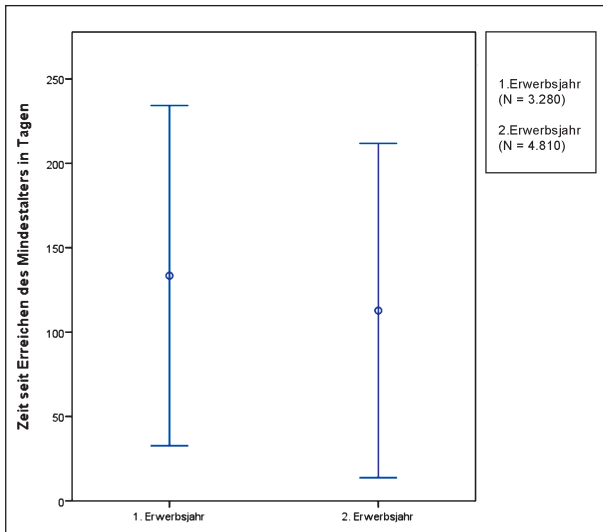


Bild 8: Durchschnittliche Zeit und einfache Standardabweichung des Erwerbs der FE-Klasse AM der UG

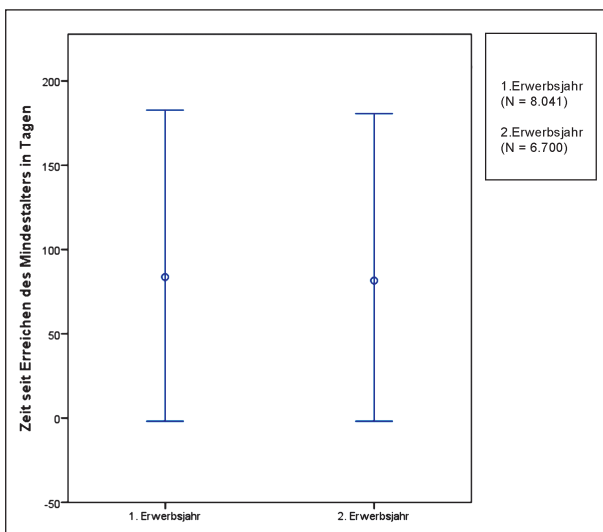


Bild 9: Durchschnittliche Zeit und einfache Standardabweichung des Erwerbs der FE-Klasse AM der VG

Direkter versus indirekter Erwerb der Fahrerlaubnisklasse AM

Die FE-Klasse AM kann als eigenständige FE-Klasse oder über den Einschluss in eine andere FE-Klasse „indirekt“ erworben werden (siehe Kapitel 2.3.1). Die Verteilung der Art des Erwerbs für die untersuchten Gruppen kann Tabelle 2 entnommen werden.

Es gibt keine Unterschiede in der räumlichen Verteilung des FE-Erwerbs und der Geschlechterverteilung zwischen der UG und VG, wenn die FE-Klasse AM direkt oder indirekt als Einschlussklasse der FE-Klasse T erworben wird (vgl. Bilder 10 und 11).

Ob und inwieweit sich die Zusammensetzung der Untersuchungspopulation verändert, wenn nur Probanden berücksichtigt werden, die die FE-Klasse AM direkt erworben haben, wird im Folgenden überprüft.

UG	Direkterwerb AM	8.090 (100,0)
	Direkterwerb T mit Einschlussklasse AM	x ¹
	Gesamt	8.090 (100,0)
VG	Direkterwerb AM	5.697 (38,6)
	Direkterwerb T mit Einschlussklasse AM	9.044 (61,4)
	Gesamt	14.741 (100,0)

¹ Die FE-Klasse T kann erst mit 16 Jahren erworben werden (§ 10 FeV). Eine Aussage ist somit nicht sinnvoll.

Tab. 2: Verteilung der Art des Erwerbs der FE-Klasse AM (abs. Häufigkeiten (in %))

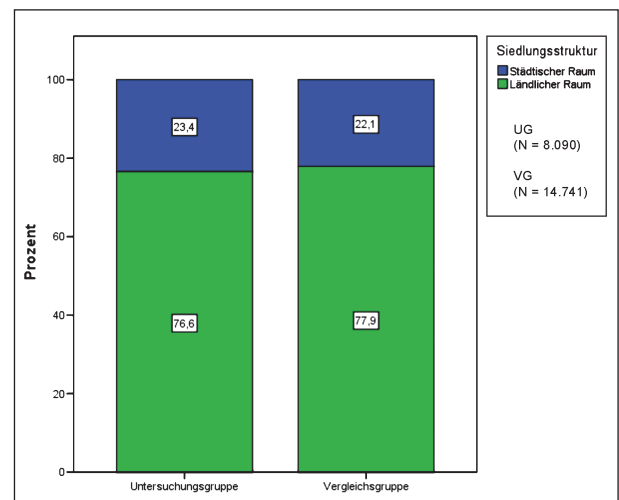


Bild 10: Verteilung der Probanden nach Siedlungsstruktur

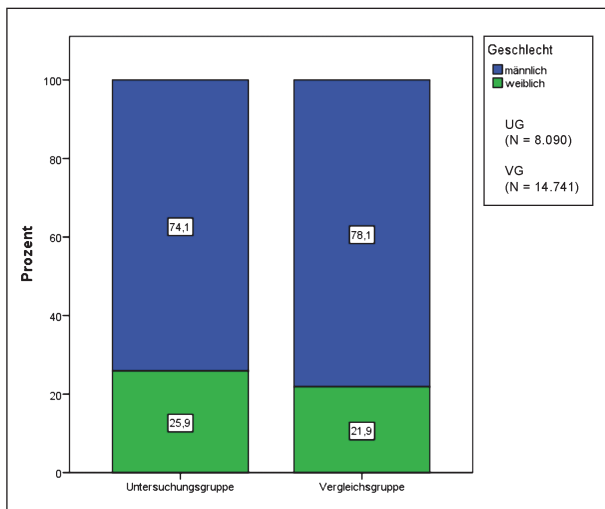


Bild 11: Verteilung der Probanden nach Geschlecht

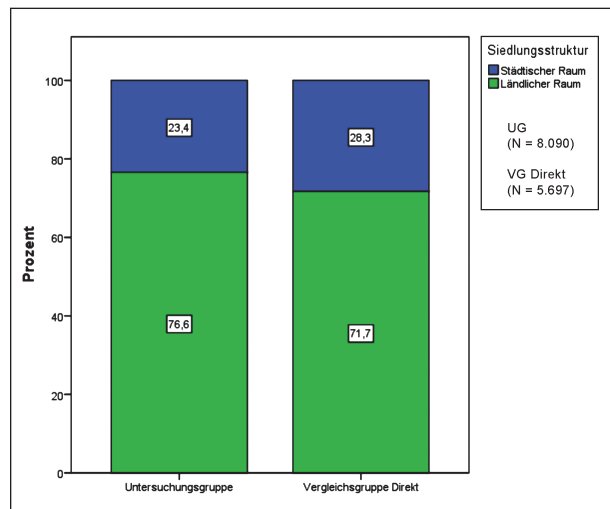


Bild 12: Verteilung der Probanden nach Siedlungsstruktur

- Siedlungsstruktur

Es existieren ebenfalls Abhängigkeiten zwischen der räumlichen Verortung und der Wahl einer FE-Klasse. Land- und Forstmaschinen, wie sie u. a. mit der FE-Klasse T gefahren werden können, sind bevorzugt im ländlichen Raum genutzte Fahrzeuge. Unabhängig von der Siedlungsstruktur bieten zweirädrige Kleinkrafträder Jugendlichen die Möglichkeit, autonom am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen. Da sich der öffentliche Personennahverkehr in dünner besiedelten Regionen von dem in städtischen Regionen unterscheiden kann, ist das zweirädrige Kleinkraftrad im ländlichen Raum u. U. stärker verbreitet. Es liegt somit die Vermutung nahe, dass der Anteil an Erwerbenden aus dem städtischen Raum ansteigt, wenn nur Personen mit direktem Erwerb der FE-Klasse AM berücksichtigt werden.

Werden ausschließlich Personen mit direktem FE-Erwerb der Klasse AM berücksichtigt, zeigen sich die vermuteten Effekte hinsichtlich der regionalen Zusammensetzung in der VG (vgl. Bilder 10 und 12). Der Anteil an FE-Inhabern aus dem städtischen Raum liegt in der VG Direkt nun um 5 Prozentpunkte über dem in der UG (vgl. Bild 12). Die Ursachen für die Unterschiede zwischen der UG und VG Direkt können unterschiedlicher Natur sein. Diese können an dieser Stelle nicht diskutiert werden.

Im Allgemeinen ist davon auszugehen, dass sich die Intensität der Verkehrsüberwachung regional bedingt unterscheidet. Unterschiede in den Indikatoren zur Operationalisierung der beobachtbaren Verkehrsbewährung könnten somit zum Teil auch auf eine unterschiedliche Kontrolldichte der Polizei zurückzuführen sein.

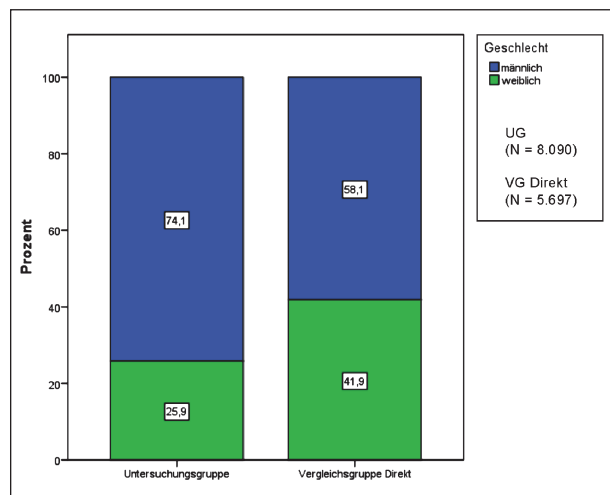


Bild 13: Verteilung der Probanden nach Geschlecht

- Geschlecht

Bei der Wahl einer FE-Klasse gibt es geschlechtsspezifische Unterschiede (bspw. sind Zweirad-Klassen unter Männern beliebter als unter Frauen)¹⁹. Die forst- und landwirtschaftliche FE-Klasse T wird ebenfalls eher von Männern erworben. Die Ursachen dafür können an dieser Stelle nicht diskutiert werden.

Werden nur Personen, die die FE-Klasse AM direkt erworben haben, einer Analyse zugrunde gelegt, liegt der Anteil der Frauen in der VG Direkt deutlich über dem Anteil in der UG (vgl. Bild 13). Die 16-jährigen Probanden der VG Direkt sind im Gegensatz zu den 15-jährigen Probanden der UG auch be-

¹⁹ Hier sei auf die amtliche Statistik zu Kraftfahrern verwiesen (Produkt der Statistik FE4, <https://www.kba.de>).

rechtigt, die FE-Klasse A1 zu erwerben. Da junge Männer eher zu einem schnelleren Fahrzeug der FE-Klasse A1 tendieren, ist dieses Ergebnis nahelegend.²⁰

Bei den im FAER eingetragenen Verkehrsverstößen zeigen sich ebenfalls geschlechtsspezifische Unterschiede. Es werden mehr registerpflichtige Verkehrsauffälligkeiten von Männern begangen.²¹ Unterscheiden sich die in der beobachtbaren Verkehrsbewährung untersuchten Gruppen deutlich im Geschlecht, wie es bei dem Ausschluss der Personen mit indirektem Erwerb der FE-Klasse AM der Fall ist, kann nur eine vage Aussage über die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit getroffen werden. Unterschiede in der Auffälligkeit könnten auch auf einen Geschlechtereffekt zurückzuführen sein.

2.3.6 Zusammenfassung

Die Grundgesamtheit für beide Untersuchungsschwerpunkte bilden junge FE-Inhaber der FE-Klasse AM, die diese direkt oder als Einschlussklasse der land- und forstwirtschaftlichen FE-Klasse T erworben haben.

An dieser Stelle sei noch einmal darauf verwiesen, dass das tatsächlich im Straßenverkehr genutzte Fahrzeug nicht bekannt ist. Vermeintliche Effekte bei der beobachtbaren Verkehrsbewährung könnten durch die unterschiedliche Nutzungshäufigkeit der FE-Klasse AM, und damit potenzielle Verkehrsauffälligkeit²², hervorgerufen werden (Ergebnisse für Personen mit einem Direkterwerb der FE-Klasse AM siehe Anhang B). Um einer unterschiedlichen Zusammensetzung in der UG und VG aufgrund von geschlechtsspezifischen Präferenzen beim Erwerb von FE-Klassen (hier insbesondere die FE-Klasse T) entgegenzuwirken, werden auch Inhaber der FE-Klasse T berücksichtigt.

Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass Inhaber der FE-Klasse T seltener mit einem Kleinkraftrad am Straßenverkehr teilnehmen. Allerdings konnte anhand von registrierten Verkehrsauffälligkeiten, bei denen auch Informationen zum verwendeten Verkehrsmittel bereitstanden, festgestellt werden, dass Inhaber der FE-Klasse T zweirädrige Kleinkrafträder im Straßenverkehr nutzen. Umfang und Ausmaß lässt sich anhand der zur Verfügung stehenden Daten jedoch nicht ermitteln.

Weiterhin lässt sich feststellen, dass sich die beiden ersten Erwerbsjahre in den untersuchten Aspekten

nur minimal voneinander unterscheiden. Insofern sind auch für die folgenden Analysen keine erheblichen Effekte, ausgelöst durch das Erwerbsjahr, zu erwarten.

2.4 Rekrutierungsverfahren und Beobachtungszeitraum

Das Verfahren zur Rekrutierung der Probanden im ZFER sowie die Erhebungsdesigns werden im folgenden Kapitel detaillierter beschrieben.

2.4.1 Rekrutierung der Untersuchungspopulation

Die retrospektive Rekrutierung der Probanden aus dem ZFER erfolgt in einem zweistufigen Verfahren (vgl. Bild 14). Im ersten Schritt werden Personen anhand der Zugangsdaten ermittelt. Diese Gruppe umfasst noch Personen, die die FE-Klasse AM indirekt als Einschlussklasse, bspw. der FE-Klasse A1, erworben haben²³. Während der Rekrutierung besteht die Möglichkeit, dass sich der Umfang an FE-Klassen, die ein FE-Inhaber erteilt bekommen hat, verändert. Um den Aufwand einer täglichen Aktualisierung zu vermeiden, wird zu einem Stichtag der Umfang gültiger FE-Klassen aller potenziellen Probanden erfasst (Schritt 2). Anhand dieser Informationen lässt sich eine vorläufige Auswahlgesamtheit (vgl. SCHNELL, HILL & ESSER, 1999, S. 258) bestimmen (Schritt 3). Da die Information zum Bundesland zum Zeitpunkt des Erwerbs der FE-Klasse AM nicht mehr im Register vorhanden sein muss (siehe Kapitel 2.1.2), wird es an dieser Stelle nicht berücksichtigt. Da erst mit dem Abschluss der Beobachtung des FE-Erwerbs Informationen darüber zur Verfügung stehen, ob ein Proband noch im ZFER registriert ist (siehe Kapitel 2.1.2), wird die für die Studie relevante Grundgesamtheit im Schritt 4 ermittelt.

²⁰ Hier sei auf die amtliche Statistik zu Kraftfahrern verwiesen (Produkt der Statistik FE4, <https://www.kba.de>).

²¹ Hier sei auf die amtliche Statistik zu Kraftfahrern verwiesen (Produkt der Statistik VA2, <https://www.kba.de>).

²² Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die fahrzeugbedingte Verkehrsauffälligkeit von Fahrzeugen der FE-Klasse T zu Fahrzeugen der FE-Klasse AM unterscheidet.

²³ Das Mindestalter zum Erwerb der FE-Klassen A1 ist 16 Jahre, B 17 Jahre (BF17 Jahre nach § 48a FeV) bzw. 18 Jahre und A2 ebenfalls 18 Jahre (§ 10 FeV).

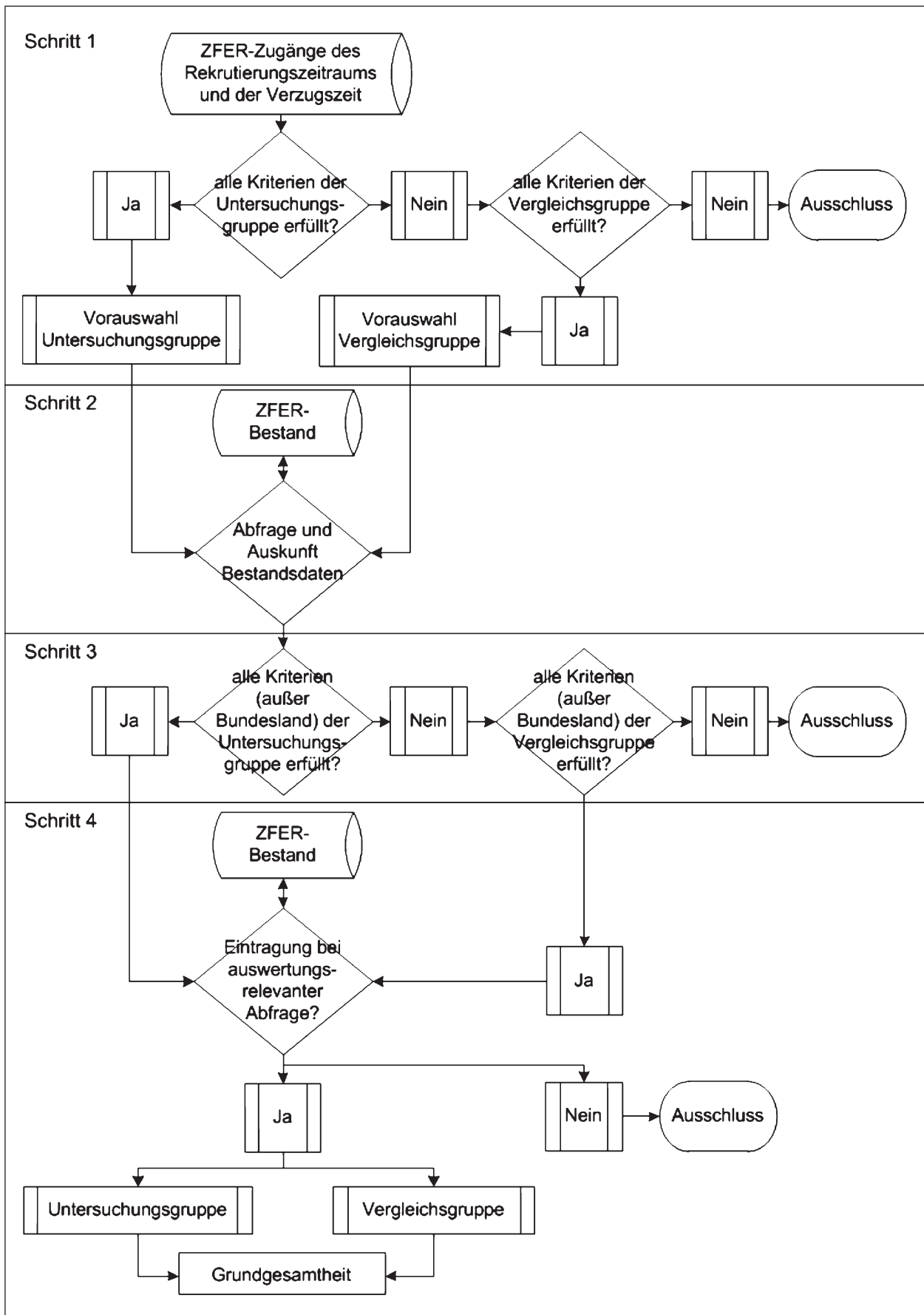


Bild 14: Verfahrensschema zur Rekrutierung

	UG	VG
FE-Erwerb insgesamt	8.106	42.335
davon: Personen ohne Eintragung bei Abfrage zum Rekrutierungszeitpunkt	4	17
Berichtigungen/Korrekturen	1	2
Personen mit Erwerb der Dienst-FE der Klasse AM	0	1
Personen mit Erwerb der FE-Klasse AM außerhalb des Rekrutierungszeitraums	2	32
Personen mit Erwerb der FE-Klasse außerhalb des 16. bzw. 17. Lebensjahres	6	65
Personen ohne direkten Erwerb der FE-Klasse AM oder indirekten Erwerb von AM als Einschlussklasse bei der FE-Klasse T	1	27.473
Personen ohne Eintragung bei letzter Abfrage zum Auswertungszeitpunkt (FE-Karriere)	2	4
Grundgesamtheit	8.090	14.741

Tab. 3: Fallzahlen des Rekrutierungsverfahrens (abs. Häufigkeiten)

Eine Übersicht über die einzelnen Fallzahlen liefert Tabelle 3.

2.4.2 Erhebungsdesign für die Analyse der beobachtbaren Verkehrsbewährung

Der in dieser Studie zugrundeliegende Untersuchungszeitraum für die beobachtbare Verkehrsbewährung beträgt 36 Monate. Dieser setzt sich zusammen aus einem einjährigen Rekrutierungszeitraum und einer einjährigen Beobachtungs- sowie Verzugszeit (vgl. Bild 15). Der frühestmögliche Beobachtungsbeginn ist der 1. Mai 2014, der spätmöglichste der 30. April 2015 (vgl. Fälle 1 und 2). Somit ist der letztmögliche Untersuchungsabschluss der 30. April 2017 (vgl. Fall 2).

Der für jeden Probanden geplante Erhebungszeitraum unterteilt sich im Regelfall in eine jeweils

12-monatige Beobachtungszeit sowie Verzugszeit (vgl. Fall 4). Abweichungen davon, resultierend aus der Entziehung der FE, führen zu einer verkürzten Beobachtungs- und einer verlängerten Verzugszeit (vgl. Fall 3). Auch für diese Fälle umfasst der Erhebungszeitraum somit 24 Monate.

2.4.3 Erhebungsdesign für die Analyse des Fahrerlaubniserwerbs

Der Erhebungs- bzw. Untersuchungszeitraum zur Analyse des FE-Erwerbs beträgt 52,5 Monate einschließlich eines Rekrutierungszeitraumes von 24 Monaten (vgl. Bild 16). Die Informationen über die erworbenen FE-Klassen eines FE-Inhabers, wie sie zum Stichtag 17. Juli 2017 im ZFER gespeichert sind, bilden die Grundlage. Abweichend zur Analyse der beobachteten Verkehrsbewährung (siehe Kapitel 2.4.2)

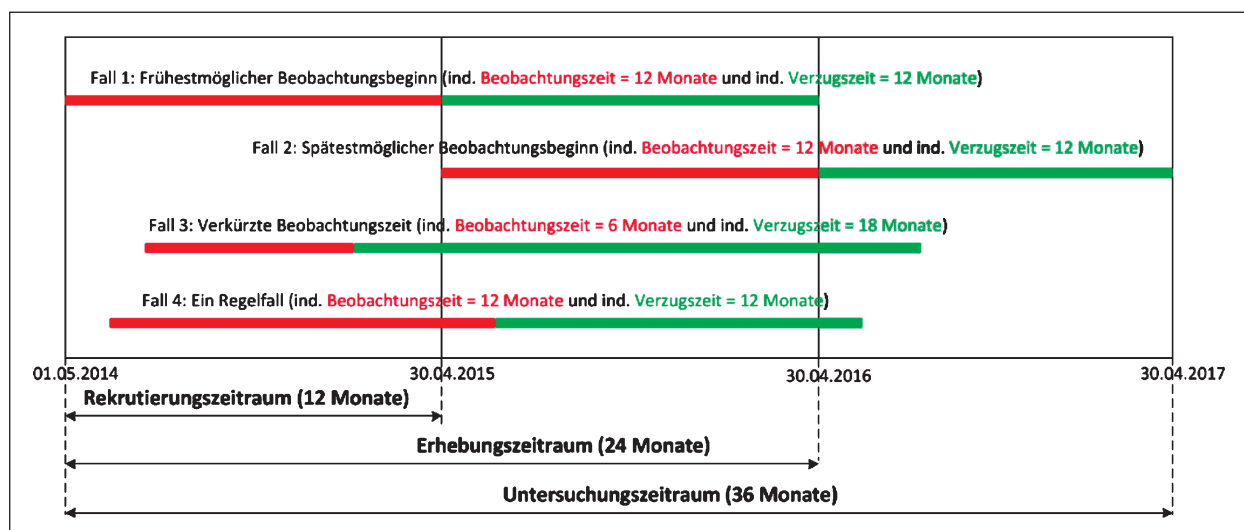


Bild 15: Erhebungsdesign der beobachtbaren Verkehrsbewährung

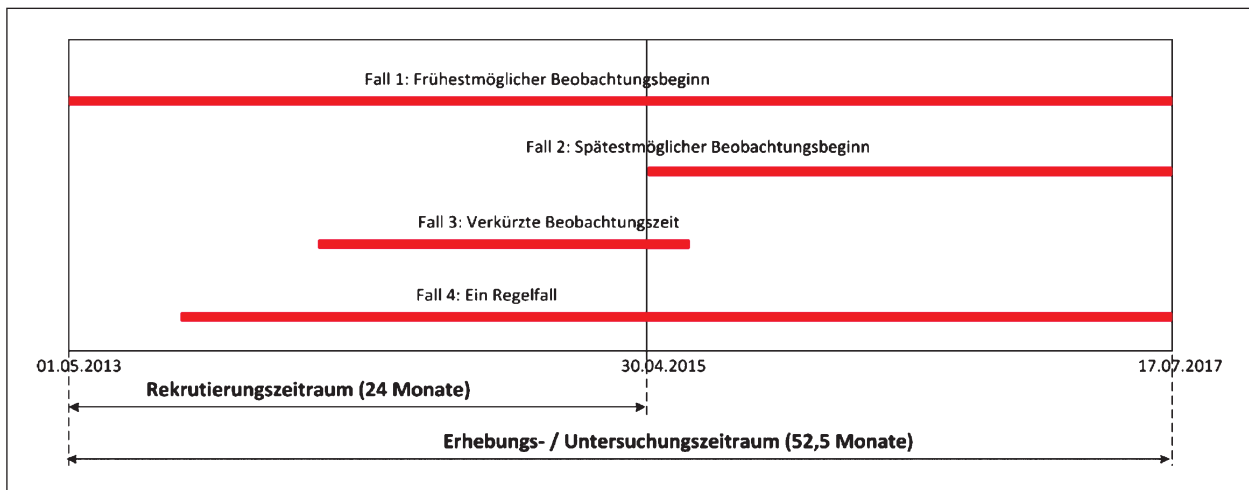


Bild 16: Erhebungsdesign des FE-Erwerbs

- wird keine Verzugszeit einkalkuliert, da zu einem Stichtag im Bestand des Registers geschaut wird,
- existiert kein identischer Beobachtungszeitraum für alle Probanden, da alle Personen zu Beginn der Beobachtung (hier: Erwerb der FE-Klasse AM) unterschiedlich alt sind und gleichzeitig das Mindestalter relevant ist, ob und welche FE-Klassen erworben werden können (§ 10 FeV).

Der frühestmögliche Beobachtungsbeginn ist der 1. Mai 2013 (Start des Modellversuchs), der letztmögliche der 30. April 2015 (vgl. Fälle 1 und 2). Die Entziehung der FE führt zu einer verkürzten Beobachtungszeit (vgl. Fall 3); andernfalls endet die Beobachtungszeit am 17. Juli 2017 (vgl. Fall 4). Die kürzest mögliche reguläre Beobachtungsdauer liegt bei 26,5 Monaten (Fall 2). Es besteht somit für jede beobachtete Person die Möglichkeit des Erwerbs der FE-Klassen A1 und BF17.

2.5 Soziodemografische Zusammensetzung der Untersuchungs- und Vergleichsgruppe

Da die Unterschiede zwischen den Erwerbsjahren innerhalb der Untersuchungs- und Vergleichsgruppe geringfügig sind (siehe Kapitel 2.3.5), wird bei der Analyse der soziodemografischen Zusammensetzung dieser beiden Gruppen auf eine Unterscheidung – wenn nicht anders angegeben – verzichtet.

Jeweils dreiviertel der untersuchten Probanden ist männlichen Geschlechts und wohnt zum Zeitpunkt des FE-Erwerbs im ländlichen Raum. Diese Zusam-

	Männlich	Weiblich
UG (N = 8.090)	74,1	25,9
VG (N = 14.741)	78,1	21,9

Tab. 4: Verteilung der Probanden nach Geschlecht (in %)

	Städtischer Raum	Ländlicher Raum
UG (N = 8.090)	23,4	76,6
VG (N = 14.741)	22,1	77,9

Tab. 5: Verteilung der Probanden nach Siedlungsstruktur (in %)

mensetzung gilt für beide Gruppen gleichermaßen (vgl. Tabelle 4 und Tabelle 5).

Die Jugendlichen der UG sind mit durchschnittlich 15 Jahren und 4 Monaten weniger als ein Jahr jünger als die Jugendlichen der VG (16 Jahre 3 Monate). Etwa die Hälfte der 16-jährigen Jugendlichen der VG nutzt bereits in den ersten beiden Monaten (Median = 62 Tage) des 17. Lebensjahres die Möglichkeit zum FE-Erwerb. In der um etwa ein Jahr jüngeren UG wird der gleiche Anteil erst nach über drei Monaten (Median = 100 Tage) erreicht. Aus beiden Werten lässt sich eine Tendenz zum frühzeitigen Erwerb der FE-Klasse AM unmittelbar mit dem Erreichen des Mindestalters erkennen.

Im Zeitpunkt des Erwerbs sind keine erheblichen geschlechtsspezifischen Unterschiede zu erkennen. Junge Männer erwerben die FE-Klasse AM etwas früher (im Durchschnitt 12 Tage), (vgl. Bild 17).

Im Folgenden werden die Gruppen hinsichtlich der Attraktivität des Erwerbs nach regionalen und demografischen Merkmalen verglichen. Hier werden

sowohl für die UG als auch für die VG ausschließlich die Probanden des zweiten Erwerbsjahres untersucht, da die Effekte erst mit einer gewissen Verzögerung nach der Einführung des Modellversuchs vollumfänglich ausgeprägt sind.

In den Modellversuchsländern stehen 4.810 FE-Erwerbern 58.620 Personen ohne FE-Erwerb gegenüber. In den Vergleichsländern beträgt das Verhältnis 6.700 zu 274.223 Personen (vgl. Tabelle 16 im Anhang). Das bedeutet, dass Jugendliche aus den Bundesländern des Modellversuchs eine mehr als dreimal höhere Chance zum Erwerb der FE-Klasse AM haben (vgl. Tabelle 6).

Jugendliche aus dem ländlichen Raum weisen eine um etwa zweimal höhere Chance für den Erwerb der FE-Klasse AM auf als Jugendliche, die im städtischen Raum leben. Dies gilt gleichermaßen für die beide untersuchten Gruppen (vgl. Tabelle 6). Da-

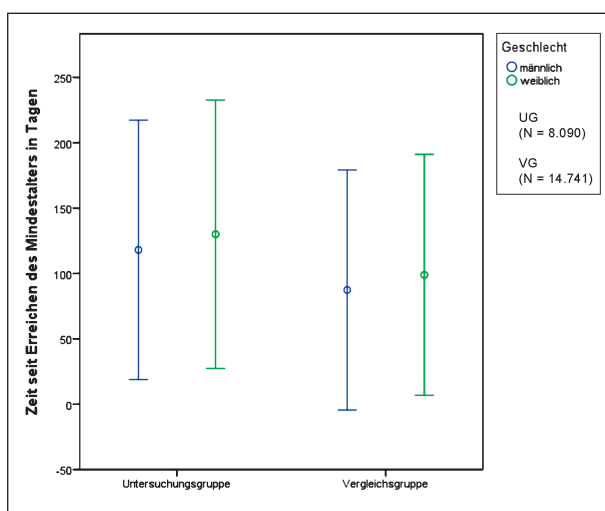


Bild 17: Durchschnittliche Zeit und einfache Standardabweichung des Erwerbs der FE-Klasse AM der 15- bzw. 16-Jährigen nach Geschlecht

$OR_{UG/VG}$	3,4
$OR_{UG-Land/Stadt}$	2,2
$OR_{VG-Land/Stadt}$	2,2
$OR_{UG-Männlich/Weiblich}$	2,7
$OR_{VG-Männlich/Weiblich}$	3,6
Lesebeispiel: In der UG haben im Vergleich zur VG etwa 3,4-mal so viele Personen die FE-Klasse AM erworben. Das Odds Ratio ($OR_{UG/VG}$) ist der Quotient aus den Verhältnissen der Probanden mit und ohne FE-Erwerb der Klasse AM der UG und der VG.	

Tab. 6: Quotenverhältnis (Odds Ratio) zum Erwerb der FE-Klasse AM im 2. Erwerbsjahr

raus lässt sich eine Tendenz zum bevorzugten Erwerb der FE-Klasse AM im ländlichen Raum erkennen. Das Quotenverhältnis von FE-Inhabern und -Inhaberinnen verweist auf geschlechtsspezifische Unterschiede im FE-Erwerb, die in gleicher Richtung sowohl in der UG als auch der VG bestehen. Das Führen eines Kleinkraftrades ist unter jungen Männern beliebter als unter Frauen. Es existiert eine drei- (UG: 2,7) bis fast viermal (VG: 3,6) höhere Chance für den FE-Erwerb (vgl. Tabelle 6).

3 Beobachtbare Verkehrsbewährung

In dieser Evaluationsstudie wird das Verhalten im Straßenverkehr in den ersten zwölf Monaten seit dem Erwerb der FE-Klasse AM analysiert. Bedingt durch diesen relativ kurzen Zeitraum – vergleichbare Studien zur Analyse der Legal-/Verkehrsbewährung beobachten 36 Monate (u. a. KÜHNE & HUNDERTMARK, 2016) – sowie der bereits einführend beschriebenen Besonderheit der untersuchten Subpopulation junger Fahrer, ist nur eine geringe Anzahl von kritischen Ereignissen zu erwarten.

Wird im Folgenden von Verkehrsauffälligkeiten gesprochen, handelt es sich um die im FAER registrierten Verkehrsauffälligkeiten.

3.1 Ausmaß der Verkehrsauffälligkeiten

1,1 % der Jugendlichen aus den am Modellversuch beteiligten Bundesländern und 0,8 % der Jugendlichen aus den Vergleichsländern sind mit mindestens einem Verkehrsdelikt auffällig geworden. Demgegenüber verloren geringfügig mehr Jugendliche der VG im ersten Jahr nach dem Erwerb der FE-Klasse AM das Recht, ein fahrerlaubnispflichtiges Fahrzeug zu führen (vgl. Tabelle 7).

Unter den insgesamt 109 Personen (UG: 54; VG 55; vgl. Tabelle 7), die in den ersten 12 Monaten

	UG (N = 4.810)	VG (N = 6.700)
Ind.VA	1,1 (54)	0,8 (55)
Ind.Entz	0,0 (1)	0,1 (5)

Tab. 7: Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung (abs. Häufigkeiten (in %))

nach dem Erwerb der FE-Klasse AM ein Verkehrsdelikt begangen haben, sind 3 Personen erneut auffällig geworden (UG: 1; VG: 2).

3.2 Geschlechtsspezifische Unterschiede

Die beobachtbare Verkehrsbewährung fällt bei den jungen Frauen (für beide Indikatoren) höher aus als bei den jungen Männern (vgl. Tabelle 8). Dieses Ergebnis deckt sich mit dem bereits diskutierten geschlechtsspezifischen Verkehrsverhalten. Dieser Geschlechtereffekt ist unter den durchschnittlich ein Jahr älteren Jugendlichen der Vergleichsländer (für beide Indikatoren) deutlich stärker ausgeprägt als unter den Jugendlichen der Modellversuchsländer (vgl. Tabelle 8). Die Ursachen dafür können unterschiedlicher Natur sein. Eine Vermutung ist, dass die Risikobereitschaft von jungen Erwachsenen bis 18 Jahre mit zunehmendem Alter ansteigt und bei Männern deutlich stärker ausgeprägt sein könnte als bei Frauen.

3.3 Schwere und Art der Verkehrsauffälligkeiten

Unter den 109 im Straßenverkehr auffällig gewordenen Personen (vgl. Tabelle 7) ist eine Person der UG ausschließlich mit einem nicht rechtskräftigen Verstoß registriert. Da das Register in diesem Fall keine Informationen über u. a. die Schwere und die Art der Zuwiderhandlung speichert, kann dieser Fall nicht weiter berücksichtigt werden.

Auf 108 auffällige Jugendliche entfallen 119 Verkehrsverstöße (UG: 54; VG: 65; vgl. Tabelle 9). Mehrfache Auffälligkeit im Straßenverkehr tritt in dem untersuchten Zeitraum häufiger in der VG auf.

Eine Einteilung der Verstöße erfolgt anhand der Kategorien für Personen mit Fahrerlaubnis auf Probe gemäß Anlage 12 zu § 34 FeV. Da es sich bei der in dieser Studie untersuchten Subpopulation ebenfalls um Fahranfänger handelt, ist diese Kategorisierung zielführend. Etwa 80 % der Verstöße (43), die von Modellversuchsteilnehmern begangen wurden, sind als schwerwiegend einzustufen. In der VG sind es knapp Dreiviertel (48), (vgl. Tabelle 9).

Im Hinblick auf die hohe Gefahrenexposition junger Kraftfahrzeugführer wird das Führen von Kraftfahr-

	UG		VG	
	Männlich (N = 3.521)	Weiblich (N = 1.289)	Männlich (N = 5.264)	Weiblich (N = 1.436)
Ind.VA	1,3 (45)	0,7 (9)	1,0 (52)	0,2 (3)
Ind.Entz	0,0 (1)	0,0 (0)	0,1 (5)	0,0 (0)

Tab. 8: Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung nach Geschlecht (abs. Häufigkeiten (in %))

	UG	VG
Verstöße insgesamt	54 (100,0)	65 (100,0)
und zwar: ¹		
schwerwiegender Verstoß	43 (79,6)	48 (73,8)
weniger schwerwiegender Verstoß	11 (20,4)	17 (26,2)
Berauschende Mittel (Drogen)	0	5
Alkohol	2	9
Fahren ohne FE	0	10

¹ Nachstehend sind einzelne, besonders interessierende Positionen (berauschende Mittel, Alkohol, Fahren ohne FE) genannt, die sich überschneiden, also nicht addiert werden dürfen.

Tab. 9: Verteilung der Verkehrsverstöße nach Art (abs. Häufigkeiten (in %))

zeugen unter dem Einfluss von berauschenden Mitteln (§ 24a(2) StVG) und Alkohol im Besonderen untersucht. Für Fahranfänger und Jugendliche unter 21 Jahren gilt nach § 24c StVG ein striktes Alkoholverbot. Es treten Verkehrsverstöße im Zusammenhang mit Alkohol und unter Einfluss von berauschenden Mitteln häufiger unter den durchschnittlich ein Jahr älteren Jugendlichen aus den Vergleichsländern auf (vgl. Tabelle 9). In Deutschland ist der Verkauf sowie der Verzehr von alkoholischen Getränken an Jugendliche ab 16 Jahren erlaubt (§ 9 Jugendschutzgesetz (JuSchG)). Dies könnte ein Grund für die höhere Auffälligkeit in der VG sein.

Am Modellversuch nehmen nur einige Bundesländer teil, sodass das Führen des Kleinkraftrades außerhalb dieser Landesgrenzen im Alter von 15 Jahren eine Straftat mit dem Tatbestand ‚Fahren ohne FE‘ darstellt. Wider Erwarten ist dieses Delikt jedoch bei keiner Person aus den Modellversuchsländern beobachtet worden (vgl. Tabelle 9). Ob die in diesem Zusammenhang eingetragenen Verstöße der VG auf die Nutzung eines fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugs ohne gültige FE oder auf den Umbau des Kleinkraftrades zur Erhöhung der Leistung zurückzuführen ist, kann nicht näher spezifiziert werden.

4 Erwerb von Fahrerlaubnis- klassen

Bei der Analyse der im weiteren Lebensverlauf erworbenen FE-Klassen werden die FE-Klassen betrachtet, die das Fahren eines schnelleren Fahrzeugs im Vergleich zu einem zweirädrigen Kleinkraftfahrzeug erlauben. Aufgrund der Altersstruktur der Probanden sind insbesondere die Zweirad-Klassen A1 und A2 sowie die Personenkraftwagen-Klasse (Pkw-Klasse) B²⁴ bzw. BF17²⁵ (siehe Kapitel 2.3.1).

Wird im Folgenden vom Erwerb von FE-Klassen gesprochen, ist der erstmalige Erwerb einer der einführungsgenannten FE-Klassen seit dem Erwerb der FE-Klasse AM gemeint.

4.1 Altersbezogene Analyse des Erwerbs von Fahrerlaubnis- klassen

Der Erwerb der Zweirad-Klasse A1 ist unter den Modellversuchsteilnehmern im Alter von 16 und 17 Jahren leicht attraktiver als unter den gleichaltrigen Personen aus den Vergleichsländern (vgl. Bild 18²⁶). Es kann unterstellt werden, dass sich die 16-jährigen Jugendlichen aus den Vergleichsländern bewusst für das Fahren des Kleinkraftfahrzeuges entschieden haben, da sie ebenfalls zum Erwerb der FE-Klasse A1 und somit zum Führen eines schnelleren Leichtkraftfahrzeuges berechtigt gewesen wären. Die Modellversuchsteilnehmer hatten diese Option im Alter von 15 Jahren nicht. Somit überrascht nicht, dass sich anteilig mehr Jugendliche der UG für den zeitnahen Erwerb der schnelleren Zweirad-Klasse A1 entscheiden.

²⁴ Die FE-Klasse BE setzt den Besitz der FE-Klasse B voraus. Deshalb wird die FE-Klasse BE nicht betrachtet.

²⁵ Da die Verwendung der Schlüsselzahl zur Angabe von Beschränkungen, Auflagen und Zusatzangaben (Anlage 9 zu § 25(3) FeV) vereinzelt nicht korrekt ist, erfolgt die Zuordnung anhand des Alters zum Erwerbszeitpunkt. Daraus können Abweichungen zu den FE-Statistiken des KBA resultieren.

²⁶ Es sind nur Personen berücksichtigt, die die Altersklasse bereits erreicht haben und noch im Besitz der FE sind, zu der sie die FE-Klasse AM erworben haben (UG: 99,7 %, VG: 99,3 %). Die ausgewiesenen relativen Häufigkeiten sind auf die Altersgruppen bezogen und dürfen nicht addiert werden (vgl. Tabelle 17 im Anhang). Dies gilt für alle Analysen in diesem Kapitel.

Personen der UG nehmen seltener am BF17 teil als Gleichaltrige aus den Vergleichsländern. Die Ursachen dafür können unterschiedlicher Natur sein. Unter Umständen bedeuten die Teilnahme am BF17 und die damit verbundene Bedingung einer Begleitperson für die UG einen Verlust an bereits gewonnener Autonomie im motorisierten Straßenverkehr.

Sobald die Jugendlichen die FE-Klasse B, die zum Führen eines Pkws ohne Begleitperson berechtigt, erwerben können, gleichen sich beide Gruppen in der Erwerbshäufigkeit an (vgl. Bild 19).

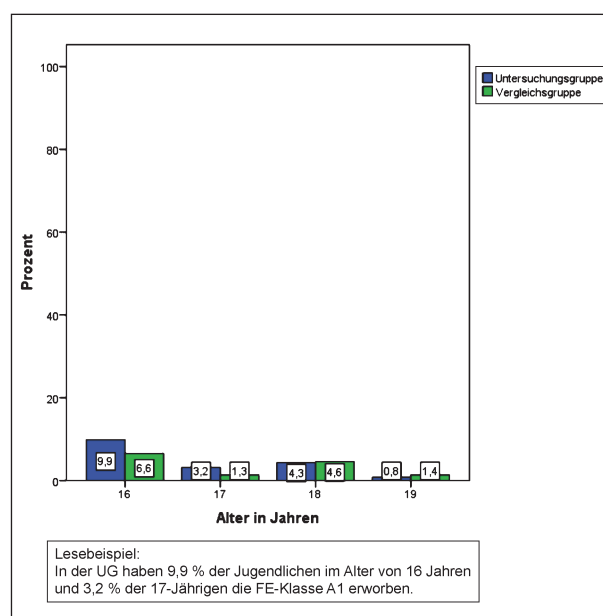


Bild 18: Erwerb der FE-Klasse A1 nach Alter

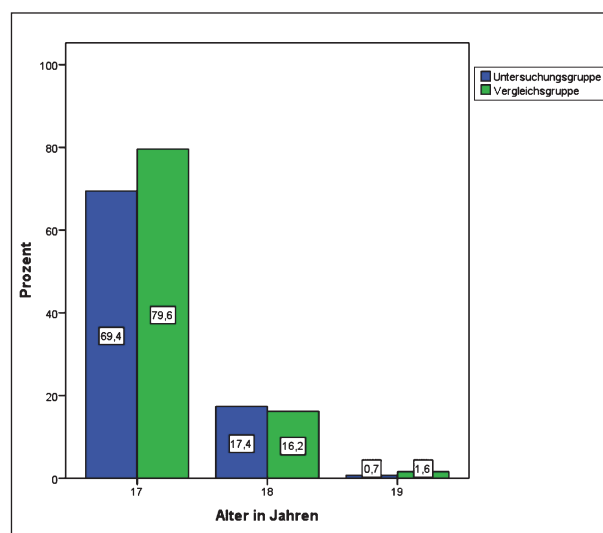


Bild 19: Erwerb der FE-Klasse B nach Alter

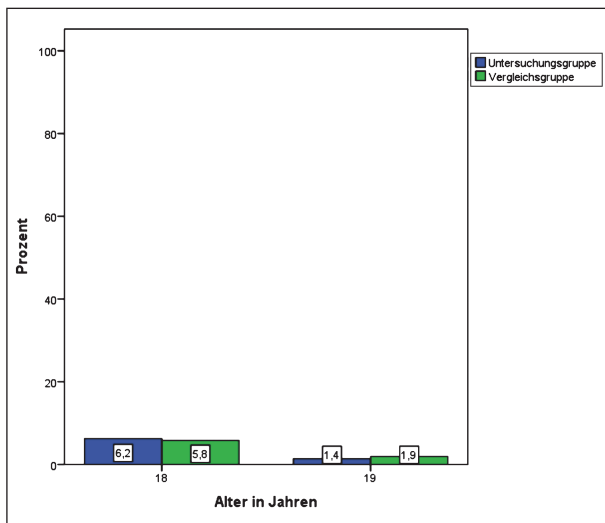


Bild 20: Erwerb der FE-Klasse A2 nach Alter

Der Erwerb der Zweirad-Klasse A2 im Alter von 18 und 19 Jahren ist in der UG in gleichem Ausmaß verbreitet wie in der VG (vgl. Bild 20).

4.2 Zeitpunkt des erstmaligen Erwerbs und Art der Fahrerlaubnisklasse

Im Vergleich zu den Jugendlichen aus den Vergleichsländern verweilen die Teilnehmer am Modellversuch etwa ein Jahr länger in der Phase, in der sie nur zum Führen von Fahrzeugen der FE-Klasse AM berechtigt sind (UG: Median = 738 Tage; VG: Median = 389 Tage).²⁷

Alle Jugendlichen sind zum erstmaligen Erwerb einer weiteren FE-Klasse durchschnittlich gleich alt (17 Jahre und 4 Monate). Im Alter von 17 Jahren sind die Jugendlichen berechtigt, die FE-Klassen A1 bzw. B im Rahmen von BF17 zu erwerben. 90 % der Jugendlichen erwirbt die FE-Klasse B, die zum Führen eines Pkws berechtigt. Diese Tendenz lässt sich für beide Gruppen feststellen (vgl. Tabelle 10²⁸). Im Hinblick auf das Durchschnittsalter von 17 Jahren beim erstmaligen Erwerb einer FE-Klasse ist es naheliegend, dass BF17 einen großen Anteil einnimmt. Unter den Jugendlichen aus den Modellversuchsländern, die sich für den Erwerb der FE-Klasse B entschieden haben, haben 83 % am BF17 teilgenommen. In der VG sind es 82 %.

Trotz der allgemein hohen Attraktivität der FE-Klasse B sind gruppenspezifische Unterschiede sichtbar. Zweirad-Klassen sind unter den Teilnehmern aus den Modellversuchsländern deutlich attraktiver

FE-Klasse	UG (N = 6.834)	VG (N = 14.330)
A1	13,5	7,6
B/BF17	86,2	92,4
A2	0,6	0,3

Tab. 10: Verteilung der Probanden beim Erwerb mindestens einer der FE-Klassen A1, B/BF17 oder A2 nach Art der FE-Klasse (in %)

als bei den Jugendlichen aus den Vergleichsländern (FE-Klassen A1 und A2: UG: 14 %; VG: 8 %), (vgl. Tabelle 10). Es ist anzunehmen, dass die Jugendlichen aus den Vergleichsländern, die im Alter von 16 Jahren ebenfalls berechtigt sind, die schnellere FE-Klassen A1 zu erwerben, eine bewusste Entscheidung für das Führen von zweirädrigen Kleinkraftfahrzeugen getroffen haben.

4.3 Geschlechtsspezifische Unterschiede

Frauen und Männer verweilen gleich lang in der Phase, in der sie nur zum Führen von Fahrzeugen der FE-Klasse AM berechtigt sind. Dies gilt für beide Gruppen gleichermaßen.

Männer entscheiden sich eher für den Erwerb einer FE-Klasse zum Führen von Kraftfahrzeugen, während Frauen eher die Pkw-Klasse B im Anschluss an die FE-Klasse AM erwerben. Dies gilt für beide Gruppen, jedoch ist die Tendenz in den Modellversuchsländern etwas ausgeprägter als in den Vergleichsländern (Differenz zwischen Männern und Frauen der FE-Klasse A1 bzw. B/BF17: UG: jeweils ca. 10 Prozentpunkte; VG; jeweils ca. 8 Prozentpunkte), (vgl. Tabelle 11²⁹).

Betrachtet man die Attraktivität von BF17 lassen sich keine großen geschlechtsspezifische Unterschiede feststellen. In den Modellversuchsländern entscheiden sich 87 % der Frauen und 82 % der Männer, die die FE-Klasse B erwerben, für die Teilnahme am BF17. In den Vergleichsländern liegen die Anteile bei 84 % (Frauen) bzw. 82 % (Männer).

²⁷ Die Abweichung im Median im Vergleich zu den Angaben im Kapitel 2.1 resultiert aus den unterschiedlichen Gruppenzugehörigkeiten (siehe Kapitel 2.3.4).

²⁸ Der Gesamtanteil kann 100 % übersteigen, da eine Person gleichzeitig mehrere FE-Klassen erwerben kann.

²⁹ Der Gesamtanteil kann 100 % übersteigen, da eine Person gleichzeitig mehrere FE-Klassen erwerben kann.

FE-Klasse	UG		VG	
	Männlich (N = 5.023)	Weiblich (N = 1.811)	Männlich (N = 11.182)	Weiblich (N = 3.148)
A1	16,1	6,2	9,3	1,5
B/BF17	83,5	93,8	90,6	98,5
A2	0,7	0,1	0,4	0,1

Tab. 11: Verteilung der Probanden nach Art der FE-Klasse beim Erwerb mindestens einer der FE-Klassen A1, B/BF17 oder A2 nach Geschlecht (in %)

5 Zeitliche Entwicklung

In diesem Kapitel werden die Entwicklungen der Verkehrsauffälligkeiten, der Erwerbsquote und der Fahrzeugdichte untersucht. Alle Aussagen beziehen sich auf die in den Registern gespeicherten Personen bzw. Fahrzeuge und sind somit von dem bisherigen quasi-experimentellen Kontrollgruppendesign mit UG und VG abzugrenzen.

Im Blickpunkt der Zeitreihen stehen junge Verkehrsteilnehmer aus den Modellversuchs- und Vergleichsländern sowie Fahrzeuge, die mit den FE-Klassen AM und A1 geführt werden dürfen.

5.1 Entwicklung von Verkehrsauffälligkeiten junger Verkehrsteilnehmer

Kritiker des Modellversuchs erwarten durch die höhere Exposition Jugendlicher als motorisierte Zweiradfahrer eine Zunahme der absoluten Unfallzahlen-. Aussagen zu Verkehrsunfällen werden auch an dieser Stelle aus den bereits diskutierten Gründen nicht getroffen (siehe Kapitel 2.2). Es werden die von 15-Jährigen insgesamt begangenen und rechtskräftig eingetragenen Verkehrsverstöße nach dem FEBS FAER betrachtet. Die Mehrheit begangener Verstöße sind verwaltungsbehördliche Ordnungswidrigkeiten, die nach der Tat zeitnah im FAER eingehen (siehe Kapitel 2.1.2). Somit ist davon auszugehen, dass die Mehrheit der hier gezählten Verstöße tatsächlich im Betrachtungszeitraum begangen worden sind.

Die von 15-Jährigen begangenen Verkehrsauffälligkeiten stagnieren im zweiten bis vierten Jahr des Modellversuchs. Dahingegen sind im identischen Zeitraum von den in den Vergleichsländern wohnhaften Gleichaltrigen zunehmend weniger Verkehrsverstöße registriert (vgl. Bild 21).³⁰ Einschränkung sei angemerkt, dass sich dieser Effekt

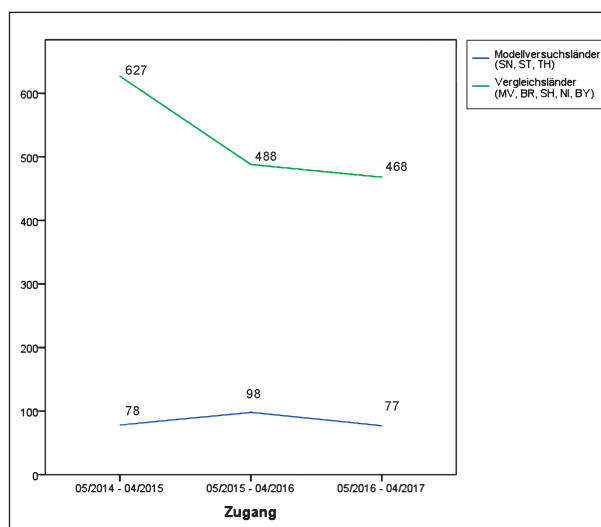


Bild 21: Anzahl rechtskräftiger Verkehrsauffälligkeiten von 15 bis unter 16-Jährigen nach Bundesland des Wohnortes zur Tat

	2014	2015
Modellversuchsländer (SN, ST, TH)	63.430	68.081
Vergleichsländer (MV, BR, SH, NI, BY)	274.182	277.599

Tab. 12: Bevölkerungsstand zum 31.12. des Jahres der 15- bis unter 16-Jährigen nach Bundesland (Statistisches Bundesamt, 2016)

mit den zur Verfügung stehenden Informationen nicht kausal auf den Modellversuch zurückführen lässt.

Es wurde erwartet, dass von 15-Jährigen aus den Modellversuchsländern pro Einwohner mehr Delikte im FAER registriert sind als in den Vergleichsländern. Diese Vermutung lässt sich für das zweite bis vierte Jahr des Modellversuchs nicht bestätigen. Auf ein Delikt in den Modellversuchsländern kommen zwischen fünf bis acht Delikte in den Vergleichsländern, während das Bevölkerungsverhältnis 1 zu 4 ist (vgl. Bild 21 und Tabelle 12).

Da keine Daten für den Zeitraum vor der Einführung des Modellversuchs zur Auswertung herangezogen werden konnten, kann letztendlich jedoch keine Aussage über die Auswirkung des Modellversuchs getroffen werden.

³⁰ Keine Berücksichtigung fanden Mitteilungen ohne Angabe zum Bundesland und/oder Alter. Die Daten bis einschließlich 12/2016 sind jahresbereinigt; die Monate 01/2017 bis 04/2017 vorläufige, monatsbereinigte Daten.

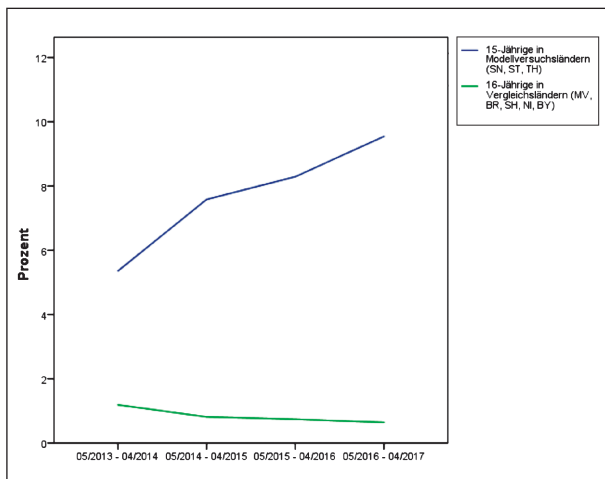


Bild 22: Entwicklung der Erwerbsquote der FE-Klasse AM nach Alter und Bundesland

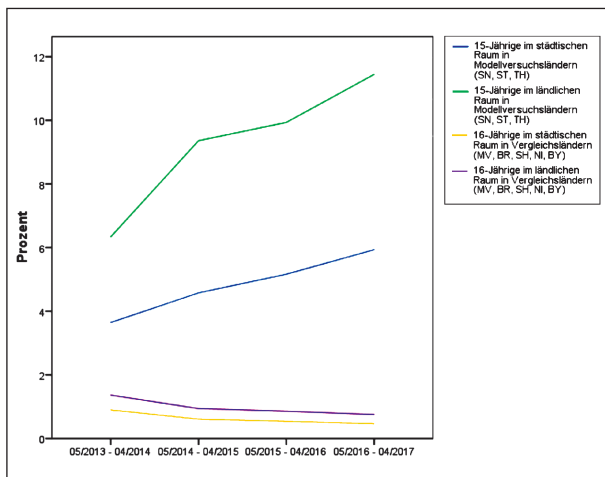


Bild 23: Entwicklung der Erwerbsquote der FE-Klasse AM nach Siedlungsstruktur, Alter und Bundesland

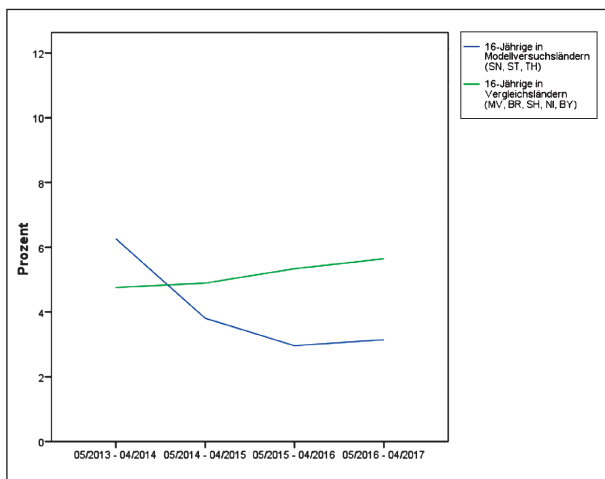


Bild 24: Entwicklung der Erwerbsquote der FE-Klasse A1 nach Alter und Bundesland

5.2 Entwicklung des Erwerbs der Fahrerlaubnisklassen AM und A1

Im Verlauf des Modellversuchs hat die FE-Klasse AM unter den 15-Jährigen deutlich an Attraktivität gewonnen. Die Erwerbsquote hat sich innerhalb der ersten vier Jahre fast verdoppelt. In den ebenfalls ländlich geprägten Bundesländern MV, BR, SH, NI und BY sinkt dagegen die Erwerbsquote der 16-jährigen AM-Erwerber im gleichen Zeitraum (vgl. Bild 22). Das lässt die Vermutung nahe, dass die Attraktivitätssteigerung in den Modellversuchsländern im Zusammenhang mit der Herabsenkung des Mindestalters um ein Jahr steht.

Insbesondere Jugendliche, die im ländlichen Raum wohnen, entscheiden sich für den Erwerb der FE-Klasse AM. Diese Tendenz verstärkt sich mit zunehmender Laufzeit des Modellversuchs. In den Vergleichsländern ist dieser Trend nicht erkennbar; die Erwerbsquoten verlaufen synchron (vgl. Bild 23). Somit lässt sich sagen, dass die Maßnahme vornehmlich von der intendierten Zielgruppe angenommen wurde, aber auch in urbaneren Bereichen zu einer Erhöhung der Mobilität beigetragen hat.

Mit der Herabsenkung des Mindestalters zum Erwerb von zweirädrigen Kleinkrafträdern ist die Popularität von Leichtkrafträdern als Einstiegsklasse³¹ in die Fahrkarriere in den Modellversuchsländern deutlich gesunken. Die Erwerbsquote halbierte sich innerhalb von vier Jahren auf 3 % im vierten Jahr des Modellversuchs. In den Vergleichsländern ist die Erwerbsquote der FE-Klasse A1 in diesem Zeitraum um einen Prozentpunkt gestiegen (vgl. Bild 24).

5.3 Entwicklung der Fahrzeugdichte von Klein- und Leichtkrafträdern

Bereits in den vier Jahren vor dem Modellversuch zeichnet sich eine leicht steigende Tendenz bei den zugelassenen zweirädrigen Kleinkrafträdern je Einwohner in den Modellversuchsländern ab. Mit der Einführung ist ein deutlich stärkerer Anstieg in der Fahrzeugdichte erkennbar. In den Vergleichsländern kommen zwischen 2012 und 2017 jährlich

³¹ Nicht berücksichtigt sind die land- und forstwirtschaftlichen FE-Klassen L und T.

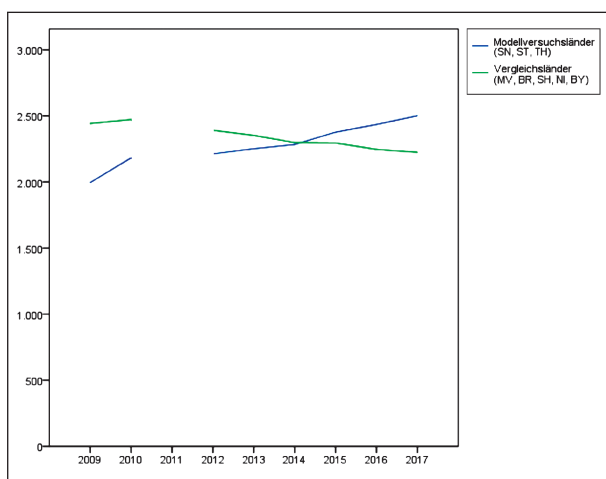


Bild 25: Fahrzeugdichte (je 100.000 Einwohner) von zweirädrigen Kleinkrafträdern vom 01.01.2009 bis 01.01.2017

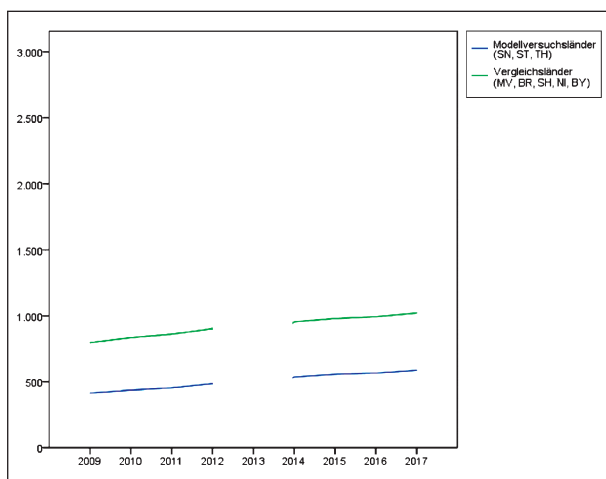


Bild 26: Fahrzeugdichte (je 100.000 Einwohner) von Leichtkrafträdern vom 01.01.2009 bis 01.01.2017

immer weniger zweirädrige Kleinkrafträder auf 100.000 Einwohner (vgl. Bild 25³²).

Es sei darauf verwiesen, dass Halter und Führer von Fahrzeugen nicht notwendigerweise identisch sind. Es kann aber unterstellt werden, dass das zweirädrige Kleinkraftrad in der Mehrheit der Fälle

nicht von den 15-Jährigen selber, sondern von den Eltern versichert wird. Weiterhin sind Leichtkrafträder als bestes Substitut für zweirädrige Kleinkrafträder in den Modellversuchsländern ebenso attraktiv wie in den Vergleichsländern. D. h. es gibt keine Unterschiede in der Attraktivität der von Jugendlichen fahrbaren Zweiräder im Allgemeinen (vgl. Bild 26³³). Somit liegt die Vermutung nahe, dass der Modellversuch einen Effekt auf die Fahrzeugdichte von zweirädrigen Kleinkrafträdern hat.

6 Fazit

Ziel der Studie war es zum einen zu untersuchen, ob sich aus dem Modellversuch Auswirkungen auf die beobachtbare Verkehrsbewährung ergeben. Zum anderen wurde der Frage nachgegangen, ob das Absenken des Mindestalters Auswirkungen auf die Attraktivität der im weiteren Lebensverlauf erwerbbarer FE-Klassen hat.

Um den Geltungsbereich der Ergebnisse sichtbar zu machen, wurde zu Beginn ein umfangreicher Einblick in das Untersuchungsdesign gegeben. Dabei wurden die inhaltlichen, technischen und institutionellen Rahmenbedingungen skizziert, Besonderheiten der Datengrundlagen diskutiert und in ihrer Auswirkung auf die Evaluation bewertet und eingeordnet.

Es lassen sich geschlechtsspezifische Präferenzen bei dem Erwerb von FE-Klassen aufzeigen, die auch aus der amtlichen Statistik bekannt sind. Junge Männer erwerben häufiger Zweirad-Klassen, somit ebenfalls die FE-Klasse AM. Das gilt sowohl in den Modellversuchs- als auch den Vergleichsländern. Ebenso werden siedlungsstrukturelle Unterschiede im FE-Erwerb deutlich. Auch hier lässt sich für Modellversuchsländer und Vergleichsländer zeigen, dass im ländlichen Raum deutlich mehr Personen die FE-Klasse AM erwerben.

Für die beobachtbare Verkehrsbewährung ergeben sich keine deutlichen Unterschiede zwischen den beiden Gruppen. Das ist unter anderem auf die geringe empirische Basis zurückzuführen. Über alle 11.510 Probanden hinweg wurden insgesamt nur 109 auffällig. Die dabei entstehenden Unterschiede zwischen den Probanden der Modellversuchsländer und der Vergleichsländer sind nur unter großem Vorbehalt interpretierbar.

³² Im Jahr 2011 kam es zu einer vermehrt fehlerhaften Verwendung von Schlüsselnummern im Kontext der Kategorisierung der Fahrzeugart. Aus diesem Grund kann das Jahr 2011 nicht ausgewertet werden. Keine Berücksichtigung fanden Mitteilungen ohne Angabe zum Bundesland.

³³ Im Jahr 2013 kam es zu einer vermehrt fehlerhaften Verwendung von Schlüsselnummern im Kontext der Kategorisierung der Fahrzeugart. Aus diesem Grund kann das Jahr 2013 nicht ausgewertet werden. Keine Berücksichtigung fanden Mitteilungen ohne Angabe zum Bundesland.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Anteil verkehrsauffälliger Jugendlicher sehr gering ist. Während mehr Jugendliche aus den am Modellversuch beteiligten Bundesländern mit einem registerpflichtigen Verkehrsdelikt auffällig geworden sind, haben mehr Jugendliche aus den Bundesländern der Vergleichsgruppe das Recht des Führens fahrerlaubnispflichtiger Fahrzeuge verloren.

Da ausschließlich männlichen Jugendlichen im ersten Jahr nach dem Erwerb der FE-Klasse AM die FE entzogen wurde, könnte dies auf eine höhere Risikobereitschaft hindeuten. Es gilt zu überlegen, diese Beobachtung in der Fahrerlaubnisausbildung zu berücksichtigen.

Insgesamt ist bei beiden Gruppen eine hohe Attraktivität des BF17 zu beobachten. Trotz des kurzen Beobachtungszeitraums sind aber auch Unterschiede im FE-Erwerb bei den untersuchten Personen erkennbar. Jugendliche aus den Vergleichsländern nehmen häufiger am BF17 teil. Für Jugendliche aus den Modellversuchsländern ist demgegenüber der Erwerb der FE-Klasse A1 etwas attraktiver.

Die Mehrheit der Jugendlichen ist erst mit der Teilnahme am BF17 berechtigt, schnellere Fahrzeuge zu führen. Die ein Jahr jüngeren Modellversuchsteilnehmer nehmen demzufolge länger mit einem zweirädrigen Kleinkraftrad am motorisierten Straßenverkehr teil.

Weiterhin lässt sich erkennen, dass in den Modellversuchsländern der Erwerb der FE-Klasse AM im Gegensatz zu den Vergleichsländern angestiegen ist. Diese Tendenz geht konform mit einem leichten Anstieg der Fahrzeugdichte von zweirädrigen Kleinkrafträdern in den Modellversuchsländern. Gleichzeitig entschieden sich zunehmend weniger 16-Jährige aus den Modellversuchsländern für den Erwerb der FE-Klasse A1 als Einstiegsklasse in die Fahrkarriere.

Zusammenfassend sei gesagt, dass Aussagen zur Auswirkung auf die beobachtbare Verkehrsbewährung nur unter großem Vorbehalt getroffen werden sollten. Um die Auswirkungen des Modellversuchs fundiert beurteilen zu können, sollten selbstberichtete Verkehrsverstöße in die Bewertung einbezogen werden.

Literatur

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2016): INKAR – Indikatoren und Karten zur Raum und Stadtentwicklung: Siedlungsstrukturelle Kreistypen, Bonn
- FUNK, W. & STUMPF, F. (2014): Methodenstudie „Modellversuch AM15“. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0593/2013. Schlussbericht zum 31. Juli 2014, Nürnberg: Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
- HANSJOSTEN, E. & SCHADE, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit (M 71), Bergisch Gladbach
- Krafftahrt-Bundesamt (2016): Fahrerlaubnisse (FE) – Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) – 1. Januar 2016, Flensburg: KBA
- KÜHNE, M. & HUNDERTMARK, T. (2016): Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit (M 265), Bergisch Gladbach
- MEYER, H. (2010): Verkehrs-Intervention in Deutschland – Empirische Befunde und Zukunftsperspektiven, Blutalkohol, 47(2), 61-88
- SCHADE, F.-D. & HEINZMANN, H.-J. (2011): Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17 – Summative Evaluation, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: Mensch und Sicherheit (M 218), Bergisch Gladbach
- SCHNELL, R., HILL, P. B. & ESSER, E. (1999): Methoden der empirischen Sozialforschung, 6. Aufl., München/Wien: Oldenbourg
- Statistisches Bundesamt (2016): GENESIS: Bevölkerungsstand: Bevölkerung nach Geschlecht und Altersjahren – Stichtag 31.12. – regionale Tiefe: Kreise und krfr. Städte, Wiesbaden

Bilder

- Bild 1: Untersuchungspopulation der beobachtbaren Verkehrsbewährung und des FE-Erwerbs
- Bild 2: Verteilung der Probanden der UG nach Bundesland und Erwerbsjahr
- Bild 3: Verteilung der Probanden der VG nach Bundesland und Erwerbsjahr
- Bild 4: Verteilung der Probanden der UG nach Siedlungsstruktur und Erwerbsjahr
- Bild 5: Verteilung der Probanden der VG nach Siedlungsstruktur und Erwerbsjahr
- Bild 6: Verteilung der Probanden der UG nach Geschlecht und Erwerbsjahr
- Bild 7: Verteilung der Probanden der VG nach Geschlecht und Erwerbsjahr
- Bild 8: Durchschnittliche Zeit und einfache Standardabweichung des Erwerbs der FE-Klasse AM der UG
- Bild 9: Durchschnittliche Zeit und einfache Standardabweichung des Erwerbs der FE-Klasse AM der VG
- Bild 10: Verteilung der Probanden nach Siedlungsstruktur
- Bild 11: Verteilung der Probanden nach Geschlecht
- Bild 12: Verteilung der Probanden nach Siedlungsstruktur
- Bild 13: Verteilung der Probanden nach Geschlecht
- Bild 14: Verfahrensschema zur Rekrutierung
- Bild 15: Erhebungsdesign der beobachtbaren Verkehrsbewährung
- Bild 16: Erhebungsdesign des FE-Erwerbs
- Bild 17: Durchschnittliche Zeit und einfache Standardabweichung des Erwerbs der FE-Klasse AM der 15- bzw. 16-Jährigen nach Geschlecht
- Bild 18: Erwerb der FE-Klasse A1 nach Alter

- Bild 19: Erwerb der FE-Klasse B nach Alter
- Bild 20: Erwerb der FE-Klasse A2 nach Alter
- Bild 21: Anzahl rechtskräftiger Verkehrsauffälligkeiten von 15- bis unter 16-Jährigen nach Bundesland des Wohnortes zur Tat
- Bild 22: Entwicklung der Erwerbsquote der FE-Klasse AM nach Alter und Bundesland
- Bild 23: Entwicklung der Erwerbsquote der FE-Klasse AM nach Siedlungsstruktur, Alter und Bundesland
- Bild 24: Entwicklung der Erwerbsquote der FE-Klasse A1 nach Alter und Bundesland
- Bild 25: Fahrzeugdichte (je 100.000 Einwohner) von zweirädrigen Kleinkrafträdern vom 01.01.2009 bis 01.01.2017
- Bild 26: Fahrzeugdichte (je 100.000 Einwohner) von Leichtkrafträdern vom 01.01.2009 bis 01.01.2017

Tabellen

- Tab. 1: Monatliche Erwerbszahlen der FE-Klasse AM nach Modellversuch- und Vergleichsländern (abs. Häufigkeiten)
- Tab. 2: Verteilung der Art des Erwerbs der FE-Klasse AM (abs. Häufigkeiten (in %))
- Tab. 3: Fallzahlen des Rekrutierungsverfahrens (abs. Häufigkeiten)
- Tab. 4: Verteilung der Probanden nach Geschlecht (in %)
- Tab. 5: Verteilung der Probanden nach Siedlungsstruktur (in %)
- Tab. 6: Quotenverhältnis (Odds Ratio) zum Erwerb der FE-Klasse AM im 2. Erwerbsjahr
- Tab. 7: Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung (abs. Häufigkeiten (in %))
- Tab. 8: Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung nach Geschlecht (abs. Häufigkeiten (in %))

- Tab. 9: Verteilung der Verkehrsverstöße nach Art (abs. Häufigkeiten (in %))
- Tab. 10: Verteilung der Probanden beim Erwerb mindestens einer der FE-Klassen A1, B/BF17 oder A2 nach Art der FE-Klasse (in %)
- Tab. 11: Verteilung der Probanden nach Art der FE-Klasse beim Erwerb mindestens einer der FE-Klassen A1, B/BF17 oder A2 nach Geschlecht (in %)
- Tab. 12: Bevölkerungsstand zum 31.12. des Jahres der 15- bis unter 16-Jährigen nach Bundesland (Statistisches Bundesamt, 2016)
- Tab. 22: Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung (abs. Häufigkeiten (in %))
- Tab. 23: Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung nach Geschlecht (abs. Häufigkeiten (in %))
- Tab. 24: Verteilung der Verkehrsverstöße nach Art (abs. Häufigkeiten (in %))

Anhang – Tabellen

- Tab. 13: Fahrerlaubnisklassen seit 19.01.2013
- Tab. 14: Verteilung der Kreise ausgewählter Bundesländer nach Siedlungsstruktur (Stand: 31.12.2013/31.12.2014; Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2016; (in %))
- Tab. 15: Verteilung der Altersgruppe im 2. Erwerbsjahr nach Geschlecht und Erwerb der FE-Klasse AM
- Tab. 16: Verteilung der Altersgruppe im 2. Erwerbsjahr nach Siedlungsstruktur und Erwerb der FE-Klasse AM
- Tab. 17: Grundgesamtheit am 17.07.2017 nach Alter
- Tab. 18: Verteilung der Probanden nach Erwerbsjahr, Bundesland und Siedlungsstruktur (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2016)
- Tab. 19: Verteilung der Probanden nach Erwerbsjahr, Bundesland und Geschlecht
- Tab. 20: Bevölkerungsstand zum 31.12. des Jahres nach Bundesland und Siedlungsstruktur (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2016; Statistisches Bundesamt, 2016)
- Tab. 21: Bevölkerungsstand zum 31.12. des Jahres nach Bundesland und Geschlecht (Statistisches Bundesamt, 2016)

Anhang A – Tabellen

FE-Klasse (§ 6(1) FeV)	Fahrzeuge (§ 6(1) FeV)	Mindestalter (§ 10 FeV)
A1	- Leichtkrafträder bis 125 ccm Hubraum; bis 11 kW Leistung; bis 0,1 Leistung je Kilogramm - dreirädrige Kraftfahrzeuge bis 15 kW Leistung	16
B/BF17 (§ 48a FeV)	vierrädrige Kraftfahrzeuge bis 3.500 kg, zur Beförderung von bis zu 8 Personen (+ Fahrer) - mit Anhänger bis 750 kg => Kombination bis 4.250 kg - mit Anhänger über 750 kg => Kombination bis 3.500 kg	18/17
A2	Krafträder bis 35 kW und bis 0,2 kW Leistung je Kilogramm	18

Tab. 13: Fahrerlaubnisklassen seit 19.01.2013

	Städtischer Raum	Ländlicher Raum
Schleswig-Holstein	26,7	73,3
Niedersachsen	37,0	63,0
Bayern	29,2	70,8
Brandenburg	5,6	94,4
Mecklenburg-Vorpommern	12,5	87,5
Gesamt VG	27,9	72,1
Sachsen	38,5	61,5
Sachsen-Anhalt	28,6	71,4
Thüringen	26,1	73,9
Gesamt UG	30,0	70,0

Tab. 14: Verteilung der Kreise ausgewählter Bundesländer nach Siedlungsstruktur (Stand: 31.12.2013/31.12.2014; Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2016), (in %)

		Erwerb	kein Erwerb	Gesamt
UG (15 Jahre)	Männlich	3.521	29.283	32.804
	Weiblich	1.289	29.337	30.626
	Gesamt	4.810	58.620	63.430
VG (16 Jahre)	Männlich	5.264	139.167	144.431
	Weiblich	1.436	135.056	136.492
	Gesamt	6.700	274.223	280.923

Tab. 15: Verteilung der Altersgruppe im 2. Erwerbsjahr nach Geschlecht und Erwerb der FE-Klasse AM

		Erwerb	kein Erwerb	Gesamt
UG (15 Jahre)	Ländlicher Raum	3.731	36.127	39.858
	Städtischer Raum	1.079	22.493	23.572
	Gesamt	4.810	58.620	63.430
VG (16 Jahre)	Ländlicher Raum	5.232	169.408	174.640
	Städtischer Raum	1.468	104.815	106.283
	Gesamt	6.700	274.223	280.923

Tab. 16: Verteilung der Altersgruppe im 2. Erwerbsjahr nach Siedlungsstruktur und Erwerb der FE-Klasse AM

Alter in Jahren	UG	VG
16	8.090	14.741
17	8.088	14.735
18	6.205	14.717
19	1.881	11.219

Tab. 17: Grundgesamtheit am 17.07.2017 nach Alter

	1. Erwerbsjahr			2. Erwerbsjahr			Gesamt		
	Städtischer Raum	Ländlicher Raum	Gesamt	Städtischer Raum	Ländlicher Raum	Gesamt	Städtischer Raum	Ländlicher Raum	Gesamt
Schleswig-Holstein	89	675	764	76	541	617	165	1.216	1.381
Niedersachsen	521	1.504	2.025	471	1.277	1.748	992	2.781	3.773
Bayern	1.177	3.810	4.987	919	3.198	4.117	2.096	7.008	9.104
Brandenburg	0	138	138	2	102	104	2	240	242
Mecklenburg-Vorpommern	0	127	127	0	114	114	0	241	241
VG Gesamt	1.787	6.254	8.041	1.468	5.232	6.700	3.255	11.486	14.741
Sachsen	505	1.087	1.592	652	1.560	2.212	1.157	2.647	3.804
Sachsen-Anhalt	72	555	627	107	958	1.065	179	1.513	1.692
Thüringen	238	823	1.061	320	1.213	1.533	558	2.036	2.594
UG Gesamt	815	2.465	3.280	1.079	3.731	4.810	1.894	6.196	8.090

Tab. 18: Verteilung der Probanden nach Erwerbsjahr, Bundesland und Siedlungsstruktur (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2016)

	1. Erwerbsjahr			2. Erwerbsjahr			Gesamt		
	Männlich	Weiblich	Gesamt	Männlich	Weiblich	Gesamt	Männlich	Weiblich	Gesamt
Schleswig-Holstein	625	139	764	507	110	617	1.132	249	1.381
Niedersachsen	1.695	330	2.025	1.468	280	1.748	3.163	610	3.773
Bayern	3.722	1.265	4.987	3.117	1.000	4.117	6.839	2.265	9.104
Brandenburg	103	35	138	78	26	104	181	61	242
Mecklenburg-Vorpommern	106	21	127	94	20	114	200	41	241
VG Gesamt	6.251	1.790	8.041	5.264	1.436	6.700	11.515	3.226	14.741
Sachsen	1.210	382	1.592	1.599	613	2.212	2.809	995	3.804
Sachsen-Anhalt	462	165	627	778	287	1.065	1.240	452	1.692
Thüringen	800	261	1.061	1.144	389	1.533	1.944	650	2.594
UG Gesamt	2.472	808	3.280	3.521	1.289	4.810	5.993	2.097	8.090

Tab. 19: Verteilung der Probanden nach Erwerbsjahr, Bundesland und Geschlecht

	2013			2014		
	Städtischer Raum	Ländlicher Raum	Gesamt	Städtischer Raum	Ländlicher Raum	Gesamt
	16 bis unter 17-Jährige			16 bis unter 17-Jährige		
Schleswig-Holstein	9.732	21.712	31.444	9.728	20.613	30.341
Niedersachsen	38.293	51.714	90.007	37.073	49.666	86.739
Bayern	57.284	77.112	134.396	57.099	75.097	132.196
Brandenburg	1.096	18.022	19.118	1.163	18.551	19.714
Mecklenburg-Vorpommern	1.121	10.678	11.799	1.220	10.713	11.933
VG Gesamt	107.526	179.238	286.764	106.283	174.640	280.923
	15 bis unter 16-Jährige			15 bis unter 16-Jährige		
Sachsen	13.241	15.788	29.029	14.038	16.394	30.432
Sachsen-Anhalt	4.562	11.619	16.181	4.777	11.911	16.688
Thüringen	4.550	11.506	16.056	4.757	11.553	16.310
UG Gesamt	22.353	38.913	61.266	23.572	39.858	63.430

Tab. 20: Bevölkerungsstand zum 31.12. des Jahres nach Bundesland und Siedlungsstruktur (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2016; Statistisches Bundesamt, 2016)

	2013			2014		
	Männlich	Weiblich	Gesamt	Männlich	Weiblich	Gesamt
	16 bis unter 17-Jährige			16 bis unter 17-Jährige		
Schleswig-Holstein	16.274	15.170	31.444	15.456	14.885	30.341
Niedersachsen	45.944	44.063	90.007	44.439	42.300	86.739
Bayern	68.928	65.468	134.396	68.309	63.887	132.196
Brandenburg	9.794	9.324	19.118	10.152	9.562	19.714
Mecklenburg-Vorpommern	6.068	5.731	11.799	6.075	5.858	11.933
VG Gesamt	147.008	139.756	286.764	144.431	136.492	280.923
	15 bis unter 16-Jährige			15 bis unter 16-Jährige		
Sachsen	14.830	14.199	29.029	15.583	14.849	30.432
Sachsen-Anhalt	8.224	7.957	16.181	8.725	7.963	16.688
Thüringen	8.239	7.817	16.056	8.496	7.814	16.310
UG Gesamt	31.293	29.973	61.266	32.804	30.626	63.430

Tab. 21: Bevölkerungsstand zum 31.12. des Jahres nach Bundesland und Geschlecht (Statistisches Bundesamt, 2016)

Anhang B – Beobachtbare Verkehrs- bewährung: Direkter Erwerb der Fahrerlaubnisklasse AM

Es wird das Verhalten im Straßenverkehr in den ersten zwölf Monaten nach dem Erwerb der FE-Klasse AM, sofern diese ausschließlich direkt erworben wurde, analysiert (siehe Kapitel 2.3.5).

Wird im Folgenden von Verkehrsauffälligkeiten gesprochen, handelt es sich um die im FAER registrierten Verkehrsauffälligkeiten.

Ausmaß der eingetragenen Verkehrsauffälligkeiten

1,1 % der 15-jährigen Jugendlichen aus den Modellversuchsländern sind mit mindestens einem Verkehrsverstoß auffällig geworden. Demgegenüber steht ein Anteil von 1,0 % der FE-Inhaber aus den Vergleichsländern, die die FE-Klasse AM direkt erworben haben. Im ersten Jahr der Fahrkarriere verloren 0,0 % der Jugendlichen der UG das Recht zum Führen eines fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugs; in der VG waren es 0,1 % (vgl. Tabelle 22).

Unter den insgesamt 76 im FAER registrierten Personen (UG: 54, VG Direkt: 22) sind 3 Personen wiederholt im ersten Jahr ihrer Fahrkarriere auffällig geworden (UG: 1; VG: 2).

Geschlechtsspezifische Unterschiede

Mehr junge Männer werden mit einem Verkehrsverstoß auffällig bzw. verlieren das Recht, ein fahrerlaubnispflichtiges Fahrzeug zu führen, als junge Frauen. In den Vergleichsländern zeigt sich diese Diskrepanz (für beide Indikatoren) stärker als unter den durchschnittlich ein Jahr jüngeren Modellversuchsteilnehmern (vgl. Tabelle 23).

Schwere und Art der Verkehrsauffälligkeiten

Unter den 76 im Straßenverkehr auffällig gewordenen Personen (vgl. Tabelle 22) ist eine Person der UG ausschließlich mit einem nicht rechtskräftigen Verstoß registriert. Dieser Fall kann nicht weiter berücksichtigt werden, da keine Informationen zur Schwere und Art vorliegen.

Die insgesamt 75 auffälligen Personen haben 80 Verstöße im Straßenverkehr begangen (UG: 54; VG: 26; vgl. Tabelle 24³⁴).

Knapp 80 % der Verstöße der UG sind schwerwiegend; in der VG liegt der Anteil bei 92 %. Verstöße unter dem Einfluss von berauschenden Mitteln bzw. Alkohol ist in der VG eine stärker auftretende Problematik als in der UG. Gleiches gilt für den Tatbestand des Fahrens ohne FE (vgl. Tabelle 24).

	UG (N = 4.810)	VG Direkt (N = 2.288)
Ind.VA	1,1 (54)	1,0 (22)
Ind.Entz	0,0 (1)	0,1 (3)

Tab. 22: Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung (abs. Häufigkeiten (in %))

	UG		VG Direkt	
	Männlich (N = 3.521)	Weiblich (N = 1.289)	Männlich (N = 1.293)	Weiblich (N = 995)
Ind.VA	1,3 (45)	0,7 (9)	1,6 (20)	0,2 (2)
Ind.Entz	0,0 (1)	0,0 (0)	0,2 (3)	0,0 (0)

Tab. 23: Indikatoren der beobachtbaren Verkehrsbewährung nach Geschlecht (abs. Häufigkeiten (in %))

	UG	VG Direkt
Verstöße insgesamt	54 (100,0)	26 (100,0)
<i>und zwar¹:</i>		
schwerwiegender Verstoß	43 (79,6)	24 (92,3)
weniger schwerwiegender Verstoß	11 (20,4)	2 (7,7)
Berauschende Mittel (Drogen)	0	3
Alkohol	2	6
Fahren ohne FE	0	6

¹Nachstehend sind einzelne, besonders interessierende Positionen (Berauschende Mittel, Alkohol, Fahren ohne FE) genannt, die sich überschneiden, also nicht addiert werden dürfen.

Tab. 24: Verteilung der Verkehrsverstöße nach Art (abs. Häufigkeiten (in %))

³⁴ Die Begründung für die Einteilung kann dem Kapitel 3.3 entnommen werden.

**Evaluation des Modellversuchs AM15:
Teil 2 – Befragungsstudie**

Abkürzungen

AM15	AM-Fahrerlaubnis mit 15 Jahren
AM16	AM-Fahrerlaubnis mit 16 Jahren
BF17	Begleitetes Fahren ab 17
BGBI	Bundesgesetzblatt
DEKRA	Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein
FahrschAusbO	Fahrschüler-Ausbildungsordnung
FE	Fahrerlaubnis
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
KG	Kontrollgruppe
Mon	Monate
MVL	Modellversuchsland
MW	Mittelwert
PG	Prüfgruppe
W1	Erste Befragungswelle der AM15-Modellversuchsteilnehmer
W2	Zweite Befragungswelle der AM15-Modellversuchsteilnehmer

Mathematische Zeichen

n	Anzahl der Befragten
p	Signifikanzniveau
\bar{x}	arithmetischer Mittelwert
\tilde{x}	Median

1 Ausgangslage für die Evaluationsstudie

1.1 Problemstellung

Die motorisierte Verkehrsteilnahme ist in Deutschland ab dem Alter von 15 Jahren möglich. Mit diesem Alter ist es Jugendlichen erlaubt, ein Mofa (mit maximal 50 cm³ Hubraum und einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h) zu fahren. Bereits ein halbes Jahr später können Jugendliche sich zum Erwerb der Fahrerlaubnisklassen AM oder A1 in der Fahrschule anmelden, deren Fahrerlaubnis sie regulär mit 16 Jahren erwerben können.

Im Rahmen eines Modellversuchs, der zum 01.05.2013 in den drei Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen startete, ist dieses Eintrittsalter für die Fahrerlaubnisklasse AM auf 15 Jahre abgesenkt worden (AM15; vgl. dazu Kapitel 1.3). Die Absenkung des qualifizierenden Alters wirft hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbewährung und der Verunfallung der 15-jährigen Jugendlichen mit Kleinkrafträdern Fragen auf. Diese gründen einerseits in der generell hohen Unfallverwicklung von motorisierten Zweiradfahrern und jungen Kraftradfahrern im Besonderen (vgl. Destatis 2017c: 7 f.) sowie andererseits in Befunden zu 15-jährigen Mopedlenkern aus Österreich, die auf eine erhöhte Unfallgefahr hindeuten (vgl. das Land Steiermark 2010). Der vorliegende zweite Teil der Evaluation des Modellversuchs soll entsprechend dem in einer Methodenstudie von FUNK, STUMPF (2014) entwickelten Untersuchungsdesign diesen Fragen nachgehen.

Die breit angelegte Fragestellung in der Befragungsstudie zur Evaluation des Modellversuchs AM15 zielt auf die Auswirkungen der Absenkung des Einstiegsalters von Fahrerlaubniserwerbern der Klasse AM auf

- die Verkehrssicherheit der motorisierten Zweirad-Fahranfänger,
- die Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens und ihre Absichten hinsichtlich weiterer Fahrerlaubniserwerbe.

1.2 Fahrerlaubnisklasse AM

In der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006

wird die Fahrerlaubnisklasse AM in Artikel 4 unter der Nummer 2 ‚Kleinkrafträder‘ folgendermaßen definiert:

„Zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge (1), (mit Ausnahme derartiger Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h) sowie vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge im Sinne des Artikels 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2002/24/EG“ (EP 2006: 4).¹

Das Mindestalter für die Klasse AM wird dort auf 16 Jahre festgelegt. Allerdings steht es den Mitgliedstaaten frei, das Mindestalter für die Ausstellung eines Führerscheins für die Klasse AM bis auf 14 Jahre zu senken oder bis auf 18 Jahre anzuheben (vgl. EP 2006: 6).

Die Fahrerlaubnis für die Klasse AM wird nach dem Bestehen einer Prüfung der Kenntnisse zum Führen der zwei- oder dreirädrigen Kleinkrafträder und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge erteilt (Theoretische Fahrerlaubnisprüfung). Den Mitgliedsstaaten steht es frei, darüber hinaus das Bestehen einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen (EP 2006: 7) (Praktische Fahrerlaubnisprüfung) oder eine ärztliche Untersuchung zu verlangen.

1.3 Modellversuch AM15

Der Erwerb der Fahrerlaubnisklasse AM (vgl. Kapitel 1.2) ist in Deutschland regulär mit dem Alter von 16 Jahren zulässig. Mit der dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung² hat der Bundesverkehrsminister

¹ Eine Ausnahmeregelung erlaubt den Inhabern der AM-Fahrerlaubnis in Deutschland das Führen eines Kleinkraftrades mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, wenn dieses erstmals vor dem 28. Februar 1992 zugelassen wurde (vgl. Anlage I Kapitel XI B III, Anlage I Kapitel XI Sachgebiet B – Straßenverkehr Abschnitt III Absatz 2 EinigVtr). Für eine übersichtliche Darstellung der Klassifizierung von motorisierten Zweirädern nach den Zulassungsvorschriften siehe darüber hinaus MAIER et al. (2009: 11 ff.).

² Vgl. Dritte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 22.04.2013, BGBl 2013 I, 940.

für die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen eine Ausnahmegenehmigung erlassen. Abweichend vom bundesweit geltenden Mindestalter von 16 Jahren wurde in diesen Bundesländern im Rahmen eines auf fünf Jahre – vom 01.05.2013 bis zum 30.04.2018 – angelegten Modellversuchs das Einstiegsalter von Fahrerlaubnisbewerbern der Klasse AM auf 15 Jahre abgesenkt. Die Regelungen des Modellversuchs sind auf die teilnehmenden Bundesländer begrenzt. 14- bzw. 15-Jährige durchlaufen in den drei ostdeutschen Bundesländern die gleiche Ausbildung wie 15- bzw. 16-Jährige in der regulären AM-Fahrausbildung. Nach bestandener Fahrausbildung wird den 15-Jährigen die Fahrerlaubnis für AM-Fahrzeuge zugesprochen, den Führerschein erhalten sie jedoch erst nach Vollendung des 16. Lebensjahres. Über die Fahrerlaubnis wird den Jugendlichen eine Bescheinigung ausgestellt, die als Nachweis der Fahrberechtigung bis zu drei Monate nach dem 16. Geburtstag gültig ist.³

Die AM-Fahrausbildung bleibt von der Absenkung des Mindestalters im Rahmen des Modellversuchs unangetastet. Weiterhin umfasst die AM-Fahrausbildung gemäß §§ 4 und 5 FahrschAusbO zwölf allgemeine Theoriestunden mit einer Dauer von jeweils 90 Minuten und zwei zusätzliche Einheiten mit speziellen Inhalten für die Fahrzeugklasse. Den Abschluss der theoretischen Ausbildung bildet eine Prüfung mit einem Umfang von 30 Fragen (Ersterteilung).⁴ Die praktische AM-Fahrausbildung kommt demgegenüber ganz ohne Vorgaben zu einer bestimmten Anzahl an Übungsstunden aus. Die

praktische Fahrprüfung, die frühestens einen Monat vor Erreichen des qualifizierenden Alters abgelegt werden kann, hat eine vorgeschriebene Dauer von mindestens 30 Minuten.

Mit der parallel zur Absenkung des Eintrittsalters im Rahmen des Modellversuchs AM15 verbundenen Ausweitung der theoretischen und praktischen Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung für die entsprechenden Interessenten wird für die 15-jährigen Modellversuchsteilnehmer⁵ eine Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgrund der ausbildungsindizierten Steigerung des Gefahrenbewusstseins erwartet (vgl. BMVI, o. J.). Ein weiteres Argument für die Implementierung des Modellversuchs war die Verbesserung der Mobilitätssituation für Jugendliche im ländlichen Raum (vgl. Landtag von Sachsen-Anhalt 2011; BMVI, o. J.; Landtag Mecklenburg-Vorpommern 2017).

Seit seinem Beginn erfährt der AM15-Modellversuch in den beteiligten Bundesländern einen regen Zulauf durch Jugendliche, die die AM-Fahrerlaubnis bereits mit 15 Jahren erwerben (vgl. dazu Kapitel 2). Das große Interesse der Jugendlichen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen am Modellversuch hat die beiden verbleibenden ostdeutschen Flächenbundesländer Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern dazu bewogen, dem Modellversuch nun ebenfalls beizutreten. Seit dem 31.03.2017 dürfen auch in Brandenburg AM-Fahrerlizenzen mit 15 Jahren erworben werden⁶, und seit dem 28.09.2017 gehört auch das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern zum Geltungsbereich des Modellversuchs.⁷ Zum Zeitpunkt der Datenerhebungen in der vorliegenden Evaluation lagen beide Bundesländer außerhalb des Geltungsbereichs des AM15-Modellversuchs. Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gelten deshalb hier nachfolgend als Nicht-Modellversuchsländer.

1.4 Berichtsaufbau

Im Rahmen des FE 82.0636/2015 soll das in der vorgeschalteten Methodenstudie (vgl. FUNK, STUMPF 2014) erarbeitete Untersuchungsdesign zur Anwendung kommen. Die Empfehlungen der Methodenstudie sehen zum einen die zweimalige Befragung der AM15-Modellversuchsteilnehmer und zum anderen die einmalige Erhebung weiterer motorisierter Zweirad-Fahranfänger als Vergleichsgruppen für eine Gegenüberstellung vor. Diese beiden zentralen Vorschläge wurden in der Durchfüh-

³ Vgl. auch hierzu die Dritte Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 22.04.2013, BGBl 2013 I, 940.

⁴ Werden bestehende Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlizenzen erweitert, sind für die AM-Fahrausbildung sechs Unterrichtsstunden mit grundlegenden Inhalten und zwei Einheiten mit klassenspezifischen Themen Pflicht. Die Anzahl der Fragen in der theoretischen Prüfung reduziert sich dann auf 20. In der praktischen Fahrausbildung und Prüfung sind keine Erleichterungen vorgesehen.

⁵ 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.

⁶ Vgl. Erste Verordnung zur Änderung der Dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 30.03.2017, BGBl 2017 I, 827.

⁷ Vgl. Zweite Verordnung zur Änderung der Dritten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18.09.2017, BGBl 2017 I, 3394.

rung dieser Befragungsstudie aufgegriffen und umgesetzt. Als Vergleichsgruppen wurden 15-jährige Jugendliche mit einer Mofa-Prüfbescheinigung und 16-jährige Erwerber einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern und in den ost- sowie westdeutschen Nichtmodellversuchsländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen herangezogen.

Die in Kapitel 2 folgenden Betrachtungen über den Verlauf der Erteilungen von Mofa-Prüfbescheinigungen und AM- bzw. A1-Fahrerlaubnissen seit dem Jahr 2013 werden diese Gruppen bereits vergleichend einbezogen. Auch in Kapitel 3 werden die Verkehrsunfallzahlen für die Gruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer sowie für die Vergleichsgruppen untersucht.

Nach den Eingangskapiteln zur Erörterung der zeitlichen Entwicklung der Fahrerlaubniserteilungen und des Verkehrsunfallgeschehens motorisierter Zweirad-Fahranfänger beginnt in Kapitel 4 die Dokumentation der durchgeführten Befragungsstudie. In diesem Kapitel werden zuerst das Untersuchungsdesign sowie der Verlauf der Erhebungen näher ausgeführt. Ebenso werden dort die Grundlagen für die statistischen Auswertungen in den darauffolgenden Kapiteln erläutert. Die Soziodemografie der an der Befragung beteiligten AM15-Modellversuchsteilnehmer wird in Kapitel 5 beschrieben. Vergleichend dazu werden die Angaben der Kontrollgruppen aufgeführt und auf soziodemografische Unterschiede zwischen den Gruppen hingewiesen.

Konkrete Befragungsergebnisse zu den inhaltlichen Themen der Evaluationsstudie werden in Kapitel 6 erstmals dargelegt. Hier sind der Verlauf des Fahrerlaubnisenerwerbs und angrenzende Aspekte, darunter die Motivation zum Fahrerlaubnisenerwerb, bestehende Vorerfahrungen mit motorisierten Zweirädern und die Absichten zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse, Gegenstand der Analyse.

Daran anschließend gibt Kapitel 7 Auskunft über das Mobilitätsverhalten der befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer im Straßenverkehr. Dies schließt die Nutzungshäufigkeit des AM-Fahrzeugs, Selbstreports über die Fahrleistung zum Zeitpunkt der ersten bzw. der Wiederholungsbefragung sowie Auskünfte über die Alltagsmobilität vor und nach dem AM15-Fahrerlaubnisenerwerb ein. Die Kontrastierung der Resultate mit den Werten der Vergleichsgruppen verhilft dabei zu einer besseren

Einschätzung der Nutzung des Kleinkraftrads und der zurückgelegten Fahrtstrecken.

Des Weiteren werden in Kapitel 8 die Angaben der befragten AM15-Teilnehmer zur eigenen Gefahrenwahrnehmung und -exposition entsprechend dem in Kapitel 4 geschilderten Vorgehen statistisch auch nach Subgruppenunterschieden untersucht. Längsschnittliche Analysen und die jeweiligen Gegenüberstellungen mit den Ergebnissen der Vergleichsgruppen ergänzen die Untersuchungsergebnisse für die AM15-Modellversuchsteilnehmer in diesen wie auch in allen anderen Kapiteln.

Kapitel 9 gibt einen Überblick in das von den 15-jährigen Befragungsteilnehmern am häufigsten genutzte Fahrzeug. Dort spielen insbesondere das Alter und die Höchstgeschwindigkeit des am meisten genutzten motorisierten Zweirads eine Rolle.

Eine zentrale Bedeutung für die Bewertung des AM15-Modellversuchs haben die Legalbewährung und die Verunfallung der AM15-Fahranfänger. Die Befragungsergebnisse zu erhaltenen Verwarnungen und Bußgeldern, selbstberichteten (Beinahe-)Unfällen und Stürzen werden in Kapitel 10 vergleichend mit den übrigen Gruppen dargestellt.

Die Untersuchung möglicher Extramotive des Fahrerlaubnisenerwerbs, der Motorisierung des Freundeskreises sowie der Persönlichkeitsmerkmale der motorisierten Jugendlichen in Kapitel 11 komplettieren das in der Evaluationsstudie skizzierte Bild der Gruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer.

Kapitel 12 fasst die Meinungen der 15-Jährigen zur Weiterempfehlung des AM15-Modellversuchs zusammen und enumeriert Kritik und Verbesserungsvorschläge der Jugendlichen zur Befragungsstudie und zum Modellversuch.

Den Abschluss der Studie bildet in Kapitel 13 ein zusammenfassender Überblick über die wichtigsten Befragungsergebnisse, mithilfe derer die Fragen zur Verkehrssicherheit, dem Mobilitätsverhalten und dem Fahrerlaubnisenerwerb der AM15-Modellversuchsteilnehmer beantwortet werden sollen.

Neben dem Literaturverzeichnis dokumentieren acht Anhänge die Statistik der Fahrerlaubniserteilungen und der 15-jährigen Bevölkerung in den Modellversuchsländern, Grafiken zur Gefahrenwahrnehmung und -exposition sowie die zum Einsatz gekommenen Erhebungsunterlagen.

2 Entwicklung der Fahrerlaubniserteilungen für motorisierte Zweiräder

2.1 Statistik der Mofa-, AM- und A1-Fahrerlaubniserteilungen

Die Erteilungen von Mofa-Prüfbescheinigungen, AM15-, AM16- oder A1-Fahrerlaubnissen werden von den Technischen Prüfstellen dokumentiert. In den Modellversuchsländern und den untersuchten ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern zeichnet die DEKRA⁸ als Technische Prüfstelle für diese Aufgabe verantwortlich, für Niedersachsen ist es der TÜV Nord⁹. Mithilfe dieser Statistiken ist es möglich, den Verlauf der jährlichen Erteilungen von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen für Mofas, Klein- und Leichtkrafträder seit Beginn des AM15-Modellversuchs in den Modell- und untersuchten Nicht-Modellversuchsländern nachzuzeichnen. Die im Folgenden berichteten Statistiken sind altersspezifisch und beziehen sich ausschließlich auf

- 15-jährige Erwerber der Mofa-Prüfbescheinigung,
- 15-jährige Erwerber der AM15-Fahrerlaubnis,
- 16-jährige Erwerber der AM16-Fahrerlaubnis und
- 16-jährige Erwerber der A1-Fahrerlaubnis.

Die Absolvierung der praktischen Prüfung ist den Jugendlichen bereits einen Monat vor dem Erreichen des für die Fahrerlaubnis qualifizierenden Alters erlaubt. In die Statistiken der Technischen Prüfstellen gehen sie im Fall des Bestehens mit ihrem aktuellen Alter zu diesem Datum ein. Da auch diese, am Prüfungstag noch zu jungen, Fahrerlaub-

niserwerber ihre jeweilige Fahrerlaubnis erst ab dem Stichtag des 15. oder 16. Geburtstages nutzen können, werden nachfolgend bei Mofa-Prüfbescheinigungen und AM15-Fahrerlaubnissen 14-jährige bzw. bei AM16- und A1-Fahrerlaubnissen 15-jährige Erwerber mit berücksichtigt.

In den folgenden Kapiteln erfolgt zuerst ein genereller Überblick über die Entwicklung der interessierenden Erteilungen von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen in den jeweiligen Modell- und Nicht-Modellversuchsländern seit dem Jahr 2012. Daraufhin wird die skizzierte Entwicklung in den Modellversuchsländern u. a. anhand der Berechnung von Steigerungsraten nochmals genauer in den Blick genommen.

2.1.1 Modellversuchsländer

Sachsen

In Bild 2-1 wird die Entwicklung der jährlichen Erteilung von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen für die Fahrzeugklassen Mofa, AM15, AM16 und A1 in absoluten und relativen Zahlen abgetragen. Die obere Tafel zeigt die Entwicklung der absoluten Zahl von Erteilungen für die Mofa-Prüfbescheinigung, die AM15-, AM16- und A1-Fahrerlaubnis.¹⁰ Die Gesamtzahl der jährlichen Erteilungen ist in Sachsen von 1.660 im Jahr 2012 auf 4.278 im Jahr 2016 angestiegen. Der entscheidende Faktor für diesen Anstieg ist die Fahrerlaubnisklasse AM15. Seit deren Einführung im Jahr 2013 haben die Erteilungen einer AM15-Fahrerlaubnis von 1.294 auf 2.944 im Jahr 2016 zugenommen (vgl. dazu auch Tabelle 2-1). Die Zahl erteilter A1-Fahrerlaubnisse hingegen geht zwischen 2013 und 2014 um über ein Viertel zurück und schwankt anschließend zwischen knapp 1.100 und 945 Erteilungen pro Jahr. Ebenso zeigen die Statistiken zu den Erteilungen einer Mofa-Prüfbescheinigung auf sehr niedrigem Niveau zwischen 2013 und 2014 zunächst einen deutlichen Rückgang und anschließend eine Konstanz bei lediglich vier Prüfungen pro Jahr, und zu den Erteilungen einer AM16-Fahrerlaubnis ebenfalls zwischen 2013 und 2014 zunächst einen Rückgang und dann auf dem Niveau von etwa 300 bis 330 Erteilungen pro Jahr einen stagnierenden Verlauf.

In der unteren Tafel von Bild 2-1 werden die relativen Anteile der einzelnen Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnisse für die Jahre 2012 bis 2016 in Bezug auf alle im jeweiligen Jahr erteilten Prüf-

⁸ Der Dank des Forschungsnehmers an die DEKRA geht insbesondere an die dortige Ansprechpartnerin für die fortwährende Unterstützung bei der Ansprache der Fahrerlaubniserwerber und die zuverlässige Zulieferung benötigter Statistiken.

⁹ Auch dem TÜV Nord gilt unser Dank für die gute Zusammenarbeit bei der Ansprache der Fahrerlaubniserwerber und die zuverlässige Bereitstellung von Statistiken.

¹⁰ Hier und im Folgenden werden unter die AM16-Fahrerlaubnis im Jahr 2012 die Fahrerlaubnisklassen M und S sowie für das Jahr 2013 die Fahrerlaubnisklassen AM und in Einzelfällen noch die Fahrerlaubnisklasse S subsumiert.

bescheinigungen und Fahrerlaubnisse für Mofas, Klein- und Leichtkrafträder abgetragen. Die Ausweisung der Prozentanteile macht den relativen Bedeutungsgewinn der AM15-Fahrerlaubnis und die gleichzeitige Abnahme der Erwerbe aller anderen

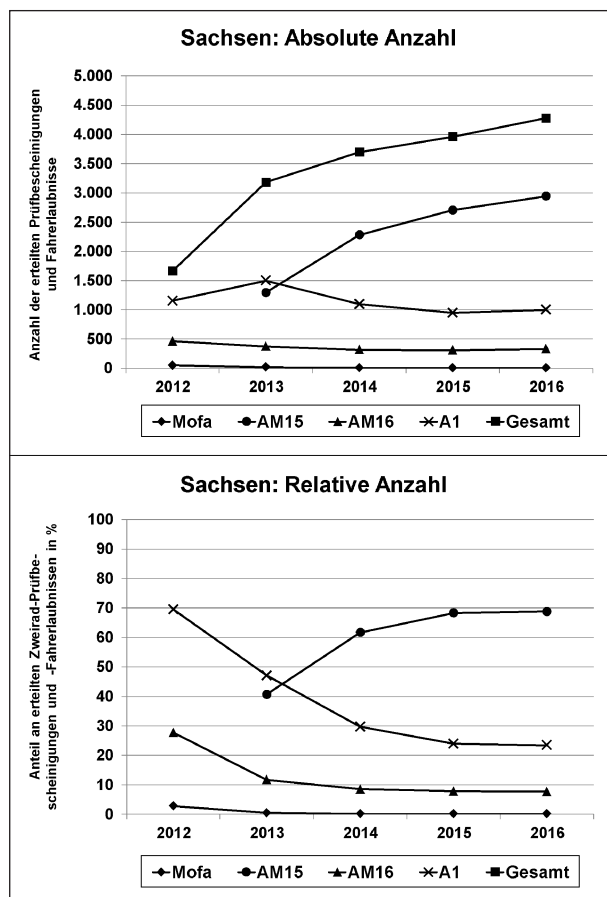


Bild 2-1: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Sachsen in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten), Quelle: DEKRA (2017)

Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnisse sichtbar. In den Jahren 2013 bis 2015 ist die Anzahl der jährlichen Erwerbe einer AM15-Fahrerlaubnis besonders stark angewachsen und scheint sich im Jahr 2016 bei knapp unter 70 % zu stabilisieren (vgl. Bild 2-1). Vice versa sind die Prozentanteile der Fahrzeugklassen Mofa, AM16 und insbesondere A1 im gleichen Zeitraum gesunken und gehen im Jahr 2016 in eine zunehmend konstante Entwicklung auf niedrigem Niveau über. Zuletzt beträgt der Anteil der Mofa-Prüfbescheinigung an allen betrachteten Erteilungen im Jahr 2016 0,1 %, der Anteil der AM16-Fahrerlaubnisse liegt bei 7,7 % und jener der A1-Neuerteilungen bei 23,4 % (vgl. Bild 2-1).

Tabelle 2-1 veranschaulicht detailliert die Anzahl der Neuerteilungen der Fahrerlaubnisklassen Mofa, AM15, AM16 und A1 seit Beginn des Modellversuchs im Jahr 2013. Die Berechnung einer Steigerungsrate zum jeweiligen Vorjahr und einer Rate, die die Gesamtentwicklung des Zeitraumes von 2013 zu 2016 darstellt, hält die zuvor skizzierte Entwicklung fest. Gegenüber dem Jahr 2013 sind im Jahr 2016 34,5 % mehr Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnisse für die dargestellten Klassen ausgestellt worden. Die AM15-Erteilungen sind im Modellversuchsland Sachsen zwischen 2013 und 2016 um mehr als 120 % angewachsen. Besonders hoch war die Steigerung im Jahr 2014, im ersten Jahr, in dem die AM15-Regelung ganzjährig galt. In den Folgejahren hat sich dann der weitere Anstieg der AM15-Fahrerlaubniserteilungen merklich abgeschwächt. AM15 ist somit die einzige betrachtete Fahrerlaubnisklasse, die sich im Beobachtungszeitraum in Sachsen positiv entwickelt hat. Zwischen 2013 und 2016 geht der Erwerb von Mofa-Prüf-

Erwerb einer Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis	2013		2014		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2013 bis 2016 ^a
	n	%	n	%		n	%		n	%		
Mofa	17	0,5	4	0,1	-76,5	4	0,1	0	4	0,1	0	-76,5
AM15	1.294	40,7	2.282	61,7	+76,4	2.704	68,3	+18,5	2.944	68,8	+8,9	+127,5
AM16	372	11,7	315	8,5	-15,3	308	7,8	-2,2	330	7,7	+7,1	-11,3
A1	1.498	47,1	1.097	29,7	-26,8	945	23,9	-13,9	1.000	23,4	+5,8	-33,2
FEE insgesamt	3.181	100,0	3.698	100,0	+16,3	3.961	100,0	+7,1	4.278	100,0	+8,0	+34,5

^a Berechnung der Steigerungsrate zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016 nach folgender Formel: $((\text{Endwert} - \text{Anfangswert}) / \text{Anfangswert}) * 100$ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

Tab. 2-1: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Sachsen in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)

bescheinigungen und Fahrerlaubnissen für die Fahrzeugklassen AM16 und A1 zurück. Der größte prozentuale Rückgang betrifft allerdings die Mofa-Prüfbescheinigung, die jedoch ohnehin eine untergeordnete Rolle spielt.

Die Statistiken der Erteilungen von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen der Technischen Prüfstellen enthalten zudem die Information über das Geschlecht des Prüfbescheinigungs- bzw. Fahrerlaubnisbewerbers. Unter den AM15-Fahrerlaubnisbewerbern in Sachsen ergibt sich im Jahr 2016 eine recht einseitige Verteilung von 28,9 % weiblichen und 71,1 % männlichen Fahrerlaubniserwerbern. Werden alle untersuchten Fahrzeugklassen in Betracht gezogen, errechnet sich ein Verhältnis von 27,2 % weiblichen zu 72,8 % männlichen Erwerbern einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis (vgl. DEKRA 2017).¹¹

Sachsen-Anhalt

Die Situation des Erwerbs von Mofa-Prüfbescheinigungen oder Fahrerlaubnissen für die Fahrzeugklassen AM15, AM16 und A1 im Modellversuchsland Sachsen-Anhalt wird für die Jahre 2012 bis 2016 in Bild 2-2 dargestellt. Wie bereits zuvor in Sachsen zeigt sich im Beobachtungszeitraum auch in Sachsen-Anhalt ein Anstieg der Summe aller erteilten Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnisse für die untersuchten Fahrzeugklassen. Verantwortlich für diese Entwicklung ist auch hier die im Jahr 2013 eingeführte Fahrerlaubnisklasse AM15. Die Zahl der jährlichen Erwerbe einer AM15-Fahrerlaubnis steigt kontinuierlich von 503 im Jahr 2013 auf zuletzt 1.383 im Jahr 2016. Im gleichen Zeitraum verbleibt die Anzahl der A1-Fahrerlaubnisse bei etwas unter 1.000 jährlichen Erteilungen weitgehend stabil. Eine kaum nennenswerte Entwicklung ist bei den Fahrzeugklassen Mofa und AM16 zu erkennen. Hier verharrt der jährliche Erwerb kontinuierlich auf einem sehr geringen Niveau. Wie im unteren Diagramm in Bild 2-2 dargestellt, haben die Mofa-Prüfbescheinigung und die AM16-Fahrerlaubnis in Sachsen-Anhalt zwischen 2012 und 2013 mit Einführung von AM15 in geringem Umfang Anteile verloren. Während die AM16-Fahrerlaubnis in den späteren Jahren wieder etwas Zulauf erhält, ver-

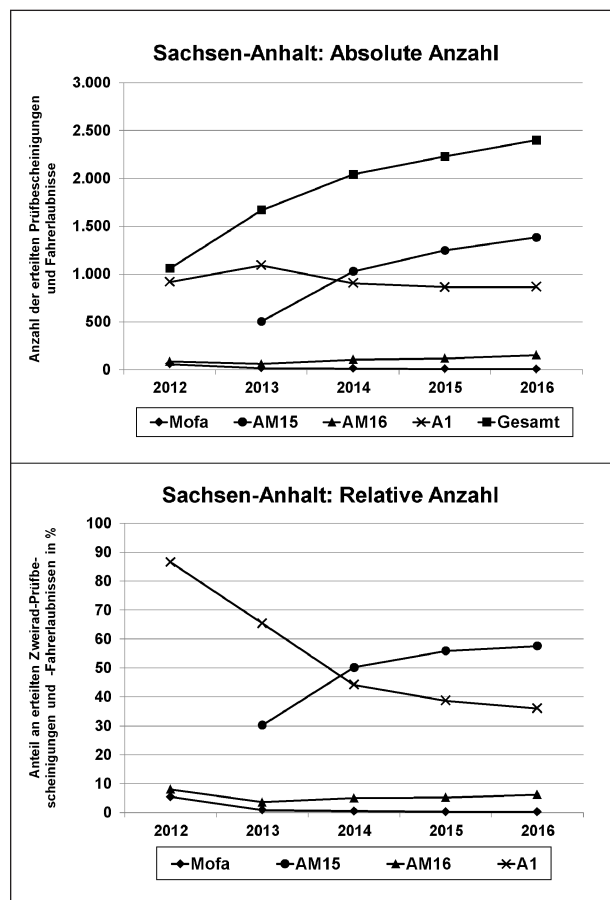


Bild 2-2: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Sachsen-Anhalt durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)

harrt der Anteil von Mofa-Prüfbescheinigungen auf diesem niedrigen Niveau. Deutlich reduziert hat sich schließlich der Anteil jährlicher Erteilungen der A1-Fahrerlaubnis. Im betrachteten Zeitraum hat sich ihr Anteil an allen erworbenen Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen für die Klassen Mofa, AM15, AM16 und A1 mehr als halbiert.

Schon im Jahr 2014 ist die AM15-Fahrerlaubnis in Sachsen-Anhalt die am häufigsten erworbene Fahrerlaubnis im Segment der Mofas, Klein- und Leichtkrafträder und macht im Jahr 2016 mehr als die Hälfte aller Erteilungen für die betrachteten Fahrerlaubnisklassen aus.

Die Entwicklung seit Beginn des Modellversuchs wird im Detail in Tabelle 2-2 dargestellt. Die berechneten Steigerungsraten deuten für zwei der vier gelisteten Fahrzeugklassen eine positive und für zwei eine negative Entwicklung der Erteilungen von Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnissen an. Dabei verliert die Prüfbescheinigung für das Mofa auf

¹¹ Die Häufigkeiten der den Berechnungen zugrunde liegenden Fahrerlaubniserteilungen nach Geschlecht werden zudem in Anhang I, Tabelle AI-1 für die Modellversuchsländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen dokumentiert.

Erwerb einer Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis	2013		2014		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2013 bis 2016 ^a
	n	%	n	%	%	n	%	%	n	%	%	%
Mofa	14	0,8	10	0,5	-28,6	5	0,2	-50,0	4	0,2	-20,0	-71,4
AM15	503	30,2	1.026	50,2	+104,0	1.246	55,9	+21,4	1.383	57,6	+11,0	+175,0
AM16	60	3,6	103	5,0	+71,7	117	5,2	+13,6	150	6,2	+28,2	+150,0
A1	1.090	65,4	903	44,2	-17,2	862	38,7	-4,5	864	36,0	+0,2	-20,7
FEE insgesamt	1.667	100,0	2.042	100,0	+22,5	2.230	100,0	+9,2	2.401	100,0	+7,7	+44,0

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016 nach folgender Formel:

$$\frac{((\text{Endwert}-\text{Anfangswert})/\text{Anfangswert}) \cdot 100}{\text{}} \text{ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)}$$

Tab. 2-2: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Sachsen-Anhalt in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)

einem sehr geringen Niveau nochmals deutlich an Zuspruch der jugendlichen Kraffradfahranfänger.

Substanzieller ist die Veränderung bei den AM15-Fahrerlaubnissen. Im Vergleich zum Jahr 2013 ist die Zahl der Erteilungen im Jahr 2016 um das Ein-dreiviertelfache gestiegen, wie es die Steigerungsrate von 175 % dokumentiert (vgl. Tabelle 2-1). Auch in Sachsen-Anhalt lässt sich eine besonders hohe Steigerungsrate an AM15-Fahrerlaubniserteilungen zwischen 2013 und 2014 beobachten. In den Folgejahren verläuft die weitere Steigerung degressiv.

Besondere Beachtung verdient in Sachsen-Anhalt der Zuwachs an erteilten AM16-Fahrerlaubnissen. In keinem anderen Modellversuchsland ist eine vergleichbare Entwicklung zu erkennen. Auf einem vergleichsweise geringen absoluten Niveau hat sich der jährliche Erwerb der AM16-Fahrerlaubnis im Beobachtungszeitraum um das Anderthalbfache erhöht (vgl. Tabelle 2-2). Eine mögliche Erklärung hierfür könnte die besondere Häufung von Jugendlichen sein, deren AM15-Fahrausbildung zu lange andauerte und die zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniserwerbs das 15. Lebensjahr bereits vollendet hatten.¹²

Negativ hat sich im betrachteten Zeitraum in Sachsen-Anhalt der Erwerb der A1-Fahrerlaubnis entwickelt (-20,7 %). Der Anteil der A1-Fahranfänger an allen Fahranfängern mit einem Mofa oder einem Klein- bzw. Leichtkraftrad ist hier über die Jahre von 65,4 % auf 36,0 % gesunken.

Die Verteilung des Geschlechts unter den Neulingen auf einem Mofa, Klein- oder Leichtkraftrad im Jahr 2016 ist auch in Sachsen-Anhalt recht einseitig: Unter den Fahranfängern sind 74,7 % der Jugendlichen männlich und 25,3 % weiblich; unter den AM15-Fahrerlaubniserwerbern sind 73,0 % männlich und 27,0 % weiblich (vgl. DEKRA 2017). Damit bestätigt sich der bereits aus Sachsen bekannte Überhang männlicher Zweiradfahranfänger auch in Sachsen-Anhalt.

Thüringen

Der bisher in den Modellversuchsländern erkennbare Trend einer zunehmenden Gesamtzahl an Erteilungen von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen für die Klassen Mofa, AM15, AM16 und A1 bestätigt sich ebenso für das Bundesland Thüringen. Insgesamt erreicht die Zahl aller Erteilungen dieser Fahrerlaubnisklassen im Jahr 2016 einen Höchststand von 2.945. Genauso wie in Sachsen und Sachsen-Anhalt sind die Zuwächse der gewachsenen Beliebtheit der AM15-Fahrerlaubnis zuzuschreiben: Seit deren Einführung haben sich die jährlich erteilten AM15-Fahrerlaubnisse in Thüringen auf über 2.000 im Jahr 2016 erhöht.

Die Anzahl der A1-Fahrerlaubniserwerber steigt zunächst zwischen 2012 und 2013 um 265 an und sinkt dann von 1.069 Erteilungen im Jahr 2013 im Verlauf der weiteren Jahre ab. Weitgehend konstant geblieben sind hingegen die Erteilungen für die Fahrzeugklassen AM16 und Mofa – wenn auch auf einem deutlich niedrigeren Niveau.

¹² In den Kapiteln 6.1.2 und 6.4.3 werden Indizien berichtet, die eine solche Erklärung plausibel erscheinen lassen.

In relativer Betrachtung haben sich die Anteile der Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung sowie einer AM16- oder A1-Fahrerlaubnis in den Jahren seit 2012 zum Teil drastisch reduziert (vgl. Bild 2-3). Dies betrifft insbesondere die Fahrerlaubnisklasse A1, deren Anteil im Beobachtungszeitraum von über 75 % auf unter 25 % der betrachteten Fahrerlaubnisse gefallen ist. Parallel dazu hat der Anteil der Fahrerlaubnis AM15 jährlich zugenommen und pendelt sich in den Jahren 2015 und 2016 bei knapp über 70 % ein (vgl. Bild 2-3).

In Thüringen zeigt die Gesamtsumme aller jährlichen Erteilungen für die Fahrzeugklassen Mofa, AM15 bzw. AM16 und A1 eine deutliche Zunahme. Die visuellen Eindrücke aus Bild 2-3 werden von den Berechnungen in Tabelle 2-3 nochmals unterstrichen. Seit dem Jahr 2013 ist die Zahl der Erwerber der aufgeführten Fahrzeugklassen um etwas mehr als ein Drittel gestiegen (vgl. Tabelle 2-3). Insbesondere die hohe Anzahl an Erteilungen einer AM15-Fahrerlaubnis hat den Anstieg der Gesamtzahl der Erteilungen von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen seit Beginn des Modellversuchs befeuert. Die Anzahl der jährlichen Erteilungen für die Fahrerlaubnisklasse AM15 ist seit deren Einführung bis zum Jahr 2016 um 132,6 % gestiegen. Erneut zeichnet sich dabei auch in Thüringen ein zwischen 2013 und 2014 massiver Anstieg und in den Folgejahren ein degressiver weiterer Anstieg der AM15-Fahrerlaubniserteilungen ab.

Ein positiver Trend, allerdings auf sehr bescheidenem Niveau, ist im berichteten Zeitraum auch bei den Mofa-Prüfbescheinigungen zu erkennen (+71,4 %). Dagegen lässt sich für AM16- und A1-Fahrerlaubnisse ein insgesamt abnehmender Trend

nachvollziehen. Hinsichtlich des Geschlechts sind auch in Thüringen die Verhältnisse klar verteilt. Unter den AM15-Fahrerlaubniserwerbern in Thüringen befinden sich 32,6 % weibliche und 67,4 % männliche Fahranfänger. Insgesamt haben im Jahr 2016

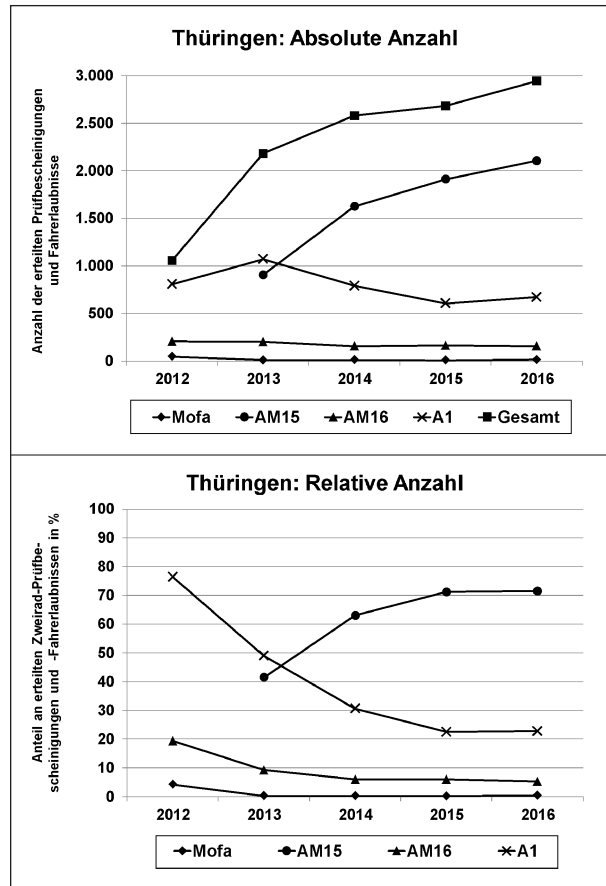


Bild 2-3: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Thüringen durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)

Erwerb einer Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis	2013		2014		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2013 bis 2016 ^a
	n	%	n	%		n	%		n	%		
Mofa	7	0,3	9	0,3	+28,6	6	0,2	-33,3	12	0,4	+100,0	+71,4
AM15	906	41,5	1.626	63,0	+79,5	1.911	71,2	+17,5	2.106	71,5	+10,2	+132,6
AM16	201	9,2	155	6,0	-22,9	162	6,0	+4,5	156	5,3	-3,7	-22,4
A1	1.069	49,0	789	30,6	-26,2	604	22,5	-23,4	671	22,8	+11,1	-37,2
FEE insgesamt	2.183	100,0	2.579	100,0	+18,1	2.683	100,0	+4,0	2.945	100,0	+9,8	+34,9

^a Berechnung der Steigerungsrate zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016 nach folgender Formel: (Endwert-Anfangswert)/Anfangswert*100 (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

Tab. 2-3: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Thüringen durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)

29,6 % junge Frauen und 70,4 % junge Männer eine Prüfbescheinigung oder eine Fahrerlaubnis der Klassen Mofa, AM15, AM16 oder A1 erworben (vgl. DEKRA 2017).

Fazit

Die Fahrerlaubnis AM15 findet in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen einen großen Anklang. Insgesamt haben zwischen 2013 und 2016 knapp 20.000 15-Jährige die AM-Fahrerlaubnis erworben. Dabei ist in allen Modellversuchsländern die Anzahl jährlicher AM15-Fahrerlaubniserteilungen bemerkenswert gestiegen. Gleichzeitig verlieren die übrigen Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnisse für motorisierte Zweiräder für 15- und 16-Jährige an absoluter und relativer Bedeutung. Durch den hohen Zuspruch zu AM15 steigt die Anzahl an jugendlichen Verkehrsteilnehmern mit motorisierten Zweirädern insgesamt deutlich an.

Mit Einführung der AM15-Fahrerlaubnis konnten einerseits neue Nutzergruppen für motorisierte Zweiräder hinzugewonnen werden und andererseits haben augenscheinlich die Jugendlichen andere Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnisse durch die neue Fahrerlaubnisklasse AM15 substituiert. Interessant wird sein, ob sich die bisherige Entwicklung des Erwerbs von Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnissen für die Klassen Mofa, AM15, AM16 und A1 in Zukunft auf dem 2016er Niveau stabilisieren wird, wie es sich in den einzelnen Modellversuchsländern im Trend zumindest andeutet.

2.1.2 Nicht-Modellversuchsländer

Brandenburg

Die beiden Diagramme in Bild 2-4 zeigen die absolute und relative Entwicklung des Erwerbs von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen in den Klassen Mofa, AM und A1 für das ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländ Brandenburg im Zeitraum von 2012 bis 2016. Im Zeitverlauf auffällig ist der Anstieg der jährlichen Erteilungen in der Klasse A1. Diese machen im Jahr 2016 beinahe 90 % aller erteilten Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnisse

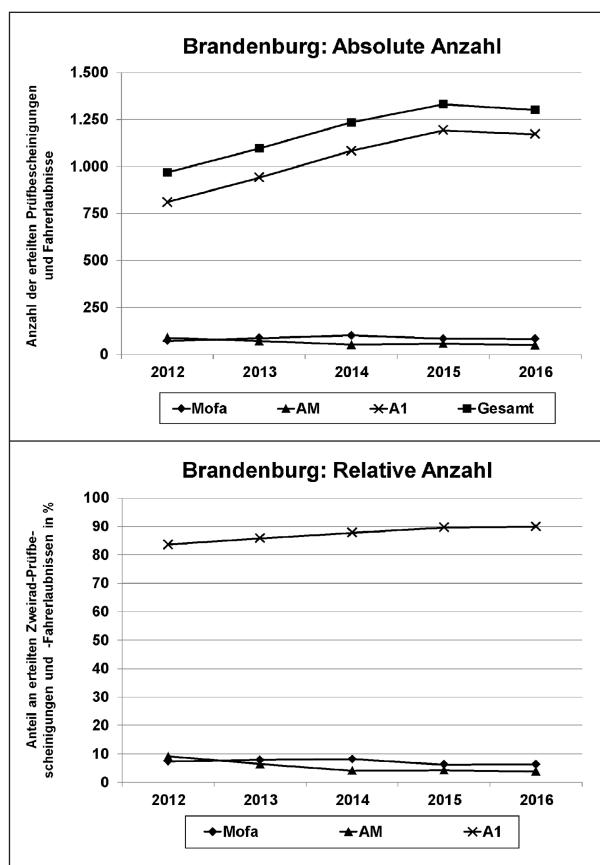


Bild 2-4: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Brandenburg durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)

für die betrachteten Klassen aus. Unauffällig hingegen verläuft auf sehr niedrigem Niveau die Entwicklung der jährlichen Erteilungen für die Fahrzeugklassen Mofa und AM.

Ein Blick auf die Steigerungsraten in Tabelle 2-4 bestätigt den sichtbaren Anstieg der A1-Fahrerlaubniserteilungen zwischen 2013 und 2016 um etwa ein Viertel (24,4 %). Im gleichen Zeitraum haben die Erwerber einer Fahrerlaubnis der Klasse AM auf niedrigem Niveau noch einmal um 30,0 % abgenommen. Die Fahrerlaubnisklasse A1 zeichnet sich somit als Hauptgrund für die im Berichtszeitraum insgesamt positive Gesamtentwicklung der betrachteten Fahrerlaubnisklassen aus.

Das Geschlechterverhältnis drückt auch in Brandenburg ein überdurchschnittliches Interesse junger Männer an der Mobilität mit motorisierten Zweirädern aus. Im Jahr 2016 stehen 26,7 % weiblicher Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung einer AM- oder A1-Fahrerlaubnis 73,3 % an männlichen Fahrerlaubnisern gegenüber¹³.

¹³ Die absoluten Häufigkeiten der Erteilungen von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen nach Geschlecht werden in Anhang I, Tabelle AI-2 für die Nicht-Modellversuchsländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen berichtet.

Erwerb einer Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis	2013		2014		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2013 bis 2016 ^a
	n	%	n	%		n	%		n	%		
Mofa	86	7,8	100	8,1	+16,3	83	6,2	-17,0	82	6,3	-1,2	-4,7
AM	70	6,4	51	4,1	-27,1	56	4,2	+9,8	49	3,8	-12,6	-30,0
A1	941	85,8	1.083	87,8	+15,1	1.193	89,6	+10,2	1.171	88,9	-1,8	+24,4
FEE insgesamt	1.097	100,0	1.234	100,0	+3,4	1.332	100,0	+7,9	1.302	100,0	-2,3	+18,7

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016 nach folgender Formel:

$$\frac{((\text{Endwert}-\text{Anfangswert})/\text{Anfangswert}) \cdot 100}{100}$$
 (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

Tab. 2-4: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Brandenburg in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)

Mecklenburg-Vorpommern

Ein mit Brandenburg vergleichbares Bild zeigt sich für das zweite ostdeutsche Nicht-Modellversuchsland Mecklenburg-Vorpommern (vgl. Bild 2-5). Im Zeitraum von 2012 bis 2016 ist die Gesamtzahl der jährlichen Erteilung von Mofa-Prüfbescheinigungen und AM- bzw. A1-Fahrerlaubnissen sichtbar gestiegen. Diese Entwicklung wird wiederum maßgeblich durch das Interesse an einer Fahrerlaubnis für die Klasse A1 getrieben. Die A1-Fahrerlaubnis macht in allen betrachteten Jahren etwas über 90 % aller Erteilungen in den Klassen Mofa, AM und A1 aus. Die Erteilungen in den Fahrzeugklassen Mofa und AM verlaufen über alle Jahre hinweg weitgehend konstant auf sehr niedrigem Niveau.

Die Entwicklungen, die in Bild 2-5 zu erkennen sind, werden in Tabelle 2-5 im Detail und mit den berechneten Steigerungsraten wiedergegeben. Im Jahr 2016 wurden im Vergleich zum Jahr 2013 16,1 % mehr Fahrerlaubnisse der Klasse A1 erteilt. Dies entspricht dem bereits in den Diagrammen erkennbaren moderaten Zuwachs: Keine der beiden anderen Fahrzeugklassen weist einen annähernd vergleichbaren Trend auf. Vielmehr haben sich die jährlichen Erteilungen von Prüfbescheinigungen für Mofa bzw. Fahrerlaubnissen für AM im Trend mehr oder weniger deutlich reduziert.

Hinsichtlich der Geschlechterverteilung werden die aus den anderen untersuchten Bundesländern bekannten Verhältnisse im Jahr 2016 repliziert: 27,6 % der Erwerber von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen der betrachteten Klassen sind weiblich, 72,4 % sind männlich.

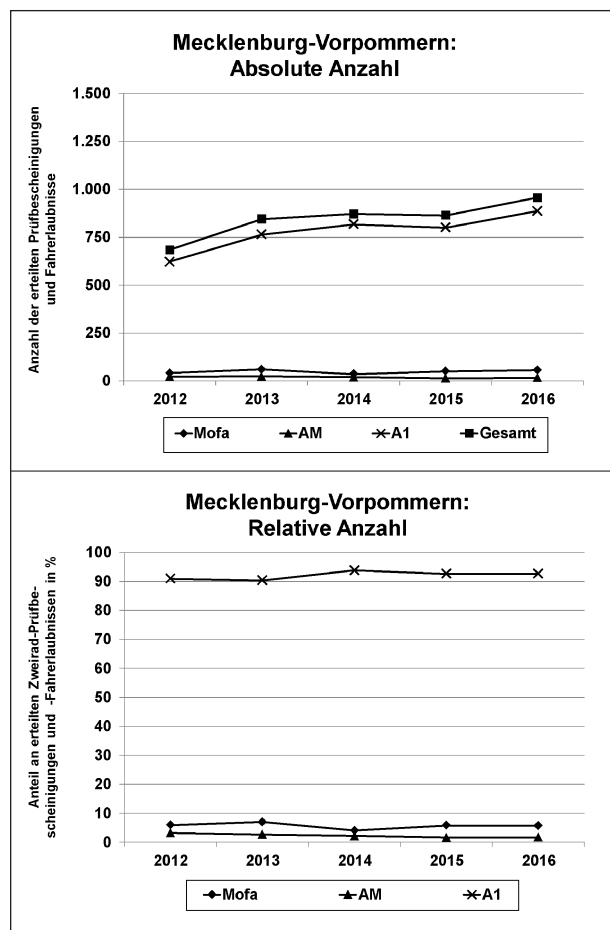


Bild 2-5: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Mecklenburg-Vorpommern durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)

Erwerb einer Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis	2013		2014		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2013 bis 2016 ^a
	n	%	n	%		%	n		%	%		
Mofa	59	7,0	35	4,0	-40,7	50	5,8	+42,9	55	5,7	+10,0	-6,8
AM	23	2,7	19	2,2	-17,4	14	1,6	-26,3	16	1,7	+14,3	-30,4
A1	763	90,3	817	93,8	+7,1	800	92,6	-2,1	886	92,6	+10,8	+16,1
FEE insgesamt	845	100,0	871	100,0	+3,1	864	100,0	-0,8	957	100,0	+10,8	+13,3

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016 nach folgender Formel: „((Endwert-Anfangswert)/Anfangswert)*100“ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

Tab. 2-5: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)

Niedersachsen¹⁴

Als westdeutsches Nicht-Modellversuchsland wird die Entwicklung der Zweiradprüfbescheinigungen und -fahrerlaubnisse für 15- und 16-Jährige in Niedersachsen untersucht. In der Zusammensetzung und im Verlauf jährlicher Erteilungen für Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnisse der Klassen Mofa, AM und A1 ist es von den beiden ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern wesentlich verschieden. Gemessen an der Zahl der jährlichen Ausleihungen ist die dominierende Fahrzeugklasse in Niedersachsen in allen betrachteten Jahren das Mofa (vgl. Bild 2-6). Danach folgt in der Anzahl ausgestelltter Fahrerlaubnisse die Klasse A1 und schließlich mit deutlichem Abstand die Klasse AM.

Ein Grund für die hohe Zahl an erworbenen Mofa-Prüfbescheinigungen ist das spezielle Angebot an niedersächsischen Schulen, die Mofa-Fahrausbildung im schulischen Rahmen durchzuführen. Im betrachteten Zeitraum sinken jedoch die absoluten und relativen Häufigkeiten der jährlich ausgehändigten Mofa-Prüfbescheinigungen an 15-jährige Jugendliche deutlich ab. Einem negativen Trend folgt auch der Anteil der ausgestellten AM-Fahrerlaubnisse, allerdings auf einem nur sehr niedrigen Niveau. Demgegenüber wächst die absolute Anzahl an 16-jährigen Jugendlichen, die eine A1-Fahrerlaubnis erwerben, in Niedersachsen seit 2012 kontinuierlich an. Dieser Aufwärtstrend deckt sich mit den Statistiken der A1-Fahrerlaubnisklasse in den übrigen betrachteten Nicht-Modellversuchsländern.

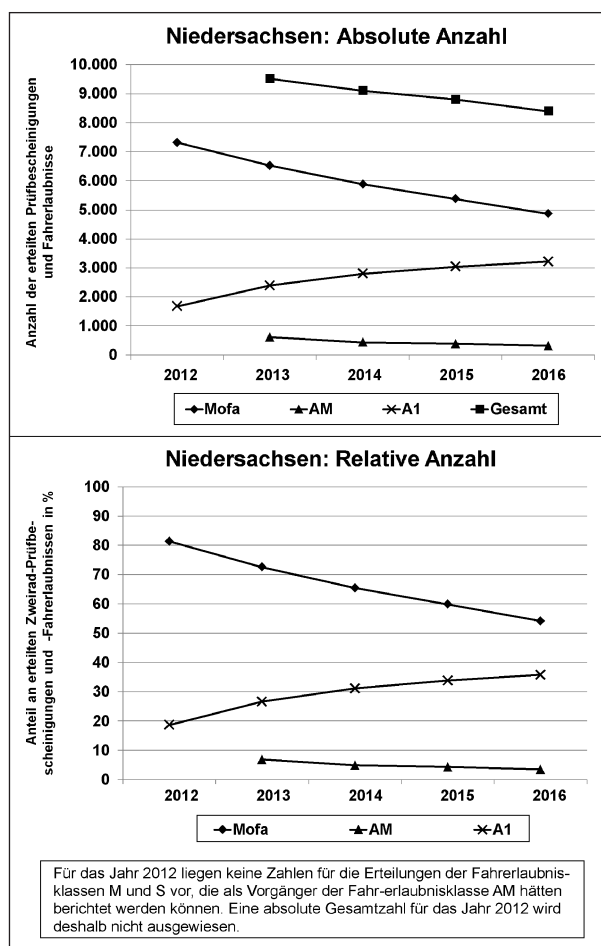


Bild 2-6: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Niedersachsen durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: TÜV Nord (2017)

¹⁴ Zur Auswahl von Niedersachsen als Nicht-Modellversuchsland vgl. Kapitel 4.1.2.

Die gegenläufigen Entwicklungen im Segment Mofa und AM einerseits und im Segment A1 andererseits werden in Tabelle 2-6 anhand der Steige-

Erwerb einer Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis	2013		2014		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016		Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2013 bis 2016 ^a
	n	%	n	%	%	n	%	%	n	%	%	%
Mofa	6.517	68,5	5.879	64,6	-9,8	5.376	61,1	-8,6	4.863	58,0	-9,5	-25,4
AM	613	6,4	435	4,8	-29,0	384	4,4	-11,7	312	3,7	-18,8	-49,1
A1	2.389	25,1	2.793	30,7	+16,9	3.038	34,5	+8,8	3.215	38,3	+5,8	+34,6
FEE insgesamt	9.519	100,0	9.107	100,0	-4,3	8.798	100,0	-3,4	8.390	100,0	-4,6	-11,9

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016 nach folgender Formel:

$$\frac{((\text{Endwert}-\text{Anfangswert})/\text{Anfangswert}) \cdot 100}{100}$$
 (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

Tab. 2-6: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Niedersachsen durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: TÜV NORD (2017)

rungsraten nochmals im Detail dargelegt. Im Vergleich zum Jahr 2013 ist die Anzahl der jährlich erteilten Mofa-Prüfbescheinigungen um etwa ein Viertel (-25,4 %) gesunken. Im gleichen Zeitraum haben die Neuerteilungen für die Klasse AM – auf deutlich niedrigerem Niveau, aber prozentual sogar noch stärker (-49,1 %) – abgenommen, und für die Klasse A1 um 34,6 % zugelegt. Zusammengekommen ergibt sich für das Bundesland Niedersachsen eine rückläufige Entwicklung beim Erwerb einer Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für die Klassen Mofa, AM und A1. Die Gesamtzahl der jährlichen Erteilungen für diese Fahrzeugklassen ist im betrachteten Zeitraum vor allem wegen der zahlenmäßig dominanten Verringerung des Erwerbs einer Mofa-Prüfbescheinigung gesunken.

Unter den Erwerbenden einer Mofa-Prüfbescheinigung sowie einer AM- oder A1-Fahrerlaubnis befinden sich im Jahr 2016 29,1 % weibliche und 70,9 % männliche Jugendliche (vgl. TÜV Nord 2017). Der Überhang männlicher Fahranfänger bestätigt sich somit in allen untersuchten Bundesländern.

Fazit

In allen untersuchten Nicht-Modellversuchsländern steigt der Anteil jährlicher Erteilungen für die Klasse A1 im beobachteten Zeitraum deutlich an. In Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern steigt damit auch insgesamt der Erwerb von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen für Mofas, Klein- und Leichtkrafträder. In Niedersachsen wird diese Entwicklung jedoch von der abnehmenden Anzahl neuer Mofa-Prüfbescheinigungen überdeckt und wird in der Gesamtentwicklung nicht sichtbar.

Eine zusätzliche Erkenntnis leitet sich aus der stagnierenden Entwicklung der AM-Fahrerlaubniserteilungen in den jeweiligen Bundesländern ab. Die AM-Fahrerlaubnis hat in den Nicht-Modellversuchsländern keine nennenswerte Bedeutung im Fahrerlaubniseschehen. In den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern liegt das Ausmaß erteilter Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnisse für Mofa und AM bei unter 10 % bzw. unter 5 % an allen Prüfbescheinigungs- und Fahrerlaubniserteilungen. Diese Befunde heben den großen Anklang der neu eingeführten AM15-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern nochmals im Besonderen hervor.

2.2 AM15-Fahrerlaubnisenerwerb in Relation zur jugendlichen Bevölkerung

Die Statistiken des Erwerbs von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen belegen für die betrachteten Fahrzeugklassen in den Modellversuchsländern einen substanziellen Zuwachs an 15-jährigen Jugendlichen, die mit Kleinkrafträdern am Straßenverkehr teilnehmen. Die Statistiken für die Prüfbescheinigungen für das Mofa und für die AM15-Fahrerlaubnisse aus den Jahren 2013 bis 2016 sollen nun zur 15-jährigen Bevölkerung in den Modellversuchsländern in Beziehung gesetzt werden, um eine trefflichere Schätzung über die Verbreitung dieser Fahrerlaubnis in der jugendlichen Bevölkerung ableiten zu können. Grundlage für die Berechnungen sind zum einen die im vorherigen Abschnitt dargelegten Fahrerlaubnisstatistiken und zum anderen die für die Modellversuchsländer vorausberechnete Bevölkerung im Alter von 15 Jahren (vgl. Tabelle 2-7).

2.2.1 Sachsen

In Tabelle 2-7 wird der geschätzte Bestand der 15-jährigen Bevölkerung in Sachsen dokumentiert. In Tabelle 2-8 wird die Anzahl der Erwerber einer Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis in den Klassen Mofa und AM15 in den Jahren 2013 bis 2016 (vgl. Tabelle 2-1) dazu in Beziehung gesetzt. Im Ergebnis wird ein klarer Trend offensichtlich: Im Jahr der Einführung der AM15-Fahrerlaubnis hat ein Anteil von 4,5 % der damals in Sachsen lebenden 15-jährigen Jugendlichen diese Fahrerlaubnis erworben. Bis zum Jahr 2016 ist der entsprechende Anteil stetig bis auf 9,3 % gestiegen. Zwischen den Jahren 2013 und 2014 ist der Anstieg mit knapp drei Prozentpunkten am größten. In den darauffolgenden Jahren wächst der Anteil moderater um nicht ganz einen Prozentpunkt zum Jahr 2015 und um 1,1 Prozentpunkte zum Jahr 2016. Eine diesbezüglich vergleichbare Entwicklung zeigt sich auch in den anderen Modellversuchsländern Sachsen-

Anhalt (vgl. Tabelle 2-9) und Thüringen (vgl. Tabelle 2-10). Der anfängliche Sprung in der Entwicklung ist mit dem offiziellen Beginn des Modellversuchs Mitte des Jahres 2013 zu erklären. Erst im Jahr 2014 war es den Jugendlichen ganzjährig möglich, die AM15-Fahrerlaubnis zu erwerben, die Zahl an Neuerteilungen ist deshalb entsprechend größer. D. h. im Jahr 2016 hat beinahe jeder zehnte 15-Jährige im Bundesland Sachsen die AM15-Fahrerlaubnis erworben.

Die bisherige geschlechterneutrale Betrachtung der Verbreitung der AM15-Fahrerlizenzen für Kleinkrafträder wird nun um die Differenzierung nach weiblichen und männlichen Fahranfängern ergänzt. Im Kapitel 2.1 war für jedes untersuchte Bundesland ein eindeutiger Überhang von männlichen Fahrerlaubnisern zu erkennen, eine ungleiche Verbreitung der AM15-Fahrerlaubnis in der 15-jährigen Bevölkerung nach Geschlecht ist deshalb zu vermuten.¹⁵

Die errechneten Anteile bestätigen diese Vermutung: Während im Jahr 2015 8,4 % der 15-jährigen Bevölkerung in Sachsen eine AM15-Fahrerlaubnis erworben haben (vgl. Tabelle 2-8), liegt der Anteil der weiblichen Inhaber einer AM15-Fahrerlaubnis in der 15-jährigen Bevölkerung mit 4,6 % deutlich darunter. Die Quote bei den männlichen Jugendlichen liegt mit 11,6 % in Sachsen erwartungsgemäß darüber.

¹⁵ Für die geschlechtergetrennte Berechnung werden einerseits die von der Technischen Prüfstelle DEKRA gelieferten Statistiken zu den Fahrerlaubniserteilungen mit der Differenzierung nach Geschlecht für das Jahr 2015 (vgl. DEKRA 2017 bzw. Anhang I) und andererseits die Bevölkerungsstatistiken der 15-jährigen Bevölkerung in den drei Modellversuchsländern zum Stand 31.12.2015 (vgl. Anhang II) herangezogen.

15-jährige Bevölkerung in den Modellversuchsländern	Zum 31.12.2012	Zum 31.12.2013	Zum 31.12.2014	Zum 31.12.2015	Fortschreibung für 2016 ^a
Sachsen	27.891	28.933	30.432	32.782	31.685
Sachsen-Anhalt	15.725	16.081	16.688	17.810	17.309
Thüringen	15.959	16.048	16.310	17.489	17.360
Gesamt	59.575	61.062	63.430	68.081	66.354

^a Die näherungsweise Fortschreibung entspricht der Zahl der 14-jährigen Jugendlichen im jeweiligen Bundesland zum 31.12.2015

Tab. 2-7: 15-jährige Bevölkerung in den Modellversuchsländern zum jeweiligen Jahresende; Quelle: Destatis (2017a)

Anteil der Erwerber von Prüfbescheinigungen und Fahrerlizenzen an der Bevölkerung	2013		2014		2015		2016 ^a	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Prüfbescheinigung Mofa	17	0,1	4	0,0	4	0,0	4	0,0
Fahrerlaubnis AM15	1.294	4,5	2.282	7,5	2.704	8,2	2.944	9,3
15-jährige Bevölkerung	28.933	100,0	30.432	100,0	32.782	100,0	31.685	100,0

^a Angaben für das Jahr 2016 basieren auf einer näherungsweisen Fortschreibung der Anzahl der 14-jährigen Jugendlichen in Sachsen zum 31.12.2015

Tab. 2-8: Anteil der 15-jährigen Bevölkerung in Sachsen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer Fahrerlaubnis für die Klasse AM15 in den Jahren von 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017) und Destatis (2017a)

Die niedrige Quote der Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung hat sich im Gegensatz zur AM15-Fahrerlaubnis im Beobachtungszeitraum kaum entwickelt und ist verschwindend gering.

2.2.2 Sachsen-Anhalt

Ein vergleichbarer bevölkerungsbezogener Anstieg jährlicher Erteilungen der AM15-Fahrerlaubnis ist auch für das Modellversuchsland Sachsen-Anhalt nachzuweisen (vgl. Tabelle 2-9 und auch Tabelle 2-2). Der Anteil 15-jähriger Jugendlicher, die eine AM15-Fahrerlaubnis erwerben, ist von 3,1 % im Jahr 2013 auf 8,0 % im Jahr 2016 gestiegen.

Eine geschlechtergetrennte Betrachtung der Verbreitung der AM15-Fahrerlaubnis in der 15-jährigen Bevölkerung in Sachsen-Anhalt verweist – wie schon in Sachsen – auf eine unterschiedliche Verbreitung unter weiblichen und männlichen Jugendlichen: Im Jahr 2015 macht der Anteil der männlichen Erwerber einer AM15-Fahrerlaubnis in der männlichen 15-jährigen Bevölkerung 9,6 % aus, für die weiblichen AM15-Modellversuchsteilnehmer beträgt dieser Anteil 4,1 %.

Eine weitere Parallele zu den Statistiken in Sachsen zeigt sich bei der bevölkerungsbezogenen Entwicklung der jährlich bestandenen Mofa-Prüfungen. Die Zahl der Neuerwerbungen bewegt sich in Sach-

sen-Anhalt auf einem konstant niedrigen Niveau ohne richtungsweisende Tendenz.

2.2.3 Thüringen

Auch im Modellversuchsland Thüringen lässt sich ein Anstieg der Quote 15-jähriger Jugendlicher mit einer AM15-Fahrerlaubnis seit deren Einführung aus den Statistiken ablesen (vgl. Tabelle 2-10 und auch Tabelle 2-3). Von 2013 (5,6 %) bis 2016 (12,1 %) stieg der Anteil um sechseinhalb Prozentpunkte. Somit ist in Thüringen im Jahr 2016 geschätzt etwa jeder achte 15-Jährige im Besitz einer AM15-Fahrerlaubnis. Unter den Modellversuchsländern weist Thüringen die größte Verbreitung der AM15-Fahrerlaubnis in der 15-jährigen Bevölkerung auf.

Dazu trägt womöglich auch der vergleichsweise hohe Anteil an weiblichen Fahranfängern mit einer AM15-Fahrerlaubnis an der weiblichen 15-jährigen Bevölkerung bei: 6,8 % der 15-jährigen jungen Frauen in Thüringen haben im Jahr 2015 eine AM15-Fahrerlaubnis erworben. Von der männlichen 15-jährigen Bevölkerung haben 14,7 % am AM15-Modellversuch teilgenommen.

Der Anteil der Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung ist, wie auch in den anderen Modellversuchsländern, in Thüringen äußerst gering.

Anteil der Erwerber von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen an der Bevölkerung	2013		2014		2015		2016 ^a	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Prüfbescheinigung Mofa	14	0,1	4	0,0	4	0,0	4	0,0
Fahrerlaubnis AM15	503	3,1	1.026	6,1	1.246	7,0	1.383	8,0
15-jährige Bevölkerung	16.081	100,0	16.688	100,0	17.810	100,0	17.309	100,0

^a Angaben für das Jahr 2016 basieren auf einer näherungsweisen Fortschreibung der Anzahl der 14-jährigen Jugendlichen in Sachsen-Anhalt zum 31.12.2015

Tab. 2-9: Anteil der 15-jährigen Bevölkerung in Sachsen-Anhalt mit einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer Fahrerlaubnis für die Klasse AM15 in den Jahren von 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017) und Destatis (2017a)

Anteil der Erwerber von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen an der Bevölkerung	2013		2014		2015		2016 ^a	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Prüfbescheinigung Mofa	7	0,0	9	0,0	6	0,0	12	0,0
Fahrerlaubnis AM15	906	5,6	1.626	10,0	1.911	10,9	2.106	12,1
15-jährige Bevölkerung	16.048	100,0	16.310	100,0	17.489	100,0	17.360	100,0

^a Angaben für das Jahr 2016 basieren auf einer näherungsweisen Fortschreibung der Anzahl der 14-jährigen Jugendlichen in Thüringen zum 31.12.2015

Tab. 2-10: Anteil der 15-jährigen Bevölkerung in Thüringen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer Fahrerlaubnis für die Klasse AM15 in den Jahren von 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017) und Destatis (2017a)

Fazit

In allen Modellversuchsländern ist der geschätzte Anteil 15-jähriger Jugendlicher, die eine AM15-Fahrerlaubnis erworben haben, in den Jahren von 2013 bis 2016 kontinuierlich angestiegen. In den drei Bundesländern erwirbt annähernd etwa jeder zehnte 15-jährige Jugendliche die Erlaubnis, ein AM-Fahrzeug im Straßenverkehr zu führen. Die geschlechtergetrennte Betrachtung zeigt jedoch, dass sich die Verbreitung dieser Fahrerlaubnisklasse zwischen den Geschlechtern deutlich unterscheidet. Die mit der Einführung von AM15 geäußerte Absicht, den Jugendlichen eine Möglichkeit zur eigenständigen Mobilität an die Hand zu geben (vgl. BMVI o. J.; Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2013; Landtag von Sachsen-Anhalt 2011), hat bei den 15-Jährigen Anklang gefunden. Der Trend der bisherigen Entwicklung der Fahrerlaubniserteilungen lässt ad hoc zumindest eine weitere Stabilisierung der Anzahl erworbener AM15-Fahrerlizenzen erwarten.

3 Verunglückte jugendliche Kraftradfahrer in den Modell- und untersuchten Nicht-Modellversuchsländern

In Kapitel 3.1 wird zunächst die allgemeine Struktur und Entwicklung der Verunglücktenstatistik von 15-, 16- und 17-jährigen Verkehrsteilnehmern mit einem motorisierten Zweirad insgesamt über die Jahre 2011 bis 2016 untersucht.¹⁶ Die spezifischen Analysen für die Zielgruppe des AM15-Modellversuchs, die jugendlichen Kleinkraftradfahrer (ohne

Mofa), werden dann im Kapitel 3.2 unternommen. In Kapitel 3.3 wird abschließend die Entwicklung der Verunglücktenzahlen zur Entwicklung der Anzahl der Fahrerlaubniserteilungen in Beziehung gesetzt.

3.1 Entwicklung der Verunglücktenzahlen motorisierter jugendlicher Zweiradfahrer in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik

Die nachfolgend vorgestellten Statistiken entstammen der amtlichen Verkehrsunfallstatistik (vgl. BASt 2017)¹⁷ und entsprechen den folgenden Kriterien:

- Verunglückte weibliche und männliche Jugendliche,
- im Alter von 15 bis 17 Jahren,
- mit Berücksichtigung aller Verletzungsfolgen (leicht-, schwerverletzt oder getötet),
- als Fahrer des verunfallten Fahrzeugs,
- mit der Verkehrsbeteiligung auf einem motorisierten Zweirad, differenziert nach Klein- (Mofas¹⁸ und Mopeds) und Leichtkrafträdern, sowie
- mit regionaler Differenzierung getrennt nach den untersuchten Modell- und Nicht-Modellversuchsländern.

3.1.1 Modellversuchsländer

In Bild 3-1 werden die absoluten Häufigkeiten für die verunglückten 15-, 16- und 17-jährigen motorisierten Zweiradfahrer in den einzelnen Modellversuchsländern, getrennt nach der Art der Verkehrsbeteiligung für Kleinkrafträder (Mofas und Mopeds) bzw. Leichtkrafträder für die Jahre 2011 bis 2016, abgetragen.

In Sachsen ist in den Jahren 2011 und 2012 unter den 15- und 16-jährigen verunglückten Fahrern eines Kleinkraftrades keine bemerkenswerte Entwicklung zu erkennen, erst mit dem Beginn des Modellversuchs im Jahr 2013 zeichnet sich im Zeitverlauf ein starker Anstieg ab (vgl. Bild 3-1). Den deutlichsten Anstieg beschreibt dabei die Kurve der 15-Jährigen: Seit 2013 hat sich die Anzahl der verunglückten Fahrer eines Mofas oder Kleinkraftrads im Alter von 15 Jahren bis zum Jahr 2015 nahezu versechsfacht und verharrt im Jahr 2016 in etwa auf

¹⁶ Die Unfallverwicklung der jugendlichen Kraftradfahrer wird an der Zahl der bei polizeilich registrierten Verkehrsunfällen verunglückten Personen gemessen. Für eine detaillierte Übersicht über die Erfassung der Unfallebenen siehe Destatis (2017b: 20 f.).

¹⁷ Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt, Referat U2), hat dem Forschungsnehmer die Tabelle UJ40 der Verkehrsunfallstatistik in E-Mails vom 14. und 15. März sowie vom 11. September 2017 digital zur Verfügung gestellt. Darin enthalten sind u. a. Filtermöglichkeiten nach dem Bundesland, dem Alter, dem Geschlecht, der Art der Verkehrsbeteiligung, der Eigenschaft Fahrer oder Mitfahrer sowie der Verletzungsfolge.

¹⁸ Der Vergleich mit den Nicht-Modellversuchsländern erfordert die Einbeziehung auch von 15-jährigen Mofafahrern, um 15-Jährige in diesen Bundesländern in der dargestellten Unfallstatistik überhaupt wiedergeben zu können.

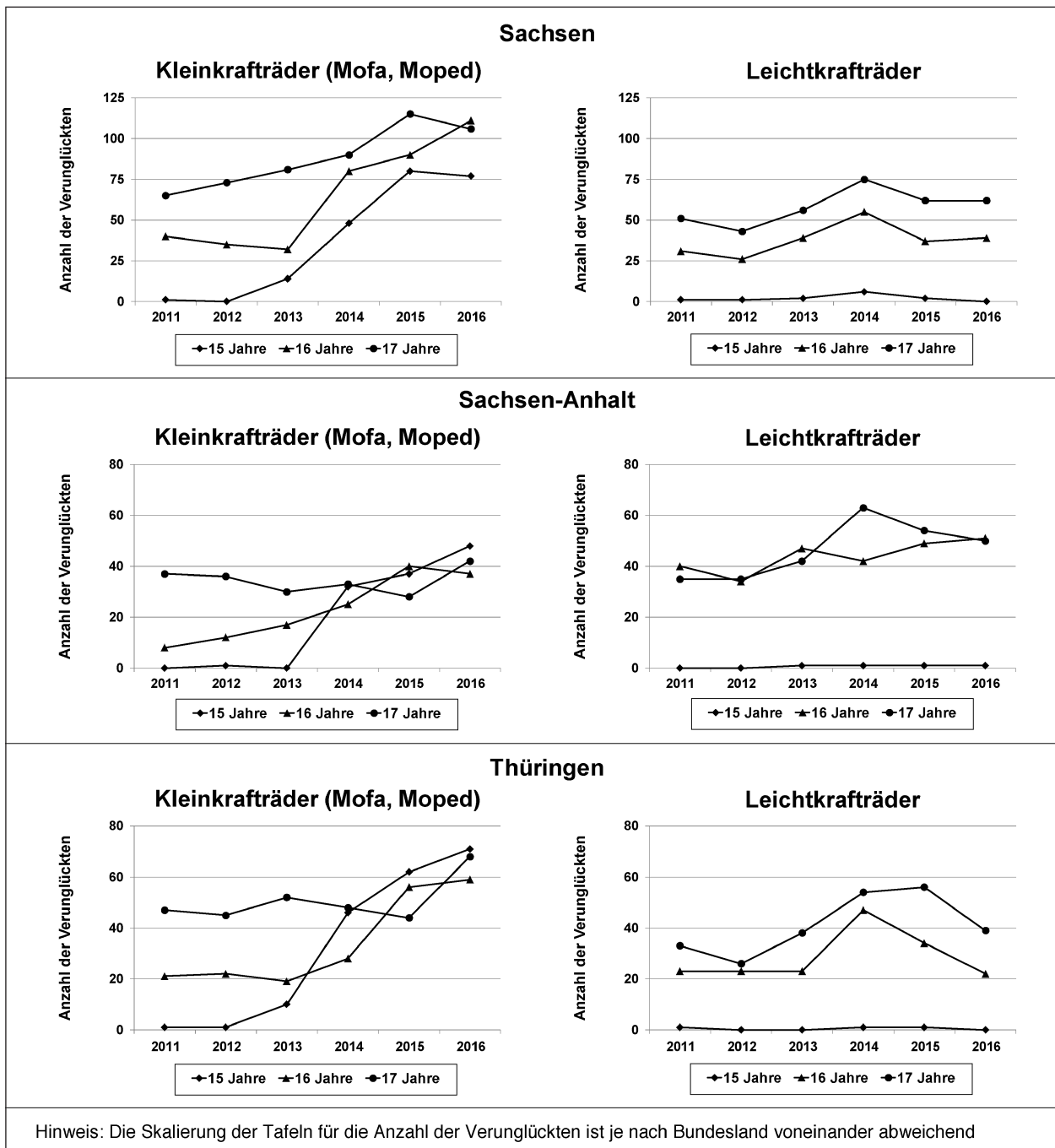


Bild 3-1: Entwicklung der Verunglückten mit motorisierten Zweirädern in den Modellversuchsländern (absolute Häufigkeiten); Quelle: BAST (2017)

diesem Niveau. Die deutliche Erhöhung der Anzahl verunglückter 15-jähriger Zweiradfahrer in den ersten Jahren des Modellversuchs, die auch in den übrigen Modellversuchsländern zu sehen sein wird, muss plausibler Weise auf die Öffnung der Fahrerlaubnisklasse AM für 15-Jährige, und die dadurch indizierte massive Erhöhung der AM-Fahrberechtigten, zurückgeführt werden.

Zusätzlich ist auch die Anzahl der verunglückten 16-jährigen Mofa- oder Mopedfahrer ab dem Jahr

2014 stark angestiegen. Auch diese Entwicklung kann auf die Absenkung des Mindestalters für die AM-Fahrerlaubnis zurückgeführt werden. Denn es ist plausibel anzunehmen, dass sich unter den 16-jährigen Verunglückten des Jahres 2014 viele Mopedfahrer befinden, die im Jahr 2013 im Alter von 15 Jahren die AM-Fahrerlaubnis erworben haben. Die gleiche Vermutung gilt ebenso für die steigende Zahl der 17-jährigen Verunglückten. Deren jährliche absolute Häufigkeiten sind seit 2011 linear angestiegen – mit einem außerordentlichen Sprung im Jahr 2015.

In der Summe ist der beschriebene Anstieg von verunglückten Kleinkraftradfahrern im Alter von 15 bis 17 Jahren in Sachsen plausibler Weise hauptsächlich auf die größere Anzahl zweirad-mobiler Jugendlicher aufgrund der Teilnahme am Modellversuch AM15 zurückzuführen.

Die Anzahl verunglückter Fahrer eines Mofas oder Mopeds im Alter von 15 Jahren hat sich innerhalb von nur drei Jahren an das Niveau der älteren Kleinkraftradfahrer nahezu angeglichen. Im Vergleich zu den 16- und 17-Jährigen ist die Zahl der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades im Alter von 15 Jahren im Jahr 2016 nur noch unwesentlich kleiner.

Die beschriebene Zunahme von verunglückten Zweiradfahrern gilt jedoch nur für die mit Mofa oder Moped mobilen Jugendlichen, wie die Statistik für die gleichaltrigen verunglückten Leichtkraftradfahrer in Sachsen ausweist (vgl. Bild 3-1). Aufgrund der Altersbeschränkung der entsprechenden Fahrerlaubnis spielen 15-Jährige hierbei keine Rolle. Trotz eines Zwischenhochs im Jahr 2014 sind die absoluten Verunglücktenzahlen in diesem Segment seit 2012 kaum angestiegen.

In Sachsen-Anhalt ist, genauso wie in Sachsen, die Anzahl verunglückter 15-jähriger Jugendlicher als Fahrer eines Mofas oder Mopeds im Beobachtungszeitraum deutlich gestiegen (vgl. Bild 3-1). Insbesondere im Jahr 2014 hat die Zahl der verunglückten 15-Jährigen, und im Jahr 2015 jene der verunglückten 16-Jährigen, deutlich zugenommen. Bereits im Jahr 2014 reichen die absoluten Häufigkeiten verunglückter 15- und 16-jähriger Kleinkraftradfahrer auf einem Mofa oder Moped an die bis dahin höhere Anzahl an verunglückten 17-Jährigen heran. Im Jahr 2016 verzeichnen dann auch die 17-Jährigen einen außerordentlichen Sprung in der Verunglücktenstatistik und erreichen den Höchststand im Beobachtungszeitraum. Anzunehmen ist, dass dieser sprunghafte Anstieg ebenfalls auf den Modellversuch zurückzuführen ist: Im Jahr 2016 werden die Fahrerlaubnisbewerber des ersten Jahrgangs, der im Jahr 2014 ganzjährig die Gelegenheit hatte, die AM15-Fahrerlaubnis zu erwerben, 17 Jahre alt.

In der Verkehrsunfallstatistik für Leichtkraftradfahrer spielen die 15-Jährigen erneut keine Rolle. Die Übersicht über die verunglückten 16- und 17-jährigen Leichtkraftradfahrer weist darauf hin, dass deren Anzahl im Berichtszeitraum in Sachsen-Anhalt nur leicht gestiegen ist.

Die Verunglücktenstatistiken im Modellversuchsländ Thüringen verlaufen weitgehend analog zu den bisher betrachteten Entwicklungen in den anderen beiden Modellversuchsländern (vgl. Bild 3-1). Ab dem Jahr 2013 steigt die Kurve der verunglückten 15-jährigen Kleinkraftradfahrer steil an. Ab dem Jahr 2014 ist auch bei den 16-Jährigen ein deutlicher Anstieg zu erkennen. Zeitversetzt nimmt dann auch die Kurve der 17-jährigen Verunglückten in Thüringen einen steigenden Verlauf.

Des Weiteren ist angesichts der Verlaufskurven für Thüringen zu erkennen, dass im Jahr 2015 die Häufigkeit der verunglückten Kleinkraftradfahrer im Alter von 15 Jahren erstmals die Anzahl der mit 16 und 17 Jahren verunglückten Personen übersteigt.

In der Verkehrsunfallstatistik der mit einem Leichtkraftrad in Thüringen Verunglückten spielen 15-Jährige erneut keine Rolle. Die Statistik weist für die 16-Jährigen einen deutlichen Anstieg im Jahr 2014 und in den Folgejahren einen stetigen Rückgang der Verunglückten aus. Die Anzahl mit einem Leichtkraftrad verunglückter 17-Jähriger steigt im Zeitraum von 2012 bis 2015 und geht im Jahr 2016 deutlich zurück.

Fazit

Die Zunahme 15-jähriger motorisierter Verkehrsteilnehmer durch die Einführung der AM15-Fahrerlaubnis führt zu einer höheren Verkehrsleistung von jugendlichen Zweiradfahrern im Straßenverkehr. Mit der größeren Exposition geht ein Anstieg von in Verkehrsunfällen verunglückten Jugendlichen beinahe zwangsläufig einher. Ein solcher Zuwachs wird in den Unfallstatistiken für jugendliche Kleinkraftradfahrer der Jahre 2011 bis 2016 in den AM15-Modellversuchsländern für alle betroffenen Altersjahrgänge eindeutig sichtbar.

3.1.2 Nicht-Modellversuchsländer

In gleicher Weise wie im vorherigen Kapitel werden in Bild 3-2 die absoluten Häufigkeiten der 15- bis 17-jährigen verunglückten Fahrer von motorisierten Klein- und Leichtkrafträdern in den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern beleuchtet.

In Brandenburg haben sich die absoluten Unfallzahlen für die 15-, 16- und 17-jährigen Fahrzeugführer eines Mofas bzw. eines Mopeds seit 2011 auf einem konstanten, niedrigen Niveau gehalten. Die Anzahl der verunglückten Mofafahrer im Alter von

15 Jahren¹⁹ ist durchgehend minimal, die größte Anzahl an mit Kleinkrafträdern Verunglückten in den betrachteten Altersgruppen trägt die Gruppe der 17-Jährigen (vgl. Bild 3-2).

In Brandenburg dokumentiert die Verkehrsunfallstatistik in den Jahren 2011 bis 2016 jeweils knapp eine Verdoppelung an verunglückten 16- und

17-jährigen Leichtkraftradfahrern. 15-Jährige sind wegen der altersbedingt fehlenden Fahrerlaubnis hier nicht relevant.

Ähnlich unauffällig wie in Brandenburg ist die Entwicklung der Verkehrsunfallstatistik für die untersuchten Altersjahrgänge bei den Mofa- und Mopedfahrern in Mecklenburg-Vorpommern. Über den gesamten betrachteten Zeitraum hinweg verlaufen die Verunglücktenzahlen nahezu gleichbleibend auf einem sehr niedrigen Niveau (vgl. Bild 3-2). Die Dar-

¹⁹ Das Mofa ist in den Nicht-Modellversuchsländern das einzige motorisierte Zweirad, das legal gefahren werden darf.

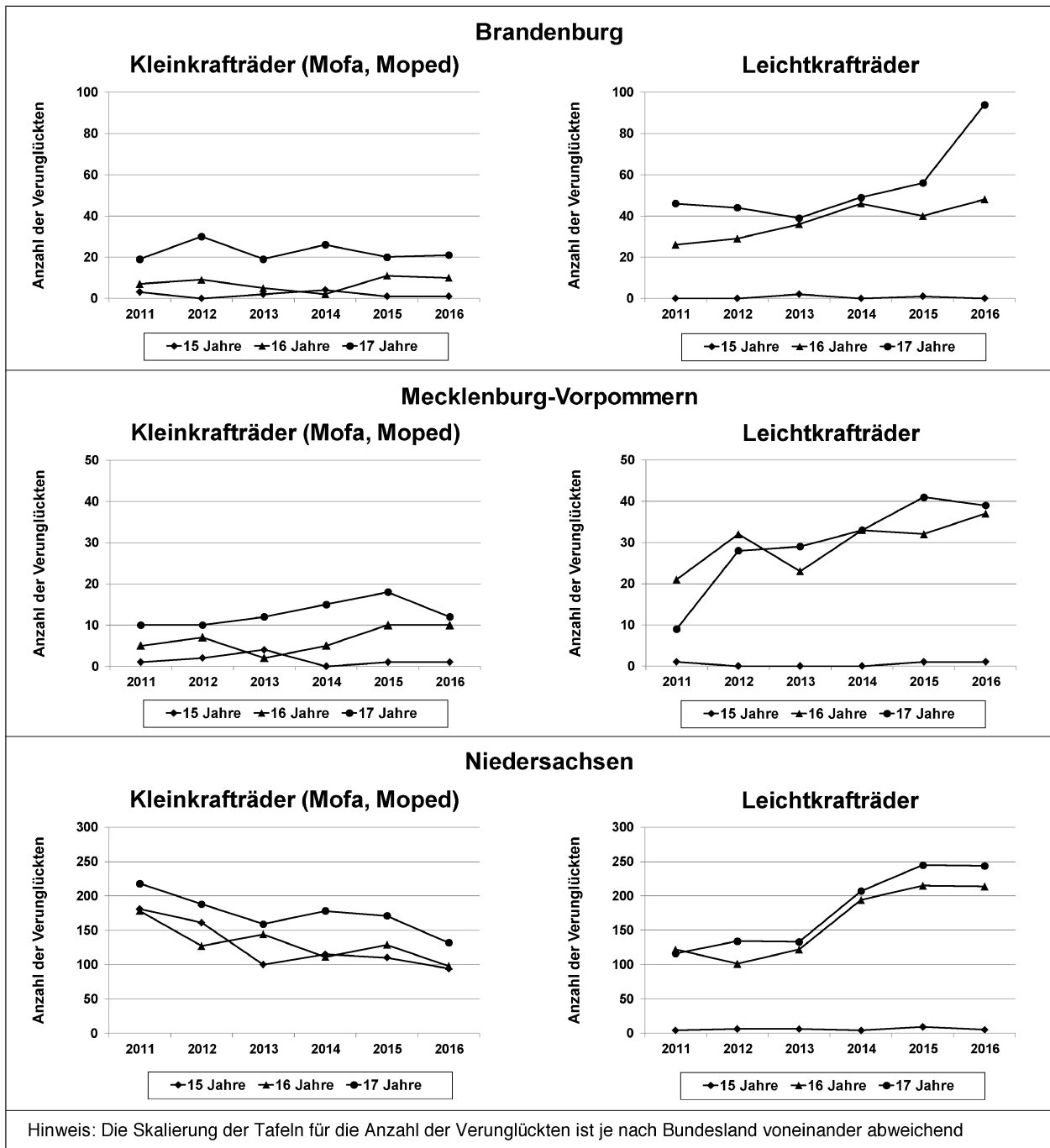


Bild 3-2: Entwicklung der Verunglückten mit motorisierten Zweirädern in den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern (absolute Häufigkeiten); Quelle: BASt (2017)

stellung der Altersjahrgänge zeigt außerdem, dass unter den betrachteten Jugendlichen die 17-Jährigen am häufigsten in Verkehrsunfällen mit einem Mofa oder Moped verunglücken.

Bei der Betrachtung der mit einem Leichtkraftrad in Mecklenburg-Vorpommern Verunglückten sind die 15-jährigen wegen der Altersbeschränkung der Fahrerlaubnisse erneut unauffällig (vgl. Bild 3-2). Anders sieht es für ältere Leichtkraftradfahrer aus: Nach dem niedrigsten Stand im Jahr 2011 hat sich die Gesamtzahl der mit einem Motorrad verunglückten 16- und 17-jährigen Jugendlichen in den Folgejahren sukzessive – für 16-Jährige moderat, für 17-Jährige deutlich – erhöht.

Grundlegend verschieden von den beiden untersuchten ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern ist die Verkehrsunfallstatistik für die jugendlichen Mofa- und Mopedfahrer in Niedersachsen strukturiert (vgl. Bild 3-2). Die Zahl der Verunglückten ist in allen betrachteten Altersgruppen von einem hohen Stand im Jahr 2011 bis zum Jahr 2016 deutlich gesunken.²⁰ Die einzelnen Altersjahrgänge zeigen dabei einen ähnlichen Verlauf. Für die Fahrer eines Leichtkraftrades hingegen zeichnet sich die Tendenz zu vermehrten Unfällen ab. Seit 2013 hat sich die Zahl der verunglückten Leichtkraftradfahrer im Alter von 16 und 17 Jahren nahezu verdoppelt.²¹

Fazit

Die Statistik der verunglückten jugendlichen Kraftradfahrer verläuft in den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern weitgehend unauffällig. Bei den Kleinkrafträdern, die der Fahrerlaubnisklasse AM entsprechen, ist in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern keine bedeutsame Entwicklung und in Niedersachsen ein Rückgang der jugendlichen Verunglückten erkennbar. In allen drei Bundesländern lässt sich eine mehr oder weniger stark zunehmende Zahl ver-

unglückter 16- und 17-jähriger Fahrzeugführer von Leichtkrafträdern nachvollziehen.

3.2 Entwicklung der Verunglücktenzahlen jugendlicher Kleinkraftradfahrer (ohne Mofa)

Auf die überblicksartige Analyse der Struktur und Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens von motorisierten jugendlichen Zweiradfahrern folgt in diesem Abschnitt eine spezifische Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in den einzelnen Modellversuchsländern für den Zeitraum 2012 bis 2016.²² Die Darstellung des Unfallgeschehens erfolgt einerseits und maßgeblich mittels der amtlichen Verkehrsunfallstatistik und andererseits mit gesonderten Auswertungen der jeweiligen Bundesländer.²³

Für den Auszug aus den amtlichen Statistiken (vgl. BAST 2017) wurden folgende Kriterien definiert:

- Verunglückte weibliche und männliche Jugendliche,
- im Alter von 15 bis 17 Jahren,
- mit Berücksichtigung aller Verletzungsfolgen (leicht-, schwerverletzt oder getötet),
- als Fahrer des verunfallten Fahrzeugs,
- ausschließlich mit Verkehrsbeteiligung eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) und
- mit regionaler Differenzierung getrennt nach den untersuchten Modellversuchsländern.

3.2.1 Modellversuchsländer

Sachsen

In den Ausführungen des Kapitels 3.1.1 wurde bereits deutlich, dass in Sachsen die Zahl der verunglückten Kraftradfahrer seit dem Jahr 2011 insgesamt deutlich zugenommen hat. Dies wird in Tabelle 3-1 für den Zeitraum der Jahre 2012 bis 2016 für Fahrer von Kleinkrafträdern im Detail quantifiziert: Im relevanten Zeitraum ist die Zahl der verunglückten Kleinkraftradfahrer (ohne Mofa) insgesamt über alle Altersgruppen hinweg um etwa 24 % angestiegen.

Maßgeblich zu diesem Anstieg beigetragen hat die Gruppe der jugendlichen Fahrer eines Kleinkraftrades im Alter von 15 bis 17 Jahren. Deren altersgruppenspezifische Verunglückten-Steigerungsrate

²⁰ Diese Entwicklung korrespondiert mit einem deutlichen Rückgang der Erteilung von Mofa-Prüfbescheinigungen in Niedersachsen im angegebenen Zeitraum (vgl. Bild 2-6).

²¹ Eine Erklärung für diese Entwicklung ist ad hoc nicht ersichtlich.

²² Das Jahr 2012 wird zum Vergleich herangezogen. Das Jahr 2013 markiert mit dem Start des AM15-Modellversuchs den Beginn des eigentlichen Beobachtungszeitraums. Zum Zeitpunkt der Berichtslegung waren die Verkehrsunfallstatistiken bis zum Jahr 2016 verfügbar.

²³ Die Einholung länderspezifischer Verkehrsunfallstatistiken erfolgte mittels persönlicher Anfrage der zuständigen Kontaktpersonen durch den Forschungsnehmer.

beträgt für den betrachteten Zeitraum 173,8 %. Unter den jugendlichen Verunglückten verzeichnen die 15-jährigen Fahrer eines Kleinkraftrades den stärksten Zuwachs. Von 2013 bis 2016 ist die Zahl der bei einem Verkehrsunfall verunglückten 15-jährigen Kleinkraftradfahrer um etwa das Fünffache angestiegen (+492,3 %). Ein kräftiger Anstieg um immerhin mehr als das Doppelte des Ausgangswertes des Jahres 2012 ist im Berichtszeitraum auch bei den 16-jährigen Fahrern eines Kleinkraftrades zu erkennen (+224,0 %). Die geringste Steigerung an verunglückten Kleinkraftradfahrern ist für die Altersgruppe der 17-Jährigen dokumentiert (+45,2 %). Zudem übersteigt die absolute Häufigkeit der 16-jährigen Verunglückten im Jahr 2016 erstmals diejenige der 17-Jährigen.

In einer Sonderauswertung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern können Verkehrsunfälle unter Beteiligung von AM15-Fahrerlaubnisbesitzern seit Beginn des Modellversuchs nachverfolgt werden (vgl. Tabelle 3-2). Ein Rückschluss der Unfallentwicklung auf die Einführung der AM15-

Fahrerlaubnis ist damit für Sachsen direkt möglich. Im ersten Jahr des Modellversuchs ereigneten sich in Sachsen 16 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Jugendlichen mit einer AM15-Fahrerlaubnis. Diese Zahl stieg bis zum Jahr 2016 auf 134 Unfälle an. Weitgehend konstant geblieben ist darunter der Anteil der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Dieser schwankt in den Jahren 2013 bis 2016 um die 60 %. Nach einem anfänglichen Hoch liegt der Anteil der 15-jährigen Unfallverursacher an allen Unfällen unter Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern in den späteren Jahren jeweils bei etwas über 60 %. Wie in dieser Sonderauswertung und in der amtlichen Unfallstatistik zu erkennen ist, hat sich die Verunfallung der AM15-Modellversuchsteilnehmer in Sachsen augenscheinlich auf einem annähernd konstanten Niveau etabliert.

Einen Anhaltspunkt zur Einschätzung des Anteils der Unfallverursacher liefern PRIESTER et al. (2015) sowie die amtliche Verkehrsunfallstatistik (Destatis 2017c):

Verunglückte Fahrer von Kleinkrafträdern (ohne Mofa)	2012	2013	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2014	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2012 bis 2016 ^a
	n	n	%	n	%	n	%	n	%	%
Verunglückte insgesamt für alle Altersgruppen	536	514	-4,1	626	+21,8	695	+11,0	663	-4,6	+23,7
darunter: 15 Jahre	0	13	–	48	+269,2	79	+64,6	77	-2,5	+492,3 ^b
16 Jahre	34	31	-8,8	80	+158,1	90	+12,5	110	+22,2	+224,0
17 Jahre	73	81	+11,0	90	+11,1	115	+27,8	106	-7,8	+45,2
Summe 15 – 17 Jahre	107	125	+16,8	218	+74,4	284	+30,3	293	+3,2	+173,8

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2012 bis 2016 nach folgender Formel: „((Endwert-Anfangswert)/Anfangswert)*100“ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

^b Wegen des Beginns des AM15-Modellversuchs im Jahr 2013 bezieht sich die für die Altersgruppe der 15-Jährigen berechnete Steigerungsrate auf den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016

Tab. 3-1: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Sachsen in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)

Verkehrsunfallgeschehen in Sachsen unter Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern	2013		2014		2015		2016	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Verkehrsunfälle unter Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern	16	100,0	89	100,0	126	100,0	134	100,0
darunter: Verkehrsunfälle mit Personenschaden	9	56,3	54	60,7	79	62,7	79	59,0
darunter: AM15-Teilnehmer als Verursacher	15	93,8	55	61,8	82	65,1	83	61,9

Tab. 3-2: Auszug aus dem Verkehrsunfallgeschehen in Sachsen: Amtlich registrierte Verkehrsunfälle mit Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: Sonderauswertung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern

- In einer Untersuchung von Unfällen von Kraftradfahrern im Saarland lassen sich von 194 Unfällen 40 auf Alleinunfälle, 50 Unfälle auf den Kraftradfahrer und 104 Unfälle auf den Unfallgegner als Verursacher zurückführen. Gemessen an allen in der Studie dokumentierten Unfällen sind die Kraftradfahrer in 46,4 % die Verursacher. Wenn nur die Unfälle mit mindestens zwei Beteiligten betrachtet werden, errechnet sich eine entsprechende Quote von 32,5 % (vgl. PRIESTER et al. 2015: 34).
- In der Verkehrsunfallstatistik sind 49 % der Nutzer von Kleinkrafträdern mit Versicherungskennzeichen Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden auf Straßen inner- und außerhalb von Ortschaften. Für Mofafahrer errechnet sich ein Anteil von 53 % (vgl. Destatis 2017c: 16).

Diese beiden Anhaltspunkte machen deutlich, dass der durchschnittliche Anteil der AM15-Modellver-

suchsteilnehmer, die Verkehrsunfälle verursacht haben, mit etwa 60 % recht hoch ausfällt.

Sachsen-Anhalt

Seit dem Jahr 2012 ist in Sachsen-Anhalt die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Kleinkraftradfahrer (ohne Mofa) um 16,5 % gestiegen (vgl. Tabelle 3-3). Die Zahl der verunglückten 15- bis 17-jährigen Jugendlichen ist seit Einführung der AM15-Fahrerlaubnis auf mehr als das Zweieinhalbfache (+168,1 %) gestiegen. Unter allen mit einem Kleinkraftrad Verunglückten verzeichnen die 15-Jährigen den größten Zuwachs: Von null Verunglückten im Jahr 2013 auf 48 Verunglückte im Jahr 2016. Sichtbar angewachsen ist im Zeitraum von 2012 bis 2016 zudem die Unfallbeteiligung der 16-jährigen Mopedfahrer. Die Zahl der Verunglückten dieses Altersjahrgangs hat im betrachteten Zeitraum um 200,0 % zugenommen. In Relation zu den beiden jüngeren Altersjahr-

Verunglückte Fahrer von Kleinkrafträdern (ohne Mofa)	2012	2013	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2014	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2012 bis 2016 ^a
	n	n	%	n	%	n	%	n	%	%
Verunglückte insgesamt für alle Altersgruppen	254	232	-8,7	294	+26,7	319	8,5	296	-7,2	+16,5
darunter: 15 Jahre	1	0	-100,0	31	-	37	+19,4	48	+29,7	+54,8 ^b
16 Jahre	12	17	+41,7	24	+41,2	40	+66,7	36	-10,0	+200,0
17 Jahre	34	29	-14,7	33	+13,8	27	-18,2	42	+55,6	+23,5
Summe 15 – 17 Jahre	47	46	-2,1	88	+91,3	104	+18,2	126	+21,2	+168,1

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2012 bis 2016 nach folgender Formel: „(Endwert-Anfangswert)/Anfangswert*100“ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

^b Wegen des Beginns des AM15-Modellversuchs im Jahr 2013 bezieht sich die für die Altersgruppe der 15-Jährigen berechnete Steigerungsrate auf den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016. Wegen null Unfällen im Jahr 2013 wird das Jahr 2014 als das Anfangsjahr herangezogen

Tab. 3-3: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Sachsen-Anhalt in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)

Verkehrsunfallgeschehen in Sachsen-Anhalt unter Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern	01.05.2013 bis 30.04.2014		01.05.2014 bis 30.04.2015		01.05.2015 bis 30.04.2016		01.05.2016 bis 30.04.2017	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Verkehrsunfälle unter Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern	16	100,0	61	100,0	64	100,0	77	100,0
darunter: Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7	43,8	36	59,0	38	59,4	55	71,4
darunter: AM15-Teilnehmer als Verursacher	8	50,0	48	78,7	42	65,6	53	68,9
Verunglückte gesamt bei Verkehrsunfällen mit AM15-Modellversuchsteilnehmern	7	-	44	-	49	-	61	-

Tab. 3-4: Auszug aus dem Verkehrsunfallgeschehen in Sachsen-Anhalt: Amtlich registrierte Verkehrsunfälle mit Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern in den Jahren 2013 bis 2017; Quelle: Technisches Polizeiamt Sachsen-Anhalt (2017)

gängen hat sich im Berichtszeitraum die Zahl der verunglückten 17-jährigen Kleinkraftfahrer in Sachsen-Anhalt weniger gravierend gesteigert (+23,5 %).

Eine Sonderauswertung über das Verkehrsunfallgeschehen von AM15-Fahrerlaubnisbewerbern im Bundesland Sachsen-Anhalt erlaubt es über die Zahl der Verunglückten hinaus, Aussagen über die Unfallverursacher der amtlich registrierten Unfälle zu machen (vgl. Tabelle 3-4). Der jährliche Berichtszeitraum ist darin vom 01.05. bis zum 30.04. des Folgejahres angelegt. Im ersten Jahr des AM15-Modellversuchs (Anfang Mai 2013 zum Ende April 2014) wurden nach dieser Statistik 16 Unfälle unter Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern registriert. Diese Anzahl erhöhte sich bis zum Zeitraum Mai 2016 bis April 2017 auf 77. Bei der Hälfte der von Mai 2013 bis April 2014 aufgenommenen Unfälle unter Beteiligung von Jugendlichen mit einer AM15-Fahrerlaubnis werden diese als Verursacher ausgemacht. Der entsprechende Anteil ist im darauf folgenden Zwölfmonatszeitraum deutlich höher und fällt danach wieder ab. Von Mai 2016 bis April 2017 haben AM15-Fahrerlaubnisbesitzer 53 der 77 Unfälle mit AM15-Beteiligung verursacht (68,9 %). Seit Beginn des AM15-Modellversuchs ist angesichts dieser Befunde nicht nur die Zahl der Unfallbeteiligungen von AM15-Fahrerlaubnisbewerbern in Sachsen-Anhalt gestiegen, sondern auch der Anteil an entsprechenden Unfällen mit Personenschaden. Der Anteil der von 15-Jährigen verursachten Unfälle schwankt dagegen deutlich.

Thüringen

Ebenso wie in den beiden anderen Modellversuchsländern waren in Thüringen Verkehrsteilnehmer mit einem Moped im Jahr 2016 insgesamt in allen Altersgruppen häufiger als im Jahr 2012 in einen polizeilich registrierten Verkehrsunfall mit einem Personenschaden auf Seiten des Kleinkraftfahrers (ohne Mofa) verwickelt (+64,0 %; vgl. Tabelle 3-5). In der Gruppe der 15- bis 17-Jährigen hat sich die Zahl der bei einem Verkehrsunfall verunglückten Mopedfahrer im beobachteten Zeitraum mehr als verdreifacht (+223,9 %). Besonders rasant hat sich die Zahl der Verunglückten in der Gruppe der 15-jährigen Kleinkraftfahrer entwickelt. Seit dem Beginn des Modellversuchs im Jahr 2013 ist die Zahl der verunglückten 15-Jährigen als Führer eines Kleinkrafttrades um mehr als das Sechsfache angestiegen (+610,0 %). Ein signifikanter Anstieg – wenn auch nicht im gleichen Ausmaß wie bei den 15-Jährigen – ist im Berichtszeitraum 2012 bis 2016 auch für die Zahl der verunglückten 16-jährigen Kleinkraftfahrer zu verzeichnen (+259,1 %). Geringer fällt die Entwicklung im gleichen Zeitraum bei den 17-Jährigen aus (+52,3 %). Die Größenverhältnisse zwischen den Altersjährgängen der als Kleinkraftfahrer Verunglückten aus dem Jahr 2012 haben sich in Thüringen, wie auch in den beiden anderen Modellversuchsländern, innerhalb der Laufzeit des Modellversuchs auf einem hohen Niveau angenähert.

Für Thüringen liegt neben den offiziellen Verkehrsunfallstatistiken ebenso eine separate Aufschlüsselung der Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer vor, in der Kraftfahrer mit einer AM15-

Verunglückte Fahrer von Kleinkrafträdern (ohne Mofa)	2012	2013	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2014	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2012 bis 2016 ^a
	n	n	%	n	%	n	%	n	%	%
Verunglückte insgesamt für alle Altersgruppen	211	234	+10,9	286	+22,2	334	+16,8	346	+3,6	+64,0
darunter: 15 Jahre	1	10	+900,0	46	+360,0	62	+34,8	71	+14,5	+610,0 ^b
16 Jahre	22	19	-13,6	28	+47,4	55	+96,4	79	+43,6	+259,1
17 Jahre	44	51	+15,9	46	-9,8	44	-4,3	67	+52,3	+52,3
Summe 15 – 17 Jahre	67	80	+19,4	120	+50,0	161	+34,2	217	+34,8	+223,9

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2012 bis 2016 nach folgender Formel: „((Endwert-Anfangswert)/Anfangswert)*100“ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

^b Wegen des Beginns des AM15-Modellversuchs im Jahr 2013 bezieht sich die für die Altersgruppe der 15-Jährigen berechnete Steigerungsrate auf den Zeitraum der Jahre 2013 bis 2016

Tab. 3-5: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkrafttrades (ohne Mofa) in Thüringen in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)

Verkehrsunfallgeschehen in Thüringen	2013		2014		2015		2016	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Verkehrsunfälle mit motorisiertem Zweirad	1.218	100,0	1.414	100,0	1.524	100,0	1.373	100,0
darunter: Verkehrsunfälle mit Kleinkraft- rad (Moped)	406	33,3	510	36,1	594	39,0	581	42,3
darunter: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von AM15-Modellversuchs- teilnehmern	15	100,0	62	100,0	93	100,0	98	100,0
darunter: AM15-Teilnehmer als Verursacher	9	60,0	42	67,7	55	59,1	64	65,3

Tab. 3-6: Auszug aus dem Verkehrsunfallgeschehen in Thüringen: Verunglückte Verkehrsteilnehmer mit motorisiertem Zweirad in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: Sondererhebung des Landesamtes für Statistik Thüringen

Fahrerlaubnis dezidiert ausgewiesen werden (vgl. Tabelle 3-6).

In den Jahren 2013 bis 2016 erreichte die Zahl an Verkehrsunfällen sowohl mit motorisierten Zweirädern insgesamt als auch im Segment der Kleinkraftäder im Jahr 2015 einen Höchststand. Während die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kleinkraftädern im Jahr 2016 gesunken ist, hat sich deren Anteil an allen Unfällen mit motorisierten Zweirädern weiter erhöht.

Die Unfallzahlen von AM15-Fahrern haben im Beobachtungszeitraum zugenommen. Darüber hinaus gelten im Jahr 2016 bei knapp zwei Drittel (65,3 %) der verzeichneten Verkehrsunfälle mit Beteiligung eines AM15-Teilnehmers die Jugendlichen mit AM15-Fahrerlaubnis als Unfallverursacher. Dieser Anteil ist über die betrachteten Jahre hinweg relativ stabil und liegt wie auch in den übrigen beiden Modellversuchsländern auf einem hohen Niveau.

Fazit

Seit Einführung der AM15-Fahrerlaubnis im Jahr 2013 hat das Unfallgeschehen im Segment der Kleinkraftäder in den Modellversuchsländern eine neue Dynamik erfahren. Dabei ist die Gruppe der verunglückten 15-jährigen Kraftstofffahrer in der Laufzeit des Modellversuchs zu einer relevanten Größe in der Verkehrsunfallstatistik herangewachsen. Bei einer stärkeren Durchdringung der 15-jährigen Zielgruppe mit entsprechenden AM-Fahrerlaubnissen wäre durchaus mit einem weiteren Anstieg der Unfallzahlen zu rechnen. Aber nicht nur die Zahl der verunglückten 15-Jährigen, sondern auch die Verunglücktenzahlen der 16- und 17-Jährigen sind im Beobachtungszeitraum in allen Modellversuchsländern langfristig gestiegen. Dementsprechend hat sich die Gesamtzahl aller Verun-

glückten in der untersuchten Altersgruppe der 15- bis 17-jährigen Mopedfahrer in jedem beteiligten Bundesland seit Beginn des AM15-Modellversuchs mehr als verdoppelt.

In den länderspezifischen Auswertungen des Verkehrsunfallgeschehens unter Beteiligung der AM15-Modellversuchsteilnehmer ist zum einen der gleiche Trend bei der Zunahme von Unfällen der 15-Jährigen bis zum Jahr 2016 zu erkennen. Zum anderen ist auffällig, dass die AM15-Fahrer die Verkehrsunfälle häufig selbst verursachen.

3.2.2 Nicht-Modellversuchsländer

Nach der Analyse der Verkehrsunfallstatistik für die Fahrer von Kleinkraftädern (ohne Mofa) in den Modellversuchsländern soll nun das entsprechende Unfallgeschehen in den Nicht-Modellversuchsländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen detailliert begutachtet werden. Die zu den Modellversuchsländern analoge Beschreibung der Unfallzahlen soll mögliche Parallelen oder auch Unterschiede im Verkehrsunfallgeschehen jugendlicher Kraftstofffahrer in den Modell- und Nicht-Modellversuchsländern nach Einführung der AM15-Fahrerlaubnis offenlegen.

Brandenburg

Tabelle 3-7 gibt die Statistik verunglückter Kleinkraftstofffahrer (ohne Mofa) für die Jahre 2012 bis 2016 in Brandenburg wieder. Für alle Altersgruppen zusammen zeigt sich in den betrachteten Jahren ein leichter Abwärtstrend bei den Unfallzahlen (-13,5 %). Gleiches zeigt sich auch bei den jugendlichen Kraftstofffahrern im Alter von 15 bis 17 Jahren (-11,4 %). Verunglückte 15-jährige Mopedfahrer sind in Brandenburg in der amtlichen Unfallstatistik

kaum existent.²⁴ Dies gilt bzw. galt im Wesentlichen auch für die entsprechende Unfallverwicklung von 16-Jährigen. Hier ist abzuwarten, ob der im Jahr 2015 begonnene Anstieg von Verunglückten auf Kleinkrafträdern eine Ausnahme oder den Start einer Entwicklung markiert. Gemessen an den absoluten Häufigkeiten verunglücken 17-Jährige als Kleinkraftradfahrer im Vergleich zu 15- und 16-jähri-

gen Jugendlichen in Brandenburg am häufigsten. Allerdings verharren die Verunglücktenzahlen auf niedrigem Niveau. Eine eindeutige Entwicklung über die Zeit ist nicht festzustellen.

Mecklenburg-Vorpommern

Zwischen 2012 und 2016 schwankt in diesem Bundesland die Statistik der verunglückten Fahrzeugführer von Kleinkrafträdern (ohne Mofa) aller Altersgruppen zwischen 125 und 150 Verunglückten (vgl. Tabelle 3-8). Bei den jugendlichen Zweiradfahrern im Alter von 15 bis 17 Jahren haben sich die Unfallzahlen hingegen nach oben entwickelt (+37,5 %). Bei den vereinzelt verunglückten 15-Jährigen sind keine Auffälligkeiten zu verzeichnen, die Zahl der Verunglückten verbleibt in dieser Altersgruppe, die in Mecklenburg-Vorpommern im Beobachtungszeitraum noch keine AM-Fahrerlaubnis erwerben kann, auf einem Niveau nahe Null. Die Anzahl verunglück-

²⁴ Verunglückte 15-jährige Fahrer eines Kleinkraftrades dürfen in der Regel in den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern nicht in den Statistiken aufscheinen, da diese Jugendlichen zum AM-Fahrerlaubniswerb und damit zum Führen eines solchen motorisierten Zweirads noch zu jung sind. Zwei Erklärungsansätze dieses verbotswidrigen Verhaltens sind naheliegend: Entweder die Jugendlichen sind ohne Fahrerlaubnis gefahren oder sie haben ein vorhandenes Mofa technisch so verändert, dass es gemäß der Motorleistung bereits als Kleinkraftrad registriert wurde (Entdrosselung).

Verunglückte Fahrer von Kleinkrafträdern (ohne Mofa)	2012	2013	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2014	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2012 bis 2016 ^a
	n	n	%	n	%	n	%	n	%	%
Verunglückte insgesamt für alle Altersgruppen	178	179	+0,6	170	-5,0	189	11,2	154	-18,5	-13,5
darunter: 15 Jahre	0	1	-	1	0	1	0	1	0	0
16 Jahre	7	5	-28,6	2	-60,0	10	+400,0	9	-10,0	+28,6
17 Jahre	28	18	-35,7	26	+44,4	20	-23,1	21	+5,0	-25,0
Summe 15 – 17 Jahre	35	24	-31,4	29	+20,8	31	+6,9	31	0	-11,4

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2012 bis 2016 nach folgender Formel: „((Endwert-Anfangswert)/Anfangswert)*100“ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

Tab. 3-7: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Brandenburg in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)

Verunglückte Fahrer von Kleinkrafträdern (ohne Mofa)	2012	2013	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2014	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2012 bis 2016 ^a
	n	n	%	n	%	n	%	n	%	%
Verunglückte insgesamt für alle Altersgruppen	136	132	-2,9	124	-6,1	150	+21,0	125	-16,7	-8,1
darunter: 15 Jahre	0	3	-	0	-100,0	1	-	1	0	-66,7
16 Jahre	7	1	-85,7	4	+300,0	7	+75,0	9	+28,6	+28,6
17 Jahre	9	12	+33,3	15	+25,0	18	+20,0	12	-33,3	+33,3
Summe 15 – 17 Jahre	16	16	0	19	+18,8	26	+36,8	22	-15,4	+37,5

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2012 bis 2016 nach folgender Formel: „((Endwert-Anfangswert)/Anfangswert)*100“ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

Tab. 3-8: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)

ter 16- und 17-jähriger Kleinkraftfahrer steigt im Berichtszeitraum tendenziell an, verharnt jedoch insgesamt auf einem sehr niedrigen Niveau.

Niedersachsen

Mit 725 verunglückten Fahrern von Kleinkraftträdern (ohne Mofa) liegt die Zahl an verunglückten Personen in Niedersachsen im Jahr 2016 gegenüber den Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auf einem deutlich höheren Niveau (vgl. Tabelle 3-9).²⁵

Die Gesamtzahl der verunglückten Fahrzeugführer eines Kleinkrafttrades ist in Niedersachsen zwischen den Jahren 2012 und 2016 gefallen (-6,6 %). Eine derartige betragsbezogene negative Entwicklung ist bei den Verunglückten im Alter von 15, 16 und 17 Jahren sowie für die drei Altersjahrgänge insgesamt gleichermaßen festzustellen. Auffällig ist die recht hohe Anzahl verunglückter 15-Jähriger auf einem Moped – dies steht in Konflikt mit den gegenwärtigen Gesetzesgrundlagen für den AM-Fahrerlaubniswerb in Niedersachsen.

Fazit

Eine mit den Modellversuchsländern vergleichbare Entwicklung an verunglückten Kleinkraftfahrern (ohne Mofa) ist in den Verkehrsunfallstatistiken für Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen nicht ansatzweise zu erkennen. Der

Anstieg der verunglückten 15-jährigen Fahrer von Mopeds in den Modellversuchsländern ist somit nicht auf eine allgemeine Entwicklung unter jugendlichen Fahrern motorisierter Zweiräder, sondern vielmehr auf die erhöhte Exposition von 15-Jährigen als Folge des AM15-Modellversuchs, zurückzuführen.

3.3 Einschätzung der gestiegenen Verunglücktenzahlen von 15-jährigen Fahrern eines Kleinkrafttrades (ohne Mofa)

3.3.1 AM15-Modellversuchsteilnehmer

Die bisher angestellten Analysen dokumentieren für die Jahre 2012 bis 2016 in den Modellversuchsländern einen substantiellen Anstieg von 15-jährigen Jugendlichen, die als Fahrzeugführer eines Kleinkrafttrades – ungeachtet der Verletzungsfolge – bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden verunglückten. Diese Entwicklung war angesichts der gestiegenen Zahlen an jugendlichen Fahrerlaubnisern durchaus zu erwarten. Um abzuschätzen, ob die AM15-Teilnehmer überproportional häufig verunglücken, ist es nun jedoch wichtig zu eruieren, ob sich der Anstieg der Fahrerlaubniserteilungen und der Zuwachs der Verkehrsunfälle 15-jähriger Jugendlicher annähernd proportional zueinander verhalten.

Zur Untersuchung dieser Fragestellung wird deshalb die Anzahl der in amtlich registrierten Verkehrsunfällen verunglückten 15-jährigen Kleinkraftfahrer (ohne Mofa) im Zeitraum des Modellversuchs (2013 bis 2016) zur Zahl der jährlich erteilten AM15-Fahrerlaubnisse für das jeweilige Modell-

²⁵ Die hohen Unfallzahlen korrespondieren in erster Linie mit der vergleichsweise hohen Zahl an jugendlichen Fahrerlaubnisern in Niedersachsen (vgl. Kapitel 2.1.2).

Verunglückte Fahrer von Kleinkraftträdern (ohne Mofa)	2012	2013	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2014	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2015	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	2016	Steigerungsrate zum Vorjahr ^a	Steigerungsrate 2012 bis 2016 ^a
	n	n	%	n	%	n	%	n	%	%
Verunglückte insgesamt für alle Altersgruppen	776	797	+2,7	856	+7,4	841	-1,8	725	-13,8	-6,6
darunter: 15 Jahre	10	6	-40,0	11	+83,3	14	+27,3	9	-35,7	-10,0
16 Jahre	44	37	-15,9	38	+2,7	30	-21,1	32	+6,7	-27,3
17 Jahre	115	106	-7,8	110	+3,8	99	-10,0	80	-19,2	-30,4
Summe 15 – 17 Jahre	169	149	-11,8	159	+6,7	143	-10,1	121	-15,4	-28,4

^a Berechnung der Steigerungsraten zum Vorjahr bzw. für den Zeitraum der Jahre 2012 bis 2016 nach folgender Formel: „((Endwert-Anfangswert)/Anfangswert)*100“ (vgl. Springer Gabler Verlag o. J.)

Tab. 3-9: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkrafttrades (ohne Mofa) in Niedersachsen in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BAST (2017)

versuchsland in Beziehung gesetzt (vgl. Tabelle 3-10). Der aus der Berechnung resultierende Quotient (sog. Proportionalitätskennziffer) kann über die Jahre hinweg als Indikator zur Einschätzung des proportionalen Anstiegs von AM15-Fahrerlaubniserteilungen und verunglückten 15-jährigen Mopedfahrern herangezogen werden.

Diesem Vorgehen entsprechend beträgt das Verhältnis aus der Zahl der Verunglückten zur Häufigkeit der AM15-Fahrerlaubniserteilungen im Jahr 2013 im Modellversuchsland Sachsen 0,01 (vgl. Tabelle 3-10). Im Verlauf des Modellversuchs ist die Relation der jährlich verunglückten 15-jährigen Kleinkraftfahrer zu den AM15-Fahrerlaubniserwerbern des gleichen Jahres angestiegen. Im Jahr 2015 kommen 79 15-jährige verunglückte Fahrer eines Kleinkraftrades auf 2.704 AM15-Fahrerlaubniserwerber, die Proportionalitätskennziffer beträgt 0,029. Im Jahr 2016 ist sie auf 0,026 gesunken. Diesen Kennziffern nach zu urteilen, ist die Zahl der verunglückten 15-jährigen Kleinkraftfahrer in Sachsen – zumindest bis ins Jahr 2015 – im Verhältnis schneller gestiegen als die der AM15-Fahrerlaubniserwerber des jeweiligen Jahres.

Für Sachsen-Anhalt kann für das Jahr 2013 wegen null amtlich registrierten Unfällen von 15-jährigen Kleinkraftfahrern keine Proportionalitätskennziffer errechnet werden. In den Jahren 2014 und 2015 beträgt die Kennziffer 0,030 und steigt im Jahr 2016 auf 0,035 an.

Für Thüringen kann die Proportionalität der 15-jährigen verunglückten Kleinkraftfahrer zu der Gesamtzahl der AM15-Fahrerlaubniserwerber des jeweiligen Jahres erneut für alle Jahre des Modellversuchs berechnet werden. Die Proportionalitätskennziffer ist seit dem Jahr 2013 jedes Jahr angewachsen und scheint sich im Jahr 2016 auf dem erreichten Niveau zu verfestigen.

Die in Tabelle 3-10 errechneten Verhältniszahlen dokumentieren insgesamt für alle Modellversuchsländer einen Anstieg der Proportionalitätskennziffer

Jahr	Verunglückte 15-jährige Kleinkraftfahrer (ohne Mofa)	AM15-FE	Proportionalitätskennziffer
	n		
Sachsen			
2013	13	1.294	0,010
2014	48	2.282	0,021
2015	79	2.704	0,029
2016	77	2.944	0,026
Sachsen-Anhalt			
2013	0	503	–
2014	31	1.026	0,030
2015	37	1.246	0,030
2016	48	1.383	0,035
Thüringen			
2013	10	906	0,011
2014	46	1.626	0,028
2015	62	1.911	0,032
2016	71	2.106	0,034
AM15-FE: Jährlich erteilte AM15-Fahrerlaubnisse			

Tab. 3-10: Proportionalitätskennziffer für 15-jährige Erwerber einer AM15-Fahrerlaubnis in den Jahren 2013 bis 2016 in den Modellversuchsländern

fern auf ein annähernd vergleichbares Niveau. Die durchgeführten Berechnungen signalisieren somit für die ersten vier Jahre des Modellversuchs einen disproportionalen Anstieg der jährlichen Zahl verunglückter 15-jähriger Kleinkraftfahrer in den Modellversuchsländern im Verhältnis zu den AM15-Fahrerlaubniserteilungen des gleichen Jahres. D. h. im Zeitraum von 2013 bis 2016 ist die Zahl der amtlich erfassten 15-jährigen Verunglückten in den Modellversuchsländern stärker angestiegen als die Zahl der AM15-Fahrerlaubniserwerber.

In der Betrachtung der errechneten Kennwerte ist allerdings anzumerken, dass die in allen Modellversuchsländern niedrigen Kennziffern im Jahr 2013 kaum auf eine besonders geringe Unfallverwicklung der 15-Jährigen auf Kleinkraftträdern zurückzuführen sind, sondern auf den Beginn des Modellversuchs am 01.05.2013. Die Jugendlichen haben im Jahr 2013 die AM15-Fahrerlaubnis erst nach diesem Datum erworben, die zeitliche Gelegenheit zur Exposition im Straßenverkehr – als entscheidender Faktor für die Verunfallung – war jedoch verglichen zu den nachfolgenden Jahren um vier Monate geringer.²⁶ Die Proportionalitätskennziffer für das Jahr 2013 ist deshalb nur bedingt aussagekräftig.

²⁶ Für die Berechnung der jährlichen Proportionalitätskennziffer wird angenommen, dass sich die Anzahl der AM15-Fahrerlaubniserwerber, die im Herbst bzw. Winter die Fahrausbildung absolvieren und erst im Folgejahr fahren, in jedem der betrachteten Jahre ungefähr gleich bleibt und deshalb keine Verzerrungen zu erwarten sind. Diese Annahme kann wegen des Modellversuchsbeginns am 01.05.2013 nur für das Jahr 2013 nicht gleichermaßen getroffen werden, wie es die errechneten Proportionalitätskennziffern für das Jahr 2013 bereits signalisieren.

Des Weiteren ist die in Tabelle 3-10 dargestellte Kennziffer, wie alle Berechnungen auf Basis amtlicher Unfallstatistiken, zusätzlich mit der wesentlichen Einschränkung behaftet, die auf die Dunkelziffer nicht gemeldeter Verkehrsunfälle abstellt. Diese Dunkelziffer amtlich nicht erfasster Verkehrsunfälle ist bei motorisierten Zweiradfahrern besonders hoch (vgl. HAUTZINGER et al. 1993: 11 und Kapitel 10 in diesem Bericht). Einen Grund für die hohe Anzahl der Dunkelziffer stellen u. a. die Alleinunfälle motorisierter Zweiradfahrer mit geringer Verletzungsfolge dar. Derlei Stürze sind, gemessen an der Häufigkeit ihres Auftretens – wie in Kapitel 10.2 gezeigt werden wird – keine Randerscheinung bei Fahranfängern motorisierter Zweiräder und finden selten Eingang in die amtliche Unfallstatistik.²⁷

Vernachlässigt wird in der gegenwärtigen Darstellung zudem die wahrscheinlich geringe Anzahl 15-jähriger Verunglückter, die mit einer AM15-Fahrerlaubnis als Fahrer eines Mofas verunglückt sind.²⁸

3.3.2 Vergleich mit Mofa-, Klein- und Leichtkraftradfahrern

Mit dem vorliegenden amtlichen Datenmaterial zur Verunfallung von 15- und 16-Jährigen ist es nicht möglich, trennscharf eine zu den AM15-Modellversuchsteilnehmern geeignete Vergleichsgruppe zu bilden, die

- belastbare absolute Häufigkeiten aufweist,
- gleichzeitig mit einem identischen motorisierten Zweirad unterwegs ist und überdies
- in den amtlichen Statistiken eindeutig zu identifizieren ist.²⁹

Eine Abschätzung der Proportionalitätskennziffern von AM15-Modellversuchsteilnehmern kann deshalb nur approximativ und mit Abstrichen erfolgen.

²⁷ Vgl. dazu auch die Befunde in Kapitel 10.5.4 über das Hinzurufen der Polizei infolge von Unfällen.

²⁸ Ergebnisse aus der Befragung zeigen, dass 98,1 % der AM15-Fahrerlaubnisnehmer meistens mit einem der Fahrerlaubnisklasse entsprechenden Kleinkraftrad fahren. Nur 0,6 % sind in der Regel mit einem Mofa unterwegs (vgl. Kapitel 9.2).

²⁹ 16-jährige Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern sind in der amtlichen Statistik der verunglückten 16-jährigen Kleinkraftradfahrer ab dem Jahr 2014 nicht mehr von den 15-jährigen Erwerbern der AM-Fahrerlaubnis zu unterscheiden.

Jahr	Verunglückte 15-jährige Mofafahrer	Mofa-PB	Proportionalitäts- kennziffer
	n		
Niedersachsen			
2013	94	6.517	0,014
2014	104	5.879	0,018
2015	96	5.376	0,018
2016	85	4.863	0,017
Mofa-PB: Jährlich erteilte Mofa-Prüfbescheinigungen			

Tab. 3-11: Proportionalitätskennziffer für 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung in den Jahren 2013 bis 2016 in Niedersachsen

In Tabelle 3-11 bis Tabelle 3-14 werden dahingehend Näherungsversuche mit Vergleichen zu 15-jährigen Mofafahrern und 16-jährigen Klein- bzw. Leichtkraftradfahrern in den Modell- und Nicht-Modellversuchsländern unternommen.

Wegen der äußerst geringen absoluten Häufigkeiten verunglückter Mofafahrer kann ein diesbezüglicher Vergleich nur für das Bundesland Niedersachsen durchgeführt werden, in dem die Population der 15-jährigen Mofafahrer ausreichend groß ist. Tabelle 3-11 stellt die errechneten jährlichen Proportionalitätskennziffern dar, die sich auf einem insgesamt niedrigen Niveau bewegen und keine Tendenz über die Jahre anzeigen.

In Tabelle 3-12 werden die 16-jährigen Kleinkraftradfahrer aus den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern in den Blick genommen. Diese Teilgruppen sind in der amtlichen Unfallstatistik ebenso eindeutig zu identifizieren. Die geringen absoluten Häufigkeiten der Verunglückten, aber auch der Fahrerlaubniserteilungen, lassen für Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern allerdings keine verlässlichen Schlüsse zu – eine Proportionalitätskennziffer wird deshalb nicht berechnet. Für das Bundesland Niedersachsen, bei dem die Häufigkeiten eine insgesamt belastbare Grundlage bilden, ist anhand der Kennziffern ein höherer Anteil an 16-jährigen Verunglückten an allen AM-Fahrerlaubnisnehmer des gleichen Jahres als unter den 15-jährigen Kleinkraftradfahrern in den Modellversuchsländern zu erkennen.

Die Verfügbarkeit belastbarer Fallzahlen bietet für die vergleichende Berechnung der Proportionalitätskennziffern von A1-Fahranfängern in den Modell- und Nicht-Modellversuchsländern bessere Voraussetzungen. In den ostdeutschen Modellversuchsländern errechnen sich aus der Division der

Jahr	Verunglückte 16-jährige Kleinkraftfahrer (ohne Mofa)	AM-FE	Proportionalitätskennziffer
	n		
Brandenburg			
2013	5	70	–
2014	2	51	–
2015	10	56	–
2016	9	49	–
Mecklenburg-Vorpommern			
2013	1	23	–
2014	4	19	–
2015	7	14	–
2016	9	16	–
Niedersachsen			
2013	37	613	0,060
2014	38	435	0,087
2015	30	384	0,078
2016	32	312	0,103
AM-FE: Jährlich erteilte AM-Fahrerlaubnisse			

Tab. 3-12: Proportionalitätskennziffer für 16-jährige Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis in den Jahren 2013 bis 2016 in den Nicht-Modellversuchsländern

verunglückten 16-jährigen Leichtkraftfahrer und der Anzahl der A1-Fahrerlaubniserteilungen des gleichen Jahres Kennziffern, die mehrheitlich leicht über jenen der AM15-Modellversuchsteilnehmer im Jahr 2016 liegen (vgl. Tabelle 3-13).

Ein ähnliches Ergebnis resultiert aus der Berechnung der Proportionalitätskennziffern für die 16-jährigen A1-Fahrerlaubniserwerber aus den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern (vgl. Tabelle 3-14). In den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern bewegen sich die errechneten Kennziffern von 16-jährigen Leichtkraftfahrern auf einem ähnlichen Niveau wie die der 15-jährigen Kleinkraftfahrer in den Modellversuchsländern in den Jahren 2015 und 2016 (vgl. Tabelle 3-10). Erneut belegen die Proportionalitätskennziffern der Jahre 2013 bis 2016 für Niedersachsen einen erhöhten Anteil von verunglückten 16-Jährigen unter den A1-Fahrerlaubniserwerbern des jeweiligen Jahres.

Diese vier approximativen Vergleiche geben wichtige Hinweise zur Einschätzung der Proportionalitätskennziffern der 15-jährigen Kleinkraftfahrer in den Modellversuchsländern. Deren verzeichneter

Jahr	Verunglückte 16-jährige Leichtkraftfahrer	A1-FE	Proportionalitätskennziffer
	n		
Sachsen			
2013	36	1.498	0,024
2014	53	1.097	0,048
2015	36	945	0,038
2016	39	1.000	0,039
Sachsen-Anhalt			
2013	44	1.090	0,040
2014	40	903	0,044
2015	47	862	0,055
2016	51	864	0,059
Thüringen			
2013	16	1.069	0,015
2014	43	789	0,054
2015	33	604	0,055
2016	22	671	0,033
A1-FE: Jährlich erteilte A1-Fahrerlaubnisse			

Tab. 3-13: Proportionalitätskennziffer für 16-jährige Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis in den Jahren 2013 bis 2016 in den Modellversuchsländern

Jahr	Verunglückte 16-jährige Leichtkraftfahrer	A1-FE	Proportionalitätskennziffer
	n		
Brandenburg			
2013	29	941	0,031
2014	46	1.083	0,042
2015	35	1.193	0,029
2016	48	1.171	0,041
Mecklenburg-Vorpommern			
2013	18	763	0,024
2014	32	817	0,039
2015	31	800	0,039
2016	37	886	0,042
Niedersachsen			
2013	96	2.389	0,040
2014	176	2.793	0,063
2015	200	3.038	0,066
2016	214	3.215	0,067
A1-FE: Jährlich erteilte A1-Fahrerlaubnisse			

Tab. 3-14: Proportionalitätskennziffer für 16-jährige Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis in den Jahren 2013 bis 2016 in den Nicht-Modellversuchsländern

Anstieg, dargestellt in Tabelle 3-10, gibt sich nach Kenntnis der Kennziffern für 15-jährige Mofafahrer und 16-jährige Klein- und Leichtkraftradfahrer in den untersuchten Modell- und Nicht-Modellversuchsländern eher als eine Anpassung an das bestehende Verhältnis von Verunglückten zu Fahrerlaubnisern eines Jahres am Beginn der motorisierten Zweirad-Fahrkarriere zu erkennen. Da eine direkte Vergleichsgruppe zu den 15-jährigen Kleinkraftradfahrern in den Modellversuchsländern mit aussagekräftigen Häufigkeiten in der amtlichen Unfallstatistik nicht existiert, werden erst die Statistiken der Folgejahre bis 2018 zeigen, inwiefern die Proportionalität aus Verunglücktenzahlen und Fahrerlaubnisern für AM15-Modellversuchsteilnehmer auf dem bestehenden Niveau verbleibt, sinkt oder weiter ansteigt.

Der Vergleich der Proportionalitätskennziffern von 15-jährigen bzw. 16-jährigen Mofa-, Klein- und Leichtkraftradfahrern ist jedoch nicht uneingeschränkt zu führen. Für einen direkten Vergleich des Verhältnisses von Verunglückten zu den jeweiligen Fahrerlaubniserteilungen sind die Gruppen der Inhaber der Mofa-Prüfbescheinigung sowie der AM15-, AM- und A1-Fahrerlaubniserwerber hinsichtlich der Nutzungshäufigkeit und der Fahrleistung (vgl. dazu Kapitel 7), der Motorleistung der entsprechenden Mofas, Klein- bzw. Leichtkrafträder (vgl. dazu Kapitel 9) und in der Gefahrenexposition (vgl. dazu Kapitel 8) zu unterscheiden. In der Summe lassen alle diese genannten Aspekte die Unterschiede der Proportionalitätskennziffern von Mofa-, Klein- und Leichtkraftradfahrern letztlich plausibel erscheinen. Die errechneten Kennziffern haben deshalb nur für Vergleiche jeweils innerhalb der in diesen Bericht einbezogenen Fahrerlaubnisklassen, nicht aber für Vergleiche zwischen diesen einzelnen Fahrerlaubnisklassen eine belastbare Aussagekraft über das Verhältnis von Verunglückten zu den erteilten Fahrerlaubnissen.

Fazit

Bei der Analyse der Verunglücktenzahlen jugendlicher Kraftradfahrer wurde ersichtlich, dass 15-jährige Jugendliche nicht nur als Verkehrsteilnehmer mit einem motorisierten Zweirad auf den Straßen präsent, sondern auch als ernstzunehmende Gruppe in der Verkehrsunfallstatistik relevant werden. Darüber hinaus verweist die Berechnung der Proportionalitätskennziffern aus den Verunglücktenzahlen der Jahre 2013 bis 2016 und den Fahrerlaubniserteilungen für 15-jährige Kleinkraftradfahrer des

jeweils gleichen Jahres auf einen zunächst überproportionalen Anstieg der Unfallzahlen 15-jähriger Kleinkraftradfahrer in Relation zur Anzahl an AM15-Fahrerlaubniserteilungen.

Die Vergleichsberechnungen mit 15-jährigen Mofafahrern und 16-jährigen AM-Fahreranfängern aus den Nicht-Modellversuchsländern sowie vor allem mit 16-jährigen A1-Fahrerlaubniserwerbern machen jedoch deutlich, dass der über die Jahre 2013 bis 2016 verzeichnete Anstieg der Kennziffer in den AM15-Modellversuchsländern eher als eine Anpassung an die bestehenden Verhältnisse unter jugendlichen Zweiradfahrern zu verstehen ist. Auf die zukünftige Entwicklung der Unfallverwicklung von AM15-Fahreranfängern und die der damit in Verbindungen stehenden Proportionalitätskennziffer muss aufgrund des dynamischen Anstiegs seit dem Jahr 2013 dennoch geachtet werden. Des Weiteren ist zu beachten, dass der Vergleich insbesondere zu den 16-jährigen A1-Fahrerlaubniserwerbern nur eingeschränkt aussagekräftig ist, da diese ihr motorisiertes Zweirad häufiger nutzen, längere Distanzen zurücklegen und mit einer höheren Geschwindigkeit fahren, wie in den Kapiteln 7, 8 und 9 dieses Berichtes gezeigt werden wird. Das insgesamt etwas stärker ausgeprägte Verhältnis von Verunglückten zu Fahrerlaubniserwerbern des gleichen Jahres unter den 16-jährigen Leichtkraftradfahrern erscheint vor diesem Hintergrund plausibel.

4 Anlage und Durchführung der Befragungsstudien

4.1 Erhebungsdesign

Die Absenkung des Alters, das zum Erwerb einer AM-Fahrerlaubnis berechtigt, ist Kern des AM15-Modellversuchs (vgl. Kapitel 1.3). Diese Neuerung wird mit dem vorliegenden Forschungsbericht hinsichtlich der Kriterien

- Verkehrssicherheit,
- Mobilitätsverhalten und
- Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse

auf ihre Praxisbewährung hin wissenschaftlich evaluiert.³⁰

³⁰ Vgl. die Leistungsbeschreibung zum FE 82.0636/2015.

Das wissenschaftliche Vorgehen zur Bearbeitung dieser Evaluationskriterien wurde in einer Methodenvorstudie angelegt (vgl. FUNK, STUMPF 2014), deren methodisches Konzept für die vorliegende Hauptstudie im Wesentlichen aufgegriffen wird.

4.1.1 Feldzugang und Befragungsmedium

Für den Feldzugang der Evaluation wurden zwei Optionen vorgeschlagen, deren je eigene Problemlösungskompetenz in der Methodenstudie bereits herausgearbeitet worden ist (vgl. FUNK, STUMPF 2014: 25):

- Einen ersten Zugang, vorrangig zur Untersuchung der Verkehrsbewährung und dem weiteren Erwerb von Fahrerlaubnissen von AM15-Modellversuchsteilnehmern, bieten die amtlichen Register zur Fahreignung (Fahreignungsregister, FAER) und zu den Fahrerlaubnissen (Zentrales Fahrerlaubnisregister, ZFER), die in der Teilstudie I herangezogen werden (vgl. KÜHNE, DOMBROWSKI 2016).
- Den zweiten Zugang stellt eine Befragung der jugendlichen Modellversuchsteilnehmer dar, umgesetzt in der vorliegenden Teilstudie II der AM15-Evaluation. Hierbei stehen die Verkehrssicherheit der jugendlichen Zweiradfahrer und ihr Mobilitätsverhalten im Mittelpunkt.

Als Erhebungsinstrument für die Befragung der jugendlichen AM15-Modellversuchsteilnehmer wurde ein Online-Fragebogen gewählt und damit dem Vorschlag der Methodenstudie gefolgt (vgl. FUNK, STUMPF 2014: 31). Die Auswahl der Studienteilnehmer erfolgte über die Ziehung einer Zufallsstichprobe jugendlicher Fahranfänger aus der Grundgesamtheit der Adressdaten der Fahrerlaubnisnehmer ausgewählter Fahrerlaubnisklassen durch die technischen Prüforganisationen DEKRA und TÜV Nord. Dieses Vorgehen hat sich bereits in früheren Studien unter jugendlichen Fahranfängern (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016; FUNK, GRÜNINGER 2010) bewährt.

Das Untersuchungsdesign sieht zur Kontaktierung der Jugendlichen ein postalisches Anschreiben zur Befragungseinladung vor. Parallel dazu wird im Internet ein Online-Fragebogen bereitgestellt, der über einen im Anschreiben enthaltenen Link zu erreichen ist. Die Bereitstellung eines Online-Fragebogens als zentrales Erhebungsinstrument bietet gleich mehrere Vorteile:

- die Datenerhebung lässt sich mit kurzem zeitlichem Vorlauf organisieren,
- im Fragebogen lassen sich Filter für bestimmte Subgruppen der Befragten (hier: Erwerber unterschiedlicher Fahrerlaubnisklassen) unauffällig platzieren und
- die fehleranfällige Übertragung der Eintragungen auf Papier-Fragebogen in digitale Form entfällt.

Schließlich ist ein Online-Fragebogen für die Untersuchungspopulation aus methodischer Sicht unbedenklich. In der Zielgruppe der 15- und 16-jährigen Jugendlichen sind die technischen Voraussetzungen zur Online-Befragung und zur weiteren Ansprache der Jugendlichen mittels elektronischer Medien nahezu durchweg gegeben: Fast drei Viertel (74 %) der 14- und 15-Jährigen besitzen einen eigenen Computer, praktisch alle Jugendlichen haben in ihrem Haushalt Zugang zum Internet (97 %) und ein eigenes Handy (99 %). Dabei wird das Internet häufiger via Smartphone (91 %) als via PC/Laptop (73 %) genutzt (vgl. FEIERABEND, PLANKENHORN, RATHGEB 2016: 6 f., 24).

Der Zugang zum Online-Fragebogen wird durch ein für alle Untersuchungsteilnehmer gleiches Passwort geschützt, sodass der Online-Fragebogen nur den eingeladenen Jugendlichen zugänglich ist und Befragungsteilnahmen Unbeteiligter verhindert werden können. Für die Bereitstellung des Online-Fragebogens wird die Software ‚Enterprise Feedback Suite‘ der Firma Questback genutzt. Mit der Online-Befragung ist auch die Teilnahme an der Verlosung von 100 Tankgutscheinen im Wert von jeweils 20 Euro verbunden.

4.1.2 Prüf-/Kontrollgruppendesign

Die Evaluation der Auswirkungen der Modellversuchsteilnahme auf die Verkehrssicherheit, das Mobilitätsverhalten und weitere Aspekte der motorisierten Fahrkarriere erfolgt unter 15-jährigen Erwerbenden der AM-Fahrerlaubnis in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Zusätzlich zu dieser Gruppe der AM15-Teilnehmer (Prüfgruppe, Untersuchungsgruppe, PG) umfasst der Untersuchungsplan die Erhebung weiterer Gruppen 15- und 16-jähriger Fahranfänger mit motorisierten Zweirädern, die nicht am Modellversuch teilnehmen (Kontrollgruppe, KG). Die Einrichtung von Kontrollgruppen ermöglicht es, Ergebnisse der

Prüfgruppe mit den Resultaten der Kontrollgruppen im Rahmen eines sog. ‚quasi-experimentellen‘ Untersuchungsdesigns (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 209 f.) zu vergleichen und Befunde aus der Befragung der AM15-Teilnehmer gegebenenfalls der Modellversuchsteilnahme zuzuschreiben.

Die Generierung von inhaltlich aufschlussreichen Kontrollgruppen wurde in der Methodenvorstudie bereits auf 15- und 16-jährige motorisierte Zweiradfahrer eingegrenzt (vgl. FUNK, STUMPF 2014: 33). Konkret stehen hierzu die Gruppen der 15-jährigen Mofafahrer und 16-jährigen AM- bzw. A1-Fahrerlaubnisnehmer zur Verfügung.

Die Berücksichtigung geografischer und siedlungsstruktureller Gegebenheiten sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Zahl an Untersuchungsteilnehmern für die Kontrollgruppen³¹ legt eine Ausweitung der Untersuchung auf ost- und westdeutsche Nicht-Modellversuchsländer nahe. Die ausgewählten Nicht-Modellversuchsländer sollten zudem eine möglichst große Ähnlichkeit mit den Modellversuchsländern hinsichtlich ihrer räumlichen Eigenschaften aufweisen (vgl. FUNK, STUMPF 2014: 31 ff.). Aus den in der Methodenvorstudie vorgeschlagenen Bundesländern werden in der Befragungsstudie letztlich

- die Modellversuchsländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen,
- die ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländer Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie
- das westdeutsche Nicht-Modellversuchsland Niedersachsen berücksichtigt.

Diese Auswahl soll einerseits die Verfügbarkeit einer ausreichenden Anzahl an potenziellen Untersuchungsteilnehmern für die Kontrollgruppen gewährleisten und andererseits umfassende Vergleiche zur Gruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer ermöglichen.

In der Kombination der Auswahl der Bundesländer und der berücksichtigten Fahrerlaubnisse und Prüf-

bescheinigungen ergibt sich ein Evaluationsdesign mit einer Prüf- und acht potenziellen Kontrollgruppen. Dabei handelt es sich im Einzelnen um

- die Prüfgruppe der 15-jährigen Teilnehmer am AM15-Modellversuch und Inhaber der AM-Fahrerlaubnis

und folgende Kontrollgruppen:

- 16-jährige Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis aus den Modellversuchsländern,
- 16-jährige Erwerber einer Fahrerlaubnis der Klasse A1 aus den Modellversuchsländern,
- 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern,
- 16-jährige Erwerber einer Fahrerlaubnis der Klasse AM aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern,
- 16-jährige Erwerber einer Fahrerlaubnis der Klasse A1 aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern,
- 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland Niedersachsen,
- 16-jährige Erwerber einer Fahrerlaubnis der Klasse AM aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland sowie
- 16-jährige Erwerber einer Fahrerlaubnis der Klasse A1 aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland.

Auf eine Berücksichtigung der Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus den Modellversuchsländern wurde aufgrund des geringen Umfangs dieser Population verzichtet (vgl. FUNK, STUMPF 2014: 32).

4.1.3 Längsschnittbetrachtung der Modellversuchsteilnehmer

Im Befragungsteil der AM15-Evaluation wurde ebenso auf den Vorschlag aus der Methodenvorstudie zurückgegriffen, die AM15-Modellversuchsteilnehmer zweimal zu befragen:

„Die einmalige Befragung von AM15-Teilnehmern würde lediglich Informationen zur Charakterisierung der tatsächlichen Nutzung des Modellversuchs zu einem bestimmten Zeitpunkt zur Verfügung stellen,

³¹ In der Methodenstudie wird bereits auf die zum Teil für einzelne Fahrerlaubnisklassen zu geringe Zahl an jugendlichen Fahrerlaubnisnehmer hingewiesen (vgl. FUNK, STUMPF 2014: 31). Im weiteren Verlauf der Berichterstattung wird ausgeführt, wie mit der Aufnahme der Nicht-Modellversuchsländer und der Festlegung zweier Erhebungszeitpunkte dieses Problem adressiert wird.

jedoch keine Aussagen erlauben über die Dynamik des individuellen Verhaltens bei der Nutzung der motorisierten Zweiräder (Mobilitätsverhalten), bei der Herausbildung von Einstellungen und Verhaltensdispositionen (wie z. B. dem Gefahrenbewusstsein), beim Fahrerfahrungsaufbau und dem Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse“ (FUNK, STUMPF 2014: 35).

Für die Umsetzung des Längsschnittdesigns wurden zwei Messzeitpunkte festgelegt. Die Erstbefragung war für die in der Stichprobe gezogenen AM15-Teilnehmer möglichst zu Beginn ihrer Zweirad-Fahrkarriere, also kurz nach dem AM15-Fahrerlaubniswerb, anberaumt. Der Zeitpunkt der Wiederholungsbefragung sollte dann gegen Ende der Modellversuchsteilnahme – also um den 16. Geburtstag herum – stattfinden. Für die Einladung zur Zweitbefragung sollten in der Erstbefragung die E-Mail-Adressen und/oder Handynummern der Jugendlichen erfragt werden. Ausgehend von ihren Angaben zum Geburtsdatum im ersten Fragebogen konnten die Jugendlichen dann kurz nach ihrem 16. Geburtstag per E-Mail oder SMS zur Zweitbefragung eingeladen werden, die erneut online stattfand.³²

4.1.4 Erhebungsplan und Stichprobengrößen

Entsprechend den vorgestellten Überlegungen zum Erhebungsdesign wurden im Erhebungsplan die Befragungen mit Erhebungszeitpunkt und Stichprobenumfang für die einzelnen Prüf- und Kontrollgruppen festgelegt (vgl. Tabelle 4-1):

Befragungen der Prüfgruppe (PG): AM15-Modellversuchsteilnehmer

Die Erstbefragung der AM15-Modellversuchsteilnehmer in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen erfolgte im Januar 2016 und Juni 2016. Die beiden Erhebungszeitpunkte wurden notwendig, um den beabsichtigten Brutto-Stichprobenumfang von 2.000 Personen und die Vorgaben des Längsschnittdesigns, einer möglichst zeitnahen Erstbefragung zum Fahrerlaubniswerb, einhalten zu können. Bei beiden Feldzugängen wurden jeweils

1.000 15-jährige Jugendliche kontaktiert. Als Zielgröße für den Netto-Stichprobenumfang wurde unter der Annahme einer Rücklaufquote von 40,0 % ein Stichprobenumfang von $n = 800$ Befragten für die Erstbefragung veranschlagt.

Für die Wiederholungsbefragung der Prüfgruppe wurden die 15-Jährigen ein zweites Mal kurz nach Abschluss ihres 16. Lebensjahres kontaktiert. Die zweite Befragung erfolgte zeitversetzt nach einem zuvor festgelegten Rhythmus: Am jeweiligen Monatsende wurden die freiwilligen Panelbefragungsteilnehmer, die im zurückliegenden Monat ihren 16. Geburtstag gefeiert hatten, zur Wiederholungsbefragung eingeladen. Zwischen der Erst- und der Zweitbefragung wurde eine Panelmortalität von 50 % einkalkuliert. Ausgehend von den 800 Befragten der Erstbefragung betrug der anvisierte Stichprobenumfang der Zweitbefragung $n = 400$ Personen.

Befragung der Kontrollgruppe KG1: 16-jährige AM-Fahrerlaubniserber aus den Modellversuchsländern

In den Modellversuchsländern bestanden im Jahr 2013 lediglich 631 Jugendliche die praktische Prüfung der Fahrerlaubnisklasse AM im Alter von 16 Jahren (vgl. DEKRA 2017). Wegen des auf dieser Grundlage voraussehbar geringen Populationsumfangs dieser Gruppe wurden daher alle 16-jährigen AM-Fahrerlaubniserber aus den Kalenderjahren 2015 und 2016 zur Online-Befragung eingeladen. Die Vollerhebungen fanden im Januar 2016 und im Januar 2017 statt. Adressiert wurden dabei jeweils die 16-jährigen AM-Fahrerlaubniserber des vergangenen Jahres. Insgesamt ergab sich durch dieses Vorgehen ein Brutto-Stichprobenumfang von $n = 1.223$ Personen.

Da die Größe der Grundgesamtheit in dieser Gruppe im Voraus nicht bekannt war, konnte vorab keine Zielgröße für den Netto-Stichprobenumfang in absoluten Zahlen benannt werden. Für die Rücklaufquote wurde ein Wert von 20,0 % der kontaktierten Jugendlichen als realistisch erachtet.

Befragung der Kontrollgruppe KG2: 16-jährige A1-Fahrerlaubniserber aus den Modellversuchsländern

Für diese Gruppe wurde eine Brutto-Stichprobe von $n = 2.000$ 16-jährigen A1-Fahrerlaubnisern in

³² Dieses Vorgehen zur wiederholten Kontaktierung der Zielgruppe hat sich bereits in vorherigen Studien (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016; FUNK, GRÜNINGER 2010) sowohl unter methodischen als auch unter datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten bewährt.

den Modellversuchsländern gezogen und für die Befragung kontaktiert.

Wegen der ausreichenden Anzahl 16-jähriger A1-Fahrerlaubnisnehmer in den Modellversuchsländern konnte der beabsichtigte Brutto-Stichprobenumfang zu einem einzigen Erhebungszeitpunkt im Juni 2016 realisiert werden. Auch in dieser Teilbefragung wurde ein Rücklauf von 20,0 %, d. h. eine Netto-Stichprobe im Umfang von n = 400 Personen angestrebt.

Befragung der Kontrollgruppe KG3: 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern

Aufgrund des geringen Umfangs von Fahranfängern mit einer Mofa-Prüfbescheinigung wurden – ebenso wie in der Kontrollgruppe KG1 – zwei Vollerhebungen von 15-jährigen Erwerbern einer Mofa-Prüfbescheinigung aus den Kalenderjahren 2015 und 2016 angestrebt.³³ Dabei handelte es sich insgesamt um 313 Personen. Die Erhebungszeitpunkte waren auf den Januar 2016 (Prüfbescheinigungs-

erwerber des Kalenderjahres 2015) und Januar 2017 (Prüfbescheinigungserwerber des Kalenderjahres 2016) datiert. Weil die Größe der Grundgesamtheit in dieser Kontrollgruppe im Voraus nicht bekannt war, konnte kein Stichprobenumfang in absoluten Zahlen benannt werden. Als Zielgröße wurde eine Rücklaufquote von 20,0 % der angeschriebenen Jugendlichen anvisiert.

Befragung der Kontrollgruppe KG4: 16-jährige AM/A1-Fahrerlaubnisnehmer aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern

In der Kontrollgruppe KG4 wurden die 16-jährigen Jugendlichen mit einer A1- oder einer AM-Fahrerlaubnis aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern zusammengefasst. In einer getrennten Erhebung hätte der intendierte Brutto-Stichprobenumfang für die Gruppe der AM-Fahrerlaubnisnehmer, auch zu zwei Erhebungszeitpunkten, nicht realisiert werden können: Insgesamt wurden in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern für das Jahr 2015 1.993 bestandene A1- und 70 bestandene AM-Praxisprüfungen von 16-Jährigen berichtet (vgl. DEKRA 2017). Für die zusammengelegte Kontrollgruppe KG4 wurde der Brutto-Stichprobenumfang auf 2.000 Jugendliche beziffert, die im Juni 2016 kontaktiert werden sollten. Vorab wurde eine Rücklaufquote von 20,0 % unterstellt und somit eine Netto-Stichprobe im Umfang von n = 400 Personen angestrebt.

³³ Um den Stichprobenumfang zu erhöhen, wurden im Prozedere des Feldzugangs auch Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus Berlin eingeschrieben. Davon haben 13 Jugendliche an der Befragung teilgenommen.

	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
Bezeichnung	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
Einmalige Erhebung	Nein	Nein	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja
Vollerhebung	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein
Erhebungszeitpunkt(e)	Jan 2016 Jun 2016	Jan 2016 Jan 2017	Jun 2016	Jan 2016 Jan 2017	Jun 2016	Jun 2016	Jun 2016
Brutto-Stichprobenumfang (n)	2.000	1.223 ^a	2.000	313 ^a	2.000	2.000	2.000
Ziel: Netto-Stichprobenumfang (n/in %)	800/ 40,0 %	? ^b / 20,0 %	400/ 20,0 %	? ^b / 20,0 %	400/ 20,0 %	400/ 20,0 %	400/ 20,0 %

^a Bei den hier genannten Brutto-Stichprobenumfängen handelt es sich um alle Erwerber der entsprechenden Prüfbescheinigung bzw. Fahrerlaubnis im Alter von 15 (Mofa) bzw. 16 (AM) Jahren aus den jeweiligen Bundesländern, die ihre Fahrerlaubnis in den Kalenderjahren 2015 und 2016 erworben haben

^b Da die Größe der Grundgesamtheit vorab nicht bekannt war, konnte keine Zielgröße für den Netto-Stichprobenumfang in absoluten Zahlen veranschlagt werden

Tab. 4-1: Übersicht zum Erhebungsplan und den angestrebten Stichprobenumfängen

Befragung der Kontrollgruppe KG5: 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland

Die Population der Mofa-Einsteiger in Niedersachsen erwies sich als groß genug, um den beabsichtigten Brutto-Stichprobenumfang von $n = 2.000$ 15-jährigen Erwerbern einer Mofa-Prüfbescheinigung in einer einmaligen Ziehung zu realisieren. Sie wurde im Juni 2016 mit der anschließenden Kontaktierung der Jugendlichen durchgeführt. Auch in dieser Befragung wurde bei einer erwarteten Rücklaufquote von 20,0 % eine Netto-Stichprobe im Umfang von $n = 400$ Personen angestrebt.

Befragung der Kontrollgruppe KG6: 16-jährige AM/A1-Fahrerlaubniserwerber aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland

Wegen der sich wiederholenden Problematik einer zu geringen Anzahl an AM-Fahrerlaubniserwerbern in Niedersachsen werden in der Kontrollgruppe KG6 16-jährige Erwerber einer AM- oder A1-Fahrerlaubnis kombiniert. Auch in dieser Gruppe wurde ausgehend von einem Brutto-Stichprobenumfang von $n = 2.000$ Personen und einer unterstellten Rücklaufquote von 20,0 % unter den kontaktierten Jugendlichen eine Netto-Stichprobe im Umfang von $n = 400$ Personen als Zielgröße formuliert.

Durch zu geringe Grundgesamtheiten von AM16-Fahrerlaubniserwerbern und die dadurch notwendige Zusammenlegung von AM16- und A1-Fahrerlaubniserwerbern in den Nicht-Modellversuchsländern, ergeben sich insgesamt sechs Kontrollgruppen. Eine Übersicht der gebildeten Gruppen mit Herkunftsregion, Bezeichnung und (beabsichtigten) Gruppengrößen findet sich in Tabelle 4-1.

4.1.5 Gewährleistung des Datenschutzes

In einer ausführlichen Projektinformation wurden dem Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit am 29.09.2015 die relevanten Unterlagen für das Forschungsvorhaben zur Evaluation des AM15-Modellversuchs mit der Bitte um eine datenschutzrechtliche Bewertung zugeleitet. Diese Unterlagen umfassten

- eine Beschreibung des geplanten Vorgehens bei der Ziehung der Stichprobe aus den Adressdaten der Technischen Prüfstellen sowie dem Versand der Einladungsschreiben und Erinnerungspostkarten,

- das geplante Einladungsschreiben und die Erinnerungspostkarten,
- Informationen zum Projekt und zum Datenschutz, wie sie den Jugendlichen gegenüber mitgeteilt werden sollten,
- die Vorhabensbeschreibung bei der Einladung zur Wiederholungsbefragung und bei der Verlosung der Tankgutscheine,
- das Fragenprogramm des Forschungsprojekts mit inhaltlichen Erläuterungen zu personenbezogenen Fragenkomplexen,
- Informationen über das Datenmanagement bei der Datenerfassung und -auswertung sowie
- Erläuterungen zum datenschutzrechtlichen Vorgehen des Forschungsnehmers bei der Berichterstattung, um die Anonymität der Untersuchungsteilnehmer bei der Veröffentlichung der Ergebnisse zu gewährleisten.

Die Begutachtung durch den Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit ergab keine datenschutzrechtlichen Bedenken, die dem skizzierten Forschungsvorhaben entgegenstehen. Mit einer E-Mail vom 20.11.2015 wurde dem Vorgehen des Forschungsnehmers zugestimmt.

4.2 Erhebungsunterlagen

Die Umsetzung des geplanten Forschungsdesigns beginnt mit der Erstellung der Erhebungsunterlagen, bestehend aus dem Einladungsanschreiben, den Erinnerungspostkarten und dem Inhalt des Fragebogens. Diese sollen im Folgenden kurz beschrieben werden.

4.2.1 Einladungsschreiben und Erinnerungspostkarten

Für die postalische Kontaktierung der Prüf- und der Kontrollgruppen wurde ein vierseitiges Anschreiben an die Jugendlichen verfasst, das den datenschutzrechtlichen Ansprüchen bei der Befragung minderjähriger Jugendlicher genügen musste (vgl. Anhang III). Die Einladung der Prüfgruppe wurde unter dem Titel „Modellversuch AM15“ geführt. Jugendliche der Kontrollgruppen wurden unter dem Titel „Mofa-Moped-Motorrad 2016“ zur Befragung eingeladen. Der Titel, die einführende Ansprache und der

Internetlink zur Befragung mit Passwort waren die einzigen Unterscheide im Anschreiben von Prüf- und Kontrollgruppen.

Auf der ersten Seite des ansonsten identischen Anschreibens werden die Jugendlichen der Prüf- und Kontrollgruppen über die Untersuchung, den Auftraggeber und den Forschungsnehmer informiert sowie auf den Befragungslink verwiesen. Auf dieser Seite werden außerdem der Zugang zum passwortgeschützten Online-Fragebogen und die Teilnahmebedingungen erläutert sowie auf die Freiwilligkeit und faktische Anonymität der Befragungsteilnahme verwiesen. Zudem findet sich hier auch ein Hinweis auf die Verlosung von 100 Tankgutscheinen im Wert von je 20 Euro, die den Jugendlichen einen Anreiz zur Befragungsteilnahme bieten sollte.

Auf der zweiten Seite des Einladungsschreibens befinden sich datenschutzrechtlich geforderte, genauere Erläuterungen zur Einwilligungserklärung und der datenschutzrechtlichen Unbedenklichkeit der Untersuchung. Für die Erziehungsberechtigten der Jugendlichen folgt ein eigenes Kapitel mit Informationen zum Forschungsprojekt und zum Datenschutz.

Die dritte und vierte Seite des Anschreibens ergänzen die auf den ersten beiden Seiten angesprochenen Informationen zum Projekt und zum Datenschutz mit ausführlichen Erläuterungen zu den Eckdaten der Untersuchung (Ziel, Auftraggeber und Auftragnehmer der Studie, Zufälligkeit der Personalauswahl, Freiwilligkeit und Anonymität der Teilnahme etc.).

Das beschriebene Anschreiben wurde vorbereitend zur Kontaktierung der Stichproben vom Forschungsnehmer gedruckt und kuvertiert den Technischen Prüfstellen bereitgestellt (vgl. Anhang III). In den technischen Prüfstellen wurden diese verschlossenen Kuverts mit den Adressen der (zufällig) ausgewählten Untersuchungsteilnehmer versehen und versendet.

Um die Befragungsteilnahme unter den angeschriebenen Jugendlichen zu stimulieren, wurden ergänzend zu den Einladungsschreiben Erinnerungspostkarten erstellt (vgl. Anhang III). Diese Erinnerungspostkarten enthalten die nochmalige Bitte zur Befragungsteilnahme nebst Hinweis auf die damit verbundene Verlosung von Tankgutscheinen und eine kurze Information zu Zweck und Hintergrund der Studie. Auch diese Postkarten wurden den

Technischen Prüfstellen für den Versand zur Verfügung gestellt.

Für die 16-jährigen Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis aus den Modellversuchsländern (Kontrollgruppe KG1) wurde aufgrund des zunächst unbefriedigenden Fragebogenrücklaufs im Anschluss an die Erhebung im Januar 2016 ein zusätzliches, zweites Erinnerungsschreiben verfasst (vgl. Anhang IV), das ebenfalls im Postkartenformat an die Jugendlichen versendet wurde.

4.2.2 Online-Fragebogen

Fragenprogramm der (Erst-)Befragung von Prüf- und Kontrollgruppen

Das Fragenprogramm der Erstbefragung war für alle Teilgruppen nahezu identisch. Die unterschiedlichen Fahrerlaubnisse der Kontrollgruppen sowie einige Zusatzfragen an die AM15-Modellversuchsteilnehmer machten nur punktuelle Modifikationen notwendig.

Das Fragenprogramm der Erstbefragung gliedert sich in vier inhaltliche Abschnitte (vgl. Tabelle 4-2):

- Der erste dieser Abschnitte beschäftigt sich mit soziodemografischen Eckdaten der Zweirad-Fahranfänger und beinhaltet u. a. Fragen zu Geschlecht, Geburtsdatum, Ausbildungsstatus und (erreichtem oder angestrebtem) Schulabschluss.
- Im zweiten Abschnitt wird Bezug auf die Fahrausbildung der Befragten genommen. Hier werden beispielsweise die Anzahl der Fahrstunden und Prüfversuche, der Zeitpunkt des Fahrausbildungsbeginns und das Datum des Fahrerlaubniserwerbs erfragt. Aber auch die Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse wird thematisiert.
- Der dritte Teil des Fragebogens widmet sich maßgeblich der Exposition der Jugendlichen im Straßenverkehr, darunter die bisherige Fahrleistung, das Erleben schwieriger Fahrtbedingungen sowie selbstberichtete Stürze und Unfälle etc.
- Im vierten Abschnitt des Fragenprogramms werden diverse Themen aufgegriffen. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Durchdringung des Freundeskreises mit der AM15-Fahrerlaubnis und um Persönlichkeitsmerkmale der Zweirad-Fahranfänger.

Inhaltliche Fragestellung	Zielgruppe des Fragebogens						
	AM15		AM16 MVL ^a	A1 MVL	Mofa Nicht-MVL (Ost/West)	AM16 Nicht-MVL (Ost/West)	A1 Nicht-MVL (Ost/West)
	Welle 1	Welle 2					
1. Soziodemografie							
Geschlecht, Geburtstag, Bundesland							
Ausbildung, Schulabschluss							
Angestrebte weitere Fahrerlaubnisse							
Haushaltssituation							
2. Fahrausbildung							
Fahrerfahrung vor FE-Erwerb							
Angaben zur Fahrausbildung							
Fahrsicherheitstrainings							
Anstoß zum FE-Erwerb							
Gründe für den FE-Erwerb							
Teilnahme an AM15?							
Gründe für die Nicht-Teilnahme							
Extramotive des Zweiradfahrens							
Information über AM15							
3. Exposition							
Gefahren-/Selbsteinschätzung							
Gesamte bisherige Fahrleistung							
Gründe für ausgebliebene Fahrten							
Verkehrsmittelnutzung Nichtfahrer							
Bereits genutzte Fahrzeuge							
Angaben zum Fahrzeug							
Meistbefahrene(r) Landkreis/Stadt							
Fahrten außerhalb der MVL							
Mobilitätseinschränkungen							
Fahrleistung innerorts/außerorts							
Nutzungshäufigkeit des Fahrzeugs							
Verkehrsmittelnutzung vor/nach dem FE-Erwerb							
Schwierige Fahrtbedingungen							
Verwarnungen, Bußgelder							
Stürze (Schwere, Ursache)							
Unfälle (Schwere, Ursache)							
Beinaheunfälle							
4. Weitere Themen							
Durchdringung des Freundeskreises mit erworbener FE							
Weiterempfehlung von AM15							
Persönlichkeit (Big Five)							
Kommentare							
Grau schraffierte Flächen stellen abgefragte Themenkomplexe dar							
^a MVL = Modellversuchsländer							

Tab. 4-2: Synopse der Fragebogeninhalte für Prüfgruppe und Kontrollgruppen

Zusatzfragen für die Prüfgruppe bezogen sich u. a. auf mögliche Informationsquellen über den AM15-Modellversuch, Fahrten außerhalb der Modellversuchsländer und die Bereitschaft zur Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme.

Die Inhalte des Fragenprogramms wurden im Internet unter der URL www.am-15.de für die Prüfgruppe und www.mmm2016.de für die Kontrollgruppen passwortgeschützt bereitgestellt. Die genaue Reihung der Fragen, inklusive einer etwaigen Filterführung, ist in den Anhängen V und VII nachzuvollziehen.

Fragenprogramm der Zweitbefragung der Prüfgruppe

In der Zweitbefragung der Prüfgruppe wurden insbesondere solche Sachverhalte wiederholt abgefragt, die relevante Aspekte des Mobilitätsverhaltens der AM15-Teilnehmer abbilden und von denen zu erwarten ist, dass sie sich im Zeitverlauf bzw. mit zunehmender Exposition der Fahranfänger im Straßenverkehr im Sinne eines Fahrerfahrungsaufbaus verändern. Es handelt sich dabei um die identischen Frageformulierungen aus der Basisbefragung, sodass die Vergleichbarkeit der Angaben aus beiden Befragungen gewahrt bleibt. Konkret wurden in der Panelbefragung die Aspekte der Fahrleistung, der Verkehrsmittelnutzung, des Unfallgeschehens und der Legalbewährung sowie die Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse, den Jugendlichen nochmals zur Beantwortung vorgelegt (vgl. Tabelle 4-2).

Der in diesem Abschnitt beschriebene Online-Fragebogen ist in Anhang VI dokumentiert.

4.3 Verlauf der Teilbefragungen in Prüf- und Kontrollgruppen

Die Befragungen wurden gemäß des ausgearbeiteten Erhebungsplanes mit Unterstützung der Technischen Prüfstellen DEKRA und TÜV Nord durchgeführt.³⁴ Im Folgenden wird abschließend für die Feldphase der Fragebogenrücklauf in den Prüf- und Kontrollgruppen dokumentiert (vgl. Tabelle 4-3).

4.3.1 Befragungen der Prüfgruppe

Erstbefragung der Prüfgruppe

Insgesamt betrug der Rücklauf für die erste Panelwelle (W1) der AM15-Teilnehmer 906 Fragebogen. Die Rücklaufquote beläuft sich somit auf 45,3 % der angeschriebenen Jugendlichen. Von diesen nahmen 464 an der Erhebung im Januar 2016 und 442 an der Erhebung im Juni 2016 teil. Damit konnte der anvisierte Stichprobenumfang von $n = 800$ Personen in dieser Gruppe übertroffen werden.

Wiederholungsbefragung der Prüfgruppe

In der Erstbefragung haben 632 Angehörige der Prüfgruppe ihre E-Mail-Adresse oder Handy-Nummer angegeben. Dieser Personenkreis bildet die Brutto-Stichprobe für die Wiederholungsbefragung. Nach der mehr als ein Jahr andauernden Feldphase für das Panel konnten bis Anfang April 2017 insgesamt 360 Jugendliche zur Teilnahme an der zweiten Panelwelle (W2) bewegt werden (Rücklaufquote: 57,0 %). Damit konnte der anvisierte Netto-Stichprobenumfang von $n = 400$ Personen für die Zweitbefragung, trotz wiederholter Erinnerungen per E-Mail bzw. SMS, nicht vollständig realisiert werden.

4.3.2 Befragung der Kontrollgruppen

In den Kontrollgruppen konnten anhand des gewählten Erhebungsdesigns die nachfolgend enumerierten Rücklaufquoten und Netto-Stichprobenumfänge realisiert werden (vgl. Tabelle 4-3).

Befragung der Kontrollgruppe KG1: 16-jährige AM-Fahrerlaubnisnehmer aus den Modellversuchsländern

Insgesamt erreichten den Forschungsnehmer 250 ausgefüllte Online-Fragebogen der KG1, davon wurden 106 im Januar 2016 und 144 im Januar 2017 kontaktiert. Da in den Kalenderjahren 2015 ($n = 587$) und 2016 ($n = 636$) lediglich 1.223 16-Jährige in den Modellversuchsländern die AM-Fahrerlaubnis erworben haben (vgl. DEKRA 2017), errechnet sich für diese Gruppe eine Rücklaufquote von 20,4 %.

³⁴ An dieser Stelle gilt unser herzlicher Dank erneut den Verantwortlichen auf der Leitungs- und auf der Arbeitsebene bei DEKRA und TÜV Nord für die unkomplizierte Unterstützung bei der Ziehung der Stichproben und dem Versand der Erhebungsunterlagen.

Befragung der Kontrollgruppe KG2: 16-jährige A1-Fahrerlaubnisnehmer aus den Modellversuchsländern

Von den 2.000 im Juni 2016 kontaktierten Angehörigen der Kontrollgruppe KG2 füllten 450 Personen den bereitgestellten Online-Fragebogen aus. Die Rücklaufquote für diese Gruppe beträgt somit 22,5 %.

Befragung der Kontrollgruppe KG3: 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern

Insgesamt erwarben in den Kalenderjahren 2015 und 2016 313 Personen in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin die Mofa-Prüfbescheinigung (2015: 158 Personen; 2016: 155 Personen).³⁵ Bei 82 ausgefüllten Fragebogen errechnet

sich eine Rücklaufquote von 26,2 %. Unter den Befragten dieser Teilgruppe befinden sich 39 Befragte aus der Erhebung im Januar 2016 und 43 Befragungsteilnehmer, die im Januar 2017 kontaktiert wurden.

Befragung der Kontrollgruppe KG4: 16-jährige AM/A1-Fahrerlaubnisnehmer aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern

Die Einladung von 2.000 Erwerbern einer Fahrerlaubnis der Klasse A1 oder AM in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern im Juni 2016 erbrachte 374 ausgefüllte Online-Fragebogen. Unter diesen befinden sich 11 Erwerber einer AM-Fahr-

³⁵ Mitteilung per E-Mail durch DEKRA am 03.02.2016 und 18.01.2017.

	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsländ	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
Bezeichnung	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
Einmalige Erhebung	Nein	Nein	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja
Vollerhebung	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein
Erhebungszeitpunkt(e)	Jan 2016						
Jun 2016	Jan 2016						
Jan 2017	Jun 2016	Jan 2016					
Jan 2017	Jun 2016	Jun 2016	Jun 2016				
Brutto-Stichprobenumfang (n)	2.000	1.223 ^a	2.000	313 ^a	2.000	2.000	2.000
(W1)-Ziel: Netto-Stichprobenumfang (n/in %)	800/ 40,0 %	? ^b / 20,0 %	400/ 20,0 %	? ^b / 20,0 %	400/ 20,0 %	400/ 20,0 %	400/ 20,0 %
Realisierter Rücklauf (n/in %)	906/ 45,3 %	250/ 20,4 %	450/ 22,5 %	82/ 26,2 %	374/ 18,7 %	411/ 20,6 %	560/ 28,0 %
Panel	Ja	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein
W2-Brutto-Stichprobenumfang Panel (n)	632	–	–	–	–	–	–
W2-Ziel: Netto-Stichprobenumfang Panel (n/in % von W1-Ziel)	400/ 50,0 %	–	–	–	–	–	–
Realisierter Rücklauf Panel (n/in % von W1-Ziel/in % von W2-Brutto-Stichprobe)	360/ 45,0 %/ 57,0 %	–	–	–	–	–	–

^a Bei den Brutto-Stichprobenumfängen handelt es sich um alle Erwerber der entsprechenden Fahrerlaubnis im Alter von 15 (Mofa) bzw. 16 (AM) Jahren aus den jeweiligen Bundesländern, die ihre Fahrerlaubnis in den Kalenderjahren 2015 und 2016 erworben haben

^b Da die Größe der Grundgesamtheit vorab nicht bekannt war, konnte keine Zielgröße für den Netto-Stichprobenumfang in absoluten Zahlen veranschlagt werden

Tab. 4-3: Übersicht der durchgeführten Befragungen und des jeweiligen Fragebogenrücklaufs

erlaubnis und 363 Personen, die die Fahrerlaubnis der Klasse A1 erworben haben. Für die Kontrollgruppe KG4 errechnet sich damit eine Rücklaufquote von 18,7 %, die leicht unter der anvisierten Zielgröße zurückblieb.

Befragung der Kontrollgruppe KG5: 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland

Unter den 15-jährigen Erwerbern einer Mofa-Prüfbescheinigung aus Niedersachsen, von denen im Juni 2016 ebenfalls eine Stichprobe von 2.000 Personen angeschrieben wurde, konnten 411 zur Befragungsteilnahme bewegt werden. Somit errechnet sich unter den angesprochenen Jugendlichen eine Rücklaufquote von 22,6 %.

Befragung der Kontrollgruppe KG6: 16-jährige AM/A1-Fahrerlaubnisnehmer aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland

Zum Abschluss der Feldphase lagen in der Kontrollgruppe KG6 560 ausgefüllte Online-Fragebogen vor, sodass sich auf Grundlage der 2.000 in dieser Gruppe kontaktierten Jugendlichen eine Beteiligungsquote an der Befragung von 28,0 % errechnet. Die kombinierte Stichprobe setzt sich aus 27 AM- und 533 A1-Erwerbern zusammen.

Zusammenfassend kann der Fragebogenrücklauf in den Kontrollgruppen gemessen an den vorgegebenen Quoten als sehr zufriedenstellend bezeichnet werden. Lediglich in der Kontrollgruppe KG4 konnte der beabsichtigte Netto-Stichprobenumfang von $n = 400$ Personen nicht vollumfänglich realisiert werden. Gleichwohl nahmen auch in dieser Gruppe 374 Personen an der Online-Befragung teil, sodass die Rücklaufquote nur knapp unter dem anvisierten Wert von 20,0 % liegt. In allen anderen Gruppen konnte dieser Wert hingegen übertroffen werden.

In Tabelle 4-3 wird abschließend eine vollständige Übersicht über die beschriebenen Charakteristika sämtlicher durchgeführter Erhebungen unter den in der Evaluation berücksichtigten Prüf- und Kontrollgruppen von motorisierten Zweirad-Fahrerlaubnissuchern gegeben.

4.4 Bemerkungen zur Datenanalyse

4.4.1 Vorgehen bei der statistischen Datenauswertung

Die Analyse der Befragungsergebnisse der AM15-Modellversuchsteilnehmer ist das Herzstück der vorliegenden Teilstudie II. Die Evaluation wird sich in großen Teilen auf eine deskriptive Datenanalyse stützen. Diese umfasst die Auswertung der relativen Anteile der Häufigkeitsverteilung und der Maße der zentralen Tendenz (Mittelwert, Median) (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 297 f.). Mit den Methoden der schließenden bzw. der Inferenzstatistik werden die dargestellten Befragungsergebnisse abschließend jeweils auf ihre statistische Verallgemeinerbarkeit hin überprüft (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 627 f.).

Die Verhaltensweisen und Einstellungen der 15-jährigen Fahrerlaubnissuchern motorisierter Zweiräder werden nachfolgend als sog. ‚abhängige‘ Variablen bezeichnet. Ihre Häufigkeitsverteilungen werden in Subgruppenanalysen mithilfe von sog. unabhängigen Variablen differenziert (vgl. BORTZ, SCHUSTER 2010: 7). 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.

In sozialwissenschaftlichen Untersuchungen werden soziodemografische Merkmale der Befragten und sozioökonomische Eigenschaften des Familien- oder Haushaltskontextes häufig als unabhängige Variablen gewählt. Im Rahmen der Verkehrssicherheits- und Fahrerlaubnissuchforschung haben sich darüber hinaus auch raumbezogene Merkmale zur Unterscheidung des Mobilitätsverhaltens als zielführend erwiesen (vgl. z. B. FUNK, SCHRAUTH 2016; FUNK et al. 2012).

Konkret wird folgendes Variablenset für die bivariate Analyse der Befragungsergebnisse der AM15-Teilnehmer verwendet:

Geschlecht mit den Ausprägungen ‚weiblich‘ und ‚männlich‘

Aufgrund der Statistik der technischen Prüfstellen ist bekannt, dass deutlich mehr männliche als weibliche Jugendliche Fahrerlaubnisse für motorisierte Zweiräder erwerben. Insofern liegt es nahe, das geschlechtsspezifische Interesse an diesen Fahrerlaubnissen bzw. der Prüfbescheinigung für Mofas

auch hinsichtlich der Nutzung und der dabei gemachten Erfahrungen nach dem Geschlecht zu differenzieren.

Schulabschluss mit den Ausprägungen ‚bis Mittlere Reife‘ und ‚(Fach-)Hochschulreife‘

Die (Aus-)Bildungssituation erweist sich in der sozialwissenschaftlichen Verkehrssicherheitsforschung als ein wichtiger Indikator zur Differenzierung der Befragungsergebnisse jugendlicher Verkehrsteilnehmer (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016; FUNK et al. 2012). In bisherigen Studien hat sich gezeigt, dass die (Aus-)Bildungssituation einerseits Auswirkungen hat auf die Mobilitätsanforderungen, die auch von der Erreichbarkeit der (Aus-)Bildungsstätten geprägt sind, und andererseits mit verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen korreliert. Die Aufnahme des Ausbildungsstatus zur Untersuchung des Antwortverhaltens von AM15-Modellversuchsteilnehmern ist allerdings wegen des hohen Anteils an Schülern in der Befragtenstichprobe (97,9 %) obsolet, sodass nur die Unterscheidung nach dem Bildungsabschluss in Betracht gezogen werden kann.³⁶

Regionale Herkunft, operationalisiert durch den siedlungsstrukturellen Kreistyp des BBSR (vgl. BBSR 2012: 50 f.) mit den Ausprägungen ‚großstädtisch‘, ‚städtisch‘, ‚ländlich‘ und ‚dünn‘ besiedelt

Ein besonderes Augenmerk des AM15-Modellversuchs liegt auf der Verbesserung der Mobilitätsoptionen der Jugendlichen, insbesondere in ländlichen Regionen (vgl. Landtag von Sachsen-Anhalt

2011; BMVI o. J.). Die Abbildung der regionalen Herkunft über den siedlungsstrukturellen Kreistyp und die Differenzierung nach den genannten Ausprägungen soll diesbezüglich einen detaillierteren Einblick in die Nutzung des motorisierten Zweirads in Abhängigkeit der Siedlungsstruktur verschaffen.

Alter beim Fahrerlaubniswerb mit den Ausprägungen ‚bis 15 Jahre und drei Monate‘ und ‚ab 15 Jahre und vier Monate‘

In mehreren Evaluationsstudien zu jungen (Pkw-)Fahranfängern hat sich die Unterscheidung zwischen sog. Früheinsteigern, denen eine besondere Motivation zur motorisierten Individualmobilität unterstellt werden kann, und späteren Erwerbern einer Fahrerlaubnis bewährt (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016; SCHADE, HEINZMANN 2011). Deshalb soll diese Unterscheidung auch im Segment der motorisierten Zweiräder geprüft werden.

Unterschiede zwischen den Subgruppen der AM15-Teilnehmer in den unabhängigen Variablen werden grafisch dargestellt und inferenzstatistisch überprüft. Um den Fokus der Untersuchung nicht zu verlieren, wird die Subgruppenanalyse nicht auf die Kontrollgruppen übertragen.

Zur Prüfung der zulässigen Übertragbarkeit der Ergebnisse aus der Befragtenstichprobe der AM15-Modellversuchsteilnehmer auf die Grundgesamtheit wird folgendes Vorgehen gewählt (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 196):

- 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.³⁷
- Für Varianzunterschiede einer annähernd normalverteilten abhängigen Variablen in Subgruppen unabhängiger Variablen findet der F-Test Verwendung. Im Falle nicht normalverteilter ab-

³⁶ Weiterführende bivariate Analysen belegen einen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Schulabschluss und dem Geschlecht. Unter den männlichen AM15-Fahranfängern in der Befragtenstichprobe befindet sich ein größerer Anteil an Schülern mit angestrebter oder beabsichtigter Mittlerer Reife. Befragte weibliche AM15-Teilnehmer streben häufiger die (Fach-)Hochschulreife an. Diese Korrelation der beiden unabhängigen Variablen ist bei der Bewertung der Ergebnisse aus den Subgruppenanalysen zu berücksichtigen.

³⁷ Als ‚rule of thumb‘ wird in diesem Ergebnisbericht der Median einer Häufigkeitsverteilung dann berichtet, wenn diese 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).

hängiger Variablen kommt die Rangvarianzanalyse nach KRUSKAL und WALLIS zum Einsatz.

Die Beurteilung der Signifikanz statistischer Berechnungen orientiert sich in der vorliegenden 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.

4.4.2. Datenanalytisches Vorgehen zur Auswertung der Panelbefragung

Das Erhebungsdesign beinhaltet für die Gruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer eine Längsschnittperspektive mit einer Erst- und Zweitbefragung der Untersuchungsteilnehmer. Die Resultate der ersten und zweiten Panelwelle werden im Bericht jeweils mit den bereits beschriebenen Mitteln der deskriptiven Statistik berichtet. Bei vielen der wiederholten Fragestellungen bietet sich zusätzlich die Überprüfung intraindividuelle Veränderungen zwischen der ersten und zweiten Befragung an. Die intraindividuellen Veränderungen werden zum einen mit den Methoden der deskriptiven Statistik berichtet und zum anderen mit statistischen Tests für verbundene Stichproben auf eine zulässige Verallgemeinerbarkeit hin getestet (vgl. BORTZ, LIENERT 2008: 117 ff. und 185 ff.; BORTZ, SCHUSTER 2010: 124 f.).

4.4.3 Statistische Vergleichbarkeit der Prüf- und der Kontrollgruppen

In der vorliegenden Evaluation des AM15-Modellversuchs werden der Gruppe der Jugendlichen mit einer AM15-Fahrerlaubnis jugendliche Fahranfänger anderer Fahrerlaubnisklassen für motorisierte Zweiräder zum Vergleich gegenübergestellt. Eine direkte Vergleichbarkeit der Prüf- mit den Kontrollgruppen, insbesondere deren Absicherung durch statistische Tests, ist an vielen Stellen aus inhaltlichen Erwägungen jedoch nur eingeschränkt möglich. Dies sollen die nachfolgenden Überlegungen veranschaulichen.

Vergleichbarkeit der AM15-Prüfgruppe (PG) mit Mofafahrern in ost- und westdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG3 und KG5)

- Die Fahranfänger der Fahrzeugklasse Mofa sind bezüglich des Alters am ehesten für einen direkten Vergleich mit den Modellversuchsteilnehmern geeignet. Mofa- und AM15-Fahranfänger können mit 14 ½ Jahren die Fahrausbildung beginnen und einen Monat vor dem 15. Geburtstag die Prüfbescheinigung bzw. Fahrerlaubnis erwerben. Beide Gruppen bestehen nahezu vollständig aus Schülern, Absolventen sind in den beiden Gruppen kaum vorhanden.³⁸
- Unterschiede zwischen der Prüf- und den Kontrollgruppen Mofa (KG3 und KG5) treten jedoch bei der Fahrausbildung und diversen technischen Merkmalen der zugelassenen Fahrzeuge auf. Die Fahrausbildungen der beiden Fahrerlaubnisklassen unterscheiden sich maßgeblich in der verpflichtenden Anzahl theoretischer Unterrichtsstunden sowie in der Absolvierung einer praktischen Fahrprüfung, die eine Vorbedingung für die Erteilung einer AM-Fahrerlaubnis ist (vgl. §§ 4 und 5 FahrSchAusbO). Für den Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung ist dagegen gemäß § 5 FeV eine erfolgreiche theoretische Prüfung ausreichend.
- Als Fahrzeug finden bei den befragten AM15-Teilnehmern überwiegend motorisierte Kleinkraftäder Verwendung. Nur wenige Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis fahren danach ein Mofa.³⁹ Die unterschiedliche Höchstgeschwindigkeit der motorisierten Zweiräder und die damit verbundene unterschiedliche Reichweite schränkt die direkte Vergleichbarkeit dieser beiden Gruppen, z. B. für die Exposition oder das Unfallrisiko der Zweirad-Fahranfänger im Straßenverkehr sowie für die Belange der Alltagsmobilität, deutlich ein.

Vergleichbarkeit der AM15-Prüfgruppe (PG) mit der Fahrerlaubnisklasse AM ab 16 Jahren in ost- und westdeutschen Modell- und Nicht-Modellversuchsländern

- Hinsichtlich des genutzten Fahrzeugtyps ist die Kontrollgruppe aller AM-Fahrerlaubniserwerber mit 16 Jahren diejenige mit der besten Passung zur Prüfgruppe. Auch die Fahrausbildung beider Fahrerlaubnisklassen ist direkt vergleichbar.
- Die soziodemografische Zusammensetzung dieser Kontrollgruppen hingegen ist von der Prüf-

³⁸ Vgl. Kapitel 5.1

³⁹ Lediglich 0,6 % der Befragten (n = 5) geben als meistgenutztes Fahrzeug einen anderen Fahrzeugtyp als ein Moped, ein Mokick oder einen Roller an.

gruppe der AM15-Teilnehmer verschieden. Die 15-jährigen Fahranfänger sind nahezu vollständig Schüler, unter den AM-Fahranfängern mit 16 Jahren ist jedoch ein wesentlicher Anteil der befragten Jugendlichen bereits in einer beruflichen Ausbildung. Dadurch ergeben sich verschiedene Mobilitätsanforderungen, die zu einer unterschiedlichen Exposition und somit einer eingeschränkten Vergleichbarkeit der beiden Gruppen führen können.

Vergleichbarkeit der AM15-Prüfgruppe mit der Fahrerlaubnisklasse A1 in ost- und westdeutschen Modell- und Nicht-Modellversuchsländern

- Die Fahrerlaubnis A1 kann erst mit 16 Jahren erworben werden. Dementsprechend werden auch hier die soziodemografischen Unterschiede sichtbar, wie sie bereits bei der Kontrollgruppe der AM-Fahrerlaubnis mit 16 Jahren deutlich wurden. Unterschiede betreffen das Alter und den Ausbildungsstatus der Jugendlichen.
- Zusätzlich unterscheidet sich die Fahrerlaubnis A1 in der Fahrausbildung und in der erlaubten Höchstgeschwindigkeit bzw. der Leistungsfähigkeit des motorisierten Zweirads von der AM-Fahrerlaubnis. Letzteres hat wiederum Auswirkungen auf z. B. die Exposition im Straßenverkehr, die einen direkten statistischen Vergleich nicht durchgängig plausibel erscheinen lässt.

Diese Vorüberlegungen zur statistischen Datenanalyse machen deutlich, dass nachfolgend eine durchgängige Anwendung inferenzstatistischer Unterschiedstests zwischen Prüf- und Kontrollgruppen nicht zielführend ist. Aufgrund der angesprochenen Aspekte sind die Teilgruppen häufig inhaltlich nicht direkt vergleichbar.

Für die Datenauswertung im Bericht wird deshalb folgendes Vorgehen verfolgt:

- Für die Prüfgruppe der AM15-Befragungsteilnehmer werden standardmäßig uni- und bivariate Ergebnisse in Tabellen und/oder Grafiken berichtet.
- Zudem werden situativ mithilfe der relativen Häufigkeiten oder geeigneter Maße für die zentrale Tendenz die Kontrollgruppen der Prüfgruppe vergleichend gegenübergestellt und inhaltlich analysiert.

- Statistische Auswertungen zwischen der Prüf- und jeder einzelnen Kontrollgruppe werden punktuell, dort wo inhaltliche Gemeinsamkeiten dies sinnvoll erscheinen lassen, durchgeführt. Zur Verwendung kommen, je nach Beschaffenheit der abhängigen Variable, statistische Tests auf Gruppenunterschiede: Chi-Quadrat-Tests für nominale, der nicht-parametrische Mann-Whitney-U-Test für ordinale und parametrische t-Tests auf Gruppenunterschiede für metrische abhängige Variablen (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 196).

- In den Kontrollgruppen KG1 und KG3 mussten für das Erreichen eines zufriedenstellenden Rücklaufs Vollerhebungen durchgeführt werden. Diese erfüllen jedoch – entgegen der Ziehung von Zufallsstichproben – nicht die Voraussetzung für eine zulässige Verallgemeinerung der Testergebnisse. Die im Berichtstext ausgewiesenen signifikanten Gruppenunterschiede zwischen der Prüf- und den Kontrollgruppen KG1 sowie KG3 dürfen deshalb im streng statistischen Sinn nicht auf die jeweiligen Grundgesamtheiten verallgemeinert werden.

Abseits dieser Überlegungen ergeben sich aus dem Untersuchungsdesign und den darin festgelegten verschiedenen Erhebungszeitpunkten unterschiedliche mittlere Fahrerlaubnisbesitzdauern in den Prüf- und Kontrollgruppen (vgl. Kapitel 5.1).⁴⁰ Die bisherige mittlere Fahrerlaubnisbesitzdauer beträgt für die Prüfgruppe zum Zeitpunkt der Erstbefragung $\bar{x} = 110,2$ Tage und zum Zeitpunkt der Zweitbefragung $\bar{x} = 283,6$ Tage sowie über alle Kontrollgruppen hinweg $\bar{x} = 261,8$ Tage. Einen zu den Kontrollgruppen vergleichbaren Erfahrungsaufbau weisen die AM15-Modellversuchsteilnehmer demnach erst in der zweiten Befragungswelle am Ende ihrer Verweildauer im Modellversuch auf.

Dieser Umstand muss beim Vergleich der Prüf- und Kontrollgruppen hinsichtlich Fragestellungen, die bisherige Unfälle oder Fahrerfahrungen mit dem motorisierten Zweirad betreffen, berücksichtigt werden. Um den unterschiedlichen mittleren Fahrerlaubnisbesitzdauern der befragten Jugendlichen

⁴⁰ In dieser Hinsicht konnten die Erhebungszeitpunkte nicht optimal festgelegt werden. Dies resultiert z. B. aus der praktischen Notwendigkeit, dass in Kontrollgruppen wegen der geringen Grundgesamtheit wiederholt ganze Jahrgänge, statt die Fahrerlaubnisbewerber der letzten drei Monate, erhoben werden mussten (vgl. dazu Kapitel 4.1.4).

in Prüf- und Kontrollgruppen Rechnung zu tragen, werden je nach der inhaltlichen Fragestellung die Ergebnisse der Erst- oder der Zweitbefragung der Prüfgruppe zum Vergleich mit den Kontrollgruppen nach folgender Prämisse herangezogen:

- Bei Themenstellungen, die von der Fahrerlaubnisbesitzdauer nicht beeinflusst sind, darunter die Soziodemografie, der Verlauf des Fahrerlaubniserwerbs oder die Angaben zum eigenen motorisierten Zweirad, werden die Ergebnisse der Erstbefragung der AM15-Modellversuchsteilnehmer und der Befragung der Kontrollgruppen verglichen.
- Inhaltliche Aspekte, die einen klaren Zusammenhang mit der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer aufweisen, darunter z. B. Fragestellungen zur Exposition und zu bisherigen Unfällen, werden durch eine Gegenüberstellung der Ergebnisse aus der Zweitbefragung der Prüfgruppe mit der Befragung der Kontrollgruppen analysiert.

5 Soziodemografische Charakteristika der Prüf- und Kontrollgruppen

Das vorliegende Kapitel beschäftigt sich mit den sozio- und verkehrsdemografischen Merkmalen der Prüf- und Kontrollgruppen, die selbst wiederum unterteilt werden können in Personenmerkmale und Merkmale des Haushaltes, in dem die befragten Jugendlichen leben. Die Merkmale

- Geschlecht,
- erreichter oder angestrebter Schulabschluss,
- siedlungsstrukturelle Merkmale des meistbefahrenen Land- bzw. Stadtkreises und

- Alter beim Fahrerlaubniswerb

werden in den folgenden Kapiteln dann für Subgruppenanalysen unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern herangezogen (vgl. Kapitel 4.4.1).

Die soziodemografischen Merkmale werden im Folgenden außerdem dahingehend überprüft, ob sich Prüf- und Kontrollgruppen hinsichtlich dieser Merkmale signifikant voneinander unterscheiden. Das gilt allerdings nicht für solche Merkmale, bei denen die Unterschiede zwischen den verschiedenen Gruppen der Befragten durch das Untersuchungsdesign bestimmt sind. Hierzu zählen insbesondere der Ausbildungsstatus, das Alter der Jugendlichen zum Befragungszeitpunkt sowie beim Fahrerlaubniswerb, die Fahrerlaubnisbesitzdauer sowie die Anzahl der motorisierten Zweiräder der Fahrzeugklassen Mofa, AM und A1 in den Haushalten der befragten Personen.

5.1 Personenmerkmale

Als erstes soziodemografisches Merkmal der Befragten soll deren Geschlecht betrachtet werden (vgl. Tabelle 5-1). Hierbei zeigt sich, dass sich die Prüfgruppe zu exakt zwei Dritteln (66,6 %) aus männlichen Zweirad-Fahranfängern zusammensetzt. In den betrachteten Kontrollgruppen schwankt der Anteil von Personen männlichen Geschlechts stark, wenngleich diese in allen beobachteten Gruppen die Mehrheit stellen. 16-jährige AM-Erwerber aus den Modellversuchsländern (KG1) verzeichnen mit 58,4 % den vergleichsweise geringsten Anteil an männlichen Befragungsteilnehmern. In den Kontrollgruppen, die hauptsächlich oder ausschließlich aus Erwerbern der Fahrerlaubnisklasse A1 bestehen, ist der Anteil junger Männer dagegen höher als in der Prüfgruppe. Unter den Angehörigen der Kontrollgruppen KG2 und KG6 beträgt der Anteil junger

Geschlecht	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
Männlich	66,6	58,4	75,4	71,6	69,7	63,7	75,3
Weiblich	33,4	41,6	24,6	28,4	30,3	36,3	24,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	879	243	447	81	370	408	555

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 5-1: Prüf- und Kontrollgruppen – Geschlecht der Befragten

Männer sogar jeweils mehr als drei Viertel (KG2: 75,4 %, KG6: 75,3 %). Die Geschlechterzusammensetzung in der Prüfgruppe unterscheidet sich signifikant von jenen in den Kontrollgruppen KG1, KG2 und KG6. Auch in der Kontrollgruppe KG4 findet sich mit 69,7 % ein höherer Anteil männlicher Befragter als in der Prüfgruppe.

Während unter den ostdeutschen Mofafahrern (KG3) der Anteil männlicher Zweirad-Fahrer mit 71,6 % höher ist als in der Prüfgruppe, beträgt der Anteil junger Männer in der westdeutschen Kontrollgruppe KG5 lediglich 63,7 %. Allerdings sind diese Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und den Kontrollgruppen KG3 bzw. KG5 nicht statistisch signifikant.

Der Ausbildungsstatus der Prüf- und Kontrollgruppen steht in engem Zusammenhang mit dem Lebensalter der Jugendlichen zum Zeitpunkt der Fragebogen-Beantwortung (vgl. Tabelle 5-2). Da es sich bei den Befragten, bis auf einige wenige Ausnahmen, um 15- bis 17-Jährige handelt, besuchen diese nahezu ausnahmslos eine allgemeinbildende Schule oder gehen einer beruflichen Ausbildung nach. Der höchste Anteil an Befragten, die keiner dieser beiden Gruppen zuzuordnen sind, findet sich mit 1,6 % unter den Angehörigen der Kontrollgruppe KG6. Die entsprechenden Befragten absolvieren beispielsweise Praktika, geben an, arbeitssuchend zu sein, oder befinden sich in einer Übergangsphase zwischen Schule und beruflicher Ausbildung.

Welche der beiden Ausprägungen ‚Schüler‘ oder ‚in Ausbildung‘ in den einzelnen Gruppen mehrheitlich vertreten ist, hängt maßgeblich vom Alter der Befragten ab: AM15-Modellversuchsteilnehmer und 15-jährige Mofafahrer aus Ostdeutschland (KG3) sind zum Befragungszeitpunkt zu 97,9 % (PG) bzw. 100,0 % (KG3) noch Schüler. Die um ein Jahr älteren

AM- oder A1-Fahrerlaubnisbewerber absolvieren – zumindest in den Kontrollgruppen KG1, KG2 und KG6 – dagegen zu beträchtlichen Teilen bereits eine Berufsausbildung (vgl. Tabelle 5-2). Auch 12,6 % der in Kontrollgruppe KG4 Befragten bezeichnen sich als Auszubildende.

Hinsichtlich der Mofa-Prüfbescheinigung unterscheiden sich Ost und West erneut deutlich voneinander. Während alle befragten Mofa-Fahrer aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern Schüler sind, befindet sich etwa jeder siebte 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung in der Kontrollgruppe KG5 (14,2 %) in einer Berufsausbildung. In diesem Befund dürfte sich das Angebot von Kursen zum Erwerb der Mofa-Prüfbescheinigung an allgemeinbildenden Schulen in Niedersachsen niederschlagen.

Hinsichtlich der Schulbildung der Jugendlichen wurden sowohl die bereits erreichten als auch die noch angestrebten höchsten Abschlüsse erfragt. Auf dieser Basis werden im Folgenden Jugendliche mit Abschlüssen bis einschließlich der Mittleren Reife denjenigen gegenübergestellt, die angeben, das (Fach-)Abitur erwerben zu wollen oder bereits erworben zu haben (vgl. Tabelle 5-3).

Bei der Betrachtung dieses Personenmerkmals zeigt sich zwischen den einzelnen Substichproben der Befragten ein signifikant unterschiedliches Bild: Unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern liegt der Anteil der (angehenden) Abiturienten mit 54,5 % knapp über der Hälfte der befragten Jugendlichen. Der vergleichsweise niedrigste Anteil errechnet sich dagegen für die Angehörigen der Kontrollgruppe KG5: Hier geben nur 37,7 % der Befragten an, das (Fach-)Abitur erreichen zu wollen. Dieser Befund ist erneut vor dem Hintergrund des Angebots von Mofa-Kursen an allgemeinbildenden Schulen zu interpretieren, die in erster Linie Jugendliche anspre-

Ausbildungsstatus	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Schüler	97,9	70,4	69,5	100,0	86,9	85,1	67,2
In Ausbildung	2,0	29,6	30,3	0	12,6	14,2	31,2
Nicht in Ausbildung	0,1	0	0,2	0	0,5	0,7	1,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	904	250	449	80	373	409	558

Tab. 5-2: Prüf- und Kontrollgruppen – Ausbildungsstatus der Befragten

chen, deren Schulbesuch vorläufig mit höchstens der Mittleren Reife endet. Auch in der Kontrollgruppe KG1 findet sich mit 43,2 % ein geringerer Anteil angehender (Fach-)Abiturienten als in der Prüfgruppe. Die Prüfgruppe und die Kontrollgruppen KG5 und KG1 unterscheiden sich signifikant hinsichtlich des erreichten bzw. angestrebten Schulabschlusses.

In allen übrigen Kontrollgruppen werden höhere Schulabschlüsse als die Mittlere Reife häufiger angegeben als unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern: Die Verteilung des erreichten bzw. angestrebten Schulabschlusses in der Prüfgruppe unterscheidet sich signifikant von jenen in den Kontrollgruppen. Auch die entsprechenden Unterschiede

zwischen der Prüf- und den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 sind statistisch signifikant.

Das Lebensalter der Jugendlichen zum Zeitpunkt der Befragung ist maßgeblich durch das Untersuchungsdesign bestimmt (vgl. Tabelle 5-4). Dieses sah vor, jeweils diejenigen Fahrerlaubnisnehmer in die Stichprobe einzubeziehen, die ihre Fahrerlaubnis im letzten halben Jahr (Prüfgruppe) bzw. im letzten Jahr (Kontrollgruppen) erworben hatten und zum Zeitpunkt des Fahrerlaubnisenerwerbs das jeweilige qualifizierende Mindestalter aufwiesen. Zudem unterscheiden sich die Jugendlichen hinsichtlich des Zeitverzugs zwischen dem Erreichen des Mindestalters und dem Erwerb einer Fahrerlaubnis bzw. Prüfbescheinigung. Die Befragungsteilnahme

Schulabschluss	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Bis Mittlere Reife	45,5	56,8	38,7	43,8	26,7	62,3	38,7
(Fach-)Abitur	54,5	43,2	61,3	56,3	73,3	37,7	61,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	903	250	450	80	374	408	558

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 5-3: Prüf- und Kontrollgruppen – Erreichter/angestrebter Schulabschluss der Befragten

Alter zum Befragungszeitpunkt	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Bis 15 Jahre, 3 Monate	8,4	–	–	5,1	–	0,2	–
Bis 15 Jahre, 6 Monate	31,2	–	–	12,8	–	2,0	–
Bis 15 Jahre, 9 Monate	30,1	–	–	29,5	–	17,9	–
Bis 16 Jahre	17,4	–	–	26,9	–	36,4	–
Bis 16 Jahre, 3 Monate	9,1	1,2	4,1	14,1	3,9	19,2	0,7
Bis 16 Jahre, 6 Monate	3,6	14,1	5,5	7,7	10,7	11,1	1,8
Bis 16 Jahre, 9 Monate	0,2	29,0	7,3	3,8	10,7	7,1	13,3
Bis 17 Jahre	0	29,4	21,6	0	22,8	5,2	24,6
Bis 17 Jahre, 3 Monate	0	14,9	22,0	0	21,4	1,0	24,2
Bis 17 Jahre, 6 Monate	0	9,7	21,1	0	16,6	0	17,7
Bis 17 Jahre, 9 Monate	0	1,6	11,5	0	9,3	0	12,0
Bis 18 Jahre	0	0	6,4	0	4,5	0	4,1
Älter als 18 Jahre	0	0	0,5	0	0	0	1,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	897	248	436	78	355	407	541

Tab. 5-4: Prüf- und Kontrollgruppen – Alter der Befragten zum Befragungszeitpunkt

fand mit unterschiedlich langem Zeitverzug nach der Qualifizierung für die jeweilige Fahrerlaubnis/Prüfbescheinigung statt. Der genannte Zeitabstand liegt hierbei im Intervall zwischen wenigen Tagen und – in Ausnahmefällen – etwa zwei Jahren nach dem 15. bzw. 16. Geburtstag der Jugendlichen.

Die Betrachtung des Alters zum Befragungszeitpunkt liefert auch einen weiteren Erklärungsansatz für den zuvor konstatierten hohen Anteil Auszubildender in der Kontrollgruppe KG5: Diese waren zum Zeitpunkt der Befragungsteilnahme durchschnittlich älter ($\bar{x} = 16,1$ Jahre) als die Befragten der Prüfgruppe ($\bar{x} = 15,6$ Jahre) und der Kontrollgruppe KG3 ($\bar{x} = 15,8$ Jahre), sodass die Angehörigen der Kontrollgruppe KG5 zum Zeitpunkt der Befragung bereits zu einem größeren Teil einen Schulabschluss erworben hatten und damit eine Berufsausbildung beginnen konnten.

Für die AM15-Modellversuchsteilnehmer kann an dieser Stelle auch das Alter zum Zeitpunkt der Wiederholungsbefragung betrachtet werden (vgl. Tabelle

Alter zum Zeitpunkt der Zweitbefragung	%
Bis 16 Jahre	12,0
Bis 16 Jahre und 3 Monate	84,4
16 Jahre 4 Monate und älter	3,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	358

Tab. 5-5: AM15-Teilnehmer – Alter zum Zeitpunkt der Zweitbefragung

5-5). Hierbei zeigt sich, dass der anvisierte Zeitpunkt – der 16. Geburtstag der Jugendlichen – gut getroffen wurde: Das Alter der Befragten bei der Fragebogenbearbeitung bewegt sich zwischen 15,8 und 16,7 Jahren. Jugendliche, die ihr 16. Lebensjahr bereits vor mehr als drei Monaten vollendet haben, machen lediglich 3,6 % der Stichprobe der Zweitbefragung aus. Weiterhin beträgt das 95 %-Perzentil des Alters in Welle 2 16,2 Jahre, sodass lediglich einer von zwanzig Befragten in der Wiederholungsbefragung die Modellversuchsteilnahme bereits vor mehr als zwei Monaten beendet hatte.

Ausgehend von den Angaben der Befragten zu ihrem Geburtstag sowie dem Datum ihres Fahrerlaubnisenerwerbs kann außerdem das Alter der Jugendlichen zum Zeitpunkt des Erwerbs der Fahrerlaubnis bzw. Prüfbescheinigung berechnet werden. Diesbezüglich grenzen sich die einzelnen Gruppen – dem Vorgehen bei der Stichprobenziehung geschuldet – trennscharf voneinander ab (vgl. Tabelle 5-6). Nahezu alle betrachteten Personen haben ihre Fahrerlaubnis oder Prüfbescheinigung, wie bei der Stichprobenziehung von DEKRA und TÜV Nord erbeten, in dem Lebensalter erworben, zu dem dies frühestens möglich war. Lediglich in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 finden sich vereinzelt Fälle von geringfügig älteren Jugendlichen, die trotzdem Eingang in die Untersuchung gefunden haben.

Aus dem Alter der Jugendlichen zum Zeitpunkt des Fahrerlaubnisenerwerbs lässt sich zudem ableiten, in welchem Abstand zum frühestmöglichen Termin –

Alter beim Fahrerlaubnisenerwerb	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Bis 15 Jahre, 3 Monate	48,8	–	–	72,1	–	69,1	–
Bis 15 Jahre, 6 Monate	27,8	–	–	14,7	–	12,4	–
Bis 15 Jahre, 9 Monate	14,5	–	–	8,8	–	9,7	–
Bis 16 Jahre	8,9	–	–	4,4	–	8,3	–
Bis 16 Jahre, 3 Monate	0	51,1	36,8	0	41,6	0,6	53,3
Bis 16 Jahre, 6 Monate	0	30,2	25,5	0	29,4	0	23,1
Bis 16 Jahre, 9 Monate	0	13,3	19,0	0	16,9	0	12,2
Bis 17 Jahre	0	5,3	17,8	0	11,9	0	11,2
Älter als 17 Jahre	0	0	1,0	0	0,3	0	0,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	841	225	416	68	344	362	507

Tab. 5-6: Prüf- und Kontrollgruppen – Alter der Befragten beim Fahrerlaubnisenerwerb

dem 15. (AM15, Mofa) oder 16. Geburtstag (AM, A1) – dieser erfolgte. Um dies übersichtlich darzustellen, wurden die Befragten auf Basis der in Tabelle 5-6 veranschaulichten Angaben in zwei Gruppen eingeteilt: Sog. Früheinsteiger, die innerhalb der ersten drei Monate nach Erreichen des notwendigen Mindestalters ihre Fahrerlaubnis bzw. Prüfbescheinigung in Händen halten, und Personen, die ihre Zweirad-Fahrkarriere erst zu einem späteren Zeitpunkt beginnen (vgl. Tabelle 5-7).

Der Anteil der Früheinsteiger unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern beträgt 48,8 % und umfasst somit etwas weniger als die Hälfte der betrachteten Jugendlichen in dieser Gruppe. Ähnliche Anteile früh startender Zweirad-Fahrer finden sich in den Kontrollgruppen KG1 (51,1 %) und KG6 (53,3 %). Die Kontrollgruppen KG2 (36,8 %) und KG4 (41,6 %) weisen dagegen deutlich geringere Anteile an Früheinsteigern auf als die Prüf-

gruppe, während in den Kontrollgruppen KG3 (72,1 %) und KG5 (69,6 %) besonders hohe Anteile dieser Personengruppe beobachtet werden können. Der Anteil an Früheinsteigern in der Prüfgruppe unterscheidet sich von den entsprechenden Anteilen in jeder dieser vier Kontrollgruppen signifikant. Da es sich bei den beiden zuletzt erwähnten Gruppen (KG3 und KG4) um Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung handelt, kann vermutet werden, dass hier ein Zusammenhang mit den geringeren Anforderungen der Fahrausbildung für diese Fahrzeugklasse im Vergleich zu den Fahrerlaubnissen AM und A1 besteht.

Ein weiteres einschlägiges Merkmal der Jugendlichen ist deren Fahrerlaubnisbesitzdauer zum Zeitpunkt der Befragung. Tabelle 5-8 zeigt diesen zeitlichen Abstand zwischen dem Datum des Fahrerlaubnisenerwerbs und der Befragungsteilnahme klassiert in Intervallen von je drei Monaten.

Alter beim Fahrerlaubnisenerwerb	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Bis zu 3 Monate nach Erreichen des Mindestalters	48,8	51,1	36,8	72,1	41,6	69,1	53,3
Ab 4 Monate nach Erreichen des Mindestalters	51,2	48,9	63,2	27,9	58,4	30,9	46,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	841	225	416	68	362	344	507

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 5-7: Prüf- und Kontrollgruppen – Alter der Befragten beim Fahrerlaubnisenerwerb nach Erreichen des Mindestalters

Fahrerlaubnisbesitzdauer	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Bis drei Monate	47,2	5,8	20,2	11,8	25,4	0,6	1,3
Vier bis sechs Monate	34,8	41,6	1,2	29,4	1,1	1,9	1,9
Sieben bis neun Monate	17,7	38,1	22,1	35,3	23,2	32,8	28,5
Zehn bis zwölf Monate	0,1	13,3	40,0	13,2	36,7	46,0	52,6
13 bis 15 Monate	0,2	1,3	16,5	8,8	13,6	18,5	15,4
16 Monate und mehr	0	0	0	1,5	0	0,3	0,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	848	226	425	68	354	363	519

Tab. 5-8: Prüf- und Kontrollgruppen – Fahrerlaubnisbesitzdauer der befragten Jugendlichen

Fahrerlaubnisbesitzdauer zum Zeitpunkt der Zweitbefragung	%
Bis zu drei Monate	2,3
Vier bis sechs Monate	10,7
Sieben bis neun Monate	22,0
Zehn bis zwölf Monate	51,9
Mehr als zwölf Monate	13,0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	345

Tab. 5-9: AM15-Teilnehmer – Fahrerlaubnisbesitzdauer zum Zeitpunkt der Zweitbefragung

In Kongruenz mit dem umgesetzten Erhebungsdesign finden sich in der Prüfgruppe nur vereinzelt Fälle, die ihre AM15-Fahrerlaubnis zum Befragungszeitpunkt bereits seit mehr als neun Monaten besaßen. In den Kontrollgruppen gilt das Gleiche für Fahrerlaubnisbesitzdauern von mehr als 15 Monaten. Werte zwischen sechs und neun Monaten in der Prüfgruppe sowie zwischen zwölf und 15 Monaten in den Kontrollgruppen ergeben sich dann, wenn die befragte Person zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung bereits seit fast einem halben Jahr (Prüfgruppe) bzw. einem Jahr (Kontrollgruppen) Fahrerlaubnisbesitzer war und die Befragungsteilnahme erst einige Zeit nach der vorgenommenen Einladung erfolgte.

Zum Zeitpunkt der Zweitbefragung hat sich die Fahrerlaubnisbesitzdauer der Modellversuchsteilnehmer deutlich erhöht (vgl. Tabelle 5-9): Während zum Befragungszeitpunkt W1 nahezu alle AM15-Erwerber Fahrerlaubnisbesitzdauern von bis zu neun Monaten berichten, besitzen sie ihre Fahrerlaubnis zum Befragungszeitpunkt W2 in mehr als der Hälfte der Fälle bereits seit zehn Monaten oder länger. Damit ist die Fahrerlaubnisbesitzdauer der Prüfgruppe zum Befragungszeitpunkt W2 eher mit derjenigen in den Kontrollgruppen vergleichbar, als die Angaben der Modellversuchsteilnehmer aus der ersten Panelwelle W1.

Fazit

In allen befragten Gruppen von Zweirad-Fahranfängern stellen junge Männer die Mehrheit. Insbesondere die 15-jährigen Jugendlichen sind zu einem Großteil noch Schüler. Befragte, die nicht mehr zur Schule gehen, absolvieren fast ausnahmslos eine Berufsausbildung. Hinsichtlich des angestrebten höchsten Schulabschlusses lässt sich kein einheitliches Bild der Befragten zeichnen. Die Jugendlichen haben, bis auf wenige Ausnahmen, ihre Fahr-

erlaubnis innerhalb eines Jahres nach Erreichen des jeweiligen Mindestalters erworben. Die Befragungsteilnahme erfolgte dann durchschnittlich 229 Tage (Erstbefragung Prüfgruppe) bzw. 380 Tage (Kontrollgruppen) nach Erreichen des entsprechenden Lebensjahres, sodass die Jugendlichen zum Zeitpunkt der Befragung nur in Ausnahmefällen Fahrerlaubnisbesitzdauern von mehr als 15 Monaten aufweisen.

5.2 Räumliche Verortung

Die Erhebung der regionalen Herkunft der Jugendlichen erfolgte im Fragebogen über die Angabe des Kfz-Kennzeichens des Stadt- bzw. Landkreises, in dem die Befragten am häufigsten fahren. Diese Information lässt sich mit den Raumindikatoren INKAR des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) verknüpfen. Die nachfolgend für die Analyse der Befragungsdaten zur Verfügung stehenden Raumindikatoren bilden jetzt nicht mehr die geografische Lage, sondern siedlungsstrukturelle Eigenheiten ab (vgl. BBSR 2012).

In der Datenauswertung finden die siedlungsstrukturellen Kreistypen Verwendung, welche in den Raumabgrenzungen und Raumtypen des BBSR (vgl. BBSR 2012) vorgelegt werden. Im Jahr 2009 wurde eine Zusammenfassung der vorher neun auf nun vier Kreistypen vorgenommen (vgl. BBSR 2012: 50 f.). Die Basiseinheiten für die Berechnung der Kreistypen bilden seit dieser Umstellung die Kreisregionen, diese basieren auf den Stadt- und Landkreisen. Kreisfreie Städte mit weniger als 100.000 Einwohnern werden hingegen mit ihren umgebenden oder angrenzenden Landkreisen zusammengefasst, wodurch statistische Verzerrungen durch regionale Sonderfälle reduziert werden können (vgl. BBSR 2012: 46). Aufbauend auf diesem Konzept werden aus den Siedlungsstrukturmerkmalen

- Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten,
- Einwohnerdichte der Kreisregion und
- Einwohnerdichte der Kreisregion ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte

vier Kreistypen gebildet (vgl. BBSR 2017: 15):

- Kreisfreie Großstädte – Diese Kategorie schließt alle kreisfreien Städte mit einer Mindestzahl von 100.000 Einwohnern ein.

- Städtische Kreise – Alle Kreise, in denen mindestens 50 % der Bevölkerung in Groß- oder Mittelstädten leben und die eine Einwohnerdichte von mindestens 150 Einwohnern pro km² aufweisen und Kreise mit mindestens 150 Einwohnern pro km² ohne Berücksichtigung von Groß- oder Mittelstädten.
- Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen – In diesen Kreisen leben mindestens 50 % der Einwohner in Groß- und Mittelstädten, wobei die Einwohnerdichte unter 150 Einwohnern pro km² liegt. Des Weiteren schließt diese Kategorie alle Kreise ein, in denen zwar weniger als 50 % der Bevölkerung in Groß- und Mittelstädten leben, deren Bevölkerungsdichte ohne Berücksichtigung von Groß- und Mittelstädten jedoch mehr als 100 Einwohner pro km² beträgt.
- Dünn besiedelte Ländliche Kreise – In diesen Kreistyp fallen alle Kreise mit einem Bevölkerungsanteil von weniger als 50 % in Groß- und Mittelstädten und einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte unter 100 Einwohner je km².

Hinsichtlich der räumlichen Verortung unterscheiden sich die befragten AM15-Fahranfänger (PG) signifikant von allen Kontrollgruppen. Dabei lassen sich folgende augenfällige Unterschiede festhalten (vgl. Tabelle 5-10):

- Innerhalb der Modellversuchsländer lässt sich ein gemeinsames Muster feststellen. Der Großteil der dort verorteten Jugendlichen (PG: 50,7 %, KG1: 42,9 %, KG2: 44,8 %) fährt am häufigsten in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen. Der Prozentsatz der Befragten, die in kreisfreien Großstädten mit dem Zweirad mobil sind, ist in

den Modellversuchsländern dagegen durchweg gering (PG: 5,2 %, KG1: 10,6 %, KG2: 9,2 %). Die Anteile von Jugendlichen aus städtischen Kreisen (PG: 18,0 %, KG1: 21,7 %, KG2: 21,1 %) sowie dünn besiedelten ländlichen Kreisen (PG: 26,1 %, KG1: 24,9 %, KG2: 24,9 %) umfassen in der Prüfgruppe sowie den Kontrollgruppen KG1 und KG2 in etwa jeweils ein Fünftel (städtische Kreise) bzw. ein Viertel (dünn besiedelte ländliche Kreise) der Befragten.

- Einen Sonderfall hinsichtlich des meistbefahrenen Kreistyps bildet die Kontrollgruppe KG3: Da hier zur Erhöhung des Stichprobenumfangs auch Jugendliche aus Berlin in die Erhebung mit eingeflossen sind (vgl. Kapitel 4.1.4), findet sich in dieser Gruppe mit 20,3 % ein ungewöhnlich hoher Anteil von Befragten aus städtischen Kreisen. In der Kontrollgruppe KG4 dagegen, die ebenfalls in den ostdeutschen Nichtmodellversuchsländern rekrutiert wurde, bei der aber ausschließlich Zweirad-Fahranfänger aus Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern berücksichtigt wurden, beträgt der entsprechende Anteil lediglich 3,5 %. Umgekehrt ergibt sich zwischen den beiden Kontrollgruppen KG3 und KG4 auch eine Diskrepanz hinsichtlich des Anteils der Jugendlichen, die hauptsächlich in dünn besiedelten ländlichen Kreisen fahren, in Höhe von mehr als 20 Prozentpunkten (KG3: 62,3 %, KG4: 82,7 %). Die Anteile derjenigen Befragten die in städtischen Kreisen (KG3: 1,4 %, KG4: 0 %) sowie in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen (KG3: 15,9 %, KG4: 13,8 %) mit dem motorisierten Zweirad mobil sind, weisen in beiden Kontrollgruppen aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern dagegen eine ähnliche Höhe auf.

Kreistypen	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
%							
Kreisfreie Großstädte	5,2	10,6	9,2	20,3	3,5	2,5	4,7
Städtische Kreise	18,0	21,7	21,1	1,4	0	15,5	31,4
Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen	50,7	42,9	44,8	15,9	13,8	36,7	29,4
Dünn besiedelte ländliche Kreise	26,1	24,9	24,9	62,3	82,7	45,2	34,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	850	217	422	69	354	347	528

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 5-10: Prüf- und Kontrollgruppen – Zuordnung der Befragten zu den Kreistypen nach BBSR (2012)

- Zwischen den beiden Gruppen der Befragten aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland Niedersachsen lassen sich deutliche Unterschiede hinsichtlich ihrer Zuordnung zu den städtischen Kreisen (KG5: 15,5 %, KG6: 31,4 %) sowie den dünn besiedelten ländlichen Kreisen (KG5: 45,2 %, KG6: 34,5 %) feststellen. Weniger stark unterscheiden sich hier die Anteile der Jugendlichen, die ihr motorisiertes Zweirad hauptsächlich in kreisfreien Großstädten (KG5: 2,5 %, KG6: 4,7 %) oder ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen (KG5: 36,7 %, KG6: 29,4 %) fahren. In die erstgenannte Kategorie fällt dabei in beiden Gruppen weniger als jeder zwanzigste Jugendliche, der letztgenannte Kreistyp umfasst in den Kontrollgruppen KG5 und KG6 etwas mehr bzw. etwas weniger als ein Drittel der Befragten.

Fazit

Insgesamt zeichnen sich alle Gruppen von Befragten dadurch aus, dass sie zum Großteil in dünn besiedelten oder ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen mit dem Zweirad mobil sind. Die höchsten Anteile an Jugendlichen aus dünn besiedelten Regionen, können dabei in den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern verzeichnet werden. In den Modellversuchsländern überwiegen dagegen bei allen unterschiedenen Gruppen Befragte aus ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen. Befragte, die am häufigsten in kreisfreien Großstädten fahren, stellen dagegen – mit Ausnahme der Kontrollgruppe KG3 – in allen Gruppen eine Minderheit dar.

5.3 Haushaltssituation

Neben den Charakteristika der Jugendlichen selbst soll nachfolgend auch ein Überblick über die Haushalte gegeben werden, in denen die Zweirad-Fahrer leben. Dabei sind insbesondere die Anzahl der im Haushalt lebenden Personen sowie die dort vorhandenen Fahrzeuge von Interesse.

Betrachtet man zunächst die Anzahl der Personen in den Haushalten der Jugendlichen, kann festgestellt werden, dass nur sehr wenige Befragte alleine leben (vgl. Tabelle 5-11). Auch Zwei-Personen-Haushalte sind in jeder betrachteten Substichprobe lediglich in weniger als fünf Prozent der Fälle zu finden. Vielmehr leben in allen unterschiedenen Gruppen jeweils mehr als vier von fünf Jugendlichen in Drei-, Vier- und Fünf-Personen-Haushalten. Der Anteil der Jugendlichen, die in Haushalten mit sechs Personen oder mehr leben, schwankt zwischen weniger als 5 % in der Kontrollgruppe KG4 und etwas mehr als 15 % in Kontrollgruppe KG5.

Es bestehen signifikante Unterschiede hinsichtlich der Haushaltsgröße zwischen der Prüf- und den Kontrollgruppen KG4 und KG5. So leben Erwerber einer AM16-/A1-Fahrerlaubnis in den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG4) durchschnittlich in kleineren Haushalten als die AM15-Modellversuchsteilnehmer ($\bar{x} = 3,7$; PG: $\bar{x} = 4,1$), während Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung in Niedersachsen (KG5) eine größere durchschnittliche Haushaltsgröße als die Prüfgruppe angeben ($\bar{x} = 4,3$).

Von Bedeutung für die Alltagsmobilität der Jugendlichen ist neben der Anzahl der Personen im Haus-

Anzahl der Haushaltsmitglieder	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Eine Person	0	0	0,7	0	0,6	0,3	0,4
Zwei Personen	3,3	4,4	4,5	2,7	4,5	3,3	4,1
Drei Personen	27,9	32,0	32,8	36,0	37,5	19,6	26,1
Vier Personen	41,2	40,4	34,2	30,7	39,2	39,1	45,3
Fünf Personen	15,8	14,5	16,7	21,3	13,4	22,6	13,4
Sechs Personen und mehr	11,8	8,8	11,1	9,3	4,8	15,2	10,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	854	228	424	75	352	368	536

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 5-11: Prüf- und Kontrollgruppen – Anzahl der Haushaltsmitglieder der Befragten

halt auch, wie viele dieser Personen über einen Pkw-Führerschein verfügen. Bei der Betrachtung dieses Merkmals kann festgehalten werden, dass in den meisten Haushalten zwei bis drei Personen Pkw-mobil sind. Diese beiden Kategorien vereinen in allen Gruppen zwischen siebzig und achtzig Prozent der Antworten auf sich (vgl. Tabelle 5-12).

Nur eine einzige Person mit Pkw-Fahrerlaubnis wird vergleichsweise am häufigsten in den beiden Kontrollgruppen der ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländer sowie in der Kontrollgruppe KG5 (Mofa, Niedersachsen) genannt. In jeder dieser Kontrollgruppen betrifft dies etwa jeden zehnten Befragten. Den niedrigsten Wert in dieser Kategorie verzeichnet die Prüfgruppe der Modellversuchsteilnehmer, wo weniger als jeder zwanzigste Befragte (4,7 %) angibt, dass in seinem Haushalt nur eine Person mit Pkw-Fahrerlaubnis lebt. Dass in den Haushalten der Jugendlichen keine Person mit dem Pkw mobil ist, kommt nur äußerst selten vor. Aber auch hierbei tun sich die Kontrollgruppen KG3, KG4 und KG5 mit den vergleichsweise höchsten Werten hervor.

Mehr als drei Personen im Haushalt mit Pkw-Fahrerlaubnis treten in den einzelnen Gruppen mit unterschiedlicher Häufigkeit auf: Während in der Kontrollgruppe KG3 nur 2,7 % der Jugendlichen vier Pkw-mobile Personen in ihrem Haushalt berichten und kein Befragter fünf oder mehr Personen mit Pkw-Fahrerlaubnis nennt, kann in der Kontrollgruppe KG2 knapp ein Fünftel der Zweirad-Fahrer auf vier oder mehr Personen im Haushalt zurückgreifen, die berechtigt sind, ein Auto zu führen. Die anderen Gruppen bewegen sich zwischen diesen beiden Extremen.

Es errechnen sich signifikante Unterschiede hinsichtlich der Personenzahl, die über eine Pkw-Fahrerlaubnis verfügt, zwischen der Prüf- und allen Kontrollgruppen außer KG2. Die Gruppe der 16-jährigen AM-/A1-Fahrerlaubnisnehmer aus Niedersachsen verfügt dabei im Durchschnitt über eine höhere Anzahl an Personen mit der Fahrerlaubnis B/BE ($\bar{x} = 2,8$) als die Gruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer ($\bar{x} = 2,6$). Für die Kontrollgruppen KG1 ($\bar{x} = 2,4$), KG3 ($\bar{x} = 2,1$), KG4 ($\bar{x} = 2,4$) und KG5 ($\bar{x} = 2,4$) gilt dagegen, dass hier weniger Personen mit Pkw-Fahrerlaubnis in den Haushalten der Jugendlichen leben als in der Prüfgruppe.

In engem Zusammenhang mit der zuvor behandelten Frage, wie viele Personen im Haushalt eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen, steht die Anzahl der Automobile, über die der jeweilige Haushalt verfügt. Dementsprechend weist auch die Häufigkeitsverteilung der verfügbaren Pkw Ähnlichkeit mit derjenigen der Personen mit einer Pkw-Fahrerlaubnis auf (vgl. Tabelle 5-13). Haushalte ohne Pkw kommen demnach nur sehr selten vor. Die Anteile der Haushalte mit einem Pkw betragen zwischen 12,9 % (Prüfgruppe) und 21,1 % (KG1). Mit Ausnahme der Kontrollgruppe KG6 (42,4 %) macht der Anteil von Haushalten mit zwei Pkw in allen Gruppen in etwa die Hälfte der Befragten aus. Haushalte mit drei oder vier Pkw werden von den Jugendlichen wesentlich seltener berichtet: Die Anteile der Haushalte mit drei Pkw variieren stark zwischen 9,3 % (KG3) und 27,2 % (KG6) der Befragten. Vier Pkw werden mit 3,5 % der Angaben am seltensten in der Kontrollgruppe KG1 und mit 12,0 % am häufigsten in KG3 genannt. Über fünf Pkw oder mehr verfügen erwartungsgemäß nur wenige Haushalte, am häufigsten

Anzahl der Haushaltsmitglieder mit Pkw-Fahrerlaubnis	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Keine Person	0,1	0	0,9	1,3	1,4	1,1	0,2
Eine Person	4,7	9,2	7,2	10,7	10,2	10,9	5,2
Zwei Personen	55,1	56,1	42,3	64,0	48,0	49,0	36,9
Drei Personen	24,5	25,0	29,7	21,3	31,0	26,7	38,6
Vier Personen	10,6	7,0	14,7	2,7	7,1	8,2	14,0
Fünf Personen und mehr	5,0	2,6	5,1	0	2,3	4,1	5,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	853	228	428	75	352	367	536

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 5-12: Prüf- und Kontrollgruppen – Anzahl der Haushaltsmitglieder im Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis

Anzahl der Pkw im Haushalt	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Kein Pkw	0,1	0,9	1,6	2,7	1,4	1,9	0,6
Ein Pkw	12,9	21,1	16,6	16,0	19,8	19,6	14,6
Zwei Pkw	56,2	49,6	48,3	57,3	57,9	52,0	42,4
Drei Pkw	20,4	20,3	21,9	9,3	14,7	17,7	27,2
Vier Pkw	5,4	3,5	5,8	12,0	6,0	4,8	9,3
Fünf Pkw und mehr	4,9	4,4	5,8	2,7	2,7	1,4	6,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	852	227	429	75	354	367	536

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 5-13: Prüf- und Kontrollgruppen – Anzahl der Pkw im Haushalt

Anzahl der Mofas im Haushalt	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Keine Mofas	87,2	81,8	91,8	6,7	84,3	4,4	79,2
Ein Mofa	9,2	14,7	5,8	80,0	12,8	79,8	16,4
Zwei Mofas	2,5	2,2	1,4	8,0	2,0	12,3	2,7
Drei Mofas und mehr	1,1	1,3	1,0	5,3	0,9	3,6	1,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	825	225	415	75	344	366	525

Tab. 5-14: Prüf- und Kontrollgruppen – Anzahl der Mofas im Haushalt

figsten wird dies mit 6,0 % in der Kontrollgruppe KG6 angegeben.

Es können signifikante Unterschiede zwischen der Prüf- und den Kontrollgruppen KG1, KG4, KG5 und KG6 konstatiert werden. Dabei verfügen die Kontrollgruppen KG1, KG4 und KG5 durchschnittlich über eine geringere Anzahl an Pkw im Haushalt (KG1: $\bar{x} = 2,3$; KG4: $\bar{x} = 2,1$; KG5: $\bar{x} = 2,2$), als die AM15-Modellversuchsteilnehmer ($\bar{x} = 2,4$), wohingegen Angehörige der Kontrollgruppe KG6 im Vergleich zur Prüfgruppe eine höhere Anzahl an Pkw in ihren Haushalten berichten ($\bar{x} = 2,6$).

Neben der Anzahl an Pkw im Haushalt wurde unter den befragten Jugendlichen auch erhoben, über wie viele motorisierte Zweiräder sie daheim verfügen können. Dabei wurde zwischen den Fahrzeugklassen Mofa, AM und A1 unterschieden. Naturge-

mäß treten große Unterschiede zwischen den Substichproben der Befragten zutage, da diese sich ja gerade dahingehend unterscheiden, für welche der genannten Fahrzeugklassen sie eine Fahrerlaubnis bzw. Prüfbescheinigung erworben haben.

Die beschriebene Diskrepanz zwischen den Gruppen zeigt sich zunächst bei der Betrachtung der Anzahl der Mofas in den Haushalten der Jugendlichen (vgl. Tabelle 5-14): Während in der Prüfgruppe sowie den Kontrollgruppen KG1, KG2, KG4 und KG6 jeweils mindestens vier Fünftel der Befragten berichten, kein solches Fahrzeug im Haushalt zu besitzen, stellt sich dies für die Kontrollgruppen KG3 und KG5, in denen die Jugendlichen die Mofa-Prüfbescheinigung erworben haben, nahezu gegenteilig dar: Diese Haushalte verfügen zu 93,3 % bzw. 95,6 % über mindestens ein Mofa und bieten so den

Anzahl der AM-Fahrzeuge im Haushalt	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Keine AM-Fahrzeuge	0,5	3,1	48,8	62,2	58,0	72,5	70,3
Ein AM-Fahrzeug	62,6	72,4	35,7	23,0	30,2	20,1	24,1
Zwei AM-Fahrzeuge	24,6	17,1	10,3	12,2	8,3	5,7	4,2
Drei AM-Fahrzeuge	8,0	2,6	3,5	2,7	2,0	1,1	0,9
Vier AM-Fahrzeuge und mehr	4,3	4,8	1,6	0	0,6	1,4	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	854	228	428	74	348	349	528

Tab. 5-15: Prüf- und Kontrollgruppen – Anzahl der AM-Fahrzeuge im Haushalt

Jugendlichen in mehr als neun von zehn Fällen die Möglichkeit, ihre erworbene Prüfbescheinigung auch zu nutzen.

Anders stellt sich die Sachlage bei der Betrachtung der Anzahl der AM-Fahrzeuge in den Haushalten der Jugendlichen dar (vgl. Tabelle 5-15): In der Prüfgruppe sowie der Kontrollgruppe KG1, die sich ausschließlich aus AM-Fahrerlaubnisern zusammensetzen, findet sich zwar fast kein Befragter, der daheim nicht über ein AM-Fahrzeug verfügt (PG: 0,5 %, KG1: 3,1 %). Allerdings ist der Besitz dieses Fahrzeugtyps auch für Erwerber anderer Fahrerlaubnisse bzw. Prüfbescheinigungen für motorisierte Zweiräder nicht unüblich: So findet auch über die Hälfte der A1-Fahrerlaubnisern aus den Modellversuchsländern (KG2, 51,2 %) mindestens ein Fahrzeug der Klasse AM in seinem Haushalt vor. Auffällig ist zudem, dass das Vorhandensein dieses Fahrzeugtyps in Haushalten der Jugendlichen aus Ostdeutschland wesentlich weiter verbreitet ist als in Haushalten der Jugendlichen aus den alten Bundesländern: Die Anteile der Haushalte mit AM-Fahrzeugen in den Kontrollgruppen aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern betragen 37,8 % (KG3) bzw. 42,0 % (KG4), während diese Personengruppe in Niedersachsen lediglich 27,5 % (KG5) bzw. 29,7 % (KG6) der befragten Jugendlichen ausmacht. Der unterschiedliche Anteil von AM-Fahrzeugbesitzern in ost- und westdeutschen Nicht-Modellversuchsländern kann nicht durch die in den Kontrollgruppen KG4 und KG6 enthaltenen Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis erklärt werden, da diese lediglich n = 11 (KG4) bzw. n = 27 Personen (KG6) ausmachen.

Zuletzt soll in diesem Abschnitt noch die Anzahl der A1-Fahrzeuge in den Haushalten der Befragten beleuchtet werden (vgl. Tabelle 5-16). Dabei zeigt sich im Unterschied zu den zuvor betrachteten Fahrzeugklassen, dass die Anteile derjenigen, denen kein A1-Fahrzeug zur Verfügung steht, obwohl sie die entsprechende Fahrerlaubnis erworben haben, mit etwas weniger (KG6: 7,5 %) bzw. etwas mehr (KG2: 12,9 %, KG4: 13,0 %) als jedem zehnten Befragten vergleichsweise hoch ausfallen. Umgekehrt geben zwischen 22,7 % (KG1) und 40,6 % (KG3) derjenigen, die keine Fahrerlaubnis der Klasse A1 erworben haben, dennoch das Vorhandensein eines Fahrzeugs des entsprechenden Typs in ihrem Haushalt an.

Fazit

Die befragten Jugendlichen leben zum Großteil in Haushalten, die zwei bis fünf Personen umfassen. In der Regel verfügen zwei bis drei dieser Personen über einen Pkw-Führerschein und dementsprechend steht den Haushalten der Befragten bis auf wenige Ausnahmen auch mindestens ein Pkw zur Verfügung. Mit Ausnahme der Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 verfügen jeweils mehr als neun von zehn Befragten in ihren Haushalten außerdem über mindestens ein Zweirad desjenigen Fahrzeugtyps, für den sie ihre Fahrerlaubnis bzw. Prüfbescheinigung erworben haben. Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis greifen dagegen zu einem etwas höheren Anteil auch auf leistungsschwächere Fahrzeuge wie Kleinkrafträder oder Mofas zurück.

Anzahl der A1-Fahrzeuge im Haushalt	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Keine A1-Fahrzeuge	72,4	77,2	12,9	59,5	13,0	71,1	7,5
Ein A1-Fahrzeug	20,2	17,4	76,9	25,7	71,7	22,0	79,8
Zwei A1-Fahrzeuge	4,6	3,1	8,9	12,2	11,3	4,3	10,1
Drei A1-Fahrzeuge und mehr	2,9	2,2	1,4	2,7	4,0	2,6	2,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	832	224	428	74	353	350	535

Tab. 5-16: Prüf- und Kontrollgruppen – Anzahl der A1-Fahrzeuge im Haushalt

5.4 Externe Validierung der Stichprobe

Anhand zweier soziodemografischer Merkmale, dem Geschlecht und der regionalen Herkunft der Befragten, kann eine externe Validierung der AM15-Befragungsdaten erfolgen. Andere erhobene Merkmale können wegen fehlender amtlicher Statistiken nicht zielführend abgeglichen werden.

Eine direkte Vergleichbarkeit der AM15-Befragtenstichprobe mit ihrer Grundgesamtheit ist nur nach dem Geschlecht möglich. Die Verteilung des Geschlechts unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern liegt den Technischen Prüfstellen vor. Somit kann, differenziert nach Bundesland, überprüft werden, ob die Geschlechterverhältnisse in der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisbewerber des Jahres 2016 mit den Verhältnissen in den AM15-Befragungsdaten der ersten Befragungswelle übereinstimmen (vgl. Tabelle 5-17).

Der Vergleich der Anteile von männlichen und weiblichen Befragten und AM15-Fahrerlaubnisbewerbern in der Grundgesamtheit weist auf geringe Unterschiede zwischen Stichprobe und Grundgesamtheit hin. Die Differenzen zwischen den befragten AM15-Erwerbern und der Grundgesamtheit betragen jeweils nur wenige Prozentpunkte. Ein statistischer Vergleich der Gruppen zeigt keine signifikanten Abweichungen an, sodass eine Gewichtung der Stichprobe zur Anpassung der Geschlechterverhältnisse an die Grundgesamtheit aller AM15-Modellversuchsteilnehmer nicht angezeigt ist. Die erhaltene Befragtenstichprobe trifft die Grundgesamtheit der AM15-Fahrerlaubnisbewerber in dem jeweiligen Bundesland also hinreichend genau.

Geschlecht	Stichprobe		Grundgesamtheit	
	m	w	m	w
	Zeilen-%			
Sachsen	66,7	33,3	71,1	29,9
Sachsen-Anhalt	69,7	30,3	73,0	27,0
Thüringen	64,5	35,5	67,4	32,6

Tab. 5-17: Strukturvergleich des Geschlechts zwischen der AM15-Befragtenstichprobe und der Grundgesamtheit der AM15-Fahrerlaubnisbewerber in den Modellversuchsländern

Die externe Validierung mittels der regionalen Herkunft wird im Wesentlichen zur Klärung einer inhaltlichen Validität der Befragungsdaten herangezogen (vgl. SCHNELL, HILL, ESSER 2005: 155). Die regionale Herkunft, gemessen am siedlungsstrukturellen Kreistyp, liegt für die Grundgesamtheit aller AM15-Fahrerlaubnisbewerber nicht vor. Stattdessen kann jedoch die Bevölkerung aller Jugendlichen aus den drei Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen für den Abgleich der inhaltlichen Plausibilität verwendet werden.

In Tabelle 5-18 kann dahingehend festgehalten werden, dass sich die Zuordnung zu den siedlungsstrukturellen Kreistypen in der erhobenen AM15-Befragtenstichprobe anders darstellt als in der 15-jährigen Gesamtbevölkerung in den Modellversuchsländern. Konkret befinden sich in der Befragtenstichprobe mehr Jugendliche aus ländlichen Gebieten, als auf Grundlage der 15-jährigen Gesamtbevölkerung zu erwarten gewesen wäre.

Allerdings kann nicht angenommen werden, dass die Population der 15-Jährigen in den Modellver-

Anteil an 15-jährigen Bewohnern in den siedlungsstrukturellen Kreistypen	Bevölkerungsstand der 15-jährigen Jugendlichen zum 31.12.2015				AM15-Stichprobe
	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Thüringen	MVL gesamt	
	%				
Kreisfreie Großstädte	29,1	18,8	13,1	22,3	5,2
Städtische Kreise	16,9	10,7	15,6	15,0	18,0
Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen	42,0	39,9	34,0	39,4	50,7
Dünn besiedelte ländliche Kreise	12,0	30,6	37,2	23,3	26,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	32.782	17.810	17.489	68.081	850

Tab. 5-18: Strukturvergleich der regionalen Herkunft zwischen der AM15-Befragtenstichprobe und der 15-jährigen Bevölkerung in den Modellversuchsländern

suchsländern mit derjenigen der AM15-Fahrerlaubnisenerwerber deckungsgleich ist. Schließlich zielt der Modellversuch explizit auf die Erhöhung der Mobilität von Jugendlichen speziell im ländlichen Raum. Die beobachtete Diskrepanz zwischen der Befragtenstichprobe und der Gesamtbevölkerung weist also vielmehr darauf hin, dass die AM15-Fahrerlaubnis vor allem von den Jugendlichen erworben wird, die in stärker ländlich strukturierten Regionen leben – und für die der AM15-Modellversuch in erster Linie aufgesetzt wurde (vgl. z. B. BMVI o. J.). Die Verteilung der Jugendlichen in der Stichprobe auf die einzelnen Kreistypen erscheint damit inhaltlich plausibel.

Fazit

Die geschlechtsspezifische Verteilung der AM15-Stichprobe trifft die entsprechende Verteilung in der Grundgesamtheit der AM15-Fahrerlaubniserteilungen gut. Befragte AM15-Fahrerlaubnisenerwerber leben häufiger in ländlichen Kreisen als die 15-jährige Gesamtbevölkerung. Der AM15-Modellversuch erreicht seine Zielgruppe in stärker ländlich strukturierten Regionen.

6 Fahrerlaubnisenerwerb

In diesem Kapitel werden für die Prüfgruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer aber auch für die Kontrollgruppen relevante Aspekte des Fahrerlaubnisenerwerbs, wie z. B. Merkmale der Fahrausbildung, Beweggründe für den Fahrerlaubnisenerwerb oder Absichten zum Erwerb weiterer Fahrerlizenzen in den Blick genommen. Die Berichterstattung der Befragungsergebnisse folgt dem in Kapitel 4.4 beschriebenen Vorgehen zur Datenanalyse.

6.1 Verlauf der Fahrausbildung

6.1.1 Beginn der Fahrausbildung

Der frühestmögliche Beginn der Fahrausbildung ist in den Regularien zum Fahrerlaubnisenerwerb festgelegt. Jugendliche in den Modellversuchsländern dürfen frühestens sechs Monate vor ihrem 15. Geburtstag mit der AM-Fahrausbildung beginnen. Lediglich 7,1 % der befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer haben diese früheste Einstiegsmöglichkeit genutzt und sich bereits sechs Monate vor ihrem 15. Geburtstag angemeldet. Die meisten Jugendlichen haben drei (15,3 %), zwei (15,0 %) oder einen Monat (14,8 %) vor ihrem Geburtstag mit der Fahrausbildung begonnen (vgl. Bild 6-2). Im Mittel haben die befragten Erwerber einer AM15-Fahrerlaubnis $\bar{x} = -1,3$ Monate vor ihrem 15. Geburtstag das erste Mal die Fahrschule besucht. Nicht ganz ein Viertel der Jugendlichen (23,3 %) hat die AM15-Fahrausbildung erst in den Monaten nach dem Geburtstag begonnen.

Die bivariate Subgruppenanalyse, dargestellt in Bild 6-1, zeigt die durchschnittliche Anzahl an Monaten, die zwischen dem Fahrausbildungsbeginn und dem 15. Geburtstag liegen, differenziert nach den in Kapitel 4.4.1 definierten unabhängigen Variablen. Das Standardvorgehen sieht zudem die Anwendung statistischer Unterschiedstests vor, die anzeigen, ob das Befragungsergebnis z. B. zwischen weiblichen und männlichen Jugendlichen verschieden und auf die Grundgesamtheit verallgemeinerbar ist. Tatsächlich zeigt sich in den statistischen Signifikanztests, dass die männlichen Jugendlichen durchschnittlich etwa einen Monat früher mit der Fahrausbildung beginnen. Dieses Resultat kann deshalb auf die Population aller AM15-Fahranfänger verallgemeinert werden. Weitere Unterschiede

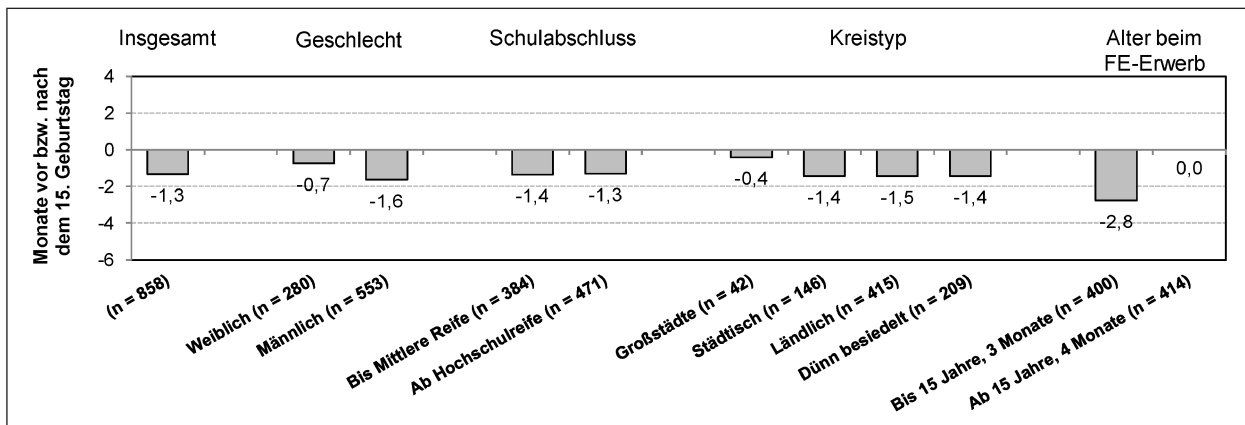


Bild 6-1: AM15-Teilnehmer: Beginn der Fahrausbildung in Monaten vor dem 15. Geburtstag – nach relevanten Subgruppen

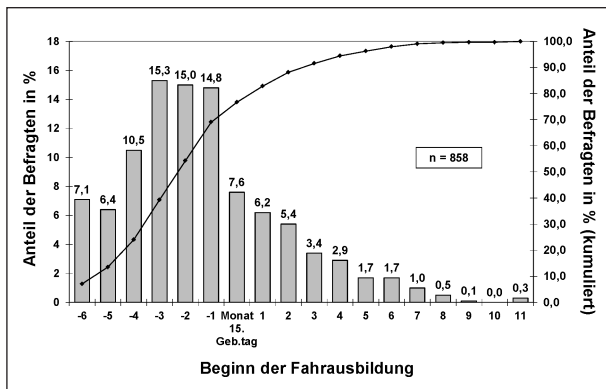


Bild 6-2: AM15-Teilnehmer: Beginn der Fahrausbildung in Monaten vor bzw. nach dem 15. Geburtstag

Beginn der Fahrausbildung in Monaten vor dem 15. bzw. 16. Geburtstag	n	Mittelwert \bar{x}
PG: AM15 MVL	858	-1,3
KG1: AM16 MVL	240	-3,5
KG2: A1 MVL	415	0,1
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	76	0,1
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	337	-0,9
KG5: Mofa Nicht-MVL West	383	-0,3
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	510	-1,1

Tab. 6-1: Prüf- und Kontrollgruppen – Durchschnittlicher Beginn der Fahrausbildung in Monaten vor dem entsprechenden 15. bzw. 16. Geburtstag

zwischen den Ausprägungen des Schulabschlusses, des Kreistyps oder des Alters beim Fahrerlaubnisserwerb sind nicht signifikant.

Der Vergleich der Prüf- mit den Kontrollgruppen hinsichtlich der mittleren Anzahl von Monaten, die zwischen dem Beginn der Fahrausbildung und dem je nach Fahrerlaubnis qualifizierenden 15. bzw. 16. Geburtstag liegen, wird tabellarisch in Tabelle 6-1 geführt.⁴¹ Die dort abgetragenen Mittelwerte verdeutlichen, dass die befragten Erwerber der AM15-Fahrerlaubnis, nach den Jugendlichen in den Modellversuchsländern, die die herkömmliche AM-Fahrerlaubnis mit 16 Jahren erwerben (KG1), im Durchschnitt am frühesten in die Fahrausbildung einsteigen.

Der außerordentlich frühe mittlere Beginn der Qualifizierung in der Gruppe der Erwerber einer AM-

Fahrerlaubnis ab dem 16. Lebensjahr in den Modellversuchsländern (KG1: $\bar{x} = -3,5$ Monate) ist wesentlich von Jugendlichen beeinflusst, die die Fahrausbildung mit der Absicht der AM15-Modellversuchsteilnahme begonnen hatten, diese jedoch aus vielerlei Gründen nicht vor ihrem 16. Geburtstag abschließen konnten (vgl. Kapitel 6.4.3). Jugendliche aus den Modellversuchsländern, die die A1-Fahrerlaubnis erworben haben, geben in der Befragung an, im Geburtstagsmonat mit der Fahrausbildung begonnen zu haben (KG2: $\bar{x} = 0,1$).

Die weiteren Kontrollgruppen KG4 und KG6, die Fahrerlaubnisnehmer einer AM- und/oder einer A1-Fahrerlaubnis aus Nicht-Modellversuchsländern repräsentieren, dokumentieren einen mit der Prüfgruppe vergleichbaren Beginn der Fahrausbildung vor dem qualifizierenden Geburtstag (KG4: $\bar{x} = -0,9$; KG6: $\bar{x} = -1,1$). Die Kontrollgruppen KG3 und KG5 spiegeln die Situation von Fahrerlaubnisnehmern einer Mofa-Prüfbescheinigung wieder, deren Qualifizierungsphase kürzer ist und ausschließlich mit einer theoretischen Fahrprüfung endet. Der Beginn

⁴¹ Der statistische Signifikanztest auf Gruppenunterschiede wurde wegen der per Definition voneinander verschiedenen Voraussetzungen der Prüf- und Kontrollgruppen nicht durchgeführt.

der Mofa-Fahrausbildung fällt in etwa mit dem Geburtsmonat zusammen.

Fazit

Abgesehen vom Sonderfall der 16-jährigen Erwerber der AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern haben die 15-jährigen Inhaber der AM-Fahrerlaubnis ihre Fahrausbildung im Schnitt vergleichsweise am frühesten vor dem qualifizierenden Geburtstag begonnen. Eine gewisse Vorfreude auf die motorisierte Zweiradmobilität und das Vorhaben, die AM15-Fahrerlaubnis rechtzeitig zu erwerben, darf ad hoc als Grund hierfür durchaus unterstellt werden.

6.1.2 Dauer der Fahrausbildung

Ein zweites Merkmal der Fahrausbildung ist deren Dauer bis sie mit bestandener praktischer Fahrprüfung abgeschlossen werden konnte. Bei den meisten AM15-Fahrerlaubnisenerwerbenden nahm die Fahrausbildung vier Monate in Anspruch (16,4 %; vgl. Bild 6-3). Bis zu 4,8 % haben die Fahrausbildung in ein bzw. zwei Monaten absolviert, 11,3 %

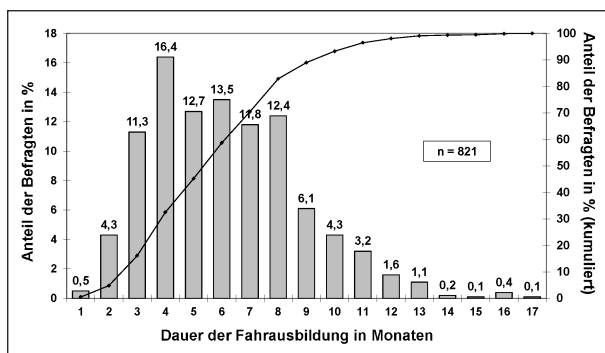


Bild 6-3: AM15-Teilnehmer: Dauer der Fahrausbildung

benötigten drei Monate. Bei der Hälfte der befragten 15-Jährigen hat sich die Dauer der Fahrausbildung über mindestens sechs Monate erstreckt, im Mittel benötigten die Jugendlichen $\bar{x} = 6,1$ Monate. Nach einer Fahrausbildungsdauer von bis zu einem Jahr haben 98,1 % der Befragten ihre AM15-Fahrerlaubnis erhalten.

Die Subgruppenanalyse zur Dauer der Fahrausbildung (vgl. Bild 6-4) zeigt für den siedlungsstrukturellen Kreistyp und für das Alter beim Fahrerlaubnisenerwerb eine statistische Verallgemeinerbarkeit an. AM15-Modellversuchsteilnehmer in Großstädten und in den dünn besiedelten Gebieten sind insgesamt länger in der Fahrausbildung als ihre Pendants aus den städtischen und ländlichen Kreisen. Deutlich länger dauert die Fahrausbildung auch bei den Jugendlichen, die ihre Fahrerlaubnis mindestens vier Monate nach ihrem 15. Geburtstag erwerben.

Im Vergleich mit den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6, die aus 16-jährigen Fahranfängern mit einer AM oder A1-Fahrerlaubnis bestehen, liegen die AM15-Fahrerlaubnisenerwerber in der Dauer ihrer Fahrausbildung annähernd gleichauf (vgl. Tabelle 6-2).⁴² Die befragten Jugendlichen aus den westdeutschen Nicht-Modellversuchsländern in Kontrollgruppe KG6 benötigten für die AM- bzw. A1-Fahrausbildung im Mittel nur $\bar{x} = 5,6$ Monate; bei den entsprechenden Jugendlichen in ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern dauerte die Ausbildung durchschnittlich $\bar{x} = 6,3$ Monate.

⁴² Auch hier wird der statistische Signifikanztest auf Gruppenunterschiede wegen der per Definition voneinander verschiedenen Bedingungen für die Prüf- und Kontrollgruppen nicht durchgeführt.

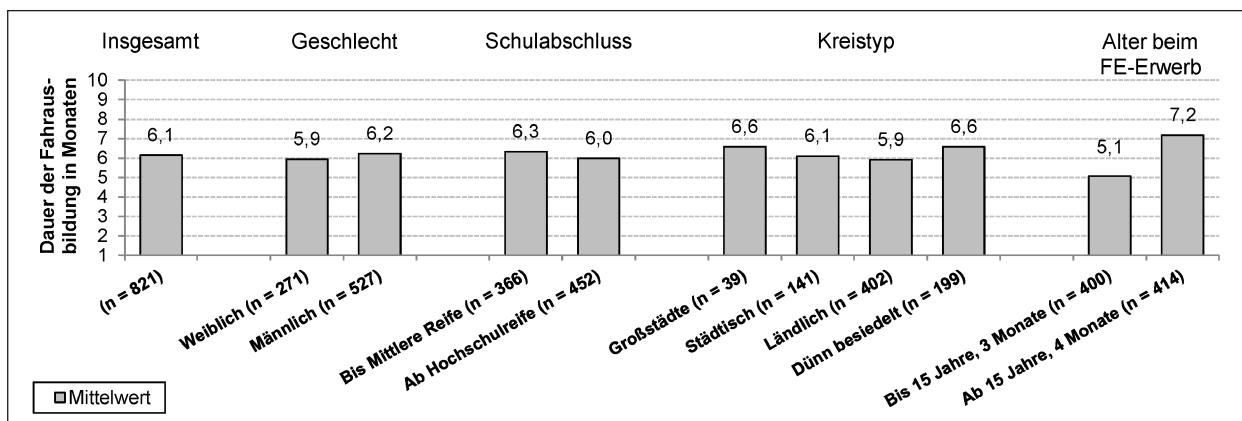


Bild 6-4: AM15-Teilnehmer: Dauer der Fahrausbildung – nach relevanten Subgruppen

Dauer der Fahrausbildung in Monaten	n	Mittelwert \bar{x}
PG: AM15 MVL	821	6,1
KG1: AM16 MVL	222	7,9
KG2: A1 MVL	410	6,1
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	67	3,5
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	338	6,3
KG5: Mofa Nicht-MVL West	349	3,9
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	500	5,6

Tab. 6-2: Prüf- und Kontrollgruppen – Mittlere Dauer der Fahrausbildung

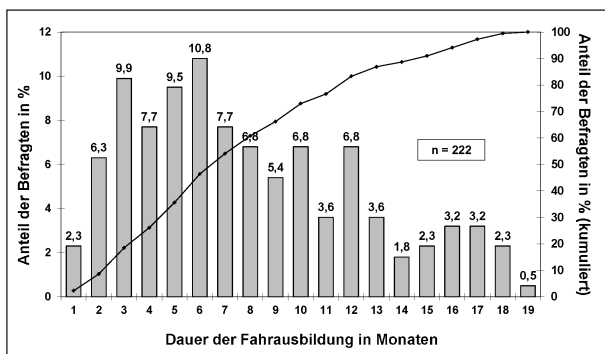


Bild 6-5: KG1: Dauer der Fahrausbildung von AM16-Fahrerlernern in den Modellversuchsländern

Eine erkennbare Ausnahme bilden wiederum die jugendlichen Erwerber einer AM16-Fahrerlaubnis in den ostdeutschen Modellversuchsländern (KG1). Die Ausbildungsdauer von $\bar{x} = 7,9$ Monaten übersteigt die Dauern der anderen unterschiedenen Gruppen deutlich (vgl. Tabelle 6-2). Die Häufigkeitsverteilung der Fahrausbildungsdauer von 16-jährigen Erwerbern der AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern unterstreicht die bereits angestellte Vermutung, dass eine nicht zu geringe Anzahl an Jugendlichen die Fahrausbildung mit dem Ziel des AM15-Fahrerlaubniserwerbs begonnen hatte und aufgrund einer Verzögerung schlussendlich die AM-Fahrerlaubnis erst im Alter von 16 Jahren erworben hat (vgl. Bild 6-5). Insgesamt benötigen 16,7 % der Jugendlichen mehr als zwölf Monate für die AM-Fahrausbildung.

Fazit

Die 15-jährigen Modellversuchsteilnehmer beenden ihre Fahrausbildung in einer zu den 16-jährigen Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 vergleichbaren Dauer. Ausreißer mit einer deutlich längeren Fahrausbildung ist die Kontrollgruppe KG1, die maßgeblich durch verspätete AM15-Teilnehmer gekennzeichnet ist.

Anzahl der Fahrstunden	n	Mittelwert \bar{x}
PG: AM15 MVL	863	13,2
KG1: AM16 MVL	229	14,8
KG2: A1 MVL	380	21,3
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	322	20,8
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	482	17,0

Tab. 6-3: Prüf- und Kontrollgruppen – Anzahl der Fahrstunden

6.1.3 Anzahl der Fahrstunden

Im Mittel benötigen die befragten Erwerber einer AM15-Fahrerlaubnis $\bar{x} = 13,2$ 45-minütige Fahrstunden vor der Absolvierung der praktischen Fahrprüfung (vgl. Tabelle 6-3).

Ordnet man die AM15-Teilnehmer nach der Anzahl der Fahrstunden, kommt ein Viertel der Befragten mit bis zu 10 Fahrstunden à 45 Minuten aus, die Hälfte benötigt bis zu 14 Fahrstunden und drei Viertel erwerben ihre Fahrerlaubnis nach bis zu 20 Fahrstunden.

Bei der Auswertung der Anzahl der Fahrstunden ist zu beachten:

- Mofafahrer wurden nicht befragt. Prinzipiell müssen sie eine praktische Einheit ablegen.
- Ein Signifikanztest zwischen der AM15-Prüfgruppe und den AM-/A1-Kontrollgruppen wird wegen der unterschiedlichen Regularien nicht durchgeführt.
- AM15- und AM16-Fahrerlaubniserwerber in den Modellversuchsländern unterscheiden sich signifikant voneinander. AM16-Fahrerlaubniserwerber benötigen durchschnittlich mehr Fahrstunden.

6.1.4 Anzahl der Prüfversuche

Fahrschüler für eine AM- oder eine A1-Fahrerlaubnis müssen die Ausbildung mit einer theoretischen und einer praktischen Fahrprüfung abschließen. Die Mofa-Fahrausbildung erfordert ausschließlich das Ablegen einer theoretischen Prüfung.

Entsprechend den Regularien mussten sich die befragten 15-jährigen Modellversuchsteilnehmer einer theoretischen und praktischen Prüfung unterziehen. 67,9 % der Befragten haben die theoretische Prüfung beim ersten Versuch bestanden, 21,3 % benötigten einen weiteren Versuch (vgl.

Tabelle 6-4). Mehr als vier Prüfversuche mussten 0,6 % in Anspruch nehmen. Etwas einfacher ist den Jugendlichen die fahrpraktische Prüfung gefallen. Diese bestanden 77,1 % der 15-Jährigen bereits beim ersten Prüfversuch, 19,1 % beim zweiten und 0,8 % benötigten vier und mehr Versuche.

Im Mittel benötigen die befragten 15-jährigen Mopedfahrer $\bar{x} = 1,5$ Versuche für das Bestehen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (vgl. Bild 6-6).

Anzahl der Prüfversuche	Theorie	Praxis
	%	
Ein Prüfversuch	67,9	77,1
Zwei Prüfversuche	21,3	19,1
Drei Prüfversuche	8,2	3,0
Vier Prüfversuche	2,1	0,6
Fünf und mehr Prüfversuche	0,6	0,2
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	894	891

Tab. 6-4: AM15-Teilnehmer – Anzahl der Prüfversuche für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung

Der statistischen Analyse folgend benötigen die männlichen Jugendlichen signifikant mehr Prüfversuche als die befragten weiblichen 15-Jährigen. Zusätzliche Prüfversuche benötigen auch diejenigen Jugendlichen, die eine Mittlere Reife anstreben, signifikant häufiger als Schüler, die ein (Fach-)Abitur anstreben. Ferner berichten die 15-Jährigen, die die AM15-Fahrerlaubnis in den ersten drei Monaten nach ihrem 15. Geburtstag erworben haben, statistisch verallgemeinerbar eine geringere Anzahl an Prüfversuchen für die theoretische Prüfung als AM15-Teilnehmer, die später in die Fahrausbildung gestartet sind.

Die praktische Fahrprüfung bestehen die Befragten im Durchschnitt bereits nach $\bar{x} = 1,3$ Prüfversuchen (vgl. Bild 6-7). Einzelne Subgruppen unterscheiden sich dabei nicht voneinander.

Tabelle 6-5 weist die relativen Häufigkeiten über die Anzahl der theoretischen und praktischen Prüfversuche für alle Prüf- und Kontrollgruppen aus. Bei der Interpretation der Tabelleninhalte ist zu berücksichtigen, dass der Umfang der theoretischen Prü-

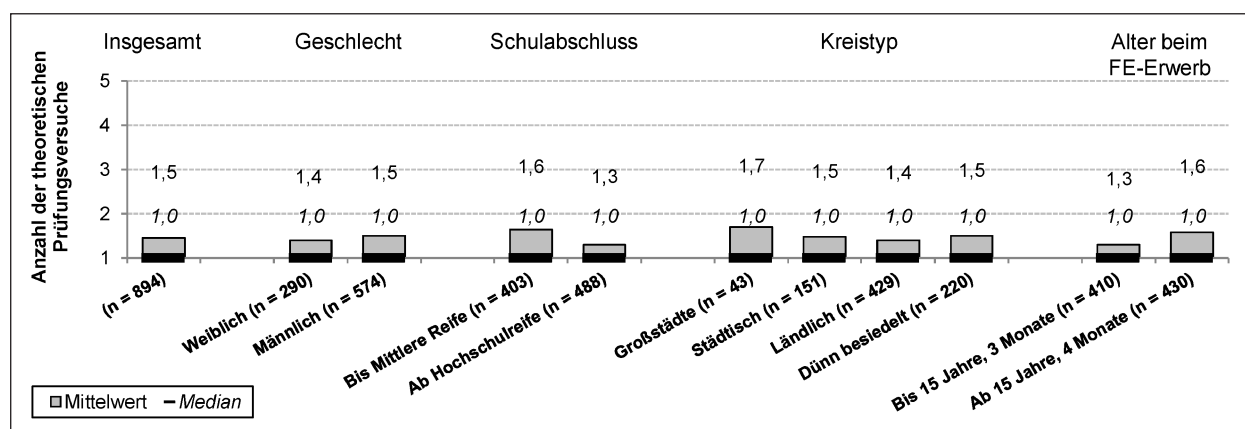


Bild 6-6: AM15-Teilnehmer: Anzahl der Prüfversuche bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung – nach relevanten Subgruppen

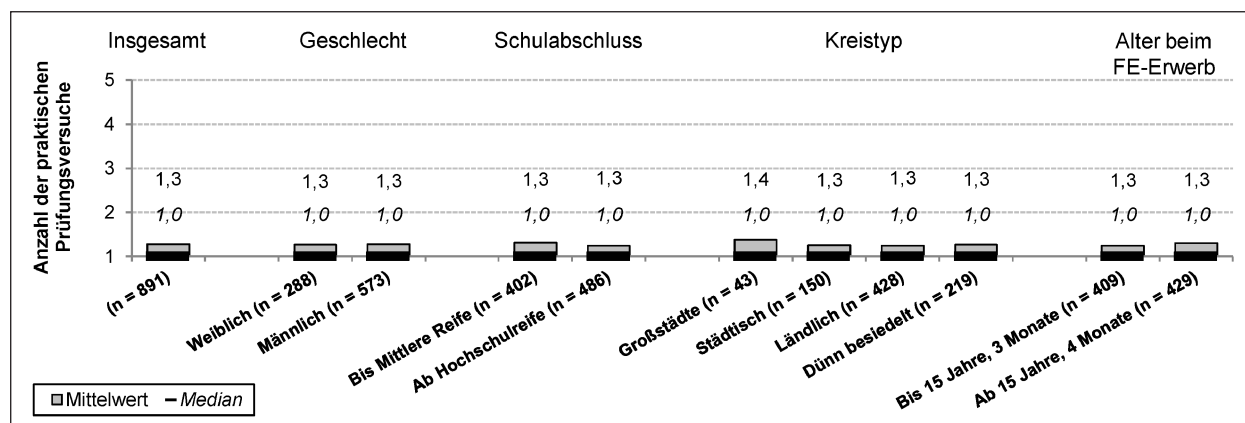


Bild 6-7: AM15-Teilnehmer: Anzahl der Prüfversuche bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung – nach relevanten Subgruppen

Anzahl der Prüfversuche	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Theoretische Fahrprüfung							
Eins	67,9	58,3	74,3	60,0	71,1	81,8	84,0
Zwei	21,3	25,5	16,8	32,5	21,3	15,9	11,7
Drei	8,2	11,3	6,3	3,8	6,8	2,0	3,8
Vier und mehr	2,6	4,8	2,7	3,8	0,8	0,2	0,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	894	247	447	80	367	402	557
Praktische Fahrprüfung							
Eins	77,1	72,0	78,7	–	80,1	–	87,0
Zwei	19,1	20,7	19,1	–	17,2	–	11,2
Drei	3,0	5,7	2,0	–	2,5	–	1,6
Vier und mehr	0,8	1,6	0,2	–	0,3	–	0,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	–	100,0	–	100,0
Anzahl (n)	891	246	446	–	367	–	554
– Trifft nicht zu							

Tab. 6-5: Prüf- und Kontrollgruppen – Anzahl der Prüfversuche für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung

fung zwischen den Fahrerlaubnisklassen variiert. Die theoretische Fahrprüfung für die Fahrerlaubnisklasse A1 beinhaltet mehr Wissensfragen als die Prüfung für die Fahrerlaubnisklasse Mofa (vgl. §§ 4 und 5 FahrschAusbO). Eine praktische Prüfung ist für Erwerber der Mofa-Prüfbescheinigung gemäß § 5 FeV überdies gar nicht vorgesehen. Statistische Tests auf Gruppenunterschiede erscheinen an dieser Stelle deshalb nicht angebracht.

Der deskriptive Prüf- und Kontrollgruppenvergleich weist für die Modellversuchsteilnehmer keine bemerkenswerten Abweichungen bei der Anzahl der Prüfversuche aus. Die theoretische Fahrprüfung bewältigen die befragten Jugendlichen aus Niedersachsen (KG5, KG6) vergleichsweise am häufigsten beim ersten Versuch – sowohl zum Abschluss der Mofa- als auch der AM- bzw. der A1-Fahrausbildung. Die vergleichsweise häufigsten Prüfversuche berichten hingegen die Jugendlichen der Kontrollgruppe KG1, die die AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern mit 16 Jahren erwerben. Dieses Resultat bedingt sich wechselseitig mit der in dieser Gruppe längeren Fahrausbildungsdauer: Die (mehrfache) Wiederholung einer Prüfung verlängert die Ausbildungsdauer. Die Ergebnisse der Prüfgruppe müssen zudem relativiert wer-

den, weil die Jugendlichen, die mehrere Prüfversuche benötigen, tendenziell häufiger die AM-Fahrerlaubnis erst mit 16 Jahren, statt wie beabsichtigt bereits mit 15 Jahren, erwerben können.⁴³

Der Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppen ergibt für die Prüfversuche zum Bestehen der praktischen Fahrprüfung ein ähnliches Bild. Die AM15-Teilnehmer liegen mit den Kontrollgruppen KG1 und KG2 aus den Modellversuchsländern etwa gleichauf. Wiederum bestehen die 16-jährigen Befragten aus Westdeutschland (KG6) die Fahrprüfung häufiger schon beim ersten Versuch.

Im deskriptiven Vergleich mit den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6, die allesamt 16-jährige Jugendliche mit AM- oder A1-Fahrerlaubnis repräsentieren, schneiden die AM15-Modellversuchsteilnehmer bei der Anzahl der Prüfversuche insgesamt schlechter ab. Mit dem relativierenden Einwand, dass Prüfungswiederholer womöglich häufiger in der Kontrollgruppe KG1 zu finden sind, wird dieser Eindruck eher noch verstärkt.

⁴³ 40,0 % der Jugendlichen mit einer AM-Fahrerlaubnis (KG1) geben an, dass die Fahrausbildung länger als erwartet gedauert hat (vgl. Kapitel 6.4.3).

Fazit

Hinsichtlich der formalen Fakten zur Fahrausbildung fallen die AM15-Teilnehmer nicht durch längere Ausbildungsdauern oder eine besonders hohe Anzahl nicht bestandener Fahrprüfungen auf. Bei der Anzahl der Prüfversuche wirkt jedoch der Eindruck nach, dass die AM15-Teilnehmer häufiger als AM- bzw. A1-Fahrschüler in den Kontrollgruppen – ausgenommen Kontrollgruppe KG1 – weitere theoretische bzw. praktische Prüfversuche benötigten. In dieser Hinsicht sticht insbesondere die Gruppe der Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis mit 16 Jahren in den Modellversuchsländern hervor, in der sich u. a. diejenigen Jugendlichen sammeln, die die AM-Fahrerlaubnis statt mit 15 Jahren erst nach Vollendung des 16. Lebensjahres abgeschlossen haben, und die Ergebnisse der Kontrollgruppe KG1 in Richtung längerer Fahrausbildungsdauern und einer höheren Zahl nicht bestandener Prüfungen beeinflussen.

6.1.5 Verweildauer im AM15-Modellversuch

Bild 6-8 stellt die individuellen Verweildauern im AM15-Modellversuch in Monatsschritten dar. Dabei zeigt sich, dass ein Fünftel der befragten 15-Jährigen (20,7 %) die maximale Länge von einem Jahr im Modellversuch ausnutzt. Knapp die Hälfte der AM15-Fahreranfänger (48,7 %) verbleibt mehr als ein dreiviertel Jahr im Modellversuch. Lediglich 8,9 % der 15-Jährigen bleibt nur bis zu drei Monate Zeit, um die AM15-Fahrerlaubnis zu nutzen. Die durchschnittliche Verweildauer im AM15 beträgt 7,6 Monate bzw. 249 Tage.

Die Differenzierung der durchschnittlichen Verweildauern im AM15 nach den relevanten Subgruppen

wird in Bild 6-9 veranschaulicht. Folgende signifikante Unterschiede lassen sich nachweisen: Junge Männer nutzen AM15 länger als junge Frauen. Die Nutzungsdauer von AM15 unterscheidet sich auch nach dem Kreistyp, und Früheinsteiger können plausiblerweise länger mit AM15 fahren als Jugendliche, die erst ab dem Alter von 15 Jahren und vier Monaten in den Modellversuch einsteigen.

Fazit

Die durchschnittliche Verweildauer im AM15 beträgt 7,6 Monate. Bisher nutzt erst jeder fünfte AM15-Teilnehmer die maximal mögliche Verweildauer im Modellversuch aus. Allerdings verbleibt knapp die Hälfte der AM15-Fahreranfänger mehr als ein dreiviertel Jahr im Modellversuch. Junge Männer, 15-Jährige, die nicht in Großstädten leben, und Früheinsteiger verweilen länger im Modellversuch als ihre jeweiligen Pendants.

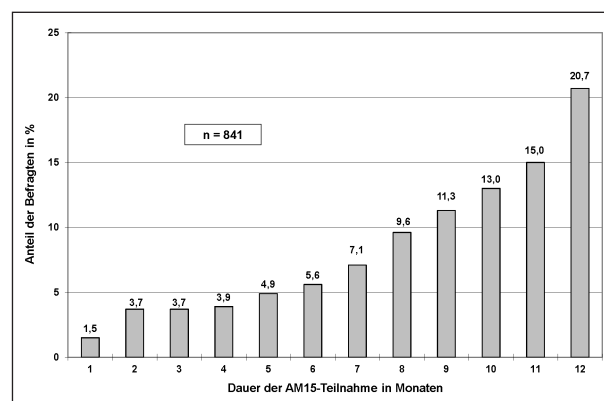


Bild 6-8: AM15-Teilnehmer: Verweildauer im Modellversuch AM1

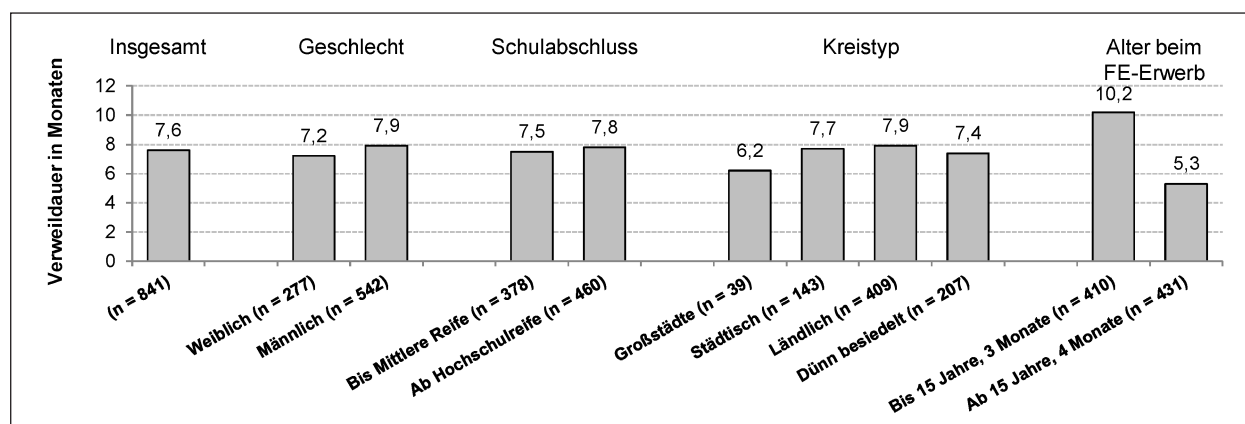


Bild 6-9: AM15-Teilnehmer: Mittlere Verweildauer der AM15-Fahrerlaubnisnehmer im Modellversuch in Monaten – nach relevanten Subgruppen

6.2 Anstoß zum Fahrerlaubniserwerb

Der hauptsächliche Anstoß, am AM15-Modellversuch teilzunehmen und bereits mit 15 Jahren ein AM-Fahrzeug im Straßenverkehr führen zu dürfen, kam zu 72,9 % von den befragten 15-Jährigen selbst (vgl. Tabelle 6-6). Etwa jeder siebte Jugendliche (14,4 %) berichtet, dass der hauptsächliche Anstoß zum Fahrerlaubniserwerb von den Eltern gekommen ist. Während andere Erwachsene im Wesentlichen keine Rolle in der Entscheidungsfindung spielen (0,4 %), nehmen die Gleichaltrigen eine beinahe ebenso wichtige Rolle wie die Eltern ein: 12,3 % der befragten Jugendlichen haben sich maßgeblich von ihren Peers zur Modellversuchsteilnahme motivieren lassen.

Die Differenzierung dieser Frage nach den Ausprägungen der unabhängigen Variablen verrät, dass sich die männlichen Befragten signifikant von den

weiblichen Untersuchungsteilnehmern unterscheiden. Die männlichen 15-Jährigen geben häufiger an, sich selbst motiviert zu haben, am AM15-Modellversuch teilzunehmen (vgl. Tabelle 6-7). Sie haben ebenso häufiger auf ihre gleichaltrigen Freunde gehört. Die weiblichen Befragten berichten dagegen, häufiger von den Eltern und – auf einem niedrigen Niveau – häufiger von anderen Erwachsenen zum Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis ermutigt worden zu sein. Verallgemeinerbare Unterschiede im Sinne statistischer Signifikanz sind von den übrigen unabhängigen Variablen nicht zu berichten.

Tabelle 6-8 gliedert die Antworten zum Anstoß für den Fahrerlaubniserwerb wieder nach Prüf- und Kontrollgruppen. Die Prüfgruppe unterscheidet sich diesbezüglich nicht von AM16-Fahrerlaubniserwerbern in den Modellversuchsländern (KG1), jedoch statistisch signifikant von den dortigen Erwerbern einer A1-Fahrerlaubnis (KG2). Im Vergleich kam der Anstoß zum Fahrerlaubniserwerb unter AM15-Fahreranfängern seltener von ihnen selbst, aber häufiger von einem Elternteil oder Gleichaltrigen. In Kontrollgruppe KG2 ebenso wie in den überwiegend von A1-Fahrerlaubniserwerbern geprägten Kontrollgruppen KG4 und KG6 zeigen sich die vergleichsweise höchsten Anteile von selbstmotivierten Zweirad-Fahreranfängern AM15-Teilnehmer unterscheiden sich jedoch nicht im Vergleich zu AM16/A1-Fahrerlaubniserwerbern in Nicht-Modellversuchsländern (KG4 und KG6). Dagegen lassen sich signifikante Unterschiede

Hauptsächlicher Anstoß zum AM15-Fahrerlaubniserwerb	%
Von mir selbst	72,9
Von meinen Eltern/Erziehungsberechtigten	14,4
Von anderen Erwachsenen	0,4
Von gleichaltrigen Freunden/Bekanntem	12,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	905

Tab. 6-6: AM15-Teilnehmer – Hauptsächlicher Anstoß zum AM15-Fahrerlaubniserwerb

Hauptsächlicher Anstoß zum AM15-Fahrerlaubniserwerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Von mir selbst	70,6	74,2	74,0	71,9	70,5	77,8	73,3	70,3	73,9	72,9
Von meinen Eltern/Erziehungsberechtigten	19,5	11,7	11,9	16,5	15,9	11,8	14,6	16,7	14,9	14,4
Von anderen Erwachsenen	1,0	0,2	0,2	0,6	2,3	0,0	0,2	0,5	0,0	0,5
Von gleichaltrigen Freunden/Bekanntem	8,9	13,9	13,9	11,0	11,4	10,5	11,8	12,6	11,2	12,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	293	582	411	491	44	153	431	222	410	431

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 6-7: AM15-Teilnehmer – Hauptsächlicher Anstoß zum AM15-Fahrerlaubniserwerb (nach relevanten Subgruppen)

Hauptsächlicher Anstoß zum Fahrerlaubniserwerb	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Von mir selbst	72,9	67,5	77,3	56,1	77,5	68,5	77,5
Von meinen Eltern/ Erziehungsberechtigten	14,4	20,1	12,2	32,9	13,1	12,9	11,8
Von anderen Erwachsenen	0,4	0,8	1,6	4,9	1,1	0,5	0,9
Von gleichaltrigen Freunden/Bekanntem	12,3	11,6	8,9	6,1	8,3	18,0	9,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	905	249	450	82	373	410	560

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 6-8: Prüf- und Kontrollgruppen – Hauptsächlicher Anstoß zum Fahrerlaubniserwerb

zwischen der Prüfgruppe und den gleichaltrigen Erwerbern einer Mofa-Prüfbescheinigung (KG3, KG5) aufzeigen. Unter Mofa-Fahranfängern kam der Anstoß zum Erwerb der Prüfbescheinigung seltener von ihnen selbst und in den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern gaben häufiger die Eltern bzw. im westdeutschen Modellversuchsland häufiger die Peers den Anstoß zum Fahrerlaubniserwerb. In Niedersachsen wird die Mofa-Fahrausbildung auch in Schulen angeboten. Im Klassenverbund werden die Jugendlichen deshalb in ihrer Entscheidungsfindung vergleichsweise stärker von den Peers und seltener von ihren Eltern beeinflusst.

Fazit

Weit überwiegend haben sich die Jugendlichen selbst für den AM15-Fahrerlaubniserwerb motiviert. Sie liegen in ihrer Selbstmotivation in etwa gleichauf mit den übrigen jugendlichen Erwerbern einer AM- oder A1-Fahrerlaubnis. AM15-Modellversuchsteilnehmer haben sich ferner zu beinahe gleichen Teilen von Gleichaltrigen und den Eltern überzeugen lassen. Die Befunde zum Anstoß zur Teilnahme am AM15-Modellversuch, geben angesichts des vergleichsweise hohen Anteils an einflussnehmenden Freunden durchaus zu erkennen, dass die Neuerung beim AM-Fahrerlaubniserwerb unter den Jugendlichen in den Modellversuchsländern auch einen eigenen gruppenspezifischen Prozess angestoßen hat (vgl. dazu auch Kapitel 11.2).

6.3 Abwägung zwischen der Mofa-Prüfbescheinigung und der AM15-Fahrerlaubnis

14- bzw. 15-jährige Jugendliche in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, die den Erwerb einer Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad beabsichtigen, stehen seit dem Beginn des Modellversuchs vor der Wahl, die Mofa-Prüfbescheinigung oder die AM15-Fahrerlaubnis zu erwerben. Einen Einblick in die Abwägung der subjektiv wahrgenommenen Vorzüge der AM15-Fahrerlaubnis gegenüber der Mofa-Prüfbescheinigung geben die Antworten in Tabelle 6-9.

Acht von zehn 15-jährigen Modellversuchsteilnehmern (80,2 %) haben sich wegen der höheren Geschwindigkeit der Kleinkrafträder für den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis entschieden. Nicht ganz zwei Drittel der befragten Jugendlichen (64,8 %) betonten, dass ihnen das Image des AM-Fahrzeugs wichtig gewesen ist. Sechs von zehn der Jugendlichen (60,7 %) berichten zudem, dass in ihrem Haushalt bereits ein Kleinkraftfahrzeug zur Verfügung stand. Die umfangreichere und damit sicherheitswirksamere Fahrausbildung für den AM15-Fahrerlaubniserwerb war für jeden fünften befragten 15-Jährigen (20,6 %) ein Beweggrund, am Modellversuch teilzunehmen.

In den sonstigen Gründen (4,5 %) führen die Jugendlichen ihre AM15-Teilnahme häufig auf die Bevorzugung von Simson-Kleinkrafträdern und auf eine höhere Verkehrssicherheit von Kleinkrafträdern gegenüber Mofas zurück. Keinen bestimmten Grund nennen 2,4 % der Befragten.

Die Antworten zu den verschiedenen Gesichtspunkten der Abwägung zwischen einer Mofa-Prüfbescheinigung und einer AM15-Fahrerlaubnis unterscheiden sich signifikant ausschließlich nach dem Geschlecht der Befragten (vgl. Tabelle 6-10). Für die männlichen Befragten hat in der Entscheidung pro AM15 die Geschwindigkeit und das coole Image des Kleinkraftrades eine größere Rolle gespielt. Umgekehrt führen die weiblichen Befragten häufiger keine bestimmten Gründe ins Feld, die sie in besonderer Weise zum AM15-Fahrerlaubniserwerb bewegt haben.

ger keine bestimmten Gründe ins Feld, die sie in besonderer Weise zum AM15-Fahrerlaubniserwerb bewegt haben.

Fazit

Der dominante Grund für die Entscheidung für die AM15- und gegen die Mofa-Fahrausbildung liegt in der höheren Geschwindigkeit der AM-Fahrzeuge.

Abwägung zwischen Mofa-Prüfbescheinigung und AM15-Fahrerlaubnis	Antworten		Befragte
	n	%	%
AM-Fahrzeug ist schneller als Mofa	720	34,4	80,2
AM15-Fahrzeug ist cooler als Mofa	582	27,8	64,8
AM15-Fahrzeug ist im Haushalt vorhanden	545	26,0	60,7
AM15-Fahrausbildung ist umfassender als die Mofa-Fahrausbildung	185	8,8	20,6
Sonstiger Grund	40	1,9	4,5
Kein bestimmter Grund	22	1,1	2,4
Insgesamt	2.094	100,0	233,2
Mehrfachantworten: 2.094 Antworten von 898 Befragten			

Tab. 6-9: AM15-Teilnehmer – Abwägung zwischen einer Mofa-Prüfbescheinigung und der AM15-Fahrerlaubnis (Mehrfachantworten)

6.4 Beweggründe für den Fahrerlaubniserwerb

6.4.1 Beweggründe der Prüfgruppe für den AM15-Fahrerlaubniserwerb

Der führende Grund für die Jugendlichen, bereits mit 15 Jahren die AM-Fahrerlaubnis zu erwerben, ist der abstrakte Wunsch nach früherer Unabhängigkeit in ihrer Mobilität: 86,0 % der befragten AM15-Fahrerlaubniserwerber verbinden diesen Wunsch mit ihrer Fahrerlaubnis (vgl. Tabelle 6-11). Einen konkret pragmatischen Grund sehen etwas mehr als sieben von zehn Befragten (71,2 %) im Erwerb der Fahrerlaubnis, um leichter zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz kommen. Der Weg in die motorisierte Zweirad-Mobilität entstammt bei 61,1 % der Befragten der Einsicht, dass die Eltern sie

Abwägung zwischen Mofa-Prüfbescheinigung und AM15-Fahrerlaubnis	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
AM-Fahrzeug ist schneller als Mofa	74,5	82,7	77,5	82,5	79,5	80,3	81,4	79,3	81,2	80,1
AM-Fahrzeug ist cooler als Mofa	53,4	70,8	66,0	63,8	47,7	67,8	63,0	67,6	67,0	64,5
AM-Fahrzeug ist im Haushalt vorhanden	57,2	63,0	64,1	57,8	45,5	59,2	61,2	63,5	60,1	61,9
AM- ist umfassender als Mofa-Fahrausbildung	22,8	19,6	22,0	19,5	27,3	14,5	22,6	18,0	19,1	22,9
Sonstiger Grund	3,1	4,8	4,9	4,1	9,1	3,3	3,7	5,0	4,6	3,5
Kein bestimmter Grund	5,5	0,9	2,2	2,7	2,3	4,6	2,1	1,8	2,9	1,9
Insgesamt (n)	290	578	409	486	44	152	430	222	409	428
Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 6-10: AM15-Teilnehmer: Abwägung zwischen der Mofa-Prüfbescheinigung und der AM15-Fahrerlaubnis – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

nicht überall hinfahren können. An vierter Stelle verbinden die Fahrerlaubniserwerber mit ihrer Teilnahme am AM15-Modellversuch auch einen verkehrssicherheitswirksamen Erfahrungsaufbau, der das spätere Auto- bzw. Motorradfahren sicherer macht.

Ein weiteres Motiv ist die geografische Lage des Wohnsitzes. Je etwa die Hälfte der Befragten hat die AM15-Ausbildung absolviert, weil ihr Wohnort schlecht an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden (51,8 %) bzw. in einer ländlichen Gegend mit weiten und zum Laufen oder Radfahren ungeeigneten Wegen angesiedelt (50,1 %) ist.

Ebenso gibt knapp jeder zweite befragte 15-Jährige an, dass er ohnehin die AM-Fahrausbildung machen wollte (49,3 %) und diese durch seine Teilnahme am Modellversuch offensichtlich vorgezogen hat. Etwas mehr als ein Drittel der Befragten ver-

knüpft den Grund ihrer Teilnahme am AM15-Modellversuch mit der eigenen Technikaffinität (34,9 %). Für viele der Jugendlichen spielen auch die Sozialisierung und die soziale Umwelt eine Rolle: Bereits ihre Eltern sind mit 15 Jahren Moped gefahren (34,0 %) bzw. Freunde und Geschwister haben ebenfalls mit 15 Jahren die AM-Fahrausbildung absolviert (29,9 %).

Unter den sonstigen Gründen (4,3 %) formulieren die Jugendlichen eigene, in der Antwortliste nicht enthaltene Gründe für ihre Teilnahme. Die häufigsten frei formulierten Antworten bringen den (Fahr-)Spaß als weiteren Grund für die Absolvierung der Fahrausbildung zum Ausdruck (11 Nennungen). Offenbar ohne nennenswerten Grund hat lediglich ein einziger Befragungsteilnehmer die AM15-Fahrausbildung bestritten.

Die Differenzierung der Gründe, welche die 15-Jährigen zu einer Teilnahme am Modellversuch bewegt haben, erbringt für das Geschlecht der Jugendlichen vier Auffälligkeiten (vgl. Tabelle 6-12). Die schlechte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie die weiten Wege in der ländlichen Gegend des Wohnorts hat häufiger die weiblichen Jugendlichen dazu veranlasst, die AM15-Fahrerlaubnis zu erwerben. Die männlichen 15-Jährigen haben häufiger als ihre weiblichen Pendanten angegeben, die AM-Fahrerlaubnis ohnehin erwerben zu wollen, und sie haben ein deutlich größeres Technikinteresse als Grund ins Feld geführt.

Zwischen den befragten Jugendlichen mit eher niedrigerem und eher höherem (angestrebtem) Schulabschluss sind die Gründe einer schlechten Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz und der Wohnlage in einer ländlichen Gegend statistisch signifikant unterschiedlich gelagert. Jugendliche, deren Schullaufbahn in ein (Fach-)Abitur mündet, sehen ihre schlechte Anbindung an den ÖPNV bzw. ihre ländliche Wohnlage häufiger als Grund für den Erwerb der AM-Fahrerlaubnis. Sie betonen ebenso stärker, dass bereits ihre Eltern mit 15 Jahren Moped gefahren sind und sie ihnen dies offenbar gleich tun wollen. Jugendliche, die die Mittlere Reife anstreben, begründen ihre Teilnahme am Modellversuch deutlich stärker mit ihrem Interesse an der Motortechnik.

Die Begründung für die Teilnahme am Modellversuch unterscheidet sich darüber hinaus auch nach der regionalen Herkunft der Jugendlichen. 15-Jährige, die aus einem städtischen, ländlichen oder dünn

Gründe für den AM15-Fahrerlaubniserwerb	Antworten		Befragte
	n	%	%
Um sobald wie möglich unabhängig unterwegs zu sein	776	16,1	86,0
Um leichter zur Schule/ zum Ausbildungsplatz zu kommen	642	13,4	71,2
Eltern können mich nicht überall hinfahren	551	11,5	61,1
Durch das Mopedfahren fahre ich später sicherer Auto/Motorrad	540	11,2	59,9
Schlechte Anbindung zu öffentl. Verkehrsmitteln	467	9,7	51,8
Wohnort ist in einer ländlichen Gegend mit weiten Wegen	452	9,4	50,1
Weil ich sowieso die AM-Ausbildung machen wollte	445	9,3	49,3
Interesse an der Motortechnik	315	6,6	34,9
Weil die Eltern auch mit 15 Moped gefahren sind	307	6,4	34,0
Weil Freunde/Geschwister auch teilgenommen haben	270	5,6	29,9
Sonstiger Grund	39	0,8	4,3
Ich weiß es nicht/ kein bestimmter Grund	1	0,0	0,1
Insgesamt	4.805	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 4.805 Antworten von 902 Befragten

Tab. 6-11: AM15-Teilnehmer – Gründe für den AM15-Fahrerlaubniserwerb (Mehrfachantworten)

Gründe für den AM15-Fahrerlaubnisenerwerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Um sobald wie möglich unabhängig unterwegs zu sein	87,3	86,0	83,7	88,1	86,4	84,3	86,5	86,5	86,3	86,0
Um leichter zur Schule/zum Ausbildungsplatz zu kommen	72,9	70,5	73,9	68,7	72,7	68,0	70,3	75,7	70,0	72,1
Eltern können mich nicht überall hinfahren	65,4	60,2	59,3	63,0	68,2	53,6	61,3	61,3	57,3	64,2
Durch das Mopedfahren fahre ich später sicherer Auto/Motorrad	58,2	60,9	59,3	60,5	72,7	56,2	59,4	62,2	58,0	61,9
Schlechte Anbindung zu öffentl. Verkehrsmitteln	60,6	43,8	45,6	54,0	31,8	49,0	50,1	52,3	46,8	53,0
Wohnort ist in einer ländlichen Gegend mit weiten Wegen	57,2	48,4	45,6	57,3	22,7	52,3	54,1	54,1	52,9	51,4
Weil ich sowieso die AM-Ausbildung machen wollte	41,8	53,8	52,7	46,4	45,5	49,0	51,5	45,9	52,9	46,0
Interesse an der Motortechnik	12,3	46,2	43,4	28,0	47,7	32,0	35,5	36,0	36,8	33,5
Weil die Eltern auch mit 15 Moped gefahren sind	33,6	34,7	30,0	37,6	29,5	30,7	34,1	36,0	34,1	34,2
Weil Freunde/Geschwister auch teilgenommen haben	27,4	30,7	26,8	32,3	13,6	33,3	30,2	31,1	31,2	28,4
Sonstiger Grund	3,8	4,7	4,1	4,5	13,6	3,3	3,7	3,6	3,4	5,3
Ich weiß es nicht/ kein bestimmter Grund	0,3	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	
Insgesamt (n)	292	580	410	489	44	153	431	222	410	430

Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 6-12: AM15-Teilnehmer: Gründe für den AM15-Fahrerlaubnisenerwerb – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

besiedelten Kreis stammen, führen die weiten Wege in der ländlichen Gegend deutlich häufiger als Grund für den Erwerb der AM-Fahrerlaubnis an. Umgekehrt werden ‚Sonstige Gründe‘ vermehrt von Jugendlichen aus Großstädten angeführt – die fünf frei formulierten Nennungen lassen sich allerdings nicht auf eine Kategorie reduzieren.

Das Alter beim Fahrerlaubnisenerwerb spielt bei zwei gelisteten Gründen eine besondere Rolle. Jugendliche, die beim AM15-Fahrerlaubnisenerwerb bereits älter als 15 Jahre und drei Monate gewesen sind, verweisen signifikant häufiger darauf, dass ihre Eltern sie nicht überall hinfahren können. Die Fröheinsteiger, die innerhalb von drei Monaten nach ihrem 15. Geburtstag die AM-Fahrerlaubnis erworben haben, betonen in der Tendenz hingegen häufiger,

dass sie die AM-Fahrausbildung sowieso, also auch mit 16 Jahren, absolviert hätten.

Fazit

Das Leitziel der Jugendlichen beim Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis ist es, schnellstmöglich unabhängig mobil zu werden. Insbesondere die leichtere Zurücklegung von Wegen zur Schule/Berufsausbildung werden genannt. Eine Mehrheit der AM15-Teilnehmer verspricht sich durch das Mopedfahren einen Erfahrungsaufbau, der sich später in einem sicheren Auto-/Motorradfahren niederschlagen soll. Knapp die Hälfte der 15-jährigen AM-Fahrer weist auch auf die ländliche Gegend bzw. die schlechte ÖPNV-Anbindung als Teilnahmegrund am Modellversuch.

6.4.2 Beweggründe der Prüf- und Kontrollgruppen für den Erwerb der Mofa-Prüfbescheinigung, der AM- oder A1-Fahrerlaubnis

In Tabelle 6-13 werden die Gründe der Jugendlichen aus den Prüf- und Kontrollgruppen für den Erwerb ihrer jeweiligen Fahrerlaubnis gelistet und die Ergebnisse der statistischen Signifikanztests berichtet. Die Reihung der Items in der Tabelle folgt dabei den relativen Häufigkeiten, wie sie die

befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer genannt haben.

- Gemäß den Befragungsergebnissen erscheint allen Jugendlichen der Wunsch, durch den Erwerb einer Fahrerlaubnis so bald wie möglich eine größere Unabhängigkeit in ihrer Mobilität zu erreichen, gemeinsam – wenn sie sich auch in der Häufigkeit signifikant voneinander unterscheiden. 15-jährige AM-Fahrer der Prüfgruppe wollten zwar im Vergleich zu 16-jährigen AM16/

Gründe für den Erwerb der Prüfbescheinigung/ der Fahrerlaubnis	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Um sobald wie möglich unabhängig unterwegs zu sein	86,0	76,7	85,0	75,0	90,1	70,7	81,8
Um leichter zur Schule/ zum Ausbildungsplatz zu kommen	71,2	75,9	80,1	60,0	77,8	59,4	76,6
Eltern können mich nicht überall hinfahren	61,1	57,8	56,5	52,5	64,2	55,9	57,2
Durch das Mopedfahren fahre ich später sicherer Auto/Motorrad	59,9	55,0	38,8	72,5	42,8	50,7	34,3
Schlechte Anbindung zu öffentlichen Verkehrsmitteln	51,8	44,6	45,5	36,3	54,3	36,7	46,5
Wohnort ist in einer ländlichen Gegend mit weiten Wegen	50,1	50,6	47,8	36,3	43,9	40,4	43,3
Weil ich sowieso die AM-Ausbildung machen wollte ^a	49,3	–	–	–	–	–	–
Interesse an der Motor-technik	34,9	30,5	44,6	22,5	38,8	31,5	44,4
Weil meine Eltern/ Erziehungsberechtigten auch mit 15 Moped gefahren sind	34,0	29,3	34,8	22,5	34,5	19,2	26,3
Weil Freunde/Geschwister auch teilgenommen haben	29,9	28,9	28,3	13,8	28,9	32,8	28,6
Weil ich meine Wegeziele mit den Öffentlichen schwer erreiche ^a	–	–	–	31,3	–	22,4	–
Sonstiger Grund	4,3	4,8	17,2	10,0	17,6	7,9	21,8
Ich weiß es nicht/kein bestimmter Grund	0,1	0	0,7	1,3	0,3	1,0	0,7
Insgesamt (n)	4.805	1.131	2.148	358	1.844	1.740	2.580
Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an							
^a Kein statistischer Test durchgeführt							
– Trifft nicht zu							

Tab. 6-13: Prüf- und Kontrollgruppen – Gründe für den Fahrerlaubnisenerwerb (Mehrfachantworten)

A1-Fahrerlaubnisbewerbern aus Modellversuchsländern signifikant seltener sobald wie möglich unabhängig unterwegs sein, im Vergleich zu den Kontrollgruppen KG1, KG3, KG5 und KG6 ist dieser Grund für den Fahrerlaubniswerb der 15-Jährigen aber häufiger vertreten.

- Erleichterungen auf dem Schul-/Ausbildungsweg nennen Angehörige der Prüfgruppe zwar seltener als AM16/A1-Fahrer in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6, aber signifikant häufiger als die Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung (KG3 und KG5).
- In der Einsicht, dass die Eltern einen nicht überall hinfahren können, unterscheiden sich die Befragten in der Prüf- und den Kontrollgruppen hingegen nicht.
- Den Aufbau von Fahrerfahrung erwarten die Prüfgruppenangehörigen häufiger als A1-Fahrerlaubnisbewerber aus den Modellversuchsländern (KG2), AM16/A1-Fahrer aus ost- und westdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG4 und KG 6) sowie Mofa-Fahrer aus Niedersachsen (KG5). Lediglich Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern erwarten häufiger als die gleichaltrigen AM15-Teilnehmer, später sicherer Auto/Motorrad zu fahren.
- Im Vergleich zu den beiden Kontrollgruppen der Mofa-Fahrer nennen AM15-Teilnehmer auch signifikant häufiger die schlechte ÖPNV-Anbindung als Grund für den AM-Fahrerlaubniswerb. Eine ländliche Gegend mit weiten Wegen nennen die Angehörigen der Prüfgruppe in diesem Zusammenhang signifikant häufiger als ihre Pendanten in allen Kontrollgruppen der Nicht-Modellversuchsländer (KG3, KG4, KG5 und KG6).
- Ein weiterer auffälliger Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppen liegt im Interesse an der Motortechnik: Inhaber einer A1-Fahrerlaubnis aus den Modellversuchsländern und dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsländern sind mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis ihrer Technikaffinität stärker gefolgt als AM15-Teilnehmer.
- Signifikant häufiger als in den beiden Kontrollgruppen der Mofa-Fahrer (KG3 und

KG5) sowie der niedersächsischen AM16/A1-Fahrer nennt die Prüfgruppe das Vorbild der Eltern. Die weitgehend fehlende Signifikanz der Unterschiede zu den anderen ostdeutschen Zweiradfahrergruppen ist vor dem Hintergrund der gleichen Möglichkeiten des Zweiradfahrens der Eltern in der ehemaligen DDR plausibel.

- Das Vorbild von Freunden oder Geschwistern wird in der Prüfgruppe nur häufiger als unter Mofa-Fahrer der ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländer (KG3) genannt.
- Einen sonstigen Grund zum Erwerb ihrer Fahrerlaubnis nennen AM15-Teilnehmer signifikant seltener als alle Kontrollgruppen, mit Ausnahme der AM16-Fahrer aus den Modellversuchsländern (KG1).
- Angehörige der Prüfgruppe können vergleichsweise am seltensten keinen bestimmten Grund für den Erwerb ihrer Fahrerlaubnis benennen. Sie unterscheiden sich darin von Mofa-Fahrer aus Ost und West, die vergleichsweise am häufigsten diese Antwort geben.

Fazit

AM15-Teilnehmer wollen im Vergleich zu den meisten Kontrollgruppen schneller unabhängig mobil sein und später sicherer Auto/Motorrad fahren. Sie bringen weniger stark als A1-Fahrer (Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6) zum Ausdruck, mit dem Zweirad leichter zur Schule/Ausbildung zu kommen. Im Vergleich zu Erwerbern der Mofa-Prüfbescheinigung (Kontrollgruppen KG3 und KG5) nennen AM15-Teilnehmer häufiger die schlechte ÖPNV-Anbindung und im Vergleich zu allen Kontrollgruppen der Nicht-Modellversuchsländer (KG3, KG4, KG5 und KG6) die weiten Wege in der ländlichen Wohngegend.

6.4.3 Beweggründe der Kontrollgruppen KG1 und KG2 gegen den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis

Das Kontrollgruppendesign ermöglicht es nicht nur, die Jugendlichen nach ihren Gründen für den Erwerb der jeweiligen Fahrerlaubnis zu fragen, sondern auch von Jugendlichen aus den Modellversuchsländern, die eine AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis mit 16 Jahren erworben haben, die Gründe gegen

den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis zu erheben.⁴⁴ Die Betrachtung der Gegenseite vervollständigt das Bild über die Teilnahmemotivation am AM15-Modellversuch.

Der von Jugendlichen, die die AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern erst mit 16 Jahren erworben haben (KG1), am häufigsten genannte Grund gegen die Teilnahme am AM15-Modellversuch, ist, dass die AM-Fahrausbildung länger als geplant gedauert hat (40,0 %; vgl. Tabelle 6-14). Ein weiteres Viertel der Befragten macht deutlich, dass sie mit 15 Jahren noch nicht Moped fahren wollten (25,2 %), und jeder fünfte Jugendliche mit einer AM16-Fahrerlaubnis hatte zuvor von dem AM15-Modellversuch noch nichts gewusst (20,9 %). Die restlichen möglichen Antworten werden erst mit deutlichem Abstand genannt, etwa die fehlende Notwendigkeit (7,8 %), die fehlende Fahrzeugverfügbarkeit (7,0 %) oder der Widerspruch der Erziehungsberechtigten (6,5 %). Ebenso spielten die Finanzierbarkeit der AM-Fahrausbildung (6,5 %),

fehlende Zeitressourcen (6,1 %) oder der damals nicht ersichtliche Vorteil einer AM15-Fahrerlaubnis (4,3 %) nur eine untergeordnete Rolle in den Überlegungen der Jugendlichen. Während 5,7 % „sonstige Gründe“ ins Feld führen, die häufig auf Versäumnisse und Verzögerungen bei der Fahrausbildung hindeuten, können 13,9 % der AM16-Fahrerlaubnisnehmer in den Modellversuchsländern keinen expliziten Grund nennen, der gegen den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis gesprochen hat.

Etwas anders gelagert sind die Gründe gegen den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis unter den Jugendlichen, die mit 16 Jahren die A1-Fahrerlaubnis erworben haben (KG2; vgl. nochmals Tabelle 6-13). Jeder zweite dieser Befragten wollte keinen Mopedführerschein (50,5 %). Mehr als ein Viertel der Jugendlichen mit A1-Fahrerlaubnis (27,7 %) hält zudem fest, dass die AM-Fahrerlaubnis mit 15 Jahren persönlich nicht interessant gewesen sei. Bei diesen beiden am häufigsten genannten Gründen schwingt auch die Bevorzugung des leistungsstärkeren A1-Fahrzeugs mit.⁴⁵ 19,5 % der 16-Jährigen betonen ferner die fehlende Notwendigkeit eines AM-Fahrzeugs und 17,7 % geben an, von dem AM15-Modellversuch nichts gewusst zu haben. Ein fehlendes AM-Fahrzeug oder mangelnde finanzielle Ressourcen sind weitere häufiger genannte Gründe. Nur wenige A1-Fahrerlaubnisnehmer nennen die fehlende Zustimmung der Eltern, fehlende zeitliche Ressourcen,

⁴⁴ 23,0 % der befragten Besitzer der A1-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern (Kontrollgruppe KG2), haben angegeben, am AM15-Modellversuch teilgenommen zu haben (vgl. Kapitel 6.7.3). Diese werden aus der Auswertung der Beweggründe gegen den AM15-Fahrerlaubnisnehmer ausgeschlossen.

⁴⁵ Vgl. dazu die Befunde in Kapitel 6.3.

Gründe gegen den AM15-Fahrerlaubnisnehmerwerb	KG1: AM16			KG2: A1		
	Antworten		Befragte	Antworten		Befragte
	n	%	%	n	%	%
Meine AM-Fahrausbildung hat länger gedauert	92	27,8	40,0	–	–	–
Ich wollte noch keinen Mopedführerschein	58	17,5	25,2	111	27,8	50,5
Ich wusste nichts von AM15	48	14,5	20,9	39	9,8	17,7
Ich habe damals kein AM-Fahrzeug gebraucht	18	5,4	7,8	43	10,8	19,5
Ich hatte kein AM-Fahrzeug zur Verfügung	16	4,8	7,0	33	8,3	15,0
Meine Erziehungsberechtigten waren dagegen	15	4,5	6,5	14	3,5	6,4
Fahrausbildung war mir damals zu teuer	15	4,5	6,5	23	5,8	10,5
Ich hatte damals keine Zeit	14	4,2	6,1	13	3,3	5,9
Es war nicht interessant/brachte keine Vorteile	10	3,0	4,3	61	15,3	27,7
Sonstige Gründe	13	3,9	5,7	52	13,0	23,6
Weiß nicht/gibt eigentlich keinen Grund	32	9,7	13,9	11	2,8	5,0
Insgesamt	331	100,0	100,0	400	100,0	100,0
	Mehrfachantworten: 331 Antworten von 230 Befragten			Mehrfachantworten: 400 Antworten von 220 Befragten;		
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den beiden Kontrollgruppen an						

Tab. 6-14: Gründe gegen den AM15-Fahrerlaubnisnehmerwerb von Jugendlichen der Kontrollgruppen KG1 und KG2 (Mehrfachantworten)

oder können keinen besonderen Grund nennen, der sie von der Teilnahme an AM15 abgehalten hat.

Fast ein Viertel der Befragten nennt sonstige Gründe, die gegen die Teilnahme am AM15-Modellversuch gesprochen hatten. Dabei bringen die Befragten ihre Präferenz für die A1-Fahrerlaubnis deutlich zum Ausdruck, einerseits wegen der größeren Attraktivität des A1-Fahrzeugs, gerade hinsichtlich der stärkeren Motorleistung, und andererseits wegen praktischer Vorzüge: die besseren Umstiegsmöglichkeiten auf die Fahrerlizenzen A2 und A, die bevorzugte Verwendung der finanziellen Mittel für die A1-Ausbildung sowie ein verfügbares A1-Fahrzeug im Haushalt.

Der direkte Vergleich zwischen Erwerbenden der AM16- (KG1) und der A1-Fahrerlaubnis (KG2) in den Modellversuchsländern verweist auf eine Reihe unterschiedlicher Beweggründe gegen die Teilnahme am AM15-Modellversuch. Signifikant häufiger betonen Inhaber einer A1-Fahrerlaubnis, dass sie zum Zeitpunkt der Entscheidungsfindung noch keinen Mopedführerschein wollten. Sie benötigten zudem seltener ein Kleinkraftfahrzeug für ihre alltäglichen Fahrtziele und hatten des Weiteren seltener ein AM-Fahrzeug zu Hause zur Verfügung. Insgesamt sprechen aus Sicht der Befragten in der Kontrollgruppe KG2 kaum Vorteile für den AM15-Fahrerlizenzerwerb. Die Jugendlichen, die eine AM-Fahrerlaubnis mit 16 Jahren erworben haben (KG1), führen stattdessen stärker ins Feld, dass es keine besonderen Gründe gegen den AM15-Führerschein gegeben hatte. Die auffällige Einseitigkeit im Vergleich der Befragungsergebnisse ist auch Resultat des hohen Anteils an Befragten in der Kontrollgruppe KG1 (40,0 %), die die AM15-Fahrerlaubnis angestrebt hatten und diese wegen Verzögerungen in der Fahrausbildung nicht rechtzeitig hatten erwerben können. Wegen dieser ursprünglichen Intention führen sie weniger Argumente gegen ihre AM15-Teilnahme ins Feld.

Fazit

Die Darstellung der individuellen Argumente gegen die eigene AM15-Teilnahme bringt im Wesentlichen zwei Erkenntnisse: Sie verdeutlicht einerseits die Situation der Jugendlichen in der Kontrollgruppe KG1, die mit 16 Jahren die AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern erworben haben. Bei vier von zehn dieser 16-Jährigen hat die Fahrausbildung zu lange gedauert. Hier wird bestätigt, was bisher z. B. bei der Analyse von Beginn und Dauer

der Fahrausbildung gemutmaßt werden musste. Andererseits wird die Motivation von Jugendlichen in der Kontrollgruppe KG2 für den Erwerb der A1-Fahrerlaubnis deutlich sichtbar – sie liegt letztlich hauptsächlich im Desinteresse an den langsameren AM-Fahrzeugen.

6.5 Informationen über die AM15-Fahrausbildung

Der AM15-Modellversuch startete im Mai 2013 in den drei teilnehmenden Bundesländern. Die Nutzung bestimmter Kommunikationskanäle zur Information über diese Neuerung im Fahrerlaubniswesen ist vor dem Hintergrund der bisherigen kurzen Dauer des Modellversuchs besonders von Interesse. Zumal je etwa ein Fünftel der 16-jährigen Jugendlichen mit AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis angibt, vom AM15-Modellversuch nichts gewusst zu haben und eine Teilnahme deshalb nicht in Betracht gezogen hat (vgl. Kapitel 6.4.3).

Die wichtigste Informationsquelle zu AM15 war für acht von zehn Modellversuchsteilnehmern (79,7 %) die Fahrschule (vgl. Tabelle 6-15). Neben der Fahrschule war das soziale Umfeld bestehend aus Familie und Freunden wichtigster Informationskanal: 63,1 % der 15-jährigen holten sich Wissenswertes über den Modellversuch von Gleichaltrigen und Bekannten ein, 59,9 % von Erziehungsberechtigten. Weitere Familienangehörige (29,8 %) waren nur für drei von zehn Jugendlichen und Internetangebote (26,6 %) sogar nur für etwas mehr als jeden vierten Jugendlichen eine Informationsquelle. Eine deutlich untergeordnete Bedeutung für die Informationsgewinnung nehmen u. a. die sozialen Online-Netzwerke (8,6 %), Broschüren bzw. Flyer (7,5 %) oder die klassischen Medien wie Radio bzw. Fernsehen (3,7 %) oder Zeitung bzw. Zeitschriften (3,4 %) ein.⁴⁶

Statistisch verallgemeinerbare Unterschiede in der Inanspruchnahme der Informationsquellen werden zwischen den beiden Geschlechtern sichtbar (vgl. Tabelle 6-16). Weibliche AM15-Fahrerlizenzerwerber haben sich häufiger im sozialen Netzwerk der Gleichaltrigen oder bei Familienangehörigen informiert. Die männlichen Jugendlichen haben indes vermehrt bei den amtlichen Führerscheinstellen

⁴⁶ Dies schließt nicht aus, dass sich z. B. Eltern in diesen klassischen Medien informiert und anschließend die Information an ihre Kinder weitergegeben haben.

Informationen über die AM15-Fahrausbildung	Antworten		Befragte
	n	%	%
In der Fahrschule	695	27,7	79,7
Von gleichaltrigen Freunden/Bekanntem	550	21,9	63,1
Von Eltern/Erziehungsberechtigten	522	20,8	59,9
Von sonstigen Familienangehörigen	260	10,3	29,8
Auf anderen Seiten im Internet	232	9,2	26,6
In sozialen Online-Netzwerken	75	3,0	8,6
In Broschüren/Flyern	65	2,6	7,5
Im Radio/Fernsehen	32	1,3	3,7
In der Zeitung/in Zeitschriften	30	1,2	3,4
Bei der Führerscheinstelle der Gemeinde/des Landkreises	26	1,0	3,0
Über Veranstaltungen in der Schule/Ausbildungsstätte	17	0,7	1,9
Sonstige Informationsveranstaltungen	9	0,4	1,0
Insgesamt	2.513	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 2.513 Antworten von 872 Befragten

Tab. 6-15: AM15-Teilnehmer – Informationen über die AM15-Fahrausbildung (Mehrfachantworten)

Informationen über die AM15-Fahrausbildung	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
In der Fahrschule	78,2	81,1	82,8	77,3	81,4	85,1	79,9	74,8	78,3	80,8
Von gleichaltrigen Freunden/Bekanntem	68,7	60,8	59,2	66,3	44,2	62,8	63,8	65,4	63,0	63,2
Von Eltern/Erziehungsberechtigten	67,3	56,5	56,7	62,5	60,5	60,1	58,8	61,7	6,8	57,5
Von sonstigen Familienangehörigen	35,2	27,6	28,9	30,5	30,2	28,4	30,7	29,4	29,8	29,6
Auf anderen Seiten im Internet	25,0	27,6	26,3	26,9	39,5	20,3	28,1	26,6	27,5	26,0
In sozialen Online-Netzwerken	8,5	8,7	9,1	8,2	9,3	5,4	8,9	9,3	8,0	9,4
In Broschüren/Flyern	7,4	7,7	7,6	7,4	9,3	6,1	7,7	7,9	7,3	7,5
Im Radio/Fernsehen	2,8	3,9	4,8	2,7	9,3	1,4	2,6	6,5	3,0	4,1
In der Zeitung/in Zeitschriften	2,5	3,9	4,6	2,5	9,3	4,1	2,4	4,2	3,5	2,6
Bei der Führerscheinstelle der Gemeinde/des Landkreises	1,4	3,9	4,1	2,1	7,0	3,4	2,9	1,9	3,5	2,4
Über Veranstaltungen in der Schule/Ausbildungsstätte	2,1	2,0	3,5	0,6	2,3	3,4	1,9	0,9	1,8	1,7
Sonstige Informationsveranstaltungen	1,1	1,1	1,5	0,6	4,7	0,7	0,5	1,4	0,5	1,2
Insgesamt (n)	284	561	395	475	43	148	417	214	400	416

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 6-16: AM15-Teilnehmer: Informationen über die AM15-Fahrausbildung – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

nachgefragt. Zudem verlassen sich Schüler, die ein (Fach-)Abitur anstreben, bei der Informationsgewinnung stärker auf ihre Freunde, als Schüler, die die Mittlere Reife absolvieren. Ferner wird das Radio und Fernsehen von 15-Jährigen in Großstädten vergleichsweise deutlich am häufigsten als Informationsquelle genannt.

Fazit

Im Wesentlichen werden von den 15-jährigen Jugendlichen zwei Informationswege genutzt: die Fahrschule und das soziale Umfeld bestehend aus dem sozialen Netzwerk von Familie und Freunden. Defizitär ist die Informationssuche in der Zielgruppe der Jugendlichen auf zentralen Internetseiten und Broschüren bzw. Flyern.

6.6 Vorerfahrung mit motorisierten Zweirädern

Zur Vorbereitung bzw. zur Unterstützung der eigentlichen praktischen Fahrausbildung kann es vorkommen, dass Jugendliche den Umgang mit einem Fahrzeug bereits vor der Fahrausbildung bzw. dem eigentlichen Erwerb der Fahrerlaubnis/der Prüfbescheinigung üben. Um diese Vorerfahrung zu erheben, sollten die Jugendlichen in den Prüf- und Kontrollgruppen Angaben zu entsprechenden Fahrten vor dem Erwerb der Mofa-Prüfbescheinigung oder Moped-Fahrerlaubnis auf Privatgelände oder im Realverkehr machen.

6.6.1 Vorerfahrung mit dem Mofa

Insgesamt geben 88,1 % der befragten AM15-Fahrer an, keine Vorerfahrung mit einem Mofa

auf Privatgelände gesammelt zu haben (vgl. Tabelle 6-17). Lediglich insgesamt 11,9 % der 15-Jährigen haben ein Mofa zumindest selten vor dem Erwerb der AM-Fahrerlaubnis auf Privatgelände getestet.

Weniger als jeder zwanzigste Modellversuchsteilnehmer (4,3 %) ist vor dem Erwerb seiner AM-Fahrerlaubnis mit einem Mofa im Realverkehr gefahren (vgl. Tabelle 6-17).

Die Differenzierung der praktischen Vorerfahrung mit dem Mofa nach den Ausprägungen der unabhängigen Variablen erbringt aus statistischer Sicht nur für Fahrten auf Privatgelände ein nennenswertes Ergebnis (vgl. Bild 6-10 und Bild 6-11). Auf Privatgelände sammeln männliche Jugendliche im Durchschnitt mehr Erfahrungen mit dem Mofa als ihre weiblichen Pendanten.

Mofa-Fahrpraxis vor dem Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis	n	%
Auf Privatgelände		
Gar nicht	653	88,1
Selten	38	5,1
Gelegentlich	30	4,0
Viel	11	1,5
Sehr viel	9	1,2
Insgesamt	741	100,0
Im Straßenverkehr		
Gar nicht	685	95,7
Selten	11	1,5
Gelegentlich	14	2,0
Viel	3	0,4
Sehr viel	3	0,4
Insgesamt	716	100,0

Tab. 6-17: AM15-Teilnehmer – Mofa-Fahrpraxis vor dem Fahrerlaubnisenerwerb

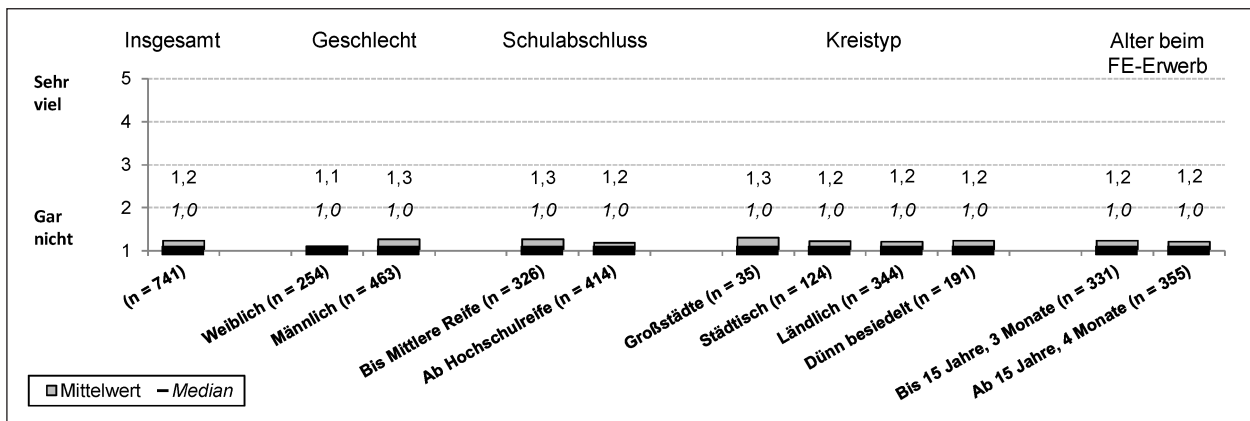


Bild 6-10: AM15-Teilnehmer: Mofa-Fahrpraxis auf Privatgelände vor dem Fahrerlaubnisenerwerb – nach relevanten Subgruppen

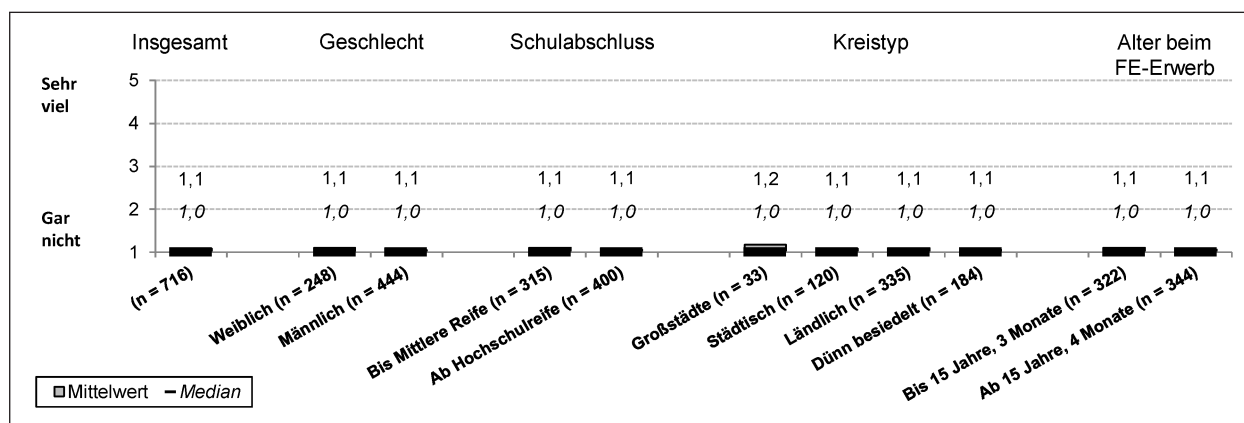


Bild 6-11: AM15-Teilnehmer: Mofa-Fahrpraxis im Realverkehr vor dem Fahrerlaubniswerb – nach relevanten Subgruppen

Mofa-Fahrpraxis vor FE-Erwerb nach FE-Klassen	n	Anteil ‚Keine Vorerfahrung‘ in %
Auf Privatgelände		
PG: AM15 MVL	741	88,1
KG1: AM16 MVL	202	88,6
KG2: A1 MVL	390	84,6
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	76	38,2
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	398	78,2
KG5: Mofa Nicht-MVL West	330	37,9
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	522	62,3
Im Straßenverkehr		
PG: AM15 MVL	716	95,7
KG1: AM16 MVL	199	96,0
KG2: A1 MVL	380	91,1
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	71	73,2
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	377	88,1
KG5: Mofa Nicht-MVL West	320	69,2
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	516	71,7

Tab. 6-18: Prüf- und Kontrollgruppen – Mofa-Fahrpraxis vor dem Fahrerlaubniswerb

Im Vergleich mit den Kontrollgruppen berichten die AM15-Modellversuchsteilnehmer und die Befragten der Kontrollgruppe KG1 die geringste Vorerfahrung mit dem Mofa, sowohl auf dem Privatgelände als auch im Realverkehr (vgl. Tabelle 6-18).⁴⁷ Die häufigsten Fahrten mit dem Mofa auf Privatgelände vor dem Erwerb einer entsprechenden Prüfbescheinigung bzw. Fahrerlaubnis berichten die Erwerber

einer Mofa-Prüfbescheinigung aus den ost- und westdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG3 und KG5). Im Straßenverkehr äußern erneut die Jugendlichen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung (KG3 und KG5) sowie Jugendliche mit einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis aus Niedersachsen (KG6) eine größere Vorerfahrung.

Fazit

Das Gros der befragten AM15-Fahrerlaubniswerber hat keine Vorerfahrung mit dem Mofa auf Privatgelände oder im Realverkehr gesammelt. Dies trifft auch auf die große Mehrheit der AM16/A1-Fahrerlaubniswerber zu. Am häufigsten wird eine solche Vorerfahrung noch von Jugendlichen berichtet, die (später) auch eine Mofa-Prüfbescheinigung erworben haben.

6.6.2 Vorerfahrung mit dem Moped

Sichtlich ausgeprägter sind die Vorerfahrungen der AM15-Teilnehmer mit dem Kleinkraftrad. 83,5 % der befragten 15-Jährigen sind vor dem Fahrerlaubniswerb auf Privatgelände mit einem Moped gefahren (vgl. Tabelle 6-19). Davon haben 19,1 % selten, 35,4 % gelegentlich, 19,9 % viel und 9,9 % der Befragten sogar sehr viel Vorerfahrung mit dem Moped gesammelt. Nur 16,5 % berichten, dass sie vor der Fahrausbildung keine Fahrten mit einem AM-Fahrzeug auf Privatgelände unternommen haben.

Auch im Straßenverkehr hat jeder zweite Befragte der Prüfgruppe (49,2 %) vor dem eigentlichen Fahrerlaubniswerb bereits Erfahrungen mit dem Moped gesammelt (vgl. nochmals Tabelle 6-19). Mit 17,1 % und 17,9 % berichtet ein etwa gleich großer

⁴⁷ Auf Signifikanztests wurde wegen des unterschiedlichen Alters der Befragten und der unterschiedlichen Verfügbarkeit der Fahrzeuge verzichtet.

Moped-Fahrpraxis vor dem Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis	n	%
Auf Privatgelände		
Gar nicht	146	16,5
Selten	169	19,1
Gelegentlich	314	35,4
Viel	169	19,1
Sehr viel	88	9,9
Insgesamt	886	100,0
Im Straßenverkehr		
Gar nicht	403	50,8
Selten	136	17,1
Gelegentlich	142	17,9
Viel	64	8,1
Sehr viel	49	6,2
Insgesamt	794	100,0

Tab. 6-19: AM15-Teilnehmer – Moped-Fahrpraxis vor dem Fahrerlaubniserwerb

Anteil, selten oder gelegentlich bereits vor dem AM-Fahrerlaubniserwerb mit einem Kleinkraftrad im Realverkehr gefahren zu sein. Der Anteil derjenigen, die viel oder sehr viel gefahren sind, ist mit 8,1 % bzw. 6,2 % geringer.

In Bild 6-12 und Bild 6-13 wird die Analyse auf Unterschiede zwischen den einzelnen Subgruppen veranschaulicht. Auf Privatgelände sind männliche Jugendliche und 15-Jährige, die ihre AM-Fahrerlaubnis bis zu drei Monate nach ihrem Geburtstag erworben haben, häufiger bereits vor der eigentlichen Fahrerlaubniserteilung gefahren als ihre jeweiligen Pendanten. Hinsichtlich Vorerfahrungen im Straßenverkehr ergeben sich keine signifikant unterschiedlichen Befunde.

Im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich stehen die AM15-Modellversuchsteilnehmer mit ihrer erworbenen Vorerfahrung mit Mopeds auf Privatgelände heraus. Sie weisen – zusammen mit der Kontrollgruppe KG1 – die geringsten Anteile ohne entspre-

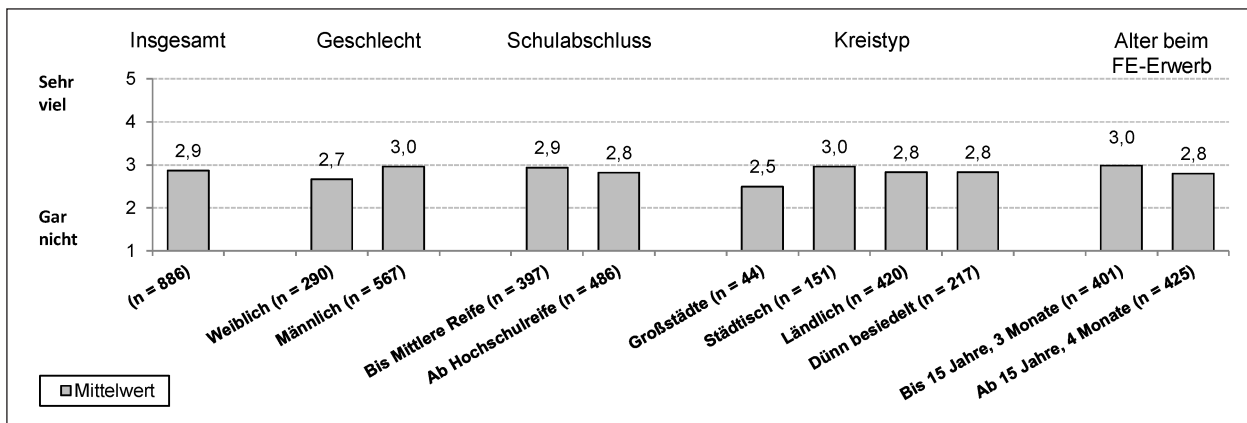


Bild 6-12: AM15-Teilnehmer: Fahrerfahrung mit dem Moped auf Privatgelände vor dem Fahrerlaubniserwerb – nach relevanten Subgruppen

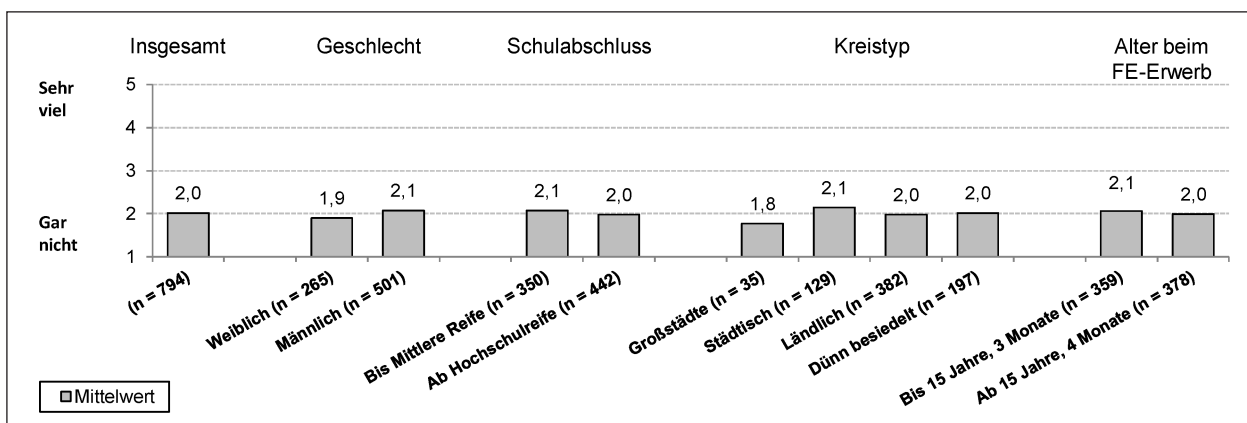


Bild 6-13: AM15-Teilnehmer: Fahrerfahrung mit dem Moped im Straßenverkehr vor dem Fahrerlaubniserwerb – nach relevanten Subgruppen

Moped-Fahrpraxis vor FE-Erwerb nach FE-Klassen	n	Anteil ‚Keine Vorerfahrung‘ in %
Auf Privatgelände		
PG: AM15 MVL	886	16,5
KG1: AM16 MVL	244	20,9
KG2: A1 MVL	435	35,2
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	65	53,8
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	362	30,6
KG5: Mofa Nicht-MVL West	363	50,8
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	534	45,9
Im Straßenverkehr		
PG: AM15 MVL	794	50,8
KG1: AM16 MVL	222	56,8
KG2: A1 MVL	420	57,4
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	63	77,8
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	348	58,1
KG5: Mofa Nicht-MVL West	346	75,6
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	525	66,7

Tab. 6-20: Prüf- und Kontrollgruppen – Moped-Fahrpraxis vor dem Fahrerlaubnisenerwerb

chende Vorerfahrung aus (vgl. Tabelle 6-20).⁴⁸ Außerdem bringen AM15-Teilnehmer auch den höchsten Anteil an Vorerfahrungen mit einem Kleinkraftfahrzeug im Straßenverkehr zum Ausdruck. Unerwartet ist der hohe Anteil an 15-jährigen Mofafahrern, die ihrerseits von einer im Vergleich zu den Erwerbenden einer AM- und A1-Fahrerlaubnis zwar geringeren, aber nicht unbedeutenden Vorerfahrung auf Mopeds berichten.

Fazit

Im Gegensatz zur Vorerfahrung mit Mofas, haben für die AM15-Modellversuchsteilnehmer Vorerfahrungen mit dem Fahren eines Kleinkraftfahrzeugs erhebliche Bedeutung. Die Befunde der befragten AM15-Teilnehmer legen nahe, dass diese vor dem eigentlichen Fahrerlaubnisenerwerb vergleichsweise am häufigsten als Schwarzfahrer Fahrerfahrungen

auf dem Moped im Schonraum und im Realverkehr sammeln. Dabei erscheint insbesondere die Häufigkeit, mit der ohne gültige Fahrerlaubnis im Realverkehr gefahren wird, bedenklich.

6.7 Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse

6.7.1 Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern

Befunde zum Erhebungszeitpunkt W1

Mit dem Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis haben die 15-Jährigen ihre motorisierte Fahrkarriere begonnen und die erste Fahrerlaubnis erworben. Für 95,2 % soll der Erwerb dieser Fahrerlaubnis allerdings nicht der Letzte sein, vielmehr beabsichtigen sie, in den nächsten Jahren mindestens eine weitere Fahrerlaubnis zu erwerben.

15-Jährige, die den Erwerb einer weiteren Fahrerlaubnis planen, äußern am häufigsten die Absicht, bereits mit 17 Jahren den Pkw-Führerschein (Fahrerlaubnisklassen BF17 bzw. BEF17) zu erwerben (vgl. Tabelle 6-21). Diese Intention bringen fast drei Viertel der Modellversuchsteilnehmer zum Ausdruck (74,0 %). Darüber hinaus äußern auch 45,9 % der Jugendlichen, dass sie mit 18 Jahren die Fahrerlaubnis für einen Pkw erwerben wollen.⁴⁹ Insgesamt beabsichtigen 97,9 % der Befragten zukünftig eine Pkw-Fahrerlaubnis zu erwerben.

Die Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse für ein leistungsstärkeres motorisiertes Zweirad ist dagegen wesentlich geringer. Nicht ganz ein Drittel der AM15-Teilnehmer (32,3 %) gibt an, eine Fahrerlaubnis der Klasse A erwerben zu wollen. Beinahe ebenso viele (30,4 %) haben die Absicht, die Fahrerlaubnis A2 mit 18 Jahren zu erwerben. Immerhin ein Fünftel der Modellversuchsteilnehmer (21,6 %) tendiert außerdem dazu, auch die A1-Fahrausbildung zu absolvieren. 7,7 % der Befragten möchte eine andere Fahrerlaubnis erwerben und nur 0,2 % der Jugendlichen wissen zum Zeitpunkt der Befragung nicht, ob sie weitere Fahrerlaubnisse erwerben wollen.

In der Absicht, weitere Fahrerlaubnisse zu erwerben, werden die deutlichsten Differenzen zwischen weiblichen und männlichen Jugendlichen sichtbar (vgl. Tabelle 6-22). Weibliche AM15-Teilnehmer äußern signifikant häufiger die Absicht, die Pkw-

⁴⁸ Auch hier wurde aufgrund des unterschiedlichen Alters der Befragten und der unterschiedlichen Verfügbarkeit der Fahrzeuge auf die Durchführung von Signifikanztests verzichtet.

⁴⁹ Offensichtlich ist der Kenntnisstand über die Modalitäten des Pkw-Fahrerlaubnisenerwerbs bei den befragten Jugendlichen nicht optimal. Die automatische Fortschreibung von BF17/BEF17 zu B/BE scheint teilweise nicht bekannt zu sein.

Fahrerlaubnis im Rahmen des Begleiteten Fahrens zu erwerben. Demgegenüber tendieren die männlichen 15-Jährigen eher dazu, mit 18 Jahren die Pkw-Fahrerlaubnis auf herkömmlichem Weg zu erwerben. Sie wollen nach eigenem Bekunden außerdem häufiger eine Motorradfahrerlaubnis der Klassen A und A2 sowie eine andere Fahrerlaubnis anstreben. Eine andere Fahrerlaubnis

spielt auch für die Schüler, die eine Mittlere Reife anstreben, und für diejenigen Befragten, die ihre Fahrerlaubnis bis drei Monate nach dem 15. Geburtstag erworben haben, eine größere Rolle als für ihre jeweiligen Pendanten. Hinsichtlich der regionalen Herkunft zeigen sich Unterschiede in der Absicht, die A1-Fahrerlaubnis zu erwerben. Vor allem Jugendliche aus städtischen Kreisen streben diese weniger oft an.

Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse	Antworten		Befragte
	n	%	%
Pkw: Klasse B/BE für Begleitetes Fahren (BF17; ab 17 Jahre)	602	34,9	74,0
Pkw: Klasse B/BE (ab 18 Jahre)	373	21,6	45,9
Motorrad: Klasse A (ab 20 Jahre)	263	15,2	32,3
Motorrad: Klasse A2 (ab 18 Jahre)	247	14,3	30,4
Motorrad: Klasse A1 (ab 16 Jahre)	176	10,2	21,6
Eine andere Fahrerlaubnis	63	3,7	7,7
Ich weiß noch nicht	2	0,1	0,2
Insgesamt	1.726	100,0	100,0
Mehrfachantworten: 1.726 Antworten von 813 Befragten			

Tab. 6-21: AM15-Teilnehmer – Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse (Mehrfachantworten)

Mit Blick auf den Prüf- und Kontrollgruppenvergleich in Tabelle 6-23 äußern die Teilnehmer am AM15-Modellversuch (74,0 %) seltener als die Mofafahrer aus Niedersachsen (80,8 %) die Absicht, eine Pkw-Fahrerlaubnis über das Begleite-Fahren ab 17 Jahre zu erwerben. Allerdings streben AM15-Teilnehmer häufiger als die Kontrollgruppen KG1, KG2, KG4 und KG6 das BF17 an. Die Pkw-Fahrerlaubnis ab 18 Jahren ziehen AM15-Teilnehmer seltener in Betracht als A1-Fahrer aus den ostdeutschen Modell- und Nicht-Modellversuchsländern. Mofafahrer in den Nicht-Modellversuchsländern bringen häufiger als AM15-Teilnehmer ihr Interesse an der A1-Fahrerlaubnisklasse zum Ausdruck. Lediglich AM16-Fahranfänger aus den Modellversuchsländern zeigen an A1 noch geringeres Interesse als die AM15-Fahrer. Vor dem Hintergrund des jeweils für die einzelnen Fahrerlaubnisse qualifizierenden Alters sind diese signifikanten Unterschiede plausibel. Auch die Motorradklassen

Absicht zum Erwerbweiterer Fahrerlaubnisse	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Pkw: Klasse B/BE für Begleitetes Fahren (BF17; ab 17 Jahre)	80,6	70,5	72,0	75,7	74,4	73,8	72,3	79,7	76,5	71,5
Pkw: Klasse B/BE (ab 18 Jahren)	41,1	48,7	46,1	45,9	51,2	48,3	47,7	38,2	45,7	45,5
Motorrad: Klasse A (ab 20 Jahre)	16,3	39,2	34,5	30,2	39,5	29,7	34,6	29,5	33,7	30,3
Motorrad: Klasse A2 (ab 18 Jahre)	19,8	34,8	32,9	28,2	41,9	24,1	30,3	32,9	32,4	28,5
Motorrad: Klasse A1 (ab 16 Jahre)	17,8	23,0	23,2	20,2	24,9	15,2	21,3	23,2	23,3	19,0
Eine andere Fahrerlaubnis	2,7	10,3	11,1	5,0	9,3	6,9	7,2	9,2	9,9	5,9
Ich weiß noch nicht	0	0,4	0,5	0	0	0	0,3	0,5	0,5	0
Insgesamt (n)	258	526	371	440	43	145	390	207	374	389
Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 6-22: AM15-Teilnehmer: Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Absicht zum Erwerb einer weiteren Fahrerlaubnis	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Pkw: Klasse B/BE für Begleitetes Fahren (BF17; ab 17 Jahre)	74,0	64,5	55,3	68,1	64,1	80,8	63,6
Pkw: Klasse B/BE (ab 18 Jahren)	45,9	49,5	52,7	50,0	52,8	49,2	50,6
Motorrad: Klasse A (ab 20 Jahre)	32,3	27,3	72,8	34,7	65,2	27,6	76,2
Motorrad: Klasse A2 (ab 18 Jahre)	30,4	30,5	79,4	38,9	77,1	29,5	87,5
Motorrad: Klasse A1 (ab 16 Jahre)	21,6	12,7	–	56,9	/	29,5	/
Eine andere Fahrerlaubnis	7,7	5,9	8,5	5,6	11,6	11,4	10,3
Ich weiß noch nicht	0,2	0	0,5	5,6	0	1,9	0
Insgesamt (n)	813	220	423	72	345	370	522
Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an – Trifft nicht zu / Ausweis nicht sinnvoll, da lediglich 11 bzw. 26 Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis in diesen Gruppen enthalten sind							

Tab. 6-23: Prüf- und Kontrollgruppen – Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse (Mehrfachantworten)

A und A2 wollen die Jugendlichen der Prüfgruppe seltener erwerben als die Kontrollgruppen mit (überwiegend) A1-Fahrerlaubnisern (KG2, KG4 und KG6). Hier deutet sich eine Fortsetzung der Affinität für motorisierte Zweiräder in der Fahrkarriere an.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

In der zweiten Befragung äußern 96,5 % der Befragungsteilnehmer ihre Absicht, in den nächsten Jahren mindestens eine weitere Fahrerlaubnis zu erwerben. Unter diesen Panelbefragungsteilnehmern erhält die BF17-Fahrerlaubnis weiterhin den größten Zuspruch (74,5 % vgl. Tabelle 6-24). 45,6 % der Befragten geben (auch) ihre Absicht kund, den Pkw-Führerschein mit 18 Jahren erwerben zu wollen.⁵⁰ Insgesamt äußern 99,1 % der Panelbefragungsteilnehmer zum Ende des AM15-Modellversuchs die Absicht, zukünftig eine Pkw-Fahrerlaubnis zu erwerben. Etwa je ein Drittel der zum zweiten Befragungszeitpunkt 16-jährigen Modellversuchsteilnehmer nennen ebenso die Absicht, die Fahrausbildung für die Klassen A (33,0 %) bzw. A2 (34,5 %) zu absolvieren. Die A1-Fahrerlaubnis ist noch für 18,0 % der ehema-

Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse	Antworten		Befragte
	n	%	%
Pkw: Klasse B/BE für Begleitetes Fahren (BF17; ab 17 Jahre)	248	34,6	74,5
Pkw: Klasse B/BE (ab 18 Jahren)	152	21,2	45,6
Motorrad: Klasse A (ab 20 Jahre)	110	15,3	33,0
Motorrad: Klasse A2 (ab 18 Jahre)	115	16,0	34,5
Motorrad: Klasse A1 (ab 16 Jahre)	60	8,4	18,0
Eine andere Fahrerlaubnis	32	4,5	9,6
Insgesamt	717	100,0	100,0
Mehrfachantworten: 717 Antworten von 333 Befragten			

Tab. 6-24: AM15-Teilnehmer – Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)

⁵⁰ Auch in der Zweitbefragung drückt sich somit der missverständliche Kenntnisstand hinsichtlich des Fahrerlaubnisenerwerbs der Klassen BF und B aus.

Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Pkw: Klasse B/BE für Begleitetes Fahren (BF17; ab 17 Jahre)	79,1	71,5	72,1	76,5	85,0	65,0	75,8	77,8	75,0	72,4
Pkw: Klasse B/BE (ab 18 Jahren)	45,5	46,7	48,1	43,6	60,0	48,3	44,8	39,5	43,0	49,0
Motorrad: Klasse A (ab 20 Jahre)	15,5	42,1	33,8	32,4	35,0	31,7	35,2	29,6	34,9	29,7
Motorrad: Klasse A2 (ab 18 Jahre)	21,8	41,6	39,0	30,7	55,0	30,0	31,5	38,3	39,0	29,0
Motorrad: Klasse A1 (ab 16 Jahre)	14,5	20,1	22,7	14,0	20,0	11,7	18,8	21,0	18,0	17,9
Eine andere Fahrerlaubnis	3,6	12,6	13,0	6,7	-	3,3	10,9	13,6	10,5	7,6
Insgesamt (n)	110	214	154	179	20	60	165	81	172	145

Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten

Tab. 6-25: AM15-Teilnehmer: Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

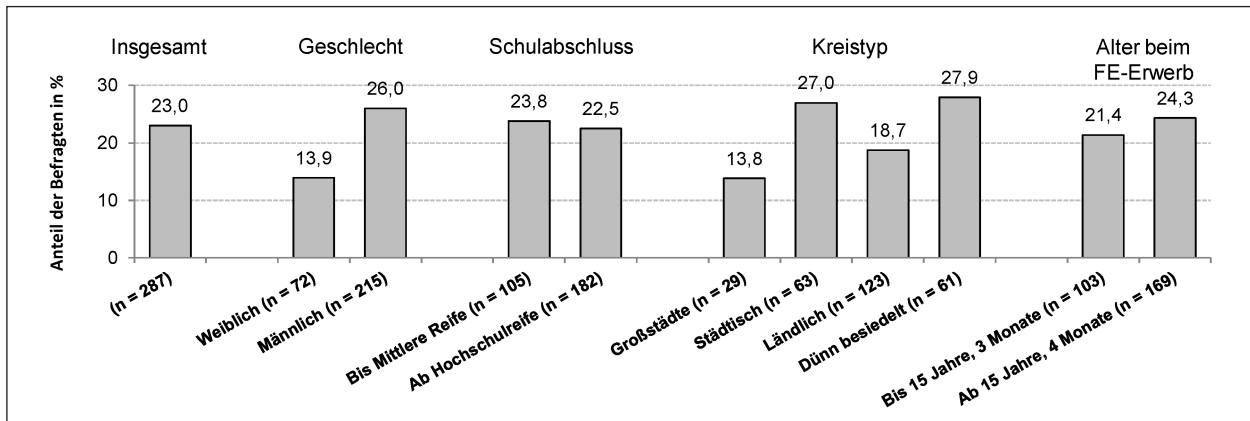


Bild 6-14: Kontrollgruppe KG2: Bereits erfolgte AM15-Teilnahme – nach relevanten Subgruppen

ligen AM15-Modellversuchsteilnehmer interessant. 9,6 % der Jugendlichen haben andere Fahrerlaubnisse im Sinn. Die Häufigkeit der Antworten deutet darauf hin, dass die Jugendlichen durchschnittlich den Erwerb von ca. zwei weiteren Fahrerlaubnissen beabsichtigen.

Keine der differenzierten Teilgruppen drückt in der Befragung am Ende der AM15-Zeit eine besondere Neigung zum Erwerb einer bestimmten Fahrerlaubnis aus. Dies macht die Analyse der Subgruppen in Tabelle 6-25 deutlich.

Ohne Resultat bleiben auch die statistischen Tests auf intraindividuelle Veränderung zwischen den Befragungszeitpunkten. Auf eine Veranschau-

lichung intraindividuelle Veränderungen wird für diese Fragestellung deshalb verzichtet.

Fazit

Fast alle befragten Inhaber einer Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis für ein motorisiertes Zweirad geben an, zukünftig die Pkw-Fahrerlaubnis erwerben zu wollen. Unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern ist die Absicht, diese im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren zu erwerben, besonders hoch. Zwischen den Befragungszeitpunkten bleiben die Absichten zum zukünftigen Fahrerlaubniswerb bei den Inhabern der AM15-Fahrerlaubnis stabil.

Befragte der Kontrollgruppen, die durch Jugendliche mit einer A1-Fahrerlaubnis definiert sind (KG2, KG4 und KG6), geben deutlich häufiger als AM15-Teilnehmer an, weitere Fahrerlaubnisse für leistungsstärkere Motorräder erwerben zu wollen.

6.7.2 Kontrollgruppe KG2: Bereits erfolgte AM15-Teilnahme

In der Kontrollgruppe KG2, die ausschließlich A1-Fahrerlaubnisnehmer aus den Modellversuchsländern umfasst, wurde zusätzlich die Information einer bereits absolvierten Teilnahme am AM15-Modellversuch erhoben. Von den 16-jährigen Inhabern einer A1-Fahrerlaubnis hatten 23,0 % bereits mit 15 Jahren die Fahrerlaubnis für die Klasse AM im Rahmen des Modellversuchs erworben (vgl. Tabelle 6-26).

Die Analyse nach den Subgruppen weist auf einen nennenswerten Unterschied zwischen dem Geschlecht der Befragten in der Kontrollgruppe KG2 hin (vgl. Bild 6-14). Unter den männlichen 16-jährigen Befragten mit einer A1-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern hatten 26,0 % die AM15-Fahrerlaubnis erworben. Unter ihren weib-

lichen Pendanten waren dies nur 13,9 % und damit signifikant weniger.

6.8 Fahrsicherheitstrainings

6.8.1 Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings

Zur Ergänzung der theoretischen und fahrpraktischen Ausbildung sind Fahrtrainings eine Möglichkeit zum Aufbau von Fahrfertigkeits für das Führen des motorisierten Zweirads. Diese Option haben jedoch lediglich 1,8 % der befragten AM15-Fahrerlaubnisnehmer genutzt. Die große Mehrheit der AM15-Teilnehmer hat diese Möglichkeit bisher außer Acht gelassen (vgl. Tabelle 6-27).

Die Differenzierung der Teilnahme an freiwilligen Fahrsicherheitstrainings bringt statistisch relevante Resultate für die Merkmale Schulbildung und Kreistyp hervor (vgl. Bild 6-15). AM15-Teilnehmer mit einem Abschluss bis zur Mittleren Reife nehmen vergleichsweise häufiger an freiwilligen Fahrsicherheitstrainings teil, ebenso wie AM15-Fahrerlaubnisnehmer aus Großstädten.

AM15-Teilnehmer nehmen seltener als Zweirad-Fahranfänger aus Nicht-Modellversuchsländern an freiwilligen Fahrsicherheitstrainings teil, wie der

Teilnahme am AM15-Modellversuch (KG2)	n	%
Ja	66	23,0
Nein	221	77,0
Insgesamt	287	100,0

Tab. 6-26: Kontrollgruppe KG2 – Bereits abgeschlossene Teilnahme am AM15-Modellversuch

Teilnahme an einem freiwilligen Fahrsicherheitstraining	%
Ja	1,8
Nein	98,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	904

Tab. 6-27: AM15-Teilnehmer – Teilnahme an freiwilligen Fahrsicherheitstrainings

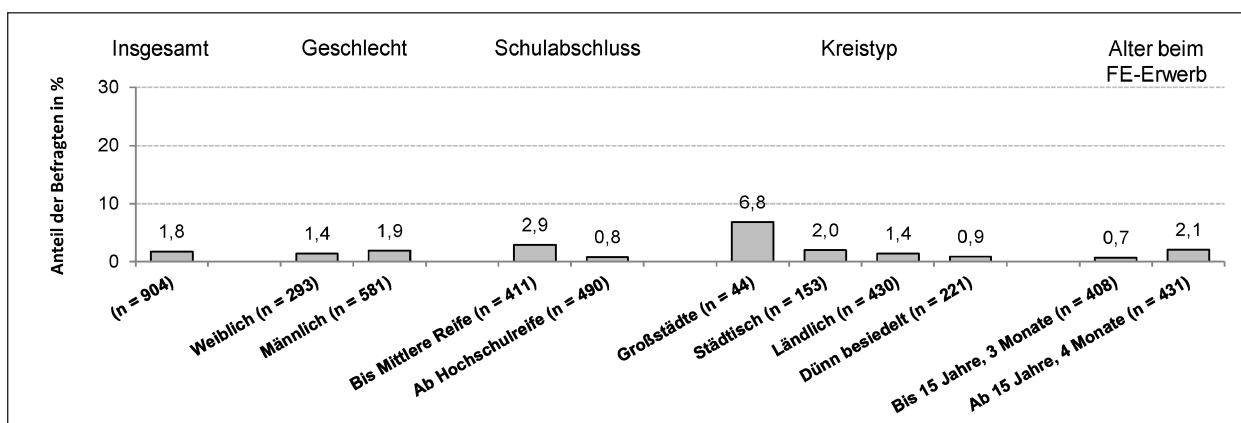


Bild 6-15: AM15-Teilnehmer: Teilnahme an einem freiwilligen Fahrsicherheitstraining; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Teilnahme an einem freiwilligen Fahr-sicherheitstraining	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Ja	1,8	1,2	2,0	7,4	4,0	8,1	6,6
Nein	98,2	98,8	98,0	92,6	96,0	91,9	93,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	904	249	449	81	373	409	560

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 6-28: Prüf- und Kontrollgruppen – Teilnahme an einem freiwilligen Fahrsicherheitstraining

Teilnahme an einem freiwilligen Fahrsicherheitstraining	%
Ja	2,1
Nein	97,9
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	382

Tab. 6-29: AM15-Teilnehmer aus Sachsen – Teilnahme an freiwilligen Fahrsicherheitstrainings

Prüf- und Kontrollgruppenvergleich in Tabelle 6-28 zeigt⁵¹. Vergleichsweise häufig nehmen die 15-jährigen Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung an solchen Trainings teil⁵².

6.8.2 Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings von AM15-Teilnehmern in Sachsen

Die Sächsische Staatsregierung verteilt an alle sächsischen AM-Führscheinneulinge einen Gutschein für ein dreistündiges Fahrsicherheitstraining in Verbandsfahrschulen mit einem Eigenbeitrag von acht Euro (vgl. Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2013). Unter den befragten AM-Fahranfängern aus Sachsen haben lediglich 2,1 % an einem solchen Fahrsicher-

heitstraining teilgenommen (vgl. Tabelle 6-29). Das Gros der sächsischen Jugendlichen lässt sich mit einem solchen Angebot offensichtlich nicht vom Nutzen eines separaten Fahrsicherheitstrainings überzeugen. Offen bleibt bei diesem Befund, inwieweit die Fahrschulen ein solches Fahrsicherheitstraining tatsächlich bewerben.

7 Mobilitätsverhalten mit motorisierten Zweirädern

Im vorliegenden Kapitel werden alle Aspekte des erhobenen Fragenprogramms aufgearbeitet, die einen dezidierten Bezug zum Mobilitätsverhalten, d. h. zur tatsächlichen Nutzung des motorisierten Zweirads und zum Erfahrungsaufbau mit dem Kraftrad aufweisen. Dabei werden, wie bereits zuvor, Prüf- und Kontrollgruppenvergleiche zur Ergänzung der Befragungsergebnisse von AM15-Modellversuchsteilnehmern durchgeführt. Wie in Kapitel 4.4.3 bereits dargelegt, unterscheiden sich die Prüf- und Kontrollgruppen unter anderem auch hinsichtlich ihrer bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer und – damit in der Tendenz einhergehend – hinsichtlich ihres bisherigen Fahrerfahrungsaufbaus. Dies ist für die anstehenden Analysen unmittelbar von Belang. Für die inhaltliche Gegenüberstellung der Prüf- und Kontrollgruppen werden deshalb die Antworten der Prüfgruppe aus der Zweitbefragung und die Daten der einmaligen Befragung der Kontrollgruppen herangezogen.

⁵¹ Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass zum Erhebungszeitpunkt W1 die AM15-Teilnehmer deutlich kürzer im Besitz ihrer Fahrerlaubnis als die Vergleichsgruppen sind. Im Fragebogen des zweiten Erhebungszeitpunktes wurde diese Frage nicht mehr gestellt.

⁵² Ad hoc drängt sich die Vermutung auf, dass die Integration der Mofa-Ausbildung in den institutionellen Kontext von Schulen mit speziellen Fahrsicherheitsübungen verbunden sein könnte.

7.1 Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Im Rückblick auf die bisherige Dauer der AM15-Modellversuchsteilnahme geben 47,3 % der Jugendlichen an, dass sie beinahe täglich mit dem AM-Fahrzeug gefahren sind (vgl. Tabelle 7-1). Die zweite Hälfte der befragten 15-Jährigen hat das Kleinkraftrad durchschnittlich mehrmals in der Woche (38,1 %) oder mehrmals im Monat (12,7 %) genutzt. Nur sehr wenige Befragte sind das motorisierte Zweirad seltener gefahren (1,9 %).

In der Nutzungshäufigkeit unterscheiden sich die weiblichen und die männlichen Befragten einerseits und die beiden Schülergruppen andererseits statistisch signifikant voneinander (vgl. Bild 7-1). Die männlichen AM15-Fahrerlaubnisbewerber und auch diejenigen mit einer angestrebten oder bereits absolvierten Mittleren Reife berichten eine höhere durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs als ihre jeweiligen Pendanten. Für den Kreistyp und das Alter beim Fahrerlaubniswerb ergeben sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede.

Nutzung des AM-Fahrzeugs	%
(Fast) täglich	47,3
Mehrmals in der Woche	38,1
Mehrmals im Monat	12,7
Einmal im Monat oder seltener	1,9
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	876

Tab. 7-1: AM15-Teilnehmer – Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs in der ersten Panelwelle

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Die Befunde der Wiederholungsbefragung verweisen auf eine höhere durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs durch die Befragten am Ende der AM15-Modellversuchsteilnahme. Zum zweiten Befragungszeitpunkt geben mehr als die Hälfte (56,2 %) der AM15-Teilnehmer an, dass sie seit dem Erhalt der Fahrerlaubnis fast täglich mit dem Kleinkraftrad fahren (vgl. Tabelle 7-2).

Der Anteil der (fast) täglichen Nutzer ist gegenüber den Befragungsergebnissen in der ersten Panelwelle um etwa neun Prozentpunkte angewachsen (vgl. Tabelle 7-1). Des Weiteren nutzen 31,7 % der Jugendlichen das AM-Fahrzeug mehrmals in der Woche und weitere 11,0 % sind mehrmals im Monat damit unterwegs. Nur 1,1 % der Befragten sind auch bis zum Ende des Modellversuchs nur seltener mit dem motorisierten Zweirad gefahren.

Die Befunde der Subgruppenanalyse sind zum zweiten Erhebungszeitpunkt identisch mit den Ergebnissen aus Befragungswelle W1 (vgl. Bild 7-2). Erneut haben die männlichen AM15-Fahrerlaubnisbewerber und die Schüler, die eine Mittlere Reife anstreben

Nutzung des AM-Fahrzeugs	%
(Fast) täglich	56,2
Mehrmals in der Woche	31,7
Mehrmals im Monat	11,0
Einmal im Monat oder seltener	1,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	356

Tab. 7-2: AM15-Teilnehmer – Häufigkeit der Nutzung des AM-Fahrzeugs; zweite Panelwelle

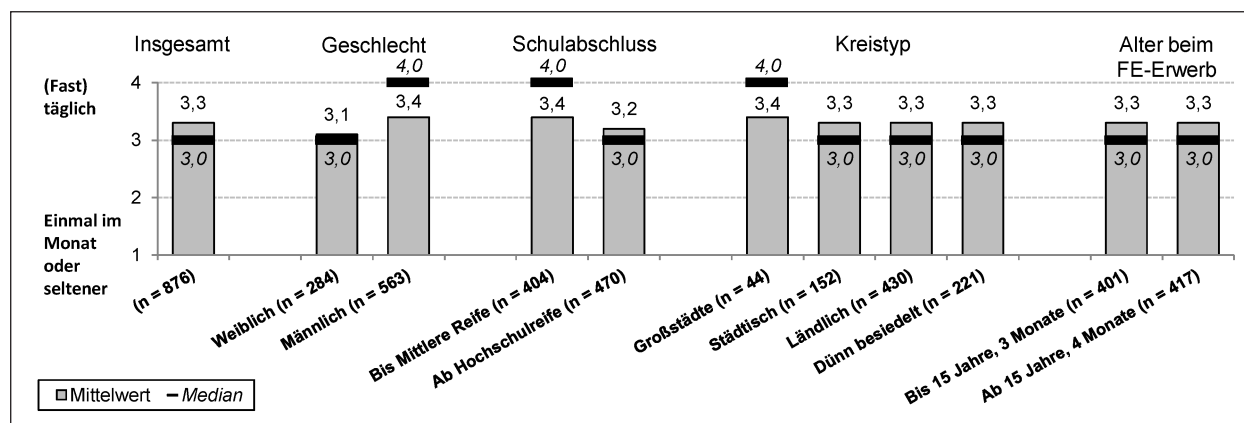


Bild 7-1: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs – nach relevanten Subgruppen

oder bereits besitzen, nach eigenen Angaben das AM-Kleinkraftrad häufiger als ihre jeweiligen Pendants genutzt.

Die vergleichende Betrachtung der Befragungsergebnisse aus den Panelwellen W1 und W2 macht einen Anstieg der durchschnittlichen Nutzung des motorisierten Zweirads unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern sichtbar. Ein solcher wird durch die abgetragenen zentralen Maße in Tabelle 7-3 bestätigt. Für alle Befragungsteilnehmer aus der Prüfgruppe beträgt der Median in Welle W1 $\bar{x} = 3,0$ ($\bar{x} = 3,3$). Die zentralen Maße aus der Erstbefragung für die Subgruppe der am Panel teilnehmenden AM15-Fahranfänger sind identisch. Die Befunde für die Zweitbefragung unter den AM15-Fahranfängern weisen einen Anstieg der AM-Fahrzeugnutzung aus ($\bar{x} = 4,0$; $\bar{x} = 3,4$).

Zusätzlich können mithilfe der Panelstruktur für die gesamte Gruppe intraindividuelle Veränderungen zwischen den Beobachtungszeitpunkten nachgezeichnet werden. Der Durchschnitt der intraindividuellen Veränderung wird im unteren Tabellenteil von Tabelle 7-3 wiedergegeben und ist folgendermaßen zu interpretieren: Der arithmetische Mittelwert der Panelteilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1 bzw. W2 weicht im Durchschnitt um den Wert $\bar{x} = 0,0$ ($\bar{x} = -0,06$) bzw. $\bar{x} = 0,0$ ($\bar{x} = 0,06$), also kaum in nennenswertem Umfang, vom intraindividuellen Mittelwert beider Wellen ab. Anhand des arithmetischen Gesamtmittelwerts der intraindividuellen Veränderungen lässt sich zudem ablesen, dass sich die durchschnittliche Nutzung des Kleinkraftrades bei jedem Panelbefragungsteilnehmer um 0,12 Punkte auf der Skala, die bei dieser Variable die Werte von eins bis vier annehmen kann (vgl. Bild 7-2), erhöht. Der durchgeführte statistische Test auf intraindividuelle Veränderungen zeigt für die dargestellte Entwicklung einen signifikanten Anstieg der

berichteten Werte zwischen beiden Beobachtungszeitpunkten an.

Die Bedeutung dieses Anstiegs wird in Tabelle 7-4 konkret veranschaulicht. 64,7 % der befragten Erwerber der AM15-Fahrerlaubnis haben ihr Nut-

Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs ^a	n	Median/Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	876	3,00/3,31
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	354	3,00/3,32
Zentrale Maße in W2	354	4,00/3,44
Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W1	354	0,00/-0,06
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W2	354	0,00/0,06

^a Antwortkategorien:
 1 = Einmal im Monat oder seltener,
 2 = Mehrmals im Monat,
 3 = Mehrmals in der Woche,
 4 = (Fast) täglich.

Tab. 7-3: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der durchschnittlichen Nutzung des AM-Fahrzeugs zwischen den Panelwellen W1 und W2

Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs	%
Starke Zunahme (+2 Kategorien)	2,0
Zunahme (+1 Kategorie)	21,2
Keine Veränderung	64,7
Reduzierung (-1 Kategorie)	11,3
Starke Reduzierung (-2 Kategorien)	0,8
Anzahl (n)	354

Tab. 7-4: AM15-Teilnehmer – Veränderung der durchschnittlichen Nutzung des AM-Fahrzeugs zwischen den Panelwellen W1 und W2

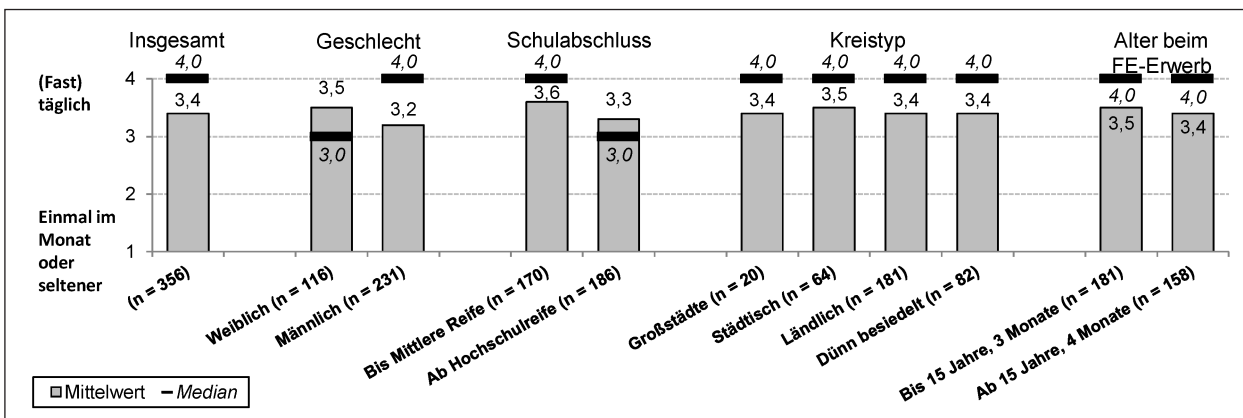


Bild 7-2: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

zungsverhalten im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes nicht verändert. 11,3 % berichten in der zweiten Befragung von einer um eine Kategorie reduzierten durchschnittlichen Nutzung des Kleinkraftrades. 0,8 % berichten einen noch größeren Rückgang um zwei Kategorien auf der Werteskala von eins bis vier. Demgegenüber stehen 21,2 % der AM15-Fahranfänger, die zum Zeitpunkt der Zweitebefragung ihr motorisiertes Zweirad häufiger nutzen als zum Erhebungszeitpunkt der Welle W1. 2,0 % der befragten Jugendlichen haben die durchschnittliche Nutzung sogar um zwei Kategorien auf der Werteskala erhöht.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich tun sich letztendlich zwei Nutzergruppen auf. Auf der einen Seite stehen die Inhaber einer mit 16 Jahren erworbenen AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern (KG1) sowie die Mofafahrer in ost- und westdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG3 und KG5). Auf der anderen Seite stehen die maßgeblich von den Fahrern von A1-Fahrzeugen geprägten Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6. In den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 der Jugendlichen mit (überwiegend) einem A1-Führerschein ist das motorisierte Zweirad für mehr als 60 % der Befragten augenscheinlich ein alltäglich genutztes Verkehrsmittel. Für die 15- und 16-jährigen Jugendlichen in den Kontrollgruppen KG1, KG3 und KG5 hat das motorisierte Zweirad in der Alltagsmobilität nicht den gleichen Stellenwert. Die Prüfgruppe nimmt eine Sonderstellung ein und bewegt sich in der durchschnittlichen Nutzung zwischen beiden Gruppierungen (vgl. Tabelle 7-5). Signifikante Unterschiede hinsichtlich der Nutzung des motori-

sierten Zweirads lassen sich hinsichtlich einer intensiveren Nutzung in der Prüfgruppe im Vergleich zu den Kontrollgruppen KG1, KG3 und KG5 sowie der geringeren Nutzung in der Prüfgruppe im Vergleich zu westdeutschen AM16/A1-Fahrern (KG6) feststellen.

Fazit

Etwas mehr als die Hälfte der AM15-Teilnehmer hat, rückblickend auf die gesamte AM15-Phase, das motorisierte Zweirad (fast) täglich genutzt. Unter den AM15-Fahranfängern hat sich die durchschnittliche Nutzung des motorisierten Zweirads von Welle W1 zu W2 insgesamt leicht erhöht. Am Ende der Modellversuchsteilnahme nutzen die AM15-Fahrer ihr Kleinkraftrad häufiger als AM16-Fahrerlaubnisnehmer in den Modellversuchsländern und Mofafahrer in Ost und West, allerdings signifikant seltener als westdeutsche AM16/A1-Fahrer (KG6).

Für die 16-jährigen Inhaber der AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 stellt das motorisierte Zweirad ein (fast) täglich genutztes Fahrzeug dar, das im Vergleich zu den übrigen Prüf- und Kontrollgruppen augenscheinlich noch häufiger für die Deckung der individuellen und alltäglichen Mobilitätsbedarfe herangezogen wird.

7.2 Bisherige Gesamtfahrleistung

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Neben der durchschnittlichen Nutzung stellt die Erhebung der bisherigen Gesamtfahrleistung ein Globalmaß der erworbenen Fahrerfahrung der jugendlichen Zweiradfahranfänger dar. Die diesbezüglichen Schätzungen der AM15-Fahranfänger

Nutzung des AM-Fahrzeugs	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG (W2)	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
(Fast) täglich	56,2	43,4	62,6	39,2	62,2	43,5	63,2
Mehrmals in der Woche	31,7	37,7	26,9	45,9	28,3	35,9	27,8
Mehrmals im Monat	11,0	14,5	7,0	10,8	7,2	17,5	7,0
Einmal im Monat oder seltener	1,1	4,4	3,5	4,1	2,2	3,1	2,0
Insgesamt (n)	356	228	431	74	360	382	544

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 7-5: Prüf- und Kontrollgruppen – Durchschnittliche Nutzung des motorisierten Zweirads

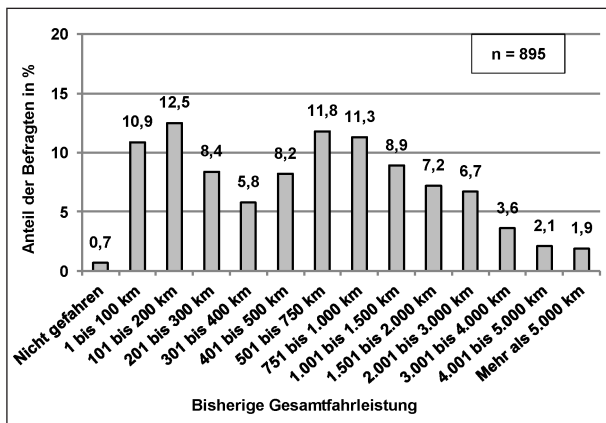


Bild 7-3: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; erste Panelwelle

zum Zeitpunkt der ersten Befragung werden in Bild 7-3 abgetragen. Die von den Befragten dokumentierte Gesamtfahrleistung resultiert in einer bimodalen Verteilung. Die beiden höchsten relativen Anteile bilden mit 12,5 % und 11,8 % diejenigen 15-Jährigen, die ihre bisherige Fahrleistung auf 101 bis 200 km bzw. auf 501 bis 750 km einschätzen. Die größte Gesamtfahrleistung geben 1,9 % der Jugendlichen mit mehr als 5.000 km an. Sechs Personen (0,7 %) äußern umgekehrt, dass sie seit dem Fahrerlaubniswerb noch gar nicht mit dem motorisierten Zweirad gefahren sind. Darüber hinaus ist die Hälfte der Befragten bis zur ersten Befragung etwa 501 bis 750 km gefahren; die weiteren 50 % haben bis zum Befragungszeitpunkt eine größere Gesamtfahrleistung erbracht.

Die Differenzierung der bisherigen Gesamtfahrleistung nach dem Standardset unabhängiger Variablen erfolgt in Tabelle 7-6. Die Befragungsergebnisse und die Resultate der statistischen Unterschiedstests ergeben für die männlichen Befragten und die 15-Jährigen, die eine Mittlere Reife anstreben, eine signifikant höhere bisherige Gesamtfahrleistung als für ihre jeweiligen Pendants. Zudem berichten diejenigen AM15-Fahreranfänger, die zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniswerbs nicht älter als 15 Jahre und drei Monate gewesen sind, in der Erstbefragung eine höhere Gesamtfahrleistung als Jugendliche, die beim Fahrerlaubniswerb älter waren.

Einen zusätzlichen Eindruck über die bisherige Gesamtfahrleistung verschafft die Differenzierung nach der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer. Deren Dichotomisierung am Mittelwert $\bar{x} = 110,2$ Tage verweist auf unterschiedliche Gesamtfahrleistungen in Abhängigkeit von der bisherigen Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes. Die Unterschiede sind

Ausprägung der unabhängigen Variablen	Bisherige Gesamtfahrleistung (\bar{x})
Geschlecht	
Weiblich (n = 288)	301 bis 400 km
Männlich (n = 577)	501 bis 750 km
Schulabschluss	
Bis Mittlere Reife (n = 407)	501 bis 750 km
(Fach-)Hochschulreife (n = 485)	401 bis 500 km
Kreistyp	
Großstädte (n = 44)	501 bis 750 km
Städtisch (n = 153)	401 bis 500 km
Ländlich (n = 430)	501 bis 750 km
Dünn besiedelt (n = 221)	501 bis 750 km
Alter beim Fahrerlaubniswerb	
Bis 15 Jahre, 3 Monate (n = 407)	501 bis 750 km
Ab 15 Jahre, 4 Monate (n = 427)	401 bis 500 km
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an	

Tab. 7-6: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Fahrerlaubnisbesitzdauer	Bisherige Gesamtfahrleistung (\bar{x})
Fahrerlaubnisbesitzdauer bis zu 110 Tage (n = 461)	501 bis 750 km
Fahrerlaubnisbesitzdauer von mindestens 111 Tagen (n = 380)	501 bis 750 km
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an	

Tab. 7-7: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; erste Panelwelle (nach der Fahrerlaubnisbesitzdauer)

statistisch signifikant, anhand des berichteten Medians in Tabelle 7-7 allerdings nicht direkt ersichtlich. Zusätzliche Auswertungen geben den tatsächlichen Unterschied besser zu erkennen: Der Kategorienmittelwert für die Gruppe von AM15-Fahreranfänger mit einer unterdurchschnittlichen Fahrerlaubnisbesitzdauer beträgt $\bar{x} = 6,3$.⁵³ Die Jugendlichen mit einer überdurchschnittlichen Besitzdauer berichten dagegen eine bisherige Gesamtfahrleistung von $\bar{x} = 7,1$.⁵⁴

⁵³ Der Wert sechs bedeutet auf der Befragungsskala, '401 bis 500 km'.

⁵⁴ Dieser Wert entspricht der Ausprägung '501 bis 750 km'.

Abschließend werden an dieser Stelle noch die AM15-Modellversuchsteilnehmer in den Blick genommen, die zum Zeitpunkt der Erstbefragung noch gar nicht gefahren sind (0,7 %, n = 6; vgl. Bild 7-3). Im Fragebogen erhielten diese Jugendlichen Zusatzfragen, die ihre Situation besser ausleuchten sollten. Als Gründe für die bisher ausgebliebenen Fahrten mit dem Moped oder Roller geben die Jugendlichen hauptsächlich ein kaputtes (25,0 %) oder nicht verfügbares (16,7 %) Fahrzeug an. Schlechtes Wetter (25,0 %), aber auch fehlende Zeit (16,7 %) werden ebenso als Ursachen genannt.⁵⁵ Je eine Person fühlte sich beim Fahren unsicher und unterließ deswegen Fahrten (8,3 %) bzw. nennt sonstige Gründe (8,3 %). Des Weiteren machen die 15-Jährigen Angaben zu den im Alltag genutzten Verkehrsmitteln für bestimmte Zwecke. In den einzelnen Nennungen, deren Auswertungen wegen der geringen Fallzahl nicht berichtet werden, weichen die Befragten jedoch nicht von den genutzten Transportmitteln ab, die auch die AM15-Modellversuchsteilnehmer mit eigener Fahrerfahrung berichten (vgl. Kapitel 7.5).

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Bis zur zweiten Befragung ist die bisherige Gesamtfahrleistung der AM15-Modellversuchsteilnehmer sichtlich angewachsen (vgl. Bild 7-4). Am häufigsten (12,8 %) schätzen die Panelbefragungsteilnehmer nun ihre bisherige Gesamtfahrleistung auf 2.001 bis 3.000 km ein. Ein vergleichbar großer Anteil (12,0 %) beziffert die bisherige Fahrleistung sogar auf 4.001 bis 5.000 km. Die

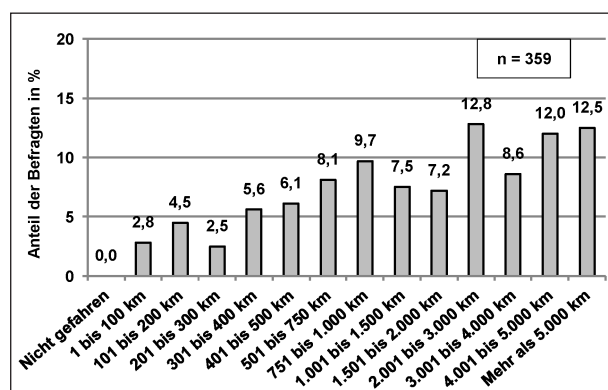


Bild 7-4: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; zweite Panelwelle

Hälfte der befragten Jugendlichen mit einer AM15-Fahrerlaubnis sind bis zum zweiten Erhebungszeitpunkt nach eigener Schätzung $\bar{x} = 1.501$ bis 2.000 km gefahren.

Die zurückgelegte Fahrtstrecke unterscheidet sich deutlich zwischen weiblichen und männlichen Fahrern, Jugendlichen mit angehende Mittlere Reife und beabsichtigter (Fach-)Hochschulreife und AM15-Fahrerlaubnisern, die zum Zeitpunkt des Bestehens der praktischen Fahrprüfung bis zu 15 Jahre und drei Monate bzw. entsprechend älter gewesen sind (vgl. Tabelle 7-8). Die jeweils größere Fahrleistung berichten demnach männliche Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis, Schüler mit angehende oder bereits absolvierter Mittlerer Reife und Fröh-einsteiger.

Die Panelbetrachtung in Tabelle 7-9 bestätigt die bisherigen Eindrücke der Zunahme an Fahrleistung und damit auch an Fahrerfahrung. Die zentralen Maße deuten auf diese Entwicklung hin, die mit den Zahlen zur durchschnittlichen intrapersonellen Veränderung im unteren Tabellenteil untermauert werden. Im Schnitt hat jeder Panelteilnehmer seine Fahrleistung in der zweiten Befragung um etwa drei Kategorienwerte höher eingeschätzt. Diese Veränderung zwischen der ersten und zweiten Befragung ist statistisch signifikant.

Ausprägung der unabhängigen Variablen	Bisherige Gesamtfahrleistung (\bar{x})
Geschlecht	
Weiblich (n = 116)	751 bis 1.000 km
Männlich (n = 234)	2.001 bis 3.000 km
Schulabschluss	
Bis Mittlere Reife (n = 170)	2.001 bis 3.000 km
(Fach-)Hochschulreife (n = 189)	1.001 bis 1.500 km
Kreistyp	
Großstädte (n = 21)	1.501 bis 2.000 km
Städtisch (n = 64)	1.501 bis 2.000 km
Ländlich (n = 182)	1.501 bis 2.000 km
Dünn besiedelt (n = 83)	1.001 bis 1.500 km
Alter beim Fahrerlaubniswerb	
Bis 15 Jahre, 3 Monate (n = 183)	2.001 bis 3.000 km
Ab 15 Jahre, 4 Monate (n = 159)	751 bis 1.000 km
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an	

Tab. 7-8: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

⁵⁵ Hierbei sind Mehrfachantworten möglich.

Bisherige Gesamtfahrleistung	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	895	7,00 ^a /6,68 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	359	7,00 ^a /6,59
Zentrale Maße in W2	359	10,00 ^b /9,44
Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Mittelwert in W1	359	-1,50/-1,43
Intrapersoneller Mittelwert in W2	359	1,50/1,43
^a Der Wert sieben auf der Antwortskala bedeutet 501 bis 750 km ^b Der Wert zehn auf der Antwortskala bedeutet 1.501 bis 2.000 km		

Tab. 7-9: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der selbstberichteten bisherigen Gesamtfahrleistung zwischen den Panelwellen W1 und W2

Bisherige Gesamtfahrleistung	%
Starke Zunahme (+4 und mehr Kategorien)	39,0
Zunahme (+1 bis +3 Kategorien)	44,0
Keine Veränderung	10,6
Reduzierung (-1 bis -3 Kategorien)	5,0
Starke Reduzierung (-4 und mehr Kategorien)	1,4
Anzahl (n)	359

Tab. 7-10: AM15-Teilnehmer – Veränderung der selbstberichteten bisherigen Gesamtfahrleistung zwischen den Panelwellen W1 und W2

Wie stark sich die Verhältnisse verschoben haben, zeigt Tabelle 7-10 anschaulich. 10,6 % der Jugendlichen haben in der zweiten Erhebung die bisherige Gesamtfahrleistung gleich hoch wie in der ersten Befragung eingeschätzt. Nur 6,4 % der AM15-Fahrerlaubnisnehmer haben ihre bisherige Gesamtfahrleistung zum späteren Zeitpunkt nach unten korrigiert. Demgegenüber steht aber das Gros an Jugendlichen (83,0 %), deren Fahrleistung zum Teil beträchtlich, um mehr als vier Kategorienwerte, angestiegen ist.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Für den abschließenden Prüf- und Kontrollgruppenvergleich wird die bisherige Gesamtfahrleistung der Jugendlichen sowohl insgesamt als auch dichotomisiert entlang des Durchschnitts des Fahrerlaub-

Prüf- und Kontrollgruppen	n	Bisherige Gesamtfahrleistung (\bar{x})
Gesamte Fahrerlaubnisbesitzdauer		
PG: AM15 MVL (W2)	344	1.001 bis 1.500 km
KG1: AM16 MVL	221	501 bis 750 km
KG2: A1 MVL	416	1.501 bis 2.000 km
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	66	501 bis 750 km
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	352	1.501 bis 2.000 km
KG5: Mofa Nicht-MVL West	358	751 bis 1.001 km
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	515	2.001 bis 3.000 km
Fahrerlaubnisbesitzdauer bis zu 265 Tage		
PG: AM15 MVL (W2)	115	751 bis 1.001 km
KG1: AM16 MVL	185	501 bis 750 km
KG2: A1 MVL	177	1.001 bis 1.500 km
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	51	401 bis 500 km
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	169	1.001 bis 1.500 km
KG5: Mofa Nicht-MVL West	114	751 bis 1.001 km
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	150	1.501 bis 2.000 km
Fahrerlaubnisbesitzdauer von mindestens 266 Tagen		
PG: AM15 MVL (W2)	229	1.501 bis 2.000 km
KG1: AM16 MVL	36	1.001 bis 1.500 km
KG2: A1 MVL	239	2.001 bis 3.000 km
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	15	1.001 bis 1.500 km
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	183	2.001 bis 3.000 km
KG5: Mofa Nicht-MVL West	244	751 bis 1.001 km
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	365	3.001 bis 4.000 km

Tab. 7-11: Prüf- und Kontrollgruppen – Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung

nisbesitzes aller Gruppen (\bar{x} = 265,1; vgl. Tabelle 7-11) berichtet.⁵⁶ Die Ergebnisse der Gesamtübersicht und der Differenzierung gliedern sich erneut in zwei Teilgruppen. Die geringeren Fahrleistungen sind bei den Kontrollgruppen mit Mofafahrern (KG3 und KG5) und auch bei den 16-jährigen Erwerbenden der AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern zu finden, während die höheren bisherigen Gesamtfahrleistungen den Gruppen mit Inhabern der AM- bzw. A1-Fahrerlaubnisse zugeordnet werden. Zwischen diesen Fahrleistungen reihen sich die Ergebnisse der Prüfgruppe ein.

⁵⁶ Auf die Durchführung von Unterschiedstests auf statistische Signifikanz wird für diesen Prüf- und Kontrollgruppenvergleich wegen der unterschiedlichen Reichweite der motorisierten Zweiräder verzichtet.

Fazit

Die längsschnittliche Analyse der AM15-Fahranfänger kann den quantitativen Fahrerfahrungsaufbau dieser Gruppe nachweislich belegen. Das Gros der Erwerber einer AM15-Fahrerlaubnis hat im beobachteten Zeitraum ihre Gesamtfahrleistung wesentlich gesteigert. Dabei unterscheiden sich die Jugendlichen allerdings zum Teil überaus deutlich nach dem Geschlecht, dem Schulabschluss und dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb. In der Gesamtschau aller untersuchten Fahranfängergruppen zeigen sich die, entsprechend der Reichweite der Fahrzeuge, erwartbaren Unterschiede zwischen Gruppen mit einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis einerseits und einer Mofa-Prüfbescheinigung andererseits. Die Prüfgruppe deckt sich mit keiner der Kontrollgruppen, sondern rangiert in der bisherigen Gesamtfahrleistung vor den Mofafahrern sowie den AM16-Fahrerlaubniserwerbern in den Modellversuchsländern und hinter der erbrachten Fahrleistung der Gruppen von (überwiegend) A1-Fahranfängern aus den Nicht-Modellversuchsländern.

7.3 Fahrleistung in der letzten Woche

Die Angaben zur Fahrleistung werden im Folgenden durch den Bezug auf die letzte Woche sowie auf die Verfügbarkeit und die Nutzung eines motorisierten Zweirads präzisiert. Der betrachtete Zeitraum umfasst dabei keine kalendarische Woche, sondern die letzten sieben Tage vor dem Ausfüllen des Fragebogens (Berichtswoche).

7.3.1 Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Nach der erworbenen Fahrerlaubnis ist die Verfügbarkeit eines Kleinkraftrades eine weitere Voraussetzung für Fahrten mit einem motorisierten Zweirad. Zum Zeitpunkt der ersten Befragung berichten 84,6 % der 15-Jährigen, dass die Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeuges an allen Tagen der Berichtswoche gegeben war. Nur wenige Befragte berichten von Einschränkungen hinsichtlich der Verfügbarkeit eines Zweirads. Auffällig sind dabei 6,4 % der AM15-Fahranfänger, denen in den vorangegangenen sieben Tagen kein Fahrzeug zur Verfügung stand (vgl. Tabelle 7-12).

Der Median für die Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen liegt bei $\bar{x} = 7,0$

Tagen (vgl. Bild 7-5). Keine der in dem Set unabhängiger Variablen definierten Subgruppen unterscheidet sich voneinander. Die berichtete durchschnittliche Verfügbarkeit eines Kleinkraftrades ist für die untersuchten Subgruppen der AM15-Fahranfänger nahezu identisch.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Die Befragungsergebnisse der zweiten Erhebung unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern zeichnen ein vergleichbares Bild über die Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in der zurückliegenden Berichtswoche. Mit 86,1 % äußert das Gros der befragten Inhaber einer AM15-Fahrerlaubnis die durchgängige Verfügbarkeit eines entsprechenden Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen (vgl. Tabelle 7-13). In allen anderen Kategorien variieren die Anteile zwi-

Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen	%
An keinem Tag	6,4
An einem Tag	1,3
An zwei Tagen	1,4
An drei Tagen	1,4
An vier Tagen	1,4
An fünf Tagen	1,5
An sechs Tagen	2,1
An sieben Tagen	84,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	865

Tab. 7-12: AM15-Teilnehmer – Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen	%
An keinem Tag	4,8
An einem Tag	1,1
An zwei Tagen	0,6
An drei Tagen	2,3
An vier Tagen	0,8
An fünf Tagen	2,8
An sechs Tagen	1,4
An sieben Tagen	86,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	353

Tab. 7-13: AM15-Teilnehmer – Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle

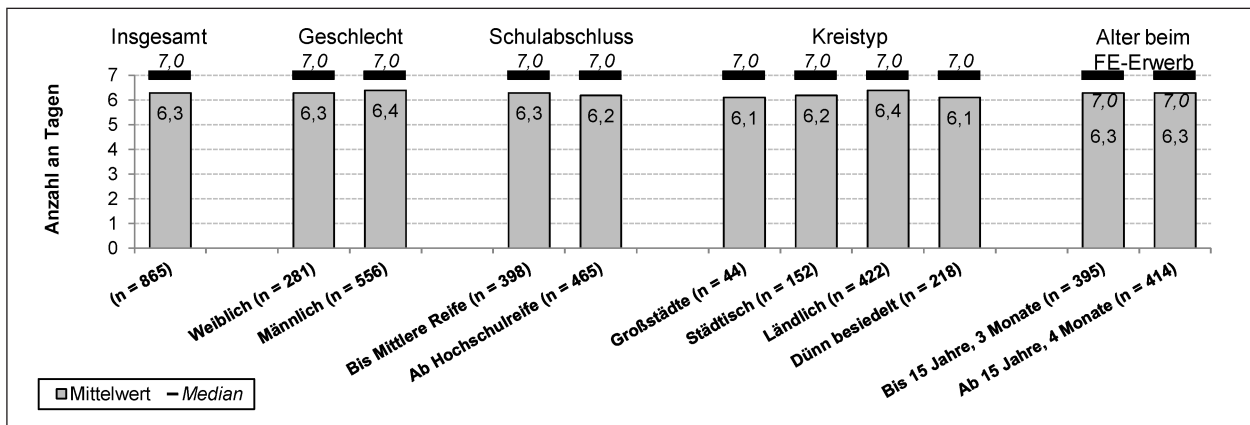


Bild 7-5: AM15-Teilnehmer: Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

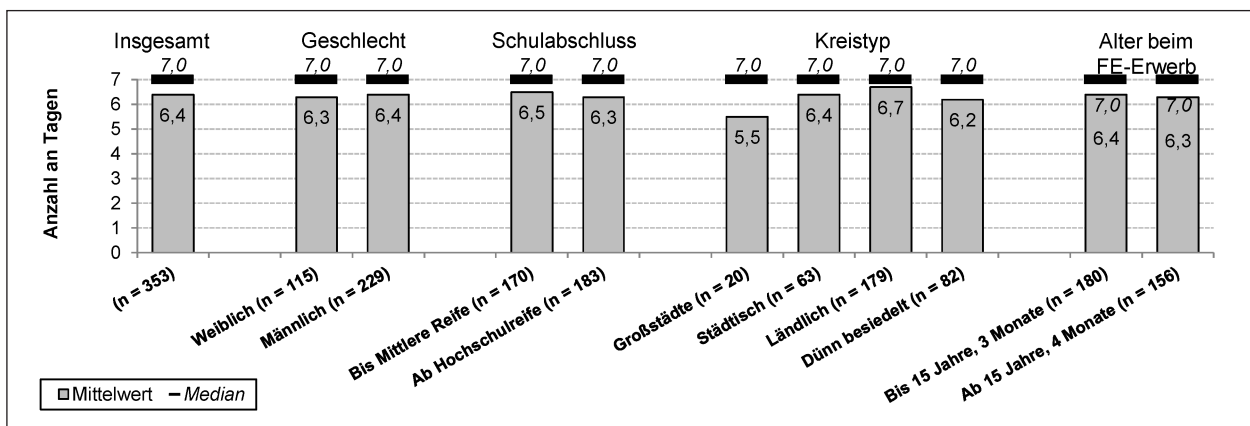


Bild 7-6: AM15-Teilnehmer: Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

schen 0,6% und 2,8 %. Fast jeder zwanzigste Befragte (4,8 %) berichtet jedoch, dass ihm in der letzten Woche kein AM-Fahrzeug zur Verfügung stand.

In der Subgruppenanalyse, dargestellt in Bild 7-6, zeigen die statistischen Tests Signifikanz für die Unterschiede im Kreistyp an. Befragte aus Großstädten berichten zum Ende ihrer Modellversuchsteilnahme deutlich seltener als Jugendliche aus den anderen unterschiedenen Kreistypen die Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen.

Die Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs zeigt unter den Befragten in den Befragungswellen W1 und W2 stabile Verhältnisse. Dies ist auch an den zentralen Maßen in Tabelle 7-14 nochmals zu erkennen. Bei den intraindividuellen Veränderungen der Panelperspektive ergeben sich keine nennenswerten Anpassungen. Signifikante intraindividuelle Veränderungen werden in den statistischen Panelauswertungen nicht sichtbar.

Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in der Berichtswoche	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	865	7,00/6,26
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	349	7,00/6,33
Zentrale Maße in W2	349	7,00/6,44
Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	349	0/-0,05
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	349	0/0,05

Tab. 7-14: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2 (in Tagen)

Für mehr als drei Viertel der Befragten (76,2 %; vgl. Tabelle 7-15) verändert sich die Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den Berichtswochen der Erst- und Zweitbefragung nicht. Den 13,9 % der Befragten die

gegen Ende des AM15-Modellversuchs eine bessere Verfügbarkeit angeben, stehen 10,9 % an Jugendlichen gegenüber, die eine geringere Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs als noch zum Zeitpunkt der ersten Befragung berichten.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Der Prüf- und Kontrollgruppenvergleich in Tabelle 7-16 verdeutlicht, dass die Verhältnisse, wie sie in der Prüfgruppe bestehen, den Ergebnissen der anderen Teilgruppen trotz leichter – und auch statistisch signifikanter – Unterschiede recht ähnlich sind. Die AM15-Modellversuchsteilnehmer können signifikant an mehr Tagen auf ein motorisiertes Zweirad zurückgreifen als die 16-jährigen AM-Fahrlaubniserwerber in den Modellversuchsländern (KG1) und die Mofa-Fahranfänger in ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG3).

Fazit

Die große Mehrheit der befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer kann sowohl zu Beginn ihrer Zwei-

rad-Fahrkarriere als auch Monate später zum zweiten Erhebungszeitpunkt täglich über ein AM-Fahrzeug verfügen. Die Verfügbarkeit von AM-Fahrzeugen ändert sich zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten nicht. Zwischen Prüf- und Kontrollgruppen bestehen nur geringe Unterschiede hinsichtlich der Verfügbarkeit der jeweiligen motorisierten Zweiräder.

7.3.2 Nutzung eines AM-Fahrzeugs

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Der Untersuchung der Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs folgt die Analyse seiner Nutzung in der Berichtswoche. Die Streuung der entsprechenden Antworten ist wesentlich größer als bei der Frage nach der Verfügbarkeit (vgl. Tabelle 7-17). Mehr als vier von fünf AM15-Fahranfängern (82,0 %) sind in den letzten sieben Tagen ein AM-Fahrzeug gefahren. Darunter sind 17,1 % an fünf, 14,4 % an sechs und 14,6 % an allen Tagen der Berichtswoche Moped gefahren. Der vergleichsweise größte Anteil der Befragten (18,0 %) äußert mit Blick auf die letzten sieben Tage allerdings, das Fahrzeug nicht genutzt zu haben.

Die Nutzung des AM-Krafrades in der Berichtswoche erweist sich im Rahmen der Subgruppenanalyse zwischen den Geschlechtern und den untersuchten Schultypen als statistisch signifikant verschieden (vgl. Bild 7-7). Die männlichen Erwerber der AM15-Fahrlaubnis nutzen ihr motorisiertes Zweirad in der Berichtswoche häufiger als ihre weiblichen Pendanten. Auch die Gruppe der AM15-Fahranfänger mit (zukünftiger) Mittlerer Reife nutzt das Fahrzeug häufiger als Jugendliche, die eine (Fach-)Hochschulreife erwerben wollen.

Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in der Berichtswoche	%
Starke Zunahme (Vier bis sieben Tage)	7,7
Zunahme (Ein bis drei Tage)	5,2
Keine Veränderung	76,2
Reduzierung (Ein bis drei Tage)	4,0
Starke Reduzierung (Vier bis sieben Tage)	6,9
Anzahl (n)	349

Tab. 7-15: AM15-Teilnehmer – Veränderung der Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2

Verfügbarkeit eines Mofa-, AM- oder A1-Fahrzeugs	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG (W2)	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
An keinem Tag	4,8	11,2	9,1	19,4	4,8	8,7	6,7
An einem bis zu drei Tagen	4,0	4,9	5,6	4,2	1,7	3,2	2,8
An vier oder fünf Tagen	3,7	2,2	2,1	0	2,2	3,2	2,6
An sechs oder sieben Tagen	87,5	81,7	83,3	76,4	91,3	85,0	87,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	353	224	430	72	356	380	539

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 7-16: Prüf- und Kontrollgruppenvergleich – Verfügbarkeit eines Mofa, AM- oder A1-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen

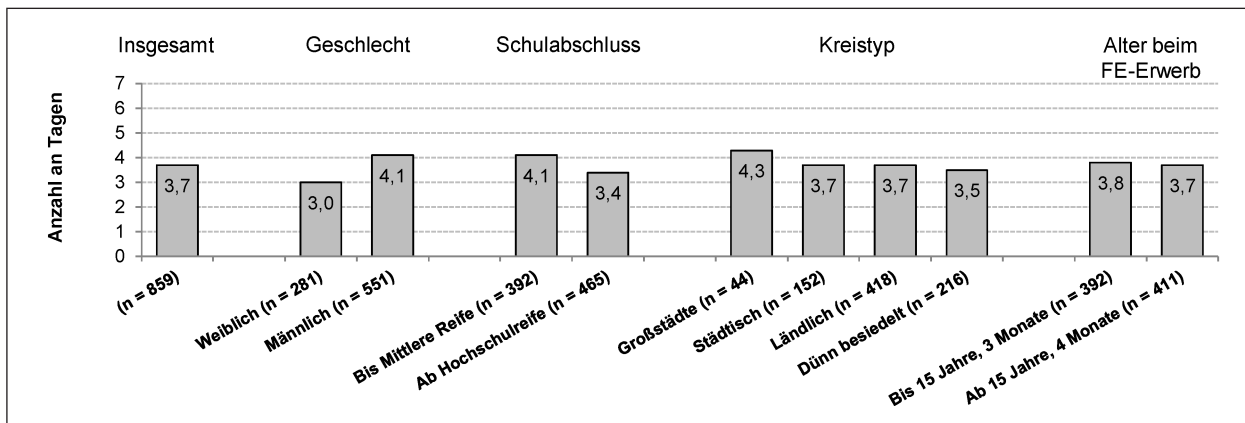


Bild 7-7: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen	%
An keinem Tag	18,0
An einem Tag	6,4
An zwei Tagen	7,5
An drei Tagen	11,8
An vier Tagen	10,2
An fünf Tagen	17,1
An sechs Tagen	14,4
An sieben Tagen	14,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	859

Tab. 7-17: AM15-Teilnehmer – Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle

Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen	%
An keinem Tag	17,8
An einem Tag	5,7
An zwei Tagen	7,1
An drei Tagen	12,2
An vier Tagen	13,3
An fünf Tagen	17,0
An sechs Tagen	13,0
An sieben Tagen	13,9
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	353

Tab. 7-18: AM15-Teilnehmer – Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

In der Berichtswoche des zweiten Befragungszeitpunktes dokumentiert wiederum die größte Gruppe an AM15-Modellversuchsteilnehmern (17,8 %), kein entsprechendes Fahrzeug gefahren zu sein. Wie bereits in den Befragungsergebnissen für die Panelwelle W1 folgen darauf in absteigender Reihenfolge der relativen Anteile die Befragten, die das AM-Fahrzeug in den letzten sieben Tagen an bis zu fünf Tagen genutzt haben (17,0 %). Mit geringem Abstand dahinter liegt die Nutzung des AM-Fahrzeugs an sieben (13,9 %), sechs (13,0 %) und vier (13,3 %) Tagen (vgl. Tabelle 7-18). Die Befunde aus der zweiten Erhebungswelle unterscheiden sich strukturell kaum von den Ergebnissen der Befragung W1.

Auch in der Subgruppenanalyse bestätigt sich das Bild aus der ersten Erhebungswelle. In der Wiederholungsbefragung nutzen männliche AM15-Fahrerlaubnisnehmer sowie Schüler, die eine Mittlere

Reife absolviert haben bzw. anstreben, ihr motorisiertes Zweirad signifikant häufiger als ihre jeweiligen Pendanten (vgl. Bild 7-8). Darüber hinaus unterscheiden sich die Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis in der zweiten Welle entlang des Alters beim Fahrerlaubnisenerwerb. Jene, die zu diesem Zweitpunkt bis zu 15 Jahre und drei Monate alt gewesen sind, berichten die Nutzung eines AM-Kraftrades an durchschnittlich mehr Tagen.

Die vergleichbaren Resultate in Tabelle 7-17 und Tabelle 7-18 zeigen eine sich im Beobachtungszeitraum kaum verändernde mittlere Nutzung der AM-Fahrzeuge. Diese augenscheinliche Beobachtung bestätigt sich bei der statistischen Untersuchung der intraindividuellen Veränderungen von Befragungswelle W1 zu W2 und resultiert in einem nicht signifikanten Ergebnis – eine durchschnittliche intraindividuelle Veränderung in der Nutzungshäufigkeit des AM-Fahrzeugs ist zwischen den Erhebungszeitpunkten nicht zu erkennen (vgl. Tabelle 7-19).

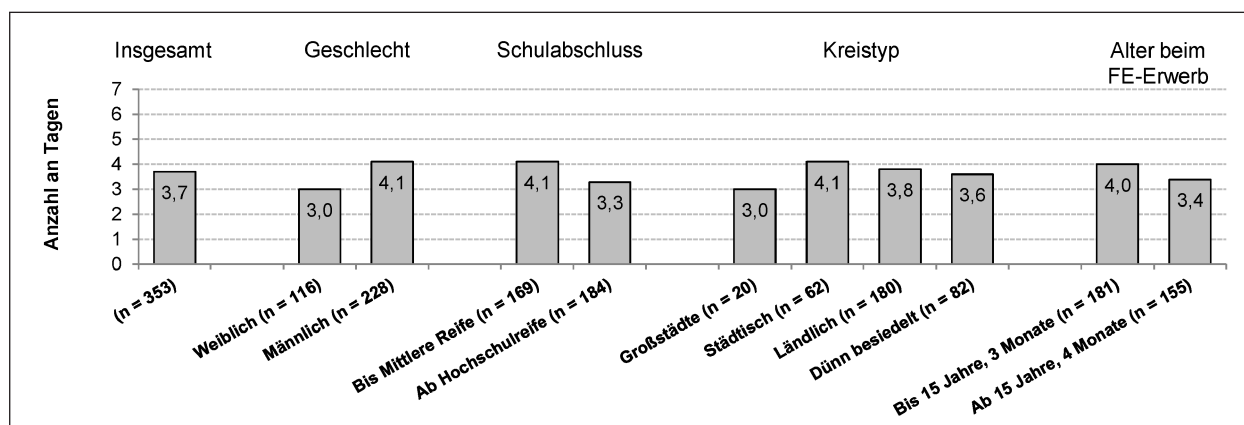


Bild 7-8: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Nutzung des AM-Fahrzeugs in der Berichtswoche	n	Median/Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	859	3,72
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	350	3,68
Zentrale Maße in W2	350	3,73
Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W1	350	-0,03
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W2	350	0,03

Tab. 7-19: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2 (in Tagen)

Nutzung des AM-Fahrzeugs in der Berichtswoche	%
Starke Zunahme (Vier bis sieben Tage)	11,4
Zunahme (Ein bis drei Tage)	29,1
Keine Veränderung	18,6
Reduzierung (Ein bis drei Tage)	30,0
Starke Reduzierung (Vier bis sieben Tage)	10,9
Anzahl (n)	350

Tab. 7-20: AM15-Teilnehmer – Veränderung der Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2

Tabelle 7-20 gibt zwar zu erkennen, dass sich in der Nutzung des AM-Fahrzeugs zwischen den Berichtswochen Verschiebungen ergeben. Diese erfolgen allerdings nicht einseitig, z. B. hin zu einer verstärkten Nutzung, vielmehr stehen der Gruppe der AM15-Fahrerlaubnisnehmer, die das Kraftrad bei der Zweitbefragung an zusätzlichen Tagen in der

Berichtswoche nutzen (40,5 %), annähernd gleich viele Nutzer gegenüber, die in den sieben Tagen vor der zweiten Befragung weniger häufig mit dem motorisierten Zweirad gefahren sind (40,9 %).

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich, der insgesamt statistisch verallgemeinerbare Ergebnisse wiedergibt (vgl. Tabelle 7-21), werden Unterschiede zwischen den Teilgruppen insbesondere dann sichtbar, wenn das Augenmerk auf den Kategorien ‚An keinem Tag‘ und ‚An sechs bis sieben Tagen‘ liegt. Als Gering-Nutzer ihrer Fahrerlaubnis treten dann die Kontrollgruppen KG1 und KG3 hervor, bei denen die befragten Jugendlichen zu über 40 % ihr Fahrzeug in der Woche vor der Befragung nicht genutzt haben.⁵⁷ Die Prüfgruppe der AM15-Teilnehmer nutzt im Vergleich dazu signifikant häufiger ein motorisiertes Zweirad.

Wird der Fokus auf die Kategorie ‚An sechs oder sieben Tagen‘ der Berichtswoche verschoben, fallen die Gruppen der (überwiegend) A1-Fahrerlaubnisnehmer (Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6) in den Blick. Diese Teilgruppen haben mit Abstand ihr Fahrzeug am häufigsten an (fast) allen Tagen der Berichtswoche genutzt. Die Prüfgruppe unterscheidet sich davon signifikant mit einer zum zweiten Erhebungszeitpunkt geringeren Nutzungsintensität. AM15-Teilnehmer pendeln sich zwischen

⁵⁷ Hinsichtlich dieser Frage ist ein Methodeneffekt insofern nicht auszuschließen, als die Erhebung in den Kontrollgruppen KG1 und KG3 im – hinsichtlich der Mobilität mit dem motorisierten Zweirad eher schwachen – Monat Januar stattgefunden hat.

Nutzung eines Mofa, AM- oder A1-Fahrzeugs	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG (W2)	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
An keinem Tag	17,8	41,1	12,6	46,6	7,1	19,1	12,1
An einem bis zu drei Tagen	24,9	23,7	19,9	21,9	17,8	27,1	20,3
An vier oder fünf Tagen	30,3	17,4	25,8	19,2	33,1	28,4	30,3
An sechs oder sieben Tagen	26,9	17,8	41,7	12,3	41,9	25,5	37,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	353	219	427	73	353	377	538

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 7-21: Prüf- und Kontrollgruppenvergleich – Nutzung des Mofa, AM- oder A1-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen

Mofafahrern bzw. AM16-Nutzern in den Modellversuchsländern einerseits und Fahrern von A1-Fahrzeugen andererseits ein.

Fazit

Die tatsächliche Nutzung des AM-Fahrzeugs liegt deutlich hinter der eigentlichen Verfügbarkeit zurück. Die sichtlich höhere Nutzungsintensität des motorisierten Zweirads bei A1-Fahranfängern legt nahe, dass Jugendliche mit einer AM15-Fahrerlaubnis ein entsprechendes Fahrzeug zwar häufig im Alltag nutzen, das Kleinkraftrad aber für viele eher eine Mobilitätsoption für bestimmte Wege/Gelegenheiten ist, statt eines täglich notwendigerweise genutzten Verkehrsmittels.

7.3.3 Fahrleistung in den letzten sieben Tagen

Die Fahrleistung der sieben Tage vor der Befragung wird für die AM15-Modellversuchsteilnehmer in zweierlei Weise berichtet. Zuerst werden alle AM15-Fahranfänger in den Blick genommen und deren Fahrleistung zu den Befragungszeitpunkten W1 und W2 dokumentiert. Anschließend wird ausschließlich die Gruppe der in der Berichtswoche mobilen Fahranfänger betrachtet und nach dem Standardvorgehen analysiert.

Alle AM15-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1

Hinsichtlich der Fahrleistung berichten alle AM15-Modellversuchsteilnehmer in der Erstbefragung einen Median von $\tilde{x} = 50,0$ km (arithmetischer Mittelwert: $\bar{x} = 82,4$ km). D. h. entsprechend der

Fahrleistung in den letzten sieben Tagen	%
Nicht gefahren	17,4
Ein bis 25 km	14,8
Mehr als 25 und bis zu 50 km	23,1
Mehr als 50 und bis zu 75 km	8,7
Mehr als 75 und bis zu 100 km	12,9
Mehr als 100 und bis zu 250 km	16,1
Mehr als 250 km	7,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	847

Tab. 7-22: Alle AM15-Teilnehmer – Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle (kategorisiert)

Selbstreports der Jugendlichen ist die eine Hälfte der AM15-Fahranfänger in der Berichtswoche bis zu 50 km gefahren; die andere Hälfte hat in dieser Zeit eine insgesamt größere Strecke zurückgelegt.

Einen besseren Überblick über die Fahrleistung gibt Tabelle 7-22. Die offenen Angaben der befragten Jugendlichen werden hierfür kategorisiert. Darin wird zuallererst deutlich, dass 17,4 % aller AM15-Teilnehmer in der vorangegangenen Woche gar nicht gefahren sind. 14,8 % haben eine Fahrleistung von bis zu 25 km und weitere 23,1 % eine von bis zu 50 km erbracht. Weitere größere Anteile finden sich in den Kategorien ‚Mehr als 75 und bis zu 100 km‘ mit 12,9 % und ‚Mehr als 100 und bis zu 250 km‘ mit 16,1 %.

Die Subgruppenanalyse der nicht-kategorisierten Fahrleistung in der letzten Woche ist in Bild 7-9 visualisiert und macht auf zwei auffällige sowie verallgemeinerbare Unterschiede aufmerksam. Zum

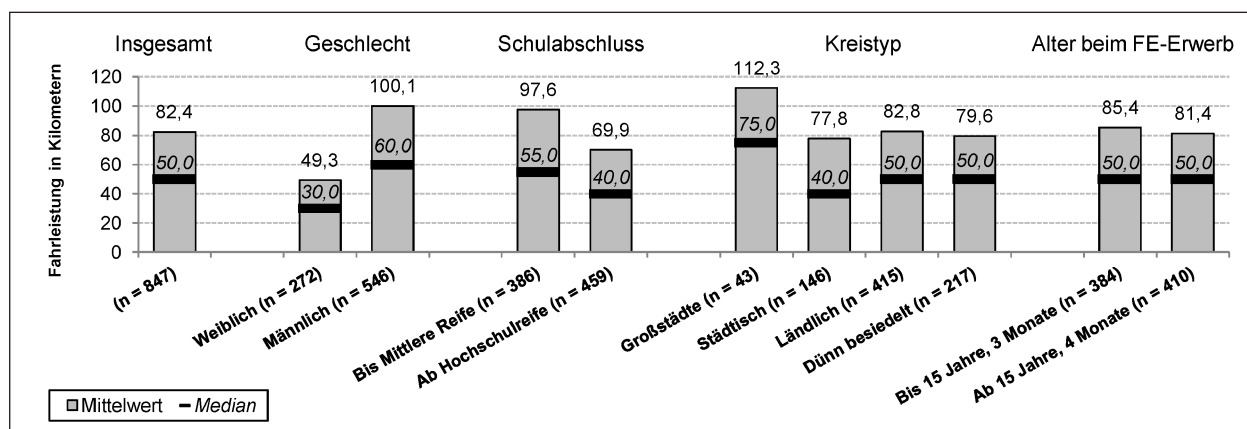


Bild 7-9: Alle AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

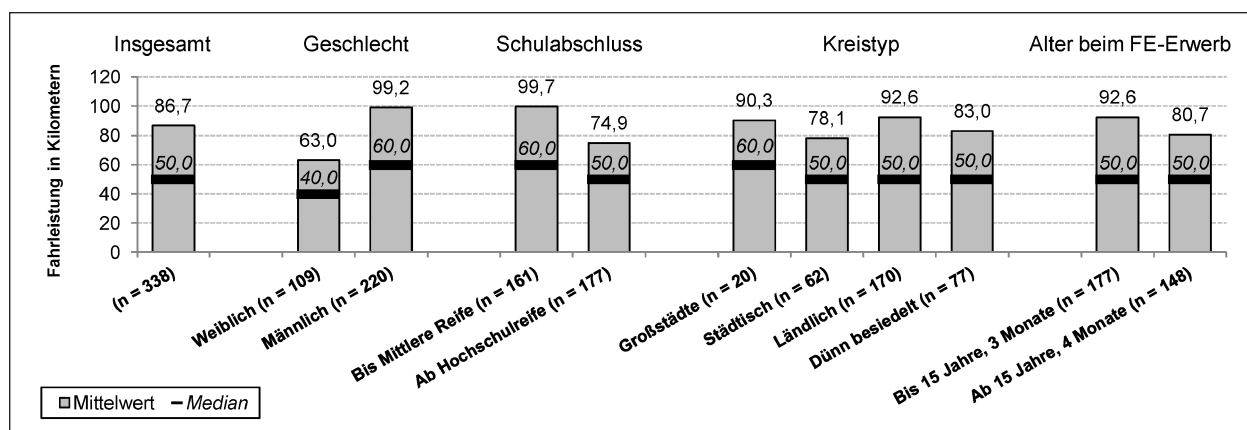


Bild 7-10: Alle AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

einen sind die männlichen Befragten nach eigenen Angaben eine bedeutend größere Strecke gefahren als die weiblichen AM15-Fahranfänger. Der gleiche Befund ist von den Schülern mit einer angestrebten oder absolvierten Mittleren Reife zu berichten: Auch sie sind signifikant längere Strecken als ihre Pendanten gefahren.

Alle AM15-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2

Die Selbstreports zur Fahrtstrecke zum zweiten Erhebungszeitpunkt unterscheiden sich anhand des Medians von $\bar{x} = 50,0$ km (arithmetischer Mittelwert; $\bar{x} = 86,7$ km) nicht von der in der ersten Befragungswelle festgehaltenen durchschnittlichen Fahrtstrecke. Wiederum ist die Hälfte der AM15-Fahranfänger in den letzten sieben Tagen bis zu 50 km gefahren.

Die kategorisierten Werte in Tabelle 7-23 verfestigen den Eindruck, dass sich das Fahrverhalten der Jugendlichen in den beiden Befragungswellen ähnelt. 16,3 % der befragten Panelteilnehmer sind in den Tagen vor der Zweitbefragung nicht gefahren.

Fahrleistung in den letzten sieben Tagen	%
Nicht gefahren	16,3
Ein bis 25 km	15,1
Mehr als 25 und bis zu 50 km	22,2
Mehr als 50 und bis zu 75 km	7,4
Mehr als 75 und bis zu 100 km	11,5
Mehr als 100 und bis zu 250 km	20,4
Mehr als 250 km	7,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	338

Tab. 7-23: Alle AM15-Teilnehmer – Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle (kategorisiert)

Auch in der Subgruppenanalyse decken sich die Resultate aus beiden Erhebungszeitpunkten. In der Welle W2 berichten erneut die männlichen Befragten und die Schüler, die eine Mittlere Reife anstreben bzw. absolviert haben, eine statistisch signifikant größere Fahrleistung in den sieben Tagen vor der Zweitbefragung als ihre jeweiligen Pendanten (vgl. Bild 7-10).

Fahrleistung in den letzten sieben Tagen	n	Median/Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	847	50,0/82,42
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	328	50,0/81,21
Zentrale Maße in W2	328	50,0/87,61
Gesamtmedian/-mittelwert intraindividuell		
Intraindividuell Median/Mittelwert in W1	328	0/-3,20
Intraindividuell Median/Mittelwert in W2	328	0/3,20

Tab. 7-24: Alle AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Fahrleistung in den letzten sieben Tagen aller Fahrlehrer zwischen den Panelwellen W1 und W2 (in km)

Fahrleistung in den letzten sieben Tagen	%
Starke Zunahme (Mehr als 50 km)	22,3
Zunahme (Bis 50 km)	25,3
Keine Veränderung	9,1
Reduzierung (Bis 50 km)	25,6
Starke Reduzierung (Mehr als 50 km)	17,7
Anzahl (n)	328

Tab. 7-25: Alle AM15-Teilnehmer – Veränderung der Fahrleistung in den letzten sieben Tagen aller Fahrlehrer zwischen den Panelwellen W1 und W2

Mit der Analyse der intraindividuellen Veränderung von Befragten der Panelwellen W1 und W2 werden die bisherigen Resultate einer geringen Veränderung des Fahrverhaltens bestätigt (vgl. Tabelle 7-24). Verallgemeinerbare intraindividuelle Veränderungen im Beobachtungszeitraum können statistisch nicht belegt werden. Die durchschnittliche Fahrleistung der einzelnen Panelteilnehmer hat sich von Welle W1 und W2 strukturell nicht entwickelt.

Die berichteten Verschiebungen halten sich stattdessen weitgehend die Waage (vgl. Tabelle 7-25). Für insgesamt 47,6 % der Panelbefragungsteilnehmer ergibt sich in der Zweit- gegenüber der Erstbefragung eine erhöhte Fahrleistung. Mit zusammen gerechnet 43,3 % berichtet ein vergleichbarer Anteil in Welle W2 eine geringere zurückgelegte Fahrtstrecke als in W1.

Alle AM15-Teilnehmer im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich

Der Prüf- und Kontrollgruppenvergleich über alle befragten Kraftrad-Fahrer zeigt für die 16-

Fahrleistung aller Fahrlehrer in der Berichtswoche	n	Median/Mittelwert
PG: AM15 MVL (W2)	353	50,0/86,7
KG1: AM16 MVL	224	15,0/55,2
KG2: A1 MVL	430	150,0/178,9
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	72	11,0/89,6
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	356	150,0/183,1
KG5: Mofa Nicht-MVL West	380	40,0/73,7
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	539	150,0/212,8

Tab. 7-26: Prüf- und Kontrollgruppen aller Zweirad-Fahrer – Fahrleistung in den letzten sieben Tagen (in km)

jährigen Jugendlichen mit leistungsstärkeren Fahrzeugen (Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6) beinahe einheitlich eine Fahrtstrecke von durchschnittlich $\bar{x} = 150,0$ km in den letzten sieben Tagen (vgl. Tabelle 7-26).⁵⁸ Die Teilgruppe der AM16-Fahrerlaubnisnehmer in den Modellversuchsländern (KG2) fällt dahingehend deutlich ab (Median: $\bar{x} = 15,0$ km) und ist offenbar hinsichtlich dieses Kriteriums nicht mit den übrigen 16-Jährigen vergleichbar. Sichtbar geringer ist auch die Fahrleistung aller AM15-Modellversuchsteilnehmer, deren mittlere Fahrleistung eher mit den Fahrtstrecken von Inhabern der Mofa-Prüfbescheinigung aus Niedersachsen vergleichbar ist.⁵⁹

Fazit

Durchschnittlich fährt die Hälfte der AM15-Teilnehmer zu beiden Befragungszeitpunkten jeweils bis zu 50 km pro Woche. Junge Männer und Jugendliche mit einem (angestrebten) Schulabschluss bis zur Mittleren Reife fahren mehr als junge Frauen und Zweiradfahrer mit einem höheren Schulabschluss.

Mit ihrer Fahrleistung in der Berichtswoche reihen sich die AM15-Modellversuchsteilnehmer zwischen Mofafahrern bzw. AM16-Fahrern einerseits und A1-Kraftradfahrern andererseits ein. Diese Positionierung korreliert mit der Reichweite der AM-Fahrzeuge im Vergleich zum Mofa bzw. zu A1-Fahrzeugen. Eine Steigerung der Fahrleistung

⁵⁸ Explizite statistische Tests auf Unterschiede zwischen den Teilgruppen werden aufgrund der unterschiedlichen Leistungsstärke der betrachteten Fahrzeuge nicht unternommen

⁵⁹ Für die Kontrollgruppen KG1 und KG3 ist die bereits geäußerte Vermutung hinsichtlich eines Methodeneffekts auch in dieser Statistik sowie in der Statistik für mobile Zweirad-Fahrer in Tabelle 7-31 nicht auszuschließen.

über die Zeit ist für die befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer nicht zu erkennen. Offensichtlich fahren die Jugendlichen bereits kurz nach dem Fahrerlaubniserwerb die beabsichtigten Routen und tasten sich eher weniger an größere Fahrtstrecken heran.

Mobile AM15-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1

Der Ausschluss von Befragten, die in der Berichtswoche nicht gefahren sind, resultiert für die in den letzten sieben Tagen mobilen AM15-Fahreranfänger in einem Median der selbstberichteten Fahrleistung von $\tilde{x} = 60,0$ km (arithmetischer Mittelwert: $\bar{x} = 99,7$ km).

In der kategorisierten Darstellung der offen formulierten Selbstreports der Kilometerangaben beläuft sich der größte Anteil auf die Spanne von über 25 und bis zu 50 gefahrenen Kilometern (28,0 %). Des Weiteren ist eine große Anzahl an Jugendlichen 101 bis 250 km (19,4 %), 76 bis 100 km (15,6 %) und bis zu 25 km (17,9 %) in der Berichtswoche gefahren (vgl. Tabelle 7-27).

Fahrleistung in den letzten sieben Tagen	%
Ein bis 25 km	17,9
Mehr als 25 und bis zu 50 km	28,0
Mehr als 50 und bis zu 75 km	10,6
Mehr als 75 und bis zu 100 km	15,6
Mehr als 100 und bis zu 250 km	19,4
Mehr als 250 km	8,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	700

Tab. 7-27: Mobile AM15-Teilnehmer – Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle (kategorisiert)

In der Subgruppenanalyse sind es erneut die männlichen AM15-Fahrerlaubniserwerber und die Schüler mit angehender bzw. absolvierter Mittlerer Reife, die höhere Fahrleistungen berichten (Bild 7-11). Beide Subgruppen sind in der Berichtswoche des ersten Erhebungszeitpunktes mehr Kilometer als ihre jeweiligen Konterparts gefahren.

Mobile AM15-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2

Die zurückgelegte Fahrtstrecke der tatsächlich mit AM-Fahrzeugen mobilen Zweitbefragungsteilnehmer beträgt $\bar{x} = 62,0$ km (arithmetischer Mittelwert: $\bar{x} = 103,6$ km) und ist damit nur wenig höher als der entsprechende Median in der Erstbefragung. In der kategorisierten Darstellung gruppieren sich die Befragungsteilnehmer wiederum hauptsächlich um die Kategorien bis zu 25 km (18,0 %) und 26 bis zu 50 km (26,5 %) sowie 76 bis 100 km (13,8 %) und 101 bis zu 250 km (24,4 %) (vgl. Tabelle 7-28).

Die Differenzierung der selbstberichteten Fahrtstrecken in der Berichtswoche nach den unabhängigen Variablen zum Zeitpunkt der zweiten Befragung

Fahrleistung in den letzten sieben Tagen	%
Ein bis 25 km	18,0
Mehr als 25 und bis zu 50 km	26,5
Mehr als 50 und bis zu 75 km	8,8
Mehr als 75 und bis zu 100 km	13,8
Mehr als 100 und bis zu 250 km	24,4
Mehr als 250 km	8,5
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	283

Tab. 7-28: Mobile AM15-Teilnehmer – Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle (kategorisiert)

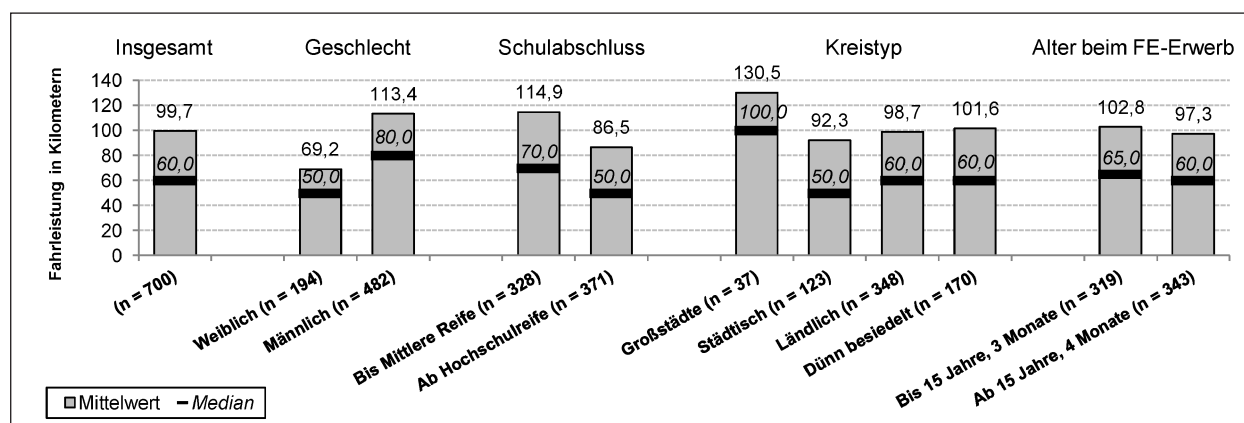


Bild 7-11: Mobile AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

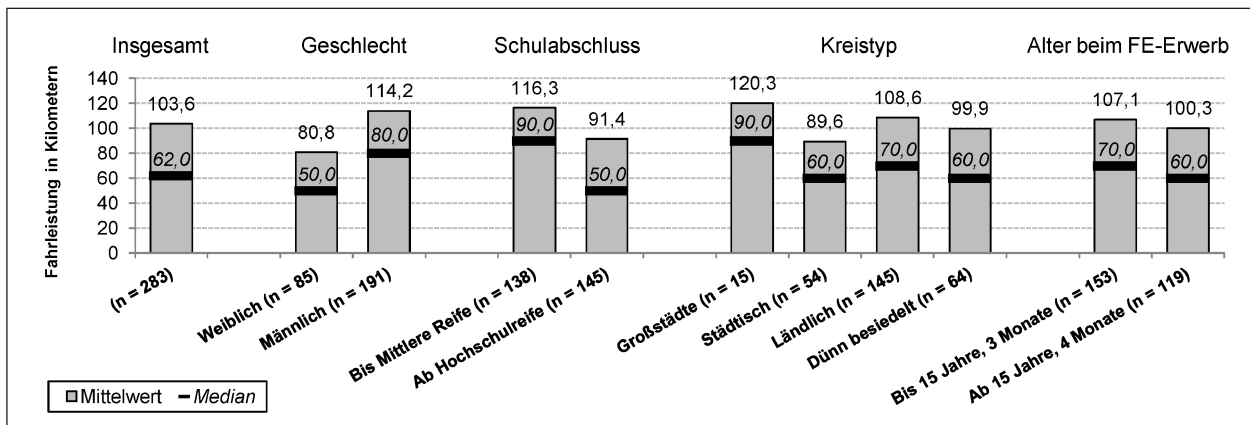


Bild 7-12: Mobile AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Fahrleistung mobiler Fahr-anfänger in der Berichtswoche	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	700	60,00/99,73
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	229	70,00/103,18
Zentrale Maße in W2	229	65,00/110,15
Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	229	0/-3,48
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	229	0/3,48

Tab. 7-29: Mobile AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Fahrleistung in den letzten sieben Tagen mobiler Fahranfänger zwischen den Panelwellen W1 und W2 (in km)

Fahrleistung mobiler Fahr-anfänger in der Berichtswoche	%
Starke Zunahme (Mehr als 50 km)	7,0
Zunahme (Bis 50 km)	41,0
Keine Veränderung	7,9
Reduzierung (Bis 50 km)	38,9
Starke Reduzierung (Mehr als 50 km)	5,2
Anzahl (n)	229

Tab. 7-30: Mobile AM15-Teilnehmer – Veränderung der Fahrleistung in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2

bestätigt abschließend das bisherige Bild: Erneut dokumentieren die männlichen Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis und diejenigen mit einer (angestrebten) Mittleren Reife eine größere Fahrtstrecke (vgl. Bild 7-12).

Die zentralen Maße im oberen Teil von Tabelle 7-29 deuten bereits darauf hin, dass sich bei den mobilen Jugendlichen mit AM15-Fahrerlaubnis im Beobachtungszeitraum im Mittel keine Veränderungen hinsichtlich der Fahrleistung über die Zeit ergeben haben. Dies bestätigt die Analyse der intraindividuellen Veränderungen der Panelbefragungsteilnehmer. Deren Ergebnis weist ebenso auf keine eindeutige Entwicklung im Beobachtungszeitraum hin.

Die geringe Eindeutigkeit der Veränderungen spiegeln die Angaben in Tabelle 7-30 wieder. 7,9 % der mobilen Panelbefragungsteilnehmer berichten in den Wellen W1 und W2 keine voneinander abweichenden Fahrleistung. Bei insgesamt 48,0 %

der Jugendlichen hat die Fahrleistung der Berichtswoche in Welle W2 im Vergleich zu Welle W1 zugenommen und bei insgesamt 44,1 % abgenommen.

Mobile AM15-Teilnehmer im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich

In der Analyse der durchschnittlichen Fahrleistung der befragten mobilen Kraftrad-Fahrer zeichnen sich zwei Gruppen ab (vgl. Tabelle 7-31). Eine Teilgruppe, die der (überwiegend) A1-Fahrer in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6, weist nahezu einheitlich einen Median von \bar{x} = 150 bzw. 170 km auf. Auch in der zweiten Gruppierung haben sich die Maße der zentralen Tendenz angeglichen. So beläuft sich der Median bei der Prüfgruppe (PG), bei den AM16-Fahrerlaubnisern in den Modellversuchsländern (KG1) und bei den befragten Jugendlichen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung (KG3 und KG5) auf \bar{x} = 50,0 bis 62,0 km.⁶⁰

⁶⁰ Erneut wird aufgrund der unterschiedlichen Leistungsstärke auf statistische Signifikanztests verzichtet.

Fahrleistung mobiler Fahr- anfänger in der Berichtswoche	n	Median/ Mittelwert
PG: AM15 MVL (W2)	283	62,0/103,6
KG1: AM16 MVL	129	60,0/93,2
KG2: A1 MVL	373	150,0/201,0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	39	50,0/163,1
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	334	150,0/194,6
KG5: Mofa Nicht-MVL West	304	50,0/90,5
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	472	170,0/239,4

Tab. 7-31: Prüf- und Kontrollgruppen mobiler Zweirad-Fahr-
anfänger – Fahrleistung in den letzten sieben Tagen
(in km)

Fazit

Unter den mobilen AM15-Fahrern zeigen sich die gleichen Muster, wie sie bei der Fahrleistung aller AM15-Fahrer zu erkennen waren. Junge Männer und Schüler mit angestrebter bzw. absolvierter Mittlerer Reife weisen höhere Fahrleistungen auf. Eine Entwicklung zwischen den Erhebungszeitpunkten ist auch bei den mobilen Jugendlichen nicht ersichtlich. Im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich ähneln sich die Fahrtstrecken der mobilen Fahrer in der Prüfgruppe, unter den AM16-Fahrerlaubnisbewerbern (KG1) und in den Mofa-Kontrollgruppen (KG3 und KG5) auf der einen Seite sowie die Fahrleistungen der (überwiegend) A1-Kontrollgruppen (KG2, KG4 und KG6) auf der anderen Seite.

7.4 Befahrene Straßenarten

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Neben der Nutzungshäufigkeit und der Fahrleistung sollen die AM15-Teilnehmer auch die Anteile der befahrenen Straßenarten einschätzen. Alle AM15-Fahrer sind entsprechend ihrer Angaben bis zur ersten Befragung auf Straßen innerorts unterwegs gewesen, jeder Zehnte (9,6 %) schätzt den Anteil der Fahrleistung in Ortschaften auf bis zu 25 % (vgl. Tabelle 7-32). Etwas über die Hälfte der befragten 15-Jährigen (51,2 %) gibt an, dass sie die bisherige Fahrleistung zu 26 bis 50 % auf innerörtlichen Straßen erbracht haben. Ein weiteres Viertel (26,5 %) beziffert den Anteil der Fahrleistung in Ortschaften auf 51 bis 75 %. Mit 76 bis 100 % ist etwa jeder achte AM15-Fahrer (12,8 %) mehrheitlich auf Straßen innerorts unterwegs gewesen. Insgesamt ergibt sich aus den offenen Angaben der

Anteil befahrener Straßenarten	Innerhalb von Ortschaften	Auf Landstraßen
	%	
Nicht befahren	0	0,7
1 bis 25 Prozent	9,6	14,6
26 bis 50 Prozent	51,2	38,5
51 bis 75 Prozent	26,5	38,9
76 bis 100 Prozent	12,8	7,3
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	862	859

Tab. 7-32: AM15-Teilnehmer – Kategorisierte Anteile befahrener Straßenarten; erste Panelwelle

Jugendlichen zum Befragungszeitpunkt W1 ein Durchschnitt von $\bar{x} = 51,0$ % innerörtlich erbrachter Fahrleistung.

Auf einer Landstraße sind 0,7 % der 15-Jährigen nach eigenem Bekunden noch gar nicht Moped gefahren. 53,1 % der Jugendlichen haben insgesamt bis zur Hälfte ihrer Fahrleistung auf Landstraßen erbracht. Dementsprechend zeigen die Antworten von 46,2 %, dass sie ihre bisherige Fahrleistung mehrheitlich auf Landstraßen erbracht haben. Im Mittel geben die AM15-Fahrerlaubnisbewerber an, $\bar{x} = 49,2$ % ihrer bisherigen Fahrleistung auf Landstraßen gefahren zu sein. Die Verteilung der bisherigen Fahrleistung auf die unterschiedenen Straßenarten hält sich demzufolge annähernd die Waage.

Im Anteil der erbrachten Fahrleistung auf Straßen innerorts unterscheiden sich die weiblichen und die männlichen Fahrer genauso wie die Jugendlichen aus den einzelnen Kreistypen signifikant voneinander (vgl. Bild 7-13). Die Befunde zeigen, dass die Fahrten bei weiblichen Inhabern der AM15-Fahrerlaubnis häufiger innerorts erfolgen. Bei der Differenzierung nach dem Kreistyp zeigt sich, dass Jugendliche aus großstädtischen Kreisen am häufigsten auf innerörtlichen Straßen fahren. Die entsprechenden Anteile nehmen mit Zunahme der ländlichen Struktur des Kreises ab und zeigen sich untereinander signifikant verschieden.

Die gleichen Merkmale zeigen auch bei der Differenzierung des prozentualen Anteils der Landstraße eine statistische Relevanz. Auf Landstraßen fahren die männlichen Befragten ebenso vergleichsweise häufiger wie die Jugendlichen aus dünn besiedelten und ländlichen Regionen (vgl. Bild 7-14).

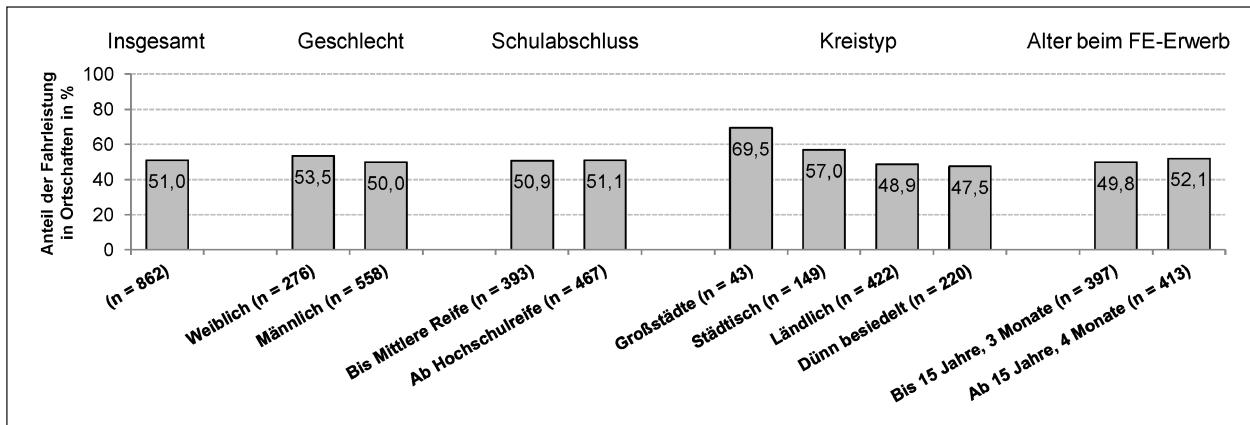


Bild 7-13: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

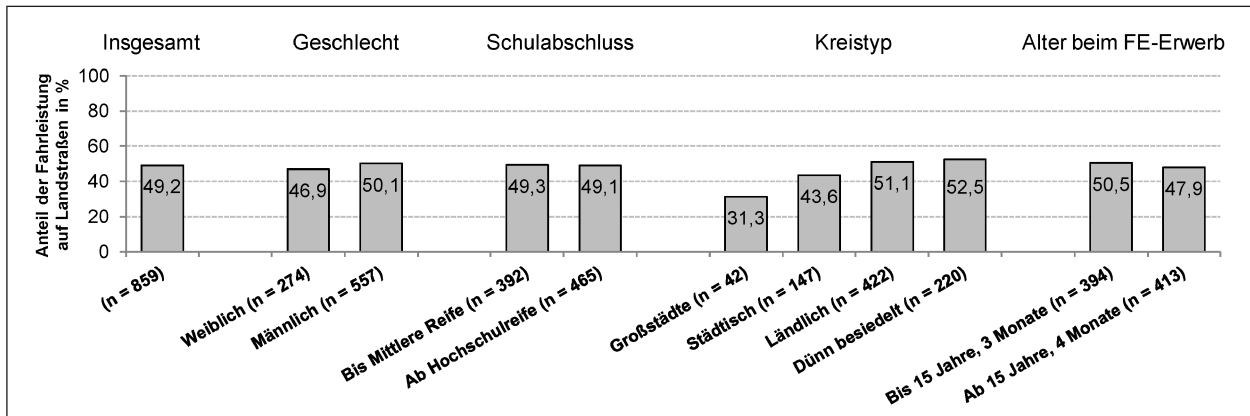


Bild 7-14: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Zum zweiten Befragungszeitpunkt zeigt sich bei den relativen Anteilen der befahrenen Straßenarten ein zur Erstbefragung vergleichbares Bild – sowohl für die Straßen in Ortschaften als auch über Land.

Jeder befragte Fahranfänger ist in Ortschaften mindestens einmal gefahren (vgl. Tabelle 7-33). 62,3 % der AM15-Fahrerlaubnisnehmer geben in der Zweitbefragung an, ihre bisherige Fahrleistung bis zu 50 % auf Straßen innerorts absolviert zu haben. Ein weiteres Viertel (25,2 %) lässt sich in die Kategorie 51 bis 75 % der erbrachten Fahrleistung auf innerörtlichen Straßen einordnen. Der durchschnittliche Anteil der zum Befragungszeitpunkt W2 innerörtlich erbrachten Fahrleistung beträgt $\bar{x} = 51,0 \%$. Von den Panelbefragungsteilnehmern sind 0,9 % bisher nicht auf Landstraßen gefahren. 53,9 % äußern zum Befragungszeitpunkt W2, dass sie im AM15-Modellversuch bis zur Hälfte ihrer Fahrleistung auf Landstraßen erbracht haben. 40,1 % halten darüber hinaus fest, dass ihre außerörtlichen Fahrtstrecken mit 51 bis 75 % die innerorts gefahrenen Strecken übersteigen. Aus den offenen Angaben errechnet sich ein Durchschnittswert von $\bar{x} = 49,6 \%$ der zum Befragungszeitpunkt W2 auf Landstraßen erbrachten Fahrleistung.

Anteil befahrener Straßenarten	Innerhalb von Ortschaften	Auf Landstraßen
	%	
Nicht befahren	0	0,9
1 bis 25 Prozent	7,1	13,5
26 bis 50 Prozent	55,2	40,4
51 bis 75 Prozent	25,2	40,1
76 bis 100 Prozent	12,5	5,2
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	353	349

Tab. 7-33: AM15-Teilnehmer – Kategorisierte Anteile befahrener Straßenarten; zweite Panelwelle

Die innerörtliche Fahrleistung unterscheidet sich zum zweiten Erhebungszeitpunkt signifikant zwischen der regionalen Herkunft der Befragten und

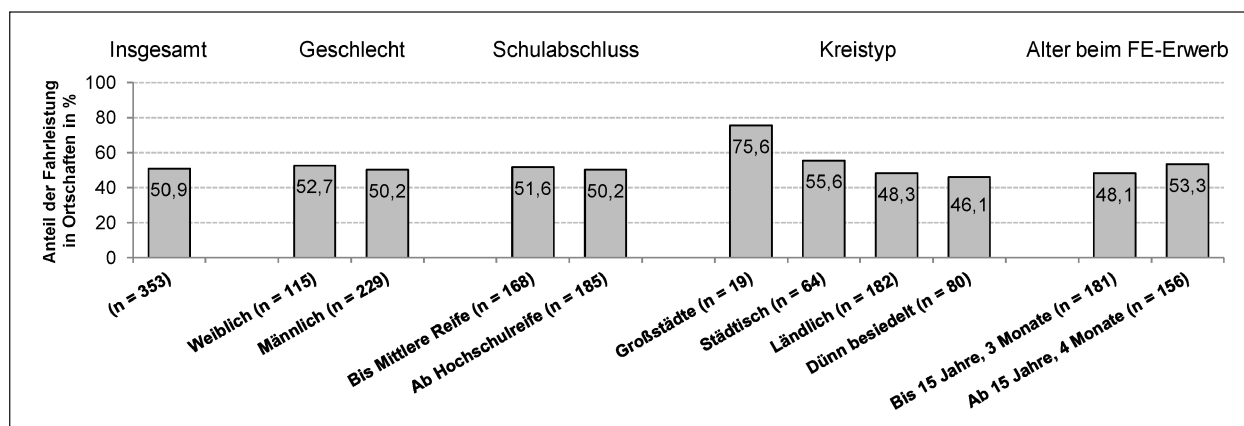


Bild 7-15: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

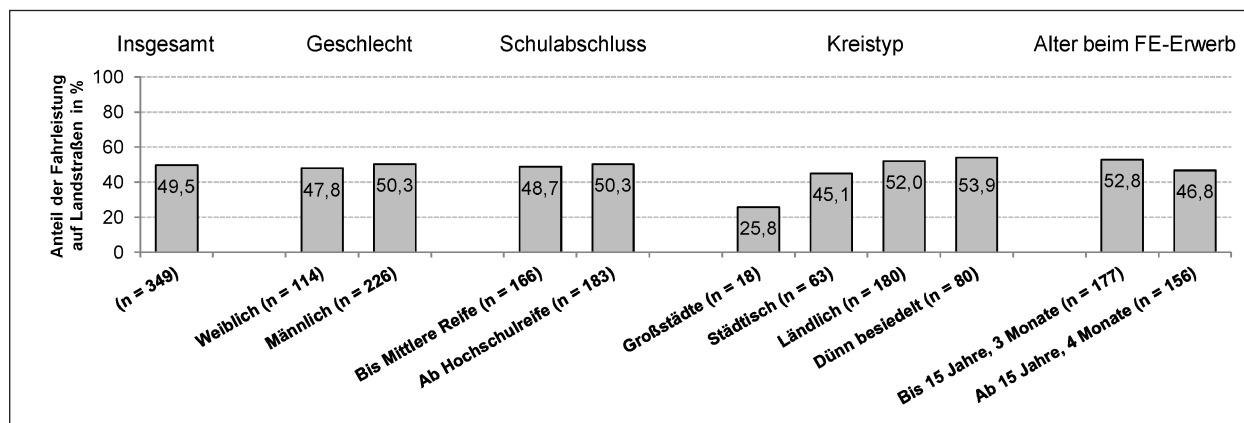


Bild 7-16: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

deren Alter beim Fahrerlaubnisserwerb (vgl. Bild 7-15). Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis aus Großstädten berichten den größten Anteil an Fahrten auf innerörtlichen Straßen. Dieser Anteil sinkt mit jedem stärker ländlich geprägten Kreistyp. Außerdem berichten Jugendliche, die die AM15-Fahrerlaubnis mindestens vier Monate nach ihrem 15. Geburtstag erhalten haben, einen im Vergleich zu Fröheinsteigern höheren Anteil an Fahrten auf Straßen innerorts.

Beide Merkmale zeigen – in umgekehrter Richtung – auch bei den Fahrtanteilen auf Landstraßen signifikante Unterschiede an (vgl. Bild 7-16). AM15-Fahrerlaubnisnehmer in dünn besiedelten Gebieten fahren zum zweiten Befragungszeitpunkt am häufigsten auf Landstraßen. Parallel zur steigenden Bevölkerungsdichte in den Kreistypen sinken die entsprechenden Anteile. Befragte, die ihre Fahrerlaubnis bis zu drei Monate nach dem 15. Geburtstag erworben haben, haben einen größeren Anteil ihrer Fahrleistung auf Landstraßen verbracht.

Längsschnittliche Analyse und Prüf- und Kontrollgruppenvergleich für befahrene Straßenart ‚Innerorts‘

Im Schnitt erbringen die Befragungsteilnehmer zum Zeitpunkt der ersten Erhebung $\bar{x} = 51,01$ % ihrer Fahrleistung auf Straßen innerorts (vgl. Tabelle 7-34). Die Jugendlichen, die an beiden Befragungen teilnehmen und deren Angaben in die Analyse der intraindividuellen Veränderung eingehen, berichten zum gleichen Zeitpunkt einen Durchschnittswert von $\bar{x} = 52,95$ %. Der arithmetische Mittelwert dieser Panelbefragungsteilnehmer beträgt zum zweiten Erhebungszeitpunkt $\bar{x} = 50,92$ %.

Die intrapersonelle Veränderung um durchschnittlich minus zwei Prozentpunkte erweist sich dabei als statistisch signifikant. Im Vergleich der beiden Befragungszeitpunkte ist der Anteil der Fahrleistung auf innerörtlichen Straßen unter den befragten Jugendlichen von 52,95 % auf 50,92 % gesunken.

Eine Reduzierung dieses Anteils berichten insgesamt 43,8 % der Panelbefragungsteilnehmer (vgl.

Befahrene Straßenarten: Innerorts	n	Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	862	51,01
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	349	52,95
Zentrale Maße in W2	349	50,92
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	349	1,02
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	349	-1,02

Tab. 7-34: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘ zwischen den Panelwellen W1 und W2

Befahrene Straßenarten: Innerorts	%
Starke Zunahme (Mehr als 10 %)	13,5
Zunahme (+10 %)	18,9
Keine Veränderung	23,8
Reduzierung (-10 %)	22,6
Starke Reduzierung (Mehr als -10 %)	21,2
Anzahl (n)	349

Tab. 7-35: AM15-Teilnehmer – Veränderung der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘ zwischen den Panelwellen W1 und W2

Tabelle 7-35). Eine Zunahme der auf innerörtlichen Straßen gefahrenen Strecke ergibt sich bei 32,4 % der zwei Mal befragten AM15-Teilnehmer.

Die Befragungsergebnisse hinsichtlich des Anteils der innerörtlich erbrachten Fahrleistung liegen für AM15-Fahrerlaubnisnehmer zwischen den Gruppen der 16-jährigen AM- und A1-Fahrerlaubnisbesitzer (Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6) und den Jugendlichen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung (Kontrollgruppen KG3 und KG5; vgl. Tabelle 7-36). Die Mittelwerte der 16-jährigen Jugendlichen aus den ost- und westdeutschen Nicht-Modellversuchsländern spiegeln einen Anteil der Fahrleistung auf Straßen innerorts von 41,2 % bis 45,6 % wieder. Mofafahrer berichten hingegen einen Anteil von über 55 %. Die AM15-Fahrerlaubnisnehmer dokumentieren einen mittleren, auf innerörtlich Straßen gefahrenen Anteil von 50,9 %. Diese Unterschiede zwischen der Prüf- und den genannten Kontrollgruppen sind statistisch bedeutsam.⁶¹

Befahrene Straßenarten: Innerorts	n	Mittelwert
PG W2: AM15 MVL	353	50,9
KG1: AM16 MVL	223	51,7
KG2: A1 MVL	432	45,6
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	73	57,9
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	361	45,2
KG5: Mofa Nicht-MVL West	380	55,7
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	541	41,2
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an		

Tab. 7-36: Prüf- und Kontrollgruppen – Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘

Befahrene Straßenarten: Landstraße	n	Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	859	49,16
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	344	47,56
Zentrale Maße in W2	344	49,59
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	344	-1,02
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	344	+1,02

Tab. 7-37: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘ zwischen den Panelwellen W1 und W2

Längsschnittliche Analyse und Prüf- und Kontrollgruppenvergleich für befahrene Straßenart ‚Landstraße‘

Die Fahrleistungsanteile auf der Landstraße differieren zwischen allen Befragten in der Erstbefragung einerseits ($\bar{x} = 49,16$ %) und der Gruppe der Panelbefragungsteilnehmer andererseits ($\bar{x} = 47,56$ %; vgl. Tabelle 7-37). Die Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis, die auch an der Zweitbefragung teilgenommen haben, berichten in der zweiten Erhebung einen gestiegenen Mittelwert von $\bar{x} = 49,59$ %.

Der mithilfe der deskriptiven Mittel bereits nachgezeichnete Anstieg der erbrachten Fahrleistung auf Landstraßen erweist sich in der statistischen Analyse der intrapersonellen Veränderung als statistisch signifikant. Im Durchschnitt haben sich die individuellen Angaben im Vergleich des ersten und zweiten Erhebungszeitpunktes um zwei Prozentpunkte nach oben verschoben.

⁶¹ Zu bedenken ist bei diesen Vergleichen, dass Fahrer eines Kraftrades der Klasse A1 auch auf Autobahnen fahren dürfen und somit prinzipiell über eine dritte Antwortoption verfügen.

Befahrene Straßenarten: Landstraße	%
Starke Zunahme (Mehr als 10 %)	21,2
Zunahme (+10 %)	22,7
Keine Veränderung	23,8
Reduzierung (-10 %)	18,6
Starke Reduzierung (Mehr als -10 %)	13,7
Anzahl (n)	344

Tab. 7-38: AM15-Teilnehmer – Veränderung der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘ zwischen den Panelwellen W1 und W2

Befahrene Straßenarten: Landstraße	n	Mittelwert
PG W2: AM15 MVL	349	49,5
KG1: AM16 MVL	222	48,4
KG2: A1 MVL	432	50,7
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	69	43,3
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	360	50,1
KG5: Mofa Nicht-MVL West	377	44,5
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	540	51,9

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 7-39: Prüf- und Kontrollgruppen – Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘

Diese Verschiebung dokumentieren auch die Prozentanteile in Tabelle 7-38. 43,9 % der Jugendlichen haben in der Erhebungswelle W2 einen höheren Anteil der Fahrleistung auf Landstraßen berichtet. Für 32,3 % ergibt der direkte Vergleich der Befragungsergebnisse einen am Ende der Modellversuchszeit reduzierten Anteil der Landstraße an der erbrachten Fahrleistung.

Der Prüf- und Kontrollgruppenvergleich für die Anteile der befahrenen Straßenart Landstraße in Tabelle 7-39 zeigt mit Ausnahme der beiden Kontrollgruppen von Mofafahrern (KG3 und KG5) sehr ähnliche Anteile von auf Landstraßen erbrachten Fahrleistungen. Die Prüfgruppe der AM15-Teilnehmer zeigt nur im Vergleich mit Mofa-Fahrern aus Niedersachsen (KG5) eine signifikant höhere Fahrleistung auf Landstraßen.⁶²

Fazit

Die Nutzung der Straßen in Ortschaften und über Land hält sich bei den AM15-Fahrerlaubnisbesitzern in etwa die Waage. Über den betrachteten Zeitraum der Modellversuchsteilnahme hinweg sinkt bei den Panelbefragungsteilnehmern der Prüfgruppe der Anteil der innerörtlich erbrachten Fahrleistung, und der Anteil der Fahrleistung auf Landstraßen erhöht sich. Das ausgewogene Verhältnis der befahrenen Straßenarten unter AM15-Modellversuchsteilnehmern deckt sich nicht mit dem der Inhaber einer Mofa-Prüfbescheinigung, bei denen die innerörtlichen Straßen überwiegen, und nur bedingt mit den Besitzern einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis, die seltener innerorts fahren.

7.5 Genutzte Verkehrsmittel in der Alltagsmobilität

Die Verbesserung der Alltagsmobilität ist ein wesentliches Ziel des AM15-Modellversuchs (vgl. BMVI o. J.). Durch die Absenkung des AM-Führerscheinalters soll den Jugendlichen eine neue und individuell verfügbare Mobilitätsoption an die Hand gegeben werden.

Zur Klärung der Frage, inwieweit das AM-Fahrzeug im Mobilitätsalltag der 15-jährigen Jugendlichen eine Rolle spielt, wird in der Befragung der Prüf- und Kontrollgruppen in zwei Schritten vorgegangen:

- Im ersten Schritt gaben die Befragten an, mit welchen Verkehrsmitteln sie vor dem Fahrerlaubniswerb in der Regel zu acht ausgewählten Fahrtzielen gefahren sind.
- Die gleichen Fahrtziele wurden daraufhin in einem zweiten Schritt mit der Vorgabe vorgelegt, nun die meistens genutzten Verkehrsmittel nach dem AM15-Fahrerlaubniswerb zu benennen.

Unter den AM15-Modellversuchsteilnehmern eröffnete die Zweitbefragung die Möglichkeit, die Angabe des meistens genutzten Verkehrsmittels zu ausgewählten Zielen seit dem AM15-Fahrerlaubniswerb gegen Ende der Modellversuchsteilnahme zu wiederholen.

Die Befragungsergebnisse der AM15-Fahrerlaubnisbesitzer werden entsprechend den Erhebungszeitpunkten in den Kapiteln 7.5.1 und 7.5.2 berichtet. Der Prüf- und Kontrollgruppenvergleich erfolgt wegen des größeren Umfangs in dem eigenen Kapitel 7.5.3.

⁶² Erneut gilt hier für die Fahrer eines Kraftrades der Klasse A1, dass sie auch auf Autobahnen fahren dürfen und somit prinzipiell über eine dritte Antwortoption verfügen.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Vor dem Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis waren für die befragten Jugendlichen der öffentliche Nahverkehr, Mitfahrgelegenheiten und das Fahrrad für die ausgewählten Fahrtziele die vorherrschenden Verkehrsmittel (vgl. Tabelle 7-40).⁶³ Für die Wege zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz war der öffentliche Nahverkehr das dominierende Transportmittel (65,2 %). Zu Freunden und Bekannten sind die befragten 15-Jährigen hauptsächlich mit Mitfahrgelegenheiten (37,1 %) oder mit dem Fahrrad (34,8 %) gefahren. Das Mofa, das einige Befragte bereits vor dem AM15-Fahrerlaubniswerb fahren durften, spielte im Modal Split für die einzelnen Fahrtziele genauso wie der Fußverkehr und sonstige Verkehrsmittel nur eine untergeordnete Rolle. Nur sehr

selten wird eine der Kategorien der aufgeführten Fahrtziele von den Jugendlichen als vor dem AM15-Fahrerlaubniswerb nicht erreichbar bezeichnet.

Nach dem AM15-Fahrerlaubniswerb ist das Kleinkraftfahrzeug bei fast allen Fahrtzielen das dominierende, in der Regel genutzte Verkehrsmittel (vgl. noch einmal Tabelle 7-40). Außer bei Wegen zu Partys oder Feiern, bevorzugt die relative Mehrheit der AM15-Fahrerlaubniswerber für alle gelisteten Fahrtziele das Kleinkraftfahrzeug gegenüber den anderen Verkehrsmitteln. Am häufigsten nutzen die 15-Jährigen das motorisierte Zweirad, um zu Freunden und Bekannten (79,3 %), zum Sport bzw. zum Hobby (67,6 %) oder zu einem Café, Restaurant etc. (56,5 %) zu fahren. 55,5 % der Jugendlichen substituieren in der Regel auf dem Weg zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz andere Verkehrsmittel durch das Kleinkraftfahrzeug.

⁶³ Fahrtziele, die für die Befragten nicht zutreffend waren, wurde in der Datenanalyse als Missing Value behandelt. Daraus resultiert das unterschiedliche Niveau der Befragtenzahl n für die einzelnen Fahrtziele.

In Tabelle 7-40 sind die Befragungsergebnisse bereits so arrangiert, dass ein direkter Vorher- und Nachher-Vergleich der Verkehrsmittelnutzung möglich

Meistens genutztes Verkehrsmittel für Fahrtziele vor bzw. nach dem Fahrerlaubniswerb	AM15-Fahrerlaubnis	n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftfahrzeug (AM)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
	Zeilen-%									
Zur/m Schule/Ausbildungsplatz	Vor	865	11,0	8,9	4,4	_a	65,2	8,7	1,8	0
	Nach	852	8,5	3,8	5,8	55,5	24,1	1,6	0,8	0
Zu Freunden/Bekanntem	Vor	860	8,8	34,8	8,3	_a	8,5	37,1	2,0	0,6
	Nach	850	3,1	4,2	8,2	79,3	1,5	3,3	0,4	0
Zu Familienangehörigen	Vor	852	9,3	12,2	5,8	_a	3,4	66,7	1,5	1,2
	Nach	840	5,6	2,3	5,5	50,0	2,9	32,9	0,4	0,6
Zum Sport/Hobby	Vor	813	8,1	30,5	7,1	_a	9,0	43,3	1,5	0,5
	Nach	800	4,6	8,3	7,8	67,6	2,8	8,3	0,6	0,1
Zum Shoppen/Stadtbummel	Vor	782	4,7	4,1	3,5	_a	35,3	48,0	3,5	1,0
	Nach	767	2,5	1,2	4,2	36,5	23,1	30,6	1,8	0,1
Zum Kino	Vor	818	3,9	4,2	3,4	_a	35,2	48,9	3,1	1,3
	Nach	795	2,1	1,4	5,4	42,8	20,5	25,9	1,9	0
Zum (Eis-)Café, Restaurant usw.	Vor	787	8,9	13,6	6,7	_a	16,1	51,8	2,2	0,6
	Nach	771	4,9	4,0	6,1	56,5	7,0	20,6	0,6	0,1
Zu Partys/Feiern	Vor	744	12,8	11,2	2,7	_a	9,4	60,9	1,6	1,5
	Nach	764	9,6	7,1	3,4	34,2	8,1	37,0	0,5	0,1

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-40: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele vor und nach dem AM15-Fahrerlaubniswerb; erste Panelwelle

ist. Auf dem Weg zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz war für 65,2 % der Jugendlichen vor dem AM15-Fahrerlaubnisenerwerb der öffentliche Nahverkehr das in der Regel genutzte Verkehrsmittel. Nach dem Fahrerlaubnisenerwerb ändert sich dies gänzlich: Nun fahren 55,5 % der Jugendlichen mit dem Kleinkraftfahrzeug zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz. Außer dem Anteil der 15-Jährigen, die mit dem Mofa dieses Fahrtziel erreichen, hat die Nutzung aller anderen Verkehrsmittel mitunter gravierend abgenommen. Nach dem Erhalt der Fahrerlaubnis nutzen nur noch 24,1 % den öffentlichen Nahverkehr für den Weg zur Schule/zum Ausbildungsplatz. Damit sind nicht ganz zwei Drittel der bisherigen ÖPNV-Nutzer auf das Kleinkraftfahrzeug umgestiegen.

Für Fahrten zu Freunden oder Bekannten wird das AM-Fahrzeug nach dem Fahrerlaubnisenerwerb häufiger als alle anderen zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel genutzt (79,3 %). In diesem Zusammenhang sind Mitfahrgelegenheiten und das Fahrrad – wie die übrigen Transportmittel – nahezu bedeutungslos geworden. Die zuvor genutzten Verkehrsmittel machen nur noch einen Bruchteil der jetzigen Nutzung aus. Überdies wird das AM-Fahrzeug im Vergleich der unterschiedenen Kategorien von Fahrtzielen für Fahrten zu Freunden oder Bekannten mit Abstand am häufigsten genutzt.

Für Fahrten zu Familienangehörigen ist für die 15-Jährigen nur noch die Mitfahrgelegenheit ein zum Kleinkraftfahrzeug alternatives Transportmittel. Die Anteile der übrigen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Fahrrad, Mofa, öffentlicher Nahverkehr) kommen kaum auf Prozentwerte von jeweils über 5 %.

Das Moped bzw. der Roller ist für die 15-Jährigen zudem äußerst bedeutsam, um Fahrtziele im Bereich der aktiven Freizeitgestaltung (Sport, Hobby) zu erreichen. Nach dem Fahrerlaubnisenerwerb nutzen etwas mehr als zwei Drittel der befragten Modellversuchsteilnehmer dazu in der Regel die neue Fortbewegungsmöglichkeit. Sie lassen dafür maßgeblich das Fahrrad und die Mitfahrgelegenheiten außer Acht, die vor dem Fahrerlaubnisenerwerb noch die wichtigsten Transportmittel für diese Wegezwecke gewesen sind.

Die übrigen Fahrtziele decken weitere Bereiche der individuellen Freizeitgestaltung ab. Der bisher erkennbare Trend setzt sich in allen Bereichen fort. Die neue Mobilitätsoption des AM-Fahrzeugs ist bei der Verkehrsmittelwahl dominant. Situationsbedingt und in Abhängigkeit von der Zentralität der Fahrt-

ziele (Stadtbummel, Kino) wechseln die Anteile der übrigen Verkehrsmittel für das jeweilige Fahrtziel, wobei hauptsächlich die Mitfahrgelegenheit, der öffentliche Nahverkehr und auf niedrigem Niveau auch das Fahrrad durch das AM-Fahrzeug ersetzt werden.

Die Subgruppenanalyse der im Alltag genutzten Verkehrsmittel vor dem Fahrerlaubnisenerwerb ist für die einzelnen Fahrtziele in Tabelle 7-41 dargestellt. Sowohl für das Geschlecht als auch für den Schulabschluss zeigen sich durchweg signifikante Unterschiede in der Verteilung der für das Mobilitätsaufkommen genutzten Verkehrsmittel. Dabei haben männliche 15-Jährige vor dem AM15-Fahrerlaubnisenerwerb stets häufiger das Fahrrad genutzt, und sie sind häufiger mit dem Mofa gefahren. Weibliche Fahrerinnen hingegen haben für ihre alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse häufiger als die männlichen Befragten Mitfahrgelegenheiten und – in unterschiedlichem Ausmaß aber dennoch stets häufiger – den öffentlichen Nahverkehr herangezogen.

Für den Schulabschluss werden ebenso klare Unterschiede zwischen Jugendlichen mit angehende oder absolvierter Mittlerer Reife oder angestrebter (Fach-)Hochschulreife kenntlich. Jugendliche mit angehende (Fach-)Hochschulreife haben vor dem AM15-Fahrerlaubnisenerwerb häufiger als ihre Pendanten auf Mitfahrgelegenheiten und seltener als diese auf ein Mofa zurückgegriffen. Mit wenigen Ausnahmen hatte der öffentliche Nahverkehr sowie der Fuß- und Radverkehr vor der AM15-Teilnahme unter den 15-Jährigen mit angestrebter (Fach-)Hochschulreife ebenfalls mehr Bedeutung in der Bewältigung der Alltagsmobilität.

Die Verkehrsmittel des öffentlichen Nah- und auch des Radverkehrs standen vor dem AM15-Fahrerlaubnisenerwerb auch bei den Befragten aus Großstädten höher im Kurs. Sie nutzten dafür weitaus weniger Mitfahrgelegenheiten zum Erreichen ihrer Fahrtziele. Bei der Nutzung des Mofas lagen sie vor dem AM15-Fahrerlaubnisenerwerb mit den Jugendlichen aus ländlicheren Kreisen meist gleichauf.

Die differenzierten Subgruppen nähern sich – gemessen an der Anzahl signifikanter Unterschiede – in der Verkehrsmittelnutzung in den einzelnen Alltagssituationen nach dem AM15-Fahrerlaubnisenerwerb einander an (vgl. Tabelle 7-42). Dem Fahrerlaubnisenerwerb vorangegangene Subgruppen-Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz haben

sich nach dem Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis beispielsweise aufgelöst. Ansonsten bleibt das Geschlecht das Merkmal, zwischen dessen Ausprägungen sich die meisten Unterschiede zeigen.

Hinsichtlich sechs der gelisteten Fahrtziele unterscheiden sich die männlichen und weiblichen AM15-Modellversuchsteilnehmer in ihrer Verkehrsmittelnutzung signifikant voneinander. Bei den signifikanten

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele vor dem Fahrerlaubnis-Erwerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
	%									
Zur Schule/zum Ausbildungsplatz										
Zu Fuß	10,0	11,5	14,9	7,7	11,6	12,6	10,9	9,1	10,3	11,4
Fahrrad	5,4	10,8	9,6	8,4	23,3	9,3	7,6	9,1	8,8	8,7
Mofa	2,1	5,4	5,8	3,2	4,7	5,3	4,0	3,7	4,3	4,6
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	70,4	62,6	61,6	68,1	51,2	58,9	67,4	68,5	64,7	65,8
Mitfahrer (im Pkw usw.)	11,1	7,6	5,6	11,3	4,7	12,6	8,5	7,3	10,6	7,0
Sonstiges Verkehrsmittel	1,1	2,2	2,5	1,3	4,7	1,3	1,7	2,3	1,3	2,4
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	280	556	467	396	43	151	423	219	397	412
Zu Freunden/Bekanntem										
Zu Fuß	11,5	7,8	10,4	7,3	2,3	11,3	8,5	7,9	9,4	7,3
Fahrrad	16,2	43,5	35,8	34,1	34,9	31,8	38,2	32,6	36,7	33,0
Mofa	2,9	11,0	11,2	5,8	9,3	7,9	7,6	8,8	7,6	9,3
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	11,5	7,2	7,4	9,5	30,2	9,3	8,8	3,7	7,3	10,0
Mitfahrer (im Pkw usw.)	54,7	28,2	32,2	41,2	16,3	37,1	35,5	42,8	36,5	37,4
Sonstiges Verkehrsmittel	1,8	2,2	2,5	1,5	7,0	2,0	1,4	2,3	2,0	2,2
Fahrtziel nicht erreichbar	1,4	0,2	0,5	0,6	0	0,7	0	1,9	0,5	0,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	278	554	394	464	43	151	422	215	395	409
Zu Familienangehörigen										
Zu Fuß	11,9	8,2	9,5	8,9	7,0	12,9	8,4	7,8	9,3	9,1
Fahrrad	4,3	16,3	13,8	10,9	16,3	6,1	13,9	13,8	12,1	11,8
Mofa	2,5	7,0	8,2	3,7	7,0	4,1	5,5	6,9	5,1	6,2
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	5,1	2,7	3,8	3,1	11,6	4,8	2,6	2,3	2,1	4,7
Mitfahrer (im Pkw usw.)	74,0	62,6	61,1	71,5	51,2	70,1	67,2	65,9	69,4	64,5
Sonstiges Verkehrsmittel	1,1	1,8	2,3	0,9	4,7	1,4	1,2	1,8	0,8	2,5
Fahrtziel nicht erreichbar	1,1	1,3	1,3	1,1	2,3	0,7	1,2	1,4	1,3	1,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	277	546	391	459	43	147	418	217	389	406
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 7-41a: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele vor dem AM-Fahrerlaubnis-Erwerb; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

ten Ergebnissen geben die männlichen Fahranfänger stets eine stärkere Mofa-Nutzung an. Außerdem machen sie tendenziell häufiger von ihrem Kleinkraftrad Gebrauch. Des Weiteren zeigen die

männlichen AM15-Fahrerlaubnisnehmer nach wie vor einen stärkeren Hang zum Fahrrad. Die weiblichen Besitzer der AM15-Fahrerlaubnis hingegen neigen im Vergleich zu ihren männlichen Pendanten

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele vor dem Fahrerlaubniswerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Zum Sport/Hobby										
Zu Fuß	10,4	6,7	8,7	7,4	2,4	14,3	7,5	6,4	8,8	7,5
Fahrrad	16,9	37,3	34,9	26,8	39,0	27,1	30,8	28,1	31,7	28,8
Mofa	2,7	9,7	10,4	4,5	9,8	5,7	6,7	7,4	6,4	8,1
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	13,5	6,8	7,1	10,6	29,3	10,0	8,2	5,9	8,8	9,1
Mitfahrer (im Pkw usw.)	54,2	37,6	36,2	49,3	14,6	41,4	45,3	49,3	42,9	43,6
Sonstiges Verkehrsmittel	1,5	1,5	2,2	0,9	4,9	1,4	1,2	1,5	0,3	0,8
Fahrtziel nicht erreichbar	0,8	0,4	0,5	0,5	0	0	0,2	1,5	0,3	0,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	260	526	367	444	41	140	402	203	375	385
Zum Shoppen/Stadtbummel										
Zu Fuß	3,3	5,4	6,3	3,3	2,4	4,4	4,9	4,2	3,4	5,7
Fahrrad	0,4	6,2	4,5	3,7	16,7	4,4	2,8	4,2	3,2	4,4
Mofa	0	5,6	5,4	1,9	4,8	5,1	2,8	3,7	3,4	3,6
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	43,6	30,7	32,1	38,1	59,5	38,2	34,6	28,3	31,2	39,5
Mitfahrer (im Pkw usw.)	46,5	48,7	45,7	49,8	14,3	45,6	50,9	52,9	55,0	41,1
Sonstiges Verkehrsmittel	4,8	2,7	5,1	2,1	2,4	2,2	2,8	4,7	2,6	4,7
Fahrtziel nicht erreichbar	1,5	0,8	0,9	1,2	0	0	1,0	2,1	1,1	1,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	273	485	352	428	42	136	387	191	349	387
Zum Kino										
Zu Fuß	5,2	3,4	3,5	4,2	4,8	3,6	3,9	3,9	2,1	5,1
Fahrrad	1,1	5,6	3,3	4,9	21,4	2,9	3,2	2,9	4,0	3,8
Mofa	0	5,4	5,7	1,6	4,8	4,3	2,7	3,9	3,5	3,6
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	39,6	32,8	31,1	38,3	50,0	38,1	36,4	28,9	34,0	37,2
Mitfahrer (im Pkw usw.)	49,6	48,7	50,4	47,9	16,7	51,1	49,9	51,5	52,3	45,0
Sonstiges Verkehrsmittel	3,0	2,9	4,1	2,2	2,4	0	2,9	5,4	3,2	3,3
Fahrtziel nicht erreichbar	1,5	1,3	1,9	0,9	0	0	1,0	3,4	0,8	2,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	270	522	367	449	42	139	407	204	373	393
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 7-41b: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele vor dem AM-Fahrerlaubniswerb; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

auch nach deren Erwerb häufiger zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sowie zu Mitfahrgelegenheiten.

Wenige signifikante Unterschiede sind noch hinsichtlich des Schulabschlusses zu erkennen. AM15-Fahrerlaubnisnehmer, die eine Mittlere Reife anstreben oder absolviert haben, nutzen in den Alltagssituationen, die signifikante Unterschiede aufweisen, sichtlich häufiger das AM-Fahrzeug. Schüler mit angestrebter (Fach-)Hochschulreife verlassen sich stattdessen – auch nach dem Fahrerlaubnisnehmerwerb – häufiger auf Mitfahrgelegenheiten und bisweilen auf den öffentlichen Nahverkehr.

Die Fahrtziele, für die signifikante Unterschiede zwischen der regionalen Herkunft angezeigt werden, erreichen die AM15-Fahranfänger aus Großstädten meist häufiger mit dem Kleinkraftrad als die Jugendlichen in den stärker ruralen Kreisen. Zudem verbleibt bei den Befragten in den Großstädten das Fahrrad ein häufiger beanspruchtes Verkehrsmittel. In den ländlichen Gebieten fahren die 15-Jährigen nach dem Fahrerlaubnisnehmerwerb häufiger ein Mofa und nutzen immer noch häufiger Mitfahrgelegenheiten als die Befragten in großstädtischen Kreisen.

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele vor dem Fahrerlaubnisnehmerwerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Zum (Eis-)Café, Restaurant usw.										
Zu Fuß	10,8	8,4	8,7	9,1	7,1	9,0	9,1	7,9	8,4	8,4
Fahrrad	5,8	17,4	12,6	14,5	31,0	7,5	14,0	14,8	15,1	11,6
Mofa	1,5	9,6	9,8	4,2	7,1	6,0	7,0	5,9	6,2	7,1
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	23,1	13,0	14,8	17,3	33,3	18,8	16,4	11,3	13,2	19,3
Mitfahrer (im Pkw usw.)	55,0	49,3	50,0	53,3	16,7	57,9	52,2	54,2	55,5	49,3
Sonstiges Verkehrsmittel	2,7	2,0	3,4	1,2	4,8	0,8	1,0	3,9	1,4	3,2
Fahrtziel nicht erreichbar	1,2	0,4	0,8	0,5	0	0	0,3	2,0	0,3	1,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	501	260	358	428	42	133	385	203	357	379
Zu Partys/Feiern										
Zu Fuß	7,1	15,4	14,4	11,1	10,3	10,2	13,7	12,6	11,1	13,7
Fahrrad	1,3	16,0	13,3	9,4	17,9	9,4	11,0	11,5	9,9	12,5
Mofa	0,8	3,7	4,0	1,5	5,1	3,1	1,4	3,7	2,8	2,6
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	10,0	9,6	9,5	9,4	43,6	7,9	7,7	6,8	7,7	11,1
Mitfahrer (im Pkw usw.)	76,7	52,6	55,0	66,1	23,1	67,7	63,5	59,7	66,2	55,7
Sonstiges Verkehrsmittel	1,3	1,9	2,6	0,8	0	1,6	1,4	2,6	1,7	1,7
Fahrtziel nicht erreichbar	2,9	0,8	1,2	1,8	0	0	1,4	3,1	0,6	2,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	240	481	347	395	39	127	364	191	352	343
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 7-41c: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele vor dem AM-Fahrerlaubnisnehmerwerb; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele nach dem Fahrerlaubniswerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Zur Schule/zum Ausbildungsplatz										
Zu Fuß	8,0	8,6	10,5	6,8	7,3	11,4	8,7	5,9	7,7	9,3
Fahrrad	1,5	4,9	3,3	4,1	12,2	2,7	2,9	5,0	3,3	3,7
Mofa	4,0	6,7	7,4	4,4	2,4	6,7	6,3	4,6	5,9	5,6
Moped, Roller (AM)	54,7	55,2	55,0	56,2	56,1	53,7	56,0	54,8	57,5	54,4
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	28,8	22,4	21,0	26,4	19,5	22,1	24,3	26,5	23,3	24,5
Mitfahrer (im Pkw usw.)	2,2	1,5	1,8	1,5	0	2,7	1,2	2,3	2,0	1,2
Sonstiges Verkehrsmittel	0,7	0,7	1,0	0,7	2,4	0,7	0,7	0,9	0,3	1,2
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	274	549	391	459	41	149	416	219	391	408
Zu Freunden/Bekanntem										
Zu Fuß	4,0	2,4	3,3	2,6	0	5,4	2,9	2,3	3,6	2,7
Fahrrad	1,8	5,5	3,6	4,8	5,0	3,4	4,1	5,5	4,9	2,5
Mofa	5,5	10,0	10,2	6,6	5,0	8,7	8,2	8,7	8,2	8,4
Moped, Roller (AM)	81,7	78,1	78,6	80,0	80,0	77,9	79,8	78,9	78,0	81,5
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	1,1	1,3	1,5	1,5	2,5	1,3	1,4	0,9	1,8	1,0
Mitfahrer (im Pkw usw.)	5,9	2,2	2,3	4,2	2,5	2,7	3,6	3,7	3,6	3,2
Sonstiges Verkehrsmittel	0	0,5	0,5	0,2	5,0	0,7	0	0	0	0,7
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	273	549	392	456	40	149	416	218	391	406
Zu Familienangehörigen										
Zu Fuß	6,6	5,2	5,2	5,8	4,9	8,9	4,4	5,5	6,5	5,0
Fahrrad	1,5	2,6	2,8	1,8	2,4	0,7	2,2	3,7	2,6	2,0
Mofa	3,3	6,9	7,8	3,5	2,4	5,5	6,1	4,6	4,7	5,7
Moped, Roller (AM)	46,7	51,9	56,5	44,7	56,1	49,3	47,6	53,7	47,8	52,5
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	4,4	1,9	2,3	3,1	2,4	3,4	2,9	1,8	3,9	2,0
Mitfahrer (im Pkw usw.)	36,0	30,8	24,4	40,3	24,4	32,2	35,9	30,3	34,2	31,2
Sonstiges Verkehrsmittel	0,4	0,4	0,8	0	4,9	0	0,2	0	0	0,7
Fahrtziel nicht erreichbar	1,1	0,4	0,3	0,9	2,4	0	0,7	0,5	0,3	1,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	272	539	386	452	41	146	410	218	383	404
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 7-42a: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele nach dem AM-Fahrerlaubniswerb; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele nach dem Fahrerlaubniserwerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Zum Sport/Hobby										
Zu Fuß	5,5	4,1	4,4	4,6	0	8,0	4,3	4,4	4,8	4,7
Fahrrad	6,3	9,3	6,6	9,4	7,7	8,0	9,1	6,4	8,9	6,9
Mofa	5,1	9,5	9,7	6,2	5,1	7,2	7,9	8,8	7,3	8,2
Moped, Roller (AM)	68,4	67,2	69,8	66,1	79,5	60,1	68,0	69,1	68,0	68,3
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	3,1	2,1	2,2	3,2	2,6	5,1	2,0	2,5	3,8	1,6
Mitfahrer (im Pkw usw.)	10,9	7,1	6,4	9,8	0	8,7	8,6	8,8	6,7	9,2
Sonstiges Verkehrsmittel	0,4	0,8	0,8	0,5	5,1	2,2	0	0	0,5	0,8
Fahrtziel nicht erreichbar	0,4	0	0	0,2	0	0,7	0	0	0	0,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	256	518	361	437	39	138	394	204	372	379
Zum Shoppen/Stadtbummel										
Zu Fuß	2,3	2,7	2,6	2,4	2,6	3,0	2,4	2,1	1,7	2,9
Fahrrad	0	1,9	0,6	1,7	7,7	0	0,5	2,1	0,9	1,1
Mofa	1,1	6,1	4,9	3,6	0	3,8	4,2	5,2	4,3	3,7
Moped, Roller (AM)	26,2	41,1	42,9	31,3	46,2	34,8	36,7	35,1	38,0	34,1
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	32,7	18,0	18,9	26,7	30,8	27,3	21,6	19,4	19,3	27,5
Mitfahrer (im Pkw usw.)	35,0	28,6	28,0	32,7	10,3	30,3	32,5	33,5	34,3	28,3
Sonstiges Verkehrsmittel	2,3	1,7	2,3	1,4	2,6	0,8	1,8	2,6	1,2	2,4
Fahrtziel nicht erreichbar	0,4	0	0	0,2	0	0	0,3	0	0,3	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	263	479	350	416	39	132	379	191	347	375
Zum Kino										
Zu Fuß	3,4	1,6	1,4	2,8	5,0	0	2,6	2,5	1,7	2,4
Fahrrad	0,4	2,0	0,6	2,1	12,5	0,7	0,5	1,5	1,4	1,0
Mofa	2,7	7,1	6,7	4,4	0	6,6	5,4	6,0	5,8	4,7
Moped, Roller (AM)	37,8	44,8	45,8	40,4	42,5	45,6	43,6	38,3	42,7	42,7
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	26,0	17,4	18,3	21,9	25,0	19,1	20,4	19,9	19,6	22,3
Mitfahrer (im Pkw usw.)	27,9	25,4	25,0	26,8	12,5	27,9	25,3	29,4	27,0	24,9
Sonstiges Verkehrsmittel	1,9	1,8	2,2	1,6	2,5	0	2,3	2,5	1,9	2,1
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	262	507	360	433	40	136	392	201	363	382
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 7-42b: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele nach dem AM-Fahrerlaubniserwerb; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele nach dem Fahrerlaubniswerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Zum (Eis-)Café, Restaurant usw.										
Zu Fuß	7,8	3,7	3,9	5,8	5,0	3,1	4,5	6,4	4,6	5,1
Fahrrad	0,8	5,7	3,7	4,3	17,5	3,8	2,7	4,5	2,9	4,3
Mofa	2,3	8,4	7,9	4,6	2,5	5,3	7,0	5,9	6,3	5,7
Moped, Roller (AM)	57,4	55,6	59,6	54,1	55,0	56,5	58,8	52,0	58,3	55,0
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	10,2	5,3	5,9	8,0	7,5	7,6	6,4	6,4	6,0	8,4
Mitfahrer (im Pkw usw.)	20,7	20,4	17,7	22,9	10,0	23,7	20,3	22,8	21,4	20,5
Sonstiges Verkehrsmittel	0,4	0,8	1,4	0	2,5	0	0,3	1,5	0,6	0,8
Fahrtziel nicht erreichbar	0,4	0	0	0,2	0	0	0	0,5	0	0,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	256	489	356	414	40	131	374	202	350	371
Zu Partys/Feiern										
Zu Fuß	5,8	11,3	10,6	8,4	8,3	8,3	9,7	10,0	8,7	9,5
Fahrrad	1,2	9,9	8,1	6,2	16,7	3,8	6,7	8,5	5,9	8,4
Mofa	2,5	4,0	5,0	2,0	0	3,0	3,5	3,5	3,6	3,4
Moped, Roller (AM)	33,6	35,0	33,8	34,7	30,6	40,2	34,3	30,0	34,9	33,8
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	10,8	6,8	7,0	9,2	25,0	6,8	6,4	8,5	7,3	9,2
Mitfahrer (im Pkw usw.)	45,6	32,2	34,4	39,4	19,4	37,1	38,6	39	38,5	35,5
Sonstiges Verkehrsmittel	0,4	0,6	0,8	0,2	0	0,8	0,5	0,5	0,8	0,3
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0,2	0,3	0	0	0	0,3	0	0,3	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	241	497	358	404	36	132	373	200	358	358
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 7-42c: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele nach dem AM-Fahrerlaubniswerb; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

In der Zweitbefragung wurde die Erhebung des Modal Splits für die einzelnen Fahrtziele wiederholt, um die Nachhaltigkeit der (veränderten) Verkehrsmittelnutzung begutachten zu können.

In den Befunden wird erkennbar, dass sich die hohen Anteile, die das AM-Fahrzeug in der Verteilung des Mobilitätsaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel in Befragungswelle W1 eingenommen hat, auch zum Ende der AM15-Modellversuchszeit weitestgehend bestätigen (vgl. Tabelle 7-43). Mehr als acht von zehn befragten AM15-Teil-

nehmern (86,1 %) nutzen zum zweiten Erhebungszeitpunkt das Kleinkraftrad, um zu Freunden und Bekannten zu fahren. Drei Viertel der Panelteilnehmer (75,2 %) fahren mit dem Moped zum Sport/Hobby und etwas mehr als sechs von zehn Besitzern der AM15-Fahrerlaubnis (61,2 %) nutzen das Kleinkraftrad für den Weg zur Schule bzw. zur Berufsausbildung. Während sich der Anteil des AM-Fahrzeugs bei diesen Fahrtzwecken, wie auch bei Wegen zu Partys und Feiern, gegenüber den Ergebnissen in Welle W1 sogar noch leicht angestiegen ist, ist die Nutzung des Mopeds für Wege zu Familienangehörigen, zum Shoppen und zum Kino,

Meistens genutztes Verkehrsmittel für Fahrtziele seit dem Fahrerlaubniserwerb	n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
Zur/m Schule/Ausbildungsplatz	353	8,8	3,1	0,6	61,2	23,5	2,3	0,6	0
Zu Freunden/Bekanntem	352	4,0	3,4	0,3	86,1	0,9	5,1	0,3	0
Zu Familienangehörigen	346	7,5	2,3	0	45,1	1,4	42,5	0,6	0,6
Zum Sport/Hobby	334	6,6	4,2	0,9	75,7	2,4	9,6	0,6	0
Zum Shoppen/Stadtbummel	314	4,1	1,6	0,3	29,3	30,6	31,2	2,5	0,3
Zum Kino	321	3,4	0,9	0,3	35,8	25,2	31,5	2,8	0
Zum (Eis-)Café, Restaurant usw.	306	7,2	1,6	0	48,7	11,4	29,4	1,3	0,3
Zu Partys/Feiern	319	13,2	4,4	0,3	28,5	7,8	42,9	2,5	0,3

Tab. 7-43: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele seit dem AM15-Fahrerlaubniserwerb; zweite Panelwelle

Café etc. zurückgegangen. In Welle W2 greifen z. B. 48,7 % der Jugendlichen mit einer AM15-Fahrerlaubnis für die Wege zum (Eis-)Café etc. auf das Moped zurück. Am seltensten nutzen die Jugendlichen mit 28,5 % ihr Moped für Wege zu Partys bzw. Feiern.

Die Subgruppenanalyse der Verkehrsmittelnutzung für die erhobenen Fahrtzwecke ist in Tabelle 7-44 abgetragen. In fünf der acht Situationen, in denen die Jugendlichen im Alltag mobil werden, nutzen die männlichen Panelbefragungsteilnehmer signifikant häufiger als ihre weiblichen Pendanten das Kleinkraftrad. Die weiblichen Befragten hingegen wählen auch am Ende des Beobachtungszeitraumes häufiger den öffentlichen Nahverkehr und Mitfahrgelegenheiten.

Nach der Schulbildung werden Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung nur auf Wegen zu Familienangehörigen sichtbar. Jugendliche mit einer angestrebten Mittleren Reife greifen für diese Fahrten häufiger auf das Kleinkraftrad zurück.

Zu Familienangehörigen fahren auch die Jugendlichen in den Großstädten signifikant häufiger mit dem AM-Fahrzeug als Jugendliche aus anderen Kreistypen – stattdessen sind sie bei diesen Gelegenheiten seltener Mitfahrer. Ebenso unterscheiden sich die Zweitbefragungsteilnehmer aus den definierten siedlungsstrukturellen Kreisen in ihrer Verkehrsmittelwahl bei den weiteren freizeithlichen Wegezwecken. Für Wege ins Kino, ins Café oder zu Partys beanspruchen Jugendliche aus der Großstadt signifikant häufiger als die Jugendlichen aus

städtischen, ländlichen und dünn besiedelten Gebieten das öffentliche Nahverkehrsnetz. Für die Wege zum Kino und zu Partys fahren sie zudem häufiger mit dem Kleinkraftrad. Für die gleichen Wege zum Kino, zum Café bzw. Restaurant und zu Partys stellt die Mitfahrgelegenheit für die Jugendlichen aus den drei ländlicher geprägten Regionen stets die offensichtlich bessere Alternative dar.⁶⁴

Das Alter beim Fahrerlaubniserwerb ist für die Verkehrsmittelwahl auf Wegen zum Café und Restaurant relevant. Jugendliche, die die Fahrerlaubnis bis zu drei Monate nach ihrem 15. Geburtstag erworben haben, nutzen das Kleinkraftrad für diese Wege häufiger als die Späteinsteiger.

Die längsschnittliche Analyse weicht in der Durchführung und in der Berichterstattung vom bisherigen Vorgehen ab. In der Durchführung werden die möglichen Verkehrsmittel je Fahrtziel auf eine dichotome Variable mit den Ausprägungen ‚Kleinkraftrad‘ und ‚Anderes Verkehrsmittel‘ reduziert. So wird ausgeschlossen, dass intraindividuelle Veränderungen beispielsweise vom Fußverkehr zum Radverkehr signifikante Unterschiede begründen,

⁶⁴ Die Bevorzugung des AM-Fahrzeugs durch die Jugendlichen in den Großstädten deckt sich vordergründig nicht mit den Erwartungen, durch den AM15-Modellversuch, junge Leute gerade aus ländlichen Regionen zu mobilisieren“. Zieht man jedoch die Reichweite des AM-Fahrzeugs und mögliche Distanzen zum Kino, zu Cafés und Partys auf dem Land in Betracht, erscheint die dortige Bevorzugung von Mitfahrgelegenheiten, z. B. in Pkw, im Kontext des Modellversuchs eher plausibel.

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele seit dem Fahrerlaubniserwerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Zur Schule/zum Ausbildungsplatz										
Zu Fuß	10,3	7,9	11,4	6,5	5,0	4,7	12,9	4,9	8,8	9,7
Fahrrad	1,7	4,0	3,6	2,7	5,0	3,1	2,8	3,7	3,3	2,6
Mofa	0	0,9	0,6	0,5	0	0	0,6	1,2	0,6	0,6
Kleinkraftwagen (AM)	51,3	65,6	65,3	57,5	75,0	71,9	55,1	59,8	64,1	57,4
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	32,5	19,4	18,6	28,0	15,0	15,6	27,5	24,4	20,4	27,7
Mitfahrer (im Pkw usw.)	3,4	1,8	0,6	3,8	0	3,1	1,1	4,9	1,7	1,9
Sonstiges Verkehrsmittel	0,9	0,4	0	1,1	0	1,6	0	1,2	1,1	0
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	117	227	167	186	20	64	178	82	181	155
Zu Freunden/Bekanntem										
Zu Fuß	6,9	2,6	4,8	3,2	0	6,3	4,5	2,4	2,8	5,2
Fahrrad	3,4	3,5	1,2	5,4	5,3	0	4,5	3,7	2,2	3,9
Mofa	0,9	0	0	0,5	0	0	0,6	0	0	0,6
Kleinkraftwagen (AM)	73,3	92,1	89,2	83,2	89,5	90,6	84,3	85,4	90,0	82,6
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	2,6	0	1,2	0,5	0	1,6	0	2,4	0	1,9
Mitfahrer (im Pkw usw.)	12,9	1,3	3,6	6,5	5,3	1,6	6,2	4,9	4,4	5,8
Sonstiges Verkehrsmittel	0	0,4	0	0,5	0	0	0	1,2	0,6	0
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	116	227	167	185	19	64	178	82	180	155
Zu Familienangehörigen										
Zu Fuß	9,6	6,8	6,7	8,3	0	9,4	6,9	10,0	8,0	7,8
Fahrrad	3,5	1,8	0,6	3,9	0	1,6	4,0	0	1,1	3,2
Mofa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kleinkraftwagen (AM)	35,7	50,0	60,0	31,5	50,0	45,3	44,5	42,5	47,2	42,2
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	0,9	1,8	1,2	1,7	15,0	0	1,2	0	0,6	2,6
Mitfahrer (im Pkw usw.)	49,6	38,3	31,5	52,5	30,0	43,8	42,2	46,3	42,0	42,9
Sonstiges Verkehrsmittel	0	0,9	0	1,1	5,0	0	0	1,3	0,6	0,6
Fahrtziel nicht erreichbar	0,9	0,5	0	1,1	0	0	1,2	0	0,6	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	115	222	165	181	20	64	173	80	176	154

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 7-44a: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele seit dem AM-Fahrerlaubniserwerb; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele seit dem Fahrerlaubniserwerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Zum Sport/Hobby										
Zu Fuß	11,7	3,7	4,4	8,5	0	6,5	6,5	9,1	6,9	5,6
Fahrrad	3,6	4,7	6,3	2,3	0	3,2	5,9	2,6	3,4	5,6
Mofa	0,9	0,9	0,6	1,1	0	0	0,6	2,6	1,1	0,7
Kleinkrafttrad (AM)	65,8	80,9	80,4	71,6	94,4	79,0	75,7	67,5	77,7	75,0
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	4,5	1,4	1,9	2,8	5,6	1,6	3,0	1,3	0,6	4,9
Mitfahrer (im Pkw usw.)	13,5	7,4	5,7	13,1	0	9,7	7,7	15,6	9,1	8,3
Sonstiges Verkehrsmittel	0	0,9	0,6	0,6	0	0	0,6	1,3	1,1	0
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	111	215	158	176	18	62	169	77	175	144
Zum Shoppen/Stadtbummel										
Zu Fuß	1,8	5,7	6,0	2,4	11,1	1,7	5,1	2,8	3,7	5,0
Fahrrad	0	2,1	0,7	2,4	5,6	0	1,3	2,8	1,2	2,1
Mofa	0	0,5	0	0,6	0	0	0	1,4	0,6	0
Kleinkrafttrad (AM)	15,0	38,1	34,7	24,4	44,4	23,7	30,6	23,9	29,0	29,3
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	45,1	22,2	26,0	34,8	38,9	30,5	29,9	31,0	27,8	34,3
Mitfahrer (im Pkw usw.)	35,4	28,4	28,7	33,5	0	39,0	32,5	32,4	34,0	27,9
Sonstiges Verkehrsmittel	2,7	2,6	3,3	1,8	0	5,1	0	5,6	3,1	1,4
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0,5	0,7	0	0	0	0,6	0	0,6	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	113	194	150	164	18	59	157	71	162	140
Zum Kino										
Zu Fuß	2,7	3,9	3,4	3,4	5,0	0	4,4	4,2	2,4	4,3
Fahrrad	0	1,5	0	1,7	5,0	0	0,6	1,4	1,2	0,7
Mofa	0	0,5	0	0,6	0	0	0	1,4	0,6	0
Kleinkrafttrad (AM)	23,4	42,9	42,5	30,3	45,0	42,6	33,8	30,6	37,1	33,6
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	32,4	21,7	21,2	28,6	45,0	26,2	24,4	20,8	22,8	28,6
Mitfahrer (im Pkw usw.)	39,6	26,6	30,1	32,6	0	26,2	36,3	34,7	33,5	30,0
Sonstiges Verkehrsmittel	1,8	3,0	2,7	2,9	0	4,9	0,6	6,9	2,4	2,9
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	111	203	146	175	20	34	160	72	167	140
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 7-44b: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele seit dem AM-Fahrerlaubniserwerb; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Meistens genutzte Verkehrsmittel für Fahrtziele seit dem Fahrerlaubniserwerb	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Zum (Eis-)Café, Restaurant usw.										
Zu Fuß	9,4	6,2	5,6	8,5	0	5,0	7,4	11,3	5,6	9,8
Fahrrad	0,9	2,1	0,7	2,4	5,3	0	2,0	1,4	0,6	3,0
Mofa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kleinkraftrad (AM)	33,0	57,0	53,5	44,5	42,1	56,7	49,0	43,7	53,4	40,6
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	14,2	9,8	9,2	13,4	36,8	5,0	12,8	7,0	7,5	16,5
Mitfahrer (im Pkw usw.)	41,5	23,3	29,6	29,3	15,8	31,7	28,9	31,0	30,4	29,3
Sonstiges Verkehrsmittel	0,9	1,0	1,4	1,2	0	1,7	0	4,2	1,9	0,8
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0,5	0	0,6	0	0	0	1,4	0,6	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	106	193	142	164	19	60	149	71	161	133
Zu Partys/Feiern										
Zu Fuß	13,0	13,8	14,5	12,0	-	14,5	14,5	13,7	12,7	14,4
Fahrrad	3,0	5,2	3,9	4,8	10,5	1,6	3,8	6,8	4,8	2,2
Mofa	0	0,5	0	0,6	0	0	0,6	0	0,6	0
Kleinkraftrad (AM)	18,0	32,4	28,3	28,7	42,1	33,9	29,6	16,4	27,7	28,1
Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	10,0	6,2	5,9	9,6	26,3	4,8	6,3	8,2	7,2	9,4
Mitfahrer (im Pkw usw.)	52,0	39,5	44,7	41,3	21,1	43,5	43,4	47,9	44,0	43,9
Sonstiges Verkehrsmittel	4,0	1,9	2,0	3,0	0	1,6	1,3	6,8	2,4	2,2
Fahrtziel nicht erreichbar	0	0,5	0,7	0	0	0	0,6	0	0,6	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	100	210	152	167	19	62	159	73	166	139
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an										

Tab. 7-44c: AM15-Teilnehmer – Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele seit dem AM-Fahrerlaubniserwerb; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

die die eigentliche Fragestellung zur Nutzung des Kleinkraftrades nicht beantworten. Außerdem wird aufgrund der Fülle an Fahrtzielen die Darstellung der intraindividuellen Veränderungen komprimiert und in der Tabelle 7-45 insgesamt berichtet.

In Tabelle 7-45 sind in den Spalten zwei bis sechs die Anteile der AM15-Modellversuchsteilnehmer abgetragen, die zum jeweiligen Befragungszeitpunkt in der Regel das Kleinkraftrad für den spezifischen Fahrtzweck nutzen. Für drei Fahrtziele – der Schule bzw. dem Ausbildungsplatz, dem Treffen von Freunden und Bekannten sowie dem Sport bzw. Hobby – haben die befragten Jugendlichen das Klein-

kraftrad zum Zeitpunkt der Zweitbefragung signifikant häufiger genutzt.

Bei anderen Fahrtzielen, darunter dem Besuch von Familienangehörigen, dem Shoppen in der Stadt oder dem Besuch von Partys bzw. Feiern, ist die relative Häufigkeit der Wahl des Kleinkraftrades zum Ende der Modellversuchsteilnahme leicht, aber dennoch signifikant, gesunken. Auch zum Kino oder zum Café bzw. Restaurant fahren die AM15-Fahrerlaubniserwerber zum Zeitpunkt der Zweitbefragung weniger häufig mit dem AM-Fahrzeug als mehr oder weniger kurz nach dem Erhalt der Fahrerlaubnis.

Meistens genutztes Verkehrsmittel für Fahrtziele seit dem Fahrerlaubnis-erwerb	Angaben in W1		Angaben in W1 für die Panelteilnehmer		Zentrale Maße in W2		Signifikanz der Veränderungen
	n	%	n	%	n	%	
Zur/m Schule/Ausbildungsplatz	852	55,5	349	52,7	349	61,3	sign.
Zu Freunden/Bekanntem	850	79,3	349	79,4	349	86,2	sign.
Zu Familienangehörigen	840	50,0	334	51,5	334	44,9	sign.
Zum Sport/Hobby	800	67,6	319	66,5	319	77,7	sign.
Zum Shoppen/Stadtbummel	767	36,5	282	35,1	282	28,4	sign.
Zum Kino	795	42,8	299	40,1	299	35,1	n. s.
Zum (Eis-)Café, Restaurant usw.	771	56,5	273	54,2	273	50,2	n. s.
Zu Partys/Feiern	764	34,2	291	36,1	291	28,9	sign.

Tab. 7-45: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung des meistens genutzten Verkehrsmittels zwischen den Panelwellen W1 und W2

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Der Vorher-Nachher-Vergleich wird in Tabelle 7-46 bis Tabelle 7-53 abschließend zwischen den Prüf- und Kontrollgruppen ausgeführt. Entsprechend des Fragenprogramms für die AM15-Modellversuchsteilnehmer ist die Erhebung des Vorher-Nachher-Vergleichs bei den Befragten der Prüfgruppe ausschließlich in Welle W1 erfolgt.⁶⁵ Der Prüf- und Kontrollgruppenvergleich der im Alltag genutzten Verkehrsmittel erfolgt deshalb zwischen den Befragten der Prüfgruppe in Welle W1 und den Untersuchungsteilnehmern in den einmaligen Befragungen der Kontrollgruppen.

In den einzelnen Tabellen werden abhängig von den jeweiligen Fahrtzwecken Verschiebungen zwischen Verkehrsmitteln hin zum motorisierten Zweirad kenntlich, die sich weitgehend zwischen Prüf- und Kontrollgruppen decken.⁶⁶

- Wegezweck: zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz (vgl. Tabelle 7-46)

Die Befragten der Prüf- und der Kontrollgruppen dokumentieren nahezu identische Verschiebungen

bei der Verkehrsmittelwahl für den Weg zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz. Nach dem Fahrerlaubnis-erwerb fahren mehr als die Hälfte und bis zu zwei Drittel der befragten Jugendlichen der Prüf- und Kontrollgruppen in der Regel mit dem motorisierten Zweirad zur Schule. Lediglich die Mofafahrer in Kontrollgruppe KG5 nutzen in der Mehrheit nicht das Mofa für diesen Weg (45,3 %). Im Zuge der Verkehrsmittelsubstitution hat sich der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs in allen Prüf- und Kontrollgruppen zum Teil mehr als halbiert – ausgenommen in der Kontrollgruppe KG5. Auch die übrigen Verkehrsmittel erfahren nach dem Fahrerlaubnis-erwerb weniger Beachtung: Die relativen Häufigkeiten von Mitfahrgelegenheiten, Fuß- und Radverkehr sind allesamt gesunken. Das Fahrtziel Schule bzw. Ausbildungsplatz war für die Jugendlichen aller Untersuchungsgruppen vor und nach dem Fahrerlaubnis-erwerb faktisch erreichbar.

- Wegezweck: zu Freunden und Bekannten (vgl. Tabelle 7-47)

Von allen Fahrtzielen weisen die relativen Häufigkeiten für die Fahrten zu Freunden und Bekannten die größte Nutzung des motorisierten Zweirads nach dem Erwerb der Prüfbescheinigung oder der Fahrerlaubnis aus. AM15-Teilnehmer fahren nach dem Fahrerlaubnis-erwerb zu 79,3 % mit dem Kleinkraftrad zu Freunden. Kaum eine der unterschiedenen Kontrollgruppen hat nach dem Erwerb der Prüfbescheinigung bzw. der Fahrerlaubnis in diesem großen Ausmaß das Fahrverhalten geändert und das neu verfügbare Fahrzeug derart stark genutzt.

Hauptsächlich substituieren die Jugendlichen auf den Wegen zu Freunden und Bekannten in allen Teilgruppen das Fahrrad und die Mitfahrgelegen-

⁶⁵ Abweichend von der sonstigen Vorgehensweise bei Prüf-/Kontrollgruppenvergleichen zu Aspekten des Mobilitätsverhaltens, werden deshalb nachfolgend die Einschätzungen der Prüfgruppe zum Befragungszeitpunkt W1 mit den Einschätzungen der Kontrollgruppen verglichen.

⁶⁶ Da den Jugendlichen nach dem AM15-Fahrerlaubnis-erwerb die Nutzungsoption eines weiteren Verkehrsmittels offen steht, sind die Antwortmöglichkeiten davor und danach nicht mehr sinnvoll inferenzstatistisch zu vergleichen. Entsprechende Unterschiede werden nachfolgend rein deskriptiv berichtet.

Meistens genutztes Verkehrsmittel für das Fahrtziel: Zur Schule/zum Ausbildungsplatz		n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Motorrad (A1)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
PG: AM15 MVL (W1)	Vor	865	11,0	8,9	4,4	– ^a	– ^a	65,2	8,7	1,8	0
	Nach	852	8,5	3,8	5,8	55,5	– ^a	24,1	1,6	0,8	0
KG1: AM16 MVL	Vor	222	10,8	10,8	7,7	– ^a	– ^a	58,1	9,9	2,7	0
	Nach	221	7,2	4,5	9,0	52,0	– ^a	19,5	6,8	0,9	0
KG2: A1 MVL	Vor	427	9,6	10,1	0,2	14,8	– ^a	55,5	8,4	1,4	0
	Nach	422	5,2	4,0	0,9	11,1	61,6	14,7	1,9	0,5	0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	Vor	69	10,1	14,5	– ^a	– ^a	– ^a	63,8	8,7	2,9	0
	Nach	71	4,2	4,2	57,7	– ^a	– ^a	28,2	5,6	0	0
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	Vor	356	4,8	21,1	11	8,7	– ^a	57,3	5,9	1,1	0
	Nach	351	3,4	7,4	0,6	14,2	56,7	16,2	1,1	0,3	0
KG5: Mofa Nicht-MVL West	Vor	373	7,2	25,2	– ^a	– ^a	– ^a	57,1	5,9	4,6	0
	Nach	364	4,9	9,1	45,3	– ^a	– ^a	35,7	3,3	1,6	0
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	Vor	538	3,3	22,5	5,8	11,3	– ^a	47,6	8,0	1,3	0,2
	Nach	534	2,1	9,2	1,3	8,6	65,7	9,0	3,0	1,1	0

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-46: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniswerb für das Fahrtziel ‚Zur Schule/zum Ausbildungsplatz‘

Meistens genutztes Verkehrsmittel für das Fahrtziel: Zu Freunden und Bekannten		n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Motorrad (A1)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
PG: AM15 MVL (W1)	Vor	860	8,8	34,8	8,3	– ^a	– ^a	8,5	37,1	2,0	0,6
	Nach	850	3,1	4,2	8,2	79,3	– ^a	1,5	3,3	0,4	0
KG1: AM16 MVL	Vor	220	13,2	26,4	11,8	– ^a	– ^a	14,5	29,5	4,5	0
	Nach	220	5,0	4,1	12,7	70,0	– ^a	1,4	5,9	0,9	0
KG2: A1 MVL	Vor	426	6,6	33,3	0,7	19,0	– ^a	13,4	25,6	1,4	0
	Nach	420	2,6	6,9	1,0	14,8	69,8	1,2	3,3	0,5	0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	Vor	67	16,4	35,8	– ^a	– ^a	– ^a	20,9	25,4	1,5	0
	Nach	71	8,5	5,6	74,6	– ^a	– ^a	8,5	2,8	0	0
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	Vor	358	2,0	38,8	0,8	12,8	– ^a	14,2	30,4	0,8	0
	Nach	349	0,3	9,7	1,1	18,6	65,6	1,4	2,6	0,6	0
KG5: Mofa Nicht-MVL West	Vor	373	5,1	50,4	– ^a	– ^a	– ^a	5,1	31,6	7,8	0
	Nach	365	2,2	9,6	78,6	– ^a	– ^a	1,1	6,6	1,9	0
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	Vor	537	2,4	38,0	10,2	14,2	– ^a	6,1	27,6	1,5	0
	Nach	532	1,1	10,5	2,4	9,6	71,6	0,6	3,0	1,1	0

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-47: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniswerb für das Fahrtziel ‚Zu Freunden und Bekannten‘

heiten. Die Anteile dieser Verkehrsmittel am fahrtzielbezogenen Modal Split betragen nach dem Fahrerlaubniswerb nur noch einen Bruchteil des Anteils von davor. In allen Gruppen ist aber auch die relative Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und des Fußverkehrs gesunken. Die Wege zu Freunden und Bekannten konnten de facto alle Befragten sowohl vor als auch nach dem Fahrerlaubniswerb bestreiten.

- Wegezweck: zu Familienangehörigen (vgl. Tabelle 7-48)

Für die Wege zu den Familienangehörigen der Befragten erreichen die Veränderungen des Modal Splits nicht das vorher beschriebene Ausmaß. Ausgenommen die Mofafahrer aus Niedersachsen (Kontrollgruppe KG5: 35,8 %), greifen im Durchschnitt vier bis fünf von zehn Jugendlichen in der Prüf- und den Kontrollgruppen nach dem Fahrerlaubniswerb für die Wege zu den Familienangehörigen auf das motorisierte Zweirad zurück. Gerade in den Modellversuchsländern übersteigen die Anteile des motorisierten Zweirads nun das bis dahin vorherrschende Verkehrsmittel der Mitfahrgelegenheit. Aber auch das Fahrrad wird in allen Teilgruppen nach dem Fahrerlaubniswerb weniger genutzt. Erstmals wird auch die Antwortkategorie „Fahrtziel nicht erreichbar“ relevant. Durch den Fahrerlaubniswerb kann eine geringfügige Anzahl an Jugendlichen Fahrten zu Familienangehörigen nun realisieren.

- Wegezweck: zum Sport bzw. Hobby (vgl. Tabelle 7-49)

Nach dem Fahrerlaubniswerb nutzt die Mehrheit der befragten Jugendlichen in den einzelnen Teilgruppen das motorisierte Zweirad auf dem Weg zum Sport bzw. zum Hobby. Die Prüfgruppe liegt auch wiederum im oberen Bereich der beobachtbaren Anteile (67,6 %). Die größten Bedeutungsverluste erfahren das Fahrrad und die Mitfahrgelegenheiten. Durch den Fahrerlaubniswerb verbessert sich die Erreichbarkeit dieses Fahrtziels – allerdings nur für einen verschwindend geringen Anteil der Jugendlichen.

- Wegezweck: zum Shoppen bzw. Stadtbummel (vgl. Tabelle 7-50)

Etwa drei bis vier von zehn befragten jugendlichen Inhabern einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis fahren nach deren

Erwerb mit dem motorisierten Zweirad zum Shoppen bzw. zum Stadtbummel. Sie verzichten vermehrt darauf, für diese Wege den öffentlichen Nahverkehr und Mitfahrgelegenheiten zu nutzen. Das Ausmaß der Änderung des in der Regel hierzu genutzten Verkehrsmittels reicht jedoch nicht an die bei anderen Fahrtzielen beobachteten Verhaltensänderungen heran. Ein wiederum geringer Anteil berichtet, dass sie das Fahrtziel nun überhaupt erst erreichen können.

- Wegezweck: zum Kino (vgl. Tabelle 7-51)

Vergleichbare Verschiebungen ergeben sich für das in der Regel genutzte Verkehrsmittel für Fahrten zum Kino. Die Jugendlichen sind dabei im Wesentlichen vom öffentlichen Nahverkehr und von den Mitfahrgelegenheiten auf das motorisierte Zweirad umgestiegen.

- Wegezweck: zum (Eis-)Café bzw. Restaurant (vgl. Tabelle 7-52)

In dieses Bild fügen sich auch die Veränderungen des genutzten Verkehrsmittels auf dem Weg ins Café bzw. Restaurant ein. Bis zu 56,5 % der Jugendlichen in der Prüfgruppe nutzen hierzu die neu erworbene Mobilitätsoption des motorisierten Zweirads. Befragte aus der Kontrollgruppe KG1 nutzen die neue Alternative am seltensten für derlei Fahrten (KG1: 38,8 %). Die größten Verschiebungen werden erneut beim öffentlichen Nahverkehr und bei den Mitfahrgelegenheiten dokumentiert. Insbesondere in den Nicht-Modellversuchsländern verliert aber auch das Fahrrad an bedeutsamen Anteilen im Modal Split.

- Wegezweck: zu Partys bzw. Feiern (vgl. Tabelle 7-53)

Die befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer nutzen ihre neue Mobilitätsoption unter den Prüf- und Kontrollgruppen vergleichsweise am häufigsten, um zu Partys bzw. zu Feiern zu fahren (34,2 %). In den anderen Gruppen ist dieser Anteil zum Teil deutlich geringer. Hauptsächlich verzichten die Jugendlichen zugunsten des motorisierten Zweirads auf Mitfahrgelegenheiten und bedingt auch auf das Fahrrad. Der Vorher-Nachher-Vergleich dokumentiert auch für dieses Fahrtziel einen geringfügigen Anteil Befragter, die durch die neue Mobilitätsalternative das neue Fahrtziel überhaupt erst erreichen können.

Meistens genutztes Verkehrsmittel für das Fahrtziel: Zu Familienangehörigen		n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Motorrad (A1)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
PG: AM15 MVL (W1)	Vor	852	9,3	12,2	5,8	– ^a	– ^a	3,4	66,7	1,5	1,2
	Nach	840	5,6	2,3	5,5	50,0	– ^a	2,9	32,9	0,4	0,6
KG1: AM16 MVL	Vor	218	10,1	9,2	7,3	– ^a	– ^a	4,6	64,2	3,7	0,9
	Nach	216	4,6	5,6	7,4	42,6	– ^a	4,2	33,8	0,9	0,9
KG2: A1 MVL	Vor	410	6,3	9,5	0,2	13,4	– ^a	4,4	63,4	1,7	1,0
	Nach	411	4,1	3,6	1,0	10,2	44,0	4,9	31,1	0,2	0,7
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	Vor	67	9,0	14,9	– ^a	– ^a	– ^a	9,0	67,2	0	0
	Nach	69	5,8	0	47,8	– ^a	– ^a	5,8	40,6	0	0
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	Vor	352	4,0	12,8	0,3	8,2	– ^a	2,8	69,9	1,4	0,6
	Nach	345	3,8	3,8	0,9	11,6	42,3	1,2	35,7	0,6	0,3
KG5: Mofa Nicht-MVL West	Vor	366	5,7	16,1	– ^a	– ^a	– ^a	3,8	68,9	4,1	1,4
	Nach	358	3,6	7,3	35,8	– ^a	– ^a	6,1	45,3	1,1	0,8
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	Vor	521	3,8	13,8	5,6	9,6	– ^a	1,3	63,9	1,3	0,6
	Nach	518	3,1	6,2	1,5	5,4	40,5	1,0	40,9	1,2	0,2

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-48: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniswerb für das Fahrtziel ‚Zu Familienangehörigen‘

Meistens genutztes Verkehrsmittel für das Fahrtziel: Zum Sport/Hobby		n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Motorrad (A1)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
PG: AM15 MVL (W1)	Vor	813	8,1	30,5	7,1	– ^a	– ^a	9,0	43,3	1,5	0,5
	Nach	800	4,6	8,3	7,8	67,6	– ^a	2,8	8,3	0,6	0,1
KG1: AM16 MVL	Vor	204	12,3	18,1	8,3	– ^a	– ^a	12,7	43,6	3,9	1,0
	Nach	202	6,4	7,4	12,4	56,4	– ^a	4,0	12,4	1,0	0
KG2: A1 MVL	Vor	395	9,6	28,9	0,5	17,5	– ^a	8,9	32,7	1,5	0,5
	Nach	395	6,8	9,4	1,0	12,4	63,0	2,0	4,8	0,5	0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	Vor	60	11,7	38,3	– ^a	– ^a	– ^a	15,0	33,3	1,7	0
	Nach	64	6,3	4,7	73,4	– ^a	– ^a	9,4	6,3	0	0
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	Vor	327	5,5	35,5	0,3	9,8	– ^a	15,3	32,7	0,6	0,3
	Nach	323	1,9	12,1	0,6	18,6	59,4	1,5	4,6	0,6	0,6
KG5: Mofa Nicht-MVL West	Vor	350	7,7	48,9	– ^a	– ^a	– ^a	5,4	32,6	5,1	0,3
	Nach	344	4,9	18,0	63,4	– ^a	– ^a	1,7	10,5	1,5	0
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	Vor	508	4,7	40,9	9,3	12,4	– ^a	5,1	25,4	1,8	0,4
	Nach	501	3,2	19,0	2,4	8,8	59,5	1,0	5,0	1,2	0

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-49: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniswerb für das Fahrtziel ‚Zum Sport/Hobby‘

Meistens genutztes Verkehrsmittel für das Fahrtziel: Zum Shoppen/Stadtbummel		n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Motorrad (A1)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
PG: AM15 MVL (W1)	Vor	782	4,7	4,1	3,5	– ^a	– ^a	35,3	48,0	3,5	1,0
	Nach	767	2,5	1,2	4,2	36,5	– ^a	23,1	30,6	1,8	0,1
KG1: AM16 MVL	Vor	206	4,4	3,9	3,9	– ^a	– ^a	47,1	34,5	5,3	1,0
	Nach	204	2,5	3,4	5,9	27,5	– ^a	36,3	20,6	3,4	0,5
KG2: A1 MVL	Vor	379	5,3	5,0	0,3	9,2	– ^a	39,6	37,7	2,6	0,3
	Nach	375	2,7	3,2	– ^a	6,4	41,6	24,5	20,3	1,3	0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	Vor	60	5,0	11,7	– ^a	– ^a	– ^a	43,3	36,7	1,7	1,7
	Nach	59	5,1	0	30,5	– ^a	– ^a	35,6	27,1	0	1,7
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	Vor	328	4,3	8,5	0,6	6,1	– ^a	40,2	35,7	3,7	0,9
	Nach	323	4,0	3,1	0,9	7,4	32,5	29,4	21,1	0,9	0,6
KG5: Mofa Nicht-MVL West	Vor	347	3,2	10,4	– ^a	– ^a	– ^a	34,3	45,0	6,3	0,9
	Nach	341	2,1	3,8	32,3	– ^a	– ^a	27,3	31,7	2,6	0,3
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	Vor	488	2,5	10,5	3,1	6,1	– ^a	39,8	34,2	3,3	0,6
	Nach	488	1,0	6,6	1,0	5,1	40,2	22,5	21,3	2,3	0

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-50: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zum Shoppen/Stadtbummel‘

Meistens genutztes Verkehrsmittel für das Fahrtziel: Zum Kino		n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Motorrad (A1)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
PG: AM15 MVL (W1)	Vor	818	3,9	4,2	3,4	– ^a	– ^a	35,2	48,9	3,1	1,3
	Nach	795	2,1	1,4	5,4	42,8	– ^a	20,5	25,9	1,9	0
KG1: AM16 MVL	Vor	203	2,5	3,4	3,9	– ^a	– ^a	43,8	38,4	6,9	1,0
	Nach	204	2,5	2,9	6,4	33,8	– ^a	30,4	20,1	3,4	0,5
KG2: A1 MVL	Vor	393	4,3	5,3	0,3	9,4	– ^a	39,2	38,2	2,8	0,5
	Nach	385	3,4	2,9	0,3	7,5	47,5	20,8	15,8	1,8	0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	Vor	59	3,4	6,8	– ^a	– ^a	– ^a	47,5	40,7	0	1,7
	Nach	60	1,7	0	33,3	– ^a	– ^a	40,0	21,7	1,7	1,7
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	Vor	334	5,7	12,9	0,9	6,6	– ^a	38,0	33,2	2,4	0,3
	Nach	328	4,3	4,9	0,9	11,3	45,7	20,1	12,5	0,3	0
KG5: Mofa Nicht-MVL West	Vor	338	2,7	13,6	– ^a	– ^a	– ^a	27,5	48,8	5,9	1,5
	Nach	329	1,2	6,4	33,1	– ^a	– ^a	24,3	32,8	2,1	0
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	Vor	499	1,2	12,8	4,0	9,0	– ^a	30,5	39,1	2,6	0,8
	Nach	497	1,2	6,0	1,4	6,4	48,7	15,3	18,7	2,2	0

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-51: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zum Kino‘

Meistens genutztes Verkehrsmittel für das Fahrtziel: Zum (Eis-)Café/Restaurant usw.		n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Motorrad (A1)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
			Zeilen-%								
PG: AM15 MVL (W1)	Vor	787	8,9	13,6	6,7	– ^a	– ^a	16,1	51,8	2,2	0,6
	Nach	771	4,9	4,0	6,1	56,5	– ^a	7,0	20,6	0,6	0,1
KG1: AM16 MVL	Vor	198	7,6	9,1	5,6	– ^a	– ^a	25,8	48,0	4,0	0
	Nach	196	6,1	4,6	7,7	38,8	– ^a	14,8	25,0	2,6	0,5
KG2: A1 MVL	Vor	376	8,8	1,9	0,3	12,0	– ^a	16,0	40,7	2,4	0
	Nach	373	6,4	6,4	0,5	9,4	53,1	7,2	16,1	0,8	0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	Vor	56	7,1	12,5	– ^a	– ^a	– ^a	25,0	55,4	0	0
	Nach	60	3,3	0	53,3	– ^a	– ^a	11,7	30,0	0	1,7
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	Vor	324	7,4	24,1	0,6	8,3	– ^a	15,4	43,2	0,9	0
	Nach	322	6,5	9,6	0,6	13,7	48,1	5,3	15,8	0,3	0
KG5: Mofa Nicht-MVL West	Vor	342	7,9	39,5	– ^a	– ^a	– ^a	11,7	36,0	4,4	0,6
	Nach	344	3,8	13,7	52,9	– ^a	– ^a	6,4	22,1	1,2	0
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	Vor	498	7,4	31,1	7,2	9,0	– ^a	10,4	32,9	1,4	0,4
	Nach	488	5,3	15,8	1,8	6,6	49,0	3,5	17,0	1,0	0

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-52: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniswerb für das Fahrtziel ‚Zum (Eis-)Café/Restaurant‘ usw.

Meistens genutztes Verkehrsmittel für das Fahrtziel: Zu Partys/Feiern		n	Zu Fuß	Fahrrad	Mofa	Kleinkraftrad (AM)	Motorrad (A1)	Bus, Bahn usw. (ÖPNV)	Mitfahrer (im Pkw usw.)	Sonstiges Verkehrsmittel	Fahrtziel nicht erreichbar
			Zeilen-%								
PG: AM15 MVL (W1)	Vor	744	12,8	11,2	2,7	– ^a	– ^a	9,4	60,9	1,6	1,5
	Nach	764	9,6	7,1	3,4	34,2	– ^a	8,1	37,0	0,5	0,1
KG1: AM16 MVL	Vor	195	10,3	9,7	3,6	– ^a	– ^a	17,4	57,9	1,0	0
	Nach	195	10,3	6,2	4,6	24,6	– ^a	15,4	37,4	1,0	0,5
KG2: A1 MVL	Vor	364	9,9	17,0	0,5	5,2	– ^a	12,9	51,6	1,6	1,1
	Nach	372	8,3	14,0	0,5	4,0	21,5	14,8	36,0	0,8	0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	Vor	49	12,2	16,3	– ^a	– ^a	– ^a	25,6	42,9	0	2,0
	Nach	52	11,5	7,7	25,0	– ^a	– ^a	26,9	28,8	0	0
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	Vor	311	8,0	21,9	0	2,6	– ^a	13,8	48,9	3,9	1,0
	Nach	302	7,3	15,9	0	6,6	22,8	13,2	32,1	1,7	0,3
KG5: Mofa Nicht-MVL West	Vor	320	10,0	26,6	– ^a	– ^a	– ^a	4,4	55,6	3,1	0,3
	Nach	324	7,4	21,0	20,7	– ^a	– ^a	8,6	39,5	1,5	1,2
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	Vor	502	4,4	23,1	1,8	3,0	– ^a	10,4	55,2	2,0	0,2
	Nach	494	4,5	21,1	0,6	1,4	15,8	10,1	45,5	1,0	0

^a Nicht zutreffend

Tab. 7-53: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniswerb für das Fahrtziel ‚Zu Partys/Feiern‘

Fazit

Das Kleinkraftrad wird von AM15-Modellversuchsteilnehmern gleich nach dem Fahrerlaubniserwerb in den eigenen Alltag integriert. Für die meisten abgefragten Fahrtziele erweist sich das AM-Fahrzeug zeitnah nach dem Fahrerlaubniserwerb sowie zum Zeitpunkt der Zweitbefragung als das dominierende Verkehrsmittel. Nach dem Erwerb der AM-Fahrerlaubnis ergeben sich im Modal Split der befragten Jugendlichen große Verschiebungen. Am häufigsten werden der öffentliche Nahverkehr und das Fahrrad, in Teilen auch Mitfahrgelegenheiten, durch das Kleinkraftrad substituiert. Dies ist eine Entwicklung, die nicht in allen Auswirkungen – z. B. hinsichtlich der eigenaktiven Mobilität (Fahrradfahren) oder der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs – uneingeschränkt begrüßenswert ist.⁶⁷

Im Vorher-Nachher-Vergleich wird des Weiteren sichtbar, dass sich die Jugendlichen durch den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis nur zu äußerst geringen Anteilen neue Kategorien von Fahrtzielen, die bisher für sie nicht erreichbar waren, erschließen können. Aussagen über die Häufigkeit, mit der Fahrtziele der gleichen Kategorie angefahren werden, können aus den Daten nicht getroffen werden. Die hauptsächliche Wirkung der Motorisierung der Jugendlichen ist die Substitution anderer Verkehrsmittel. Dabei legen die Befunde nahe, dass es für die Jugendlichen nach dem Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. Zweirad-Fahrerlaubnis nun plausibler Weise einfacher oder bequemer ist, ihre Fahrtziele zu erreichen.

Die Ergebnisse aus der zweiten Befragungswelle geben darüber hinaus zu erkennen, dass die AM15-Fahrerlaubniserwerber ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert haben. Das Kleinkraftrad bleibt bis zum Ende der Beobachtungsphase ein wichtiger Baustein für die Alltagsmobilität der Jugendlichen.

⁶⁷ Darüber hinaus wird durch die Förderung des motorisierten Individualverkehrs im Rahmen des AM15-Modellversuchs die Mobilitätssozialisation der Jugendlichen einseitig geprägt (vgl. HOLZ-RAU, SCHEINER 2015; STARK, HÖSSINGER 2015). Ihre Nutzung umweltfreundlicher, gesunder, nachhaltiger Fortbewegungsmittel wird zu großen Teilen durch den motorisierten Individualverkehr substituiert. Vor dem Hintergrund aktueller Diskussionen um die Reduzierung des Aufkommens motorisierter Individualverkehrsmittel erscheinen diese Resultate durchaus nicht unproblematisch. In Kommunikationskampagnen wird dann wieder mit großem Aufwand versucht, die Jugendlichen und jungen Erwachsenen zurück zu einer nachhaltigen Verkehrsbeteiligung zu bewegen.

Ferner zeigen die Befunde der Prüf- und Kontrollgruppenvergleiche, dass auch die Jugendlichen in den Kontrollgruppen in weitgehend ähnlichem Ausmaß andere Verkehrsmittel zugunsten des motorisierten Zweirades substituieren. Die AM15-Modellversuchsteilnehmer legen nach dem Fahrerlaubniserwerb ein zu den übrigen Jugendlichen ähnliches Mobilitätsverhalten an den Tag.

7.6 Geltungsbereich der AM15-Fahrerlaubnis

Am AM15-Modellversuch nehmen seit dem Jahr 2013 die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen teil. Dies bedeutet, dass die AM15-Fahrerlaubnis in den übrigen Bundesländern nicht gültig und das Fahren eines AM-Kleinkraftrads mit 15 Jahren dort nicht zulässig ist. Um zu erfahren, in welchem Maße diese regionale Eingrenzung eine Einschränkung für die AM-Fahrerlaubniserwerber bedeutet, wurden den 15-Jährigen zwei diesbezügliche Fragen zur Beantwortung vorgelegt.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Die erste Frage an die Jugendlichen thematisiert einen möglichen Verzicht auf Fahrten, weil diese die 15-Jährigen aus dem Geltungsbereich der AM15-Fahrerlaubnis geführt hätten. In der Erstbefragung bejahen 15,7 % der AM15-Fahrerlaubnisbesitzer, dass sie aus diesem Grund bereits auf Fahrten verzichtet haben (vgl. Tabelle 7-54).

Die Subgruppenanalyse fördert für die unabhängigen Merkmale Geschlecht und Kreistyp statistische Relevanz der beobachteten Unterschiede zu Tage (vgl. Bild 7-17). Zum einen berichten die männlichen Befragten häufiger von einem Verzicht auf Fahrten, deren Fahrtstrecke auch außerhalb des AM15-Geltungsbereichs gelegen hätte. Zum anderen stellt sich dieses Problem vermehrt für Jugendliche aus ländlichen und vor allem aus dünn besiedelten Kreisen.

Verzicht auf Fahrten wegen des AM15-Geltungsbereichs	%
Ja	15,7
Nein	84,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	873

Tab. 7-54: AM15-Teilnehmer – Verzicht auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; erste Panelwelle

Neben der Angabe zum Verzicht auf Fahrten wurden die AM15-Teilnehmer ferner um die Information gebeten, ob sie seit ihrem Fahrerlaubniswerb bereits einmal außerhalb des regionalen AM15-Geltungsbereichs mit dem Kleinkraftrad gefahren sind. Lediglich 2,6 % der befragten 15-Jährigen geben zu, dass sie bereits einmal außerhalb der am Modellversuch teilnehmenden Bundesländer Moped gefahren sind (vgl. Tabelle 7-55).

Durchgeführte Fahrten außerhalb des AM15-Geltungsbereichs können auf keine der in der Subgruppenanalyse differenzierten Merkmale im Besonde-

Fahrten außerhalb des AM15-Geltungsbereiches	%
Ja	2,6
Nein	97,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	871

Tab. 7-55: AM15-Teilnehmer – Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; erste Panelwelle

ren zurückgeführt werden (vgl. Bild 7-18). Statistische Relevanz wird für keine dieser Variablen angezeigt.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

In der Wiederholungsbefragung gibt beinahe jeder fünfte AM15-Fahrerlaubnisbesitzer an, wegen des regional auf die Modellversuchsländer begrenzten Geltungsbereichs auf Fahrten mit dem AM-Kleinkraftrad verzichtet zu haben (19,8 %; vgl. Tabelle 7-56).

Verzicht auf Fahrten	%
Ja	19,8
Nein	80,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	354

Tab. 7-56: AM15-Teilnehmer – Verzicht auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; zweite Panelwelle

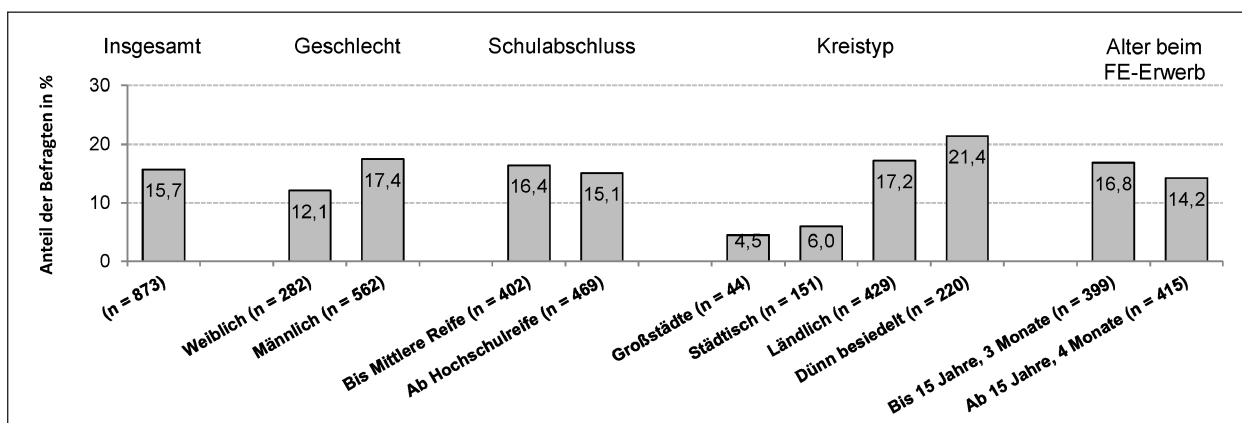


Bild 7-17: AM15Teilnehmer: Verzicht auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

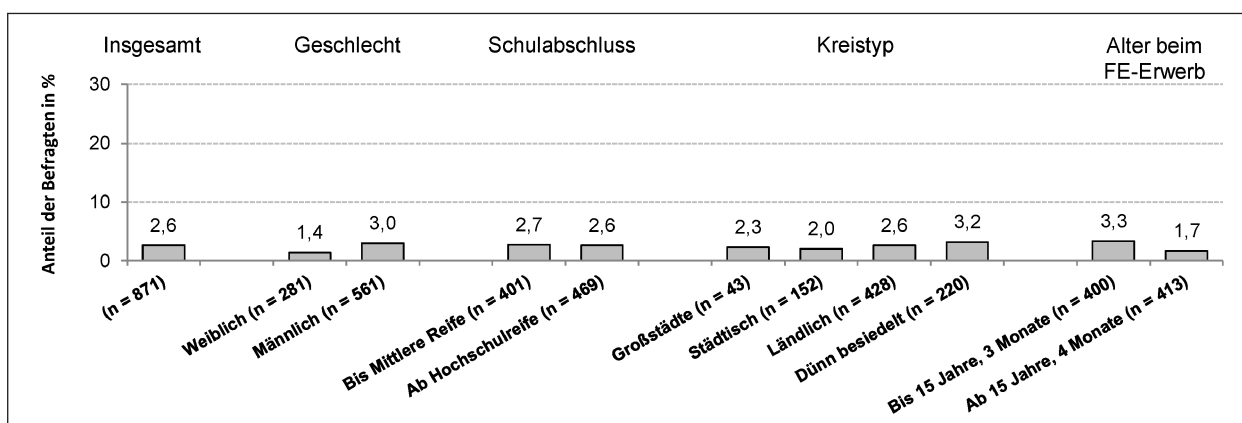


Bild 7-18: AM15-Teilnehmer: Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Beim Verzicht auf Fahrten, die die AM15-Fahrer außer- halb des Geltungsbereichs geführt hätten, stechen erneut die männlichen Befragten und die Jugendlichen aus den ländlichen und dünn besiedelten Kreisen hervor. Die für beide Gruppen in Bild 7-19 dargestellten Unterschiede sind statistisch signifikant.

Verzicht auf Fahrten	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	873	2,00/1,84 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	350	2,00/1,83
Zentrale Maße in W2	350	2,00/1,81
Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	350	0/0,01
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	350	0/-0,01
^a Die Ausprägung „Ja“ ist mit dem Wert 1 codiert, „Nein“ mit dem Wert 2		

Tab. 7-57: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung des Verzichts auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis zwischen den Panelwellen W1 und W2

Verzicht auf Fahrten	%
Zunahme	5,4
Keine Veränderung	86,3
Reduzierung	8,3
Anzahl (n)	350

Tab. 7-58: AM15-Teilnehmer – Veränderung des Verzichts auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis zwischen den Panelwellen W1 und W2

Die längsschnittliche Analyse mittlerer intrapersoneller Veränderungen von der Erst- zur Zweitbefragung (vgl. Tabelle 7-57 und Tabelle 7-58) zeigt keine wesentliche Veränderung im Beobachtungsraum und keine signifikanten intrapersonellen Veränderungen an.

Etwas erhöht hat sich in der Zweitbefragung auch der Anteil derjenigen AM15-Fahrerlaubnisnehmer, die mit ihrem AM-Fahrzeug bereits außerhalb der Modellversuchsländer gefahren sind. Zum zweiten Erhebungszeitpunkt dokumentieren 4,2 % solche Fahrten (vgl. Tabelle 7-59).

Ein auffälliger Unterschied ergibt sich dabei für die AM15-Fahrerlaubnisinhaber, die bis zu drei Monate nach ihrem 15. Geburtstag die AM15-Fahrerlaubnis erworben hatten (vgl. Bild 7-20). Sie berichten mit statistischer Signifikanz häufiger von Fahrten außerhalb des Geltungsbereichs.

Für die Panelbefragungsteilnehmer zeigen sich zwischen den zeitlichen Vergleichspunkten W1 und W2 statistisch signifikante Veränderungen (vgl. Tabelle 7-60). Der Anteil an Fahrten, die AM15-Fahrerlaubnisbesitzer außerhalb des Geltungsbereichs der Modellversuchsländer geführt haben, ist über den beobachteten Zeitraum hinweg leicht gestiegen

Fahrten außerhalb des AM15-Geltungsbereiches	%
Ja	4,2
Nein	95,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	353

Tab. 7-59: AM15-Teilnehmer – Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; zweite Panelwelle

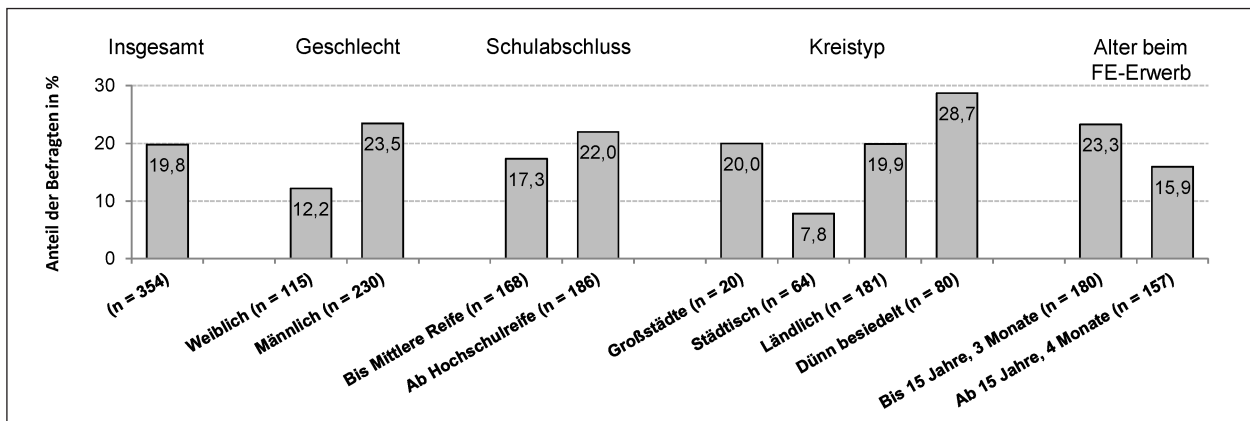


Bild 7-19: AM15-Teilnehmer: Verzicht auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

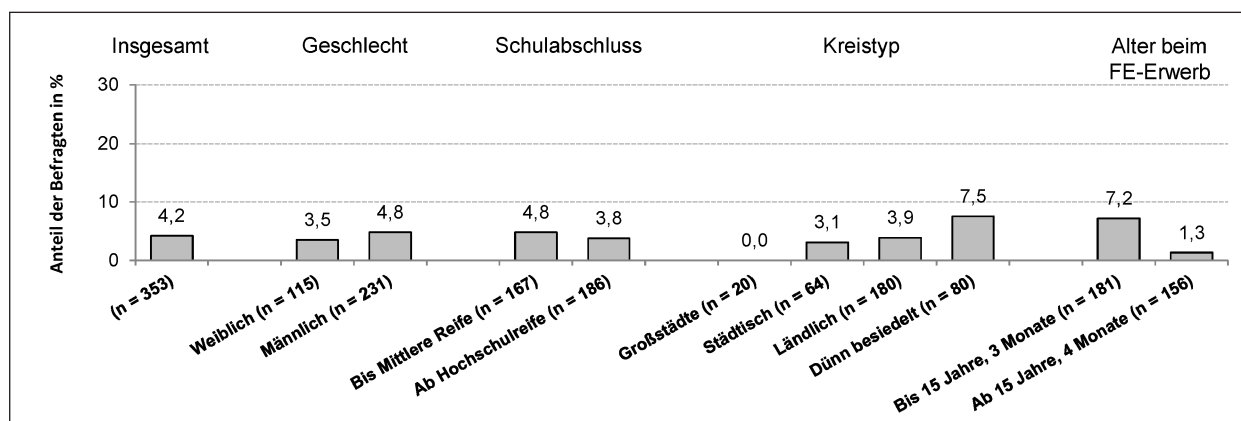


Bild 7-20: AM15-Teilnehmer: Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Fahrten außerhalb des AM15-Geltungsbereiches	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	871	2,00/1,97 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	349	2,00/1,99
Zentrale Maße in W2	349	2,00/1,96
Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	349	0/0,01
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	349	0/-0,01
^a Die Ausprägung „Ja“ ist mit dem Wert 1 codiert, „Nein“ mit dem Wert 2		

Tab. 7-60: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis zwischen den Panelwellen W1 und W2

Fahrten außerhalb des AM15-Geltungsbereiches	%
Zunahme	3,2
Keine Veränderung	96,6
Reduzierung	0,3
Anzahl (n)	349

Tab. 7-61: AM15-Teilnehmer – Veränderung der Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis zwischen den Panelwellen W1 und W2

(der Anteil an Nein-Antworten ist gesunken; vgl. Tabelle 7-61).

Die Frage zu Mobilitätseinschränkungen infolge des begrenzten AM15-Geltungsbereichs betrifft ausschließlich die Prüfgruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer. Ein Prüf- und Kontrollgruppenvergleich ist deshalb hinfällig.

Fazit

Die Befunde dieses Abschnitts legen nahe, dass die Begrenzung des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis für einen nicht unbedeutlichen Teil der jugendlichen AM15-Fahrerlaubnisbesitzer Einschnitte in ihren Mobilitätsabsichten bedeutet und bis zu ein Fünftel der Jugendlichen deswegen auf Fahrten verzichtet haben. Nach eigenem Bekunden betrifft dies überdurchschnittlich Jugendliche in ländlichen und dünn besiedelten Regionen. Nur wenige Modellversuchsteilnehmer sind außerhalb des AM15-Geltungsbereiches Zweirad gefahren.

8 Gefahrenwahrnehmung und -exposition

Die Gefahrenwahrnehmung ist eine wichtige Qualifikation für das sichere Führen eines Fahrzeugs im Straßenverkehr und gilt als Voraussetzung für die Verhinderung von Unfällen (vgl. SWOV 2010: 3; JOSHI et al. 2010: 13 ff.). Diese Realisierung risikobehafteter Fahrsituationen ist für die jungen AM15-Fahranfänger eine wichtige Fahraufgabe, in der sie mit motorisierten Zweirädern bisher kaum Erfahrungen sammeln konnten. Inwieweit die AM15-Teilnehmer sich den Gefahren im Alltagsverkehr einerseits bewusst sind, und in welchem Umfang sie sich andererseits diesen aussetzen, wird im Folgenden mit den erhobenen Befragungsdaten nachgegangen.

8.1 Gefahrenwahrnehmung

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Zur Erhebung der Gefahrenwahrnehmung wurden den jugendlichen AM15-Fahranfängern 15 potenziell risikobehaftete Fahrsituationen vorgelegt, deren subjektiv wahrgenommenes Gefahrenpotenzial sie auf einer sechsstufigen Skala einschätzen sollten (vgl. Tabelle 8-1). Zum Zeitpunkt der ersten Befragung halten die 15-jährigen Jugendlichen das Fahren auf Landstraßen für am wenigsten gefährlich (12,0 %), wobei 8,0 % der Befragten diese Situation als ‚eher gefährlich‘ ansehen, 2,9 % als gefährlich und 1,1 % als sehr gefährlich. Jeweils etwa drei von zehn Befragten sind der Meinung, das Fahren in der Gruppe (29,3 %) sowie tagsüber ohne eingeschaltetes Licht unterwegs zu sein (30,4 %), sei eher bis sehr gefährlich. Des Weiteren nehmen vier von zehn AM15-Fahranfängern das Fahren in dichtem Stadtverkehr (39,2 %) als risikobehaftet wahr. Darüber hinaus äußert jeder zweite 15-Jährige, dass das Fahren ohne abriebfeste Schutzkleidung (51,3 %) und in der Dunkelheit (53,4 %) eher bis sehr gefährlich sei.

Ein noch größeres Gefahrenpotenzial erkennen knapp sieben von zehn befragten Jugendlichen (69,8 %) zum ersten Befragungszeitpunkt in einer emotionalen Ausnahmesituation zum Zeitpunkt des Fahrens. Drei Viertel der 15-Jährigen (76,9 %) halten zudem schlechte Straßenverhältnisse für eine eher bis sehr gefährliche Fahrsituation. Für vier Fünftel der Befragten (79,9 %) bedeutet das Fahren unter Zeitdruck eine risikobehaftete Verkehrssituation.

Mehr als acht von zehn Befragten (81,9 %) nehmen schlechtes Wetter als eher bis sehr unfallgefährdende Situation wahr. Noch mehr AM15-Fahranfänger schreiben dem Fahren unter Müdigkeit (86,5 %) sowie dem Führen eines technisch nicht adäquaten Fahrzeugs ein hohes Gefährdungspotenzial zu (89,1 %). Das Schneiden von Kurven (90,7 %) und nicht zuletzt das Fahren unter Alkoholeinfluss (95,4 %) sowie ohne Helm (96,0 %) verbinden fast alle AM15-Fahranfänger mit einer eher bis sehr gefährlichen Fahrsituation. Das Fahren unter Alkoholeinfluss oder ohne Helm nehmen die Jugendlichen gar weit überwiegend als sehr gefährlich wahr (82,5 % bzw. 86,5 %).

Potenzielle gefährliche Fahrsituationen	n	Überhaupt nicht gefährlich	Nicht gefährlich	Eher nicht gefährlich	Eher gefährlich	Gefährlich	Sehr gefährlich
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	897	0,7	4,6	12,9	26,0	31,9	24,0
Bei Dunkelheit	894	2,2	17,7	26,7	31,7	17,4	4,3
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	894	6,9	23,5	30,4	26,2	11,0	2,0
Auf Landstraßen	893	33,0	38,0	17,0	8,0	2,9	1,1
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	892	19,3	30,0	20,3	12,6	10,2	7,6
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	896	6,7	19,5	22,4	18,2	21,4	11,7
Ohne Helm	895	1,6	0,6	1,9	2,6	6,9	86,5
Wenn man Kurven schneidet	889	1,6	1,8	6,0	12,3	28,0	50,4
Bei schlechten Straßenverhältnissen	896	1,3	6,3	15,5	28,9	35,3	12,7
Wenn man sich müde fühlt	894	1,2	3,1	9,2	21,5	33,2	31,8
Wenn man Alkohol getrunken hat	896	1,6	1,1	2,0	2,7	10,2	82,5
Wenn man unter Zeitdruck fährt	890	1,3	6,5	12,2	21,9	36,2	21,8
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	894	2,9	9,5	17,8	24,4	29,1	16,3
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	892	12,2	29,6	28,9	21,1	7,1	1,1
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	897	1,3	2,8	6,8	9,9	28,0	51,2

Tab. 8-1: AM15-Teilnehmer – Gefahrenwahrnehmung beim Fahren mit dem Moped in verschiedenen Fahrsituationen; erste Panelwelle

Die Differenzierung der erhobenen Items zur Wahrnehmung risikobehafteter Situationen nach dem vorab definierten Set unabhängiger Variablen wird in Bild A8-1 bis Bild A8-15 dargestellt.⁶⁸ Die Ergebnisse der statistischen Analyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- In der Bewertung des Unfallrisikos der einzelnen Fahrsituationen unterscheiden sich die weiblichen und die männlichen Fahranfänger in zehn der 15 Items signifikant voneinander. Dies betrifft das Fahren bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit, bei dichtem Stadtverkehr, auf Landstraßen und bei schlechten Straßenverhältnissen. Des Weiteren zeigen sich die verschiedenen Einschätzungen zwischen den Geschlechtern beim Fahren unter Alkoholeinfluss, unter Zeitdruck, in einem besonders emotionalisierten Zustand, in der Gruppe mit anderen motorisierten Zweirädern und mit technischen Mängeln am Fahrzeug. Bei all diesen Unterschieden schätzen die weiblichen AM15-Teilnehmer die Gefahren im Durchschnitt höher ein als ihre männlichen Pendanten.
- Die Wahrnehmung der Gefahren von Jugendlichen mit einem unterschiedlichen angestrebten oder abgeschlossenen Schulabschluss ist hingegen in nur drei Fahrsituationen signifikant voneinander verschieden. Das Fahren bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit und auf Landstraßen erachten die Schüler mit angestrebter (Fach-)Hochschulreife als gefährlicher.
- In zwei Fahrsituationen ist das Antwortverhalten der AM15-Teilnehmer von der regionalen Herkunft abhängig. Dabei schätzen einmal die Jugendlichen aus Großstädten die Gefahren am größten ein (Fahren auf Landstraßen) und einmal die AM15-Teilnehmer aus städtischen Kreisen (Kurven schneiden). Systematische Unterschiede lassen sich daraus nicht ableiten.
- Für das Alter beim Fahrerlaubniserwerb zeigt sich in der Subgruppenanalyse – wie schon beim Geschlecht – ein erkennbares Muster. In fünf Fahrsituationen, die die beiden unterschiedlichen Fahranfängergruppen signifikant unterschiedlich einschätzen, sehen diejenigen Be-

fragten, die die AM15-Fahrerlaubnis mehr als drei Monate nach ihrem 15. Geburtstag erworben haben, durchweg ein höheres mittleres Gefahrenpotenzial. Dies betrifft das Fahren bei schlechtem Wetter, im dichten Stadtverkehr, auf Landstraßen, bei Müdigkeit und in einer besonders emotionalisierten Stimmung.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Auch in der Zweitbefragung waren die AM15-Modellversuchsteilnehmer aufgefordert, ihre Wahrnehmung potenziell risikobehafteter Fahrsituationen mitzuteilen (vgl. Tabelle 8-2). Das Fahren auf Landstraßen erscheint für das Gros der Jugendlichen weiterhin nicht besonders gefährlich. Zusammengerechnet antworten lediglich 11,2 % von ihnen, dass sie das Befahren dieser Straßenart als eher bis sehr gefährlich einschätzen. Das Fahren ohne eingeschaltetes Licht (32,6 %), das gemeinschaftliche Unterwegssein in der Gruppe (34,0 %) und das Führen des Kleinkraftrads bei dichtem Stadtverkehr (34,7 %) halten etwa ein Drittel der AM15-Teilnehmer in der Zweitbefragung für eher bis sehr gefährlich. Für etwa die Hälfte der Panelbefragungsteilnehmer bedeuten ferner Fahrten in der Dunkelheit (47,7 %) oder ohne abriebfeste Kleidung (52,6 %) eher bis sehr gefährliche Fahrsituationen.

Als mit Abstand gefährlicher erachten die befragten AM15-Fahranfänger das Fahren des Kleinkraftrades nach besonders emotionalen Momenten (69,5 %) und bei schlechten Straßenverhältnissen (72,4 %). Auch Zeitdruck (76,1 %) und Müdigkeit (78,7 %) bleiben in der Zweitbefragung nach Ansicht der Jugendlichen potenziell gefährliche Umstände für Fahrten mit dem Moped.

Darüber hinaus empfinden mehr als acht von zehn jugendlichen Inhabern der AM15-Fahrerlaubnis schlechtes Wetter (82,8 %), das Schneiden von Kurven (87,1 %) und technische Mängel am Fahrzeug als potenziell gefährlich (89,4 %). Auch in der Zweitbefragung halten die Jugendlichen das Fahren ohne Helm (95,0 %) und unter Alkoholeinfluss (95,9 %) für besonders gefährlich.

Die Durchführung der Subgruppenanalyse erbringt im Vergleich zur Analyse in Welle W1 für die Zweitbefragung inhaltlich ähnliche, gemessen an der Anzahl allerdings weniger signifikante Unterschiede (vgl. Bild A8-16 bis Bild A8-30).⁶⁹

⁶⁸ Diese Bilder befinden sich in Anhang VIII zu diesem Bericht.

⁶⁹ Auch diese Bilder werden in Anhang VIII dokumentiert.

Potenzielle gefährliche Fahrsituationen	n	Überhaupt nicht gefährlich	Nicht gefährlich	Eher nicht gefährlich	Eher gefährlich	Gefährlich	Sehr gefährlich
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	359	0,8	2,5	13,9	26,2	35,7	20,9
Bei Dunkelheit	358	2,8	20,4	29,1	29,3	15,6	2,8
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	358	5,9	26,5	33,0	25,1	8,4	1,1
Auf Landstraßen	358	25,4	39,1	24,3	8,4	1,4	1,4
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	356	16,6	26,7	24,2	16,9	11,5	4,2
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	357	3,9	17,7	26,3	20,4	19,0	13,2
Ohne Helm	358	2,2	0,8	2,0	3,6	7,3	84,1
Wenn man Kurven schneidet	355	1,7	3,4	7,9	15,8	29,6	41,7
Bei schlechten Straßenverhältnissen	359	1,4	6,4	19,8	29,8	29,8	12,8
Wenn man sich müde fühlt	358	0,6	5,0	15,6	20,9	33,2	24,6
Wenn man Alkohol getrunken hat	357	1,7	1,1	1,4	4,8	14,6	76,5
Wenn man unter Zeitdruck fährt	351	1,4	6,3	16,2	23,1	35,3	17,7
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	357	2,2	10,1	18,2	28,0	28,3	13,2
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	356	10,7	28,4	27,0	23,3	9,0	1,7
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	358	1,4	3,6	5,6	12,6	33,8	43,0

Tab. 8-2: AM15-Teilnehmer – Gefahrenwahrnehmung beim Fahren mit dem Moped in verschiedenen Fahrsituationen; zweite Panelwelle

- In vier Fahrsituationen sind die unterschiedlichen Einschätzungen von männlichen und weiblichen Fahranfängern in der Wiederholungsbefragung signifikant: Dies betrifft das Fahren im dichten Stadtverkehr, unter Alkoholeinfluss, in einem emotionalen Ausnahmezustand und mit einem technisch mangelhaften AM-Fahrzeug. Mit Blick auf diese Situationen äußern erneut stets die weiblichen AM15-Teilnehmer ein höheres subjektiv wahrgenommenes Gefahrenpotenzial als ihre männlichen Pendanten.
- Zwei der vorgelegten Fahrsituationen bewerten die Jugendlichen mit angestrebter oder bereits absolvierter Mittlerer Reife in der Zweitbefragung signifikant unterschiedlich zu den AM15-Teilnehmern mit angestrebter (Fach-) Hochschulreife. Das Fahren ohne Helm ist nach Einschätzung der Jugendlichen mit angestrebtem (Fach-)Abitur gefährlicher als dies Jugendliche mit zukünftiger Mittlerer Reife beurteilen. Umgekehrt halten die AM15-Fahranfänger mit angestrebter oder absolvierter Mittlerer Reife das Fahren unter Müdigkeit für risikobehafteter.
- Für den Kreistyp wird ein signifikanter Unterschied nur für das Item ‚Wenn man Kurven schneidet‘ identifiziert. Die Befragten aus den ländlichen Kreisen erkennen darin, stärker als die AM15-Teilnehmer aus den städtischen sowie aus den dünn besiedelten oder großstädtischen Kreisen, eine Unfallgefahr.

Strukturelle Unterschiede zwischen den Gruppen werden für die Ergebnisse der Zweitbefragung neben dem Geschlecht auch in der Differenzierung des Alters beim Fahrerlaubniswerb erkennbar. In sechs Fahrsituationen, davon das Fahren bei schlechtem Wetter, bei schlechten Straßenverhältnissen, unter Müdigkeit, unter Zeitdruck, in einem emotionalisierten Gemütszustand und mit einem technisch mangelhaften Fahrzeug, äußern stets die Jugendlichen, die ihre Fahrerlaubnis mehr als drei Monate nach ihrem 15. Geburtstag erworben haben, ein höheres wahrgenommenes Risikopotenzial als die Früheinsteiger. Die längsschnittliche Auswertung der Erst- und Zweitbefragung wird angesichts der Vielzahl an Items komprimiert in Tabelle 8-3 und Tabelle 8-4 zusammengefasst. Dabei enthält Tabelle 8-3 die Maße der zentralen Tendenz

Potenzielle gefährliche Fahrsituationen ^a	Angaben in W1		Angaben in W1 für die Panelteilnehmer		Zentrale Maße in W2		Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
	n	Median/MW ^b	n	Median/MW ^b	n	Median/MW ^b	n	W1: Median/MW ^b	W2: Median/MW ^b
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	897	4,6	359	4,6	359	4,6	359	-0,00	0,00
Bei Dunkelheit	894	3,6	357	3,6	357	3,4	357	0,08	-0,08
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	894	3,2	356	3,2	356	3,1	356	0,05	-0,05
Auf Landstraßen	893	2,1	356	2,2	356	2,3	356	-0,02	0,02
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	892	2,9	354	3,0	354	2,9	354	0,04	-0,04
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	896	3,6	357	3,7	357	3,7	357	-0,02	0,02
Ohne Helm	895	6,0/5,7	358	6,0/5,8	358	6,0/5,7	358	0,00/0,59	0,00/-0,59
Wenn man Kurven schneidet	889	6,0/5,2	351	6,0/5,2	351	5,0/5,0	351	0,00/0,15	0,00/-0,15
Bei schlechten Straßenverhältnissen	896	4,3	359	4,3	359	4,2	359	0,05	-0,05
Wenn man sich müde fühlt	894	4,8	356	4,9	356	4,6	356	0,16	-0,16
Wenn man Alkohol getrunken hat	896	6,0/5,7	357	6,0/5,7	357	6,0/5,6	357	0,00/0,08	0,00/-0,08
Wenn man unter Zeitdruck fährt	890	4,5	348	4,6	348	4,4	348	0,10	-0,10
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	894	4,2	356	4,3	356	4,1	356	0,09	-0,09
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	892	2,9	353	3,0	353	3,0	353	0,02	-0,02
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	897	6,0/5,1	358	6,0/5,3	358	5,0/5,0	358	0,00/0,13	0,00/-0,13

^a Antwortkategorien: 1 = Überhaupt nicht gefährlich, 2 = Nicht gefährlich, 3 = Eher nicht gefährlich, 4 = Eher gefährlich, 5 = Gefährlich, 6 = Sehr gefährlich

^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den beiden Erhebungen an

Tab. 8-3: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Gefahrenwahrnehmung beim Mopedfahren zwischen den Panelwellen W1 und W2

für die Befragungsergebnisse in den Wellen W1 und W2 sowie die Gesamtdurchschnittswerte für die intrapersonellen Veränderungen zwischen den Panelwellen. Tabelle 8-4 veranschaulicht die konkreten Veränderungen im Antwortverhalten der Jugendlichen.

Im beobachteten Zeitraum zwischen den Befragungswellen W1 und W2 haben sich Einschätzungen über die Gefährlichkeit bei lediglich drei Fahrsituationen nicht verändert bzw. sogar leicht gesteigert (vgl. Tabelle 8-3). Keine dieser Entwicklungen erweist sich allerdings als statistisch relevant. Für alle anderen Fahrsituationen schätzen die zweimaligen Befragungsteilnehmer das Gefährdungspotenzial in der Zweitbefragung niedriger ein. In acht der zwölf erhobenen Fahrsituationen, bei denen die intrapersonellen Durchschnittswerte von Welle W1 zu W2 gesunken sind, ist die Entwicklung darüber hinaus statistisch signifikant. Besonders deutlich ist

die geringere wahrgenommene Gefährdung beim Fahren unter Müdigkeit, unter Zeitdruck und mit einem technisch mangelhaften Fahrzeug (vgl. Tabelle 8-3).

Die von Befragungswelle W1 zu W2 signifikant veränderten Einschätzungen sind in Tabelle 8-4 grau hinterlegt. Zeilenweise wird dort die prozentuale Veränderung der Gefahreinschätzung für die erhobenen Fahrsituationen abgetragen. Die Gefährlichkeit, bei Dunkelheit zu fahren, schätzen in der zweiten Befragung 2,5 % der Panelteilnehmer erheblich und 33,6 % etwas geringer ein. Etwa vier von zehn Befragten (39,2 %) sind in der zweiten Befragung bei ihrer Einschätzung aus der ersten Erhebung geblieben. Demgegenüber haben insgesamt 24,6 % ihre Risikoeinschätzung über das Fahren in der Dunkelheit nach oben korrigiert. Ein solcher Überhang von 15-Jährigen, die die einzelnen Gefahrensituationen am Ende der AM15-Phase insgesamt

Potenzielle gefährliche Fahrsituationen	n	Starke Reduzierung (-3 und mehr Kategorien)	Reduzierung (-1 bis -2 Kategorien)	Keine Veränderung	Zunahme (+1 bis +2 Kategorien)	Starke Zunahme (+3 und mehr Kategorien)
		Zeilen-%				
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	359	2,5	30,1	35,9	29,0	2,5
Bei Dunkelheit	357	2,5	33,6	39,2	23,8	0,8
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	356	3,7	33,1	30,3	31,5	1,4
Auf Landstraßen	356	1,7	22,8	48,3	25,0	2,3
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	354	5,9	29,7	31,6	28,8	4,0
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	357	4,2	29,1	31,9	30,0	4,8
Ohne Helm	358	3,1	9,2	79,1	7,3	1,4
Wenn man Kurven schneidet	351	4,3	28,8	49,6	16,5	0,9
Bei schlechten Straßenverhältnissen	359	3,8	30,6	37,3	25,6	2,5
Wenn man sich müde fühlt	356	4,8	34,0	39,0	21,3	0,8
Wenn man Alkohol getrunken hat	357	3,1	14,8	74,2	5,9	2,0
Wenn man unter Zeitdruck fährt	348	2,9	35,6	39,1	19,3	3,2
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	356	3,1	33,4	36,5	25,0	2,0
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	353	3,4	28,9	36,8	28,9	2,0
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	358	4,5	27,7	52,0	13,7	2,2

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den beiden Erhebungen an

Tab. 8-4: AM15-Teilnehmer – Veränderung der Gefahrenwahrnehmung beim Mopedfahren zwischen den Panelwellen W1 und W2

als weniger gefährdend einstufen, ist ebenso bei den übrigen Items mit einer signifikanten intraindividuellen Veränderung über die Zeit zu erkennen.

Angesichts dieser Befunde entsteht der Eindruck, dass die jugendlichen Panelbefragungsteilnehmer ihre Einschätzungen über das Risikopotenzial der einzelnen Fahrsituationen – infolge des zunehmenden Erwerbs von Fahrerfahrung und einer sich dabei einstellenden subjektiven Sicherheit – nach unten korrigieren.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Der Prüf- und Kontrollgruppenvergleich für die Gefahrenwahrnehmung ist in Tabelle 8-5 abgetragen. Lediglich bei einem Item sind sich die Jugendlichen aus den Teilgruppen hinsichtlich der Wahrnehmung des Risikopotenzials einig: beim als ‚eher nicht gefährlich‘ eingeschätzten gemeinsamen Fahren in der Gruppe. Das Antwortverhalten in den übrigen erhobenen Fahrsituationen zeigt sich zwischen der Prüf- und mindestens einer der Kontrollgruppen signifikant verschieden.⁷⁰

Zwischen den AM15- und AM16-Fahrern in den Modellversuchsländern lässt sich, mit Ausnahme des Fahrens bei schlechtem Wetter, kein Unterschied in der Gefahrenwahrnehmung erkennen. Das verwundert insofern nicht, als etwa 40 % der AM16-Fahrer aufgrund einer zu langen Fahrausbildungsdauer als ‚verhinderte‘ AM15-Teilnehmer gelten können (vgl. Kapitel 6.4.3). Der Übergang zwischen der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1 ist also fließend.

Im Vergleich zu den Kontrollgruppen mit ausschließlich (KG2) oder überwiegend (KG4 und KG6) A1-Fahrern weisen AM15-Teilnehmer eine signifikant geringer ausgeprägte Gefahrenwahrnehmung hinsichtlich der meisten Fahrsituationen auf: bei schlechtem Wetter, beim tagsüber Fahren ohne eingeschaltetes Licht, beim Fahren ohne abriebfeste Schutzkleidung oder ohne Helm, beim Kur-

⁷⁰ Vertiefende Analysen zur inhaltlichen Bedeutung der markierten signifikanten Gruppenunterschiede zeigen, dass es sich dabei durchweg um kleine bis mittlere Effektstärken (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 820) handelt.

Gefahrenwahrnehmung ^a	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG (W2)	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	Mittelwert (\bar{x}) (Median (\bar{x})) ^b						
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	4,6 (n = 359)	4,8 (n = 242)	4,9 (n = 444)	4,7 (n = 79)	4,9 (n = 371)	4,5 (n = 400)	4,9 (n = 555)
Bei Dunkelheit	3,4 (n = 358)	3,5 (n = 240)	3,5 (n = 443)	3,7 (n = 79)	3,7 (n = 369)	3,4 (n = 399)	3,5 (n = 552)
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	3,1 (n = 358)	3,1 (n = 241)	2,9 (n = 443)	3,7 (n = 79)	3,0 (n = 369)	3,4 (n = 396)	3,0 (n = 550)
Auf Landstraßen	2,3 (n = 358)	2,4 (n = 240)	2,1 (n = 439)	3,0 (n = 78)	2,3 (n = 369)	2,7 (n = 397)	2,3 (n = 552)
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	2,9 (n = 356)	3,0 (n = 241)	3,1 (n = 440)	3,1 (n = 78)	3,3 (n = 363)	2,6 (n = 396)	3,4 (n = 547)
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	3,7 (n = 357)	3,7 (n = 241)	4,4 (n = 442)	3,8 (n = 79)	4,3 (n = 367)	3,2 (n = 399)	4,8 (n = 554)
Ohne Helm	5,7 (6,0) (n = 358)	5,7 (6,0) (n = 242)	5,9 (6,0) (n = 443)	5,6 (6,0) (n = 79)	5,8 (6,0) (n = 370)	5,5 (6,0) (n = 397)	5,8 (6,0) (n = 554)
Wenn man Kurven schneidet	4,9 (n = 355)	4,9 (n = 240)	5,2 (n = 440)	4,8 (n = 79)	5,3 (n = 369)	4,6 (n = 399)	5,2 (n = 550)
Bei schlechten Straßenverhältnissen	4,2 (n = 359)	4,3 (n = 241)	4,6 (n = 443)	4,3 (n = 79)	4,6 (n = 370)	4,2 (n = 398)	4,7 (n = 554)
Wenn man sich müde fühlt	4,6 (n = 358)	4,6 (n = 241)	4,8 (n = 442)	4,9 (n = 79)	4,8 (n = 369)	4,4 (n = 398)	4,8 (n = 555)
Wenn man Alkohol getrunken hat	5,6 (6,0) (n = 357)	5,6 (6,0) (n = 242)	5,7 (6,0) (n = 443)	5,8 (6,0) (n = 77)	5,7 (6,0) (n = 368)	5,5 (6,0) (n = 398)	5,8 (6,0) (n = 552)
Wenn man unter Zeitdruck fährt	4,4 (n = 351)	4,4 (n = 238)	4,4 (n = 442)	4,4 (n = 79)	4,6 (n = 369)	4,0 (n = 398)	4,5 (n = 554)
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	4,1 (n = 357)	4,0 (n = 240)	4,0 (n = 441)	3,9 (n = 79)	4,1 (n = 369)	3,7 (n = 397)	4,0 (n = 554)
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	3,0 (n = 356)	2,9 (n = 242)	2,8 (n = 443)	3,0 (n = 75)	2,9 (n = 369)	3,0 (n = 397)	3,0 (n = 549)
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	5,0 (5,0) (n = 358)	5,1 (n = 241)	5,2 (6,0) (n = 444)	5,3 (6,0) (n = 79)	5,2 (n = 370)	5,0 (n = 398)	5,2 (6,0) (n = 553)

Gefahrenwahrnehmung höher
 Gefahrenwahrnehmung geringer

^a Antwortkategorien: 1 = Überhaupt nicht gefährlich, 2 = Nicht gefährlich, 3 = Eher nicht gefährlich, 4 = Eher gefährlich, 5 = Gefährlich, 6 = Sehr gefährlich.
^b Ausschließlich der Mittelwert wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist
 Die Schattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 8-5: Prüf- und Kontrollgruppen – Gefahrenwahrnehmung beim Fahren eines motorisierten Zweirads

venfahren, bei schlechten Straßenverhältnissen, bei Müdigkeit, beim Fahren unter Alkoholeinfluss oder mit einem technisch nicht einwandfreien Fahrzeug. Hinsichtlich des Fahrens bei Dunkelheit bzw. unter Zeitdruck ist die Gefahrenwahrnehmung der AM15-Fahrer geringer als jene der (überwiegend) A1-Fahrer aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern. Nur hinsichtlich des Fahrens auf Landstraßen zeigen A1-Fahrer aus den Modellversuchs-

ländern eine geringere Gefahrenwahrnehmung als AM15-Fahrer.

Als Gründe für die Unterschiede zwischen AM15- und A1-Fahrern lassen sich Unterschiede in der Tiefe der Fahrausbildung, aber auch empirisch zu belegende Unterschiede in der erbrachten Fahrleistung, die sich in einer fahrzeugspezifischen Fahrerfahrung niederschlägt, sowie unterschiedliche

Höchstgeschwindigkeiten bzw. Reichweiten der gefahrenen Fahrzeuge vermuten. Alle genannten Aspekte können plausibler Weise die Gefahrenwahrnehmung von A1-Fahrern im Vergleich zu AM15-Fahrern stärker sensibilisieren.

Sowohl bei dichtem Verkehr in der Stadt als auch auf Landstraßen ist die Gefahrenwahrnehmung von 15-jährigen Mofafahrern aus Ost und West stärker ausgeprägt als jene von gleichaltrigen AM-Fahrern. Hierbei könnten die geringere Fahrleistung der Mofafahrer (vgl. Tabelle 7-26), die letztlich den Aufbau von Fahrerfahrung verzögert, aber auch die generell niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeit von Mofas, die ein Mitschwimmen im Verkehrsfluss sowohl inner- als auch außerorts erschwert, eine Rolle spielen. Aber auch hinsichtlich des Fahrens bei Müdigkeit oder unter Alkoholeinfluss oder bei technischen Problemen am Fahrzeug zeigen 15-jährige Mofafahrer aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern eine ausgeprägtere Gefahrenwahrnehmung als gleichaltrige AM-Fahrer. Weiterführende Berechnungen zeigen, dass sich bei einer Vergrößerung des Stichprobenumfangs der ostdeutschen Mofafahrer weitere signifikante Unterschiede zwischen der Prüf- und der Kontrollgruppe KG3 in der beschriebenen Richtung erwarten lassen.

Hinsichtlich einer ganzen Reihe von Fahrsituationen weisen AM15-Teilnehmer eine signifikant ausgeprägtere Gefahrenwahrnehmung als gleichaltrige Mofafahrer aus Niedersachsen auf. So hinsichtlich des tagsüber Fahrens ohne eingeschaltetes Licht, des Fahrens ohne abriebfeste Schutzkleidung oder ohne Helm, des Kurvenschneidens, des Fahrens bei Müdigkeit, unter Zeitdruck oder unter emotionaler Belastung. Allerdings lässt sich diese unterschiedliche Gefahrenwahrnehmung nur im Vergleich zur Gruppe der Mofafahrer aus Niedersachsen nachweisen. Im Vergleich der Prüfgruppe zu den Mofafahrern aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern erweisen sich AM15-Fahrer als eher weniger gefahrenbewusst.

Fazit

Zum Erhebungszeitpunkt W1 zeigen die Befragten situationsspezifisch eine differenzierte Gefahrenwahrnehmung, die dem objektiv betrachteten Gefahrenpotenzial der vorgelegten Fahrsituationen durchaus gerecht wird. Subjektiv wird das Fahren auf Landstraßen von den AM15-Teilnehmern am wenigsten als gefährlich wahrgenommen. Zudem

schätzen insbesondere die weiblichen AM15-Teilnehmer und die Späteinsteiger, die die AM15-Fahrlaubnis mehr als drei Monate nach ihrem 15. Geburtstag erworben haben, in der Erstbefragung die Fahrsituationen als gefährlicher ein.

Bis zur Zweitbefragung nimmt die Wahrnehmung der Fahrsituationen als potenziell risikobehaftet fast durchweg ab. Insgesamt sinkt das Gefahrenbewusstsein der Jugendlichen jedoch nur moderat, die Einschätzung der einzelnen Fahrsituationen als potenziell gefährlich bleibt auch in der zweiten Befragung bestehen. Es ist deshalb eher anzunehmen, dass die AM15-Teilnehmer durch die gestiegene Fahrerfahrung die subjektive Einschätzung der Gefährlichkeit einzelner Situationen nun anhand ihrer Erlebnisse relativieren.

Im Vergleich zu den Kontrollgruppen mit ausschließlich (KG2) oder überwiegend (KG4 und KG6) A1-Fahrern weisen AM15-Teilnehmer eine signifikant geringer ausgeprägte Gefahrenwahrnehmung hinsichtlich der meisten Fahrsituationen auf. Als Gründe dafür lassen sich Unterschiede in der Tiefe der Fahrausbildung, aber auch empirisch zu belegende Unterschiede in der erbrachten Fahrleistung, die sich in einer fahrzeugspezifischen Fahrerfahrung niederschlägt, sowie unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten bzw. Reichweiten der gefahrenen Fahrzeuge vermuten.

Sowohl bei dichtem Verkehr in der Stadt als auch auf Landstraßen ist die Gefahrenwahrnehmung von 15-jährigen Mofafahrern aus Ost und West stärker ausgeprägt als jene von den gleichaltrigen AM-Fahrern in der Prüfgruppe. Aber auch hinsichtlich des Fahrens bei Müdigkeit oder unter Alkoholeinfluss oder bei technischen Problemen am Fahrzeug zeigen 15-jährige Mofafahrer aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern eine ausgeprägtere Gefahrenwahrnehmung als gleichaltrige AM-Fahrer. Hinsichtlich einer ganzen Reihe von Fahrsituationen weisen AM15-Teilnehmer dagegen eine signifikant bessere Gefahrenwahrnehmung als gleichaltrige Mofafahrer aus Niedersachsen auf. In der Zusammenschau bleiben die Befunde aus den Vergleichen der AM15-Prüfgruppe mit den beiden Kontrollgruppen der Mofafahrer widersprüchlich und sprechen deshalb eher gegen eine generell angemessenere Gefahrenwahrnehmung der AM15-Teilnehmer, z. B. aufgrund ihrer umfassenderen Fahrausbildung.

8.2 Gefahrenexposition

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

In der Erstbefragung geben die AM15-Teilnehmer zu erkennen, dass sie sich seit dem Erwerb der Fahrerlaubnis am häufigsten dem risikobehafteten Fahren auf der Landstraße ausgesetzt haben (vgl. Tabelle 8-6). 77,5 % der Befragten berichten zum Zeitpunkt der Erstbefragung, ‚häufig‘ und ‚sehr häufig‘ auf Landstraßen unterwegs gewesen zu sein. Dieses Antwortverhalten spiegelt die Dominanz der AM15-Nutzung im ländlichen Raum wider. Die Exposition in anderen potenziell gefährlichen Situationen ist mit Abstand geringer. So geben knapp vier von zehn Jugendlichen (39,7 %) an, häufig bis sehr häufig ohne abriebfeste Schutzkleidung gefahren zu sein. Etwa gleich viele AM15-Teilnehmer bekunden in der Erstbefragung, häufig bis sehr häufig in Gruppen von motorisierten Zweirädern (39,5 %) oder auch bei schlechten Straßenverhältnissen (39,5 %) unterwegs gewesen zu sein.

Bis zu drei von zehn Befragten dokumentieren darüber hinaus, dass sie während ihrer bisherigen Fahrten häufig bis sehr häufig Dunkelheit (27,7 %) und dichtem Stadtverkehr (29,5 %) ausgesetzt gewesen sind.

Schlechtem Wetter waren die AM15-Teilnehmer nach eigenem Bekunden noch seltener ausgesetzt: Zusammengerechnet 17,1 % berichten von häufigen Fahrten bei schlechtem Wetter. Nichtsdestotrotz äußern 37,0 % der 15-Jährigen manchmal und 34,5 % selten bei schlechtem Wetter gefahren zu sein. Seltener sind die AM15-Fahranfänger unter Zeitdruck gefahren. Mit 41,7 % gibt der größte Anteil an, beim Fahren selten unter zeitlichem Druck gestanden zu haben. Besondere emotionale Umstände waren für die Jugendlichen zum großen Teil (46,2 %) nie ein Problem.

Auch dem Fahren unter Müdigkeit (46,5 %) sowie dem Schneiden von Kurven (55,2 %) haben sich viele der AM15-Fahranfänger in ihrer bisherigen Fahrkarriere nie ausgesetzt. Noch mehr Jugendliche haben sich risikobehafteten Fahrsituationen aufgrund eines tagsüber nicht eingeschalteten Lichts (68,0 %) oder eines technisch nicht adäquaten Fahrzeugs (73,9 %) nie ausgesetzt. 95,0 % der AM15-Teilnehmer geben an, bis zum Zeitpunkt der Erstbefragung nie unter Alkoholeinfluss, und 95,4 % nie ohne Helm gefahren zu sein.

Die Differenzierung der Exposition nach dem Set der unabhängigen Variablen skizziert insbesondere für das Geschlecht und den Schulabschluss ein

Exposition in gefährlichen Fahrsituationen	n	Nie	Selten	Manchmal	Häufig	Sehr häufig
		Zeilen-%				
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	854	11,4	34,5	37,0	14,3	2,8
Bei Dunkelheit	851	12,7	32,3	27,3	21,6	6,1
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	848	12,7	28,9	28,9	23,6	5,9
Auf Landstraßen	846	1,3	6,3	14,9	31,4	46,1
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	853	68,0	12,8	6,8	7,3	5,2
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	854	24,5	19,1	16,7	20,1	19,6
Ohne Helm	851	95,4	2,7	0,9	0,5	0,5
Wenn man Kurven schneidet	851	55,2	28,7	12,6	2,8	0,7
Bei schlechten Straßenverhältnissen	854	2,1	16,6	41,8	32,1	7,4
Wenn man sich müde fühlt	851	46,5	39,0	9,9	4,0	0,6
Wenn man Alkohol getrunken hat	854	95,0	2,8	1,6	0,2	0,4
Wenn man unter Zeitdruck fährt	847	29,2	41,7	23,0	5,3	0,8
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	850	46,2	37,9	13,2	2,2	0,5
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	853	16,9	17,0	26,6	26,8	12,7
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	854	73,9	19,3	4,7	0,9	1,2

Tab. 8-6: AM15-Teilnehmer – Gefahrenexposition beim Fahren mit dem Moped in verschiedenen Fahrsituationen; erste Panelwelle

deutlich erkennbares Bild (vgl. Bild A8-31 bis Bild A8-45)⁷¹:

- In sieben der 15 vorgelegten Fahrsituationen berichten die männlichen Befragten von einer höheren Exposition als ihre weiblichen Pendanten. Diese signifikanten Unterschiede treten beim Fahren bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit, auf Landstraßen und unter Alkoholeinfluss auf. Außerdem haben die männlichen AM15-Teilnehmer häufiger eine Kurve geschnitten, sind häufiger gemeinsam in Gruppen gefahren oder auf einem Kleinkraftfahrzeug mit technischen Mängeln unterwegs gewesen.
- Im Vergleich der Schülergruppen berichten diejenigen AM15-Modellversuchsteilnehmer, die eine Mittlere Reife anstreben oder bereits absolviert haben, von einer signifikant höheren Exposition in fünf risikobehafteten Fahrsituationen: Beim Fahren bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit, ohne Helm, unter Alkoholeinfluss und gemeinsam in der Gruppe.
- Die regionale Herkunft ist in der Erstbefragung für vier Fahrsituationen ein statistisch relevanter

Einflussfaktor. AM15-Teilnehmer aus großstädtischen Kreisen zeigen sich bei Fahrten in der Dunkelheit, in dichtem Stadtverkehr und in einer emotionalisierten Gemütsverfassung stärker exponiert als die Jugendlichen aus den übrigen Kreistypen. Auf Landstraßen sind wiederum AM15-Fahrer aus dünn besiedelten Kreisen noch vor Befragten aus ländlichen Kreisen am häufigsten unterwegs.

- Für die selbstberichtete Exposition in den vorgelegten Risikosituationen ergeben sich für die Differenzierung nach dem Alter beim Fahrerlaubniswerb keine verallgemeinerbaren Unterschiede.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Die Exposition der AM15-Teilnehmer in risikobehafteten Fahrsituationen ist zum zweiten Befragungszeitpunkt, gegen Ende der Modellversuchsteilnahme, weitgehend ähnlich zu jener in der ersten Befragung. Mit 79,5 % berichten die meisten Jugendlichen von einer häufigen bis sehr häufigen Exposition als Mopedfahrer auf Landstraßen (vgl. Tabelle 8-7). Eine annähernd gleich große Exposition in einer risikobehafteten Fahrsituation ist in den Befragungsdaten nicht dokumentiert. So berichten vier von zehn Befragten, dass sie bis zum Zeitpunkt der

⁷¹ Diese Bilder werden in Anhang VIII dokumentiert.

Potenzielle gefährliche Fahrsituationen	n	Nie	Selten	Manchmal	Häufig	Sehr häufig
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	348	4,6	28,2	42,0	21,0	4,3
Bei Dunkelheit	344	5,5	19,2	34,9	33,7	6,7
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	347	7,8	25,9	30,5	28,0	7,5
Auf Landstraßen	342	0,9	7,0	12,9	29,8	49,4
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	347	64,3	14,4	8,6	8,6	4,0
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	347	17,3	21,6	21,3	21,0	18,7
Ohne Helm	347	94,8	4,3	0,3	0,6	0
Wenn man Kurven schneidet	346	46,8	32,1	17,3	3,5	0,3
Bei schlechten Straßenverhältnissen	344	2,3	19,5	38,1	31,7	8,4
Wenn man sich müde fühlt	344	34,0	45,1	14,8	5,5	0,6
Wenn man Alkohol getrunken hat	347	94,2	4,6	1,2	0	0
Wenn man unter Zeitdruck fährt	343	23,3	43,4	24,5	7,9	0,9
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	346	36,7	43,9	15,6	3,8	0
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	345	13,6	20,3	31,0	25,2	9,9
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	347	64,0	27,4	4,9	2,9	0,9

Tab. 8-7: AM15-Teilnehmer – Gefahrenexposition beim Fahren mit dem Moped in verschiedenen Fahrsituationen; zweite Panelwelle

Zweitbefragung ähnlich häufig bei Dunkelheit (40,4 %), bei schlechten Straßenverhältnissen (40,1 %) oder ohne abriebfeste Schutzkleidung (39,7 %) gefahren sind.

Ein vergleichbarer Anteil an jugendlichen Befragten ist bis zur Wiederholungsbefragung häufig bis sehr häufig bei dichtem Stadtverkehr (35,5 %) oder in Gruppen von Zweirädern (35,1 %) unterwegs gewesen. Bei schlechtem Wetter sind die Jugendlichen nahezu alle gefahren, jedoch sind sie dieser potenziell gefährlichen Fahrsituation mehrheitlich selten (28,2 %) bzw. manchmal (42,0 %) ausgesetzt gewesen. Auch das Fahren unter zeitlichem Druck (43,4 %), in besonders emotionalisierter Stimmung (43,9 %) sowie unter Müdigkeit (45,1 %) haben die AM15-Teilnehmer zumeist selten erlebt.

In großen Teilen berichten die AM15-Modellversuchsteilnehmer in der Wiederholungsbefragung, nie Kurven geschnitten zu haben (46,8 %). Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht (64,3 %) oder mit einem Fahrzeug in einem technisch mangelhaften Zustand (64,0 %) ist die Mehrheit der AM15-Teilnehmer auch bis zum zweiten Befragungszeitpunkt nie gefahren. Die Anteile derjenigen Jugendlichen, die nie unter Alkoholeinfluss (94,2 %) oder ohne Helm (94,8 %) gefahren sind, sind auf einem zur Welle W1 vergleichbar hohen Niveau geblieben. In der zweiten Befragungswelle werden in der Untersuchung des Antwortverhaltens nach dem definierten Set unabhängiger Variablen strukturelle Unterschiede erneut vor allem zwischen den Ausprägungen des Geschlechts und des Alters beim Fahrerlaubniswerb sichtbar (vgl. Bild A8-46 bis Bild A8-60).⁷²

- In acht der 15 Fahrsituationen dokumentieren in der Zweitbefragung die männlichen AM15-Fahranfänger eine signifikant stärkere Exposition als die weiblichen Befragten. Konkret fahren die männlichen Jugendlichen häufiger bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit, in dichtem Stadtverkehr und ohne abriebfeste Schutzkleidung. Überdies sind sie nach eigenem Bekunden häufiger schlechten Straßenverhältnissen, Fahrten unter Zeitdruck, Fahrten in einer angespannten Gemütsverfassung und dem gemeinsamen Fahren in der Gruppe ausgesetzt.

- In drei Fahrsituationen, darunter das Fahren bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit oder ohne Helm, berichten die Schüler, die die Mittlere Reife anstreben oder bereits absolviert haben, eine stärkere Exposition. Die Jugendlichen mit einem angestrebten (Fach-)Abitur sind – statistisch verallgemeinerbar – häufiger unter Zeitdruck gefahren.
- Differenziert nach den Kreistypen erweist sich das Fahrverhalten der befragten Panelbefragungsteilnehmer in vier Fahrsituationen als signifikant voneinander verschieden. Auf Landstraßen fahren Jugendliche aus ländlichen Gebieten noch vor AM15-Teilnehmern aus dünn besiedelten Regionen sowie aus städtischen und großstädtischen Kreisen am häufigsten. Vom tagsüber Fahren ohne Licht berichten hingegen die Panelbefragungsteilnehmer aus den dünn besiedelten Regionen häufiger als jene aus den ländlichen und (groß-)städtischen Kreisen. Das Fahren in einer besonders emotionalisierten Gemütsverfassung sowie das Fahren in der Gruppe berichten hingegen die AM15-Teilnehmer in der Zweitbefragung aus den städtischen Kreisen häufiger als die Jugendlichen aus den anderen Regionen.
- Während in der Erstbefragung das Alter beim Fahrerlaubniswerb kaum Einfluss auf das Fahrverhalten in den risikobehafteten Fahrsituationen zeigte, treten in den Befragungsdaten der zweiten Erhebung sieben signifikante Unterschiede zu Tage, in denen durchweg die Fröheinsteiger von einer größeren Exposition berichten als diejenigen AM15-Teilnehmer, die ihre Fahrerlaubnis mehr als drei Monate nach dem 15. Geburtstag erworben haben. Die Fröheinsteiger in den Modellversuch sind bis zum Zeitpunkt der Zweitbefragung nach eigenen Angaben häufiger bei schlechtem Wetter, auf Landstraßen oder bei schlechten Straßenverhältnissen mit dem Moped unterwegs gewesen. Außerdem haben sie häufiger Kurven geschnitten bzw. sind vermehrt unter Zeitdruck, in einer besonderen emotionalen Stimmung oder mit einem Kleinkraftfahrzeug mit technischen Mängeln gefahren.

Erneut werden die Ergebnisse der Längsschnitnanalyse in zwei Tabellen dargestellt. In Tabelle 8-8 und Tabelle 8-9 ist zu erkennen, dass in 11 der 15 erhobenen risikobehafteten Fahrsituationen die Exposition der AM15-Teilnehmer zwischen den

⁷² Die entsprechenden Bilder finden sich in Anhang VIII zu diesem Bericht.

Exposition in gefährlichen Fahrsituationen ^a	Angaben in W1		Angaben in W1 für die Panelteilnehmer		Zentrale Maße in W2		Gesamtmedian/-mittelwert intrapersoneller Veränderung		
	n	Median/MW ^b	n	Median/MW ^b	n	Median/MW ^b	n	W1: Median/MW ^b	W2: Median/MW ^b
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	854	2,6	346	2,6	346	2,9	346	-0,16	0,16
Bei Dunkelheit	851	2,8	342	2,7	342	3,2	342	-0,25	0,25
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	848	2,8	344	2,7	344	3,0	344	-0,17	0,17
Auf Landstraßen	846	4,2	335	4,1	335	4,2	335	-0,06	0,06
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	853	1,7	344	1,7	344	1,7	344	0,00	-0,00
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	854	2,9	345	2,8	345	3,0	345	-0,11	0,11
Ohne Helm	851	1,0/1,1	344	1,0/1,0	344	1,0/1,1	344	0,00/-0,02	0,00/0,02
Wenn man Kurven schneidet	851	1,7	342	1,6	342	1,8	342	-0,10	0,10
Bei schlechten Straßenverhältnissen	854	3,3	342	3,3	342	3,3	342	0,01	-0,01
Wenn man sich müde fühlt	851	1,7	342	1,7	342	1,9	342	-0,14	0,14
Wenn man Alkohol getrunken hat	854	1,0/1,1	345	1,0/1,1	345	1,0/1,1	345	0,00/-0,00	0,00/0,00
Wenn man unter Zeitdruck fährt	847	2,1	337	2,0	337	2,2	337	-0,08	0,08
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	850	1,7	344	1,7	344	1,9	344	-0,09	0,09
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	853	3,0	342	2,9	342	3,0	342	-0,03	0,03
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	854	1,0/1,4	345	1,0/1,3	345	1,0/1,5	345	0,00/-0,09	0,00/0,09

^a Antwortkategorien: 1 = Nie, 2 = Selten, 3 = Manchmal, 4 = Häufig, 5 = Sehr häufig

^b Ausschließlich der Mittelwert wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den beiden Erhebungen an

Tab. 8-8: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Gefahrenexposition beim Fahren mit dem Moped zwischen den Panelwellen W1 und W2

Befragungszeitpunkten signifikant angestiegen ist. Infolge der insgesamt gestiegenen Fahrleistung haben sich die Jugendlichen ebenso stärker in potenziell gefährlichen Fahrsituationen exponiert. Dies weist auch auf eine zunehmende Fahrerfahrung der AM15-Modellversuchsteilnehmer hin, bei der sie den Umgang mit risikobehafteten Situationen kennenlernen. Eine besonders deutliche Steigerung dokumentieren die Panelbefragungsergebnisse für Fahrten bei Dunkelheit, bei dichtem Verkehr in der Stadt und bei schlechtem Wetter (vgl. Tabelle 8-9).

Allerdings sind die befragten Jugendlichen nicht nur unter besonderen äußeren Bedingungen häufiger gefahren, sie haben über die Zeit auch häufiger gefährliche Verhaltensweisen, wie das Schneiden von Kurven, das Fahren unter Müdigkeit oder ohne abriebfeste Schutzkleidung, an den Tag gelegt.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Die Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs hinsichtlich der Gefahrenexposition in Tabelle 8-10 weisen – wie schon bei der Gefahrenwahrnehmung –, in 14 der 15 beantworteten Fahrsituationen auf ein signifikant unterschiedliches Antwortverhalten der Befragten in der Prüf- im Vergleich zu jenen in Kontrollgruppen hin.⁷³ Nur hinsichtlich des Fahrens ohne Helm berichten alle Teilgruppen der jugendlichen motorisierten Zweirad-Fahrer vergleichbare Expositionshäufigkeiten. Hinter den in unterschiedlichen Farben zum Ausdruck gebrachten signifikanten Unterschieden

⁷³ Vertiefende Analysen zur inhaltlichen Bedeutung der markierten signifikanten Gruppenunterschiede verweisen erneut auf durchweg kleine bis mittlere Effektstärken (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 820).

Exposition in gefährlichen Fahrsituationen	n	Starke Reduzierung (-3 und mehr Kategorien)	Reduzierung (-1 bis -2 Kategorien)	Keine Veränderung	Zunahme (+1 bis +2 Kategorien)	Starke Zunahme (+3 und mehr Kategorien)
		Zeilen-%				
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	346	0	15,6	43,1	40,2	1,2
Bei Dunkelheit	342	0	15,2	38,3	43,3	3,2
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	344	0,9	16,0	40,1	42,4	0,6
Auf Landstraßen	335	0,6	17,3	54,0	27,8	0,3
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	344	4,1	16,0	59,3	17,4	3,2
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	345	3,5	24,1	34,5	32,2	5,8
Ohne Helm	344	0	0	96,5	3,5	0
Wenn man Kurven schneidet	342	0	15,8	53,8	29,2	1,2
Bei schlechten Straßenverhältnissen	342	0,6	29,8	40,1	28,9	0,6
Wenn man sich müde fühlt	342	0,3	13,5	51,2	34,2	0,9
Wenn man Alkohol getrunken hat	345	0,3	2,6	93,0	4,1	0
Wenn man unter Zeitdruck fährt	337	0,3	17,8	48,4	32,9	0,6
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	344	0	18,9	50,6	29,7	0,9
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	342	1,5	24,6	45,6	26,3	2,0
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	345	0,6	7,2	69,6	21,4	1,2
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den beiden Erhebungen an						

Tab. 8-9: AM15-Teilnehmer – Veränderung der Gefahrenexposition beim Fahren mit dem Moped zwischen den Panelwellen W1 und W2

zwischen der Prüf- und einzelnen Kontrollgruppen lässt sich folgendes Muster erkennen:

- Zwischen AM15- und AM16-Fahrern in den Modellversuchsländern lassen sich, mit Ausnahme des Fahrens bei Dunkelheit, keine verallgemeinerbaren Unterschiede feststellen. Erneut dürften hierfür der große Anteil von AM16-Fahrern, die eigentlich an AM15 teilnehmen wollten und der hierdurch bewirkte fließende Übergang zwischen den beiden Untersuchungsgruppen verantwortlich sein.
- Sowohl hinsichtlich dichten Verkehrs in der Stadt als auch dem Verkehr auf Landstraßen setzen sich AM15-Fahrer seltener entsprechenden Gefahren aus als A1-Fahrer, aber häufiger als Mofafahrer. In diesen Daten drückt sich das Verhaltensmuster in der Nutzung des jeweiligen motorisierten Zweirads aus, letztlich also die erbrachte Fahrleistung.
- Hinsichtlich des Fahrens am Tag ohne eingeschaltetes Licht bzw. des Fahrens ohne abriebfeste Schutzkleidung zeigen AM15-Teilnehmer eine signifikant höhere Exposition als die Kontrollgruppen mit (überwiegend) A1-Fahrern (KG2, KG4 und KG6). Hierbei darf unterstellt werden, dass sich A1-Fahrer aufgrund der fahrzeugbedingt möglichen höheren Geschwindigkeiten der Gefährlichkeit der geschilderten Situationen eher bewusst sind als AM15-Fahrer.
- Hinsichtlich des Fahrens unter Müdigkeit, Zeitdruck oder emotionaler Belastung berichten Kontrollgruppen mit (überwiegend) A1-Fahrern, aber auch Mofafahrer aus Niedersachsen, eine größere Exposition als AM15-Fahrer. Die signifikanten Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und den A1-Kontrollgruppen erscheinen aufgrund der höheren Fahrleistung von A1-Fahrern, die eine höhere Exposition in den angesprochenen Situationen plausibel erscheinen lässt, nachvollziehbar. Für das entsprechende Antwortverhalten der Mofafahrer aus Niedersachsen bietet sich keine ad hoc-Erklärung an.
- AM15-Teilnehmer weisen schließlich im Vergleich zu Kontrollgruppen mit (überwiegend) A1-Fahrern noch eine höhere Gefahrenexpo-

Gefahren- exposition ^a	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG (W2)	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	Mittelwert (\bar{x}) (Median (\bar{x})) ^b						
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	2,9 (n = 348)	2,8 (n = 222)	2,8 (n = 427)	2,6 (n = 72)	2,9 (n = 356)	2,8 (n = 369)	3,2 (n = 538)
Bei Dunkelheit	3,2 (n = 344)	3,3 (n = 224)	3,1 (n = 424)	3,2 (n = 71)	3,0 (n = 351)	3,1 (n = 368)	3,3 (n = 536)
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	3,0 (n = 347)	3,0 (n = 223)	3,3 (n = 426)	2,5 (n = 72)	3,3 (n = 355)	2,6 (n = 367)	3,2 (n = 538)
Auf Landstraßen	4,2 (5,0) (n = 342)	4,0 (n = 224)	4,5 (n = 424)	3,5 (n = 71)	4,4 (n = 352)	3,8 (n = 366)	4,5 (5,0) (n = 534)
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	1,7 (1,0) (n = 347)	1,6 (n = 225)	1,4 (1,0) (n = 426)	1,8 (n = 72)	1,3 (1,0) (n = 355)	1,9 (n = 366)	1,3 (1,0) (n = 535)
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	3,0 (n = 347)	3,0 (n = 225)	2,7 (n = 425)	2,8 (n = 72)	2,7 (n = 355)	3,2 (n = 368)	2,4 (n = 536)
Ohne Helm	1,1 (1,0) (n = 347)	1,1 (1,0) (n = 224)	1,0 (1,0) (n = 426)	1,1 (1,0) (n = 72)	1,0 (1,0) (n = 354)	1,2 (1,0) (n = 366)	1,1 (1,0) (n = 538)
Wenn man Kurven schneidet	1,8 (n = 346)	1,7 (n = 224)	1,9 (n = 424)	1,7 (1,0) (n = 71)	1,7 (n = 355)	1,8 (n = 365)	1,9 (n = 537)
Bei schlechten Straßenverhältnissen	3,2 (n = 344)	3,3 (n = 224)	3,4 (n = 425)	3,2 (n = 72)	3,3 (n = 353)	3,3 (n = 367)	3,3 (n = 537)
Wenn man sich müde fühlt	1,9 (n = 344)	2,0 (n = 224)	2,0 (n = 427)	1,8 (2,0) (n = 72)	2,1 (n = 355)	2,1 (n = 366)	2,2 (n = 537)
Wenn man Alkohol getrunken hat	1,1 (1,0) (n = 347)	1,1 (1,0) (n = 223)	1,1 (1,0) (n = 427)	1,1 (1,0) (n = 72)	1,1 (1,0) (n = 355)	1,1 (1,0) (n = 368)	1,1 (1,0) (n = 538)
Wenn man unter Zeitdruck fährt	2,2 (n = 343)	2,2 (n = 224)	2,5 (n = 427)	2,2 (n = 72)	2,5 (n = 353)	2,4 (n = 365)	2,6 (n = 536)
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	1,9 (n = 346)	1,9 (n = 224)	2,1 (n = 426)	1,9 (n = 72)	2,0 (n = 354)	2,0 (n = 368)	2,1 (n = 538)
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	3,0 (n = 345)	2,8 (n = 224)	3,0 (n = 426)	2,1 (n = 72)	2,9 (n = 352)	2,9 (n = 366)	3,0 (n = 537)
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	1,5 (1,0) (n = 347)	1,5 (1,0) (n = 225)	1,3 (1,0) (n = 426)	1,5 (1,0) (n = 72)	1,3 (1,0) (n = 355)	1,4 (1,0) (n = 368)	1,4 (1,0) (n = 537)

Gefahrenexposition niedriger
 Gefahrenexposition höher

^a Antwortkategorien: 1 = Nie, 2 = Selten, 3 = Manchmal, 4 = Häufig, 5 = Sehr häufig
^b Ausschließlich der Mittelwert wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist
 Die Schattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 8-10: Prüf- und Kontrollgruppen – Gefahrenexposition bei Fahrten mit dem motorisierten Zweirad

sition hinsichtlich des technischen Zustandes ihrer Fahrzeuge aus. Zu fragen wäre hier, ob die meist älteren Fahrzeuge in der Prüfgruppe der AM15- Teilnehmer öfter technische Mängel aufweisen als die in den einschlägigen Kontrollgruppen verwendeten A1-Fahrzeuge. Möglich erscheint auch eine größere Sensibilität für den technisch einwandfreien Zustand des A1-Fahrzeugs wegen des Bewusstseins der höheren maximalen Geschwindigkeit.

Fazit

Wie schon bei der Gefahrenwahrnehmung berichten die AM15-Teilnehmer von einer insgesamt angepassten Risikoexposition während der Fahrten mit dem Kleinkraftrad. Am häufigsten setzen sich die AM15-Teilnehmer Gefahren beim Befahren von Landstraßen aus. Dies ist vor dem Hintergrund der regionalen Herkunft der Modellversuchsteilnehmer plausibel, im Lichte der vergleichsweise geringsten

Wahrnehmung dieser Fahrsituation als gefährlich jedoch auch durchaus bedenklich. Insbesondere die männlichen AM15-Fahranfänger ragen im Ausmaß der Häufigkeit, mit der sie in risikobehafteten Situation fahren, hervor.

Die Exposition erhöht sich bis zum zweiten Erhebungszeitpunkt. Dies bedeutet einerseits eine Zunahme des potenziellen Unfallrisikos, andererseits zeigt sich darin auch eine zunehmende Fahrerfahrung, die die Jugendlichen im AM15-Modellversuch hinzugewinnen.

Im Vergleich der Prüf- mit einzelnen Kontrollgruppen zeigen AM15-Teilnehmer eine geringere Gefahrenexposition bezüglich des Fahrens bei dichtem Verkehr in der Stadt oder auf Landstraßen, unter Müdigkeit, Zeitdruck oder emotionaler Belastung. Dagegen zeigen AM15-Teilnehmer eine vergleichsweise höhere Gefahrenexposition hinsichtlich des Fahrens am Tag ohne eingeschaltetes Licht, des Fahrens ohne abriebfeste Schutzkleidung oder des technischen Zustandes ihrer Fahrzeuge. Die erkennbaren strukturbedingten Unterschiede in der Gefahrenexposition zwischen der Prüf- und den Kontrollgruppen sind auf den entsprechend der Fahrerlaubnisklasse am häufigsten genutzten Fahrzeugtyp und die damit verbundene Alltagsmobilität zurückzuführen. Dennoch offenbaren die Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis im Vergleich mit den einzelnen Kontrollgruppen häufiger risikobehaftete Verhaltensweisen, die auf ein weniger ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein hinweisen.

8.3 Vergleich der Gefahrenwahrnehmung und -exposition von AM15-Modellversuchsteilnehmern

Abschließend zur Untersuchung der individuellen Gefahrenwahrnehmung und -exposition der AM15-Modellversuchsteilnehmer werden die Einschätzungen und die selbstberichtete Exposition für jede Fahrsituation gegenübergestellt und mithilfe von Korrelationsanalysen auf einen statistischen Zusammenhang hin überprüft. Zur Anwendung kommen dabei die Korrelationsmaße Pearson's R und – im Falle nicht annähernd normalverteilten Häufigkeitsverteilungen der Variablen – Spearman's Rho.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Die Ergebnisse der Gegenüberstellung für den ersten Befragungszeitpunkt sind durchweg signifikant und verweisen aufgrund des Vorzeichens des Korrelationsmaßes auf einen negativen Zusammenhang zwischen der subjektiven Gefahrenwahrnehmung und der tatsächlichen Gefahrenexposition hin (vgl. Tabelle 8-11). Ein negativer Zusammenhang bedeutet, dass mit der subjektiven Wahrnehmung, eine Fahrsituation sei gefährlich, auch eine geringere Exposition in eben jener Fahrsituation einhergeht.

Der stärkste Zusammenhang wird für das Fahren ohne abriebfeste Schutzkleidung angezeigt (Pearson's R = -0,50). Der Korrelationskoeffizient weist auf einen geringen, negativen sowie signifikanten Zusammenhang hin. Die Wahrnehmung des Risikos, ohne abriebfeste Kleidung zu fahren, und das

Potenzielle gefährliche Fahrsituationen	n	Korrelation ^a
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	854	-0,28*
Bei Dunkelheit	848	-0,28*
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	846	-0,22*
Auf Landstraßen	842	-0,31*
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	848	-0,30*
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	853	-0,50*
Ohne Helm	849	-0,25* ^b
Wenn man Kurven schneidet	845	-0,50* ^b
Bei schlechten Straßenverhältnissen	853	-0,21*
Wenn man sich müde fühlt	849	-0,28*
Wenn man Alkohol getrunken hat	853	-0,27* ^b
Wenn man unter Zeitdruck fährt	842	-0,30*
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	847	-0,22*
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	848	-0,25*
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	854	-0,29* ^b

^a Verwendung des Korrelationskoeffizienten Pearson's R (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 217)

^b Wegen der fehlenden approximativen Normalverteilung in mindestens einer der einbezogenen Variablen wird hier der Korrelationskoeffizient Spearman's Rho angegeben (vgl. BORTZ, SCHUSTER 2010: 178)

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < 0,05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 8-11: Vergleich der Gefahrenwahrnehmung und -exposition in verschiedenen Fahrsituationen; erste Panelwelle

selbstberichtete Verhalten der Befragten stehen in einem direkten und gering ausgeprägten negativen Zusammenhang.

Die gleiche Stärke und Richtung hat die Korrelation zwischen dem wahrgenommenen Risiko und dem tatsächlichen Verhalten beim Schneiden von Kurven (Spearman's Rho = -0,50) – mit der gleichen Interpretation: AM15-Teilnehmer, die das Schneiden von Kurven als gefährlich einschätzen, legen seltener ein solches Verhalten an den Tag.

Weniger stark ist der Zusammenhang zwischen der individuellen Gefahrenwahrnehmung und -exposition hinsichtlich des Fahrens auf Landstraßen (Pearson's R = -0,31) und des Fahrens unter Zeitdruck (Pearson's R = -0,30). In einer ähnlichen Größenordnung bewegen sich die Zusammenhangsmaße für das Fahren tagsüber ohne eingeschaltetes Licht, mit einem technisch mangelhaften Fahrzeug, bei Müdigkeit, bei schlechtem Wetter, bei Dunkelheit oder unter Alkoholeinfluss. Der statistische Zusammenhang für die Gefahrenwahrnehmung und -exposition hinsichtlich des Fahrens ohne Helm (Spearman's Rho = -0,25) sowie hinsichtlich des gemeinsamen Unterwegsseins in einer Gruppe (Pearson's R = -0,25) liegt bereits etwas niedriger. Die geringsten Zusammenhangsmaße errechnen sich für das Fahren in dichtem Stadtverkehr (Pearson's R = -0,22) oder bei schlechten Straßenverhältnissen (Pearson's R = -0,21). Bei den Antworten zu diesen Fahrsituationen gehen die individuellen Einschätzungen und das berichtete Verhalten der Befragten am weitesten auseinander. Das erscheint insofern plausibel, als sich die jugendlichen Zweiradfahrer diesen beiden Fahrsituationen bei ihrer Alltagsmobilität kaum entziehen können.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

An der Richtung und der statistischen Relevanz der gemessenen Zusammenhänge hat sich zum Befragungszeitpunkt W2 nichts geändert. Alle gemessenen Zusammenhänge für die Gefahrenwahrnehmung und -exposition sind negativ und statistisch signifikant. Die höchste negative Korrelation zwischen der Gefahrenwahrnehmung und -exposition ergibt sich in der Zweitbefragung für die Fahrsituation des Schneidens von Kurven (Pearson's R = -0,52; vgl. Tabelle 8-12). Stärker als noch in der ersten Befragungswelle halten sich die Befragten an ihre Einschätzung des Risikopotenzials beim Schneiden von Kurven und berichten dieses Fahrverhalten eher selten. Einen ähnlich starken sowie

Potenzielle gefährliche Fahrsituationen	n	Korrelation ^a
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	347	-0,20*
Bei Dunkelheit	342	-0,22*
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	340	-0,19*
Auf Landstraßen	343	-0,34*
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	343	-0,34*
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	344	-0,47*
Ohne Helm	345	-0,33 ^{ab}
Wenn man Kurven schneidet	341	-0,52*
Bei schlechten Straßenverhältnissen	343	-0,24*
Wenn man sich müde fühlt	342	-0,29*
Wenn man Alkohol getrunken hat	344	-0,31 ^{ab}
Wenn man unter Zeitdruck fährt	334	-0,24*
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	343	-0,35*
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	341	-0,24*
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	345	-0,32 ^{ab}

^a Verwendung des Korrelationskoeffizienten Pearson's R (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 217)

^b Wegen der fehlenden approximativen Normalverteilung in mindestens einer der einbezogenen Variablen wird hier der Korrelationskoeffizient Spearman's Rho verwendet (vgl. BORTZ, SCHUSTER 2010: 178)

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < 0,05$; zweiseitige Signifikanz)

Tab. 8-12: Vergleich der Gefahrenwahrnehmung und -exposition in verschiedenen Fahrsituationen; zweite Panelwelle

signifikant negativen Zusammenhang weisen die Gefahrenwahrnehmung und die entsprechende Exposition für das Fahren ohne abriebfeste Schutzkleidung auf (Pearson's R = -0,47).

Des Weiteren zeigen die Wahrnehmung und das Fahrverhalten der jugendlichen Panelbefragungsteilnehmer hinsichtlich der Fahrten auf Landstraßen (Pearson's R = -0,34), der Fahrten am Tag ohne eingeschaltetes Licht (Pearson's R = -0,34) und dem Fahren ohne Helm (Spearman's Rho = -,33) eine gering ausgeprägte, aber dennoch vergleichsweise hohe negative Korrelation. Der statistische Zusammenhang für die risikobehafteten Fahrsituationen des Fahrens eines Fahrzeugs mit technischen Mängeln (Spearman's Rho = -,32), des Führens des Kleinkraftrads unter Alkoholeinfluss (Spearman's Rho = -0,31) und des Fahrens bei Müdigkeit (Pearson's R = -0,29) liegen mit den vorherigen Korrelationskoeffizienten noch annähernd gleichauf.

Das Zusammenhangsmaß für das Fahren unter Zeitdruck, bei schlechten Straßenverhältnissen oder in einer Gruppe von motorisierten Zweirädern beträgt jeweils Pearson's R = -0,24. Für das Fahren bei Dunkelheit (Pearson's R = -0,22), bei schlechtem Wetter (Pearson's R = -0,20) oder bei dichtem Stadtverkehr (Pearson's R = -0,19) ergeben sich die geringsten Werte des Zusammenhangsmaßes. Denkbar als Erklärung hierfür ist der Einfluss externer Faktoren, sodass sich die befragten Jugendlichen des Gefährdungspotenzials zwar bewusst sind, wegen äußerer Umstände jedoch unter diesen Bedingungen häufiger gefahren sind bzw. fahren mussten.

Fazit

Der Abgleich der Gefahrenwahrnehmung und -exposition von AM15-Modellversuchsteilnehmern zeigt anhand der negativen Zusammenhangsmaße, dass bei den befragten Jugendlichen die subjektive Wahrnehmung risikobehafteter Fahrsituationen und ein entsprechendes, Gefahrensituationen vermeidendes Fahrverhalten miteinander einhergehen. Bei offensichtlich beeinflussbaren Fahrsituationen, darunter das Tragen abriebfester Kleidung und das Schneiden von Kurven, zeigen die Zusammenhangsmaße ihre höchsten Ausprägungen. Die Zusammenhangsmaße sind vor allem dann vergleichsweise niedrig, wenn äußere Bedingungen für die Fahrsituation eine Rolle spielen, wie z. B. das Wetter oder die Straßenverhältnisse. Diese Tendenz bestätigt sich in den Befunden aus beiden Erhebungswellen.

8.4 Bewertung der eigenen Fähigkeit zur Gefahrenwahrnehmung

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Die Selbsteinschätzung der eigenen Fähigkeit zum Erkennen und Vermeiden von Gefahren im Stra-

ßenverkehr komplettiert die Erhebung über die Gefahrenwahrnehmung der jugendlichen motorisierten Zweirad-Fahranfänger. Das Erkennen von Gefahren und insbesondere ihr Vermeiden werden gegenüber dem Bewältigen von Gefahren in der Forschung einheitlich befürwortet und als sicherheitswirksameres Fahrverhalten bewertet (vgl. VLAKVELD, WREN 2013; KRÖSKE, TEICHERT 2015).

In der Fähigkeit, die unfallträchtigen Situationen im Straßenverkehr zu erkennen, schätzen sich sieben von zehn Befragten anhand der vorgelegten Schulnoten-Skala als gut ein (69,5 %; vgl. Tabelle 8-13). Zu beinahe gleichen Teilen schätzen sich 15,4 % der 15-Jährigen mit der Note eins besser und 13,8 % mit der Note drei etwas schlechter ein. Nur ein äußerst geringer Anteil an AM15-Teilnehmern (1,2 %) benotet die eigene Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen im Straßenverkehr als ausreichend, mangelhaft oder ungenügend. Somit errechnet sich für die Jugendlichen zeitnah zum Einstieg in die motorisierte Zweiradmobilität ein selbsteingeschätzter Notendurchschnitt von $\bar{x} = 2,0$ ($\bar{x} = 2,0$) für das Erkennen von risikobehafteten Situationen.

Die damit verbundene Fähigkeit, als gefährlich erkannte Situationen im Straßenverkehr auch vermeiden zu können, wird von den Jugendlichen ähnlich positiv eingeschätzt (vgl. nochmals Tabelle 8-13). Die Mehrheit der befragten AM15-Fahranfänger (62,8 %) schätzt die eigene entsprechende Fähigkeit als gut ein. Mehr als ein Fünftel aller Befragten (21,9 %) äußert darüber hinaus, im Vermeiden der Gefahrensituation sehr gut zu sein. 13,5 % hingegen stufen ihre entsprechende Kompetenz etwas schlechter mit befriedigend ein und 1,8 % halten ihre Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahren für noch schlechter. Im Mittel geben sich die befragten 15-Jährigen einen guten Notendurchschnitt ($\bar{x} = 2,0$; $\bar{x} = 2,0$).

Fähigkeit zum Erkennen und Vermeiden von Gefahrensituationen	n	Note 1 (sehr gut)	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Note 6 (ungenügend)
		Zeilen-%					
Wie gut kannst du Situationen erkennen, die zu einem Unfall führen können?	896	15,4	69,5	13,8	0,9	0,2	0,1
Wie gut schätzt du deine Fähigkeiten ein, Gefahrensituationen von vornherein zu vermeiden?	896	21,9	62,8	13,5	1,6	0,1	0,1

Tab. 8-13: AM15-Teilnehmer – Subjektive Bewertung der Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung; erste Panelwelle

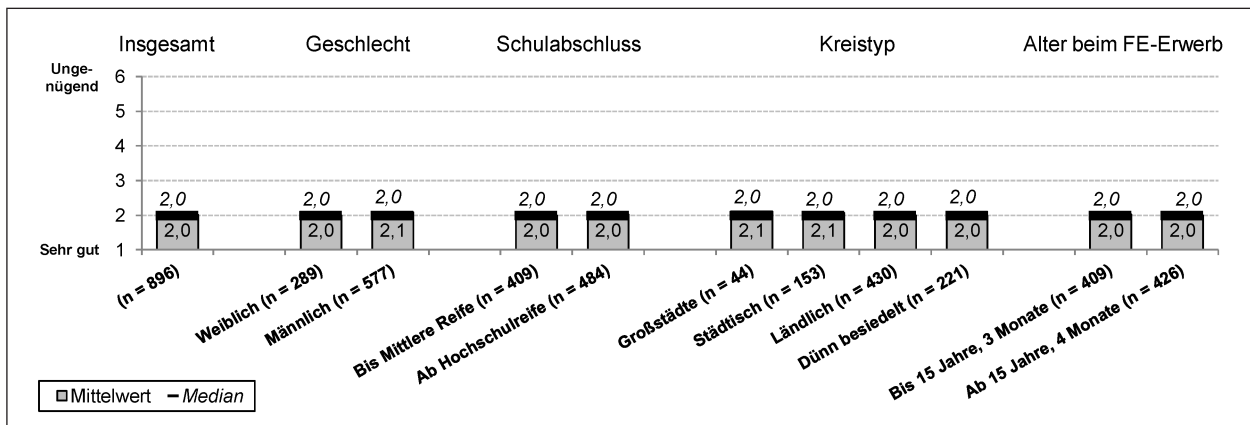


Bild 8-1: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zum Erkennen von Gefahrensituationen im Straßenverkehr; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

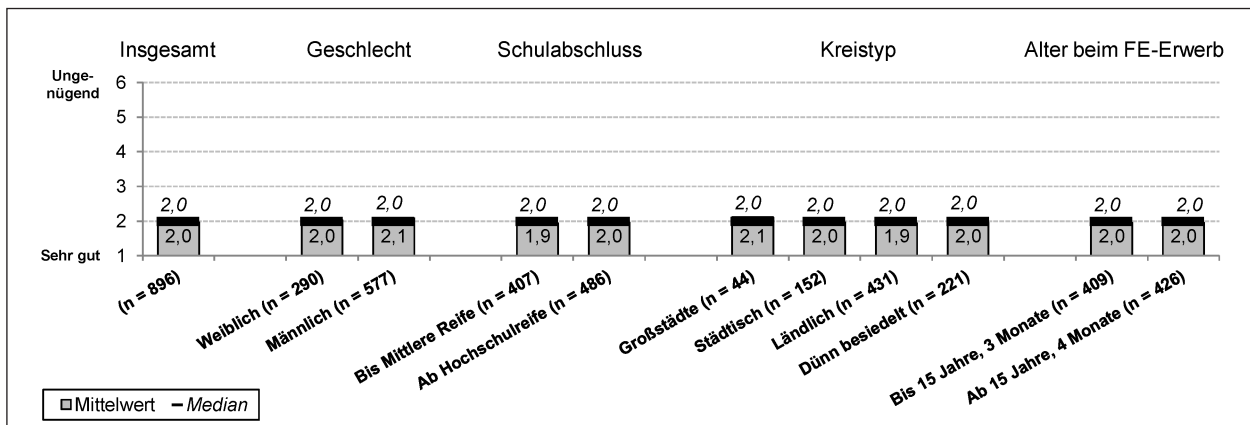


Bild 8-2: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zum Vermeiden von Gefahrensituationen im Straßenverkehr; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Anhand der statistischen Analyse von Unterschieden zwischen den vorab definierten Subgruppen ergeben sich für beide Fähigkeiten ausschließlich Unterschiede zwischen den männlichen und weiblichen Fahranfängern (vgl. Bild 8-1 und Bild 8-2). Sowohl beim Erkennen von Gefahren als auch beim Vermeiden dieser Situationen schätzen sich die männlichen AM15-Teilnehmer anhand der Noten signifikant besser ein als ihre weiblichen Pendants.⁷⁴

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Das zum Befragungszeitpunkt W1 gezeichnete Bild wiederholt sich zum Befragungszeitpunkt W2. Die

Panelbefragungsteilnehmer der Prüfgruppe äußern zu 71,8 %, dass sie das Erkennen von Gefahrensituationen gut beherrschen (vgl. Tabelle 8-14). Für sehr gut halten sich darin 14,0 % der AM15-Teilnehmer zum zweiten Befragungszeitpunkt und für befriedigend 13,4 %. Nur 0,8 % geben sich selbst eine schlechtere Note. Im Mittel ergeben die Einschätzungen der Befragten einen Notendurchschnitt von $\bar{x} = 2,0$ für das Erkennen von Gefahrensituationen.

Ihre Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahrensituation im Straßenverkehr schätzen 16,2 % der Teilnehmer an der Wiederholungsbefragung als sehr gut ein (vgl. Tabelle 8-14). Sieben von zehn Befragten (69,6 %) vergeben für ihre entsprechende Fähigkeit die Note gut und 12,8 % wählen die Note befriedigend. Kaum jemand hält die eigene Kompetenz zum Vermeiden von potenziellen Unfallsituationen für schlechter (1,4 %). Aus diesen Angaben errechnet sich erneut ein Notendurchschnitt von $\bar{x} = 2,0$.

⁷⁴ Eine höhere Selbsteinschätzung männlicher Befragter bezüglich der eigenen Fahrfertigkeiten ist auch unter Pkw-Fahranfängern ein beständiges Muster (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016: 286 ff.).

Fähigkeit zum Erkennen und Vermeiden von Gefahrensituationen	n	Note 1 (sehr gut)	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Note 6 (ungenügend)
		Zeilen-%					
Wie gut kannst du Situationen erkennen, die zu einem Unfall führen können?	358	14,0	71,8	13,4	0,8	0	0
Wie gut schätzt du deine Fähigkeiten ein, Gefahrensituationen von vornherein zu vermeiden?	359	16,2	69,6	12,8	1,4	0	0

Tab. 8-14: AM15-Teilnehmer – Subjektive Bewertung der Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung; zweite Panelwelle

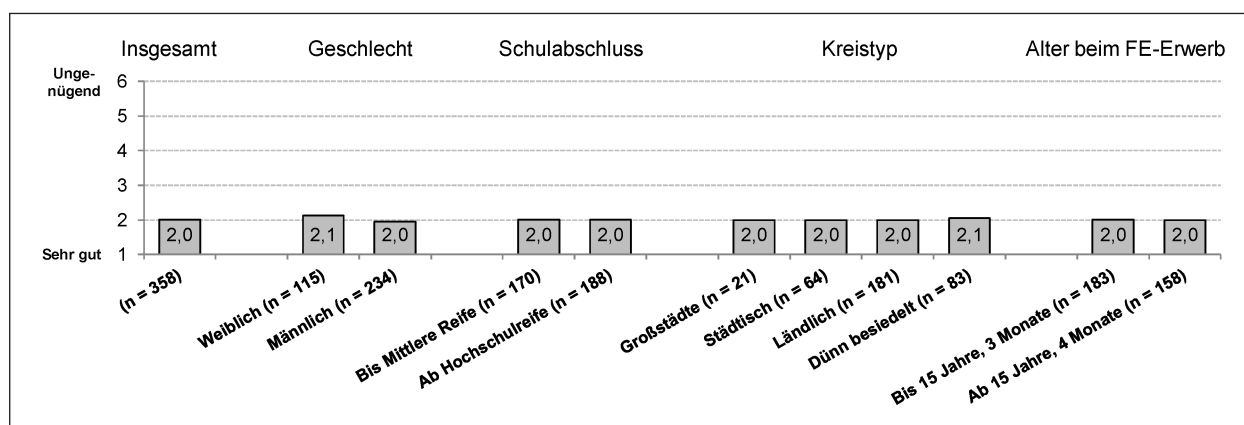


Bild 8-3: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zum Erkennen von Gefahrensituationen im Straßenverkehr; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

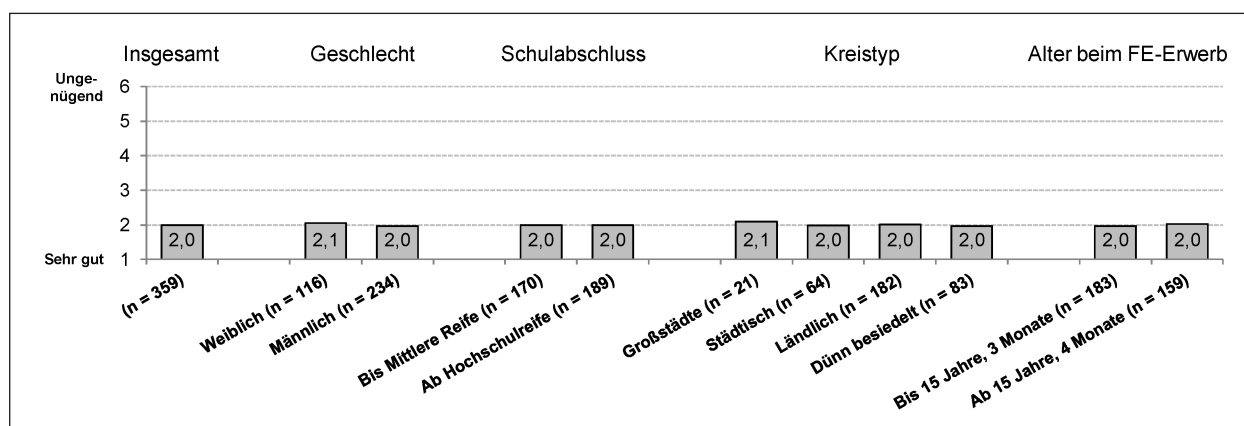


Bild 8-4: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zum Vermeiden von Gefahrensituationen im Straßenverkehr; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

In der Subgruppenanalyse tun sich wiederum Unterschiede im Antwortverhalten von männlichen und weiblichen Befragten auf – diesmal jedoch nur für das Erkennen von Gefahrensituationen (vgl. Bild 8-3). Männliche AM15-Teilnehmer benoten ihre Fähigkeit zum Ende des Modellversuchs signifikant besser als die weiblichen Befragten. Hinsichtlich der Bewertung des Vermeidens von unfallträchtigen Situationen ergeben sich in allen unabhängigen Variablen keine statistisch auffälligen Befunde (vgl. Bild 8-4).

Die längsschnittliche Analyse der Befragungsergebnisse für das Erkennen von Gefahrensituationen im Straßenverkehr ist in Tabelle 8-15 und Tabelle 8-16 dokumentiert. Die Maße der zentralen Tendenz in Tabelle 8-15 replizieren den Eindruck aus den Befunden zu den Erhebungszeitpunkten W1 und W2. Die Panelbefragungsteilnehmer schätzen ihre Kompetenz zum Erkennen von unfallträchtigen Situationen in der Erst- und in der Zweitbefragung im Durchschnitt nahezu identisch ein. Der Test auf statistische Signifikanz der Veränderung zwi-

Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen ^a	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	896	2,00/2,01
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	358	2,00/2,01
Zentrale Maße in W2	358	2,00/2,01
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	358	0,00/0,00
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	358	0,00/0,00
^a Antwortkategorien: 1 = Sehr gut, 2 = Gut, 3 = Befriedigend, 4 = Ausreichend, 5 = Mangelhaft, 6 = Ungenügend.		

Tab. 8-15: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Fähigkeit zum Erkennen von potenziellen Gefahrensituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2

Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahrensituationen ^a	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	896	2,00/1,96
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	358	2,00/1,98
Zentrale Maße in W2	358	2,00/1,99
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	358	0,00/-0,01
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	358	0,00/0,01
^a Antwortkategorien: 1 = Sehr gut, 2 = Gut, 3 = Befriedigend, 4 = Ausreichend, 5 = Mangelhaft, 6 = Ungenügend.		

Tab. 8-17: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Fähigkeit zum Vermeiden von potenziellen Gefahrensituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2

Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen	%
Starke Zunahme (Mehr als eine Note besser)	0,8
Zunahme (Eine Note besser)	16,5
Keine Veränderung	65,1
Reduzierung (Eine Note schlechter)	17,0
Starke Reduzierung (Mehr als eine Note schlechter)	0,6
Anzahl (n)	358

Tab. 8-16: AM15-Teilnehmer – Veränderung der Fähigkeit zum Erkennen von potenziellen Gefahrensituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2

Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahrensituationen	%
Starke Zunahme (Mehr als eine Note besser)	1,7
Zunahme (Eine Note besser)	20,7
Keine Veränderung	55,9
Reduzierung (Eine Note schlechter)	20,4
Starke Reduzierung (Mehr als eine Note schlechter)	1,4
Anzahl (n)	358

Tab. 8-18: AM15-Teilnehmer – Veränderung der Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahrensituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2

schen den Erhebungszeitpunkten bestätigt nochmals die konstante Einschätzung in beiden Befragungen.

Ein Blick auf die detaillierte Darstellung der wenigen Veränderungen in Tabelle 8-16 zeigt einerseits, dass die Jugendlichen ihre Bewertungen der eigenen Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen hauptsächlich um maximal eine Note nach oben oder unten korrigiert haben. Andererseits ist klar ersichtlich, dass mit 65,1 % knapp zwei Drittel der Befragten die Einschätzung ihrer Fähigkeiten zum Erkennen von Gefahrensituationen über die Dauer des Modellversuchs hinweg nicht geändert haben.

Die Panelanalyse zur Selbsteinschätzung der eigenen Fähigkeit zum Vermeidung von Gefahrensituationen resultiert ebenfalls in einem statistisch nicht

signifikanten Ergebnis. Im Beobachtungszeitraum hat sich die Selbsteinschätzung der AM15-Teilnehmer hinsichtlich der Bewertung des eigenen Könnens beim Vermeiden von gefährlichen Situationen im Durchschnitt zwischen den Erhebungszeitpunkten kaum nennenswert geändert (vgl. Tabelle 8-17).

Die Befunde in Tabelle 8-18 belegen, dass sich mehr als jeder zweite Panelbefragungsteilnehmer (55,9 %) in der ersten und in der zweiten Befragung in der Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen identisch einschätzt. Je etwa ein Fünftel der AM15-Teilnehmer bewertet ihre entsprechende Kompetenz entweder um eine Note besser (20,7 %) oder um eine Note schlechter (20,4 %). Nur wenige Befragte haben ihre Meinung stärker geändert und ihre Einschätzung um mehr als eine Note nach oben (1,7%) bzw. nach unten (1,4 %) korrigiert.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Der Prüf- und Kontrollgruppenvergleich zur subjektiven Bewertung der eigenen Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen zeigt für die einzelnen Gruppen nur geringfügige Unterschiede. Diese sind inhaltlich kaum nennenswert und statistisch nicht signifikant (vgl. Tabelle 8-19). Die Gruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer weicht in der mittleren Selbsteinschätzung ihrer Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen im Wesentlichen nicht von den Durchschnittswerten der Kontrollgruppen ab.

Im Abgleich der Prüf- und Kontrollgruppen hinsichtlich der subjektiven Einschätzung der eigenen Fähigkeit, Gefahrensituationen zu vermeiden, wird,

Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen ^a	n	Median/Mittelwert
PG: AM15 MVL (W2)	358	2,0/2,0
KG1: AM16 MVL	242	2,0/2,1
KG2: A1 MVL	442	2,0/2,0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	79	2,0/1,9
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	370	2,0/1,9
KG5: Mofa Nicht-MVL West	399	2,0/2,1
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	555	2,0/2,1

^a Antwortkategorien:
1 = Sehr gut, 2 = Gut, 3 = Befriedigend,
4 = Ausreichend, 5 = Mangelhaft, 6 = Ungenügend.

Tab. 8-19: Prüf- und Kontrollgruppen – Bewertung der eigenen Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen

Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahrensituationen ^a	n	Median/Mittelwert
PG: AM15 MVL (W2)	359	2,0/2,0
KG1: AM16 MVL	241	2,0/2,0
KG2: A1 MVL	442	2,0/2,0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	79	2,0/1,8
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	370	2,0/2,0
KG5: Mofa Nicht-MVL West	399	2,0/2,0
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	556	2,0/2,2

^a Antwortkategorien:
1 = Sehr gut, 2 = Gut, 3 = Befriedigend,
4 = Ausreichend, 5 = Mangelhaft, 6 = Ungenügend.

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 8-20: Prüf- und Kontrollgruppen – Bewertung der eigenen Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahrensituationen

wie schon bei der Selbsteinschätzung des Erkennens von Gefahrensituationen, erkennbar, dass sich die jugendlichen Zweirad-Fahranfänger unabhängig von der erworbenen Prüfbescheinigung bzw. Fahrerlaubnis in ihrer Fähigkeit, potenzielle Gefahrensituationen zu vermeiden, nahezu identisch bewerten (vgl. Tabelle 8-20). Lediglich Mofafahrer aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern bewerten ihre Fähigkeiten zur Vermeidung von Gefahrensituationen schlechter als AM15-Teilnehmer. A1-Fahrer aus Niedersachsen bewerten ihre entsprechenden Fähigkeiten dagegen besser als AM15-Fahrer.

Fazit

Die subjektive Bewertung der eigenen Fähigkeit zum Erkennen und Vermeiden unfallträchtiger Gefahrensituationen vermittelt einen sehr homogenen und überdies positiven Eindruck. Die AM15-Modellversuchsteilnehmer schätzen ihre entsprechenden subjektiv wahrgenommenen Fähigkeiten sowohl in der Erst- als auch in der Zweitbefragung als insgesamt gut ein. Eine weitgehend ähnliche Meinung von ihren Fähigkeiten vertreten die untersuchten Kontrollgruppen. Auffällig sind in diesem Zusammenhang die männlichen Befragten unter den AM15-Teilnehmern, die ihre Kompetenzen zur Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung beinahe durchweg höher als die weiblichen Jugendlichen einschätzen.

8.5 Kontrollgruppe KG2: Auswirkungen der AM15-Teilnahme

Die Möglichkeit der langfristigen Nachverfolgung von AM15-Modellversuchsteilnehmern ist wegen der zeitlichen und finanziellen Rahmenbedingungen dieser Evaluationsstudie begrenzt. Durch die Erhebung der Kontrollgruppe KG2 eröffnet sich jedoch die Option, im kleinen Maßstab die sicherheitswirksamen Auswirkungen der AM15-Modellversuchsteilnahme ansatzweise nachzuverfolgen. Wie in Kapitel 6.7.3 berichtet, sind 23,0 % der befragten A1-Fahranfänger der Kontrollgruppe KG2 in den Modellversuchsländern Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis.

Deswegen werden die bisherigen Fragestellungen zur Gefahrenwahrnehmung und -exposition nochmals getrennt für die Gruppen der befragten A1-Fahrerlaubnisnehmer (Kontrollgruppe KG2)

Gefahrenwahrnehmung ^a	Mit AM15-Hintergrund	Ohne AM15-Hintergrund
	(\bar{x}) (\bar{x}) ^b	(\bar{x}) (\bar{x}) ^b
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	4,7 (n = 66)	5,0 (n = 221)
Bei Dunkelheit	3,5 (n = 66)	3,6 (n = 221)
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	2,9 (n = 66)	3,1 (n = 220)
Auf Landstraßen	2,0 (n = 64)	2,2 (n = 219)
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	3,4 (n = 65)	3,3 (n = 220)
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	4,6 (n = 65)	4,5 (n = 221)
Ohne Helm	5,9 (6,0) (n = 66)	5,9 (6,0) (n = 221)
Wenn man Kurven schneidet	5,2 (n = 66)	5,2 (n = 220)
Bei schlechten Straßenverhältnissen	4,6 (n = 66)	4,6 (n = 221)
Wenn man sich müde fühlt	4,8 (n = 66)	4,9 (n = 221)
Wenn man Alkohol getrunken hat	5,7 (6,0) (n = 66)	5,8 (6,0) (n = 221)
Wenn man unter Zeitdruck fährt	4,3 (n = 66)	4,6 (n = 221)
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	3,9 (n = 66)	4,1 (n = 221)
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	3,0 (n = 66)	2,9 (n = 221)
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	5,1 (6,0) (n = 66)	5,2 (6,0) (n = 221)
^a Antwortkategorien: 1 = Überhaupt nicht gefährlich, 2 = Nicht gefährlich, 3 = Eher nicht gefährlich, 4 = Eher gefährlich, 5 = Gefährlich, 6 = Sehr gefährlich. ^b Ausschließlich der Mittelwert wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an		

Tab. 8-21: Kontrollgruppe KG2 – Wahrnehmung von Gefahren beim Fahren eines motorisierten Zweirads (nach vorheriger AM15-Modellversuchsteilnahme)

mit der Differenzierung nach der Modellversuchsteilnahme berichtet.⁷⁵

In der Wahrnehmung der Gefährlichkeit der vorgelegten Fahrsituationen ergibt sich zwischen den Einschätzungen der Jugendlichen mit und ohne AM15-Hintergrund eine signifikante Unterscheidung für das Fahren unter Zeitdruck (vgl. Tabelle 8-21). Die 16-Jährigen ohne AM15-Hintergrund erkennen darin eine potenziell gefährlichere Situa-

tion. Eine strukturelle Verbesserung der Gefahrenwahrnehmung infolge der AM15-Teilnahme und einer deswegen längeren Fahrerfahrung⁷⁶ ist den Befragungsergebnissen zur Gefahrenwahrnehmung nicht zu entnehmen.

Die Gegenüberstellung der selbstberichteten Gefahrenexposition seit dem Erhalt der Fahrerlaubnis, durch die Jugendlichen mit und ohne AM15-Hintergrund, resultiert für sieben der 15 vordefinierten Fahrsituationen in einem signifikanten Unterschied (vgl. Tabelle 8-22). Darin geben die ehemaligen AM15-Modellversuchsteilnehmer beständig eine höhere Exposition in den potenziell risikobehafteten Fahrsituationen an. Aufgrund ihrer längeren Fahrerfahrung ist dieser Befund plausibel.

In der Bewertung der eigenen Fahrfertigkeiten schätzen sich die 16-Jährigen mit einem AM15-Hintergrund zwar in beiden erhobenen Aspekten besser ein (vgl. Tabelle 8-23). Hinsichtlich ihrer eigenen Einschätzung der Fähigkeit, Gefahren zu erkennen, sind die A1-Fahrerlaubnisbesitzer in den Modellversuchsländern mit und ohne vorheriger AM15-Teilnahme allerdings nicht signifikant voneinander verschieden. In der Vermeidung von Gefahrensituation legen die Jugendlichen mit AM15-Hintergrund hingegen eine signifikant positivere Selbsteinschätzung als ihre AM15-unerfahrenen Pendanten an den Tag.

Fazit

Durch die A1-Fahrerlaubnisbesitzer in der Kontrollgruppe KG2 ist es im Rahmen dieser Befragungsstudie möglich, einen ersten Eindruck über mittelfristig verkehrssicherheitsrelevante Folgen der AM15-Modellversuchsteilnahme zu gewinnen. Die Differenzierung der Jugendlichen in der Kontrollgruppe KG2 belegt für die ehemaligen AM15-Modellversuchsteilnehmer gegenüber den 16-Jährigen ohne einen AM15-Hintergrund eine höhere Exposition in einzelnen Gefahrensituationen und die subjektiv als besser eingeschätzte eigene Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen. Hinsichtlich der Gefahrenwahrnehmung und der Bewertung der

⁷⁵ Weiterführende Analysen zur Verunfallung der Jugendlichen in der Kontrollgruppe KG2 differenziert nach ihrem AM15-Hintergrund ergeben, auch wegen der geringen Zahl an Unfällen, keine berichtenswerten Ergebnisse.

⁷⁶ Die Frage nach der tatsächlichen Verweildauer der befragten A1-Fahrerlaubnisnehmer im AM15-Modellversuch und der in dieser Zeit erworbenen Fahrerfahrung kann in dieser Studie nicht beantwortet werden.

Gefahrenexposition ^a	Mit AM15-Hintergrund	Ohne AM15-Hintergrund
	(\bar{x}) (\bar{x}) ^b	(\bar{x}) (\bar{x}) ^b
Bei schlechtem Wetter (Regen/Schnee)	3,1 (n = 63)	2,7 (n = 219)
Bei Dunkelheit	3,3 (n = 62)	3,0 (n = 218)
Bei dichtem Verkehr in der Stadt	3,4 (n = 63)	3,2 (n = 218)
Auf Landstraßen	4,5 (n = 63)	4,5 (n = 217)
Tagsüber ohne eingeschaltetes Licht	1,4 (1,0) (n = 63)	1,3 (1,0) (n = 219)
Ohne abriebfeste Schutzkleidung	2,9 (n = 63)	2,5 (n = 219)
Ohne Helm	1,0 (1,0) (n = 63)	1,0 (1,0) (n = 218)
Wenn man Kurven schneidet	2,1 (n = 63)	1,8 (n = 217)
Bei schlechten Straßenverhältnissen	3,5 (n = 63)	3,4 (n = 217)
Wenn man sich müde fühlt	2,2 (n = 63)	1,9 (n = 219)
Wenn man Alkohol getrunken hat	1,0 (1,0) (n = 63)	1,0 (1,0) (n = 219)
Wenn man unter Zeitdruck fährt	2,7 (n = 63)	2,3 (n = 219)
Wenn man kurz vor der Fahrt etwas Aufregendes oder Belastendes erlebt hat	2,3 (n = 62)	1,9 (n = 219)
Wenn man in einer Gruppe von Zweirädern unterwegs ist	3,4 (n = 63)	2,9 (n = 219)
Wenn man ein Fahrzeug fährt, das technisch nicht in Ordnung ist	1,4 (1,0) (n = 63)	1,3 (1,0) (n = 219)

^a Antwortkategorien:
1 = Nie, 2 = Selten, 3 = Manchmal, 4 = Häufig, 5 = Sehr häufig.

^b Ausschließlich der Mittelwert wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 8-22: Kontrollgruppe KG2 – Gefahrenexposition bei Fahrten mit dem motorisierten Zweirad (nach vorheriger AM15-Modellversuchsteilnahme)

eigenen Fähigkeit zur Gefahrenerkennung finden sich zwischen den beiden Teilgruppen keine Unterschiede. Die Befunde deuten, wie bereits die Resultate für die AM15-Modellversuchsteilnehmer in der Zweitbefragung (vgl. Kapitel 8.2.2), darauf hin, dass die zunehmende Fahrerfahrung den Jugendlichen hilft, mit potenziell risikobehafteten Fahrsituationen besser umzugehen. Vorteile für die Gefahrenwahrnehmung oder -erkennung sind trotz der vorherigen AM15-Teilnahme jedoch nicht festzustellen.

Fähigkeit zum Erkennen und Vermeiden von Gefahrensituationen ^a	Mit AM15-Hintergrund	Ohne AM15-Hintergrund
	(\bar{x})	(\bar{x})
Wie gut kannst du Situationen erkennen, die zu einem Unfall führen können?	1,9 (n = 66)	2,0 (n = 221)
Wie gut schätzt du deine Fähigkeiten ein, Gefahrensituationen von vornherein zu vermeiden?	1,9 (n = 66)	2,0 (n = 221)

^a Antwortkategorien:
1 = Sehr gut, 2 = Gut, 3 = Befriedigend, 4 = Ausreichend, 5 = Mangelhaft, 6 = Ungenügend.

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 8-23: Kontrollgruppe KG2 – Fähigkeit zum Erkennen und Vermeiden von Gefahrensituationen (nach vorheriger AM15-Modellversuchsteilnahme)

Genutzte Fahrzeuge	Antworten		Befragte
	n	%	%
Moped/Mokick/Roller	884	77,7	99,3
Leichtes vierrädriges Fahrzeug	110	9,7	12,4
Mofa	81	7,1	9,1
E-Bike/Pedelec	38	3,3	4,3
Dreirädriges Fahrzeug	13	1,1	1,5
Sonstiges	12	1,1	1,3
Insgesamt	1.138	100,0	127,9

Mehrfachantworten: 1.138 Antworten von 890 Befragten

Tab. 9-1: AM15-Teilnehmer – Bereits genutzte Fahrzeuge (Mehrfachantworten)

9 Genutzte Fahrzeuge

9.1 Bereits genutzte Fahrzeuge

Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis sind berechtigt, verschiedene Arten von Fahrzeugen zu führen. Insbesondere qualifiziert der AM-Fahrerlaubniserwerb zum Fahren von Mopeds, Mokicks oder Rollern, Mofas, E-Bikes und Pedelecs, dreirädrigen Fahrzeugen (sog. Trikes) sowie leichten vierrädrigen Fahrzeugen (sog. Quads, aber auch sog. Micro-Cars).

Unter Angehörigen der Prüfgruppe wurde erfragt, welche der genannten Fahrzeugarten sie seit dem Erwerb ihrer AM15-Fahrerlaubnis bereits gefahren sind (vgl. Tabelle 9-1). Während nahezu alle Jugendlichen (99,3 %) angeben, bereits mit dem Moped, Mokick oder Roller mobil gewesen zu sein,

erfreuen sich die anderen führungsberechtigten Fahrzeugarten einer wesentlich geringeren Beliebtheit unter den Modellversuchsteilnehmern: Immerhin noch etwa jeder zehnte AM15-Erwerber ist auch bereits ein Mofa (9,1 %) oder ein leichtes vierrädriges Fahrzeug (12,4 %) gefahren. Die Nutzung eines E-Bikes gibt dagegen weniger als jeder zwanzigste Jugendliche an (4,3 %). Kaum eine Rolle für die Zweirad-Fahranfänger spielen hingegen dreirädrige Fahrzeuge (1,5 %) oder sonstige Fahrzeugklassen (1,3 %). Letztere umfassen dabei vor allem gedrosselte Motocross-Maschinen.

Zwischen den einzelnen Subgruppen der Befragten innerhalb der Prüfgruppe (vgl. Tabelle 9-2) zeigen sich hinsichtlich der bereits genutzten Fahrzeugtypen signifikante Unterschiede zwischen jungen Männern und Frauen sowie zwischen den verschiedenen siedlungsstrukturellen Kreistypen. Männliche Zweirad-Fahranfänger fahren demnach häufiger als ihre weiblichen Pendanten auch Mofas. Die Nutzung von leichten vier- und sonstigen Fahrzeugklassen zeigt sich häufiger in großstädtischen bzw. im Fall der vierrädrigen Fahrzeuge auch in städtischen Regio-

Genutzte Fahrzeuge	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Moped/Mokick/Roller	99,0	99,5	99,8	99,0	100,0	99,3	99,3	99,5	99,5	99,3
Leichtes vierrädriges Fahrzeug	12,5	12,8	10,8	13,8	13,6	19,0	10,7	10,4	13,3	12,3
Mofa	5,6	10,8	8,6	9,6	9,1	9,8	9,1	6,3	9,1	9,7
E-Bike/Pedelec	2,8	5,1	3,9	4,6	11,4	5,9	3,7	3,6	3,2	5,7
Dreirädriges Fahrzeug	0,7	1,9	1,7	1,3	2,3	2,6	1,4	0,9	2,2	0,9
Sonstiges	0,7	1,6	1,7	1,0	9,1	1,3	0,2	1,8	0,7	1,9
Insgesamt (n)	288	572	411	491	44	153	431	222	410	431

Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 9-2: AM15-Teilnehmer: Bereits genutzte Fahrzeuge – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Genutzte Fahrzeuge	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
%							
Moped/Mokick/Roller	99,3	98,3	73,5	–	64,7	–	53,2
Motorrad	–	–	97,7	–	93,8	–	92,7
Leichtes vierrädriges Fahrzeug	12,4	10,3	17,3	–	7,9	–	13,8
Mofa	9,1	10,3	9,4	–	16,3	–	41,2
E-Bike/Pedelec	4,3	2,6	4,1	–	1,9	–	9,7
Dreirädriges Fahrzeug	1,5	2,1	1,2	–	0,8	–	1,5
Sonstiges	1,3	2,6	1,8	–	1,9	–	1,8
Insgesamt (n)	890	234	434	–	368	–	549

Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten

Tab. 9-3: Prüf- und Kontrollgruppen – Genutzte Fahrzeuge (Mehrfachantworten)

nen als in ländlichen oder dünn besiedelten Kreisen.

Der Vergleich zwischen Prüf- und Kontrollgruppen hinsichtlich der bereits genutzten Fahrzeugtypen ist nur bedingt aufschlussreich (vgl. Tabelle 9-3). In den Kontrollgruppen KG3 und KG5 wurde auf diese Fragestellung verzichtet, da Personen, die eine Mofa-Prüfbescheinigung erwerben, nur zur Führung dieses Fahrzeugtyps berechtigt sind. Unter den Angehörigen der Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 wurde hingegen die zusätzliche Kategorie Motorrad erhoben, die zweirädrige Fahrzeuge mit einem Hubraum von 50 bis 125 ccm umfasst und Mofa- und AM-Erwerbern somit nicht offensteht. Diesen Fahrzeugtyp geben, analog zur Kategorie Moped, Mokick, Roller unter den Modellversuchsteilnehmern, beinahe alle Jugendliche in den Gruppen KG2, KG4 und KG6 als bereits genutzt an. Bemerkenswert ist, dass A1-Erwerber zu hohen Anteilen auch bereits ein AM-Fahrzeug genutzt haben. In der Kontrollgruppe KG6 sind etwa vier von zehn Befragten zudem bereits ein Mofa gefahren. Die 16-jährigen AM-Erwerber aus den Modellversuchsländern – als hinsichtlich der genutzten Fahrzeugklassen einzige hinreichend mit der Prüfgruppe vergleichbare Population – unterscheiden sich in ihrem Nutzungsverhalten kaum von den Modellversuchsteilnehmern. Aufgrund der unterschiedlichen Anzahl an erhobenen Kategorien in den Prüf- und Kontrollgruppen wurde im Hinblick auf die bereits genutzten Fahrzeuge der Jugendlichen auf einen Signifikanztest der beobachteten Gruppenunterschiede verzichtet.

9.2 Meistgenutztes Fahrzeug

Neben der Angabe, welche Fahrzeugtypen sie bereits genutzt haben, wurde in allen für die Befragung herangezogenen Subpopulationen mit Ausnahme der Kontrollgruppen KG3 und KG5 auch erhoben, welche die meistgenutzte Fahrzeugklasse der Jugendlichen ist.

Die AM15-Modellversuchsteilnehmer nutzen, wie erwartet, beinahe ausschließlich am häufigsten AM-Fahrzeuge, wie Mopeds, Mokicks oder Roller (vgl. Tabelle 9-4). Der Anteil der Jugendlichen, die angeben, einen anderen Fahrzeugtyp zu bevorzugen, beträgt in der Prüfgruppe insgesamt nur etwa zwei Prozent.

Meistgenutztes Fahrzeug	%
Mofa	0,6
Moped/Mokick/Roller	98,1
Dreirädriges Fahrzeug	0,1
Leichtes vierrädriges Fahrzeug	0,8
Sonstiges	0,5
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	877

Tab. 9-4: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug

Die nach Subgruppen differenzierte Betrachtung der Modellversuchsteilnehmer offenbart weiterhin keine Gruppe, die sich in Bezug auf das meistgenutzte Fahrzeug signifikant von anderen AM15-Erwerbern unterscheidet (vgl. Tabelle 9-5): Die höchsten Anteile an Jugendlichen, die am häufigsten einen anderen Fahrzeugtyp als Moped, Mokick oder Roller fahren, verzeichnen Modellversuchsteilnehmer aus Großstädten mit jeweils 2,3 % der Befragten, die angeben, am häufigsten leichte vierrädrige Fahrzeuge oder einen sonstigen Fahrzeugtyp für ihre Mobilität zu nutzen.

Wie bei den generell bereits genutzten Fahrzeugen sind auch die Häufigkeitsverteilungen des meistgenutzten Fahrzeugs bei der Differenzierung zwischen Prüf- und Kontrollgruppen durch die Art der erworbenen Fahrerlaubnis bestimmt (vgl. Tabelle 9-6). AM15- sowie AM16-Erwerber fahren nahezu ausschließlich Mopeds, Mokicks oder Roller. A1-Fahrerlaubniserwerber nutzen dagegen zum Großteil die nur ihnen offen stehende Kategorie der Motorräder. Allerdings finden sich hier auch Personen, deren meistgenutztes Fahrzeug der Klasse AM angehört. Solche Jugendlichen sind mit Anteilen zwischen 7,4 % und 16,0 % in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 vertreten. Erwerbern einer Mofa-Prüfbescheinigung wurde die Frage nach dem meistgenutzten Fahrzeug aufgrund deren Begrenzung auf einen einzigen Fahrzeugtypus nicht vorgelegt. Wie schon im Fall der generell bereits genutzten Fahrzeuge wurde vor diesem Hintergrund auf einen Signifikanztest der Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppen verzichtet.

Meistgenutztes Fahrzeug	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Mofa	0,7	0,5	0,7	0,4	0	0	0,7	0,5	0	1,0
Moped/Mokick/Roller	97,9	98,0	98,3	97,9	95,5	99,3	98,6	97,3	99,0	97,1
E-Bike/Pedelec	0	0	0	0	0	0	0	,0	0	0
Dreirädriges Fahrzeug	0	0,2	0,2	0	0	0	0,2	0	0	0,2
Leichtes vierrädriges Fahrzeug	0,7	1,1	0,5	1,1	2,3	0,7	0,5	1,4	1,0	0,7
Sonstiges	0,5	0,4	0,2	0,6	2,3	0	0	0,9	0	1,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	284	564	403	471	44	150	426	220	402	416

Tab. 9-5: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug (nach relevanten Subgruppen)

Meistgenutztes Fahrzeug	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Mofa	0,6	0,9	0	–	0	–	0,4
Moped/Mokick/Roller	98,1	96,5	14,3	–	16,0	–	7,4
Motorrad	–	–	85,3	–	82,9	–	90,8
E-Bike/Pedelec	0	0	0,2	–	0	–	0
Dreirädriges Fahrzeug	0,1	0	0	–	0	–	0,2
Leichtes vierrädriges Fahrzeug	0,8	1,8	0,2	–	0	–	0,6
Sonstiges	0,5	0,9	0	–	1,1	–	0,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	–	100,0	–	100,0
Anzahl (n)	877	227	434	–	363	–	542

Tab. 9-6: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug

9.3 Charakteristika des meistgenutzten Fahrzeugs

9.3.1 Fahrzeugalter

Ein für die Verkehrssicherheit der Jugendlichen nicht unwesentliches Merkmal stellt das Alter des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs dar.

Durchschnittlich sind die Fahrzeuge der Modellversuchsteilnehmer bereits knapp 30 Jahre alt ($\bar{x} = 29,9$). Um das Fahrzeugalter anschaulich darstellen zu können, wurden die Angaben der Be-

fragten in vier Kategorien eingeteilt. Diese umfassen

- vergleichsweise neue Fahrzeuge mit einem Alter von bis zu zwei Jahren,
- Fahrzeuge, die zwischen 1990 und 2013 und damit nach der deutschen Wiedervereinigung gebaut wurden,
- Fahrzeuge die zwischen 1981 und 1989 noch in der ehemaligen DDR gefertigt wurden sowie
- Fahrzeuge, die bereits 36 Jahre oder älter sind.

Die Betrachtung des kategorisierten Fahrzeugalters (vgl. Tabelle 9-7) innerhalb der Prüfgruppe offenbart, dass mit 6,7 % der Befragten nur sehr wenige Jugendliche neue Fahrzeuge mit einem Alter von bis zu zwei Jahren nutzen. Auch zwischen 1990 und 2013 gefertigte Zweiräder nennt nur etwas mehr als jeder zehnte Befragte (12,9 %). Über die Hälfte der Jugendlichen (54,5 %) ordnet das Alter ihres meistgenutzten Fahrzeugs dagegen zwischen 27 und 35 Jahren ein. AM-Fahrzeuge im Alter von 36 Jahren oder mehr werden von etwa einem Viertel der Jugendlichen hauptsächlich genutzt.

Hierbei zeigt sich die große Beliebtheit von in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik gefertigten Mopeds in den Modellversuchsländern. Besonders die Modellreihen des Herstellers Simson und hier insbesondere die Modelle S51 und KR51 (auch Schwalbe genannt) genießen unter Zweiradfahrern in Ostdeutschland mitunter Kultstatus und werden offensichtlich teilweise über Generationen hinweg erhalten und genutzt.

Fahrzeugalter (kategorisiert)	%
Null bis zwei Jahre	6,7
Drei bis 26 Jahre	12,9
27 bis 35 Jahre	54,5
36 Jahre und mehr	25,9
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	838

Tab. 9-7: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrzeugalter (kategorisiert)

Signifikante Unterschiede zwischen den einzelnen Subgruppen der Modellversuchsteilnehmer zeigen sich dabei hinsichtlich des Geschlechts sowie des höchsten angestrebten Bildungsabschlusses (vgl. Tabelle 9-8). Die Fahrzeuge der männlichen Zweirad-Fahrer weisen mit $\bar{x} = 31,3$ Jahren ein höheres durchschnittliches Alter auf als diejenigen der weiblichen Befragten ($\bar{x} = 26,7$). AM15-Teilnehmer, die das (Fach-)Abitur anstreben, fahren durchschnittlich neuere Fahrzeuge ($\bar{x} = 29,0$) als solche, die einen höchsten angestrebten Bildungsabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife ($\bar{x} = 30,8$) anstreben.

Die hohe Beliebtheit von AM-Fahrzeugen aus der ehemaligen DDR schlägt sich auch im Vergleich des Fahrzeugalters zwischen Prüf- und Kontrollgruppen nieder. Die Fahrzeuge der Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis aus den Modellversuchsländern sind mit $\bar{x} = 29,9$ Jahren in der Prüfgruppe und $\bar{x} = 28,6$ Jahren in der Kontrollgruppe KG1 deutlich älter als diejenigen der übrigen Kontrollgruppen (vgl. Tabelle 9-10), deren durchschnittliches Fahrzeugalter sich zwischen 7,5 und 12,7 Jahren bewegt. Demzufolge unterscheidet sich die Prüfgruppe diesbezüglich von allen Kontrollgruppen außer den 16-jährigen AM-Erwerbern aus den Modellversuchsländern. Auch in der kategorisierten Darstellung (vgl. Tabelle 9-9) lässt sich der beschriebene Gruppenunterschied anhand der sehr großen Anteile von Fahrzeugen im Alter von 27 bis 35 Jahren bzw. 36 und mehr Jahren in der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1 im Vergleich mit den anderen Gruppen deutlich ablesen.

Fahrzeugalter (kategorisiert)	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
%										
Null bis zwei Jahre	13,2	3,7	5,4	7,8	7,1	6,3	8,1	3,8	8,0	4,9
Drei bis 26 Jahre	18,0	10,5	10,9	14,7	23,8	16,7	12,8	10,3	13,1	13,1
27 bis 35 Jahre	45,5	58,8	57,4	52,0	45,2	54,2	52,3	59,6	53,1	56,3
36 Jahre und mehr	23,3	27,0	26,4	25,4	23,8	22,9	26,8	26,3	25,8	25,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	266	544	387	448	42	144	407	213	388	405

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 9-8: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrzeugalter (kategorisiert) – nach relevanten Subgruppen

Fahrzeugalter (kategorisiert)	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Bis zu zwei Jahre	6,7	10,8	28,6	27,3	27,0	17,1	34,2
Drei bis 26 Jahre	12,9	13,1	55,3	59,1	54,1	69,4	62,6
27 bis 35 Jahre	54,5	43,7	11,1	6,1	9,9	5,9	2,5
36 Jahre und mehr	25,9	32,4	5,0	7,6	9,0	7,6	0,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	838	222	423	66	355	340	529

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 9-9: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrzeugalter (kategorisiert)

Untersuchungsgruppe	n	Durchschnittliches Fahrzeugalter in Jahren (\bar{x})
PG	838	29,9
KG1	222	28,6
KG2	423	11,6
KG3	66	11,8
KG4	355	12,7
KG5	340	12,4
KG6	529	7,5

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 9-10: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrzeugalter

Kilometerstand (kategorisiert)	%
Bis zu 1.000 km	21,7
1.001 bis 2.500 km	12,9
2.501 bis 5.000 km	9,6
5.001 bis 10.000 km	17,4
10.001 bis 15.000 km	13,1
15.001 bis 20.000 km	8,7
20.001 bis 30.000 km	9,0
Mehr als 30.000 km	7,5
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	769

Tab. 9-11: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, Kilometerstand (kategorisiert)

9.3.2 Kilometerstand

Der Kilometerstand der von den Jugendlichen am häufigsten genutzten Fahrzeuge gibt weitere Aufschlüsse darüber, wie sich die Alltagsmobilität der Zweirad-Fahranfänger gestaltet.

Durchschnittlich berichten die AM15-Teilnehmer einen Kilometerstand des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs von $\bar{x} = 6.570$ km. Fasst man den Kilometerstand für die Prüfgruppe in acht Kategorien zusammen, zeigt sich folgendes Bild (vgl. auch Tabelle 9-11):

- Etwa jeder fünfte Jugendliche verfügt über ein Fahrzeug, das mit bis zu 1.000 km noch einen vergleichsweise geringen Kilometerstand aufweist. Insgesamt fahren 61,6 % der Befragten Fahrzeuge mit Kilometerständen von bis zu 10.000 km. Das bedeutet aber auch, dass mehr als ein Drittel der Modellversuchsteilnehmer

AM-Fahrzeuge nutzen, die einen höheren Kilometerstand als 10.000 km auf dem Tachometer ausweisen, was unter dem Gesichtspunkt der relativ begrenzten Reichweite dieser Fahrzeuge einen beachtlichen Wert darstellt. Fast jeder zehnte Befragte (9,0 %) gibt sogar einen Kilometerstand von 20.000 bis 30.000 km und immerhin 7,5 % der Befragten geben Kilometerstände von mehr als 30.000 km an. Diese sehr hohen Anteile von Fahrzeugen mit ausgeprägt hohem Kilometerstand decken sich mit der zuvor gemachten Beobachtung des hohen Alters der AM-Fahrzeuge in den Modellversuchsländern.

Zum Vergleich der anhand der unabhängigen Variablen gebildeten Subgruppen der AM15-Modellversuchsteilnehmer wird im Folgenden auf die unkategorisierten Angaben der Jugendlichen zurückgegriffen und für jede Subpopulation – aufgrund der nicht gegebenen Normalverteilung der betrachteten Grö-

Ausprägung der unabhängigen Variablen	Kilometerstand in km (\bar{x})
Geschlecht	
Weiblich (n = 237)	4.000
Männlich (n = 507)	8.000
Schulabschluss	
Bis Mittlere Reife (n = 342)	7.000
(Fach-)Hochschulreife (n = 425)	6.000
Kreistyp	
Großstädte (n = 40)	8.250
Städtisch (n = 124)	3.500
Ländlich (n = 383)	7.000
Dünn besiedelt (n = 194)	7.800
Alter beim Fahrerlaubnisserwerb	
Bis 15 Jahre, 3 Monate (n = 364)	5.595
Ab 15 Jahre, 4 Monate (n = 364)	7.640
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an	

Tab. 9-12: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, Kilometerstand (nach relevanten Subgruppen)

ße – der Median dargestellt (vgl. Tabelle 9-12). Dabei fällt auf, dass die Fahrzeuge der männlichen Zweirad-Fahrer deutlich höhere Kilometerstände aufweisen als diejenigen ihrer weiblichen Pendanten. Auch dieser Befund ist deckungsgleich mit dem zuvor festgestellten höheren Alter der AM-Fahrer der männlichen AM15-Erwerber. Weiterhin zeigt sich, ein weiteres Mal in Konsistenz mit dem Befund zum Fahrzeugalter, ein höherer mittlerer Kilometerstand für Befragte, die kein (Fach-)Abitur erwerben wollen, als für solche Befragte, die einen höheren Abschluss anstreben. Schließlich besteht hinsichtlich des Kilometerstandes auch ein signifikanter Unterschied zwischen den verschiedenen siedlungsstrukturellen Kreistypen. Dieser beruht vor allem darauf, dass in städtischen Gebieten deutlich niedrigere Kilometerstände verzeichnet werden als in Großstädten oder ländlichen bzw. dünn besiedelten Kreisen.

Die Kilometerstände der meistgenutzten Fahrzeuge in den Prüf- und Kontrollgruppen spiegeln die Art der von den Jugendlichen dort hauptsächlich gefahrenen Fahrzeuge und somit die erworbene Fahrerlaubnis bzw. Prüfbescheinigung wider (vgl. Tabelle 9-13): Die geringsten Kilometerstände verzeichnen Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus den Kontrollgruppen KG3 und KG5. Die höchsten

Untersuchungsgruppe	Kilometerstand in km Mittelwert (\bar{x}) (Median (\bar{x})) ^a
PG (n = 769)	10.620 (6.570)
KG1 (n = 198)	11.158 (8.000)
KG2 (n = 394)	14.285
KG3 (n = 66)	6.798 (3.026)
KG4 (n = 340)	13.992 (9.300)
KG5 (n = 344)	8.124 (5.567)
KG6 (n = 518)	15.595
^a Ausschließlich der Mittelwert wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an	

Tab. 9-13: Prüf und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug, Kilometerstand

Werte geben Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis an, aus denen sich die Kontrollgruppe KG2 ausschließlich und die Kontrollgruppen KG4 und KG6 zum Großteil zusammensetzen. Die Kilometerstände der AM-Fahrerlaubnisnehmer der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1 liegen zwischen diesen beiden Extremen. Diese Verteilung ist plausibel: Mit einem größeren Hubraum (Mofa: bis 25 ccm, AM: bis 50 ccm, A1: bis 125 ccm) geht auch eine gesteigerte Belastbarkeit der motorisierten Zweiräder einher. Die Prüfgruppe der AM15-Teilnehmer unterscheidet sich hinsichtlich des Kilometerstandes des meist gefahrenen Fahrzeugs signifikant von Mofafahrern aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG3, geringerer Kilometerstand) und den Kontrollgruppen mit (überwiegend) A1-Fahrern (KG2, KG4 und KG6, höherer Kilometerstand).

9.3.3 Technische Veränderung

Die Frage, ob die Jugendlichen technische Veränderungen an ihrem meistgenutzten Fahrzeug vornehmen, verweist auf ein besonderes Interesse an der Motortechnik unter den Befragten. Außerdem könnte eine technische Veränderung auch darauf hindeuten, dass die Jugendlichen versuchen, die Maximalgeschwindigkeit ihres Fahrzeugs zu erhöhen (vgl. Kapitel 9.3.5). Etwas weniger als jeder zehnte Befragte in der Prüfgruppe gibt an, sein AM-Fahrzeug technisch modifiziert zu haben (vgl. Tabelle 9-14).

Unterteilt man die AM15-Modellversuchsteilnehmer nach den Kategorien der unabhängigen Variablen, zeigen sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede zwischen den Subgruppen der Befragten (vgl.

Tabelle 9-15). Die geringsten Anteile an technisch veränderten Fahrzeugen weisen weibliche Zweirad-Fahrerinnen (7,1 %) und solche in dünn besiedelten Kreisen (7,3 %) auf. Unter den sonstigen Befragten der Prüfgruppe nimmt über alle Subgruppen hinweg weiterhin etwa jeder zehnte Jugendliche eine technische Veränderung an seinem Fahrzeug vor.

Der Vergleich der Prüfgruppe mit den Kontrollgruppen fördert erneut große Schwankungen hinsichtlich des Antwortverhaltens der Befragten zutage

Meistgenutztes Fahrzeug: Technische Veränderung	%
Ja	9,3
Nein	90,7
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	869

Tab. 9-14: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, technische Veränderung

(vgl. Tabelle 9-16): Den geringsten Anteil an Personen, die ihr Fahrzeug technisch modifizieren, weist die Kontrollgruppe KG3 mit lediglich 5,6 % der Befragten auf. In den übrigen Kontrollgruppen bewegen sich die entsprechenden Anteile zwischen 11,4 % in der Kontrollgruppe KG6 und 17,3 % in der Kontrollgruppe KG5. Die AM15-Modellversuchsteilnehmer reihen sich mit 9,3 % technisch veränderter Fahrzeuge an zweitletzter Stelle ein. Die Prüfgruppe ist also im Vergleich zu den Erwerbenden anderer Fahrerlaubnisse bzw. Prüfbescheinigungen für motorisierte Zweiräder nicht durch eine ausgeprägtere Neigung zur technischen Veränderung ihrer Fahrzeuge gekennzeichnet. Vielmehr unterscheidet sie sich signifikant von den Kontrollgruppen KG1, KG2, KG4 und KG5, deren Mitglieder deutlich häufiger technische Veränderungen an ihren Fahrzeugen vornehmen. Dies könnte plausibel auf die bereits bauartbedingt erzielbare Höchstgeschwindigkeit der AM-Fahrzeuge zurückzuführen sein.

Meistgenutztes Fahrzeug: Technische Veränderung	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Ja	7,1	10,0	9,1	9,6	9,1	10,0	9,7	7,3	9,0	9,8
Nein	92,9	90,0	90,9	90,4	90,9	90,0	90,3	92,7	91,0	90,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	281	559	396	471	44	150	422	219	399	418

Tab. 9-15: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, technische Veränderung (nach relevanten Subgruppen)

Meistgenutztes Fahrzeug: Technische Veränderung	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Ja	9,3	16,2	15,5	5,6	14,9	17,3	11,4
Nein	90,7	83,8	84,5	94,4	85,1	82,7	88,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	869	229	431	71	355	381	536

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 9-16: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug, technische Veränderung

9.3.4 Höchstgeschwindigkeit

Nach der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 dürfen Fahrzeuge der Klasse AM eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h aufweisen (EP 2006: 4). Allerdings gilt nach der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung FeV) § 76 Übergangsrecht eine Ausnahmeregelung für AM-Fahrzeuge, die vor dem 28.02.1992 erstmals in den Verkehr gekommen sind, über einen Hubraum von nicht mehr als 50 ccm und über eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 60 km/h verfügen. Diese dürfen ebenfalls mit dem Führerschein der Klasse AM gefahren werden.

Betrachtet man die Angaben der jugendlichen Modellversuchsteilnehmer zur Höchstgeschwindigkeit der von ihnen am häufigsten genutzten Fahrzeuge, wird klar, dass diese sich zu einem beträchtlichen Teil über der gesetzlich vorgeschriebenen Maximalgeschwindigkeit für die Klasse AM bewegen (vgl. Tabelle 9-17). Die durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit in der Prüfgruppe liegt bei $\bar{x} = 63,8$ km/h. Die in den Selbstreports berichtete durchschnittliche maximale Höchstgeschwindigkeit der AM15-Fahrzeuge ist auch dann zu hoch, wenn man mit einbezieht, dass mutmaßlich viele jugendliche Fahrzeuge nutzen, die unter die zuvor genannte Ausnahmeregelung fallen und somit eine Geschwindigkeit von bis zu 60 km/h erreichen dürfen. Letzteres erscheint beim Blick auf das durchschnittliche Fahrzeugalter in der Prüfgruppe durchaus plausibel: Mehr als drei Viertel der von den AM15-Teilnehmern gefahrenen Mopeds sind min-

Meistgenutztes Fahrzeug: Höchstgeschwindigkeit (kategorisiert)	%
Bis zu 45 km/h	3,1
46 bis 50 km/h	7,3
51 bis 55 km/h	4,4
56 bis 60 km/h	29,3
61 bis 65 km/h	21,4
66 bis 70 km/h	21,5
71 bis 75 km/h	7,9
Mehr als 75 km/h	5,0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	873

Tab. 9-17: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, Höchstgeschwindigkeit (kategorisiert)

destens 27 Jahre alt, d. h. vor dem Jahr 1990 gebaut (vgl. Kapitel 9.3.1) und plausiblerweise bereits vor dem 28.02.1992 erstmals in den Verkehr gekommen.

So geben lediglich 3,1 % Prozent der Befragten an, mit ihrem Fahrzeug nicht schneller als 45 km/h fahren zu können. 41,0 % der AM15-Erwerber bewegen sich zwischen 46 km/h und 60 km/h Maximalgeschwindigkeit und 42,9 % berichten eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 61 und 70 km/h. Letztere liegen damit bereits knapp über der gesetzlich gerade noch erlaubten Grenze unter Einbezug der Ausnahmegenehmigung für vor dem 28.02.1992 zugelassene Fahrzeuge. Die übrigen 12,9 % der Jugendlichen geben sogar an, Geschwindigkeiten von mehr als 70 km/h erzielen zu können. Damit behauptet mehr als die Hälfte der befragten Jugendlichen, schneller fahren zu können, als dies gesetzlich vorgesehen ist.⁷⁷

Ausprägung der unabhängigen Variablen	Anzahl n	Durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit (\bar{x}) in km/h
Geschlecht		
Männlich	561	64,5
Weiblich	282	62,0
Schulabschluss		
Bis Mittlere Reife	400	64,1
(Fach-)Abitur	470	63,5
Kreistyp		
Großstädte	44	62,2
Städtisch	151	64,2
Ländlich	424	63,5
Dünn besiedelt	220	64,3
Alter beim Fahrerlaubniswerb		
Bis 15 Jahre, 3 Monate	402	63,8
Ab 15 Jahre, 4 Monate	418	63,8
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an		

Tab. 9-18: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit (nach relevanten Subgruppen)

⁷⁷ Ein ähnlicher Befund zeigte sich bereits im Rahmen einer Analyse der Unfallursachen 15-jähriger Mopedfahrer in der Steiermark: Dort gaben ebenfalls lediglich 8 % der interviewten Zweirad-Fahranfänger an, die auch in Österreich geltende gesetzliche Maximalgeschwindigkeit von 45 km/h für Kleinkrafträder einzuhalten (vgl. Das Land Steiermark 2010: 6).

Zwischen den einzelnen Subgruppen der Befragten liegt bezüglich der Höchstgeschwindigkeit des meistgenutzten Fahrzeugs lediglich zwischen jungen Männern und Frauen ein verallgemeinerbarer Unterschied vor (vgl. Tabelle 9-18). Männliche Zweirad-Fahranfänger sind demnach etwas schneller unterwegs als ihre weiblichen Pendanten.

Der Vergleich der durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeiten von Prüf- und Kontrollgruppen erbringt folgende Befunde (vgl. Tabelle 9-19). Die 16-jährigen AM-Erwerber in den Modellversuchsländern (KG1) weisen eine ähnlich hohe durchschnittliche Maximalgeschwindigkeit auf, wie die Modellversuchsteilnehmer. Weiterhin liegt die durchschnittlich angegebene Höchstgeschwindigkeit in den Gruppen der Mofa-Prüfbescheinigungserwerber um 4,3 (KG3) bzw. 9,2 km/h (KG5) über dem gesetzlichen Limit für diese Fahrzeugklasse in Höhe von 25 km/h. Für A1-Fahrzeuge ist ein solches nicht festgeschrieben, allerdings erscheinen auch die in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 angegebenen durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeiten von jeweils mehr als 100 km/h sehr hoch für Fahrzeuge, die laut Gesetzgeber über eine Nennleistung von nicht mehr als 11 kW verfügen dürfen.⁷⁸

Da die Unterschiede in den Höchstgeschwindigkeiten der motorisierten Zweiräder durch die jeweilige Bauart (Mofa, AM-, A1-Fahrzeug) bestimmt sind, wird an dieser Stelle auf Signifikanztests der Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppen verzichtet.

Die überraschend hohen Maximalgeschwindigkeiten in der Prüfgruppe stellen also unter Zweirad-Fahranfängern keine Besonderheit dar, sondern sind unter diesen offensichtlich durchaus üblich. Hierfür können zwei mögliche Erklärungen herangezogen werden: Entweder wesentlich mehr Jugendliche, als dies im Fragebogen zugeben, nehmen mit dem Ziel der Erhöhung der Leistungsstärke ihres Fahrzeugs tatsächlich eine technische Veränderung daran vor. Oder die Zweirad-Fahranfänger stellen die Höchstgeschwindigkeit ihrer Fahrzeuge bewusst übertrieben dar bzw. überschätzen diese unbewusst.

Inwieweit die in Kapitel 9.3.4 behandelten technischen Veränderungen tatsächlich mit dem Ziel der Erhöhung der erzielbaren Höchstgeschwindigkeit vorgenommen wurden, lassen die Befunde in Tabelle 9-20 zumindest erahnen. Sowohl in der Prüfgruppe als auch in fünf von sechs Kontrollgruppen geben die jugendlichen Fahrer von technisch veränderten motorisierten Zweirädern eine höhere durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit an, als Jugendliche, die ihr Zweirad nicht technisch verändert haben. Es darf also plausibel unterstellt werden, dass mit technischer Veränderung von den Jugendlichen das landläufig als Frisieren bezeichnete Umgehen einer Geschwindigkeitssperre gemeint wird.

Untersuchungsgruppe	Anzahl n	Durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit (\bar{x}) in km/h
PG	873	63,8
KG1	230	63,2
KG2	428	109,0
KG3	72	29,3
KG4	350	107,6
KG5	378	34,2
KG6	514	117,6

Tab. 9-19: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug, durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit

Untersuchungsgruppe	Technische Veränderung			
	Ja		Nein	
	n	(\bar{x}) (\bar{x}) ¹	n	(\bar{x}) (\bar{x}) ¹
PG	79	70,8	784	63,1
KG1	37	69,3	191	61,9
KG2	67	115,3	360	107,8
KG3	4	43,8/ 47,5	66	28,4/ 27,0
KG4	52	112,8	291	106,7
KG5	66	44,4	309	31,9
KG6	60	124,9	447	116,7

¹ Ausschließlich der Mittelwert wird dann dargestellt, wenn die Variable annähernd normalverteilt ist

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede innerhalb der Teilstichproben hinsichtlich einer technischen Veränderung an

Tab. 9-20: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug, Höchstgeschwindigkeit (nach Vorliegen einer technischen Veränderung)

⁷⁸ Vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fahrerlaubnisklassen-uebersicht.html>, aufgerufen am 24.10. 2017.

9.3.5 Besitzer

Im folgenden Kapitel soll beleuchtet werden, ob die Jugendlichen selbst der Besitzer ihres Fahrzeugs sind oder ob sie Krafträder anderer Personen für die Zwecke ihrer Mobilität nutzen. In der Prüfgruppe zeigt sich in diesem Zusammenhang, dass mehr als zwei Drittel der Jugendlichen selbst Eigentümer des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs sind (vgl. Tabelle 9-21). Zu mehr als einem Viertel (26,9 %) nutzen sie ein Fahrzeug, das sich im Besitz ihrer

Meistgenutztes Fahrzeug: Besitzer	%
Eigenes Fahrzeug	70,8
Eltern/Erziehungsberechtigte	26,9
Andere Person	2,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	877

Tab. 9-21: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, Besitzer

Eltern bzw. Erziehungsberechtigten befindet. Fahrzeuge anderer Personen spielen dagegen mit einem Anteil von 2,3 % kaum eine Rolle.

Dieses Bild bleibt auch nach der Aufteilung der Prüfgruppe in relevante Subgruppen bestehen (vgl. Tabelle 9-22). Einzig zwischen jungen Männern und Frauen besteht hinsichtlich des Fahrzeugbesitzes ein signifikanter Unterschied: Männliche AM15-Teilnehmer sind demnach häufiger selbst der Eigentümer ihres Fahrzeugs, während weibliche Zweirad-Fahrerinnen vermehrt Fahrzeuge ihrer Eltern oder anderer Personen nutzen.

Bei der vergleichenden Betrachtung der Prüf- und Kontrollgruppen lässt sich in Bezug auf den Fahrzeugbesitz festhalten, dass Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung am häufigsten als Eigentümer ihrer Fahrzeuge in Erscheinung treten (vgl. Tabelle 9-23). Jeweils etwa vier von fünf Jugendlichen in den Kontrollgruppen KG3 und KG5 besitzen ihr

Meistgenutztes Fahrzeug: Besitzer	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Eigenes Fahrzeug	63,4	75,0	72,1	70,0	75,0	72,0	68,8	73,3	71,8	71,0
Eltern/Erziehungsberechtigte	32,0	23,8	26,2	27,5	22,7	26,0	28,6	25,3	26,5	26,9
Andere Person	4,6	1,2	1,7	2,5	2,3	2,0	2,6	1,4	1,7	2,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	284	563	401	473	44	150	426	221	404	417

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 9-22: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, Besitzer (nach relevanten Subgruppen)

Meistgenutztes Fahrzeug: Besitzer	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Eigenes Fahrzeug	70,8	71,3	77,3	78,1	77,2	83,2	76,8
Eltern/Erziehungsberechtigte	26,9	26,5	20,9	19,2	20,6	14,2	22,0
Andere Person	2,3	2,2	1,9	2,7	2,2	2,6	1,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	877	230	431	73	359	380	542

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 9-23: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug, Besitzer

Fahrzeug selbst. Allerdings geben auch die AM- und A1-Fahrerlaubnisbewerber aus den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 ähnlich häufig an, selbst der Besitzer des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs zu sein. Der Befund aus den Kontrollgruppen KG3 und KG5 kann also nicht auf die vergleichsweise geringen Anschaffungskosten für Mofas zurückgeführt werden. Die geringsten Anteile an Personen, die sich als Besitzer ihres Fahrzeugs bezeichnen, befinden sich in der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1. Diese nutzen im Gegenzug vermehrt AM-Fahrzeuge ihrer Eltern. In allen betrachteten Gruppen machen Fahrzeuge, die anderen Personen als den Jugendlichen oder ihren Eltern gehören, nur einen sehr kleinen Teil der meistgenutzten Fahrzeuge aus. Die Prüfgruppe unterscheidet sich hinsichtlich des Besitzes des meistgenutzten Fahrzeugs signifikant von den Kontrollgruppen KG2, KG5 und KG6.

9.3.6 Fahrer

Für die Mobilität der Jugendlichen spielt die Tatsache, ob sie der alleinige oder zumindest der hauptsächliche Nutzer ihres Zweirades sind, eine entscheidende Rolle. Dieser Sachverhalt wurde daher als letztes behandeltes Merkmal des meistgenutzten Fahrzeugs in allen Gruppen von Befragten erhoben.

In der Prüfgruppe nutzen etwa sechs von zehn Jugendlichen ihr AM-Fahrzeug ausschließlich selbst (vgl. Tabelle 9-24). Etwa vier von zehn Befragten geben außerdem an, der hauptsächliche Nutzer ihres

Fahrzeugs zu sein. Somit verbleiben jeweils nur weniger als ein Prozent der Modellversuchsteilnehmer, die die hauptsächliche Nutzung ihres Fahrzeugs bei ihren Eltern oder anderen Personen verorten.

Zwischen den Subgruppen der AM15-Teilnehmer zeigen sich in Bezug auf die Fahrzeugnutzung deutliche Unterschiede (vgl. Tabelle 9-25). So sind männliche Modellversuchsteilnehmer häufiger alleinige Nutzer ihres Fahrzeugs als ihre weiblichen Pendanten. Dasselbe gilt für Personen mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife gegenüber solchen, die das (Fach-)Abitur anstreben. Innerhalb der siedlungsstrukturellen Kreistypen ist die ausschließliche Nutzung des Fahrzeugs durch die Jugendlichen in Großstädten mit einem Anteil von 70,5 % der Befragten am weitesten verbreitet, während sich in städtischen sowie dünn besiedelten Kreisen nur jeweils etwas mehr als die Hälfte der Jugendlichen als alleinigen Nutzer des Fahrzeugs bezeichnet.

Meistgenutztes Fahrzeug: Fahrer	%
Nur selbst	60,2
Hauptsächlich selbst	39,0
Hauptsächlich Eltern/Erziehungsberechtigte	0,6
Hauptsächlich andere	0,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	880

Tab. 9-24: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrer

Meistgenutztes Fahrzeug: Fahrer	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
%										
Nur selbst	47,4	66,4	64,3	57,0	70,5	57,0	62,1	55,2	62,5	57,3
Hauptsächlich selbst	51,6	32,9	34,5	42,6	25,0	43,0	37,1	43,9	37,3	41,3
Hauptsächlich Eltern/ Erziehungsberechtigte	0,7	0,5	0,7	0,4	0	0	0,7	0,9	0,2	1,0
Hauptsächlich andere	0,4	0,2	0,5	0	4,5	0	0	0	0	0,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	285	565	403	474	44	151	428	221	405	419

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 9-25: AM15-Teilnehmer – Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrer (nach relevanten Subgruppen)

Meistgenutztes Fahrzeug: Fahrer	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Nur selbst	60,2	62,3	72,2	68,5	73,8	74,1	74,7
Hauptsächlich selbst	39,0	35,5	27,1	30,1	25,9	24,0	24,6
Hauptsächlich Eltern/Erzie- hungsberechtigte	0,6	1,3	0,2	0,0	0,0	0,3	0,2
Hauptsächlich andere	0,2	0,9	0,5	1,4	0,3	1,6	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	880	231	432	73	359	379	545
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an							

Tab. 9-26: Prüf- und Kontrollgruppen – Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrer

Beim Vergleich der Prüf- und Kontrollgruppen ist hinsichtlich des Fahrzeugbesitzes folgende Auffälligkeit zu verzeichnen (vgl. Tabelle 9-26). Erwerber der Fahrerlaubnis AM aus der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1 müssen ihr Fahrzeug häufiger mit anderen Personen teilen als die übrigen Befragten. Während der Anteil der alleinigen Fahrzeugnutzer in den erstgenannten Gruppen nur etwa sechs von zehn Jugendlichen umfasst, errechnen sich für sämtliche anderen Kontrollgruppen Werte von in etwa siebzig Prozent der Befragten. Hier könnte wiederum eine Rolle spielen, dass die AM-Erwerber aus den Modellversuchsländern vergleichsweise häufig ein Fahrzeug ihrer Eltern nutzen und dieses somit öfter an ihre Erziehungsberechtigten und/oder Geschwister abtreten müssen als andere Erwerber von Zweirad-Fahrerlizenzen bzw. -Prüfbescheinigungen. Die Prüfgruppe der AM15-Teilnehmer unterscheidet sich hinsichtlich des Fahrers des meistgenutzten Fahrzeuges signifikant von den Kontrollgruppen KG2, KG4, KG5 und KG6.

Fazit

Nahezu alle AM15-Teilnehmer geben an, bereits mit dem Moped, Mokick oder Roller mobil gewesen zu sein. Etwa jeder zehnte AM15-Erwerber ist auch bereits ein Mofa oder ein leichtes vierrädriges Fahrzeug gefahren. AM15-Modellversuchsteilnehmer nutzen beinahe ausschließlich am häufigsten AM-Fahrzeuge, wie Mopeds, Mokicks oder Roller. Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung sind auf diese Fahrzeugklasse beschränkt. A1-Fahrerlizenzerwerber nutzen zum Großteil die nur ihnen offen stehende Kategorie der Motorräder.

Auffällig ist, dass die Fahrzeuge der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1 im Vergleich zu denjenigen der anderen Befragten bereits sehr alt sind (Prüfgruppe: $\bar{x} = 29,9$ Jahre; KG1: $\bar{x} = 28,6$ Jahre) und für AM-Fahrzeuge ausgesprochen hohe Kilometerstände aufweisen. Hier zeigt sich die große Beliebtheit von noch in der DDR gefertigten Kleinkraft-rädern in den Modellversuchsländern. Eine technische Veränderung an seinem Fahrzeug gibt etwa jeder zehnte Modellversuchsteilnehmer an, signifikant weniger als in vier der sechs Kontrollgruppen.

Eine Gemeinsamkeit aller befragten Gruppen von Zweirad-Fahrerlizenzerwerbern besteht in den von den Befragten angegebenen Maximalgeschwindigkeiten ihrer Fahrzeuge, die durchweg sehr hoch ausfallen: A1-Fahrer erreichen nach eigener Aussage Geschwindigkeiten von – teils deutlich – mehr als einhundert Stundenkilometern. Unter den Mofafahrern liegen die genannten Höchstgeschwindigkeiten um 4,3 bzw. 9,2 km/h über der gesetzlichen Grenze von 25 km/h für diese Fahrzeugklasse. Und auch die AM15-Modellversuchsteilnehmer geben mit durchschnittlich 63,8 km/h Höchstgeschwindigkeiten an, die, falls sie tatsächlich erreicht werden, über dem erlaubten Limit für die Fahrzeugklasse AM liegen. Dies stimmt insbesondere vor dem Hintergrund bedenklich, dass die Jugendlichen in den Modellversuchsländern ohnehin bereits von einer Ausnahmeregelung für vor dem Jahr 1992 erstmals in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge profitieren: Diese dürfen Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h erreichen und sind damit bereits um 15 km/h schneller als andere AM-Fahrzeuge. Wird diese Geschwindigkeitsgrenze von den Zweirad-Fahrerlizenzerwerbern tatsächlich im angegebenen Umfang missachtet, so

fahren diese deutlich schneller, als es das Gesetz für die 15-Jährigen vorsieht.

Auch Fahrzeugbesitz und -nutzung liefern einen Hinweis auf die Benutzung von in der ehemaligen DDR gefertigten Fahrzeugen in der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1: Die befragten Jugendlichen sind seltener Besitzer und auch seltener der ausschließliche Fahrer des von ihnen meistgenutzten Fahrzeugs als in den anderen Gruppen von Zweirad-Fahreranfänger. Dieser Befund verweist auf eine vermehrte Nutzung von Fahrzeugen, die den Jugendlichen von ihren Eltern überlassen werden.

10 Selbstberichtete Verkehrsverstöße und Verunfallung

10.1 Selbstberichtete Verwarnungen und Bußgelder

Ergänzend zu den in Kapitel 3 vorgestellten, amtlichen Statistiken zu verunglückten AM15-Teilnehmern und jugendlichen Kraftfahrern aus den Kontrollgruppen werden im vorliegenden Kapitel auch

Geahndete Verkehrsverstöße	Verwarnung	Bußgeld
	%	
Nein	97,6	99,5
Ja	2,4	0,5
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	859	856

Tab. 10-1: AM15 Teilnehmer – Selbstberichtete geahndete Verkehrsverstöße; erste Panelwelle

die Angaben aus der Befragungsstudie zu Verkehrsverstößen und zu Unfällen der befragten Zweirad-Fahreranfänger diskutiert.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Tabelle 10-1 nimmt in diesem Zusammenhang zunächst die Prüfgruppe der AM15-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1 in den Blick. Von den 859 Befragten, die hier Angaben zu ihren geahndeten Verkehrsverstößen gemacht haben, berichten 2,4 % (n = 21) von Verwarnungen im Rahmen ihrer bisherigen Verkehrsteilnahme als Mopedfahrer. Lediglich vier Jugendliche (0,5 %) geben zum Befragungszeitpunkt W1 an, bereits einen Bußgeldbescheid erhalten zu haben.⁷⁹

Bei der Betrachtung nach den Kategorien der unabhängigen Variablen (vgl. Tabelle 10-2) zeigt sich, dass vor allem junge Männer mit einem Anteil von 3,4 % von Verwarnungen betroffen sind. Für weibliche Modellversuchsteilnehmer trifft dies deutlich seltener zu (0,4 %). Dieser Unterschied erweist sich als statistisch signifikant.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Den Modellversuchsteilnehmern wurde auch in der Wiederholungsbefragung gegen Ende ihrer AM15-Zeit die Frage vorgelegt, ob ihr Fahrverhalten be-

⁷⁹ Aufgrund der geringen Anzahl an Befragten, die zum Befragungszeitpunkt W1 Bußgelder berichten, wird für dieses Merkmal auf eine Subgruppenanalyse der AM15-Teilnehmer verzichtet.

Selbstberichtete Verwarnungen	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	99,6	96,6	97,5	97,6	97,7	96,7	98,3	96,8	97,7	97,1
Ja	0,4	3,4	2,5	2,4	2,3	3,3	1,7	3,2	2,3	2,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	276	554	394	463	44	151	420	217	394	409

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 10-2: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Verwarnungen; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

reits mit Verwarnungen oder Bußgeldern geahndet worden ist (vgl. Tabelle 10-3).

Der Anteil der Befragten, die Verwarnungen berichten, ist hier im Vergleich zum Befragungszeitpunkt W1 auf mehr als das Doppelte (5,2 %) angewachsen. Etwa jeder zwanzigste AM15-Teilnehmer ist bis zum Ende seiner Modellversuchsteilnahme verwarnet worden. Bußgelder werden in der Zweitbefragung dagegen von keinem AM15-Teilnehmer genannt.⁸⁰

Die Subgruppenanalyse der Prüfgruppe hinsichtlich der erhaltenen Verwarnungen zum Befragungszeitpunkt W2 fördert keine signifikanten Unterschiede zwischen den einzelnen Teilgruppen der Modellversuchsteilnehmer zutage (vgl. Tabelle 10-4).

Auffällig ist hierbei lediglich der hohe Anteil an Befragten in Großstädten, die Verwarnungen berichten (15,0 %). Evtl. schlägt sich hierbei eine regional unterschiedliche Polizeidichte nieder. Aller-

dings basiert dieser Befund auf einer vergleichsweise geringen Anzahl von lediglich 20 Personen, die in solchen Kreisen verortet werden können, und besitzt somit nur geringe Aussagekraft.

Zwischen den Befragungszeitpunkten W1 und W2 treten ausschließlich im Fall der angegebenen Verwarnungen Änderungen unter den Panelteilnehmern auf (vgl. Tabelle 10-5). Eine vergleichende Betrachtung der berichteten Bußgelder zwischen erster und zweiter Befragung kann somit nicht vorgenommen werden.

3,5 % der Panelteilnehmer, die zum ersten Befragungszeitpunkt noch über keine Verwarnung berichtet haben, geben eine solche in der Wiederholungsbefragung an. Umgekehrt berichtet ein Befragter zum Zeitpunkt W2 über keine Verwarnung, der dies in der Basisbefragung noch getan

⁸⁰ Somit entfällt auch für die Zweitbefragung die Subgruppenanalyse der Modellversuchsteilnehmer hinsichtlich verhängter Bußgelder.

Geahndete Verkehrsverstöße	Verwarnung	Bußgeld
	%	
Nein	94,8	100,0
Ja	5,2	0
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	349	347

Tab. 10-3: AM15 Teilnehmer – Selbstberichtete geahndete Verkehrsverstöße; zweite Panelwelle

Selbstberichtete Verwarnungen	n	Median/Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	859	1,00/1,02 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	347	1,00/1,02
Zentrale Maße in W2	347	1,00/1,05
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W1	347	0/ -0,02
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W2	347	0/ 0,02
^a Die Ausprägung Nein ist mit dem Wert 1 codiert, Ja mit dem Wert 2		

Tab. 10-5: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der selbstberichteten Verwarnungen zwischen den Panelwellen W1 und W2

Selbstberichtete Verwarnungen	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	95,7	94,6	95,7	94,1	85,0	95,3	95,4	95,1	93,2	96,8
Ja	4,3	5,4	4,3	5,9	15,0	4,7	4,6	4,9	6,8	3,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	224	116	164	185	20	64	174	82	177	155

Tab. 10-4: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Verwarnungen; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

hatte (vgl. Tabelle 10-6). Der Anstieg an erhaltenen Verwarnungen unter den Modellversuchsteilnehmern zwischen der ersten und der zweiten Befragung stellt sich als statistisch signifikant heraus.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Für den Vergleich zwischen Prüf- und Kontrollgruppen werden in diesem Kapitel jeweils die Angaben der Modellversuchsteilnehmer aus der Wiederholungsbefragung herangezogen, da diese erst zum Befragungszeitpunkt W2 eine ähnlich hohe Fahrerfahrung wie die Kontrollgruppen vorweisen können (vgl. Kapitel 4.4.3).

Selbstberichtete Verwarnungen	%
Zunahme	3,5
Keine Veränderung	96,3
Reduzierung	0,3
Anzahl (n)	347

Tab. 10-6: AM15-Teilnehmer – Veränderung der selbstberichteten Verwarnungen zwischen den Panelwellen W1 und W2

Hinsichtlich der erhaltenen Verwarnungen im Verlauf ihrer bisherigen Zweirad-Fahrpraxis zeigt sich lediglich ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen der Prüfgruppe und den (überwiegend) A1-Fahrern in ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (Kontrollgruppe KG 4) (vgl. Tabelle 10-7). Die Jugendlichen dieser Kontrollgruppe berichten signifikant häufiger Verwarnungen als AM15-Teilnehmer. Auch in den beiden anderen Kontrollgruppen mit (überwiegend) A1-Fahranfängern (KG2 und KG6) berichten die Jugendlichen mehr Verwarnungen als in der Prüfgruppe, allerdings ohne dass diese Unterschiede statistisch verallgemeinerbar sind. Hierbei kann ad hoc ein Zusammenhang mit der höheren Maximalgeschwindigkeit von A1-Fahrzeugen vermutet werden: Diese führt möglicherweise dazu, dass A1-Fahrer eher wegen überhöhter Geschwindigkeit verwarnt werden als Jugendliche, die leistungsschwächere Zweiräder fahren. Für diese Hypothese spricht auch die weitere Verteilung der Anzahl erhaltener Verwarnungen in den einzelnen Untersuchungsgruppen: Mofafahrer berichten am seltensten Verwarnungen, während die Prüfgruppe und die Kontrollgruppe KG1 sich zwischen den Werten der A1-Erwerber und der Mofafahrer einreihen.

Selbstberichtete Verwarnungen	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Nein	94,8	96,0	91,3	97,2	91,0	96,5	92,6
Ja	5,2	4,0	8,7	2,8	9,0	3,5	7,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	349	225	427	72	355	373	540

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 10-7: Prüf- und Kontrollgruppen – Selbstberichtete Verwarnungen

Selbstberichtete Bußgelder	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Nein	100,0	99,1	99,1	100,0	98,9	99,2	99,1
Ja	0,0	0,9	0,9	0,0	1,1	0,8	0,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	856	223	426	72	354	370	535

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 10-8: Prüf- und Kontrollgruppen – Selbstberichtete Bußgelder

Auch die Angaben der Jugendlichen zu den gegen sie verhängten Bußgeldern unterscheiden sich zwischen der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe der AM- bzw. A1-Fahrer in ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG4) (vgl. Tabelle 10-8), die etwas häufiger Bußgelder berichten als AM15-Teilnehmer. Allerdings liegen die Anteile der Befragten, die ein Bußgeld berichten, in allen Gruppen zwischen null und lediglich 1,1 %. Die Anzahl der Personen, die nach eigenen Angaben bereits ein Bußgeld erhalten hat, fällt also im Vergleich zu den erhaltenen Verwarnungen der Jugendlichen in allen Gruppen gering aus.

Fazit

Die Modellversuchsteilnehmer berichten zum Befragungszeitpunkt W1 nur zu einem geringen Anteil bereits eine Verwarnung erhalten zu haben. Gegenüber ihren weiblichen Pendanten fallen junge Männer diesbezüglich mit einer weitaus höheren Anzahl an Verwarnungen auf. Der Anteil derjenigen Befragten, die eine Verwarnung berichten, erhöht sich unter den Modellversuchsteilnehmern zwischen der ersten und der zweiten Befragung deutlich. Bußgelder werden zum Befragungszeitpunkt W1 nur vereinzelt und zum Befragungszeitpunkt W2 von keinem einzigen Angehörigen der Prüfgruppe genannt. Im Vergleich der AM15-Erwerber mit den Kontrollgruppen treten Inhaber einer AM- bzw. A1-Fahrlaubnis in ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern häufiger mit Verwarnungen und Bußgeldern hervor. Die erkennbaren Unterschiede zwischen den Fahrzeugklassen hinsichtlich selbstberichteter Verwarnungen lässt einen Zusammenhang mit der Leistungsstärke der von den Jugendlichen geführten Fahrzeuge vermuten.

10.2 Selbstberichtete Stürze

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Bei der Befragung der Prüf- und Kontrollgruppen wurden neben Unfällen, im Sinne von Zusammenstößen der jugendlichen Zweiradfahrer mit anderen Verkehrsteilnehmern, auch Stürze (oder sog. Alleinunfälle) erhoben. Dabei handelt es sich um Ereignisse, bei denen die Befragten zwar die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren, bei denen aber außer dem Jugendlichen selbst, sowie seinen etwaigen Mitfahrern, keine anderen Verkehrsteilnehmer involviert sind.

Unter den Modellversuchsteilnehmern geben zum Befragungszeitpunkt W1 etwa drei von zehn Befragten an, schon einmal eine solche Situation erlebt zu haben (vgl. Tabelle 10-9).

Die Betrachtung der Kategorien der unabhängigen Variablen innerhalb der Prüfgruppe erbringt keine statistisch signifikanten Gruppenunterschiede (vgl. Tabelle 10-10). Der Anteil an bereits mit dem Zweirad gestürzten Jugendlichen liegt auch in allen Untergruppen der Modellversuchsteilnehmer bei etwa dreißig Prozent der Befragten.

Selbstberichtete Stürze	%
Nein	69,2
Ja	30,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	860

Tab. 10-9: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Stürze; erste Panelwelle

Selbstberichtete Stürze	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	69,9	69,2	69,4	68,9	70,5	68,9	70,5	66,8	69,0	70,5
Ja	30,1	30,8	30,6	31,1	29,5	31,1	29,5	33,2	31,0	29,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	276	555	395	463	44	151	421	217	394	410

Tab. 10-10: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Stürze; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Mit zunehmender Exposition im Straßenverkehr und damit einhergehender steigender Fahrerfahrung nimmt auch das Risiko für die Jugendlichen zu, einen Sturz zu erleben. Dieser Umstand schlägt sich auch bei der Betrachtung der selbstberichteten Stürze der Modellversuchsteilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2 nieder (vgl. Tabelle 10-11). Der Anteil der Jugendlichen, die gegen Ende ihrer AM15-Zeit einen Sturz berichten, hat sich von etwa dreißig Prozent der Befragten zum Zeitpunkt der Basisbefragung W1 auf beinahe jeden zweiten Zweirad-Fahranfänger in der Prüfgruppe zum Zeitpunkt W2 erhöht.

Selbstberichtete Stürze	%
Nein	53,6
Ja	46,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	347

Tab. 10-11: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Stürze; zweite Panelwelle

Auch gegen Ende der Modellversuchsteilnahme lassen sich hinsichtlich der selbstberichteten Stürze keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen den Subkategorien der Prüfgruppe feststellen (vgl. Tabelle 10-12). Die größte Diskrepanz zum Befragungszeitpunkt W2 besteht zwischen jungen Männern und Frauen: Letztere stürzen zu einem um 9,3 Prozentpunkte geringeren Anteil als männliche Zweirad-Fahranfänger.

Nähere Erkenntnisse zum Vergleich der berichteten Stürze zwischen den beiden Befragungszeitpunkten erbringt die Betrachtung der intrapersonellen Entwicklungen in der Prüfgruppe: Der Mittelwert der berichteten Stürze erhöht sich zwischen den Panelwellen W1 und W2 um den Wert 0,19 und verweist damit auf die sichtlich höhere Anzahl an Panelbefragungsteilnehmern mit einem Sturz gegen Ende der Modellversuchszeit (vgl. Tabelle 10-13). In Tabelle 10-14 wird die Entwicklung nochmals veranschaulicht. Unter den 345 Panelteilnehmern erleben 22,9 % nach eigenen Angaben ihren ersten Sturz zwischen den Befragungszeitpunkten W1 und W2. Dieser Anstieg ist als statistisch signifikant zu

Selbstberichtete Stürze	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	60,0	50,7	52,8	54,3	55,0	51,6	54,1	53,7	53,7	54,5
Ja	40,0	49,3	47,2	45,7	45,0	48,4	45,9	46,3	46,3	45,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	223	115	163	184	20	64	172	82	177	154

Tab. 10-12: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Stürze; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Selbstberichtete Stürze	n	Median/Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	860	1,00/1,31 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	345	1,00/1,28
Zentrale Maße in W2	345	1,00/1,47
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W1	345	0/-0,09
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W2	345	0/0,09

^a Die Ausprägung Nein ist mit dem Wert 1 codiert, Ja mit dem Wert 2

Tab. 10-13: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der selbstberichteten Stürze zwischen den Panelwellen W1 und W2

bezeichnen. Lediglich 4,6 % der Befragten in der Wiederholungsbefragung verneinen die Frage nach erfolgten Stürzen, obwohl sie in der Basisbefragung einen Sturz berichtet haben.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Die Prüfgruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer gibt im Vergleich mit den Kontrollgruppen am häufigsten an, bereits gestürzt zu sein und sticht aus der Gesamtheit aller – ohnehin recht häufig stürzenden – Zweirad-Fahranfänger nochmals hervor (vgl. Tabelle 10-15). Allerdings erweisen sich lediglich die Unterschiede zu (überwiegend) A1-Fahrern in ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG4) als statistisch signifikant. Weiterhin ist anzumerken, dass die berichteten Größenordnungen von in etwa vierzig Prozent gestürzter Zweirad-Fahranfänger in den einzelnen Untersuchungsgruppen zwar hoch, aber als durchaus plausibel erscheinen. Im Rahmen einer Untersuchung von 203 polizeilich aufgenommenen Unfällen leichter motorisierter Zweiräder im Saarland wurde 2010 ein Anteil der Alleinunfälle unter diesen Unfällen in Höhe von 20 % festgehalten (vgl. KÜHN et al 2013: 10). Da Stürze häufig nicht polizeilich aufgenommen werden (vgl. Kapitel 10.3.4) ist ein höherer Anteil gestürzter Zweiradfahrer plausibel.

Selbstberichtete Stürze	%
Zunahme	22,9
Keine Veränderung	72,5
Reduzierung	4,6
Anzahl (n)	345

Tab. 10-14: AM15-Teilnehmer – Veränderung der selbstberichteten Stürze zwischen den Panelwellen W1 und W2

Fazit

Zum Zeitpunkt der Basisbefragung haben bereits dreißig Prozent der Erwerber einer AM15-Fahrlaubnis einen Sturz mit ihrem Zweirad erlebt. Dieser Anteil erhöht sich auf nahezu jeden zweiten Befragten zum Zeitpunkt der Wiederholungsbefragung. Dieser Wert stellt im Vergleich mit den Kontrollgruppen den höchsten Anteil gestürzter Jugendlicher unter allen befragten Gruppen von Zweirad-Fahranfängern dar. im Vergleich zu (überwiegend) A1-Fahrern aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern stürzen AM15-Teilnehmer häufiger.

10.3 Ursachen und Folgen von Stürzen

10.3.1 Ursachen der Stürze

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Mehrere Gründe können dazu führen, dass Zweiradfahrer die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren und in der Folge einen Sturz erleiden. Im Vergleich zu Pkw-Fahrern geht für Fahrer motorisierter Zweiräder insbesondere von schlechten Straßen- oder Witterungsverhältnissen eine erhöhte Gefahr aus.

Dieser Umstand schlägt sich auch in den Angaben der AM15-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1 nieder (vgl. Tabelle 10-16). Drei Viertel der Jugendlichen, die bereits gestürzt sind, sehen die hauptsächliche Ursache hierfür in den Straßenverhältnissen oder der Witterung. Etwas mehr als jeder zehnte Befragte hält Aspekte des eigenen Fahrverhaltens für ausschlaggebend für seinen Sturz. Das Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer, technische Defekte am eigenen Fahrzeug oder sonstige Ursachen nennt jeweils weniger als jeder zwanzigste Befragte als Sturzursache.

Selbstberichtete Stürze	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Nein	53,6	57,5	58,8	63,0	61,2	58,3	58,0
Ja	46,4	42,5	41,2	37,0	38,8	41,7	42,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	347	226	427	73	356	372	541

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 10-15: Prüf- und Kontrollgruppen – Selbstberichtete Stürze

Dasselbe Muster kann auch in sämtlichen Untergruppen der Prüfgruppe zum Befragungszeitpunkt W1 beobachtet werden (vgl. Tabelle 10-18). Der überwiegende Teil der Jugendlichen stürzt nach eigener Aussage aufgrund von schlechten Straßen- oder Witterungsverhältnissen. Zwischen den Subgruppen der Prüfgruppe kann hinsichtlich der von

Ursache des (letzten) Sturzes	%
Eigenes Fahrverhalten	13,3
Fahrverhalten Anderer	4,2
Straßenverhältnisse/Witterung	75,0
Technischer Defekt	4,2
Etwas anderes	3,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	264

Tab. 10-16: AM15-Teilnehmer – Ursache des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle

Ursache des (letzten) Sturzes	%
Eigenes Fahrverhalten	18,6
Fahrverhalten Anderer	5,0
Straßenverhältnisse/Witterung	72,0
Technischer Defekt	3,7
Etwas anderes	0,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	161

Tab. 10-17: AM15-Teilnehmer – Ursache des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle

diesen genannten Sturzursachen kein signifikanter Unterschied festgestellt werden.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Zum Befragungszeitpunkt W2 ändert sich das Antwortverhalten der Modellversuchsteilnehmer hinsichtlich ihrer Sturzursachen nur unwesentlich (vgl. Tabelle 10-17). Die Straßenverhältnisse oder die Witterung werden weiterhin in fast drei Viertel der Fälle für den (letzten) Sturz mit dem Moped verantwortlich gemacht. Im Vergleich zur Basisbefragung erhöht sich jedoch der Anteil der Jugendlichen, die das eigene Fahrverhalten als ausschlaggebend für einen erlebten Sturz halten, um mehr als fünf Prozentpunkte auf 18,6 %. Möglicherweise können die Jugendlichen den Einfluss ihres eigenen Fahrverhaltens auf ihre Gefährdung im Straßenverkehr mit steigender Fahrerfahrung besser einschätzen. Nicht auszuschließen ist aber auch, dass mit zunehmender Fahrpraxis von den Sturzpfern riskanter gefahren wurde.

Wie bereits zum Befragungszeitpunkt W1 können auch in der Wiederholungsbefragung innerhalb der Prüfgruppe keine signifikanten Unterschiede zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen hinsichtlich der Sturzursachen der Zweirad-Fahrfänger identifiziert werden (vgl. Tabelle 10-19). Auch zum Befragungszeitpunkt W2 stellen die Straßenverhältnisse oder die Witterung die dominierende Ursache für erfolgte Stürze dar. Außerdem machen in allen Teilgruppen der Befragten zehn bis zwanzig

Ursache des (letzten) Sturzes	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Eigenes Fahrverhalten	18,1	11,2	9,9	16,1	0,0	10,6	16,3	11,1	11,5	14,9
Fahrverhalten Anderer	2,4	4,7	2,5	5,6	7,7	2,1	4,9	2,8	6,6	1,7
Straßenverhältnisse/Witterung	73,5	75,9	78,5	72,0	84,6	74,5	72,4	79,2	74,6	75,2
Technischer Defekt	3,6	4,7	5,8	2,8	7,7	4,3	3,3	5,6	2,5	6,6
Etwas anderes	2,4	3,5	3,3	3,5	0,0	8,5	3,3	1,4	4,9	1,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	83	170	121	143	13	47	123	72	122	121

Tab. 10-18: AM15-Teilnehmer – Ursache des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Ursache des (letzten) Sturzes	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Eigenes Fahrverhalten	15,2	18,2	16,9	20,2	11,1	19,4	17,7	23,7	19,5	18,6
Fahrverhalten Anderer	6,5	4,5	3,9	6,0	0	6,5	6,3	2,6	4,9	5,7
Straßenverhältnisse/Witterung	69,6	74,5	77,9	66,7	88,9	74,2	73,4	60,5	73,2	70,0
Technischer Defekt	6,5	2,7	1,3	6,0	0	0	1,3	13,2	2,4	5,7
Etwas anderes	2,2	0	0	1,2	0	0	1,3	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	46	110	77	84	9	31	79	38	82	70

Tab. 10-19: AM15-Teilnehmer – Ursache des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Ursache des (letzten) Sturzes	Befragungszeitpunkt	
	W1	W2
	%	%
Eigenes Fahrverhalten	17,1	18,3
Fahrverhalten Anderer	6,1	6,1
Straßenverhältnisse/Witterung	74,4	70,7
Technischer Defekt	2,4	4,9
Etwas anderes	0	0
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	82 ¹	82 ¹

¹ Eingeschränkter Stichprobenumfang: Dargestellt sind ausschließlich Panelteilnehmer, die zu beiden Befragungszeitpunkten eine Sturzursache angegeben haben

Tab. 10-20: AM15-Teilnehmer – Ursache des (letzten) Sturzes; Vergleich von erster und zweiter Panelwelle

Prozent der Jugendlichen das eigene Fahrverhalten für ihre Alleinunfälle verantwortlich.

Die intrapersonelle Betrachtung der 82 Panelteilnehmer, die zu beiden Befragungszeitpunkten W1 und W2 eine Ursache für ihren Sturz angegeben haben, fördert ebenso keine signifikanten Veränderungen der genannten Sturzursachen zutage: Die Anteile der einzelnen Antwortkategorien sind unter den Panelteilnehmern zu beiden Befragungszeitpunkten ähnlich hoch ausgeprägt (vgl. Tabelle 10-20). Es lässt sich das gleiche Muster in der Ursachenattribution der Stürze feststellen.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Gestürzte AM15-Teilnehmer unterscheiden sich hinsichtlich der subjektiven Zuschreibung der Ursache des (letzten) Sturzes signifikant von den Kontrollgruppen der (überwiegend) A1-Fahrer (KG2, KG4 und KG6) und den Mofafahrern aus Niedersachsen (KG5). Beim Vergleich der Prüf- und Kontrollgruppen hinsichtlich ihrer Sturzursachen können folgende Auffälligkeiten festgehalten werden (vgl. Tabelle 10-21).

Die 16-jährigen Erwerber von AM- oder A1-Fahrlizenzen in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 geben seltener als die Prüfgruppe schlechte Straßen- oder Witterungsverhältnisse als ursächlich für ihre Stürze an und machen dafür – zumindest in den Nicht-Modellversuchsländern – vergleichsweise häufiger das eigene Fahrverhalten für einen Sturz verantwortlich. Technische Defekte spielen in allen Untersuchungsgruppen eine untergeordnete Rolle als Sturzursache, unter AM15-Teilnehmern jedoch deutlich am häufigsten.

Fazit

In den Selbstreports der jugendlichen Zweiradfahrer stellen schlechte Straßen- oder Witterungsverhältnisse die hauptsächliche Sturzursache dar. Fahrer von A1-Fahrzeugen haben hiermit nach eigenen Angaben seltener Probleme als Jugendliche, die AM-Fahrzeuge oder Mofas fahren. In der Prüfgruppe wird zum Befragungszeitpunkt W2 häu-

Ursache des (letzten) Sturzes	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Eigenes Fahrverhalten	18,6	14,7	17,6	11,5	23,2	14,8	21,8
Fahrverhalten anderer	5,0	10,5	7,4	3,8	6,5	5,8	6,2
Straßenverhältnisse	72,0	71,6	64,8	76,9	58,0	71,6	62,7
Technischer Defekt	3,7	1,1	1,7	0,0	1,4	0,0	0,9
Etwas anderes	0,6	2,1	8,5	7,7	10,9	7,7	8,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	161	95	176	26	138	155	225
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an							

Tab. 10-21: Prüf- und Kontrollgruppen – Ursache des (letzten) Sturzes

figer als zum Zeitpunkt der Basisbefragung das eigene Fahrverhalten als ausschlaggebend für einen Sturz genannt. Auffallend häufig nennen AM15-Teilnehmer einen technischen Defekt als Sturzursache.

10.3.2 Eigene Verletzungen infolge von Stürzen

Den zum Befragungszeitpunkt W1 oder W2 gestürzten Jugendlichen wurden in beiden Panelwellen noch einige Folgefragen zu den von ihnen berichteten Stürzen vorgelegt. Die Angaben der Befragten dazu sollen in den folgenden Kapiteln näher beleuchtet werden. Dabei beziehen sich die Fragen im Falle mehrerer Stürze jeweils auf den letzten Sturz der Jugendlichen.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Zunächst ist von Interesse, ob Jugendliche, die mit dem Zweirad gestürzt sind, sich dabei verletzt haben. Unter den AM15-Teilnehmern, die in der ersten Befragung einen Sturz berichtet haben, bejahen dies mit 42,3 % in etwa vier von zehn Befragten (vgl. Tabelle 10-22). Etwas mehr als die Hälfte der Modellversuchsteilnehmer hat einen Sturz demzufolge also unbeschadet überstanden. Das lässt vermuten, dass die Jugendlichen auch weniger schwerwiegende Ereignisse (z. B. ein Umfallen des Zweirads beim Anfahren oder Abstellen) in die Kategorie der Stürze eingeordnet haben.

Unter den Befragten der Prüfgruppe zeigt sich ein signifikanter Gruppenunterschied zwischen den

Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes	%
Nein	57,7
Ja	42,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	265

Tab. 10-22: AM15-Teilnehmer – Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle

Kategorien der unabhängigen Variablen (vgl. Tabelle 10-23). So berichten weibliche Zweirad-Fahrerinnen mit 60,2 % deutlich häufiger eigene Verletzungen infolge von Stürzen als ihre männlichen Pendanten. Letztere verletzen sich im Falle eines Sturzes nach eigenen Angaben nur in etwa einem Drittel der Fälle. Weiterhin fällt bei der Subgruppenbetrachtung auf, dass aus städtischen sowie ländlichen Kreisen weniger Verletzungen berichtet werden als aus Großstädten oder dünn besiedelten Gebieten, hierbei handelt es sich jedoch um keinen verallgemeinerbaren Zusammenhang.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Im Vergleich zum Befragungszeitpunkt W1 werden von den 15-Jährigen gegen Ende der Modellversuchsteilnahme anteilig häufiger eigene Verletzungen infolge von Stürzen genannt (vgl. Tabelle 10-25). Zum Befragungszeitpunkt W2 beträgt der Anteil derjenigen, die sich bei einem Sturz verletzt haben, 49,1 % und umfasst damit beinahe jeden zweiten Befragten, der einen Sturz berichtet hat.

Zwischen den Subgruppen der Befragten lassen sich zum Zeitpunkt der Zweitbefragung keine

Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
	%									
Nein	39,8	66,1	54,5	60,4	46,2	61,7	59,7	51,4	61,5	53,7
Ja	60,2	33,9	45,5	39,6	53,8	38,3	40,3	48,6	38,5	46,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	83	171	121	144	13	47	124	72	122	121

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 10-23: AM15-Teilnehmer – Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
	%									
Nein	41,3	56,4	51,9	50,0	33,3	58,1	55,7	39,5	53,7	48,6
Ja	58,7	43,6	48,1	50,0	66,7	41,9	44,3	60,5	46,3	51,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	110	46	77	84	9	31	79	38	82	70

Tab. 10-24: AM15-Teilnehmer – Eigene Verletzungen infolge des Sturzes; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes	%
Nein	50,9
Ja	49,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	161

Tab. 10-25: AM15-Teilnehmer – Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle

signifikanten Unterschiede feststellen (vgl. Tabelle 10-24). Die höhere Verletzungsanfälligkeit von weiblichen Fahranfängern und Befragten aus Großstädten und dünn besiedelten Kreisen besteht zwar weiterhin, hat sich hinsichtlich des Geschlechts aber abgeschwächt. Der Befund zu den siedlungsstrukturellen Kreistypen kann aufgrund der vergleichsweise geringen Fallzahlen der gebildeten Gruppen ebenfalls nicht statistisch abgesichert werden.

Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes	n	Median/Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	265	1,00/1,42 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	82	2,00/1,51
Zentrale Maße in W2	82	2,00/1,51
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W1	82	0/0,00
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W2	82	0/0,00

^a Die Ausprägung Nein ist mit dem Wert 1 codiert, Ja mit dem Wert 2

Tab. 10-26: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung von eigenen Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2

Auch für den intrapersonellen Vergleich der Angaben der Panelteilnehmer zu den Befragungszeitpunkten W1 und W2 kann kein statistisch signifikantes Ergebnis berichtet werden (vgl. Tabelle 10-26). 7,3 % der Panelteilnehmer, die ausschließlich in der zweiten Befragung eine Verletzung infolge eines Sturzes berichten, stehen ebenfalls 7,3 % der zu beiden Zeitpunkten befragten Modellversuchsteilnehmer gegenüber, die nur in der ersten Befragung eine eigene Verletzung durch einen Sturz angegeben haben. Somit errechnen sich bei ausschließlicher Betrachtung der Panelteilnehmer für beide Befragungszeitpunkte gleiche Anteile von gestürzten und dadurch verletzten Jugendlichen (vgl. Tabelle 10-27).

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Beim Vergleich der Prüf- und Kontrollgruppen hinsichtlich ihrer berichteten Verletzungen, die die Stürze der Jugendlichen nach sich ziehen, ergibt sich kein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Gruppenzugehörigkeit und der Häufigkeit der Nennung eigener Verletzungen infolge von Stürzen (vgl. Tabelle 10-28).

In allen Gruppen von Befragten verletzt sich etwas weniger als die Hälfte der Personen bei einem Sturz mit dem Zweirad. Am häufigsten werden eigene

Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes	%
Zunahme	7,3
Keine Veränderung	85,4
Reduzierung	7,3
Anzahl (n)	82

Tab. 10-27: AM15-Teilnehmer – Veränderung von eigenen Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2

Verletzungen infolge von Stürzen mit einem Anteil von 49,5 % in der Kontrollgruppe KG1 angegeben, der niedrigste Wert mit 38,5 % verletzter

Gestürzter findet sich in der Kontrollgruppe KG3. Die Prüfgruppe stellt mit 49,1 % den zweithöchsten Anteil an Jugendlichen, die sich infolge eines Sturzes mit ihrem Fahrzeug verletzt haben.

Fazit

Etwa vier von zehn Befragten in der Basisbefragung der Prüfgruppe und etwa die Hälfte der Befragten in der Wiederholungsbefragung geben im Falle eines Sturzes an, sich dabei eine Verletzung zugezogen zu haben. Bei ausschließlicher Betrachtung der Panelteilnehmer ergeben sich in der Prüfgruppe gleiche Anteile von Jugendlichen zu beiden Befragungszeitpunkten, die sich infolge eines Sturzes verletzt haben. Die Modellversuchsteilnehmer stellen im Vergleich mit anderen Zweirad-Fahranfängern den zweithöchsten Anteil an Gestürzten, die sich im Zuge eines Alleinunfalls bzw. Sturzes Verletzungen zugezogen haben.

10.3.3 Verletzungen anderer infolge von Stürzen

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Im Vergleich mit den zuvor diskutierten eigenen Verletzungen stellen Verletzungen anderer Personen, die als Konsequenz von Stürzen der Jugendlichen auftreten, nach den Angaben der Befragten ein eher seltenes Ereignis dar. Das erscheint plausibel: Da es sich bei einem Sturz explizit nicht um den Zusammenstoß mit einem anderen Verkehrsteilnehmer handelt, kann eine andere Person im Falle eines Sturzes der Zweirad-Fahranfänger lediglich als Sozium zu Schaden kommen.

Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Nein	50,9	50,5	53,7	61,5	58,7	56,1	55,1
Ja	49,1	49,5	46,3	38,5	41,3	43,9	44,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	161	95	175	26	138	155	225

Tab. 10-28: Prüf- und Kontrollgruppen – Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes

Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes	%
Nein	98,8
Ja	1,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	259

Tab. 10-29: AM15-Teilnehmer – Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle

Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes	%
Nein	96,1
Ja	3,9
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	154

Tab. 10-31: AM15-Teilnehmer – Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle

Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	97,5	99,4	99,1	98,6	92,3	97,8	99,2	100,0	100,0	98,3
Ja	2,5	0,6	0,9	1,4	7,7	2,2	0,8	0,0	0,0	1,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	81	168	116	143	13	46	120	71	118	119

Tab. 10-30: AM15-Teilnehmer – Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Entsprechend geben zum Befragungszeitpunkt W1 lediglich 1,2 % der bereits gestürzten Jugendlichen an, dass bei ihrem (letzten) Sturz eine andere Person als sie selbst zu Schaden gekommen ist (vgl. Tabelle 10-29).

Bezüglich der Verletzungen anderer Personen, die bei Stürzen der Zweirad-Fahranfänger auftreten, bestehen in der Prüfgruppe keine signifikanten Effekte zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen (vgl. Tabelle 10-30). Größere Streuungen können lediglich zwischen den verschiedenen siedlungsstrukturellen Kreistypen verzeichnet werden. Diese können allerdings auf Basis der vorhandenen Anzahl an Befragten in den einzelnen Gruppen nicht statistisch abgesichert werden.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Zum Befragungszeitpunkt W2 geben 3,9 % der Modellversuchsteilnehmer, die bereits einen Sturz erlebt haben, Verletzungen anderer Personen infolge ihres Sturzes an (vgl. Tabelle 10-31). Damit hat sich der Anteil der Jugendlichen, die im Zuge von Alleinunfällen andere Personen verletzen, in der Prüfgruppe im Vergleich zur Basisbefragung leicht erhöht.

Unter den gestürzten Modellversuchsteilnehmern sind zum Befragungszeitpunkt W2 keine statistisch signifikanten Subgruppenunterschiede festzustellen (vgl. Tabelle 10-32). Wie bereits in der Basisbefragung, ergeben sich die größten Schwankungen der beobachteten Häufigkeitsverteilungen im Hinblick auf die Siedlungsstruktur der Kreistypen, in denen die AM15-Erwerber am häufigsten fahren.

Die Betrachtung der zentralen Maße unter denjenigen Modellversuchsteilnehmern, die zu beiden Befragungszeitpunkten Angaben zu ihren Verletzungen infolge eines Sturzes gemacht haben, zeigt lediglich eine geringe Erhöhung dieses Merkmals an (vgl. Tabelle 10-33). Unter den entsprechenden 77 Panelteilnehmern, befinden sich 3,9 %, die ausschließlich in der Wiederholungsbefragung Verletzungen anderer Personen als Folge eines Sturzes berichten (vgl. Tabelle 10-34). Dieser Zuwachs an Verletzten kann jedoch nicht rechnerisch abgesichert werden: Auf Basis einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 % erweist sich der Unterschied im Antwortverhalten der Prüfgruppe zwischen den Erhebungszeitpunkten W1 und W2 als statistisch nicht signifikant.

Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	97,8	95,2	97,3	95,1	88,9	93,5	98,7	94,3	93,9	98,5
Ja	2,2	4,8	2,7	4,9	11,1	6,5	1,3	5,7	6,1	1,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	45	105	73	81	9	31	75	35	82	65

Tab. 10-32: AM15-Teilnehmer – Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes	n	Median/Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	259	1,00/1,01 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	77	1,00/1,00
Zentrale Maße in W2	77	1,00/1,04
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W1	77	0/ -0,02
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W2	77	0/ 0,02
^a Die Ausprägung Nein ist mit dem Wert 1 codiert, Ja mit dem Wert 2		

Tab. 10-33: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung von Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2

Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes	%
Zunahme	3,9
Keine Veränderung	96,1
Reduzierung	0
Anzahl (n)	77

Tab. 10-34: AM15-Teilnehmer – Veränderung von Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Bei der vergleichenden Betrachtung der Angaben von Prüf- und Kontrollgruppen zu den Verletzungen anderer Personen infolge ihrer Stürze (vgl. Tabelle 10-35) ergeben sich ebenfalls keine statistisch signifikanten Effekte.

Nichtsdestotrotz kann festgehalten werden, dass die AM15-Erwerber wie schon im Fall eigener Verletzungen auch die Frage nach Verletzungen anderer Personen am häufigsten von allen befragten Teilgruppen von Zweirad-Fahranfängern bejahen: Beträgt der entsprechende Anteil in der Prüfgruppe knapp 4 %, so liegen die entsprechenden Werte der Kontrollgruppen lediglich zwischen null und 2,2 %. Ein möglicher Grund hierfür könnte eine vermehrte Mitnahme von Sozii durch die Angehörigen der Prüfgruppe sein, welche dann bei Stürzen zusammen mit dem Fahrer des motorisierten Zweirads verletzt werden können.

Fazit

Im Vergleich zu Verletzungen der Zweirad-Fahranfänger selbst stellen Verletzungen anderer Personen infolge von Stürzen der Jugendlichen ein seltenes Ereignis dar. Diese werden mit knapp vier Prozent der bereits gestürzten Modellversuchsteilnehmer am häufigsten in der Prüfgruppe zum Befragungszeitpunkt W2 berichtet. Dies könnte darauf hindeuten, dass die AM15-Erwerber im Vergleich zu anderen Zweirad-Fahranfängern häufiger einen Mitfahrer auf ihrem Zweirad transportieren, der dann im Falle eines Sturzes dem Risiko einer Verletzung ausgesetzt ist.

Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Nein	96,1	97,8	98,3	100,0	99,3	99,3	98,6
Ja	3,9	2,2	1,7	0	0,7	0,7	1,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	154	92	173	26	137	147	218

Tab. 10-35: Prüf- und Kontrollgruppen – Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes

Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
	Nein	97,5	97,6	96,6	98,6	100,0	95,7	96,7	100,0	99,2
Ja	2,5	2,4	3,4	1,4	0,0	4,3	3,3	0,0	0,8	3,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	81	168	116	143	13	46	120	71	118	119

Tab. 10-36: AM15-Teilnehmer – Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

10.3.4 Hinzurufen der Polizei infolge von Stürzen

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Weiterhin wurden die gestürzten AM15-Fahrer gefragt, ob im Zuge des letzten Sturzes die Polizei hinzugerufen wurde. Wird dies bejaht, so kann vermutet werden, dass durch den Sturz ein Schaden entstanden war, der einer weiteren Klärung durch Dritte bedurfte und nicht durch den Jugendlichen allein reguliert werden konnte.

In der Prüfgruppe geben zum Befragungszeitpunkt W1 2,3 % der Modellversuchsteilnehmer, die bereits einmal gestürzt sind, an, dass ein Eingreifen der Polizei infolge ihres letzten Sturzes nötig wurde (vgl. Tabelle 10-37). Unter den Subgruppen der Jugendlichen zeigen sich hierbei keine statistisch signifikanten Unterschiede: Der Anteil der gestürzten Jugendlichen, die nach einem Sturz die Polizei verständigt haben, ist in allen Teilgruppen der Befragten ähnlich gering (vgl. Tabelle 10-36).

Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes	%
Nein	97,7
Ja	2,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	259

Tab. 10-37: AM15-Teilnehmer – Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Im Vergleich zum Befragungszeitpunkt W1 geben in der Wiederholungsbefragung etwas mehr Jugendliche an, infolge eines Sturzes die Polizei hinzugerufen zu haben (vgl. Tabelle 10-39). Der Anteil der gestürzten Modellversuchsteilnehmer, der mit der Polizei deshalb Kontakt aufgenommen hat, beträgt in der Zweitbefragung 4,5 %. Dabei lassen sich erneut keine signifikanten Unterschiede zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen feststellen (vgl. Tabelle 10-38).

Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	97,8	94,4	94,7	96,3	100,0	100,0	92,3	97,1	96,3	94,1
Ja	2,2	5,6	5,3	3,7	0	0	7,7	2,9	3,7	5,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	45	108	75	82	9	31	78	35	82	68

Tab. 10-38: AM15-Teilnehmer – Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes	%
Nein	95,5
Ja	4,5
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	157

Tab. 10-39: AM15-Teilnehmer – Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle

Verletzungen Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes	%
Zunahme	3,8
Keine Veränderung	96,2
Reduzierung	0
Anzahl (n)	78

Tab. 10-41: AM15-Teilnehmer – Veränderung des Hinzurufens der Polizei infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2

Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes	n	Median/Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	259	1,00/1,02 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	78	1,00/1,04
Zentrale Maße in W2	78	1,00/1,08
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W1	78	0/-0,02
Intrapersoneller Median/Mittelwert in W2	78	0/0,02
^a Die Ausprägung Nein ist mit dem Wert 1 codiert, Ja mit dem Wert 2		

Tab. 10-40: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung des Hinzurufens der Polizei infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2

Bei der Betrachtung der zentralen Maße zu den Befragungszeitpunkten W1 und W2 zeigt sich für die Panelteilnehmer ein leichter Anstieg des Anteils der Jugendlichen, die bei einem Sturz die Polizei hinzugerufen haben (vgl. Tabelle 10-40). Knapp vier Prozent der Panelteilnehmer berichten außerdem zum Zeitpunkt der Zweitbefragung von Stürzen mit Einbeziehung der Polizei, die sie in der ersten Befragung

noch nicht erwähnt hatten (vgl. Tabelle 10-41). Durch diese geringfügige Veränderung ergibt sich allerdings kein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen dem Befragungszeitpunkt und der Anzahl der jugendlichen Modellversuchsteilnehmer, die infolge eines Sturzes die Polizei verständigt haben.

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Bei der vergleichenden Betrachtung von Prüf- und Kontrollgruppen hinsichtlich der Frage, ob diese nach einem Sturz die Polizei kontaktiert haben, lässt sich ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe der (überwiegend) A1-Fahrer aus Niedersachsen (KG6) feststellen (vgl. Tabelle 10-42): Zweirad-Fahranfänger, die in Niedersachsen die Fahrerlaubnis der Klasse A1 erworben haben, benötigen im Fall eines Sturzes signifikant häufiger die Unterstützung der Polizei als Erwerber der AM15-Fahrerlaubnis. Da A1-Fahrer nicht durch eine vermehrte Angabe von Verletzungen der eigenen oder einer anderen Person infolge ihrer Stürze auffallen, kann vermutet werden, dass die vergleichsweise häufigere Kon-

Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Nein	96,1	96,7	93,1	96,2	92,7	98,0	89,0
Ja	3,9	3,3	6,9	3,8	7,3	2,0	11,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	154	92	173	26	137	148	219

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 10-42: Prüf- und Kontrollgruppen – Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes

taktierung der Polizei durch die A1-Fahrer in Niedersachsen evtl. mit höheren Sachschäden im Falle eines Sturzes einhergeht.

Fazit

Dass im Falle eines Sturzes die Polizei hinzugerufen wird, kommt unter den befragten Zweirad-Fahrern nur selten vor. In der Prüfgruppe geben dies etwas mehr als zwei Prozent der bereits Gestürzten zum Befragungszeitpunkt W1 und knapp vier Prozent zum Befragungszeitpunkt W2 an. Damit ist zwischen den Erhebungen kein signifikanter Zuwachs an Stürzen, die einer Klärung durch die Polizei bedurften, festzustellen. Ebenso wenig können Teilgruppen der Modellversuchsteilnehmer identifiziert werden, die besonders häufig oder selten die Polizei verständigt haben, wenn sie mit ihrem Zweirad gestürzt sind. Im Vergleich der Prüf- und Kontrollgruppen fällt auf, dass Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis in Niedersachsen eher dazu tendieren, infolge eines Sturzes die Polizei hinzuzuziehen, als AM15-Teilnehmer.

10.4 Selbstberichtete Unfälle

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Neben einem Sturz ist für Zweiradfahrer ein Unfall, im Sinne eines Zusammenstoßes mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, ein weiteres kritisches Ereignis. Aufgrund des geringen Schutzes, den Fahrern von Mofas, Mopeds oder Motorrädern ihr Fahrzeug und (falls vorhanden) ihre Schutzkleidung bietet, können Unfälle für diese schnell schwerwiegende Folgen haben.

Von den AM15-Teilnehmern gibt zum Befragungszeitpunkt W1 mehr als jeder zwanzigste Befragte

Selbstberichtete Unfälle	%
Nein	94,5
Ja	5,5
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	851

Tab. 10-43: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Unfälle; erste Panelwelle

Selbstberichtete Unfälle	%
Nein	89,7
Ja	10,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	348

Tab. 10-44: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Unfälle; zweite Panelwelle

(5,5 %) an, bereits in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein (vgl. Tabelle 10-43).

Bei der Betrachtung der relevanten Subgruppen der Befragten zeigt sich hierbei keine besonders auffällige Teilpopulation der Prüfgruppe (vgl. Tabelle 10-45). Die Anteile der Befragten, die einen Unfall angeben, streuen in allen Gruppen eng um den berichteten Gesamtwert von 5,5 %.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Zum Befragungszeitpunkt W2 beträgt der Anteil der Jugendlichen, die einen Unfall im Verlauf ihrer Modellversuchsteilnahme berichten, 10,3 % und umfasst damit mehr als jeden zehnten Befragten (vgl. Tabelle 10-44). Im Vergleich zur ersten Befragung hat sich der Anteil der bereits in einen Unfall verwickelten Jugendlichen unter den Befragten der Prüfgruppe damit nahezu verdoppelt.

Selbstberichtete Unfälle	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	96,0	93,5	94,1	94,7	93,0	92,6	95,2	94,0	94,6	94,3
Ja	4,0	6,5	5,9	5,3	7,0	7,4	4,8	6,0	5,4	5,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	272	550	393	456	43	149	416	216	392	403

Tab. 10-45: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Unfälle; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Selbstberichtete Unfälle	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Nein	92,2	88,4	86,6	92,4	95,0	87,5	88,4	92,7	85,9	93,5
Ja	7,8	11,6	13,4	7,6	5,0	12,5	11,6	7,3	14,1	6,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	115	224	164	184	20	64	173	82	177	154

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 10-46: AM15-Teilnehmer – Selbstberichtete Unfälle; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Ein signifikanter Unterschied besteht hierbei zwischen Personen, die ihre Fahrerlaubnis bis zu drei Monate nach ihrem 15. Geburtstag erwerben, und solchen, die dies erst vier Monate oder später nach Erreichen des Mindestalters für die Modellversuchsteilnahme tun (vgl. Tabelle 10-46). Letztere berichten zu einem deutlich geringeren Anteil (6,5 %) von eigenen Unfällen als die Früheinsteiger, von denen nach eigenen Angaben 14,1 % bereits in einen Unfall verwickelt waren. Hierfür können zwei mögliche Gründe angeführt werden. 1. Entweder die früh startenden Zweirad-Fahranfänger unterlagen schlicht bereits einer höheren Exposition und tragen deshalb ein höheres Unfallrisiko als diejenigen, die erst ab 15 Jahre und vier Monate ihre Fahrerlaubnis erwerben, oder 2. es besteht ein Zusammenhang mit der in Kapitel 8.1 dargelegten Gefahrenwahrnehmung. Dort zeigte sich, dass Früheinsteiger fünf (zum Befragungszeitpunkt W1) bzw.

sechs (zum Befragungszeitpunkt W2) von 15 ihnen vorgelegten Fahrsituationen als weniger gefährlich einschätzen als Jugendliche, die die AM15-Fahrerlaubnis erst vier Monate nach dem 15. Geburtstag oder später erwerben. Diese Einschätzungen könnten die früh startenden Zweirad-Fahranfänger möglicherweise auch zu einer risikoreicheren Fahrweise verleiten, die dann eher die Gefahr eines Unfalls birgt.

Die vermehrte Angabe von selbstberichteten Unfällen durch die Jugendlichen zum Befragungszeitpunkt W2 bestätigt sich auch bei der ausschließlichen Betrachtung der Panelbefragungsteilnehmer. Es zeigt sich eine Erhöhung des intrapersonellen Mittelwertes dieser Befragten um den Wert 0,04 (vgl. Tabelle 10-47). Von den 345 Personen, von denen Angaben zu beiden Befragungszeitpunkten vorliegen, erleben nach eigenen Angaben 7,0 %

ihren ersten Unfall zwischen der ersten und der zweiten Befragung (vgl. Tabelle 10-48).

Befunde des Prüf- und Kontrollgruppenvergleichs

Auch der Vergleich der Prüf- und Kontrollgruppen hinsichtlich der von ihnen berichteten Unfälle erbringt ein statistisch signifikantes Ergebnis (vgl. Tabelle 10-49). 15-jährige AM-Fahrer der Prüf-

gruppe berichten signifikant häufiger Unfälle als gleichaltrige Mofafahrer aus Niedersachsen. Bedenklich stimmt im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich, dass die Prüfgruppe der Modellversuchsteilnehmer mit 10,3 % den zweithöchsten Wert an selbstberichteten Unfällen aller verglichenen Zweiradfahranfängergruppen verzeichnet. Lediglich die 16-jährigen AM-Erwerber aus den Modellversuchsländern geben mit 13,9 % häufiger als die Prüfgruppe an, bereits in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein. In allen anderen Untersuchungsgruppen liegen die Anteile der berichteten Unfälle dagegen – teils deutlich – unter zehn Prozent der Befragten.

Das wirft die Frage auf, ob es sich bei den AM-Fahrern aus den Modellversuchsländern möglicherweise um eine im Straßenverkehr besonders gefährdete Population handelt. In diesem Zusammenhang kann auf die Befunde zu den von den Jugendlichen genutzten Fahrzeugen verwiesen werden. Diese sind in der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1 deutlich älter als unter den anderen Gruppen von Zweirad-Fahranfängern und weisen für AM-Fahrzeuge hohe Kilometerstände auf. Weiterhin wurde in Kapitel 9.3 festgehalten, dass die befragten Jugendlichen aus den Modellversuchsländern die geltende Ausnahmeregelung bezüglich der Höchstgeschwindigkeit für vor 1992 erstmals in den Verkehr gekommene Fahrzeuge zu einem großen Teil nutzen und selbst die für diese Zweiräder geltende Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h nach eigenen Angaben oftmals überschreiten. Diese Befunde lassen im Zusammenhang mit den hohen Anteilen selbstberichteter Unfälle von Befragten aus den Modellversuchsländern die postulierte Hypothese der besonderen Gefährdung dieser AM-Fahrer letztlich als durchaus plausibel erscheinen.

Selbstberichtete Unfälle	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	851	1,00/1,06 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	345	1,00/1,06
Zentrale Maße in W2	345	1,00/1,10
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	345	0/ -0,02
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	345	0/ 0,02
^a Die Ausprägung Nein ist mit dem Wert 1 codiert, Ja mit dem Wert 2		

Tab. 10-47: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Ursache des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2

Selbstberichtete Unfälle	%
Zunahme	7,0
Keine Veränderung	90,7
Reduzierung	2,3
Anzahl (n)	345

Tab. 10-48: AM15-Teilnehmer – Veränderung der selbstberichteten Unfälle zwischen den Panelwellen W1 und W2

Selbstberichtete Unfälle	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
	%						
Nein	89,7	86,1	92,0	91,8	92,6	94,5	90,6
Ja	10,3	13,9	8,0	8,2	7,4	5,5	9,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	851	223	426	73	353	366	538
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an							

Tab. 10-49: Prüf- und Kontrollgruppen – Selbstberichtete Unfälle

Fazit

Die Prüfgruppe der Modellversuchsteilnehmer verzeichnet zwischen den Befragungszeitpunkten W1 und W2 einen deutlichen Anstieg der selbstberichteten Unfälle. Bei der Wiederholungsbefragung berichtet jeder zehnte AM15-Fahranfänger eine Unfallverwicklung. Vergleicht man diesen Wert – bei dann ähnlich hoher Fahrerfahrung – mit denjenigen der Kontrollgruppen, stellt sich heraus, dass lediglich die Kontrollgruppe KG1, bei der es sich ebenfalls um AM-Fahrer aus den Modellversuchsländern handelt, anteilig noch mehr Unfälle berichtet als die Prüfgruppe. Im Zusammenhang mit den bereits zuvor erwähnten Befunden zum durchschnittlichen Alter, Kilometerstand und der Maximalgeschwindigkeit der in der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1 meistgenutzten Fahrzeuge lässt die Anzahl der selbstberichteten Unfälle diese Gruppen als im Vergleich zu anderen Zweirad-Fahranfängern als besonders unfallgefährdet erscheinen.

10.5 Ursachen und Folgen von Unfällen

10.5.1 Unfallursachen

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Zunächst soll in diesem Abschnitt darauf eingegangen werden, welche Ursachen die Befragten für die von ihnen berichteten Unfälle nennen. AM15-Teilnehmer geben zu dieser Frage zum Befragungszeitpunkt W1 in etwas mehr als zwei Drittel der Fälle (68,1 %) an, hauptsächlich wegen des Fahrverhaltens eines anderen Verkehrsteilnehmers einen Unfall gehabt zu haben (vgl. Tabelle 10-50). Hier könnte eine Rolle spielen, dass die Mopeds der Jugendlichen im Straßenverkehr leicht übersehen werden können und diese auf Landstraßen aufgrund ihrer im Vergleich zu Pkw geringeren Ge-

Ursache des (letzten) Unfalls	%
Straßenverhältnisse/Witterung	10,6
Eigenes Fahrverhalten	17,0
Fahrverhalten anderer	68,1
Technischer Defekt	2,1
Sonstiges	2,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	47

Tab. 10-50: AM15-Teilnehmer – Ursache des (letzten) Unfalls; erste Panelwelle

windigkeit mutmaßlich häufig überholt werden. Weniger als jeder fünfte Jugendliche (17,0 %) macht außerdem das eigene Fahrverhalten für seinen Unfall verantwortlich und etwa jeder zehnte Befragte (10,6 %) nennt die Straßenverhältnisse oder die Witterung als Unfallursache. Technische Defekte an den Fahrzeugen der Zweirad-Fahranfänger sowie sonstige Gründe spielen nach den Angaben der Jugendlichen dagegen nur eine untergeordnete Rolle für das Zustandekommen ihrer Unfälle. Damit ergibt sich für die Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern ein gänzlich anderes Bild der von den Befragten genannten Ursachen als im Falle der Alleinunfälle (vgl. Kapitel 9.3.4): Dort sah ein Großteil der Jugendlichen die Ursache für seinen Sturz in den Straßen- oder Witterungsverhältnissen. Gemeinsam ist beiden Ursachenattributionen, dass die Jugendlichen sich die Unfallursache nur zu einem geringen Teil selbst zuschreiben.

Und auch zu den polizeilich aufgenommenen Unfällen unterscheiden sich die in Tabelle 10-50 berichteten subjektiven Urteile zur Ursache des (letzten) Unfalls. Für die mutmaßlich mit schwereren Unfallfolgen einhergehende Teilmenge der polizeilich aufgenommenen Unfälle werden in Kapitel 3.2.1 zu 61,9 %⁸¹, 68,9 %⁸² bzw. 65,3 %⁸³ die Jugendlichen selbst als Hauptverursacher identifiziert.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Ein ähnliches Bild wie schon in der ersten Befragung zeigt sich bei der Betrachtung der Angaben der Modellversuchsteilnehmer zu den Ursachen ihrer Unfälle auch gegen Ende ihrer AM15-Zeit (vgl. Tabelle 10-51). Die meisten Nennungen entfallen erneut auf das Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer, gefolgt vom eigenen Fahrverhalten der Jugendlichen und den Straßenverhältnissen bzw. der Witterung. Technische Defekte oder sonstige Unfallursachen nennt dagegen kaum ein Befragter.

⁸¹ Diese Zahl bezieht sich auf polizeilich aufgenommene Unfälle mit Beteiligung von AM15-Erwerbern in Sachsen im Jahr 2016 (vgl. Kapitel 3.2.1).

⁸² Diese Zahl bezieht sich auf polizeilich aufgenommene Unfälle mit Beteiligung von AM15-Erwerbern in Sachsen-Anhalt im Zeitraum von Mai 2016 bis April 2017 (vgl. Kapitel 3.2.1).

⁸³ Diese Zahl bezieht sich auf polizeilich aufgenommene Unfälle mit Beteiligung von AM15-Erwerbern in Thüringen im Jahr 2016 (vgl. Kapitel 3.2.1).

Ursache des Unfalls	%
Straßenverhältnisse/Witterung	14,7
Eigenes Fahrverhalten	26,5
Fahrverhalten anderer	50,0
Technischer Defekt	2,9
Sonstiges	5,9
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	34

Tab. 10-51: AM15-Teilnehmer – Ursache des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle

10.5.2 Eigene Verletzungen infolge von Unfällen

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Im folgenden Kapitel soll der Frage nachgegangen werden, welche Folgen die von den Jugendlichen berichteten Unfälle für sie selbst und andere haben. Da jedoch nur vergleichsweise wenige Befragte angeben, bereits in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein, wird dabei auf die Subgruppenanalyse der Prüfgruppe sowie auf den intrapersonellen Vergleich von erster und zweiter Befragung verzichtet. Auch der Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppen umfasst teils nur wenige Befragte pro Gruppe und wird daher im Folgenden ebenfalls nicht herangezogen.⁸⁴

Zum Befragungszeitpunkt W1 geben 31,1 % der nach eigenen Angaben bereits verunfallten Jugendlichen an, sich bei ihrem Unfall verletzt zu haben (vgl. Tabelle 10-52).⁸⁵ Vor dem Hintergrund der bereits erwähnten, hohen Vulnerabilität motorisierter Zweiradfahrer im Straßenverkehr wirkt dieser relativ geringe Anteil an Befragten, die sich bei einem Zusammenstoß mit einem anderen Verkehrsteilnehmer Verletzungen zugezogen haben, überraschend.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Zum Befragungszeitpunkt W2 hat sich der Anteil der verunfallten Befragten, die eine Verletzung be-

⁸⁴ Zum Befragungszeitpunkt W1 haben 47 Jugendliche einen Unfall berichtet, für den Befragungszeitpunkt W2 geben sich 36 verunfallte Modellversuchsteilnehmer zu erkennen. Weiterhin haben lediglich 5 Befragte der Kontrollgruppe KG3 einen Unfall angegeben.

⁸⁵ Jugendliche, die von mehr als einem Unfall berichteten, wurden bei den Fragen zu den Unfallfolgen darum gebeten, an ihren letzten Unfall zurückzudenken.

Eigene Verletzung infolge des (letzten) Unfalls	%
Nein	68,9
Ja	31,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	45

Tab. 10-52: AM15-Teilnehmer – Eigene Verletzung infolge des (letzten) Unfalls; erste Panelwelle

Eigene Verletzung infolge des (letzten) Unfalls	%
Nein	57,6
Ja	42,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	33

Tab. 10-53: AM15-Teilnehmer – Eigene Verletzung infolge des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle

Verletzung anderer infolge des (letzten) Unfalls	%
Nein	95,5
Ja	4,5
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	44

Tab. 10-54: AM15-Teilnehmer – Verletzung anderer infolge des (letzten) Unfalls; erste Panelwelle

richten, um etwa zehn Prozentpunkte auf 42,4 % der Modellversuchsteilnehmer erhöht (vgl. Tabelle 10-53). Nichtsdestotrotz kommt weiterhin mehr als die Hälfte der Jugendlichen infolge eines Unfalles ohne eigene Verletzung davon.

10.5.3 Verletzungen anderer infolge von Unfällen

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Wie bereits bei den zuvor diskutierten Alleinunfällen stellen Verletzungen anderer Personen als dem Zweirad-Fahranfänger selbst auch im Falle von Zusammenstößen mit anderen Verkehrsteilnehmern ein seltenes Ereignis dar (vgl. Tabelle 10-54). Von 44 Personen, die zum Befragungszeitpunkt W1 hierzu Angaben gemacht haben, nennen lediglich 4,5 % (n = 2) eine Verletzung einer anderen Person.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Zum Befragungszeitpunkt W2 berichten drei Personen (9,4 %) unter den 32 verunfallten Jugendlichen, die hierzu eine Angabe gemacht haben, bei einem Unfall mit dem motorisierten Zweirad eine andere Person als sich selbst verletzt zu haben (vgl. Tabelle 10-55). Aufgrund der geringen Fallzahl ergibt sich durch den Zuwachs von lediglich einer Person im Vergleich zum Befragungszeitpunkt W1 in etwa eine Verdoppelung des Anteils der Personen, die bei ihren Unfällen andere Personen als sich selbst verletzen, von 4,5 % auf 9,4 %.

10.5.4 Hinzurufen der Polizei infolge von Unfällen

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Etwas mehr als jeder dritte Befragte, der zum Befragungszeitpunkt W1 nach eigenen Angaben bereits in einen Unfall verwickelt war, gibt an, bei diesem die Polizei hinzugerufen zu haben (vgl. Tabelle 10-56). Bei einem Großteil der von den 46 Modellversuchsteilnehmern berichteten Unfälle ist dies also nach deren Aussage nicht erfolgt.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Auf Basis von 33 Angaben errechnet sich für den Befragungszeitpunkt W2 ein Anteil von 45,5 % der Befragten, die bei Unfällen die Polizei hinzugezogen haben (vgl. Tabelle 10-57). Umgekehrt verzichtete etwa die Hälfte der Jugendlichen, die bei der Zweitbefragung angeben, bereits in einen Unfall verwickelt gewesen zu sein, auf eine Kontakttierung der Polizei. Dabei ist anzunehmen, dass es sich bei den berichteten Unfällen, die nicht der Polizei gemeldet werden, mutmaßlich um leichtere Unfälle bzw. Unfälle mit leichteren Verletzungsfolgen handelt. Diese gehen dann nicht in die amtliche Unfallstatistik ein. Legt man also die Befragungsergebnisse zum Zeitpunkt W2 zugrunde, so errechnet sich eine Dunkelziffer von nicht gemeldeten Unfällen der AM15-Teilnehmer in Höhe von mehr als 100 %. Das bedeutet, dass die tatsächlichen Unfallzahlen der Modellversuchsteilnehmer nach den Befunden der vorliegenden Befragungsstudie in etwa doppelt so hoch ausfallen als dies die amtliche Verkehrsunfallstatistik widerspiegelt (vgl. Kapitel 3.1).

Verletzung anderer infolge des (letzten) Unfalls	%
Nein	90,6
Ja	9,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	32

Tab. 10-55: AM15-Teilnehmer – Verletzung anderer infolge des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle

Verletzung anderer infolge des (letzten) Unfalls	%
Nein	90,6
Ja	9,4
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	32

Tab. 10-55: AM15-Teilnehmer – Verletzung anderer infolge des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle

Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Unfalls	%
Nein	65,2
Ja	34,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	46

Tab. 10-56: AM15-Teilnehmer – Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Unfalls; erste Panelwelle

Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Unfalls	%
Nein	54,5
Ja	45,5
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	33

Tab. 10-57: AM15-Teilnehmer – Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle

Fazit

Im Falle von Unfällen der Modellversuchsteilnehmer ziehen sich diese laut eigenen Aussagen in etwa einem Drittel der Fälle (Befragungszeitpunkt W1) bzw. in etwas weniger als der Hälfte der Fälle (Befragungszeitpunkt W2) Verletzungen zu. Dass bei den Unfällen der AM15-Erwerber andere Personen verletzt werden, wird dagegen nur vereinzelt berichtet. Die Jugendlichen geben in beiden Befragungen an, bei einem Großteil ihrer Unfälle nicht die Polizei zu verständigen. Auf Basis der Befra-

gungsergebnisse zum Befragungszeitpunkt W2 kann eine Dunkelziffer der amtlichen Unfallstatistik von etwa 100 % vermutet werden, d. h., die AM15-Teilnehmer verunfallen etwa doppelt so häufig, als dies die amtliche Verkehrsunfallstatistik widerspiegelt. Als Unfallursache wird am häufigsten das Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer genannt. Hierbei könnte die im Vergleich zum Pkw geringe Sichtbarkeit und/oder Geschwindigkeit der AM-Fahrzeuge der Befragten eine Rolle spielen.

10.6 Beinaheunfälle

Befunde zum Befragungszeitpunkt W1

Neben tatsächlichen Stürzen und Unfällen der Zweirad-Fahrer ist für die Beurteilung der Verkehrsgefährdung der Jugendlichen auch von

Beinaheunfälle	%
Keiner	30,1
Ein bis Zwei	57,4
Drei bis Vier	9,3
Fünf bis Sechs	2,0
Sieben bis Acht	0,6
Mehr als Acht	0,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	857

Tab. 10-58: AM15-Teilnehmer – Beinaheunfälle; erste Panelwelle

Interesse, wie oft sie einen Sturz oder Zusammenstoß gerade eben noch vermeiden konnten. Dieses Merkmal hat in der Straßenverkehrssicherheitsforschung schon mehrfach als Zielvariable zur Untersuchung von sicherem Fahrverhalten Verwendung gefunden (vgl. SIMONS-MORTON et al. 2011; NHTSA 2010). Vor diesem Hintergrund wurde allen Untersuchungsgruppen auch eine entsprechende Frage zu diesen sog. Beinaheunfällen vorgelegt.

Zum Befragungszeitpunkt W1 geben lediglich etwa drei von zehn Befragten in der Prüfgruppe an, noch niemals in eine Situation geraten zu sein, in der sie einen Sturz oder Unfall gerade noch abwenden konnten (vgl. Tabelle 10-58).⁸⁶ Mehr als die Hälfte der Modellversuchsteilnehmer hat eine solche Situation bereits ein bis zwei Mal im Verlauf ihrer bisherigen Zweirad-Fahrkarriere erlebt. Beinahe jeder zehnte Befragte berichtet in der ersten Befragung drei bis vier Beinaheunfälle, eine noch größere Anzahl dieser Ereignisse wird von den AM15-Erwerbern dagegen nur selten mitgeteilt.

Bei der Subgruppenbetrachtung der Prüfgruppe zum Befragungszeitpunkt W1 kann festgehalten werden, dass ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen dem Geschlecht und erlebten

⁸⁶ Im Vergleich dazu geben BF17-Fahrer im Pkw nach etwa einjähriger Fahrzeit zu 45,8 % und 18-Jährige zu 55,8 % an, nie einen Beinaheunfall erlebt zu haben (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016: 390 f.).

Beinaheunfälle	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
	%									
Keiner	36,9	27,1	28,9	31,2	22,7	30,7	28,9	35,5	28,8	30,9
Ein bis Zwei	52,2	59,6	56,6	57,9	61,4	62,0	57,3	52,5	58,3	57,8
Drei bis Vier	8,4	10,1	12,2	6,9	13,6	4,7	10,0	9,7	9,2	8,6
Fünf bis Sechs	1,5	2,2	1,5	2,4	0,0	2,0	2,1	1,8	2,3	1,7
Sieben bis Acht	0,7	0,4	0,5	0,7	0,0	0,7	0,7	0,5	0,8	0,5
Mehr als Acht	0,4	0,7	0,3	0,9	2,3	0,0	1,0	0,0	0,8	0,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	274	554	394	461	44	150	419	217	393	408

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 10-59: AM15-Teilnehmer – Beinaheunfälle; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Beinaheunfällen vorliegt (vgl. Tabelle 10-59). Junge Männer berichten häufiger, bereits in eine solche Situation geraten zu sein, als weibliche Befragte.

Befunde zum Befragungszeitpunkt W2

Zum Zeitpunkt der zweiten Befragung hat sich der Anteil der Modellversuchsteilnehmer, die noch nie einen Beinaheunfall erlebt haben, im Vergleich zum Befragungszeitpunkt W1 merklich reduziert (vgl. Tabelle 10-60). Anstelle von 30,1 % der Nennungen in der ersten Befragung entfallen nun nur noch 12,4 % der Antworten auf die Kategorie Keiner. Die Anteile derjenigen Jugendlichen, die einem Sturz oder Zusammenstoß bereits mindestens einmal knapp entgangen sind, sind dagegen im Vergleich zur Basisbefragung angewachsen.

Beinaheunfälle	%
Keiner	12,4
Ein bis Zwei	61,5
Drei bis Vier	17,2
Fünf bis Sechs	6,3
Sieben bis Acht	0
Mehr als Acht	2,6
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	348

Tab. 10-60: AM15-Teilnehmer – Beinaheunfälle; zweite Panelwelle

In der zweiten Panelwelle zeigt sich hinsichtlich der Anzahl der von AM15-Fahrern berichteten Beinaheunfälle weiterhin ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen Befragten, die ihre Fahrerlaubnis innerhalb von drei Monaten nach ihrem 15. Geburtstag erworben haben, und Personen, die ihre Zweirad-Fahrkarriere erst später starten (vgl. Tabelle 10-61). Früheinsteiger verzeichnen etwas geringere Anteile an Nennungen in den Kategorien mit weniger Beinaheunfällen und berichten gleichzeitig häufiger eine höhere Zahl von kritischen Fahr-situationen als AM15-Teilnehmer, die ihre Fahrerlaubnis erst später erworben haben. Erneut kann die plausibler Weise größere Exposition der Früheinsteiger hierbei als Grund vermutet werden.

Die vergleichende Betrachtung der Panelteilnehmer zu den Befragungszeitpunkten W1 und W2 offenbart ebenfalls einen statistisch signifikanten Zuwachs an Beinaheunfällen unter den Angehörigen der Prüfgruppe. Im Durchschnitt ordnen sich die Panelbefragungsteilnehmer in der Zweitbefragung bei der Frage nach der Anzahl der von ihnen gerade eben noch vermiedenen Stürze oder Unfälle um 0,4 Kategorien höher ein als zum Zeitpunkt der Erstbefragung (vgl. Tabelle 10-62). Mehr als vier von zehn Befragten berichten bei der Wiederholungsbefragung weiterhin eine höhere Anzahl an Beinaheunfällen als in der Basisbefragung (vgl. Tabelle 10-63). Demgegenüber stehen lediglich 8,4 % der Modellversuchsteilnehmer, die zum Befragungszeitpunkt W2 eine geringere Anzahl an

Beinaheunfälle	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis MittlereReife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
Keiner	16,5	10,3	12,8	12,0	10,0	6,3	12,1	17,1	11,3	14,3
Ein bis Zwei	60,0	61,6	62,2	60,9	70,0	67,2	61,8	54,9	58,2	64,9
Drei bis Vier	15,7	18,8	15,2	19,0	10,0	18,8	16,8	18,3	16,4	17,5
Fünf bis Sechs	7,0	5,8	7,9	4,9	5,0	4,7	6,4	8,5	9,6	2,6
Sieben bis Acht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mehr als Acht	0,9	3,6	1,8	3,3	5,0	3,1	2,9	1,2	4,5	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	115	224	164	184	20	64	173	82	177	154

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 10-61: AM15-Teilnehmer – Beinaheunfälle; zweite Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

kritischen Fahrsituationen nennen als in der ersten Befragung.

Beinaheunfälle	n	Median/ Mittelwert
Zentrale Tendenz		
Zentrale Maße in W1	857	2,00/1,87 ^a
Zentrale Maße in W1 für die Panelteilnehmer	346	2,00/1,86
Zentrale Maße in W2	346	2,00/2,28
Gesamtmittelwert intrapersoneller Veränderung		
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W1	346	0/-0,2
Intrapersoneller Median/ Mittelwert in W2	346	0/0,2
^a Die Ausprägungen der Variable sind wie folgt codiert: Die Kategorie Keiner entspricht dem Wert 1, ‚Ein bis zwei‘ dem Wert 2 usw. bis zur Kategorie ‚Mehr als acht‘, die dem Wert 6 entspricht		

Tab. 10-62: AM15-Teilnehmer – Zentrale Maße zur Veränderung der Beinaheunfälle zwischen den Panelwellen W1 und W2

Beinaheunfälle	%
Zunahme um zwei Kategorien oder mehr	8,6
Zunahme um eine Kategorie	32,7
Keine Veränderung	50,3
Reduzierung um eine Kategorie	6,9
Reduzierung um zwei Kategorien oder mehr	1,5
Anzahl (n)	346

Tab. 10-63: AM15-Teilnehmer – Veränderung der Beinaheunfälle zwischen den Panelwellen W1 und W2

Beinaheunfälle	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
%							
Keiner	12,4	29,5	14,1	41,1	19,7	27,2	13,4
Ein bis Zwei	61,5	51,8	52,9	45,2	50,0	50,8	51,4
Drei bis Vier	17,2	12,1	23,1	11,0	21,6	13,4	21,2
Fünf bis Sechs	6,3	3,1	5,2	1,4	5,1	5,1	6,5
Sieben bis Acht	0	1,3	0,7	0,0	0,8	1,1	1,7
Mehr als Acht	2,6	2,2	4,0	1,4	2,8	2,4	5,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	348	224	425	73	356	372	539
Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an							

Tab. 10-64: Prüf- und Kontrollgruppen – Beinaheunfälle

Befunde zum Prüf- und Kontrollgruppenvergleich

Zum Vergleich der Prüf- und Kontrollgruppen werden die Angaben der einzelnen Untersuchungsgruppen vergleichend in Tabelle 10-64 dargestellt.

Hieran lassen sich große Diskrepanzen zwischen den Untersuchungsgruppen ablesen, die sich als statistisch signifikant erweisen (vgl. Tabelle 10-64). Der geringste Anteil an Befragten, die noch nie einen Beinaheunfall erlebt haben, wird mit 12,4 % von der Prüfgruppe berichtet, gefolgt von den Kontrollgruppen KG6 (13,4 %) und KG2 (14,1 %). Außer den Modellversuchsteilnehmern nennen also vor allem Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis mindestens einen Beinaheunfall.

Die Prüfgruppe der 15-jährigen AM-Fahrer unterscheidet sich signifikant einerseits von den (überwiegend) A1-Fahrern aus Niedersachsen, die noch häufiger als die Prüfgruppe Beinaheunfälle berichten, und andererseits von den 16-jährigen AM-Fahrern aus den Modellversuchsländern (Kontrollgruppe KG1) sowie den beiden Mofa-Kontrollgruppen (KG3 und KG5), die deutlich seltener als die Prüfgruppe Beinaheunfälle berichten.

Fazit

Während in der ersten Befragung drei von zehn Befragten der Prüfgruppe nach eigener Aussage noch keinen Beinaheunfall erlebt haben, reduziert sich dieser Anteil in der Zweitbefragung zum Ende der AM15-Zeit auf etwas mehr als jeden zehnten

Befragten. Zum Befragungszeitpunkt W1 berichten männliche Zweirad-Fahranfänger mehr gerade eben noch vermiedene Stürze oder Unfälle als ihre weiblichen Pendanten. Personen, die ihre AM15-Fahrerlaubnis bis zu drei Monate nach ihrem 15. Geburtstag erwerben, geben in der Wiederholungsbefragung eine höhere Zahl an Beinaheunfällen an, als diejenigen, die dies erst mindestens vier Monate nach Erreichen des Mindestalters tun.

Im Vergleich der Untersuchungsgruppen erleben A1-Fahrerlaubnisnehmer aus Niedersachsen nach eigenen Angaben mehr kritische Fahrsituationen als AM15-Teilnehmer. Die Modellversuchsteilnehmer wiederum berichten mehr Beinaheunfälle als 16-jährige AM-Erwerber aus den Modellversuchsländern und Mofafahrer.

11 Extramotive, Motorisierung des Freundeskreises und Persönlichkeitsmerkmale

11.1 Extramotive für das Fahren des motorisierten Zweirads

Beweggründe für das Fahren eines motorisierten Zweirads liegen nicht ausschließlich in der Notwendigkeit der Alltagsmobilität. Deshalb wurden den 15-jährigen Jugendlichen weitere Motive, die für den Erwerb einer AM15-Fahrerlaubnis eine Rolle gespielt haben könnten, zur Einschätzung vorgelegt. Die Befragungsergebnisse werden in Tabelle 11-1 präsentiert.

Das Motiv, die eigene Geschicklichkeit mit dem Fahren eines Mopeds zu erproben, hat bis zu 46,2 % der befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer nicht gereizt. Darunter lehnen 11,2 % und 13,9 % dieses Motiv unterschiedlich stark entschieden ab. Vice versa zielen 53,8 % der 15-Jährigen beim Mopedfahren auch auf das Erproben der eigenen Geschicklichkeit ab. Darunter äußert jedoch der geringste Anteil (10,4 %), von diesem Beweggrund im Besonderen angesprochen worden zu sein.

Zurückhaltender stehen die 15-jährigen Besitzer der AM-Fahrerlaubnis dem Motiv gegenüber, mit dem Kleinkraftrad in vollem Tempo durch die Kurven zu fahren. Nicht ganz zwei Drittel der Befragten (64,7 %) reizt dies am Mopedfahren (gar) nicht bzw. eher nicht. Das verbleibende Drittel (35,3 %) äußert dementsprechend seine Freude daran, mit Tempo durch Kurven zu fahren.

Mit Ausnahme der stärksten zustimmenden Antwortkategorie sind die Einstellungen der 15-Jährigen gegenüber dem gemütlichen Cruisen mit dem Moped weitgehend gleichmäßig verteilt. In der Summe betonen 43,7 % der Befragten, dass sie das langsame und gemütliche Mopedfahren eher bis sehr am Mopedfahren reizt. Mit 56,3 % der Befragten macht dieses Motiv für mehr als die Hälfte der Jugendlichen aber offensichtlich nicht die Attraktivität des motorisierten Zweiradfahrens aus.

Das hauptsächliche Extramotiv, das für das Mopedfahren spricht, ist augenscheinlich das gemeinsame Herumfahren in der Gruppe. Allein 47,0 % der Jugendlichen betonen, dass sie das gemeinschaftliche Herumfahren sehr am Mopedfahren reizt. Ins-

Extramotive	Erproben, wie geschickt ich bin	Mit vollem Tempo durch Kurven fahren	Langsam und gemütlich durch die Gegend fahren	Mit anderen in der Gruppe herumfahren
	%			
Reizt mich gar nicht	11,2	22,8	17,0	5,4
Reizt mich nicht	13,9	20,9	19,8	4,9
Reizt mich eher nicht	21,1	21,0	19,5	7,3
Reizt mich eher	25,5	16,1	19,2	12,0
Reizt mich	17,9	10,5	15,1	23,3
Reizt mich sehr	10,4	8,7	9,4	47,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	886	882	887	900
Mittelwert (\bar{x})	3,6	3,0	3,2	4,8

Die Antwortmöglichkeiten waren mit den numerischen Werten 1 = Reizt mich gar nicht bis 6 = Reizt mich sehr versehen

Tab. 11-1: AM15-Teilnehmer – Extramotive des Mopedfahrens; erste Panelwelle

gesamt halten 82,3 % der AM15-Modellversuchsteilnehmer fest, dass das Fahren in Gruppe für sie ein zusätzlicher Beweggrund für den Fahrerlaubnis-erwerb gewesen ist.

Gemessen am arithmetischen Mittelwert ($\bar{x} = 4,8$; vgl. Tabelle 11-1) ist das gemeinsame Mopedfahren in der Gruppe das am stärksten ausgeprägte Extramotiv. Das Erproben der eigenen Geschicklichkeit spielt im Vergleich dazu eine bereits deutlich geringere Rolle ($\bar{x} = 3,6$). Nochmals geringer ist für die AM15-Teilnehmer die Bedeutung der Extramotive ‚Langsam und gemütlich durch die Gegend fahren‘ ($\bar{x} = 3,2$) und ‚Mit vollem Tempo durch Kurven fahren‘ ($\bar{x} = 3,0$).

Die Subgruppenanalysen für die erhobenen Einstellungen zu den Extramotiven sind in Bild 11-1 bis Bild 11-4 dargestellt. Das Extramotiv des Erprobens der eigenen Geschicklichkeit im Umgang mit dem Kleinkraftrad ist für die männlichen Befragten und für diejenigen mit einer anvisierten oder bereits abgeschlossenen Mittleren Reife signifikant stärker als für ihre jeweiligen Konterparts ein Beweggrund, das motorisierte Zweirad zu fahren (vgl. Bild 11-1). Auch 15-Jährige, die die AM15-Fahrerlaubnis bis zu drei Monate nach ihrem 15. Geburtstag erworben haben, betonen stärker als Jugendliche, die die Fahrerlaubnis zu einem späteren Zeitpunkt erworben haben, diesen Reiz des Fahrens mit dem Moped.

Mit vollem Tempo durch Kurven zu fahren ist erneut für männliche Befragte und AM15-Fahranfänger mit einer (zukünftigen) Mittleren Reife signifikant häufiger ein reizvolles Unterfangen (vgl. Bild 11-2). Aus den bisherigen Ergebnissen schert das Extramotiv des langsamen und gemütlichen Fahrens aus. Geschlecht und Schulbildung sind hier keine relevanten Unterscheidungsmerkmale, stattdessen der Kreistyp. Die befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer in Großstädten stimmen diesem Extramotiv stärker zu als Jugendliche in städtischen Kreisen und explizit auch stärker als Befragte in ländlichen und dünnbesiedelten Kreisen (vgl. Bild 11-3).

Das gemeinsame Fahren in der Gruppe ist demgegenüber wieder bei den männlichen Jugendlichen und bei Befragten, die eine Mittlere Reife anstreben oder bereits besitzen, ein signifikant beliebteres Extramotiv (vgl. Bild 11-4).⁸⁷

Der Prüf- und Kontrollgruppenvergleich wird in Tabelle 11-2 wiedergegeben:

- Die jugendlichen AM15-Fahrer unterscheiden sich hinsichtlich des Erprobens ihrer Geschicklichkeit signifikant von den Kontrollgruppen der (überwiegend) A1-Fahrer (KG2, KG4 und KG6), die durchweg stärkere Ausprägungen dieses Extramotivs aufweisen. Mofafahrer aus Niedersachsen bringen dieses Extramotiv dagegen signifikant schwächer zum Ausdruck als AM15-Teilnehmer.
- Hinsichtlich des Fahrens durch Kurven mit vollem Tempo bringen Modellversuchsteilnehmer eine signifikant weniger stark ausgeprägte Zustimmung zum Ausdruck als die Kontrollgruppen mit (überwiegend) A1-Fahrern (KG2, KG4 und KG6) sowie Mofafahrer aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland.
- Auch das Cruisen spricht AM15-Teilnehmer weniger stark an als (überwiegend) A1-Fahrer in ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern.
- Anders sieht es beim gemeinsamen Fahren in der Gruppe aus: Diese Verhaltensoption reizt AM15-Teilnehmer signifikant mehr als gleichaltrige Mofafahrer aus Ost und West sowie 16-jährige AM-Fahranfänger aus den Modellversuchsländern. Lediglich (überwiegend) A1-Fahrer aus Niedersachsen fühlen sich von diesem Extramotiv stärker angesprochen. Auch im Prüf-/Kontrollgruppenvergleich zeigt sich somit die ausgeprägte soziale Komponente bei der Nutzung von AM-Fahrzeugen durch 15-Jährige. Dies deutet darauf hin, dass die Nutzung des AM-Fahrzeuges nicht nur der Notwendigkeit der Alltagsmobilität geschuldet ist, sondern die neue Mobilitätsoption darüber hinaus auch die soziale Komponente der Freizeitgestaltung mit beeinflusst.

Fazit

Es wird deutlich, dass die AM15-Modellversuchsteilnehmer genauso wie die Befragten der Kontrollgruppen, Extramotive mit dem motorisierten Zweiradfahren abseits des eigentlichen Zwecks der Alltagsmobilität verbinden. Das gemeinschaftliche Fahren in der Gruppe ist dabei das dominanteste Extramotiv für den Erwerb der (AM15-)Fahrerlaubnis. Unter den befragten AM15-Modellversuchsteil-

⁸⁷ Bei der Interpretation der Unterschiede zwischen dem Geschlecht und der Schulbildung sei auf die bestehende Korrelation der beiden Variablen hingewiesen, die hier mitunter zum Ausdruck kommt (vgl. Kapitel 4.4.1).

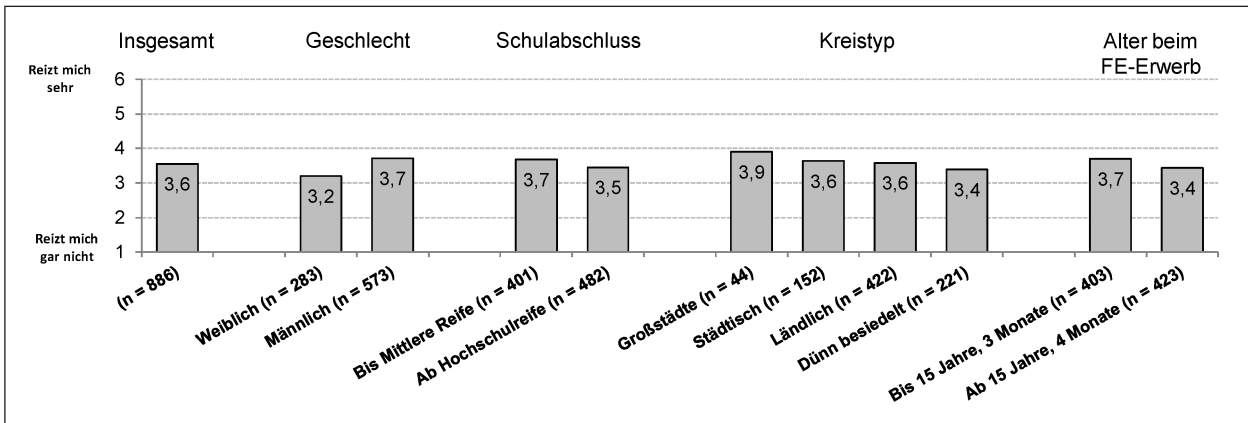


Bild 11-1: AM15-Teilnehmer: Extraktiv 'Erproben, wie geschickt ich bin'; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

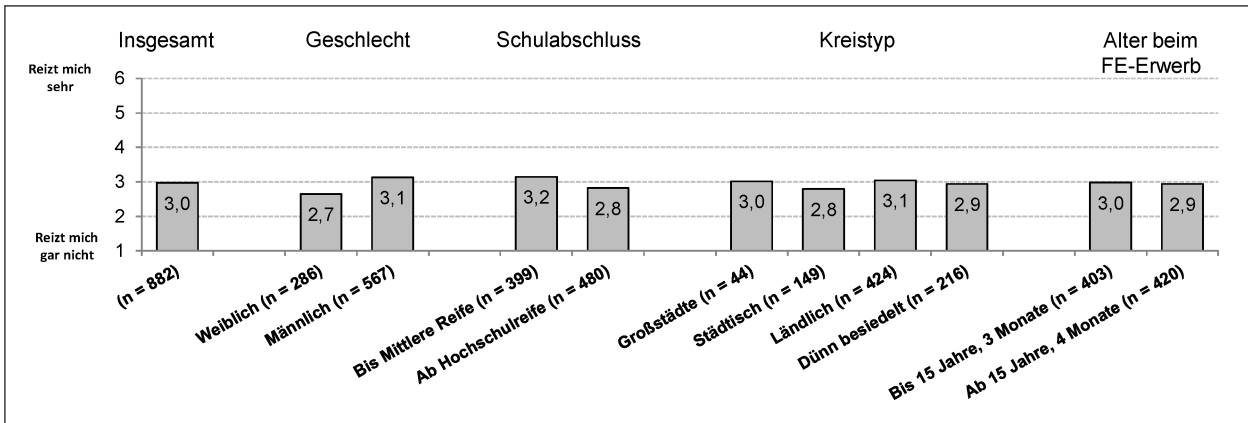


Bild 11-2: AM15-Teilnehmer: Extraktiv 'Mit vollem Tempo durch Kurven fahren'; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

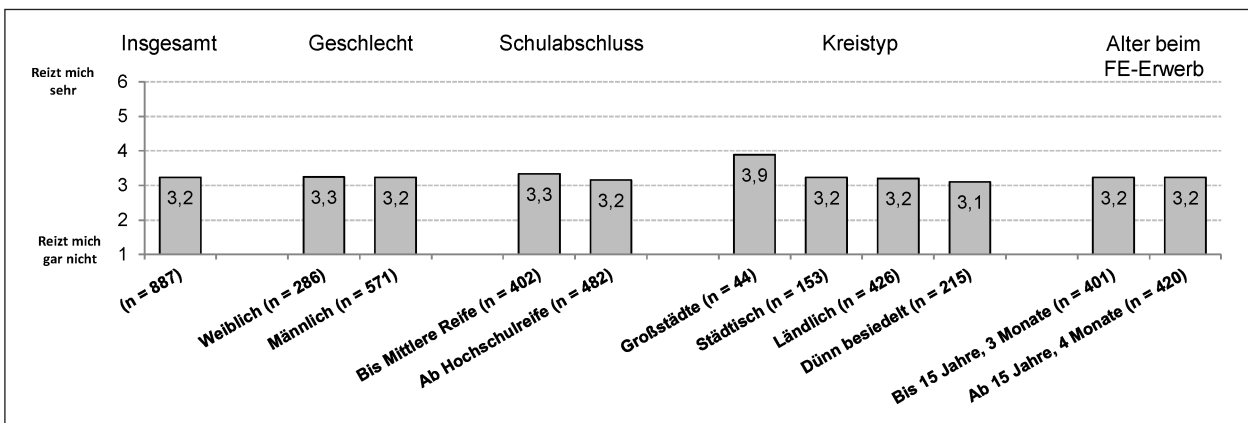


Bild 11-3: AM15-Teilnehmer: Extraktiv 'Langsam und gemütlich durch die Gegend fahren'; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

nehmern zeigen insbesondere die männlichen Jugendlichen und die Befragten mit einer angestrebten oder bereits absolvierten Mittleren Reife Extraktiv des Fahrens mit dem Kleinkraft.

Im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich dokumentieren die Fahrer von A1-Fahrzeugen häufiger stärkere Extraktiv als AM15-Fahrer. Der Reiz des leistungsstärkeren Krafts könnte eine Ursache

dafür sein. Modellversuchsteilnehmer reizt dagegen signifikant stärker als gleichaltrige Mofafahrer und 16-jährige AM-Fahrer aus Modellversuchsländern das Herumfahren in der Gruppe. Die Teilnahme am Modellversuch geht mit explizit sozialen Konsequenzen in der Freizeitgestaltung einher.

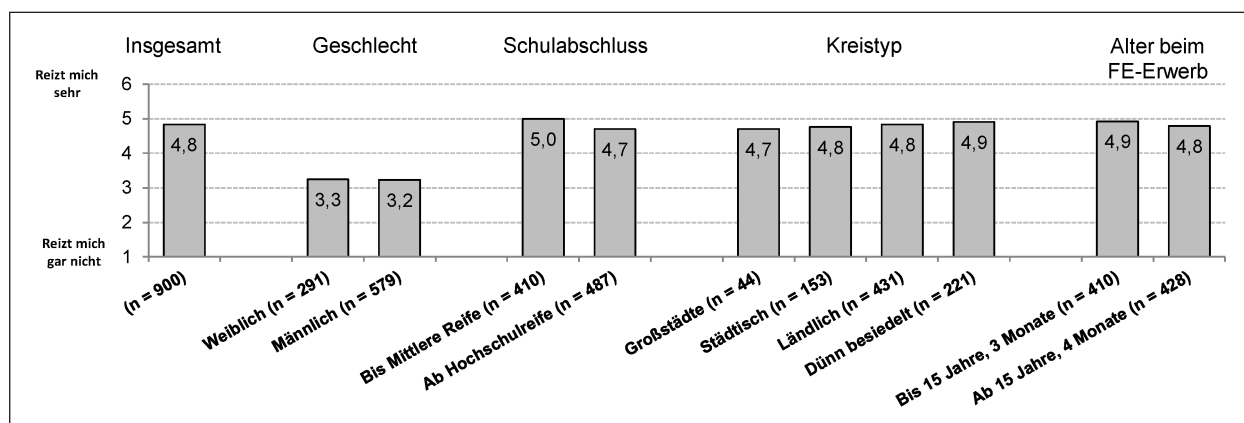


Bild 11-4: AM15-Teilnehmer: Extraktivativ ‚Mit anderen in der Gruppe herumfahren‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Extraktivativ	Erproben, wie geschickt ich bin		Mit vollem Tempo durch Kurven fahren		Langsam und gemütlich durch die Gegend fahren		Mit anderen in der Gruppe herumfahren	
	n	(\bar{x})	n	(\bar{x})	n	(\bar{x})	n	(\bar{x})
PG: AM15 MVL	886	3,6	882	3,0	887	3,2	900	4,8
KG1: AM16 MVL	240	3,5	240	2,9	238	3,5	245	4,5
KG2: A1 MVL	440	4,0	441	3,8	441	3,3	446	4,9
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	76	3,5	76	2,9	77	3,1	75	3,4
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	367	3,8	367	3,6	366	3,6	370	4,8
KG5: Mofa Nicht-MVL West	392	3,3	391	3,2	395	3,1	399	4,3
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	553	3,9	556	3,7	553	3,3	556	5,6

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 11-2: Prüf- und Kontrollgruppen – Extraktivativ für das Fahren mit dem motorisierten Zweirad

11.2 Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Modellversuchsteilnehmern

Die Erhebung des Anteils der Freunde im AM15-Modellversuch hat zum Ziel, den möglichen Einfluss der Gleichaltrigen (sog. Peers) im Kontext der motorisierten Zweiradmobilität zu untersuchen. Peers sind im Jugendalter eine bedeutende Einflussgröße auf Einstellungen und Verhalten der Heranwachsenden (vgl. SCHÄFERS, SCHERR 2005: 117 ff.). Die Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Modellversuchsteilnehmern ist deshalb als Indikator dienlich, um einzuschätzen, in welchem Ausmaß das soziale Umfeld im Freundeskreis die Teilnahme am Modellversuch mitbeeinflusst hat.

Die Erhebung des Anteils der Freunde, die ebenso wie der Befragte am Modellversuch teilnehmen, erfolgte in zwei Schritten. Im ersten Schritt nannten die Jugendlichen die konkrete Anzahl von Freunden, die die AM15-Fahrausbildung gerade absolvieren oder bereits abgeschlossen haben. Laut Median nehmen approximativ sieben Freunde der

Durchdringung des Freundeskreises	%
(Fast) Alle	11,3
Viele	48,0
Wenige	32,9
(Fast) Keine/r	7,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	885

Tab. 11-3: AM15-Teilnehmer – Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Modellversuchsteilnehmern; erste Panelwelle

Jugendlichen am Modellprojekt teil (\bar{x} = 7,0; \bar{x} = 9,0). Daran anschließend erfolgt die wichtige Relativierung, die für die Einschätzung der Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Modellversuchsteilnehmern zentral ist. Demnach äußern 11,3 % der 15-Jährigen, dass sich die genannte Anzahl an Freunden im AM15-Modellversuch mit (fast) allen Freunden (vgl. Tabelle 11-3).

Bei weiteren 48,0 % der befragten AM15-Fahrer sind viele ihrer Freunde auch im (baldigen)

Besitz einer AM15-Fahrerlaubnis. Ein knappes Drittel der Befragten (32,9 %) gibt an, dass nur wenige seiner Freunde am AM15-Modellversuch teilnehmen, und nur wenige 15-Jährige (7,8 %) haben (fast) niemanden im Freundeskreis, der wie sie die AM15-Fahrerlaubnis gerade erwirbt bzw. bereits erworben hat.

Die Subgruppenanalyse richtet den Blick auf zwei statistisch relevante Befunde (vgl. Tabelle 11-4). Zum einen unterscheiden sich die Jugendlichen, die eine Mittlere Reife anstreben oder bereits absolviert haben, in der Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Teilnehmern signifikant von denjenigen, die das (Fach-)Abitur anstreben. Ihre Freundeskreise weisen einen höheren Anteil an Freunden auf, die ebenso am AM15-Modellversuch

teilnehmen. Dies gilt auch für die Jugendlichen, die in ländlichen Gebieten fahren. Ihre Freundeskreise sind stärker mit anderen AM15-Modellversuchsteilnehmern durchsetzt als bei Jugendlichen aus den übrigen Kreistypen, insbesondere aus den Großstädten.

In der Gegenüberstellung der Prüf- und Kontrollgruppen sticht die Gruppe der AM15-Modellversuchsteilnehmer deutlich hervor (vgl. Tabelle 11-5.: Sie unterscheidet sich signifikant von jeder der Kontrollgruppen. Unter den 15-jährigen Befragten äußern zusammengerechnet 59,3 %, dass in ihrem Freundeskreis (fast) alle oder viele Gleichaltrige auch die AM15-Fahrerlaubnis erwerben bzw. erworben haben. Das ist deutlich mehr, als in jeder der Kontrollgruppen. Nur die Kontrollgruppe der

Durchdringung des Freundeskreises	Geschlecht		Schulabschluss		Kreistyp				Alter beim FE-Erwerb	
	Weiblich	Männlich	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Großstädte	Städtisch	Ländlich	Dünn besiedelt	Bis 15 Jahre, 3 Monate	Ab 15 Jahre, 4 Monate
(Fast) Alle	12,5	10,8	13,8	9,3	7,0	12,7	11,5	10,0	11,1	11,8
Viele	42,2	50,4	51,2	45,5	25,6	46,0	52,1	46,8	50,0	46,4
Wenige	35,3	32,3	29,0	35,8	32,6	36,0	29,8	35,9	31,5	33,9
(Fast) Keine/r	10,0	6,5	6,0	9,3	34,9	5,3	6,6	7,3	7,4	7,8
Insgesamt (n)	289	567	400	483	43	150	426	220	406	422

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an

Tab. 11-4: AM15-Teilnehmer – Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Modellversuchsteilnehmern; erste Panelwelle (nach relevanten Subgruppen)

Durchdringung des Freundeskreises	Modellversuchsländer			Ostdeutsche Nicht-Modellversuchsländer		Westdeutsches Nicht-Modellversuchsland	
	AM15	AM16	A1	Mofa	AM16/A1	Mofa	AM16/A1
	PG	KG1	KG2	KG3	KG4	KG5	KG6
%							
(Fast) Alle	11,3	9,5	3,6	5,2	4,4	16,1	5,0
Viele	48,0	41,6	25,7	10,4	39,5	30,7	28,5
Wenige	32,9	36,2	47,4	20,8	41,7	37,8	45,6
(Fast) Keine/r	7,8	12,8	23,2	63,6	14,4	15,4	20,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	885	243	439	77	36	397	555

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 11-5: Prüf- und Kontrollgruppen – Durchdringung des Freundeskreises mit Zweirad-Fahranfängern

AM16-Fahrerlaubnisbewerber in den Modellversuchsländern (KG1) weist in diesen beiden Kategorien zusammen einen Wert von über 50 % aus.⁸⁸ Des Weiteren berichten die Mofafahrer aus Niedersachsen (KG5: 46,8 %)⁸⁹ sowie die AM16- bzw. A1-Fahrerlaubnisbewerber aus den ostdeutschen Modellversuchsländern (KG4: 43,9 %) von annähernd hohen Anteilen motorisierter Zweiradfahrer mit identischem Führerschein im Freundeskreis. AM16- bzw. A1-Fahranfänger aus Westdeutschland (KG6) und aus den Modellversuchsländern (KG2) sowie Mofafahrer aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG3) halten den geringsten Anteil an Freunden mit einer identischen Fahrerlaubnis fest.

Fazit

Für den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis haben die gleichaltrigen Freunde im Vergleich zu allen anderen Kraffrad-Fahrerlaubnissen eine besondere Bedeutung. Deutlich mehr Freunde als in jeder der Kontrollgruppen besitzen ebenfalls die gleiche Fahrerlaubnis. Die Entscheidung, die AM15-Fahrerlaubnis zu erwerben, unterliegt, mehr noch als bei allen anderen Zweirad-Fahrerlaubnissen, also auch gruppenspezifischen Prozessen.

11.3 Persönlichkeitsmerkmale

11.3.1 Messung der Persönlichkeitsmerkmale

Persönlichkeitsmerkmale werden in den Sozialwissenschaften neben anderen Einflussgrößen zur Erklärung von Einstellungen und Verhaltensweisen herangezogen. Für das Gesundheitsverhalten z. B. kann der Einfluss bestimmter Eigenschaften der Persönlichkeit nachgewiesen werden (vgl. OZER, BENETMARTINEZ 2006). Auch in der Verkehrssicherheitsforschung finden die Persönlichkeitsmerkmale Anwendung, z. B. in der Erforschung risikobehafteten Fahrverhaltens oder der Unfallbeteiligung – auch in Anwendung auf (jugendliche) Kraffradfahrer (vgl. z. B. ULLEBERG, RUNDMO 2003; DAHLEN, WHITE 2006; JOSHI et al. 2010; BRANDAU et al. 2011).

Für die Messung von Persönlichkeitsmerkmalen hat sich das sog. Big-Five-Modell etabliert und in internationalen Studien bewährt (vgl. RAMMSTEDT et al. 2012: 7). Die darin abgebildeten fünf Persönlichkeitsdimensionen sind Extraversion, Gewissenhaftigkeit, Verträglichkeit⁹⁰, Neurotizismus und

Offenheit (vgl. RAMMSTEDT et al. 2013: 234). Aus dem ursprünglichen Erhebungsinstrument bildeten RAMMSTEDT, JOHN (2007) eine auf zehn Items reduzierte Kurzfassung zur Anwendung in Bevölkerungsumfragen, bei gleichzeitiger Beibehaltung der inhaltlichen Validität der Skala.

RAMMSTEDT, JOHN (2007: 210) schlagen jedoch die Aufnahme eines weiteren Items vor, dass die Erhebung der Persönlichkeitsdimension Umgänglichkeit besser realisiert. Eine weitere Ergänzung, der in der Konzeption des Fragebogens nachgekommen wurde, ist die Erweiterung des Big-Five-Modells um die Dimension Risikobereitschaft (vgl. ANDRESEN 2000). Die final 13 Items umfassende Itematterie mit einer fünf-stufigen Likert-Skala hat bereits in früheren Evaluationsstudien in der Verkehrssicherheitsforschung reliable und valide Ergebnisse erbracht (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 287 ff.; SCHADE, HEINZMANN 2011: 78; FUNK, SCHRAUTH 2016: 340 ff.).

Die Antworten der befragten Jugendlichen in den Prüf- und Kontrollgruppen werden mithilfe einer Faktorenanalyse ausgewertet. Als Ergebnis verbleiben fünf Dimensionen mit einem Eigenwert größer als eins. Die zwei Items, die die Dimension der Risikobereitschaft abbilden sollten, ergeben keine gemeinsame Kategorie, sodass sie für die weitere Analyse nicht berücksichtigt werden.

Tabelle 11-6 veranschaulicht die Ergebnisse der Faktorenanalyse mit den fünf verbliebenen Persönlichkeitsmerkmalen. Darin sind die Werte für die rotierten Faktorladungen entsprechend ihrer Zuordnung zu dem jeweiligen Persönlichkeitsmerkmal abgetragen. 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 je-

⁸⁸ Bei der Interpretation ist auch der große Anteil von verhinderten AM15-Erwerbenden in dieser Kontrollgruppe zu berücksichtigen.

⁸⁹ Wiederum muss bei den Mofafahrern aus Niedersachsen auf den Umstand verwiesen werden, dass in Niedersachsen Mofa-Kurse auch verbreitet an Schulen angeboten werden. Dieses Angebot an ganze Klassenverbände beeinflusst den vorgestellten Befund und muss bei der Interpretation berücksichtigt werden.

⁹⁰ Zum besseren inhaltlichen Verständnis wird der Begriff Verträglichkeit durch Umgänglichkeit ersetzt.

Wie schätzen Sie sich selber ein?	Persönlichkeitsdimension				
	Extraversion	Gewissenhaftigkeit	Umgänglichkeit	Neurotizismus	Offenheit
	Rotierte Faktorladungen				
Ich bin eher zurückhaltend, reserviert. [Extraversion (umgedreht)]	0,791				
Ich schenke anderen leicht Vertrauen, glaube an das Gute im Menschen. [Umgänglichkeit]			0,816		
Ich bin bequem, neige zur Faulheit. [Gewissenhaftigkeit (umgedreht)]		0,840			
Ich bin entspannt, lasse mich durch Stress nicht aus der Ruhe bringen. [Neurotizismus (umgedreht)]				0,851	
Ich habe nur wenig künstlerisches Interesse. [Offenheit (umgedreht)]					0,721
Ich gehe aus mir heraus, bin gesellig. [Extraversion]	0,771				
Ich neige dazu, andere zu kritisieren. [Umgänglichkeit (umgedreht)]	(-0,339)	(0,403)	(0,264)		
Ich erledige Aufgaben gründlich. [Gewissenhaftigkeit]		0,665			
Ich werde leicht nervös und unsicher. [Neurotizismus]				0,693	
Ich habe eine aktive Vorstellungskraft, bin phantasievoll. [Offenheit]					0,807
Ich bin rücksichtsvoll zu anderen, einfühlsam. [Umgänglichkeit]			0,602		

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. 11-6: Prüf- und Kontrollgruppen – Rotierte Komponentenmatrix der Itembatterie zu Persönlichkeitsmerkmalen

weiligen Dimensionen. Das Gleiche gilt für die Aussagen, die die Konstrukte Neurotizismus und Offenheit abbilden. Lediglich das Item „Ich neige dazu, andere zu kritisieren“ lädt auf zwei 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 eins, erklären 63,7 % der Gesamtvarianz der elf in die Analyse aufgenommenen Items. Den größten Erklärungsanteil hat dabei die Dimension Gewissenhaftigkeit mit 16,5 %. Ihr folgt der Faktor Extra-

version mit einer Erklärungskraft von 14,1 %. Ferner können die Komponenten Neurotizismus 12,5 %, Offenheit 10,9 % und Altruismus 9,7 % der Gesamtvarianz erklären.

11.3.2 Auswertungen für die AM15-Modellversuchsteilnehmer

Für die AM15-Modellversuchsteilnehmer ergibt sich für das Persönlichkeitsmerkmal Extraversion ein mittlerer Faktorwert von $\bar{x} = 0,06$.⁹¹ Im Vergleich mit den Kontrollgruppen zeigen sie den höchsten Gruppenmittelwert (vgl. Tabelle 11-7). Dabei sind die Angehörigen der Prüfgruppe signifikant extrovertierter als die Gruppe der Mofafahrer aus Niedersachsen. In der Subgruppenanalyse unter den AM15-Teilnehmern treten keine Unterschiede zwischen den Ausprägungen der unabhängigen Variablen zu Tage (vgl. Bild 11-5).

⁹¹ 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).

Persönlichkeitsmerkmale	Extraversion		Gewissenhaftigkeit		Umgänglichkeit		Neurotizismus		Offenheit	
	n	(\bar{x})	n	(\bar{x})	n	(\bar{x})	n	(\bar{x})	n	(\bar{x})
PG: AM15 MVL	825	0,06	825	0,03	825	0,00	825	-0,02	825	-0,03
KG1: AM16 MVL	211	-0,09	211	-0,05	211	0,05	211	0,04	211	0,18
KG2: A1 MVL	409	-0,01	409	-0,05	409	-0,08	409	-0,00	409	-0,01
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	70	-0,10	70	-0,05	70	-0,03	70	0,04	70	0,22
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	340	0,04	340	-0,06	340	-0,07	340	-0,07	340	0,08
KG5: Mofa Nicht-MVL West	347	-0,08	347	0,03	347	0,18	347	0,06	347	-0,10
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	509	-0,00	509	0,04	509	-0,02	509	0,02	509	-0,04

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen an

Tab. 11-7: Prüf- und Kontrollgruppen – Mittlere Faktorwerte der Persönlichkeitsdimensionen

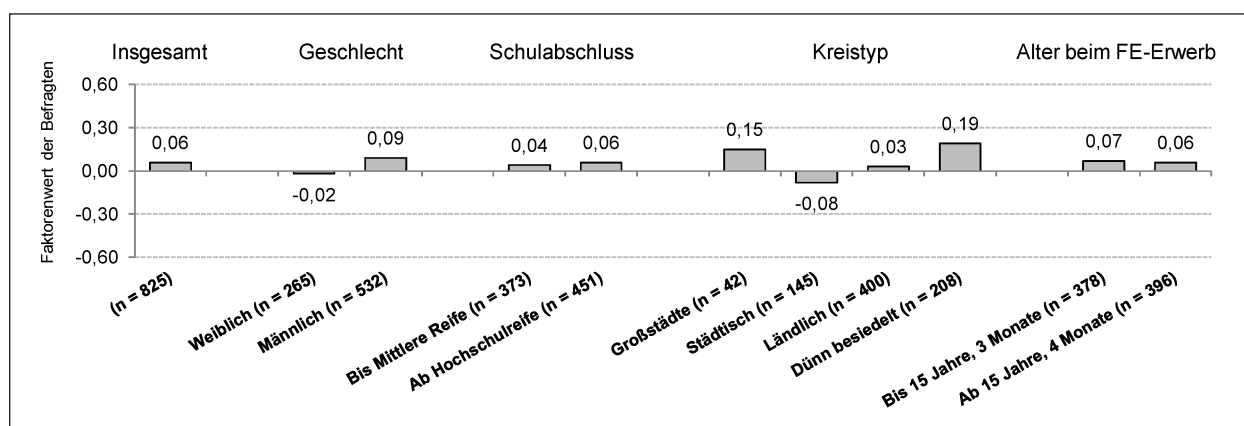


Bild 11-5: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Extraversion – nach relevanten Subgruppen

Auch bei der Gewissenhaftigkeit haben die AM15-Teilnehmer im Vergleich mit den übrigen Kontrollgruppen eine überdurchschnittliche Ausprägung ($\bar{x} = 0,03$; vgl. Tabelle 11-7). Allerdings lassen sich keine Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und einzelnen Kontrollgruppen nachweisen. Gleichauf liegen Mofafahrer aus Niedersachsen (KG5). Einen etwas höheren Durchschnittswert erreichen die AM- bzw. A1-Fahreranfänger aus dem westdeutschen Bundesland ($\bar{x} = 0,04$). In der Subgruppenanalyse unter den befragten AM15-Fahrerlaubnisern werden weibliche Fahreranfänger und Befragte mit einer angestrebten oder bereits absolvierten Mittleren Reife gegenüber ihren jeweiligen Pendanten als gewissenhafter identifiziert (vgl. Bild 11-6).

Hinsichtlich der Umgänglichkeit liegen die befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer mit $\bar{x} = -0,001$ nahe am Gesamtmittelwert $\bar{x} = 0$ (vgl. Tabelle 11-7). Als umgänglicher lassen sich gemäß ihrer Antworten die untersuchten Mofafahrer aus Westdeutsch-

land (KG5: $\bar{x} = 0,18$) und die AM16-Fahrerlaubnisnehmer aus den Modellversuchsländern (KG1: $\bar{x} = 0,05$) einstufen. Die Ausprägungen einer umgänglichen Persönlichkeit unterscheiden sich zwischen der Prüf- und der Kontrollgruppe der Mofafahrer aus Niedersachsen signifikant. Mit Blick auf die AM15-Teilnehmer weisen die Jugendlichen signifikante Unterschiede nach ihrer regionalen Herkunft auf (vgl. Bild 11-7). Dabei erweisen sich Befragte aus Großstädten gegenüber 15-Jährigen aus städtischen und den ländlichen Gebieten als insgesamt umgänglicher.

Beim Neurotizismus, begrifflich auch als emotionale Instabilität zu umzuschreiben, ergibt sich für die Prüfgruppe ein eher unterdurchschnittlicher Wert von $\bar{x} = -0,02$ (vgl. Tabelle 11-7). Emotional stabiler zeigen sich lediglich noch die 16-jährigen AM- bzw. A1-Fahrerlaubnisnehmer aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG4). Unterschiede zwischen der Prüf- und einzelnen Kontrollgruppen lassen sich nicht verallgemeinern. Die Differenzie-

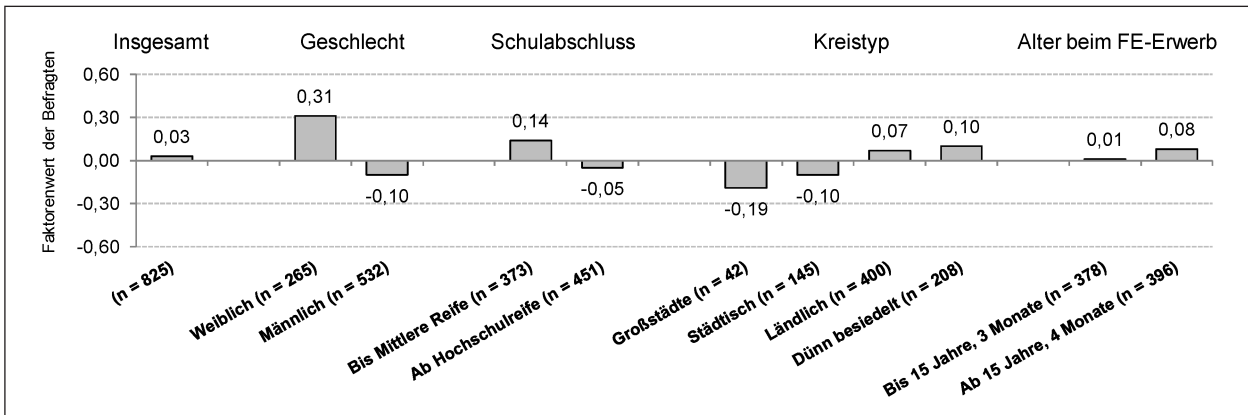


Bild 11-6: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Gewissenhaftigkeit – nach relevanten Subgruppen

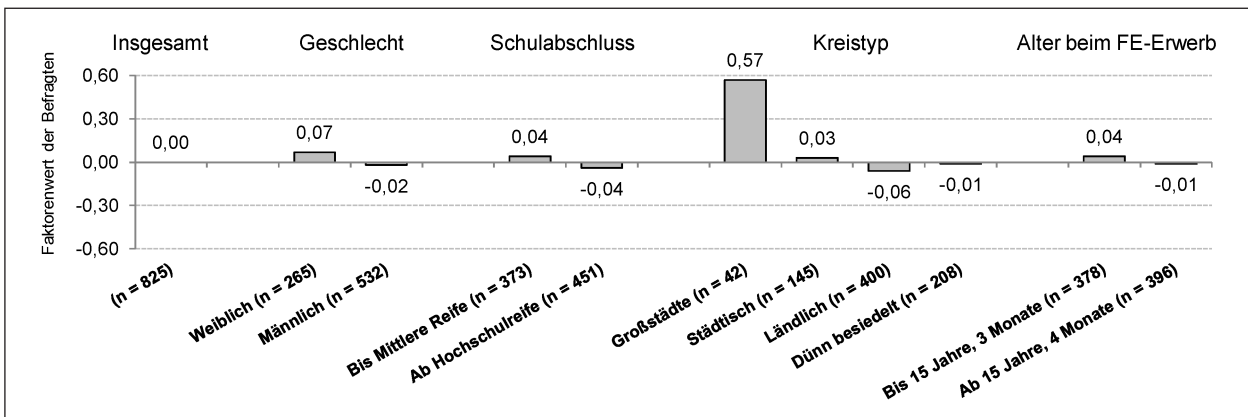


Bild 11-7: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Umgänglichkeit – nach relevanten Subgruppen

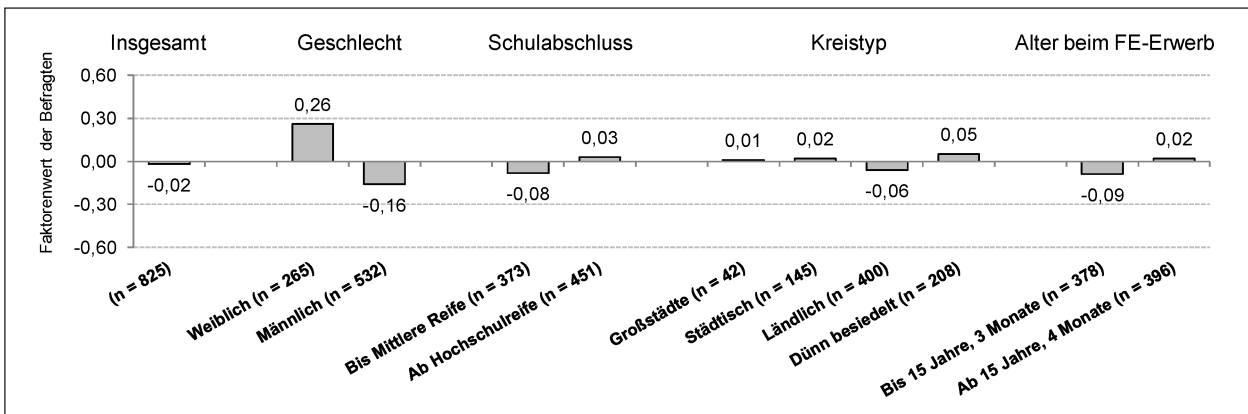


Bild 11-8: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Neurotizismus – nach relevanten Subgruppen

Die AM15-Teilnehmer nach den distinktierten Subgruppen weist eine statistisch relevante Unterscheidung zwischen den Geschlechtern nach (vgl. Bild 11-8). Weibliche AM15-Fahranfänger sind demnach emotional instabiler als die männlichen Besitzer der AM15-Fahrerlaubnis.

Die Persönlichkeitsdimension Offenheit ist unter den befragten AM15-Modellversuchsteilnehmern mit einem Durchschnittswert von $\bar{x} = -0,03$ ausgeprägt (vgl. Tabelle 11-7). Dieser Wert liegt im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich im unteren Bereich, nur die beiden Kontrollgruppen aus Niedersachsen (KG5 und KG6) zeigen eine noch geringe Ausprä-

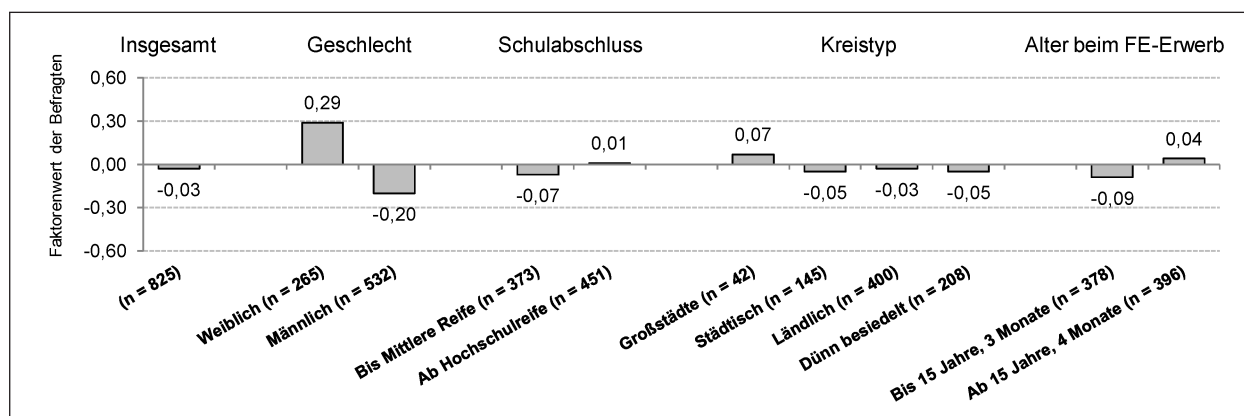


Bild 11-9: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Offenheit – nach relevanten Subgruppen

gung hinsichtlich ihrer Offenheit. Die Unterschiede zwischen der Prüfgruppe und den vergleichsweise offeneren Kontrollgruppen der 16-jährigen AM-Fahrerinnen aus den Modellversuchsländern (KG1) sowie 15-jährigen Mofafahrern aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern (KG3) erweisen sich als statistisch signifikant. Die Analyse der Subgruppe der befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer zeigt zudem – erneut für das Geschlecht – einen verallgemeinerbaren Unterschied: Die weiblichen 15-Jährigen äußern sich im Sinne einer größeren Offenheit als die männlichen Besitzer der AM15-Fahrerlaubnis (vgl. Bild 11-9).

Fazit

Die Persönlichkeitsmerkmale der AM15-Modellversuchsteilnehmer, operationalisiert über das Big-Five-Modell, unterscheiden sich nur in den Dimensionen Extraversion, Umgänglichkeit und Offenheit von einzelnen Kontrollgruppen. Daraus lassen sich allerdings kaum inhaltliche Aussagen über das sicherheitsrelevante Verkehrsverhalten der befragten Jugendlichen ableiten.

12 Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme und Anmerkungen der AM15-Teilnehmer

12.1 Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme

Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme zum Befragungszeitpunkt W1

Den jugendlichen AM15-Teilnehmern wurde sowohl in der Erst- als auch in der Zweitbefragung die Frage vorgelegt, ob sie Freunden oder Bekannten die Modellversuchsteilnahme empfehlen würden.

Hierzu haben die Jugendlichen eine eindeutige Meinung: In der Erstbefragung würden mehr als vier von fünf Befragten die Teilnahme an AM15 uneingeschränkt weiterempfehlen (vgl. Tabelle 12-1). Ein weiteres knappes Fünftel der Moped-Fahrerinnen würde die Modellversuchsteilnahme seinen Freunden oder Bekannten zumindest im Großen und Ganzen empfehlen. Somit verbleiben lediglich 7 Befragte (0,8 %), die bei der Frage nach der Weiterempfehlung von AM15 die Kategorie ‚Nein, wohl eher nicht‘ angeben. Die kategorische Ablehnung der Weiterempfehlung (Antwortkategorie ‚Nein, sicher nicht‘) wurde von keinem Jugendlichen als Antwortalternative gewählt.

Die Jugendlichen hatten außerdem die Möglichkeit, eine Begründung für ihre Weiterempfehlung von AM15 an Freunde oder Bekannte zu geben. Die Angaben der 646 Modellversuchsteilnehmer, die AM15 uneingeschränkt weiterempfehlen würden und hierzu eine Begründung nennen, sind kategorisiert in Tabelle 12-2 dargestellt.

Weiterempfehlung von AM15	%
Ja, auf jeden Fall	80,7
Ja, im Großen und Ganzen schon	18,5
Nein, wohl eher nicht	0,8
Nein, sicher nicht	0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	856

Tab. 12-1: AM15-Teilnehmer – Weiterempfehlung von AM15; erste Panelwelle

Gründe für die uneingeschränkte Weiterempfehlung von AM15	Antworten		Befragte
	n	%	%
Unabhängigkeit	421	47,8	65,2
Mobilität	161	18,3	24,9
Fahrspaß	150	17,0	23,2
Flexibilität	49	5,6	7,6
Fahrfahrung	48	5,5	7,4
Vorbereitung auf weitere Fahrerlaubnisse	26	3,0	4,0
Sonstiges	25	2,8	3,9
Insgesamt	934	100,0	136,2
Mehrfachantworten: 880 Antworten von 646 Befragten			

Tab. 12-2: AM15-Teilnehmer – Gründe für die uneingeschränkte Weiterempfehlung von AM15 (Mehrfachantworten); erste Panelwelle

Beinahe zwei Drittel derjenigen AM15-Erwerber, die eine uneingeschränkte Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme vornehmen würden, thematisieren in ihrer Begründung einen Hinzugewinn an Unabhängigkeit (häufig von ihren Eltern). Eine generell erhöhte Mobilität, also die Möglichkeit, bestimmte Ziele besser oder einfacher erreichen zu können, sowie der Spaß am Mopedfahren bewegen jeweils in etwa ein Viertel der Jugendlichen zur unbedingten Weiterempfehlung von AM15 an Freunde oder Bekannte. Kleinere Anteile der Befragten nennen weiterhin eine erhöhte Flexibilität hinsichtlich ihrer Freizeitgestaltung, das Sammeln von Fahrfahrung sowie die Vorbereitung auf den Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse als Vorteile von AM15.

Unter den 154 Befragten, die angeben, dass sie eine Modellversuchsteilnahme im Großen und Ganzen weiterempfehlen würden, finden sich hinsichtlich der Begründungen für diese Meinung dieselben Antwortmuster wie unter denjenigen, die AM15 uneingeschränkt weiterempfehlen würden (vgl. Tabelle 12-3). Lediglich die Häufigkeitsanteile der ein-

Gründe für die eingeschränkte Weiterempfehlung von AM15	Antworten		Befragte
	n	%	%
Unabhängigkeit	96	44,9	62,3
Mobilität	46	21,5	29,9
Fahrspaß	29	13,6	18,8
Fahrfahrung	14	6,5	9,1
Flexibilität	10	4,7	6,5
Vorbereitung auf weitere Fahrerlaubnisse	3	1,4	1,9
Sonstiges	16	7,5	10,4
Insgesamt	214	100,0	139,0
Mehrfachantworten: 214 Antworten von 154 Befragten			

Tab. 12-3: AM15-Teilnehmer – Gründe für die eingeschränkte Weiterempfehlung von AM15 (Mehrfachantworten); erste Panelwelle

zelnen Antwortkategorien unterscheiden sich geringfügig zwischen den beiden Gruppen der Modellversuchsteilnehmer. Die Befragten, die AM15 nur eingeschränkt weiterempfehlen, beziehen sich zu einem größeren Teil auf eine hinzugewonnene Flexibilität in ihrem Alltag. Die Vorbereitung auf den Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse spielt bei der Weiterempfehlung im Großen und Ganzen dagegen mit lediglich drei Nennungen eine geringere Rolle unter den Jugendlichen als bei der uneingeschränkten Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme.

Die Angabe, AM15 wohl eher nicht weiterzuempfehlen, wird von den Jugendlichen vor allem mit dem geringen zeitlichen Abstand zum 16. Geburtstag und der damit verbundenen Möglichkeit des Erwerbs der A1-Fahrerlaubnis begründet. Drei der sieben Jugendlichen, die die Antwortalternative ‚Nein, wohl eher nicht‘ wählten, beziehen sich auf diese leistungsstärkere und damit für die genannten Jugendlichen reizvollere Alternative.

Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme zum Befragungszeitpunkt W2

Die Häufigkeitsverteilung zur Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme zum Befragungszeitpunkt W2 entspricht nahezu exakt derjenigen zum Befragungszeitpunkt W1 (vgl. Tabelle 12-4): Mehr als vier von fünf Jugendlichen würden AM15 gegen Ende der Modellversuchszeit auf jeden Fall weiterempfehlen und ein weiteres knappes Fünftel der Befragten gibt an, den AM15-Erwerb im Großen und Ganzen weiterempfehlen zu können. Somit verbleiben lediglich 1,4 % der Zweirad-Fahranfän-

Weiterempfehlung von AM15	%
Ja, auf jeden Fall	81,2
Ja, im Großen und Ganzen schon	17,4
Nein, wohl eher nicht	1,4
Nein, sicher nicht	0
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	345

Tab. 12-4: AM15-Teilnehmer – Weiterempfehlung von AM15; zweite Panelwelle

ger in der Prüfgruppe, die die Modellversuchsteilnahme wohl eher nicht weiterempfehlen würden.

Zur Darstellung der Gründe für die Weiterempfehlung von AM15 zum Befragungszeitpunkt W2 werden im Folgenden diejenigen Befragten, die AM15 auf jeden Fall weiterempfehlen würden, mit den Personen, die eine Modellversuchsteilnahme im Großen und Ganzen weiterempfehlen, zusammengefasst (vgl. Tabelle 12-5).⁹²

Wie bereits zum Befragungszeitpunkt W1 spielt die Unabhängigkeit, die die Jugendlichen durch den AM15-Erwerb hinzugewinnen, die größte Rolle für deren Bereitschaft zur Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme. Dieser Aspekt wird von beinahe sechs von zehn Jugendlichen zum Befragungszeitpunkt W2 erwähnt. Auch eine gesteigerte Mobilität im Sinne einer besseren bzw. einfacheren Zielerreichung nennen mehr als vierzig Prozent der Befragten als Grund für die Weiterempfehlung von AM15. Immerhin mehr als jeder zehnte Befragte verweist außerdem auf den Fahrspaß bei der Nutzung seines Zweirades, die Möglichkeit zum Aufbau von Fahrerfahrung und eine gesteigerte Flexibilität hinsichtlich der Freizeitgestaltung. Die Vorbereitung auf den Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse sehen die Jugendlichen dagegen nur zu einem kleinen Teil als Grund dafür an, AM15 Freunden oder Bekannten zu empfehlen.

Wie bereits zum Befragungszeitpunkt W1 begründen auch zum Befragungszeitpunkt W2 die wenigen AM15-Teilnehmer, die eine Modellversuchsteilnahme wohl eher nicht weiterempfehlen würden, ihre Meinung vor allem mit dem geringen zeitlichen

⁹² Da die Gruppe der AM15-Teilnehmer, die den Modellversuch im Großen und Ganzen weiterempfehlen würden, zum Befragungszeitpunkt W2 lediglich 60 Personen umfasst, hätte eine separate kategorisierte Darstellung dieser Jugendlichen nur geringe Aussagekraft.

Gründe für die Weiterempfehlung von AM15	Antworten		Befragte
	n	%	%
Unabhängigkeit	182	36,5	58,7
Mobilität	131	26,3	42,3
Fahrspaß	49	9,8	15,8
Fahrerfahrung	38	7,6	12,3
Flexibilität	32	6,4	10,3
Vorbereitung auf weitere Fahrerlaubnisse	14	2,8	4,5
Sonstiges	52	10,4	16,8
Insgesamt	498	100,0	160,6
Mehrfachantworten: 498 Antworten von 310 Befragten			

Tab. 12-5: AM15-Teilnehmer – Gründe für die Weiterempfehlung von AM15 (Mehrfachantworten); zweite Panelwelle

Abstand zur Möglichkeit des A1-Erwerbs und der damit verbundenen Gelegenheit, leistungsstärkere Zweiräder führen zu können.

Fazit

Die AM15-Erwerber geben zu beiden Befragungszeitpunkten in etwa vier von fünf Fällen an, die Modellversuchsteilnahme auf jeden Fall weiterempfehlen zu wollen. In beiden Panelwellen äußert weiterhin ein knappes Fünftel der Befragten die Meinung, AM15 im Großen und Ganzen weiterempfehlen zu können. Jugendliche, die eine Teilnahme am Modellversuch auf keinen Fall oder wohl eher nicht weiterempfehlen, sind zu beiden Befragungszeitpunkten nur vereinzelt zu finden. Die dominierenden Gründe für die Bereitschaft zur Weiterempfehlung von AM15 bestehen in einem Hinzugewinn an Unabhängigkeit, einer erhöhten Mobilität sowie dem Spaß am Mopedfahren.

12.2 Anmerkungen der AM15-Teilnehmer

Anmerkungen der AM15-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W1

Die letzte Frage im Fragebogen der AM15-Erwerber bot diesen zu beiden Befragungszeitpunkten die Möglichkeit, Anmerkungen zu AM15 oder zur Befragung zu äußern.

In der ersten Erhebungswelle machten 300 Befragte von dieser Möglichkeit Gebrauch. Drei von zehn Befragten geben allerdings lediglich an,

explizit keine Anmerkung zu AM15 bzw. zum Fragebogen zu haben (vgl. Tabelle 12-6). Unter den restlichen Jugendlichen, die eine inhaltliche Anmerkung hinterließen, werden folgende Punkte thematisiert:

- Beinahe einer von fünf Jugendlichen, die das Kommentarfeld genutzt haben, plädiert für die bundesweite Einführung von AM15.
- Mehr als einer von zehn kommentierenden Befragten kommt außerdem auf Vorteile der Modellversuchsteilnahme zu sprechen. Hierunter sind insbesondere eine erhöhte Unabhängigkeit und/oder Mobilität, das Ansammeln von Fahrerfahrung und der mit der Zweiradnutzung verbundene Fahrspaß zu nennen.
- Etwas weniger als ein Zehntel derjenigen AM15-Erwerber, von denen eine Anregung zum AM15 oder zum Fragebogen vorliegt, hat Anmerkungen zum Fragebogen hinterlassen. Diese beziehen sich hauptsächlich auf die Länge des Online-Fragebogens oder stellen die Notwendigkeit soziodemografischer Angaben im Rahmen der Untersuchung infrage.
- Etwa von jedem zwanzigsten Befragten, der die Gelegenheit zu einem Kommentar genutzt hat, werden auch Nachteile des AM15 genannt. Hierunter fallen die (hohen) Kosten des Fahrerlaubnisverfahrens und die, nach Meinung der Zweirad-Fahrer, zu geringe gesetzliche Höchstgeschwindigkeit für AM-Fahrzeuge.

Anmerkungen zu AM15/ zum Fragebogen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Explizit keine Angabe	90	28,2	30,0
Bundesweite Einführung	55	17,2	18,3
Vorteile von AM15	39	12,2	13,0
Anmerkungen zum Fragebogen	26	8,2	8,7
Nachteile von AM15	17	5,3	5,7
Verkehrsteilnahme als Mopedfahrer	16	5,0	5,3
Weiterführung von AM15	12	3,8	4,0
Sonstiges	64	20,1	21,3
Insgesamt	319	100,0	106,3
Mehrfachantworten: 319 Antworten von 300 Befragten			

Tab. 12-6: AM15-Teilnehmer – Anmerkungen zum AM15/zum Fragebogen (Mehrfachantworten); erste Panelwelle

- Weitere genannte Themen vonseiten der Jugendlichen bestehen in Besonderheiten der Verkehrsteilnahme als Mopedfahrer (z. B. Probleme mit der Gangschaltung, fehlende Rücksichtnahme von Pkw-Fahrern) sowie dem Wunsch nach der Weiterführung von AM15 über das Jahr 2018 hinaus.

Anmerkungen der AM15-Teilnehmer zum Befragungszeitpunkt W2

Zum Befragungszeitpunkt W2 haben lediglich 71 der 360 befragten Personen eine Anmerkung zu AM15 oder zum Fragebogen hinterlassen (vgl. Tabelle 12-7). Diese Jugendlichen haben vor allem mit AM15 verbundene Vorteile (Unabhängigkeit, Mobilität etc.) thematisiert und den Wunsch nach der Ausweitung des Modellversuchs auf das gesamte Bundesgebiet formuliert. Etwas mehr als ein Fünftel der Befragten, die eine Anmerkung hinterlassen haben, hat das Kommentarfeld außerdem lediglich zu der Mitteilung genutzt, keine Anmerkungen zu AM15 oder zum Fragebogen zu haben. Die übrigen, in der ersten Befragung noch vertretenen, Themenblöcke werden zum Befragungszeitpunkt W2 nur noch vereinzelt genannt.

Fazit

Die inhaltlichen Kommentare der AM15-Teilnehmer, die diese zur Befragung oder zum Modellversuch hinterlassen, beziehen sich zu beiden Befragungszeitpunkten hauptsächlich auf Vorteile von AM15

Anmerkungen zu AM15/ zum Fragebogen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Vorteile von AM15	22	28,9	31,0
Explizit keine Angabe	17	22,4	23,9
Bundesweite Einführung	20	13,2	14,1
Anmerkungen zum Fragebogen	5	6,6	7,0
Verkehrsteilnahme als Mopedfahrer	4	5,3	5,6
Weiterführung von AM15	3	3,9	4,2
Nachteile von AM15	2	2,6	2,8
Sonstiges	13	17,1	18,3
Insgesamt	76	100,0	107,0
Mehrfachantworten: 76 Antworten von 71 Befragten			

Tab. 12-7: AM15-Teilnehmer – Anmerkungen zum AM15/zum Fragebogen (Mehrfachantworten); zweite Panelwelle

(Unabhängigkeit, Mobilität, Fahrspaß), die Forderung nach einer bundesweiten Einführung des Modellversuchs sowie Anmerkungen zum Fragebogen (Länge, Sinnfälligkeit spezifischer Fragestellungen).

13 Zusammenfassung und Fazit

13.1 Zusammenfassung der Befunde

Mit Beginn des AM15-Modellversuchs am 01.05.2013 ist in den ostdeutschen Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen das zulässige Alter für den Erwerb einer AM-Fahrerlaubnis von 16 auf 15 Jahre abgesenkt worden. Mit dieser Maßnahme wird maßgeblich das Ziel der Verbesserung der Mobilität von Jugendlichen, insbesondere im ländlichen Raum, verfolgt (vgl. BMVI o. J.). Die Realisierung dieses Ziels und die Betrachtung der verkehrssicherheitsrelevanten Folgen der Absenkung des Mindestalters werden mithilfe der vorliegenden Befragungsstudie evaluiert. In diese Evaluation wurden jedoch nicht nur AM15-Teilnehmer aus den drei Modellversuchsländern einbezogen, sondern auch motorisierte Zweirad-Fahrer aus den – zum Erhebungszeitpunkt – ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsländ Nieder-sachsen. Diese Vergleichsgruppen (Kontrollgruppen) werden den AM15-Teilnehmern (Prüfgruppe) in der vorliegenden Untersuchung gegenübergestellt.

Entwicklung des AM15-Fahrerlaubniserwerbs

Mithilfe der Datenlieferungen von DEKRA und TÜV Nord konnte für die Jahre 2013 bis 2016 die Zahl erteilter Mofa-Prüfbescheinigungen und AM- bzw. A1-Fahrerlaubnisse für 15- bzw. 16-jährige Jugendliche in den untersuchten Modellversuchs- und Nicht-Modellversuchsländern nachvollzogen werden.

Die Fahrerlaubnis AM15 findet in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen einen großen Anklang. Insgesamt haben zwischen 2013 und 2016 knapp 20.000 15-Jährige die AM-Fahrerlaubnis erworben. Dabei ist in allen Modellversuchsländern die Anzahl jährlicher AM15-Fahrerlaubniserteilungen von Jahr zu Jahr bemerkenswert gestiegen. Gleichzeitig verlieren die übri-

gen Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnisse für motorisierte Zweiräder für 15- und 16-Jährige an absoluter und relativer Bedeutung. Durch den hohen Zuspruch zu AM15 steigt die Anzahl an jugendlichen Verkehrsteilnehmern mit motorisierten Zweirädern insgesamt deutlich an.

Mit Einführung der AM15-Fahrerlaubnis konnten einerseits neue Nutzergruppen für motorisierte Zweiräder hinzugewonnen werden und andererseits haben augenscheinlich die Jugendlichen andere Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnisse durch die neue Fahrerlaubnisklasse AM15 substituiert. Interessant wird sein, ob sich die bisherige Entwicklung des Erwerbs von Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnissen für die Klassen Mofa, AM15, AM16 und A1 in Zukunft auf dem 2016er Niveau stabilisieren wird, wie es sich in den einzelnen Modellversuchsländern im Trend zumindest andeutet.

In den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen nimmt der Anteil jährlicher Erteilungen für die Klasse A1 im beobachteten Zeitraum deutlich zu. In Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern steigt damit auch insgesamt der Erwerb von Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnissen für Mofas, Klein- und Leichtkrafträder. In Niedersachsen wird diese Entwicklung jedoch von der abnehmenden Anzahl neuer Mofa-Prüfbescheinigungen überdeckt und in der Gesamtentwicklung nicht sichtbar.

Eine zusätzliche Erkenntnis leitet sich aus der stagnierenden Entwicklung der AM-Fahrerlaubniserteilungen in den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern ab. Die AM-Fahrerlaubnis hat in diesen Bundesländern keine nennenswerte Bedeutung im Fahrerlaubniseschehen. In den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern liegt das Ausmaß erteilter Prüfbescheinigungen bzw. Fahrerlaubnisse für Mofa und AM unter 15- und 16-Jährigen bei jeweils unter 10 % aller Zweiradfahrerlaubnisse. Diese Befunde heben den großen Anklang der neu eingeführten AM15-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern nochmals hervor.

In allen Modellversuchsländern ist der geschätzte Anteil 15-jähriger Jugendlicher, die eine AM15-Fahrerlaubnis erworben haben, in den Jahren von 2013 bis 2016 kontinuierlich angestiegen. In den drei Bundesländern erwirbt annähernd etwa jeder zehnte 15-jährige Jugendliche die Erlaubnis, ein AM-Fahrzeug im Straßenverkehr zu führen. Die geschlechtergetrennte Betrachtung zeigt jedoch, dass

die Verbreitung dieser Fahrerlaubnisklasse unter männlichen Jugendlichen deutlich höher ist als unter weiblichen.

Die mit der Einführung von AM15 geäußerte Absicht, den Jugendlichen eine Möglichkeit zur eigenständigen Mobilität an die Hand zu geben (vgl. BMVI o. J.; Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2013; Landtag von Sachsen-Anhalt 2011), hat bei den 15-Jährigen Anklang gefunden. Der Trend der bisherigen Entwicklung der Fahrerlaubniserteilungen lässt ad hoc zumindest eine weitere Stabilisierung der Anzahl erworbener AM15-Fahrerlaubnisse erwarten.

Entwicklung der polizeilich aufgenommenen Unfälle von 15-jährigen Kleinkraftradfahrern in den Modellversuchsländern

Die Zunahme 15-jähriger motorisierter Verkehrsteilnehmer durch die Einführung der AM15-Fahrerlaubnis führt zu einer höheren Verkehrsleistung von jugendlichen Zweiradfahrern im Straßenverkehr. Mit der größeren Exposition geht ein Anstieg von in Verkehrsunfällen verunglückten Jugendlichen beinahe zwangsläufig einher. Ein solcher Zuwachs wird in den Unfallstatistiken für jugendliche Kleinkraftradfahrer der Jahre 2011 bis 2016 in den AM15-Modellversuchsländern für alle betroffenen Altersjahrgänge eindeutig sichtbar.

In den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern verläuft die Statistik der verunglückten jugendlichen Kraftradfahrer dagegen weitgehend unauffällig. Bei den Kleinkrafträdern, die der Fahrerlaubnisklasse AM entsprechen, ist in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern keine bedeutsame Entwicklung und in Niedersachsen ein Rückgang der jugendlichen Verunglückten erkennbar. In allen drei Bundesländern lässt sich stattdessen eine mehr oder weniger stark zunehmende Zahl verunglückter 16- und 17-jähriger Fahrzeugführer von Leichtkrafträdern nachvollziehen.

Seit Einführung der AM15-Fahrerlaubnis im Jahr 2013 hat das Unfallgeschehen im Segment der Kleinkrafträder in den Modellversuchsländern eine neue Dynamik erfahren. Dabei ist die Gruppe der verunglückten 15-jährigen Kraftradfahrer in der Laufzeit des Modellversuchs zu einer relevanten Größe in der Verkehrsunfallstatistik herangewachsen. Bei einer noch stärkeren Durchdringung der 15-jährigen Zielgruppe mit entsprechenden AM-Fahrerlaubnissen wäre durchaus mit einem weite-

ren Anstieg der Unfallzahlen zu rechnen. Aber nicht nur die Zahl der verunglückten 15-Jährigen, sondern auch die Verunglücktenzahlen der 16- und 17-jährigen Kleinkraftradfahrer sind im Beobachtungszeitraum gestiegen. Dementsprechend hat sich die Gesamtzahl aller Verunglückten in der untersuchten Altersgruppe der 15- bis 17-jährigen Mopedfahrer in jedem beteiligten Bundesland seit Beginn des AM15-Modellversuchs mehr als verdoppelt.

In den länderspezifischen Auswertungen des Verkehrsunfallgeschehens unter Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern ist zum einen der gleiche Trend bei der Zunahme von Unfällen der 15-Jährigen bis zum Jahr 2016 zu erkennen. Zum anderen ist auffällig, dass die AM15-Fahrer die Verkehrsunfälle häufig selbst verursachen.

Eine mit den Modellversuchsländern vergleichbare Entwicklung an verunglückten Kleinkraftradfahrern (ohne Mofa) ist in den Verkehrsunfallstatistiken für Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen nicht ansatzweise zu erkennen. Der Anstieg der verunglückten 15-jährigen Fahrer von Mopeds in den Modellversuchsländern ist somit nicht auf eine allgemeine Entwicklung unter jugendlichen Fahrern motorisierter Zweiräder, sondern vielmehr auf die erhöhte Exposition von 15-Jährigen als Folge des AM15-Modellversuchs, zurückzuführen.

Bei der Analyse der Verunglücktenzahlen jugendlicher Kraftradfahrer wurde ersichtlich, dass 15-jährige Jugendliche nicht nur als Verkehrsteilnehmer mit einem motorisierten Zweirad auf den Straßen präsenter, sondern auch als ernstzunehmende Gruppe in der Verkehrsunfallstatistik relevant werden. Darüber hinaus verweist die Berechnung der Proportionalitätskennziffern aus den Verunglücktenzahlen der Jahre 2013 bis 2016 und den Fahrerlaubniserteilungen für 15-jährige Kleinkraftradfahrer des jeweils gleichen Jahres auf einen zunächst überproportionalen Anstieg der Unfallzahlen 15-jähriger Kleinkraftradfahrer in Relation zur Anzahl an AM15-Fahrerlaubniserteilungen, der sich am Ende des Beobachtungszeitraumes offensichtlich stabilisiert.

Die gegenüberstellenden Berechnungen der Proportionalitätskennziffer mit 16-jährigen AM-Fahrern aus den Nicht-Modellversuchsländern und vor allem mit 16-jährigen A1-Fahrerlaubniserteilungen

bern machen jedoch deutlich, dass der über die Jahre 2013 bis 2016 verzeichnete Anstieg der Kennziffer in den AM15-Modellversuchsländern eher als eine Anpassung an die bestehenden Verhältnisse unter jugendlichen Zweiradfahrern zu verstehen ist. Auf die zukünftige Entwicklung der Unfallverwicklung von AM15-Fahranfängern und die der damit in Verbindungen stehenden Proportionalitätskennziffer muss aufgrund des dynamischen Anstiegs seit dem Jahr 2013 dennoch geachtet werden. Des Weiteren ist zu beachten, dass die Gegenüberstellung der 16-jährigen A1-Fahrerlaubnis-erwerber zu den 15-jährigen Modellversuchsteilnehmern nur eingeschränkt aussagekräftig ist, da diese ihr motorisiertes Zweirad häufiger nutzen, längere Distanzen zurücklegen und mit einer höheren Geschwindigkeit fahren, wie in den Kapiteln 7, 8 und 9 dieses Berichtes gezeigt worden ist. Das insgesamt etwas stärker ausgeprägte Verhältnis von Verunglückten zu Fahrerlaubniswerbenden des gleichen Jahres unter den 16-jährigen Leichtkraftradfahrern erscheint vor diesem Hintergrund plausibel.

Untersuchungsdesign und Verlauf der Befragungsstudie

Die konzeptionellen Vorarbeiten zum Untersuchungsdesign dieser Evaluationsstudie wurden bereits in der vorgeschalteten Methodenstudie von FUNK, STUMPF (2014) geleistet. Den dortigen Vorschlägen für die Durchführung der Evaluation des AM15-Modellversuchs wurde weitgehend entsprochen.

Die zentralen Empfehlungen der Methodenstudie sahen zum einen eine zweimalige Befragung von AM15-Modellversuchsteilnehmern und zum anderen die einmalige vergleichende Erhebung unter Kontrollgruppen anderer motorisierter Zweiradfahranfänger aus den Modell- und aus Nicht-Modellversuchsländern vor. Als Erhebungsinstrument wurden Online-Fragebogen verwendet.

Die Erhebungszeitpunkte waren für die Erstbefragung von AM15-Teilnehmern auf Januar und Juni 2016 und für die Wiederholungsbefragung auf das individuelle Ende der Modellversuchsteilnahme, also den 16. Geburtstag des Jugendlichen, festgelegt. Die wiederholte Befragung von AM15-Teilnehmern erfolgte auf Basis einer freiwilligen Bereitstellung von Kontaktdaten in der Erstbefragung.

Die Jugendlichen für die Vergleichsgruppen wurden aus den weiteren motorisierten Zweirad-Fahranfän-

gergruppen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer AM16- bzw. A1-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern und Nicht-Modellversuchsländern rekrutiert. Die unterschiedlichen Gruppenumfänge erlaubten einerseits die Ziehung von Zufallsstichproben aus dem Pool der jeweiligen Erwerber der Prüfbescheinigung oder Fahrerlaubnis unter AM15-Teilnehmern, Erwerbenden einer A1-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern, Erwerbenden einer AM16-/A1-Fahrerlaubnis in den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern und Erwerbenden einer Mofa-Prüfbescheinigung, AM16- oder A1-Fahrerlaubnis in Niedersachsen. Sie machten andererseits eine Vollerhebung von gleich zwei Jahrgängen von AM16-Fahrerlaubnis-erwerbenden in den Modellversuchsländern und von Erwerbenden einer Mofa-Prüfbescheinigung in den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern notwendig, um eine ausreichende Zahl an Befragungsteilnehmern rekrutieren zu können.

Die Ziehung der (Zufalls-)Stichproben und die Versendung der Erhebungsunterlagen übernahmen die DEKRA und der TÜV Nord. Bis zum Ende der von Januar 2016 bis April 2017 dauernden Erhebungsphase konnte für die Prüf- und Kontrollgruppen ein zumeist sehr zufriedenstellender Rücklauf realisiert werden:

- Befragungen der Prüfgruppe (PG), AM15-Modellversuchsteilnehmer:
 - Befragungswelle W1: n = 906, Rücklaufquote 45,3 %,
 - Befragungswelle W2: n = 360, Rücklaufquote 57,0 %.
- Befragung der Kontrollgruppe KG1, 16-jährige AM-Fahrerlaubnis-erwerber aus den Modellversuchsländern: n = 250, Rücklaufquote 20,4 %;
- Befragung der Kontrollgruppe KG2, 16-jährige A1-Fahrerlaubnis-erwerber aus den Modellversuchsländern: n = 450, Rücklaufquote 22,5 %;
- Kontrollgruppe KG3, 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern: n = 82, Rücklaufquote 26,2 %;
- Befragung der Kontrollgruppe KG4, 16-jährige AM/A1-Fahrerlaubnis-erwerber aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern: n = 374, Rücklaufquote 18,7 %;

- Befragung der Kontrollgruppe KG5, 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland: n = 411, Rücklaufquote 20,6 %;
- Befragung der Kontrollgruppe KG6, 16-jährige AM/A1-Fahrerlaubniserwerber aus dem westdeutschen Nicht-Modellversuchsland: n = 560, Rücklaufquote 28,0 %.

Das Fragenprogramm sah für die Erstbefragung der Prüfgruppe sowie für die einmalige Befragung der Kontrollgruppen ein bis auf wenige Ausnahmen identisches Fragenprogramm vor, darunter wurden Aspekte der Soziodemografie, der Fahrausbildung, des Mobilitätsverhaltens und der Gefahrenwahrnehmung und -exposition erhoben. In der Zweitbefragung der AM15-Teilnehmer wurden ausgewählte Fragestellungen wiederholt.

Zentral in der vorliegenden Evaluationsstudie sind die Befunde für die AM15-Teilnehmer, deren Befragung sowohl hinsichtlich des Rücklaufs als auch hinsichtlich der Prüfung der Repräsentativität positiv verlaufen ist. Der Vergleich der Prüfgruppe mit den Kontrollgruppen erfordert – angesichts einer bezüglich z. B. des Alters und der Reichweite der genutzten Krafträder eingeschränkten Vergleichbarkeit der erhobenen Teilgruppen – in der statistischen Datenauswertung Zugeständnisse. In inhaltlicher Perspektive erweist sich die Erhebung der Vergleichsgruppen jedoch als unverzichtbar für die Interpretation der Befunde der Prüfgruppe, die eine hinsichtlich Alter und Fahrzeugtyp neue Gruppe von Fahrerlaubniserwerbern darstellt und der deswegen keine direkt vergleichbare Gruppe gegenübergestellt werden kann.

Soziodemografie der AM15-Modellversuchsteilnehmer

Ein zentraler und zugleich erwartbarer Befund der Evaluationsstudie ist der deutliche Überhang von männlichen Jugendlichen unter den befragten motorisierten Zweirad-Fahranfängern in der Prüf- und genauso in den Kontrollgruppen. Dieses Resultat deckt sich mit dem Geschlechterverhältnis, das bei den amtlichen Statistiken der Fahrerlaubniserteilungen zum Vorschein kommt.

Mit Blick auf den Ausbildungsstatus sind die befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer nahezu ausschließlich Schüler, gleiches gilt für die 15-jährigen Mofafahrer in den Kontrollgruppen KG3 und KG5.

Die 16-jährigen Jugendlichen mit einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis sind hingegen häufiger bereits Absolventen, und befinden sich dann weit überwiegend in einer Berufsausbildung. Hinsichtlich des angestrebten höchsten Schulabschlusses lässt sich kein einheitliches Bild der Befragten zeichnen.

Die Jugendlichen haben, bis auf wenige Ausnahmen, ihre Fahrerlaubnis innerhalb eines Jahres nach Erreichen des jeweiligen Mindestalters erworben. Die Befragungsteilnahme erfolgte dann durchschnittlich 229 Tage (Erstbefragung Prüfgruppe) bzw. 380 Tage (Kontrollgruppen) nach Erreichen des entsprechenden Lebensjahres, sodass die Jugendlichen zum Zeitpunkt der Befragung nur in Ausnahmefällen Fahrerlaubnisbesitzdauern von mehr als 15 Monaten aufweisen.

Insgesamt zeichnen sich alle Gruppen von Befragten dadurch aus, dass sie zum Großteil in dünn besiedelten oder ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen mit dem Zweirad mobil sind. Die höchsten Anteile an Jugendlichen aus dünn besiedelten Regionen, können dabei in den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern verzeichnet werden. In den Modellversuchsländern überwiegen dagegen bei allen unterschiedenen Gruppen Befragte aus ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen.

Die befragten Jugendlichen leben zum Großteil in Haushalten, welche zwei bis fünf Personen umfassen. In der Regel verfügen zwei bis drei dieser Personen über einen Pkw-Führerschein und dementsprechend steht den Haushalten der Befragten bis auf wenige Ausnahmen auch mindestens ein Pkw, zugelassen auf eines der Haushaltsmitglieder, zur Verfügung. Mit Ausnahme der Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 verfügen jeweils mehr als neun von zehn Befragten in ihren Haushalten außerdem über mindestens ein Zweirad desjenigen Fahrzeugtyps, für den sie ihre Fahrerlaubnis bzw. Prüfbescheinigung erworben haben. Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis greifen dagegen zu einem etwas höheren Anteil auch auf leistungsschwächere Fahrzeuge wie Kleinkrafträder oder Mofas zurück.

In der externen Validierung zeigen sich die Befragungsdaten der AM15-Teilnehmer im Abgleich mit der Grundgesamtheit aller AM15-Fahrerlaubniserwerber des gleichen Jahres hinsichtlich des Geschlechts repräsentativ. Hinsichtlich der regionalen Verteilung erweist sich die Stichprobe im Abgleich mit der Population 15-jähriger Jugendlicher in den Modellversuchsländern als inhaltlich valide.

Fahrerlaubniserwerb

Hinsichtlich der formalen Fakten zur Fahrausbildung fallen die AM15-Teilnehmer nicht durch längere Ausbildungsdauern oder eine besonders hohe Anzahl nicht bestandener Fahrprüfungen auf. Bei der Anzahl der Prüfversuche wirkt jedoch der Eindruck nach, dass die AM15-Teilnehmer häufiger als AM- bzw. A1-Fahrschüler in den Kontrollgruppen – ausgenommen Kontrollgruppe KG1 – weitere theoretische bzw. praktische Prüfversuche benötigen. In dieser Hinsicht sticht insbesondere die Gruppe der Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis mit 16 Jahren in den Modellversuchsländern hervor, in der sich u. a. diejenigen Jugendlichen sammeln, die die AM-Fahrerlaubnis statt mit 15 Jahren erst nach Vollendung des 16. Lebensjahres abgeschlossen haben, und die Ergebnisse dieser Kontrollgruppe KG1 in Richtung längerer Fahrausbildungsdauern und einer höheren Zahl nicht bestandener Prüfungen beeinflussen.

Die durchschnittliche Verweildauer im AM15 beträgt 7,6 Monate. Bisher nutzt erst jeder fünfte AM15-Teilnehmer die maximal mögliche Verweildauer im Modellversuch aus. Allerdings verbleibt knapp die Hälfte der AM15-Fahranfänger mehr als ein dreiviertel Jahr im Modellversuch. Junge Männer, 15-Jährige, die nicht in Großstädten leben, und – plausibler Weise – Früheinsteiger verweilen länger im Modellversuch als ihre jeweiligen Pendanten.

Weit überwiegend haben sich die Jugendlichen selbst für den AM15-Fahrerlaubniserwerb motiviert. Sie liegen in ihrer Selbstmotivation in etwa gleichauf mit den übrigen jugendlichen Erwerbern einer AM- oder A1-Fahrerlaubnis. AM15-Modellversuchsteilnehmer haben sich ferner zu beinahe gleichen Teilen von Gleichaltrigen und den Eltern überzeugen lassen. Die Befunde zum Anstoß zur Teilnahme am AM15-Modellversuch, geben angesichts des vergleichsweise hohen Anteils an einflussnehmenden Freunden durchaus zu erkennen, dass die Neuerung beim AM-Fahrerlaubniserwerb unter den Jugendlichen in den Modellversuchsländern auch einen eigenen gruppenspezifischen Prozess angestoßen hat.

Der dominante Grund für die Entscheidung für die AM15- und gegen die Mofa-Fahrausbildung liegt in der höheren Geschwindigkeit der AM-Fahrzeuge.

Das Leitziel der Jugendlichen beim Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis ist es, schnellstmöglich unabhängig mobil zu werden. Insbesondere die leichtere

Zurücklegung von Wegen zur Schule/Berufsausbildung werden genannt. Eine Mehrheit der AM15-Teilnehmer verspricht sich durch das Mopedfahren einen Erfahrungsaufbau, der sich später in einem sicheren Auto-/Motorradfahren niederschlagen soll. Knapp die Hälfte der 15-jährigen AM-Fahrer weist auch auf die ländliche Gegend bzw. die schlechte ÖPNV-Anbindung als Teilnahmegrund am Modellversuch. Nicht vernachlässigt werden darf im AM15-Modellversuch die Mobilitätssozialisation durch das familiäre und soziale Umfeld. Nach dem Vorbild der Eltern und der Freunde, ebenfalls mit 15 Jahren Moped zu fahren, ist für mindestens drei von zehn befragten AM15-Teilnehmern ein nennenswerter Beweggrund zur Modellversuchsteilnahme.

AM15-Teilnehmer wollen im Vergleich zu den meisten Kontrollgruppen schneller unabhängig mobil sein und später sicherer Auto/Motorrad fahren. Sie bringen weniger stark als A1-Fahrer (Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6) zum Ausdruck, mit dem Zweirad leichter zur Schule/Ausbildung zu kommen. Im Vergleich zu Erwerbern der Mofa-Prüfbescheinigung (Kontrollgruppen KG3 und KG5) nennen AM15-Teilnehmer häufiger die schlechte ÖPNV-Anbindung und im Vergleich zu allen Kontrollgruppen der Nicht-Modellversuchsländer (KG3, KG4, KG5 und KG6) die weiten Wege in der ländlichen Wohngegend.

Die Darstellung der individuellen Argumente gegen die eigene AM15-Teilnahme durch Nicht-Teilnehmer aus den Modellversuchsländern bringt im Wesentlichen zwei Erkenntnisse:

- Sie verdeutlicht einerseits die Situation der Jugendlichen in der Kontrollgruppe KG1, die mit 16 Jahren die AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern erworben haben. Bei vier von zehn dieser 16-Jährigen hat die Fahrausbildung zu lange gedauert. Hier wird bestätigt, was bisher, z. B. bei der Analyse von Beginn und Dauer der Fahrausbildung, gemutmaßt werden musste.
- Andererseits wird die Motivation von Jugendlichen in der Kontrollgruppe KG2 für den Erwerb der A1-Fahrerlaubnis deutlich sichtbar – sie liegt letztlich hauptsächlich im Desinteresse an den leistungsschwächeren und damit langsameren AM-Fahrzeugen.

Unter den A1-Fahranfängern in den Modellversuchsländern hat allerdings auch fast ein Viertel der

befragten 16-Jährigen (23,0 %) zuvor bereits die AM15-Fahrerlaubnis erworben.

Im Wesentlichen werden von den 15-jährigen Jugendlichen zwei Wege zur Informationsbeschaffung über AM15 genutzt: die Fahrschule und das soziale Umfeld bestehend aus dem sozialen Netzwerk von Familie und Freunden. Defizitär ist die Informationssuche in der Zielgruppe der Jugendlichen auf zentralen Internetseiten und Broschüren bzw. Flyern.

Für die befragten Jugendlichen der Prüfgruppe, aber auch der Kontrollgruppen, ist das Sammeln von Fahrerfahrung mit Mofas oder Mopeds vor dem eigentlichen Fahrerlaubniserwerb weit verbreitet. Im Vergleich zu den Kontrollgruppen fahren die AM15-Fahrer nach eigenen Angaben vergleichsweise häufig vor dem Fahrerlaubniserwerb im Schonraum, aber auch im Realverkehr, mit Kleinkrafträdern. Die Häufigkeit, mit der die Befragten im Realverkehr ‚schwarz‘ fahren, ist durchaus bedenklich: Knapp die Hälfte der AM15-Teilnehmer (49,2 %) ist ohne gültige Fahrerlaubnis mindestens einmal mit dem Moped im Straßenverkehr gefahren.

Für die weitere Fahrkarriere planen fast alle Jugendlichen in den Prüf- und Kontrollgruppen gleichermaßen mit einer Pkw-Fahrerlaubnis. Bei den befragten AM15-Modellversuchsteilnehmern ist die Absicht, diese im Rahmen des Begleiteten Fahrens ab 17 Jahren zu erwerben, besonders hoch. 16-jährige Jugendliche im Besitz der AM- bzw. der A1-Fahrerlaubnis (Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6) geben indes häufiger an, zukünftig auch Fahrerlizenzen für leistungstärkere Motorräder erwerben zu wollen.

Fahrsicherheitstrainings sind für die befragten motorisierten Zweirad-Fahrer, insbesondere in den Modellversuchsländern, offensichtlich wenig interessant. Nur ein äußerst geringer Bruchteil hat bisher an einem Training teilgenommen. Dies gilt auch für die AM15-Teilnehmer aus Sachsen, denen mithilfe eines Gutscheins hierzu ein besonderes Angebot gemacht wird.

Mobilitätsverhalten der motorisierten Zweirad-Fahrer

Kern des Modellversuchs ist die Verbesserung der Mobilitätsoptionen von 15-jährigen Jugendlichen insbesondere in ländlich geprägten Regionen. In der Evaluationsstudie liegt deshalb ein besonderer Schwerpunkt auf der Erhebung des Mobilitätsver-

haltens der motorisierten Zweirad-Fahrer. Dabei steht zunächst das Ausmaß der Nutzung des Mofas, Klein- oder Leichtkraftrades im Vordergrund.

Etwas mehr als die Hälfte der AM15-Teilnehmer hat, rückblickend auf die gesamte AM15-Phase, das motorisierte Zweirad (fast) täglich genutzt. Unter den AM15-Fahrern hat sich die durchschnittliche Nutzung des motorisierten Zweirads von Welle W1 zu W2 insgesamt leicht erhöht. Am Ende der Modellversuchsteilnahme nutzen die AM15-Fahrer ihr Zweirad häufiger als AM16-Fahrerlaubniserwerber in den Modellversuchsländern und Mofafahrer in Ost und West, allerdings signifikant seltener als westdeutsche AM16/A1-Fahrer (KG6). Für die 16-jährigen Inhaber der AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6 stellt das motorisierte Zweirad ein (fast) täglich genutztes Fahrzeug dar, das im Vergleich zu den übrigen Prüf- und Kontrollgruppen augenscheinlich noch häufiger für die Deckung der individuellen und alltäglichen Mobilitätsbedarfe herangezogen wird.

Die längsschnittliche Analyse der AM15-Fahrer kann den quantitativen Fahrerfahrungsaufbau dieser Gruppe belegen. Das Gros der Erwerber einer AM15-Fahrerlaubnis hat im beobachteten Zeitraum die eigene Gesamtfahrleistung wesentlich gesteigert, auf ein Niveau von durchschnittlich 1.501 bis 2.000 km. Dabei unterscheiden sich die Jugendlichen allerdings zum Teil überaus deutlich nach dem Geschlecht, dem Schulabschluss und dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb.

In der Gesamtschau aller untersuchten Fahrergruppen zeigen sich die, entsprechend der Reichweite der Fahrzeuge, erwartbaren Unterschiede zwischen Gruppen mit einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis einerseits und einer Mofa-Prüfbescheinigung andererseits. Im Vergleich zu den Mofafahrern in den Kontrollgruppen KG3 und KG5 zeigen AM15-Fahrer eine größere mittlere Fahrleistung und im Vergleich zu den 16-jährigen Erwerbern der (überwiegend) A1-Fahrerlaubnis (Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6) kürzere gefahrene Distanzen.

Über diese globalen Einschätzungen hinaus geben die Angaben zur Verfügbarkeit, zur Nutzung eines für die Jugendlichen zulässigen motorisierten Zweirads und zu gefahrenen Strecken in den sieben Tagen vor dem Befragungszeitpunkt (Berichtswoche) genauere Einblicke in die alltägliche Mobilität. In der Berichtswoche ist die Verfügbarkeit eines motorisierten Zweirads, das die Jugendlichen mit ihrer er-

worbenen Fahrerlaubnis fahren können, unter AM15-Teilnehmern vergleichsweise mit am höchsten. Beinahe neun von zehn 15-Jährigen (87,5 %) können an sechs bis sieben Tagen in der Berichtswoche über ein für sie zulässiges Fahrzeug verfügen.

In der Nutzungshäufigkeit liegen allerdings die Jugendlichen in den Kontrollgruppen, der (überwiegend) A1-Fahrerlaubnisnehmer (KG2, KG4 und KG6) vorn. Sie nutzen das Leichtkraftrad am häufigsten an sechs oder sieben Tagen der Woche. Die meisten AM15-Teilnehmer nutzen das Moped an vier bis fünf Tagen in der Woche.

Die sichtlich höhere Nutzungsintensität des motorisierten Zweirads bei A1-Fahranfängern legt nahe, dass Jugendliche mit einer AM15-Fahrerlaubnis ein entsprechendes Fahrzeug zwar häufig im Alltag nutzen, das Kleinkraftrad aber für viele eher eine Mobilitätsoption für bestimmte Wege/Gelegenheiten ist, statt eines täglich notwendigerweise genutzten Verkehrsmittels.

In der Analyse der selbstberichteten Fahrleistung werden die Angaben der Befragten in zweierlei Weise berichtet: Zuerst werden die Fahrleistungen aller Fahranfänger in der Berichtswoche und darauffolgend die zurückgelegten Distanzen der Teilgruppe der Befragten, die in dieser Zeit tatsächlich mindestens einmal gefahren sind (mobile Fahranfänger), dokumentiert (vgl. Tabelle 13-1). In der Betrachtung aller AM15-Teilnehmer ist die Fahrleistung in der Berichtswoche zwischen den beiden Befragungszeitpunkten nicht substantiell angestiegen. Zum zweiten Erhebungszeitpunkt fahren die AM15-Teilnehmer im Mittel $\bar{x} = 50,0$ km pro Woche (arithmetischer Mittelwert: $\bar{x} = 86,7$ km; vgl. Tabelle 13-1). Junge Männer und Jugendliche mit einem (angestrebten) Schulabschluss bis zur Mittleren Reife fahren mehr als junge Frauen und Zweiradfahranfänger mit einem höheren (angestrebten) Schulabschluss. Auch in der Betrachtung der in der Berichtswoche mobilen Fahranfänger ist keine Entwicklung zwischen den Beobachtungszeitpunkten erkennbar. Die Fahrleistung der tatsächlich mobilen AM15-Fahranfänger beläuft sich auf durchschnittlich $\bar{x} = 62,0$ km pro Woche (arithmetischer Mittelwert: $\bar{x} = 103,6$ km). Unter den mobilen AM15-Fahranfängern zeigen sich die gleichen Muster, wie sie bei der Fahrleistung aller AM15-Fahranfänger zu erkennen waren. Junge Männer und Schüler mit angestrebter bzw. absolvierter Mittlerer Reife weisen höhere Fahrleistungen auf.

In der Fahrleistung aller Fahranfänger und auch in der Fahrleistung der Subgruppe der mobilen Jugendlichen reihen sich die Modellversuchsteilnehmer zwischen den Mofafahrern und den 16-jährigen Erwerbenden der AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern (KG1) auf der einen, und den 16-jährigen Besitzern der (überwiegend) A1-Fahrerlaubnis auf der anderen Seite ein (vgl. Tabelle 13-1). Diese Positionierung korreliert mit der Reichweite der AM-Fahrzeuge im Vergleich zum Mofa bzw. zu A1-Fahrzeugen. Dabei liegen AM15-Teilnehmer jedoch deutlich näher an der Fahrleistung der Jugendlichen in den Kontrollgruppen KG1, KG3 und KG5 als an den Fahrern von (überwiegend) A1-Fahrzeugen in den Kontrollgruppen KG2, KG4 und KG6.

Die Anteile der während des bisherigen Fahrerlaubnisbesitzes befahrenen Straßenarten inner- und außerorts hält sich bei den AM15-Fahranfängern in etwa die Waage, auch wenn sich der Anteil von Fahrten auf Landstraßen zwischen der Erst- und Zweitbefragung leicht erhöht. Das ausgewogene Verhältnis der befahrenen Straßenarten unter AM15-Modellversuchsteilnehmern deckt sich nicht mit dem der Inhaber einer Mofa-Prüfbescheinigung, bei denen die innerörtlichen Straßen überwiegen, und nur bedingt mit jenem der Besitzer einer AM- bzw. A1-Fahrerlaubnis in Nicht-Modellversuchsländern, die häufiger auf Landstraßen fahren.

Zentraler Befund aus der Analyse der genutzten Verkehrsmittel für die unterschiedlichen Wegeziele der Jugendlichen vor und nach dem AM15-Fahr-

Fahrleistung in der Berichtswoche	Alle Fahranfänger		Mobile Fahranfänger	
	n	Median/ Mittelwert	n	Median/ Mittelwert
PG: AM15 MVL (W2)	353	50,0/ 86,7	283	62,0/ 103,6
KG1: AM16 MVL	224	15,0/ 55,2	129	60,0/ 93,2
KG2: A1 MVL	430	150,0/ 178,9	373	150,0/ 201,0
KG3: Mofa Nicht-MVL Ost	72	11,0/ 89,6	39	50,0/ 163,1
KG4: AM16/A1 Nicht-MVL Ost	356	150,0/ 183,1	334	150,0/ 194,6
KG5: Mofa Nicht-MVL West	380	40,0/ 73,7	304	50,0/ 90,5
KG6: AM16/A1 Nicht-MVL West	539	150,0/ 212,8	472	170,0/ 239,4

Tab. 13-1: Prüf- und Kontrollgruppen aller Zweirad-Fahranfänger – Fahrleistung in den letzten sieben Tagen (in km)

erlaubniswerb ist eine rasche und umfassende Integration des Kleinkraftrads in den Mobilitätsalltag. So nutzen zum Zeitpunkt der Erstbefragung 55,5 % der Jugendlichen das Moped meistens für den Weg zur Schule bzw. zum Ausbildungsplatz. Noch mehr Jugendliche nutzen das Kleinkraftrad nach dem Fahrerlaubniswerb für den Weg zum Hobby bzw. Sport (67,6 %) und zu Freunden (79,3 %). Sowohl in der Erst- als auch in der Zweitbefragung erweist sich das Moped nach dem Fahrerlaubniswerb für nahezu alle vorgelegten Kategorien von Fahrtzielen als das dominante Verkehrsmittel. Nach dem Erwerb der AM-Fahrerlaubnis ergeben sich im Modal Split der befragten Jugendlichen große Verschiebungen. Am häufigsten werden der öffentliche Nahverkehr und das Fahrrad, in Teilen auch Mitfahrgelegenheiten, durch das Kleinkraftrad substituiert. Dies ist eine Entwicklung, die nicht in allen Auswirkungen – z. B. hinsichtlich der eigenaktiven Mobilität (Fahrradfahren) oder der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs – uneingeschränkt begrüßenswert ist.

Im Vorher-Nachher-Vergleich wird des Weiteren sichtbar, dass sich die Jugendlichen durch den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis nur zu äußerst geringen Anteilen neue Kategorien von Fahrtzielen, die bisher für sie nicht erreichbar waren, erschließen können. Aussagen über die Häufigkeit, mit der Fahrtziele der gleichen Kategorie angefahren werden, können aus den Daten nicht getroffen werden. Die hauptsächliche Wirkung der Motorisierung der Jugendlichen ist die Substitution anderer Verkehrsmittel. Dabei legen die Befunde nahe, dass es für die Jugendlichen nach dem Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. Zweirad-Fahrerlaubnis nun plausibler Weise einfacher oder bequemer ist, ihre Fahrtziele zu erreichen. Der mit der Modellversuchsteilnahme verbundene Beweggrund, eine höhere Unabhängigkeit zu erreichen, wird offensichtlich eingelöst.

Die Ergebnisse aus der zweiten Befragungswelle geben darüber hinaus zu erkennen, dass die AM15-Fahrerlaubniswerber ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert haben. Das Kleinkraftrad bleibt bis zum Ende der Beobachtungsphase ein wichtiger Baustein für die Alltagsmobilität der Jugendlichen.

Ferner zeigen die Befunde der Prüf- und Kontrollgruppenvergleiche, dass auch die Jugendlichen in den Kontrollgruppen in weitgehend ähnlichem Ausmaß andere Verkehrsmittel zugunsten des motori-

sierten Zweirades substituieren. Die AM15-Modellversuchsteilnehmer legen nach dem Fahrerlaubniswerb ein zu den übrigen motorisierten Jugendlichen ähnliches Mobilitätsverhalten an den Tag.

Abschließend wird in diesem inhaltlichen Kontext ein Licht auf Mobilitätseinschränkungen durch den limitierten Geltungsbereich der AM15-Fahrerlaubnis geworfen. Der zur Zeit der Datenerhebung auf die drei Modellversuchsländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen begrenzte Geltungsbereich des Modellversuchs ist bis zum zweiten Befragungszeitpunkt für ein Fünftel der befragten AM15-Teilnehmer problematisch: Sie haben deshalb auf Fahrten mit dem Moped, die sie außerhalb des Geltungsbereichs geführt hätten, verzichtet. Bis zum gleichen Zeitpunkt ist zudem ein geringer Teil der AM15-Fahrer (4,2 %) bereits einmal außerhalb des AM15-Geltungsbereichs gefahren.

Gefahrenwahrnehmung und -exposition

Die Wahrnehmung von Gefahren im Straßenverkehr ist für Fahreranfänger ein im Vergleich zu erfahrenen Verkehrsteilnehmern eher schwieriges Unterfangen, da die Einschätzung von Gefahren insbesondere mit zunehmender Fahrerfahrung weiter ausgebildet wird. In der Befragungsstudie äußern die 15-jährigen Inhaber der AM-Fahrerlaubnis eine insgesamt differenzierte und augenscheinlich angepasste Gefahrenwahrnehmung. Subjektiv am wenigsten als gefährlich wahrgenommen wird das Fahren auf Landstraßen. Auffällig sind allerdings die männlichen Fahreranfänger, die die Gefahrensituationen häufig weniger gefährlich als die weiblichen Befragten einschätzen. Zum zweiten Befragungszeitpunkt ist die Wahrnehmung des Gefahrenrisikos bei den einzelnen Fahrsituationen moderat gesunken. Die Einschätzung der einzelnen Fahrsituationen als potenziell gefährlich bleibt jedoch auch in der zweiten Befragung bestehen. Es ist deshalb eher anzunehmen, dass die AM15-Teilnehmer durch die gestiegene Fahrerfahrung die subjektive Einschätzung der Gefährlichkeit einzelner Situationen nun anhand ihrer Erlebnisse relativieren.

Im Vergleich zur Kontrollgruppe KG1 ergeben sich mit einer Ausnahme keine Unterschiede zwischen AM15- und AM16-Fahrern in den Modellversuchsländern. Im Vergleich zu den Kontrollgruppen mit ausschließlich (KG2) oder überwiegend (KG4 und KG6) A1-Fahrern weisen AM15-Teilnehmer eine signifikant geringer ausgeprägte Gefahrenwahrnehmung hinsichtlich der meisten Fahrsituationen

auf. Als Gründe dafür lassen sich Unterschiede in der Tiefe der Fahrausbildung vermuten, aber auch empirisch zu belegende Unterschiede in der erbrachten Fahrleistung, die sich in einer fahrzeugspezifischen Fahrerfahrung niederschlägt, sowie unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten bzw. Reichweiten der gefahrenen Fahrzeuge.

Sowohl bei dichtem Verkehr in der Stadt als auch auf Landstraßen ist die Gefahrenwahrnehmung von 15-jährigen Mofafahrern aus Ost und West stärker ausgeprägt als jene von gleichaltrigen AM-Fahrern. Aber auch hinsichtlich des Fahrens bei Müdigkeit oder unter Alkoholeinfluss sowie bei technischen Problemen am Fahrzeug zeigen 15-jährige Mofafahrer aus den ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern eine ausgeprägtere Gefahrenwahrnehmung als gleichaltrige AM-Fahrer. Hinsichtlich einer ganzen Reihe von Fahrsituationen weisen AM15-Teilnehmer dagegen eine signifikant ausgeprägtere Gefahrenwahrnehmung als gleichaltrige Mofafahrer aus Niedersachsen auf. In der Zusammenschau bleiben die Befunde aus den Vergleichen der AM15-Prüfgruppe mit den beiden Kontrollgruppen der Mofafahrer widersprüchlich und sprechen deshalb eher gegen eine generell angemessenere Gefahrenwahrnehmung der AM15-Teilnehmer, z. B. aufgrund ihrer umfassenderen Fahrausbildung.

Ein ähnliches Bild ergibt sich in der Untersuchung der Gefahrenexposition. Die AM15-Teilnehmer berichten von einer moderaten und verhältnismäßigen Risikoexposition während der Fahrten mit dem Kleinkraftrad. Am häufigsten setzen sich die AM15-Teilnehmer Gefahren beim Befahren von Landstraßen aus. Dies ist vor dem Hintergrund der regionalen Herkunft der Modellversuchsteilnehmer plausibel, im Lichte der vergleichsweise geringsten Wahrnehmung dieser Fahrsituation als gefährlich jedoch auch durchaus bedenklich. Zudem ragen zum ersten Erhebungszeitpunkt erneut die männlichen gegenüber den weiblichen Fahranfängern in der Exposition hervor. In der Zweitbefragung berichten die Panelbefragungsteilnehmer häufiger eine leicht höhere Mobilität in potenziellen Gefahrensituationen, die einerseits eine risikobehaftetere Exposition, andererseits aber auch eine zunehmende Fahrerfahrung dokumentieren kann.

Im Vergleich der Prüf- mit einzelnen Kontrollgruppen zeigen AM15-Teilnehmer eine geringere Gefahrenexposition im Sinne des Fahrens bei dichtem Verkehr in der Stadt oder auf Landstraßen, unter

Müdigkeit, Zeitdruck oder emotionaler Belastung. Dagegen zeigen AM15-Teilnehmer eine vergleichsweise höhere Gefahrenexposition hinsichtlich des Fahrens am Tag ohne eingeschaltetes Licht, des Fahrens ohne abriebfeste Schutzkleidung oder des technischen Zustandes ihrer Fahrzeuge. Die erkennbaren strukturbedingten Unterschiede in der Gefahrenexposition zwischen der Prüf- und den Kontrollgruppen sind auf den entsprechend der Fahrerlaubnisklasse am häufigsten genutzten Fahrzeugtyp und die damit verbundene Alltagsmobilität zurückzuführen. Dennoch offenbaren die Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis im Vergleich mit den einzelnen Kontrollgruppen häufiger risikobehaftete Verhaltensweisen, die auf ein weniger ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein hinweisen.

Der Abgleich der Gefahrenwahrnehmung und -exposition von AM15-Modellversuchsteilnehmern zeigt, dass bei den befragten Jugendlichen die subjektive Wahrnehmung risikobehafteter Fahrsituationen und ein entsprechendes, Gefahrensituationen vermeidendes Fahrverhalten miteinander einhergehen. Bei offensichtlich beeinflussbaren Fahrsituationen, darunter das Tragen abriebfester Kleidung und das Schneiden von Kurven, zeigen die Zusammenhangsmaße ihre höchsten Ausprägungen. Die Zusammenhangsmaße sind vor allem dann vergleichsweise niedrig, wenn äußere Bedingungen für die Fahrsituation eine Rolle spielen, wie z. B. das Wetter oder die Straßenverhältnisse. Diese Tendenz bestätigt sich in den Befunden aus beiden Erhebungswellen.

Die subjektive Bewertung der eigenen Fähigkeit zum Erkennen und Vermeiden unfallträchtiger Gefahrensituationen vermittelt einen sehr homogenen und überdies positiven Eindruck. Die AM15-Modellversuchsteilnehmer schätzen ihre entsprechenden subjektiv wahrgenommenen Fähigkeiten sowohl in der Erst- als auch in der Zweitbefragung als insgesamt gut ein. Eine weitgehend ähnliche Meinung von ihren Fähigkeiten vertreten die untersuchten Kontrollgruppen. Auffällig sind in diesem Zusammenhang die männlichen Befragten unter den AM15-Teilnehmern, die ihre Kompetenzen zur Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung beinahe durchweg höher einschätzen als die weiblichen Jugendlichen.

Durch die A1-Fahrerlaubnisbesitzer in der Kontrollgruppe KG2 ist es im Rahmen dieser Befragungstudie möglich, einen ersten Eindruck über mittelfristig verkehrssicherheitsrelevante Folgen der

AM15-Modellversuchsteilnahme zu gewinnen. Die Differenzierung der Jugendlichen in der Kontrollgruppe KG2 belegt für die ehemaligen AM15-Modellversuchsteilnehmer gegenüber den 16-Jährigen ohne einen AM15-Hintergrund eine höhere Exposition in einzelnen Gefahrensituationen und die subjektiv als besser eingeschätzte eigene Fähigkeit zur Vermeidung von Gefahrensituationen. Hinsichtlich der Gefahrenwahrnehmung und der Bewertung der eigenen Fähigkeit zur Gefahrenerkennung finden sich zwischen den beiden Teilgruppen keine Unterschiede. Die Befunde zur Gefahrenexposition deuten, wie bereits die Resultate für die AM15-Modellversuchsteilnehmer in der Zweitbefragung, darauf hin, dass die im AM15-Modellversuch zusätzlich erworbene Fahrerfahrung den Jugendlichen hilft, mit potenziell risikobehafteten Fahrsituationen besser umzugehen. Vorteile für die Gefahrenwahrnehmung oder -erkennung sind trotz der vorherigen AM15-Teilnahme jedoch nicht festzustellen.

Genutzte Fahrzeuge

Die weitaus am häufigsten genutzten Fahrzeugtypen der AM15-Modellversuchsteilnehmer sind Mopeds, Mokicks und Roller. Mofas und leichte vierrädrige Fahrzeuge spielen keine nennenswerte Rolle. AM15-Modellversuchsteilnehmer nutzen beinahe ausschließlich am häufigsten AM-Fahrzeuge, wie Mopeds, Mokicks oder Roller. Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung sind auf diese Fahrzeugklasse beschränkt. A1-Fahrerlaubnisnehmer nutzen zum Großteil die nur ihnen offen stehende Kategorie der Motorräder.

Während die Nutzung der Fahrzeugtypen weniger überraschend ist, verweisen die Befunde zum Baujahr und zum Kilometerstand der von den AM15-Teilnehmern sowie den 16-jährigen AM-Fahrerlaubnisnehmer aus den Modellversuchsländern (Kontrollgruppe KG1) am häufigsten genutzten Fahrzeuge auf eine große Zahl vergleichsweise alter und viel gefahrener Kleinkrafträder. Das Baujahr von acht von zehn AM-Fahrzeugen der Befragten in der Prüfgruppe liegt vor dem Jahr 1990. Ganz offensichtlich genießen die in der ehemaligen DDR gefertigten Kleinkrafträder unter den AM-Fahrzeugführern in den Modellversuchsländern eine große Beliebtheit.⁹³

Einen zusätzlichen Hinweis auf die weite Verbreitung von in der ehemaligen DDR gefertigten Kleinkrafträdern geben auch die Angaben zu Fahrzeugbesitz und -nutzung. Jugendliche der Prüfgruppe

und der Kontrollgruppe KG1 (16-jährige Erwerber der AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern) sind im Vergleich zu den übrigen Kontrollgruppen seltener der Fahrzeugbesitzer oder der hauptsächliche Nutzer des von ihnen am häufigsten gefahrenen Fahrzeugs. Scheinbar übernehmen die AM15-Teilnehmer häufig das Fahrzeug der Eltern oder nutzen es zumindest mit.

Hinsichtlich der erlaubten Höchstgeschwindigkeit berichtet die Gruppe der AM15-Teilnehmer, auch wegen der häufigen Nutzung der Kleinkrafträder, die vor dem 28.02.1992 zugelassen wurden und deren Maximalgeschwindigkeit bis zu 60 km/h für die Fahrerlaubnisklasse AM zulässig ist, eine durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit von 63,8 km/h des meistens genutzten motorisierten Zweirads. Die für die Fahrerlaubnisklasse AM eigentlich bestimmte Maximalgeschwindigkeit von 45 km/h⁹⁴ wird von fast allen der genutzten Fahrzeuge (96,9 %) mitunter deutlich übertroffen. Dabei profitieren die Jugendlichen in den Modellversuchsländern ohnehin bereits von einer Ausnahmeregelung hinsichtlich der erlaubten Höchstgeschwindigkeit für vor dem Jahr 1992 erstmals in den Verkehr gebrachte Fahrzeuge.

In den Mofa-Vergleichsgruppen, mit deren Prüfbescheinigung eine Maximalgeschwindigkeit des zulässigen motorisierten Zweirads von 25 km/h verknüpft ist, liegen die berichteten mittleren Höchstgeschwindigkeiten der in der Regel genutzten Fahrzeuge ebenso, aber in geringerem Maße, über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Mofafahrer der Kontrollgruppe KG3 geben eine mit ihren Fahrzeugen erreichte mittlere Höchstgeschwindigkeit von 29,3 km/h an und die 15-jährigen der Kontrollgruppe KG5 erreichen auf gerader Strecke im Schnitt maximal 34,2 km/h.

In der Angabe technischer Veränderungen an ihren Fahrzeugen liegen die AM15-Teilnehmer im Vergleich zu den Kontrollgruppen insgesamt eher unter dem Durchschnitt. Nach Selbstauskunft der Ju-

⁹³ Wenn diese Fahrzeuge vor dem 28.02.1992 zugelassen wurden, sind diese motorisierten Zweiräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h als zulässiges Fahrzeug der Fahrerlaubnisklasse AM anerkannt (vgl. Anlage I Kap XI B III Anlage I Kapitel XI Sachgebiet B – Straßenverkehr Abschnitt III Absatz 2 EinigVtr).

⁹⁴ Vgl. dazu <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fahrerlaubnisklassen-uebersicht.html>, aufgerufen am 12.08.2017.

gendlichen sind die Fahrzeuge von etwa jedem zehnten AM15-Fahranfänger technisch verändert.

Selbstberichtete Verkehrsverstöße, Stürze und Unfälle

In den Selbstauskünften über geahndete Verkehrsverstöße berichten die AM15-Modellversuchsteilnehmer in der Befragung nur wenige Verwarnungen und kaum Bußgelder. Mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes bis zum zweiten Erhebungszeitpunkt erhöht sich die Zahl der Verwarnungen etwas, aber nicht die der Bußgelder. Die männlichen AM15-Teilnehmer berichten allerdings besonders häufig von erhaltenen Verwarnungen. Der Anteil derjenigen Befragten, die eine Verwarnung berichten, erhöht sich unter den Modellversuchsteilnehmern zwischen der ersten und der zweiten Befragung deutlich. Bußgelder werden zum Befragungszeitpunkt W1 nur vereinzelt und zum Befragungszeitpunkt W2 von keinem einzigen Angehörigen der Prüfgruppe genannt. Im Vergleich der AM15-Erwerber mit den Kontrollgruppen treten Inhaber einer A1-Fahrerlaubnis in ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern häufiger mit Verwarnungen und Bußgeldern hervor. Die erkennbaren Unterschiede zwischen den Fahrzeugklassen hinsichtlich selbstberichteter Verwarnungen lassen einen Zusammenhang mit der Leistungsstärke der von den Jugendlichen geführten Fahrzeuge vermuten.

Auffälliger als die Befunde zu geahndeten Verkehrsverstößen sind die selbstberichteten Stürze (Alleinunfälle) der befragten AM15-Fahrerlaubnisnehmer.⁹⁵ Der Anteil von ca. 30 % der 15-Jährigen, die bereits in der Erstbefragung angeben, mit ihrem Kleinkraftfahrzeug mindestens einmal gestürzt zu sein, erhöht sich bis zum Ende der AM15-Phase auf etwa 50 %, sodass nahezu jeder zweite AM15-Fahranfänger während der Modellversuchsteilnahme mindestens einmal allein verunfallt ist. Verglichen mit den Kontrollgruppen berichten die 15-jährigen den vergleichsweise höchsten Anteil an Stürzen mit dem motorisierten Zweirad. Dabei dokumentieren AM15-Teilnehmer signifikant häufiger Stürze als

(überwiegend) A1-Fahrer aus ostdeutschen Nicht-Modellversuchsländern. Die befragten 15- und 16-jährigen Mofa-, Klein- und Leichtkraftfahrzeugfahrer der Kontrollgruppen berichten durchschnittlich zu etwa 40 % von Stürzen mit dem Zweirad.

Etwa jeder zweite der gestürzten AM15-Teilnehmer (49,1 %) – oder knapp ein Viertel aller AM15-Teilnehmer – hat sich nach eigenen Angaben infolge eines Sturzes mit dem Kleinkraftfahrzeug verletzt. Der Anteil der Verletzten unter den Jugendlichen mit Alleinunfällen reicht, von 38,5 % unter den Mofafahrern in Kontrollgruppe KG3 bis zu 46,3 % unter 16-jährigen A1-Fahrern der Kontrollgruppe KG2, nicht ganz an das Niveau der AM15-Teilnehmer (49,1 %) heran – ausgenommen die 16-jährigen AM-Fahrerlaubnisnehmer in den Modellversuchsländern (Kontrollgruppe KG1), die mit 49,5 % Verletzten infolge von Stürzen mit der Prüfgruppe in etwa gleichauf liegen.

Verletzungen anderer Personen infolge dieser Alleinunfälle, z. B. eines mitfahrenden Sozius, sind am Ende der AM15-Zeit eher selten (3,9 %). Dennoch sind die Verletzungen anderer in keiner Kontrollgruppe so häufig wie bei den AM15-Fahranfängern.

In den Selbstreports der jugendlichen Zweiradfahrer stellen schlechte Straßen- oder Witterungsverhältnisse die hauptsächliche Sturzursache dar. Fahrer von A1-Fahrzeugen haben hiermit nach eigenen Angaben seltener Probleme als Jugendliche, die AM-Fahrzeuge oder Mofas fahren. In der Prüfgruppe wird zum Befragungszeitpunkt W2 häufiger als zum Zeitpunkt der Basisbefragung das eigene Fahrverhalten als ausschlaggebend für einen Sturz genannt. Auffallend häufig nennen AM15-Teilnehmer einen technischen Defekt als Sturzursache.

Das Hinzurufen der Polizei ist bei Alleinunfällen unter den befragten motorisierten Zweirad-Fahranfängern in der Regel unüblich. Vom Hinzuziehen der Polizei berichten zum zweiten Befragungszeitpunkt nur vier Prozent der gestürzten Inhaber der AM15-Fahrerlaubnis. In den Kontrollgruppen ist das Hinzurufen der Polizei nach Stürzen in ähnlich geringem Maß ausgeprägt.

Die Alleinunfälle bzw. Stürze sind bei motorisierten Zweiradfahrern ein beträchtlicher Bestandteil des Unfallgeschehens. Ein weiterer Bestandteil sind Zusammenstöße mit anderen Verkehrsteilnehmern, die sich allerdings unter den befragten Modellversuchsteilnehmern deutlich seltener ereignen.⁹⁶ In

⁹⁵ Im Fragebogen wurde darauf abgestellt, ob der Jugendliche „... mit dem Moped gestürzt“ ist, „... ohne mit einem anderen Fahrzeug zusammenzustoßen (Alleinunfall)“.

⁹⁶ Hierzu wurde im Fragebogen auf „... einen Zusammenstoß mit anderen“ abgestellt.

Welle W1 berichten 5,5 % der 15-jährigen Befragten und in Welle W2 10,3 % der Panelbefragungsteilnehmer von solchen Verkehrsunfällen. Die Verunfallung der Jugendlichen in den anderen Kontrollgruppen – selbst in Vergleichsgruppen, die von den Fahrern leistungsstärkerer Leichtkrafträder geprägt sind – liegt etwas darunter. Von mehr Unfällen berichten nur die 16-jährigen Erwerber der AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern. Statistisch signifikant unterscheiden sich die AM15-Teilnehmer lediglich von den seltener in einen selbstberichteten Unfall verwickelten Mofafahrern in Niedersachsen. Im Zusammenhang mit den bereits zuvor berichteten Befunden zum durchschnittlichen Alter, Kilometerstand und der Maximalgeschwindigkeit der in der Prüfgruppe und der Kontrollgruppe KG1 meistgenutzten Fahrzeuge, treten die AM15-Teilnehmer und die 16-jährigen Inhaber der AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern im Vergleich zu den anderen Zweirad-Fahranfängergruppen mit einer erhöhten Unfallgefährdung in Erscheinung.

Infolge des letzten Unfalls haben sich zum ersten Erhebungszeitpunkt 31,1 % und zum Ende der AM15-Zeit 42,4 % der verunfallten AM15-Teilnehmer verletzt. Andere Verkehrsteilnehmer, darunter auch die Mitfahrer, haben sich in wesentlich geringerem Maße eine Verletzung zugezogen.⁹⁷ Das Hinzurufen der Polizei infolge eines Verkehrsunfalls ist unter den AM15-Teilnehmern mehrheitlich unüblich. Bei ihrem letzten Unfall (Erstbefragung, n = 46) haben nur 34,8 % der 15-Jährigen die Polizei hinzugezogen. In der Zweitbefragung (n = 33) erhöht sich dieser Anteil auf 45,5 %. In der Konsequenz bedeutet dies für die Verkehrsunfallstatistik, dass mehr als 50 % der Unfälle von jugendlichen Kleinkraftradfahrern nicht in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik auftauchen. Deren Unfallzahlen werden folglich systematisch unterschätzt. Auf Basis der Befragungsergebnisse gegen Ende der AM15-Zeit (W2) kann eine Dunkelziffer der amtlichen Unfallstatistik von etwa 100 % vermutet werden, d. h. die AM15-

Teilnehmer verunfallen etwa doppelt so häufig, als dies die amtliche Verkehrsunfallstatistik widerspiegelt.

Als hauptsächliche Ursachen des letzten Unfalls benennen mehr als zwei Drittel der AM15-Teilnehmer das Fahrverhalten anderer. Erst mit deutlichem Abstand folgen das eigene Fahrverhalten und die (witterungsbedingten) Straßenverhältnisse. Diese Einschätzung ändert sich in der Zweitbefragung. Nur noch jeder zweite Jugendliche macht nun für den letzten Unfall das Fahrverhalten anderer Verkehrsteilnehmer verantwortlich. Das eigene Fahrverhalten wird nun dagegen von etwa einem Viertel der 15-Jährigen als Unfallursache angesehen. Damit liegen die befragten AM15-Teilnehmer in ihrer Wahrnehmung immer noch weit entfernt von den Befunden aus der amtlichen Unfallstatistik der einzelnen Modellversuchsländer, in denen die AM15-Teilnehmer zu mindestens 60 % als Verursacher von Unfällen geführt werden.⁹⁸

Beinaheunfälle sind, über das seltene Ereignis eines tatsächlichen Verkehrsunfalls hinaus, ein Indikator für die Anfälligkeit der Jugendlichen, in Verkehrsunfälle verwickelt zu sein. In der Erstbefragung berichten drei von zehn AM15-Fahranfängern von keinem subjektiv erlebten Beinaheunfall. Dieser Anteil reduziert sich bis zur Zweitbefragung auf lediglich noch 12,4 %. Die meisten Panelbefragungsteilnehmer (61,5 %) berichten am Ende der AM15-Phase von ein bis zwei Beinaheunfällen. Im Vergleich der Untersuchungsgruppen erleben A1-Fahrerlaubnisnehmer aus Niedersachsen nach eigenen Angaben mehr kritische Fahrsituationen als AM15-Teilnehmer. Die Modellversuchsteilnehmer wiederum berichten mehr Beinaheunfälle als 16-jährige AM-Erwerber aus den Modellversuchsländern und Mofafahrer.

Extramotive, Motorisierung des Freundeskreises und Persönlichkeitsmerkmale

Befunde über die Extramotive der Jugendlichen zum Fahren eines motorisierten Zweirads, deren Persönlichkeitsmerkmale und die Durchdringung der Freundeskreise mit motorisierten Zweiradfahranfängern runden das in der Evaluation erhobene Bild über die AM15-Modellversuchsteilnehmer ab.

Hinsichtlich der Motivation zum motorisierten Zweiradfahren wird für alle befragten Jugendlichen kenntlich, dass abseits des eigentlichen Mobilitätswerts weitere Beweggründe für das Führen des

⁹⁷ Prüf- und Kontrollgruppenvergleiche dieser und der weiteren Teilauswertungen zum letzten Verkehrsunfall wurden wegen der geringen Fallzahlen nicht durchgeführt.

⁹⁸ Zu bedenken ist dabei allerdings, dass in der amtlichen Unfallstatistik auch Alleinunfälle dokumentiert sein können. Auch ist nicht auszuschließen, dass die Teilmenge der durch Jugendliche verursachten Unfälle systematisch eher polizeilich aufgenommen wird, z. B. weil der Unfallgegner auf das Hinzuziehen der Polizei besteht.

Mofas, Klein- oder Leichtkraftrades existieren. Das gemeinschaftliche Fahren in der Gruppe ist dabei das dominanteste Extramotiv für den Erwerb der (AM15-)Fahrerlaubnis. Im Prüf- und Kontrollgruppenvergleich dokumentieren die Fahrer von A1-Fahrzeugen häufiger stärkere Extramotive als AM15-Fahrer. Der Reiz des leistungsstärkeren Kraftrads könnte eine Ursache dafür sein. Modellversuchsteilnehmer reizt dagegen signifikant stärker als gleichaltrige Mofafahrer und 16-jährige AM-Fahrer aus Modellversuchsländern das Herumfahren in der Gruppe. Die Teilnahme am Modellversuch geht mit explizit sozialen Konsequenzen in der Freizeitgestaltung einher.

Die Durchdringung des sozialen Umfeldes mit weiteren motorisierten Zweiradfahranfängern beleuchtet den Freundeskreis der Jugendlichen näher, weil Freunden (Peers) im Jugendalter eine besondere Prägekraft bei Einstellungen und Verhaltensweisen zukommt. So berichten sechs von zehn AM15-Teilnehmern, dass viele oder (fast) alle in ihrem Freundeskreis die AM15-Fahrerlaubnis erwerben oder bereits erworben haben. Nur bei den 16-jährigen Erwerbenden der AM-Fahrerlaubnis in den Modellversuchsländern ist die Durchdringung des Freundeskreises mit der gleichen Fahrerlaubnis ähnlich groß. Davon, dass die Entscheidung, die AM15-Fahrerlaubnis zu erwerben, bei den befragten AM15-Teilnehmern, mehr noch als bei allen anderen unterschiedenen Zweirad-Fahrerlaubnissen, gruppendynamischen Prozessen unterliegt, ist deshalb auszugehen.

Die Persönlichkeitsmerkmale der AM15-Modellversuchsteilnehmer, operationalisiert über das Big-Five-Modell, unterscheiden sich nur in den Dimensionen Extraversion, Umgänglichkeit und Offenheit von einzelnen Kontrollgruppen. Daraus lassen sich allerdings kaum inhaltliche Aussagen über das sicherheitsrelevante Verkehrsverhalten der befragten Jugendlichen ableiten.

Weiterempfehlung und Anmerkungen zu AM15

Die befragten AM15-Teilnehmer würden zu 99,2 % in der Erst- und zu 98,6 % in der Zweitbefragung die AM15-Modellversuchsteilnahme auch ihren Freunden weiterempfehlen. Die Jugendlichen drücken hierdurch eine große Zufriedenheit mit der Möglichkeit aus, bereits mit 15 Jahren ein Kleinkraftrad fahren zu können. Als Gründe für die Weiterempfehlung steht die gewonnene Unabhängigkeit zu beiden Erhebungszeitpunkten bei den Jugendlichen

klar im Vordergrund. Die Verbesserung der eigenen Mobilität, der Fahrspaß und auch der Aufbau von Fahrerfahrung sind weitere Gründe, die die befragten AM15-Teilnehmer am Modellversuch positiv wahrnehmen.

In den frei formulierten Anmerkungen am Ende des Fragebogens thematisiert ein Teil der Befragten außerdem die bundesweite Einführung des AM15-Modus. Insbesondere in der zweiten Befragung unter den AM15-Teilnehmern heben die Jugendlichen die generellen Vorteile des AM15-Modellversuchs hervor.

13.2 Fazit der Befragungsstudie

Die Absenkung des Mindestalters für den Erwerb der AM-Fahrerlaubnis auf 15 Jahre in den drei Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen war als Modellversuch für den Zeitraum vom 01.05.2013 bis zum 30.04.2018 angelegt. Für die wissenschaftliche Begleituntersuchung des Modellversuchs im Rahmen der Befragungsstudie stehen

- die Verkehrssicherheit der motorisierten Zweirad-Fahranfänger,
- die Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens und
- die Absichten zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse

im Fokus des Erkenntnisinteresses.

Verkehrssicherheit

Die 15-jährigen Fahrer eines Kleinkraftrades in den am Modellversuch beteiligten Bundesländern sind seit Beginn des Modellversuchs in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik zu einer ernstzunehmenden Größe herangewachsen. Nach einem markanten Anstieg im Untersuchungszeitraum vom Jahr 2013 bis zum Jahr 2016 haben die 15-jährigen Kleinkraftradfahrer ein mit den 16-jährigen Klein- und Leichtkraftradfahrern vergleichbares Niveau verunglückter Jugendlicher erreicht. Das potenzielle Unfallrisiko motorisierter Zweiradfahrer umfasst mit der Absenkung des AM-Einstiegsalters nun auch die Population der mit einem Zweirad motorisierten 15-Jährigen. Zusätzlich steigt infolge der großen Anzahl von AM-Fahrerlaubniserteilungen im Modellversuchszeitraum die Anzahl der in späteren Jahren verunglückten 16 oder 17 Jahre alten Klein-

kraftradfahrer, darunter mutmaßlich auch ehemalige AM15-Fahrer, an.

Für die abschließende Bewertung eines insgesamt höheren oder niedrigeren Unfallrisikos der 15-jährigen Fahrer eines Kleinkraftrades fehlt jedoch die Möglichkeit, in den amtlichen Statistiken eine direkte Vergleichsgruppe zu bilden. Erst die Verknüpfung von amtlich registrierten Verkehrsunfällen 15-, 16- und 17-jähriger Mofa-, Klein- und Leichtkraftradfahrer mit der Information über die bisher erworbenen Prüfbescheinigungen und Fahrerlaubnisse könnte zu entsprechenden belastbaren Ergebnissen führen.

Die Befunde zu selbstberichteten Stürzen und Unfällen erweitern die Basis zur Abschätzung der Verkehrssicherheit von AM15-Fahrern. Im Vergleich mit den untersuchten Kontrollgruppen zeigen sich die AM15-Teilnehmer bei selbstberichteten Unfällen und insbesondere bei selbstberichteten Stürzen auffällig: Sie berichten vergleichsweise am häufigsten von Stürzen und am zweithäufigsten von Kollisionen. Nur AM16-Fahrer aus den Modellversuchsländern berichten mehr Unfallverwicklungen. Einen Beitrag dazu leistet womöglich die häufige Nutzung der in der ehemaligen DDR gebauten und vor dem 28.02.1992 erstmals zugelassenen Kleinkrafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, die von der durchschnittlichen Geschwindigkeit der meistgenutzten Fahrzeuge von AM15-Teilnehmern sogar noch übertroffen wird. Von der in der AM-Fahrerlaubnisklasse eigentlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, auf deren Nutzung die Jugendlichen in der entsprechenden Fahrausbildung vorbereitet werden, sind die von den AM15-Teilnehmern meistens genutzten Fahrzeuge weit entfernt.

Aus den Selbstreports der AM15-Teilnehmer errechnet sich darüber hinaus eine Dunkelziffer von polizeilich nicht erfassten Unfällen in Höhe von mehr als 100 %. Das bedeutet, dass die tatsächlichen Unfallzahlen der Modellversuchsteilnehmer nach den Befunden der vorliegenden Befragungsstudie in etwa doppelt so hoch ausfallen wie dies die amtliche Verkehrsunfallstatistik widerspiegelt.

Die von den AM15-Teilnehmern geäußerte Gefahrenwahrnehmung und -exposition erscheint am Beginn der Zweiradfahrkarriere der Jugendlichen dem objektiven Gefahrenpotenzial in den erhobenen Fahrsituationen zu beiden Befragungszeitpunkten angemessen. In der Zusammenschau der Ergebnisse für die Gefahrenwahrnehmung bleiben die

Befunde aus den Vergleichen der AM15-Prüfgruppe vor allem mit den beiden Kontrollgruppen der Mofafahrer widersprüchlich und sprechen insgesamt eher gegen eine generell angemessenere Gefahrenwahrnehmung der AM15-Teilnehmer, z. B. aufgrund ihrer, im Vergleich zu Mofafahrern, umfassenderen Fahrausbildung.

Die zunehmende Exposition in risikobehafteten Fahrsituationen ist zudem eher als Zeugnis eines fortschreitenden Fahrerfahrungsaufbaus als einer überbordenden Risikoexposition zu verstehen. Die erkennbaren strukturbedingten Unterschiede in der Gefahrenexposition zwischen der Prüf- und den Kontrollgruppen sind auf den entsprechend der Fahrerlaubnisklasse am häufigsten genutzten Fahrzeugtyp und die damit verbundene Alltagsmobilität zurückzuführen. Dennoch offenbaren AM15-Fahrer hinsichtlich der Gefahrenexposition im Vergleich mit den einzelnen Kontrollgruppen häufiger risikobehaftete Verhaltensweisen, die auf ein weniger ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein hinweisen.

Mobilitätsverhalten

Die Einführung des AM15-Modellversuchs hat die Mobilitätsoptionen der 15-jährigen Jugendlichen in den Modellversuchsländern hinsichtlich einer unabhängigen und flexibleren Mobilität insbesondere in der Nahdistanz erweitert und verbessert. Die jugendlichen Nutzer selbst bewerten die neue Mobilitätsoption AM15 überwältigend positiv.

Hinsichtlich der regionalen Herkunft rekrutieren sich die befragten AM15-Modellversuchsteilnehmer zu mehr als drei Vierteln überproportional aus ländlichen und dünn besiedelten Kreisen. Dies wird anhand eines Vergleichs mit der regionalen Verteilung der 15-jährigen Bevölkerung in den Modellversuchsländern klar ersichtlich. Damit entspricht der Nutzerkreis der AM15-Fahrerlaubnis der mit der Einführung des Modellversuchs ins Auge gefassten Zielgruppe. Gerade den Jugendlichen in diesen Regionen sollte mit der Absenkung des Mindestalters zum Erwerb einer AM-Fahrerlaubnis eine zusätzliche und eigenständige Mobilitätsoption angeboten werden (vgl. BMVI o. J.).

Die neu erworbene Mobilitätsoption des Mopeds integrieren die 15-Jährigen umgehend nach dem Fahrerlaubniserwerb in ihren Alltag und nutzen das Kleinkraftrad häufiger als andere Verkehrsmittel für die alltäglichen Fahrtziele zur Schule bzw. Ausbildung und in der Freizeit. Noch häufiger nutzen je-

doch die Inhaber der A1-Fahrerlaubnis das motorisierte Zweirad im Mobilitätsalltag und legen damit deutlich größere Distanzen zurück.

Hinsichtlich der Erschließung neuer Kategorien von Wegezielen bringt die Absenkung des Mindestalters nach den Befunden der Befragungsstudie allerdings keine beobachtbare Verbesserung mit sich. Im Wesentlichen werden vielmehr zur Erreichung der bisherigen Wegeziele der öffentliche Nahverkehr, das Fahrrad und Mitfahrgelegenheiten durch AM-Fahrzeuge substituiert.

Durch die Absenkung des Mindestalters für eine AM-Fahrerlaubnis wird den 15-jährigen Jugendlichen eine zusätzliche Mobilitätsoption eröffnet, die von bis zu einem Zehntel der 15-jährigen Bevölkerung in den Modellversuchsländern, darunter überwiegend männliche Jugendliche, in Anspruch genommen wird. Eine allgemeine und breitenwirksame Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit einer längerfristigen Perspektive ist diese Maßnahme allerdings nur bedingt. Denn prinzipiell wird einer Zielgruppe, der bereits die Option der motorisierten Mobilität mit dem – offensichtlich unattraktiven – Mofa offensteht, lediglich für ein (Brücken-)Jahr bis zur altersmäßigen Qualifizierung für die A1-Fahrerlaubnis eine schnellere Alternative mit AM-Fahrzeugen angeboten. In der Nutzung des jeweiligen motorisierten Zweirads unterscheiden sich die AM15-Teilnehmer hinsichtlich des erhobenen Mobilitätsverhaltens jedenfalls nicht grundlegend von Mofafahrern.

Zudem profitieren – altersbedingt – weit überwiegend Schüler und kaum Auszubildende von der neuen Mobilitätsoption. Inwieweit darüber hinaus jedoch die Absenkung des Mindestalters für AM-Fahrzeuge in späteren Jahren die örtliche Bindung der Jugendlichen – z. B. aufgrund der Erreichbarkeit einer Ausbildungsstelle – tatsächlich längerfristig erhöhen kann, bleibt offen. Gegenwärtig ist nicht bekannt, wie die 15-jährigen AM-Teilnehmer in den folgenden Jahren mobil sein werden.

Verhaltensabsichten zu weiteren Fahrerlaubnissen

Die Befragungsstudie kann die Analyse der entsprechenden amtlichen Daten zu weiteren Fahrerlaubniserwerben (vgl. Teil 1 dieses Berichtsbandes) nur flankieren. In der Befragungsstudie dominiert hinsichtlich des Erwerbs weiterer Fahrerlaubnisse die selbstberichtete Absicht, dass faktisch alle

AM15-Fahrerlaubniserwerber zukünftig auch eine Pkw-Fahrerlaubnis erwerben möchten. Die AM15-Teilnehmer fassen hierzu sogar häufiger als die Jugendlichen in den meisten anderen Kontrollgruppen das Begleitete Fahren ab 17 ins Auge. Die Neigung, weitere Fahrerlaubnisse für leistungsstärkere motorisierte Zweiräder zu erwerben, ist unter den AM15-Teilnehmern nicht außergewöhnlich hoch und ähnlich den entsprechenden Absichten der Mofafahrer. Die AM15-Fahrerlaubnis wird also laut der subjektiv geäußerten Absichten nicht stärker als die Mofa-Prüfbescheinigung für den Einstieg in die motorisierte Zweirad-Fahrkarriere genutzt. Dagegen verfolgen Jugendliche mit einer A1-Fahrerlaubnis vermehrt die Absicht, mindestens eine weitere Fahrerlaubnis für ein leistungsstärkeres motorisiertes Zweirad zu erwerben.

Bundesweite Ausweitung des AM15

Letztlich muss auf der politischen Ebene hinsichtlich der Fragen der Überführung der AM15-Regelung in das Dauerrecht bzw. einer bundesweiten Einführung von AM15 die für Jugendliche, durch die Absenkung des Mindestalters für den Erwerb der AM15-Fahrerlaubnis, attraktive Mobilitätsoption gegenüber dem für die 15-jährigen Kleinkraftradfahrer identifizierten Unfallrisiko abgewogen werden.

Literatur

- 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
- BACKHAUS, K.; ERICHSON, B.; PLINKE, W.; WEIBER, R. (2011): *Multivariate Analysemethoden*. 13., überarbeitete Auflage. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag
- [BAST] Bundesanstalt für Straßenwesen (2017): *Sonderauswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, Tabelle UJ40 für die Jahre 2008 bis 2016*. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- [BBSR] Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): *INKAR. Erläuterungen zu den Raumbezügen*. Bonn: BBSR. [URL: <http://inkar.de/documents/Erlaeuterungen%20Raumbezeuge.pdf>, aufgerufen am 13.07.2017]

- [BBSR] Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2012): Raumabgrenzung und Raumtypen des BBSR. Band 6: Analysen Bau. Stadt.Raum. Bonn: BBSR
- [BMVI] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (o. J.): Modellversuch „Moped mit 15“. Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [URL: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/modellversuch-moped-mit-15.html>, aufgerufen am 05.07.2017]
- BORTZ, J.; LIENERT, G. (2008): Kurzgefasste Statistik für die klinische Forschung, 3., aktualisierte und bearbeitete Auflage, Heidelberg: Springer Medizin
- BORTZ, J.; SCHUSTER, C. (2010): Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler, 7. vollständig überarbeitete und erweiterte Aufl., Berlin u. a.: Springer
- BRANDAU, H.; DAGHOFER, F.; HOFMANN, M.; SPITZER, P. (2011): Personality subtypes of young moped drivers, their relationship to risk-taking behavior and involvement in road crashes in an Austrian sample. In: Accident Analysis & Prevention, Vol. 43: 1713-1719
- 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
- Das Land Steiermark (Hrsg.) (2010): Moped-Studie zeigt – Zunahme der Unfälle bei 15/16 Jährigen. Ursachen sind Selbstüberschätzung und mangelnde Fahrpraxis. Graz: Das Land Steiermark
- DEKRA (2017): Auswertung AM15-Evaluation. Mofa, A1, AM15, AM16. Anhang zur E-Mail von Frau Manuela Fischer am 13.07.2017. Klettwitz: DEKRA Automobil
- [Destatis] Statistisches Bundesamt (2017a): Tabelle 1241s1-0011. Bevölkerung: Bundesländer, Stichtag, Altersjahre. Genesis-Online Datenbank [aufgerufen am 17.05.2017]
- [Destatis] Statistisches Bundesamt (2017b): Verkehrsunfälle 2016. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- [Destatis] Statistisches Bundesamt (2017c): Verkehrsunfälle 2016. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- DÖRING, N.; BORTZ, J. (2016): Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften. 5. vollständig überarbeitete, aktualisierte und erweiterte Auflage. Berlin und Heidelberg: Springer
- [EP] Europäisches Parlament (2006): Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung). In: Amtsblatt der Europäischen Union, L 403/18 vom 30.12.2006
- FEIERABEND, S.; PLANKENHORN, T.; RATHGEB, T. (2016): JIM 2016. Jugend, Information, (Multi-)Media. Basisstudie zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger in Deutschland. Stuttgart: Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest
- 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
- FUNK, W.; SCHNEIDER, A. H.; ZIMMERMANN, R.; GRÜNINGER, G. (2012): 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.; SCHRAUTH, B. (2016): Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“ Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.362/2009 und FE 82.0585/2013. Schlussbericht zum 30.11.2016. Nürnberg: IfeS
- FUNK, W.; STUMPF, F. (2014): Methodenstudie „Modellversuch AM15“. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0593/2013. Schlussbericht zum 31. Juli 2014. Nürnberg: IfeS
- HAUTZINGER, H.; DÜRHOLT, H.; HÖRNSTEIN, E.; TASSAUX-BECKER, B. (1993): Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M13. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

- HOLZ-RAU, C.; SCHEINER, J. (2015): Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: SCHEINER, J.; HOLZ-RAU, C. (Hrsg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Wiesbaden: Springer VS, 3-21
- JOSHI, S. et al. (2010): Understanding risk taking behaviour within the context of PTW riders: A report on rider diversity with regard to attitudes, perceptions and behavioral choices. Deliverable D7 of the EU-project 2BESAFE.
- KRÖSKE, B.; TEICHERT, C. (2015): Befunde zur Sicherheitswirksamkeit von Fahrsicherheitstrainings. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 61. Jg., Heft 2: 75-82
- KÜHN, M.; LANG, A.; PRIESTER, J.; WILHELM, B. (2013): Unfälle mit leichten, motorisierten Zweirädern. Forschungsbericht Nr. 20. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
- KÜHNE, M.; DOMBROWSKI, K. (2016): Evaluation des Modellversuchs AM 15: Teil 1 – Verkehrsbewährungsstudie. Zwischenbericht. Forschungsprojekt FE 82.0635/2015. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- Landtag von Mecklenburg-Vorpommern (2017): Jugend-Mobilität verbessern – Fahrerlaubnis-Verordnung anpassen. Antrag. Drucksache 7/415, 22.03.2017
- Landtag von Sachsen-Anhalt (2011): Mobilität von Jugendlichen im ländlichen Raum gewährleisten. Antrag. Drucksache 6/351, 01.09.2011
- MAIER, R.; SCHINDLER, V.; KÖRNER, M.; SCHOLZ, T.; UNGER, M.; KÜHN, M. (2009): Unfallgefährdung von Motorradfahrern. Forschungsbericht FS 01. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
- [NHTSA] National Highway Traffic Safety Administration (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
- OZER, D. J.; BENET-MARTINEZ, v. (2006): Personality and the Prediction of Consequential Outcomes. In: Annual Review of Psychology, Vol. 57: 401-421
- PRIESTER, J.; WILHELM, B.; BRUTSCHER, B.; KNOPP, W.; SCHUFF, A.; KÜHN, M.; LANG, A. (2015): Unfälle mit Kraftködern im Saarland. Forschungsbericht Nr. 30. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.
- 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: 223-249
- 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 – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften
- Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Hrsg.) (2013): Mopedführerschein mit 15. Dresden: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr [URL: http://www.fahrlehrerverband-sachsen.de/fileadmin/user_upload/downloads/Moped_Fuehrerschein_mit15.pdf, aufgerufen am 29.06.2017]
- 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
- SCHÄFERS, 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.; ESSER, E. (2005): Methoden der empirischen Sozialforschung. 7., völlig überarb. und erw. Aufl. Oldenbourg: Wissenschaftsverlag GmbH

- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, C.; ZHANG, Z.; KLAUER, S. E.; LEE, S. E.; WANG, J.; ALBERT, P. S.; DINGUS, T. A. (2011): Crash and Risky Driving Involvement Among Novice Adolescent Drivers and Their Parents. In: *Research and Practice*, Vol. 101, No. 12: 2362-2367
- Springer Gabler Verlag (Hrsg.) (o. J.): Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Wachstumsrate. [URL: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/8441/wachstumsrate-v8.html>, aufgerufen am 06.06.2017]
- STARK, J.; HÖSSINGER, R. (2015): Verkehrsmittelwahl bei Jugendlichen – Integration von objektiven Wegemerkmalen in die Theory of Planned Behaviour. In: SCHEINER, J.; HOLZRAU, C. (Hrsg.): *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation*. Wiesbaden: Springer VS, 179-197
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (2016): *Bevölkerungsstand des Freistaates Sachsen nach Alter und Geschlecht 2015*. Korrekturausgabe. Kamenz: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen
- Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt (2016): *Bevölkerung nach Alter und Geschlecht*. Stand: 31.12.2015. Halle (Saale): Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt
- SWOV (2010): *Fact Sheet: Hazard perception in traffic*. Leidschendam: SWOV
- Technisches Polizeiamt Sachsen-Anhalt (Hrsg.) (2017): *Modellprojekt zur Einführung des sogenannten Mopedführerscheins ab 15 Jahre*. Magdeburg: Technisches Polizeiamt Sachsen-Anhalt
- Thüringer Landesamt für Statistik (o. J.): *Bevölkerung nach Alters- und Geburtsjahren sowie Geschlecht nach Kreisen in Thüringen*. [URL: http://www.statistik.thueringen.de/datenbank/Ta_bAnzeige.asp?tabelle=kt000118%7C%7CBev%F6lkerung+nach+Alters+und+Geburtsjahren+Sowie+Geschlecht+nach+Kreisen&startpage=99&csv=&richtung=&sortiere=&vorspalte=0&tit2=&TIS=&SZDT=&anzahlH=-7&fontgr=12&mkro=&AnzeigeAuswahl=&XLS=&auswahlNr=&felder=0&felder=1&felder=2&felder=3&zeit=2015%7C%7Cs1, aufgerufen am 14.03.2017]
- TÜV Nord (2017): *Bestandene Prüfungen in Niedersachsen – nur 15- bzw. 16-Jährige*. In der E-Mail von Herrn Wolfhardt Werner am 10.08.2017. Bielefeld: TÜV Nord Mobilität
- ULLEBERG, R. G.; RUNDMO, T. (2003): *Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers*. In: *Safety Science*, Vol. 41: 427-443
- VLAKVELD, W. P.; WREN, E. (2013): *Training drivers to have the insight to avoid emergency situations, not the skills to overcome emergency situations*. Positions paper of the International Road Federation IRF. Washington, D.C.: International Road Federation Road Safety Committee
- WITTENBERG, R.; CRAMER, H.; VICARI, B. (2014): *Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics. Eine syntaxorientierte Einführung*. Konstanz, München: UVK

Bilder

- Bild 2-1: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Sachsen in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)
- Bild 2-2: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Sachsen-Anhalt durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)
- Bild 2-3: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Thüringen durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)
- Bild 2-4: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Brandenburg durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)

- Bild 2-5: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Mecklenburg-Vorpommern durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: DEKRA (2017)
- Bild 2-6: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Niedersachsen durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2012 bis 2016 (absolute und relative Häufigkeiten); Quelle: TÜV NORD (2017)
- Bild 3-1: Entwicklung der Verunglückten mit motorisierten Zweirädern in den Modellversuchsländern (absolute Häufigkeiten); Quelle: BASt (2017)
- Bild 3-2: Entwicklung der Verunglückten mit motorisierten Zweirädern in den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern (absolute Häufigkeiten); Quelle: BASt (2017)
- Bild 6-1: AM15-Teilnehmer: Beginn der Fahrausbildung in Monaten vor dem 15. Geburtstag – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-2: AM15-Teilnehmer: Beginn der Fahrausbildung in Monaten vor bzw. nach dem 15. Geburtstag
- Bild 6-3: AM15-Teilnehmer: Dauer der Fahrausbildung
- Bild 6-4: AM15-Teilnehmer: Dauer der Fahrausbildung – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-5: KG1: Dauer der Fahrausbildung von AM16-Fahranfängern in den Modellversuchsländern
- Bild 6-6: AM15-Teilnehmer: Anzahl der Prüfversuche bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-7: AM15-Teilnehmer: Anzahl der Prüfversuche bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-8: AM15-Teilnehmer: Verweildauer im Modellversuch AM1
- Bild 6-9: AM15-Teilnehmer: Mittlere Verweildauer der AM15-Fahrerlaubnisbewerber im Modellversuch in Monaten – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-10: AM15-Teilnehmer: Mofa-Fahrpraxis auf Privatgelände vor dem Fahrerlaubnis-erwerb – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-11: AM15-Teilnehmer: Mofa-Fahrpraxis im Realverkehr vor dem Fahrerlaubnis-erwerb – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-12: AM15-Teilnehmer: Fahrerfahrung mit dem Moped auf Privatgelände vor dem Fahrerlaubnis-erwerb – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-13: AM15-Teilnehmer: Fahrerfahrung mit dem Moped im Straßenverkehr vor dem Fahrerlaubnis-erwerb – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-14: Kontrollgruppe KG2: Bereits erfolgte AM15-Teilnahme – nach relevanten Subgruppen
- Bild 6-15: AM15-Teilnehmer: Teilnahme an einem freiwilligen Fahrsicherheitstraining; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-1: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-2: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-3: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; erste Panelwelle
- Bild 7-4: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; zweite Panelwelle
- Bild 7-5: AM15-Teilnehmer: Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-6: AM15-Teilnehmer: Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

- Bild 7-7: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-8: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-9: Alle AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-10: Alle AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-11: Mobile AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-12: Mobile AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-13: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-14: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-15: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-16: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-17: AM15-Teilnehmer: Verzicht auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-18: AM15-Teilnehmer: Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-19: AM15-Teilnehmer: Verzicht auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 7-20: AM15-Teilnehmer: Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 8-1: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zum Erkennen von Gefahrensituationen im Straßenverkehr; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 8-2: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zum Vermeiden von Gefahrensituationen im Straßenverkehr; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 8-3: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zum Erkennen von Gefahrensituationen im Straßenverkehr; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 8-4: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zum Vermeiden von Gefahrensituationen im Straßenverkehr; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 11-1: AM15-Teilnehmer: Extramotiv ‚Erproben, wie geschickt ich bin‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 11-2: AM15-Teilnehmer: Extramotiv ‚Mit vollem Tempo durch Kurven fahren‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 11-3: AM15-Teilnehmer: Extramotiv ‚Langsam und gemütlich durch die Gegend fahren‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

- Bild 11-4: AM15-Teilnehmer: Extramotiv ‚Mit anderen in der Gruppe herumfahren‘; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Bild 11-5: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Extraversion – nach relevanten Subgruppen
- Bild 11-6: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Gewissenhaftigkeit – nach relevanten Subgruppen
- Bild 11-7: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Umgänglichkeit – nach relevanten Subgruppen
- Bild 11-8: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Neurotizismus – nach relevanten Subgruppen
- Bild 11-9: AM15-Teilnehmer: Mittlerer Faktorwert der Befragten für die Persönlichkeitsdimension Offenheit – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 2-5: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)
- Tab. 2-6: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Niedersachsen durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: TÜV NORD (2017)
- Tab. 2-7: 15-jährige Bevölkerung in den Modellversuchsländern zum jeweiligen Jahresende; Quelle: Destatis (2017a)
- Tab. 2-8: Anteil der 15-jährigen Bevölkerung in Sachsen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer Fahrerlaubnis für die Klasse AM15 in den Jahren von 2013 bis 2016; Quellen: DEKRA (2017) und Destatis (2017a)
- Tab. 2-9: Anteil der 15-jährigen Bevölkerung in Sachsen-Anhalt mit einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer Fahrerlaubnis für die Klasse AM15 in den Jahren von 2013 bis 2016; Quellen: DEKRA (2017) und Destatis (2017a)

Tabellen

- Tab. 2-1: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Sachsen in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)
- Tab. 2-2: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Sachsen-Anhalt in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)
- Tab. 2-3: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder in Thüringen durch 15- und 16-Jährige in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)
- Tab. 2-4: Erwerb einer Mofa-Prüfbescheinigung bzw. einer Fahrerlaubnis für Klein- und Leichtkrafträder durch 15- und 16-Jährige in Brandenburg in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: DEKRA (2017)
- Tab. 2-10: Anteil der 15-jährigen Bevölkerung in Thüringen mit einer Mofa-Prüfbescheinigung oder einer Fahrerlaubnis für die Klasse AM15 in den Jahren von 2013 bis 2016; Quellen: DEKRA (2017) und Destatis (2017a)
- Tab. 3-1: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Sachsen in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)
- Tab. 3-2: Auszug aus dem Verkehrsunfallgeschehen in Sachsen: Amtlich registrierte Verkehrsunfälle mit Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: Sonderauswertung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern
- Tab. 3-3: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Sachsen-Anhalt in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)

- Tab. 3-4: Auszug aus dem Verkehrsunfallgeschehen in Sachsen-Anhalt: Amtlich registrierte Verkehrsunfälle mit Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmern in den Jahren 2013 bis 2017; Quelle: Technisches Polizeiamt Sachsen-Anhalt (2017)
- Tab. 3-5: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Thüringen in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)
- Tab. 3-6: Auszug aus dem Verkehrsunfallgeschehen in Thüringen: Verunglückte Verkehrsteilnehmer mit motorisiertem Zweirad in den Jahren 2013 bis 2016; Quelle: Sondererhebung des Landesamtes für Statistik Thüringen
- Tab. 3-7: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Brandenburg in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)
- Tab. 3-8: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Mecklenburg-Vorpommern in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)
- Tab. 3-9: Entwicklung der verunglückten Fahrer eines Kleinkraftrades (ohne Mofa) in Niedersachsen in den Jahren 2012 bis 2016 – nach dem Alter; Quelle: BASt (2017)
- Tab. 3-10: Proportionalitätskennziffer für 15-jährige Erwerber einer AM15-Fahrerlaubnis in den Jahren 2013 bis 2016 in den Modellversuchsländern
- Tab. 3-11: Proportionalitätskennziffer für 15-jährige Erwerber einer Mofa-Prüfbescheinigung in den Jahren 2013 bis 2016 in Niedersachsen
- Tab. 3-12: Proportionalitätskennziffer für 16-jährige Erwerber einer AM-Fahrerlaubnis in den Jahren 2013 bis 2016 in den Nicht-Modellversuchsländern
- Tab. 3-13: Proportionalitätskennziffer für 16-jährige Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis in den Jahren 2013 bis 2016 in den Modellversuchsländern
- Tab. 3-14: Proportionalitätskennziffer für 16-jährige Erwerber einer A1-Fahrerlaubnis in den Jahren 2013 bis 2016 in den Nicht-Modellversuchsländern
- Tab. 4-1: Übersicht zum Erhebungsplan und den angestrebten Stichprobenumfängen
- Tab. 4-2: Synopse der Fragebogeninhalte für Prüfgruppe und Kontrollgruppen
- Tab. 4-3: Übersicht der durchgeführten Befragungen und des jeweiligen Fragebogenrücklaufs
- Tab. 5-1: Prüf- und Kontrollgruppen: Geschlecht der Befragten
- Tab. 5-2: Prüf- und Kontrollgruppen: Ausbildungsstatus der Befragten
- Tab. 5-3: Prüf- und Kontrollgruppen: Erreichter/angestrebter Schulabschluss der Befragten
- Tab. 5-4: Prüf- und Kontrollgruppen: Alter der Befragten zum Befragungszeitpunkt
- Tab. 5-5: AM15-Teilnehmer: Alter zum Zeitpunkt der Zweitbefragung
- Tab. 5-6: Prüf- und Kontrollgruppen: Alter der Befragten beim Fahrerlaubniserwerb
- Tab. 5-7: Prüf- und Kontrollgruppen: Alter der Befragten beim Fahrerlaubniserwerb nach Erreichen des Mindestalters
- Tab. 5-8: Prüf- und Kontrollgruppen: Fahrerlaubnisbesitzdauer der befragten Jugendlichen
- Tab. 5-9: AM15-Teilnehmer: Fahrerlaubnisbesitzdauer zum Zeitpunkt der Zweitbefragung
- Tab. 5-10: Prüf- und Kontrollgruppen: Zuordnung der Befragten zu den Kreistypen nach BBSR (2012)
- Tab. 5-11: Prüf- und Kontrollgruppen: Anzahl der Haushaltsmitglieder der Befragten
- Tab. 5-12: Prüf- und Kontrollgruppen: Anzahl der Haushaltsmitglieder im Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis

- Tab. 5-13: Prüf- und Kontrollgruppen: Anzahl der Pkw im Haushalt
- Tab. 5-14: Prüf- und Kontrollgruppen: Anzahl der Mofas im Haushalt
- Tab. 5-15: Prüf- und Kontrollgruppen: Anzahl der AM-Fahrzeuge im Haushalt
- Tab. 5-16: Prüf- und Kontrollgruppen: Anzahl der A1-Fahrzeuge im Haushalt
- Tab. 5-17: Strukturvergleich des Geschlechts zwischen der AM15-Befragtenstichprobe und der Grundgesamtheit der AM15-Fahrerlaubniserwerber in den Modellversuchsländern
- Tab. 5-18: Strukturvergleich der regionalen Herkunft zwischen der AM15-Befragtenstichprobe und der 15-jährigen Bevölkerung in den Modellversuchsländern
- Tab. 6-1: Prüf- und Kontrollgruppen: Durchschnittlicher Beginn der Fahrausbildung in Monaten vor dem entsprechenden 15. bzw. 16. Geburtstag
- Tab. 6-2: Prüf- und Kontrollgruppen: Mittlere Dauer der Fahrausbildung
- Tab. 6-3: Prüf- und Kontrollgruppen: Anzahl der Fahrstunden
- Tab. 6-4: AM15-Teilnehmer: Anzahl der Prüfversuche für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung
- Tab. 6-5: Prüf- und Kontrollgruppen: Anzahl der Prüfversuche für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung
- Tab. 6-6: AM15-Teilnehmer: Hauptsächlicher Anstoß zum AM15-Fahrerlaubniserwerb
- Tab. 6-7: AM15-Teilnehmer: Hauptsächlicher Anstoß zum AM15-Fahrerlaubniserwerb – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 6-8: Prüf- und Kontrollgruppen: Hauptsächlicher Anstoß zum Fahrerlaubniserwerb
- Tab. 6-9: AM15-Teilnehmer: Abwägung zwischen einer Mofa-Prüfbescheinigung und der AM15-Fahrerlaubnis (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-10: AM15-Teilnehmer: Abwägung zwischen der Mofa-Prüfbescheinigung und der AM15-Fahrerlaubnis – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-11: AM15-Teilnehmer: Gründe für den AM15-Fahrerlaubniserwerb (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-12: AM15-Teilnehmer: Gründe für den AM15-Fahrerlaubniserwerb – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-13: Prüf- und Kontrollgruppen: Gründe für den Fahrerlaubniserwerb (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-14: Gründe gegen den AM15-Fahrerlaubniserwerb von Jugendlichen der Kontrollgruppen KG1 und KG2 (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-15: AM15-Teilnehmer: Informationen über die AM15-Fahrausbildung (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-16: AM15-Teilnehmer: Informationen über die AM15-Fahrausbildung – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-17: AM15-Teilnehmer: Mofa-Fahrpraxis vor dem Fahrerlaubniserwerb
- Tab. 6-18: Prüf- und Kontrollgruppen: Mofa-Fahrpraxis vor dem Fahrerlaubniserwerb
- Tab. 6-19: AM15-Teilnehmer: Moped-Fahrpraxis vor dem Fahrerlaubniserwerb
- Tab. 6-20: Prüf- und Kontrollgruppen: Moped-Fahrpraxis vor dem Fahrerlaubniserwerb
- Tab. 6-21: AM15-Teilnehmer: Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-22: AM15-Teilnehmer: Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-23: Prüf- und Kontrollgruppen: Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse (Mehrfachantworten)

- Tab. 6-24: AM15-Teilnehmer: Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse; zweite Panelwelle (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-25: AM15-Teilnehmer: Absicht zum Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)
- Tab. 6-26: Kontrollgruppe KG2: Bereits abgeschlossene Teilnahme am AM15-Modellversuch
- Tab. 6-27: AM15-Teilnehmer: Teilnahme an freiwilligen Fahrsicherheitstrainings
- Tab. 6-28: Prüf- und Kontrollgruppen: Teilnahme an einem freiwilligen Fahrsicherheitstraining
- Tab. 6-29: AM15-Teilnehmer aus Sachsen: Teilnahme an freiwilligen Fahrsicherheitstrainings
- Tab. 7-1: AM15-Teilnehmer: Durchschnittliche Nutzung des AM-Fahrzeugs in der ersten Panelwelle
- Tab. 7-2: AM15-Teilnehmer: Häufigkeit der Nutzung des AM-Fahrzeugs; zweite Panelwelle
- Tab. 7-3: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der durchschnittlichen Nutzung des AM-Fahrzeugs zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-4: AM15-Teilnehmer: Veränderung der durchschnittlichen Nutzung des AM-Fahrzeugs zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-5: Prüf- und Kontrollgruppen: Durchschnittliche Nutzung des motorisierten Zweirads
- Tab. 7-6: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-7: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; erste Panelwelle – nach der Fahrerlaubnisbesitzdauer
- Tab. 7-8: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-9: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der selbstberichteten bisherige Gesamtfahrleistung zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-10: AM15-Teilnehmer: Veränderung der selbstberichteten bisherige Gesamtfahrleistung zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-11: Prüf- und Kontrollgruppen: Selbstberichtete bisherige Gesamtfahrleistung
- Tab. 7-12: AM15-Teilnehmer: Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle Befunde zum Befragungszeitpunkt W2
- Tab. 7-13: AM15-Teilnehmer: Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle
- Tab. 7-14: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2 (in Tagen)
- Tab. 7-15: AM15-Teilnehmer: Veränderung der Verfügbarkeit eines AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-16: Prüf- und Kontrollgruppenvergleich: Verfügbarkeit eines Mofa, AM- oder A1-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen
- Tab. 7-17: AM15-Teilnehmer: Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle
- Tab. 7-18: AM15-Teilnehmer: Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle
- Tab. 7-19: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2 (in Tagen)

- Tab. 7-20: AM15-Teilnehmer: Veränderung der Nutzung des AM-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-21: Prüf- und Kontrollgruppenvergleich: Nutzung des Mofa, AM- oder A1-Fahrzeugs in den letzten sieben Tagen
- Tab. 7-22: Alle AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle (kategorisiert)
- Tab. 7-23: Alle AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle (kategorisiert)
- Tab. 7-24: Alle AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Fahrleistung in den letzten sieben Tagen aller Fahranfänger zwischen den Panelwellen W1 und W2 (in km)
- Tab. 7-25: Alle AM15-Teilnehmer: Veränderung der Fahrleistung in den letzten sieben Tagen aller Fahranfänger zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-26: Prüf- und Kontrollgruppen aller Zweirad-Fahranfänger: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen (in km)
- Tab. 7-27: Mobile AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; erste Panelwelle (kategorisiert)
- Tab. 7-28: Mobile AM15-Teilnehmer: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen; zweite Panelwelle (kategorisiert)
- Tab. 7-29: Mobile AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Fahrleistung in den letzten sieben Tagen mobiler Fahranfänger zwischen den Panelwellen W1 und W2 (in km)
- Tab. 7-30: Mobile AM15-Teilnehmer: Veränderung der Fahrleistung in den letzten sieben Tagen zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-31: Prüf- und Kontrollgruppen mobiler Zweirad-Fahranfänger: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen (in km)
- Tab. 7-32: AM15-Teilnehmer: Kategorisierte Anteile befahrener Straßenarten; erste Panelwelle
- Tab. 7-33: AM15-Teilnehmer: Kategorisierte Anteile befahrener Straßenarten; zweite Panelwelle
- Tab. 7-34: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘ zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-35: AM15-Teilnehmer: Veränderung der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘ zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-36: Prüf- und Kontrollgruppen: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Innerorts‘
- Tab. 7-37: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘ zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-38: AM15-Teilnehmer: Veränderung der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘ zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-39: Prüf- und Kontrollgruppen: Mittlerer Anteil der befahrenen Straßenart ‚Landstraße‘
- Tab. 7-40: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele vor und nach dem AM15-Fahrerlaubniserwerb; erste Panelwelle
- Tab. 7-41a: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele vor dem AM-Fahrerlaubniserwerb; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-41b: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele vor dem AM-Fahrerlaubniserwerb; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-41c: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele vor dem AM-Fahrerlaubniserwerb; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

- Tab. 7-42a: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele nach dem AM-Fahrerlaubniserwerb; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-42b: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele nach dem AM-Fahrerlaubniserwerb; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-42c: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele nach dem AM-Fahrerlaubniserwerb; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-43: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele seit dem AM15-Fahrerlaubniserwerb; zweite Panelwelle
- Tab. 7-44a: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele seit dem AM-Fahrerlaubniserwerb; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-44b: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele seit dem AM-Fahrerlaubniserwerb; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-44c: AM15-Teilnehmer: Meistens genutztes Verkehrsmittel für einzelne Fahrtziele seit dem AM-Fahrerlaubniserwerb; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 7-45: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung des meistens genutzten Verkehrsmittels zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-46: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zur Schule/zum Ausbildungsplatz‘
- Tab. 7-47: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zu Freunden und Bekannten‘
- Tab. 7-48: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zu Familienangehörigen‘
- Tab. 7-49: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zum Sport/Hobby‘
- Tab. 7-50: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zum Shoppen/Stadtbummel‘
- Tab. 7-51: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zum Kino‘
- Tab. 7-52: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zum (Eis-)Café/Restaurant‘ usw.
- Tab. 7-53: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistens genutztes Verkehrsmittel vor und nach dem Fahrerlaubniserwerb für das Fahrtziel ‚Zu Partys/Feiern‘
- Tab. 7-54: AM15-Teilnehmer: Verzicht auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; erste Panelwelle
- Tab. 7-55: AM15-Teilnehmer: Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; erste Panelwelle
- Tab. 7-56: AM15-Teilnehmer: Verzicht auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; zweite Panelwelle
- Tab. 7-57: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung des Verzichts auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 7-58: AM15-Teilnehmer: Veränderung des Verzichts auf Fahrten mit Fahrtziel außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis zwischen den Panelwellen W1 und W2

Tab. 7-59:	AM15-Teilnehmer: Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis; zweite Panelwelle	Tab. 8-10:	Prüf- und Kontrollgruppen: Gefahrenexposition bei Fahrten mit dem motorisierten Zweirad
Tab. 7-60:	AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis zwischen den Panelwellen W1 und W2	Tab. 8-11:	Vergleich der Gefahrenwahrnehmung und -exposition in verschiedenen Fahrsituationen; erste Panelwelle
Tab. 7-61:	AM15-Teilnehmer: Veränderung der Fahrten außerhalb des Geltungsbereiches der AM15-Fahrerlaubnis zwischen den Panelwellen W1 und W2	Tab. 8-12:	Vergleich der Gefahrenwahrnehmung und -exposition in verschiedenen Fahrsituationen; zweite Panelwelle
Tab. 8-1:	AM15-Teilnehmer: Gefahrenwahrnehmung beim Fahren mit dem Moped in verschiedenen Fahrsituationen; erste Panelwelle	Tab. 8-13:	AM15-Teilnehmer: Subjektive Bewertung der Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung; erste Panelwelle
Tab. 8-2:	AM15-Teilnehmer: Gefahrenwahrnehmung beim Fahren mit dem Moped in verschiedenen Fahrsituationen; zweite Panelwelle	Tab. 8-14:	AM15-Teilnehmer: Subjektive Bewertung der Fähigkeiten zur Gefahrenwahrnehmung und -vermeidung; zweite Panelwelle
Tab. 8-3:	AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Gefahrenwahrnehmung beim Mopedfahren zwischen den Panelwellen W1 und W2	Tab. 8-15:	AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Fähigkeit zum Erkennen von potenziellen Gefahrensituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2
Tab. 8-4:	AM15-Teilnehmer: Veränderung der Gefahrenwahrnehmung beim Mopedfahren zwischen den Panelwellen W1 und W2	Tab. 8-16:	AM15-Teilnehmer: Veränderung der Fähigkeit zum Erkennen von potenziellen Gefahrensituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2
Tab. 8-5:	Prüf- und Kontrollgruppen: Gefahrenwahrnehmung beim Fahren eines motorisierten Zweirads	Tab. 8-17:	AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Fähigkeit zum Vermeiden von potenziellen Gefahrensituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2
Tab. 8-6:	AM15-Teilnehmer: Gefahrenexposition beim Fahren mit dem Moped in verschiedenen Fahrsituationen; erste Panelwelle	Tab. 8-18:	AM15-Teilnehmer: Veränderung der Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahrensituationen zwischen den Panelwellen W1 und W2
Tab. 8-7:	AM15-Teilnehmer: Gefahrenexposition beim Fahren mit dem Moped in verschiedenen Fahrsituationen; zweite Panelwelle	Tab. 8-19:	Prüf- und Kontrollgruppen: Bewertung der eigenen Fähigkeit zum Erkennen von Gefahrensituationen
Tab. 8-8:	AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Gefahrenexposition beim Fahren mit dem Moped zwischen den Panelwellen W1 und W2	Tab. 8-20:	Prüf- und Kontrollgruppen: Bewertung der eigenen Fähigkeit zum Vermeiden von Gefahrensituationen
Tab. 8-9:	AM15-Teilnehmer: Veränderung der Gefahrenexposition beim Fahren mit dem Moped zwischen den Panelwellen W1 und W2	Tab. 8-21:	Kontrollgruppe KG2: Wahrnehmung von Gefahren beim Fahren eines motorisierten Zweirads – nach vorheriger AM15-Modellversuchsteilnahme

- Tab. 8-22: Kontrollgruppe KG2: Gefahrenexposition bei Fahrten mit dem motorisierten Zweirad – nach vorheriger AM15-Modellversuchsteilnahme
- Tab. 8-23: Kontrollgruppe KG2: Fähigkeit zum Erkennen und Vermeiden von Gefahrensituationen – nach vorheriger AM15-Modellversuchsteilnahme
- Tab. 9-1: AM15-Teilnehmer: Bereits genutzte Fahrzeuge (Mehrfachantworten)
- Tab. 9-2: AM15-Teilnehmer: Bereits genutzte Fahrzeuge – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)
- Tab. 9-3: Prüf- und Kontrollgruppen: Genutzte Fahrzeuge (Mehrfachantworten)
- Tab. 9-4: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug
- Tab. 9-5: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 9-6: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug
- Tab. 9-7: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrzeugalter (kategorisiert)
- Tab. 9-8: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrzeugalter (kategorisiert) – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 9-9: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrzeugalter (kategorisiert)
- Tab. 9-10: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrzeugalter
- Tab. 9-11: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Kilometerstand (kategorisiert)
- Tab. 9-12: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Kilometerstand – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 9-13: Prüf und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug, Kilometerstand
- Tab. 9-14: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, technische Veränderung
- Tab. 9-15: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, technische Veränderung – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 9-16: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug, technische Veränderung
- Tab. 9-17: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Höchstgeschwindigkeit (kategorisiert)
- Tab. 9-18: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 9-19: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug, durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit
- Tab. 9-20: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug, Höchstgeschwindigkeit – nach Vorliegen einer technischen Veränderung
- Tab. 9-21: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Besitzer
- Tab. 9-22: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Besitzer – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 9-23: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug, Besitzer
- Tab. 9-24: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrer
- Tab. 9-25: AM15-Teilnehmer: Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrer – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 9-26: Prüf- und Kontrollgruppen: Meistgenutztes Fahrzeug, Fahrer
- Tab. 10-1: AM15 Teilnehmer: Selbstberichtete geahndete Verkehrsverstöße; erste Panelwelle
- Tab. 10-2: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Verwarnungen; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-3: AM15 Teilnehmer: Selbstberichtete geahndete Verkehrsverstöße; zweite Panelwelle

- Tab. 10-4: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Verwarnungen; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-5: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der selbstberichteten Verwarnungen zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-6: AM15-Teilnehmer: Veränderung der selbstberichteten Verwarnungen zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-7: Prüf- und Kontrollgruppen: Selbstberichtete Verwarnungen
- Tab. 10-8: Prüf- und Kontrollgruppen: Selbstberichtete Bußgelder
- Tab. 10-9: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Stürze; erste Panelwelle
- Tab. 10-10: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Stürze; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-11: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Stürze; zweite Panelwelle
- Tab. 10-12: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Stürze; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-13: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der selbstberichteten Stürze zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-14: AM15-Teilnehmer: Veränderung der selbstberichteten Stürze zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-15: Prüf- und Kontrollgruppen: Selbstberichtete Stürze
- Tab. 10-16: AM15-Teilnehmer: Ursache des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle
- Tab. 10-17: AM15-Teilnehmer: Ursache des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle
- Tab. 10-18: AM15-Teilnehmer: Ursache des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-19: AM15-Teilnehmer: Ursache des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-20: AM15-Teilnehmer: Ursache des (letzten) Sturzes; Vergleich von erster und zweiter Panelwelle
- Tab. 10-21: Prüf- und Kontrollgruppen: Ursache des (letzten) Sturzes
- Tab. 10-22: AM15-Teilnehmer: Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle
- Tab. 10-23: AM15-Teilnehmer: Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-24: AM15-Teilnehmer: Eigene Verletzungen infolge des Sturzes; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-25: AM15-Teilnehmer: Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle
- Tab. 10-26: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung von eigenen Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-27: AM15-Teilnehmer: Veränderung von eigenen Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-28: Prüf- und Kontrollgruppen: Eigene Verletzungen infolge des (letzten) Sturzes
- Tab. 10-29: AM15-Teilnehmer: Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle
- Tab. 10-30: AM15-Teilnehmer: Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-31: AM15-Teilnehmer: Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle
- Tab. 10-32: AM15-Teilnehmer: Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

- Tab. 10-33: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung von Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-34: AM15-Teilnehmer: Veränderung von Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-35: Prüf- und Kontrollgruppen: Verletzungen anderer infolge des (letzten) Sturzes
- Tab. 10-36: AM15-Teilnehmer: Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-37: AM15-Teilnehmer: Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes; erste Panelwelle
- Tab. 10-38: AM15-Teilnehmer: Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-39: AM15-Teilnehmer: Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes; zweite Panelwelle
- Tab. 10-40: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung des Hinzurufens der Polizei infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-41: AM15-Teilnehmer: Veränderung des Hinzurufens der Polizei infolge des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-42: Prüf- und Kontrollgruppen: Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Sturzes
- Tab. 10-43: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Unfälle; erste Panelwelle
- Tab. 10-44: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Unfälle; zweite Panelwelle
- Tab. 10-45: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Unfälle; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-46: AM15-Teilnehmer: Selbstberichtete Unfälle; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-47: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Ursache des (letzten) Sturzes zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-48: AM15-Teilnehmer: Veränderung der selbstberichteten Unfälle zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-49: Prüf- und Kontrollgruppen: Selbstberichtete Unfälle
- Tab. 10-50: AM15-Teilnehmer: Ursache des (letzten) Unfalls; erste Panelwelle
- Tab. 10-51: AM15-Teilnehmer: Ursache des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle
- Tab. 10-52: AM15-Teilnehmer: Eigene Verletzung infolge des (letzten) Unfalls; erste Panelwelle
- Tab. 10-53: AM15-Teilnehmer: Eigene Verletzung infolge des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle
- Tab. 10-54: AM15-Teilnehmer: Verletzung anderer infolge des (letzten) Unfalls; erste Panelwelle
- Tab. 10-55: AM15-Teilnehmer: Verletzung anderer infolge des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle
- Tab. 10-56: AM15-Teilnehmer: Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Unfalls; erste Panelwelle
- Tab. 10-57: AM15-Teilnehmer: Hinzurufen der Polizei infolge des (letzten) Unfalls; zweite Panelwelle
- Tab. 10-58: AM15-Teilnehmer: Beinaheunfälle; erste Panelwelle
- Tab. 10-59: AM15-Teilnehmer: Beinaheunfälle; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 10-60: AM15-Teilnehmer: Beinaheunfälle; zweite Panelwelle
- Tab. 10-61: AM15-Teilnehmer: Beinaheunfälle; zweite Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

-
- Tab. 10-62: AM15-Teilnehmer: Zentrale Maße zur Veränderung der Beinaheunfälle zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-63: AM15-Teilnehmer: Veränderung der Beinaheunfälle zwischen den Panelwellen W1 und W2
- Tab. 10-64: Prüf- und Kontrollgruppen: Beinaheunfälle
- Tab. 11-1: AM15-Teilnehmer: Extramotive des Mopedfahrens; erste Panelwelle
- Tab. 11-2: Prüf- und Kontrollgruppen: Extramotive für das Fahren mit dem motorisierten Zweirad
- Tab. 11-3: AM15-Teilnehmer: Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Modellversuchsteilnehmern; erste Panelwelle
- Tab. 11-4: AM15-Teilnehmer: Durchdringung des Freundeskreises mit AM15-Modellversuchsteilnehmern; erste Panelwelle – nach relevanten Subgruppen
- Tab. 11-5: Prüf- und Kontrollgruppen: Durchdringung des Freundeskreises mit Zweirad-Fahreranfänger
- Tab. 11-6: Prüf- und Kontrollgruppen: Rotierte Komponentenmatrix der Itebatterie zu Persönlichkeitsmerkmalen
- Tab. 11-7: Prüf- und Kontrollgruppen: Mittlere Faktorwerte der Persönlichkeitsdimensionen
- Tab. 12-1: AM15-Teilnehmer: Weiterempfehlung von AM15; erste Panelwelle
- Tab. 12-2: AM15-Teilnehmer: Gründe für die uneingeschränkte Weiterempfehlung von AM15 (Mehrfachantworten); erste Panelwelle
- Tab. 12-3: AM15-Teilnehmer: Gründe für die eingeschränkte Weiterempfehlung von AM15 (Mehrfachantworten); erste Panelwelle
- Tab. 12-4: AM15-Teilnehmer: Weiterempfehlung von AM15; zweite Panelwelle
- Tab. 12-5: AM15-Teilnehmer: Gründe für die Weiterempfehlung von AM15 (Mehrfachantworten); zweite Panelwelle
- Tab. 12-6: AM15-Teilnehmer: Anmerkungen zum AM15/zum Fragebogen (Mehrfachantworten); erste Panelwelle
- Tab. 12-7: AM15-Teilnehmer: Anmerkungen zum AM15/zum Fragebogen (Mehrfachantworten); zweite Panelwelle
- Tab. 13-1: Prüf- und Kontrollgruppen aller Zweirad-Fahreranfänger: Fahrleistung in den letzten sieben Tagen (in km)

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2012

- M 230: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen
Gerlach, Leven, Leven, Neumann, Jansen € 21,00
- M 231: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer
Poschadel, Falkenstein, Rinkenauer, Mendzheritskiy, Fimm, Worringer, Engin, Kleinemas, Rudinger € 19,00
- M 232: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 18,00

2013

- M 233: 8. ADAC/BAST-Symposium 2012 – Sicher fahren in Europa
CD-ROM / kostenpflichtiger Download € 18,00
- M 234: Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich
Genschow, Sturzbecher, Willmes-Lenz € 23,00
- M 235: Ein Verfahren zur Messung der Fahrsicherheit im Realverkehr entwickelt am Begleiteten Fahren
Glaser, Waschulewski, Glaser, Schmid € 15,00
- M 236: Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000 bis 2010
Pöppel-Decker, Langner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 237: Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland
Funk, Faßmann € 18,00
- M 238: Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen
Funk, Hecht, Nebel, Stumpf € 24,50
- M 239: Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010 € 16,00
- M 240: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen – Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht
Küter, Holdik, Pöppel-Decker, Ullitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 241: Intervention für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars
Glitsch, Bornewasser, Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, Büttner € 25,50
- M 242: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit – Vorstudie
Bahamonde-Birke, Link, Kunert € 14,00

2014

- M 243: Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Mörl, Kaltenbaek € 25,50
- M 244: Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation
Funk, Lang, Held, Hallmeier € 18,50

M 245: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen
Auerbach € 20,00

M 246: Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011-2012 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer, Baumann € 14,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 1. Mai 2014
Gräcmann, Albrecht € 17,50

M 247: Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und -fahrer
von Below, Holte € 19,50

M 248: Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer
Falkenstein, Joiko, Poschadel € 15,00

M 249: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer
Holte, Klimmt, Baumann, Geber € 20,00

M 250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr
Müller € 15,50

M 251: Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer
Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nitzsche, Stengl-Herrmann, Klipp, Buchstaller, DeVol, Laub, Müller, Veltgens, Ziegler € 15,50

M 252 Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor, ist interaktiv und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2015

M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten
Schömgig, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit
Karthaus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

M 255: Demenz und Verkehrssicherheit
Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer
Rudinger, Haverkamp, Mehliß, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00

M 257: Projektgruppe MPU-Reform
Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen
Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölischer, Raudszus, Zlocki € 14,00

M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen
Hoppe, Tekaatt € 16,50

M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13
Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern
Günther, Kraft € 18,50

M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen
Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

M 263: Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BAST Schumacher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2016

M 264: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen von Below € 17,50

M 265: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis Kühne, Hundertmark € 15,00

M 266: Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie Wandtner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 267: Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahreraufgabe Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

M 268: Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

M 269: Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

M 270: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

M 271: Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“ Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Süflow € 14,50

M 272: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015 Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

M273: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

M 273b: Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weiß
Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 274: Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen Sturzbecher, Bredow
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 275: Reform der Fahrlehrerausbildung
Teil 1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

Teil 2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern Brünken, Leutner, Sturzbecher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 276: Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen Martensen, Diependaele € 14,50

2018

M 277: Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge Panwinkler € 18,50

M 278: Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 279: Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw Zweite Erhebungsphase Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 280: Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

M 281: Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleitevaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools Neumann-Opitz € 16,50

M 282: Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahrsimulator der BAST Machbarkeitsstudie Schumacher, Schubert € 15,50

M 283: Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maßnahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer Schubert, Gräemann, Bartmann € 18,50

M 284: Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“ Funk, Schrauth € 15,50

M 285: Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen Holte € 20,50

M 286: Evaluation des Modellversuchs AM 15
Teil 1 – Verkehrsbewährungsstudie Kühne, Dombrowski
Teil 2 – Befragungsstudie Funk, Schrauth, Roßnagel € 29,00

Fordern Sie auch unser kostenloses Gesamtverzeichnis aller lieferbaren Titel an! Dieses sowie alle Titel der Schriftenreihe können Sie unter der folgenden Adresse bestellen:

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-63

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de