

Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 213



bast

Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs

von

Walter Funk
Marco Grüninger

Unter Mitarbeit von

Laura Dittrich
Julia Gößler
Carina Hornung
Isabel Kreßner
Ingrid Libal
Sebastian Limberger
Cornelia Riedel
Sandra Schaller
Kristin Schilling
Kira Svetlova

Institut für empirische Soziologie an der
Universität Erlangen-Nürnberg

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 213

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 beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

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

Impressum

Bericht zu den Forschungsprojekten

FE 82.298/206:

Begleitetes Fahren ab 17 Jahre
– Prozessevaluation des
bundesweiten Modellversuchs

FE 82.374:

Möglichkeiten direkter und indirekter
Einwirkungen auf die Gestaltung
der Übungspraxis im begleiteten Fahren

Projektbetreuung

Georg Willmes-Lenz

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-86918-077-9

Bergisch Gladbach, Oktober 2010

Kurzfassung - Abstract

Begleitetes Fahren ab 17 - Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs

In der Prozessevaluation wurden 3.780 Modellversuchsteilnehmer während der Phase des begleiteten Fahrens bis zu viermal und 1.735 Begleitpersonen einmalig zu unterschiedlichen Aspekten der Maßnahmeumsetzung befragt.

Die Teilnahmegründe der Jugendlichen und ihrer Begleiter ließen erkennen, dass das Begleitete Fahren als Bestandteil der Fahranfängervorbereitung gut in den altersspezifischen Lebensabschnitt der jungen Fahrer integriert werden konnte. Insgesamt belegen die Befunde eine große Zugangsfreundlichkeit des Modells und eine hohe Praktikabilität.

Im Durchschnitt erbrachten Jugendliche an Tagen mit Begleitfahrt eine Fahrleistung von 32,4 km (Median: 24,0 km). Monatlich wurde eine mittlere Fahrleistung von 318,5 km erbracht. In durchschnittlich acht Monaten Begleitdauer erwarben die Jugendlichen etwa 2.400 km Fahrpraxis. Bei voller Ausschöpfung der Begleitdauer von zwölf Monaten ergab sich eine durchschnittliche Fahrleistung von 3.800 km.

Hauptfahrtzwecke waren private Fahrten (Familie, Besuche), Haushaltserledigungen, Freizeitfahrten und Fahrten zur Schule / Ausbildung.

Hinsichtlich der Interaktion zwischen Fahranfänger und Begleiter ergibt sich auf der Grundlage zahlreicher Einzelbefunde das Bild einer angemessenen Rolleninterpretation und -ausübung im Sinne eines konstruktiven Zusammenwirkens von Fahranfänger und Begleiter beim fahrpraktischen Kompetenzerwerb.

Im Verlauf der Begleitphase war eine deutliche Abnahme unsicherer Fahranfänger zu beobachten. Dies ist Ausdruck des subjektiv wahrgenommenen Zuwachses von Fahrerfahrung während der Begleitphase.

Unfälle, Verkehrsverstöße und Verwarnungen in der Begleitphase wurden behördlicherseits nur in geringem Umfang berichtet. Dies lässt erkennen, dass die Maßnahmepraxis den gebotenen Verkehrssicherheitserfordernissen in hohem Maße gerecht wird.

Die erhebliche Ausweitung der fahrpraktischen Vorbereitung durch das Modell „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ hat zu einer strukturellen Verände-

rung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland geführt. Die gegebenen Möglichkeiten hinsichtlich der Nutzungsdauer der Begleitphase und des Umfangs der erbrachten Fahrleistung erscheinen gleichwohl noch nicht ausgeschöpft und empfehlen sich daher als Gegenstand künftiger Optimierungsanstrengungen.

Neben der vertieften Ausschöpfung des originären Maßnahmepotentials eines längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus empfiehlt sich zudem eine sinnvolle Verbindung dieses Maßnahmenansatzes mit weiteren zielführenden Maßnahmen im Rahmen eines integrierten Systems der Fahranfängervorbereitung in Deutschland.

Die Erhebungsunterlagen zu den Panelwellen 1 bis 4 liegen diesem Bericht auf CD bei.

Accompanied Driving From Age 17 – Process Evaluation of the Nationwide Model Scheme

In the process evaluation 3,780 participants in the pilot scheme were interviewed up to four times during their accompanied driving in relation to different aspects of the measurement implementation. 1,735 adults accompanying the novice drivers were also questioned once.

The young people's and adults' reasons for participating in the pilot scheme revealed that accompanied driving as part of young driver preparation could be well integrated into the age-specific phase of the young drivers' lives. Overall the findings indicate easy access to the model and high level of practical applicability.

On days with accompanied drives the young people covered an average daily mileage of 32.4 km (median: 24.0 km). Looking at a month they covered a projected monthly mileage of 318.5 km. The average period of accompanied driving lasted about eight months. During this time the young drivers drove approx. 2,400 km. Taking the full length of twelve months of accompanied driving, the projected mileage was 3,800 km.

The main reasons for driving with an attendant were private journeys (family business, visits), household chores and rides to school / training.

In terms of the interaction between the young drivers and the accompanying adults, a lot of findings draw the picture of an adequate role interpretation and role practice in the sense of constructive cooperation between the young driver and the attendant during the practical acquisition of driving experience.

In the course of the accompanied driving period, there was a clear decrease in the number of insecure novice drivers. This is the result of the subjectively perceived increase in driving experience during the accompanied period of time.

Accidents, traffic violations and tickets during accompanied driving were only reported to a limited extent by the police. This shows that exercising the pilot scheme meets the necessary road safety demands to a high degree.

The significant increase in practical driving preparation using the "Accompanied Driving From Age 17" has led to a structural change in the preparation of novice drivers in Germany. Nevertheless, in terms of the duration of the accompanied driving and the amount of kilometres travelled, the given possibilities of the pilot scheme do not yet appear to have been fully utilised. Both aspects may prove to be the subject of future efforts to improve the model.

Alongside greater utilisation of the original potential of the measure, that is prolonged accumulation of driving practice, a reasonable combination of the accompanied driving scheme with other measures leading to lower accident risks among novice drivers in the context of an integrated system of novice driver preparation in Germany may be advisable.

The survey documents for panel waves 1 to 4 are included in the report on the CD.

Inhalt

Inhalt	5	3.2	Feldzugang und Fragebogenrücklauf	38
Abkürzungsverzeichnis	8	3.2.1	Erste Befragungswelle	38
Danksagung und Sponsoren	8	3.2.2	Zweite Befragungswelle	40
1 Einleitung	9	3.2.3	Dritte Befragungswelle	41
1.1	Maßnahmeentwicklung und Genese des Forschungsprojektes	3.2.4	Vierte Befragungswelle	41
1.2	Ausgestaltung des Maßnahme- ansatzes	3.3	Stichprobenbeschreibung	41
1.3	Lehr-lernpsychologischer Hintergrund	3.3.1	Einleitende Bemerkungen zur Datenanalyse.....	41
1.4	Soziologischer Hintergrund	3.3.2	Geschlechterverteilung in der Stichprobe	42
1.5	Forschungsauftrag der Prozessevaluation	3.3.3	Regionale Verteilung der Stichprobe	43
1.6	Vorbereitende Arbeiten	3.4	Gewichtungspozeduren	43
1.6.1	„Mobilitätsstudie Fahranfänger“	3.5	Sozialstrukturvergleich von Modellver- suchsteilnehmern, 18-jährigen Fahran- fängern und 17- bzw. 18-Jährigen in Deutschland	45
1.6.2	Dokumentenanalysen	3.6	Unabhängige Variablen	50
1.6.3	Internationale Erfahrungen: Das Beispiel Schweden	3.7	Genutztes Antwortmedium und Kontakt- möglichkeiten mit den Befragten	53
2 Methode, technische Umsetzung und inhaltliche Schwerpunkte der Prozessevaluation	22	3.7.1	Soziodemographische und -ökonomische Unterschiede.....	54
2.1	Methodische Anlage.....	3.7.2	Inhaltliche Unterschiede	58
2.2	Zusammenarbeit mit dem KBA	4 Fahrerlaubniserwerb und Fahrerlaubnisbesitzdauer	59	
2.3	Technische Umsetzung.....	4.1	Fahrerlaubniserwerb	59
2.3.1	Online-Befragungsplattform.....	4.1.1	Beginn und Dauer der Fahrausbildung ...	59
2.3.2	WWW-Homepage.....	4.1.2	Anzahl Fahrstunden	61
2.3.3	Interaktive Panelpflege	4.1.3	Anzahl Prüfungsversuche	62
2.3.4	Erstellung einer schriftlichen Version des Online-Fragebogens	4.1.4	Besitz weiterer Fahrerlaubnisse	64
2.3.5	Incentives und Sponsorenunterstützung	4.1.5	Besitz einer Ausnahmegenehmigung	66
2.4	Inhaltliche Schwerpunkte	4.2	Beginn der Modellversuchsteilnahme	67
2.4.1	Teilnehmerfragebogen der ersten Panelwelle („Aktive“)... ..	4.3	Anstoß und Motivation für die Teilnahme am Modellversuch.....	71
2.4.2	Abschlussfragebogen der ersten Panelwelle („Ehemalige“)... ..	4.3.1	Eigene Gründe für die Modellver- suchsteilnahme	72
2.4.3	Fragenprogramm der zweiten Panelwelle	4.3.2	Gründe der Eltern für die Modellver- suchsteilnahme	75
2.4.3.1	Fragen zu Entwicklungsaspekten	4.3.2.1	Teilnahmegründe der Eltern aus der Sicht der Jugendlichen	75
2.4.3.2	Fragen zu Querschnittsaspekten	4.3.2.2	Teilnahmegründe der Eltern aus der Sicht der Eltern	77
2.4.4	Fragenprogramm der dritten und vierten Panelwelle.....	4.4	Dauer der Modellversuchsteilnahme	79
3 Pretest, Feldzugang, Stichproben- beschreibung, Gewichtung und Datensatzbeschreibung	37	4.5	Erste Informationen über die Begleiter	81
3.1	Pretest	4.6	Vorbereitung auf das Begleitete Fahren ...	85
		5 Exposition der Modellversuchs- teilnehmer im Straßenverkehr	89	
		5.1	Selbstberichtete Gesamtfahrleistung	89
		5.1.1	Selbstberichtete Gesamtfahrleistung zum Zeitpunkt der Erstbefragung	90

5.1.2	Entwicklung der selbstberichteten Gesamtfahrleistung mit zunehmender Begleitdauer.....	94	5.10.1	Verkehrsbedingungen in der Erstbefragung	173
5.1.3	Hinderungsgründe für Begleitfahrten.....	97	5.10.2	Verkehrsbedingungen bei zunehmender Begleitdauer	180
5.1.4	Befahrene Straßenarten	101			
5.2	Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche	103	6	Modellversuchsteilnehmer und ihre Begleiter	182
5.3	Begleiterverfügbarkeit in der Berichtswoche	106	6.1	Sitzplatz des häufigsten Begleiters	182
5.4	Pkw-mobile Tage in der Berichtswoche ..	109	6.2	Interaktion zwischen Fahrer und Begleiter	183
5.5	Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer.....	113	6.2.1	Anwesenheit des Begleiters	184
5.5.1	Durchschnittliche Tagesfahrleistung.....	113	6.2.1.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	186
5.5.1.1	Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer	113	6.2.1.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer	188
5.5.1.2	Durchschnittliche Tagesfahrleistung der pkw-mobilen Modellversuchsteilnehmer.....	121	6.2.1.3	Beurteilung durch die Begleiter.....	190
5.5.2	Durchschnittliche Wochenfahrleistung..	128	6.2.2	Verfügbarkeit des Begleiters als Ansprechpartner während der Fahrt ...	193
5.5.2.1	Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer..	128	6.2.2.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	193
5.5.2.2	Durchschnittliche Wochenfahrleistung der pkw-mobilen Modellversuchsteilnehmer	129	6.2.2.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer.....	195
5.5.3	Durchschnittliche Monatsfahrleistung ..	130	6.2.2.3	Beurteilung durch die Begleiter.....	196
5.5.4	Fahrleistung im Anschluss an die Modellversuchsteilnahme	133	6.2.3	Aufmerksamkeit des Begleiters.....	196
5.5.5	Fazit der Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer	133	6.2.3.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	196
5.6	Fahrtzeit der Modellversuchsteilnehmer .	135	6.2.3.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer.....	199
5.6.1	Durchschnittliche Fahrtzeiten	135	6.2.3.3	Beurteilung durch die Begleiter.....	200
5.6.1.1	Durchschnittliche Fahrtzeiten pro Tag	137	6.2.4	Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten	202
5.6.1.2	Durchschnittliche Fahrtzeiten pro Woche	141	6.2.4.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	202
5.6.2	Fahrtzeiten bei zunehmender Begleitdauer.....	144	6.2.4.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer.....	204
5.6.3	Fazit der Fahrtzeiten der Modellversuchsteilnehmer	148	6.2.4.3	Beurteilung durch die Begleiter.....	205
5.7	Fahrtziele der Modellversuchsteilnehmer	149	6.2.5	Entlastungsangebote an den Fahrer (Pause einlegen, langsamer fahren) ...	206
5.7.1	Fahrtziele in der Erstbefragung	149	6.2.5.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	206
5.7.2	Fahrtziele bei zunehmender Begleitdauer.....	158	6.2.5.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer.....	206
5.8	Mitfahrer der Modellversuchsteilnehmer .	160	6.2.5.3	Beurteilung durch die Begleiter.....	208
5.8.1	Mitfahrer in der Erstbefragung	160	6.2.6	Verantwortlichkeit als Fahrer	209
5.8.2	Mitfahrer bei zunehmender Begleitdauer.....	166	6.2.6.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	209
5.9	Befahrene Straßenarten.....	166	6.2.6.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer.....	210
5.9.1	Befahrene Straßenarten in der Erstbefragung	166	6.2.6.3	Beurteilung durch die Begleiter.....	211
5.9.2	Befahrene Straßenarten bei zunehmender Begleitdauer.....	169	6.2.7	Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung.....	212
5.10	Verkehrsbedingungen während der Begleitfahrten	173	6.2.7.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	212

6.2.7.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer	215	7.4	Extramotive	284
6.2.7.3	Beurteilung durch die Begleiter	216	7.5	Persönlichkeitsmerkmale der Modellversuchsteilnehmer	287
6.2.8	Keine Ausbildung des Fahranfängers ..	218	8	Pkw-Charakteristika, Legalbewährung und Verunfallung in der Begleitphase	289
6.2.8.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	218	8.1	Pkw-Charakteristika	289
6.2.8.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer	220	8.1.1	Erstzulassung	290
6.2.8.3	Beurteilung durch die Begleiter	221	8.1.2	Kilometerstand	291
6.2.9	Rückmeldungen zur Fahrweise	224	8.1.3	Motorleistung	292
6.2.9.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	224	8.1.4	Fahrzeughalter	293
6.2.9.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer	225	8.1.5	Überwiegender Fahrer des Pkw	294
6.2.9.3	Beurteilung durch die Begleiter	227	8.1.6	Potenzieller Reparaturaufwand am Pkw	296
6.3	Eingreifen in die Fahrtätigkeit und Übernahme von Fahraufgaben durch den Begleiter	230	8.2	Selbstberichtete Verkehrsverstöße und Verunfallung der Modellversuchsteilnehmer	297
6.3.1	Eingreifen in die Fahrtätigkeit	230	8.2.1	Selbstberichtete Verkehrsverstöße der Modellversuchsteilnehmer	297
6.3.1.1	Beurteilung durch die Jugendlichen ...	230	8.2.2	Selbstberichtete Verunfallung der Modellversuchsteilnehmer	298
6.3.1.2	Beurteilung durch die Begleiter	232	8.3	Verkehrsverstöße und Verunfallung der Modellversuchsteilnehmer laut polizeilicher Statistik	299
6.3.2	Übernahme von Fahraufgaben durch den Begleiter	233	9	Weiterempfehlung und Kritik des Begleiteten Fahrens sowie Kommentare der Befragten	301
6.3.2.1	Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen	233	9.1	Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens	301
6.3.2.2	Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer	237	9.2	Kritik des Begleiteten Fahrens	308
6.3.2.3	Beurteilung durch den Begleiter	238	9.3	Kommentare der Befragten	311
6.4	Weitere Aspekte des Begleiterverhaltens	240	10	Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse sowie Handlungsempfehlungen	313
6.4.1	Fahrstils des Begleiters	240	10.1	Zusammenfassung der Ergebnisse	313
6.4.2	Auswirkungen der BF17-Teilnahme auf das Familienklima	242	10.2	Einordnung und Bewertung der Befunde	320
6.4.3	Ablehnung einer Mitfahrt als Begleiter ..	245	10.3	Handlungsempfehlungen	321
6.4.4	Sensibilisierung des Begleiters für Verkehrssicherheitsaspekte	247	Literatur	326	
6.4.5	Alkoholkonsum des Begleiters	250	Anhang	333	
6.4.6	Weitere Aspekte des Begleiterverhaltens	252	Erhebungsunterlagen zur 1. Panelwelle	I	
6.4.6.1	Mitführungspflicht des Führerscheins	253	Erhebungsunterlagen zur 2. Panelwelle	II	
6.4.6.2	Information der Autoversicherung über die Teilnahme am Modellversuch	253	Erhebungsunterlagen zur 3. Panelwelle	III	
6.4.6.3	Legalbewährung von Begleitern	253	Erhebungsunterlagen zur 4. Panelwelle	IV	
6.4.6.4	Verbesserungsvorschläge zum Begleiteten Fahren	254			
7	Fahrfertigkeiten, Fahrstil, Erfahrungsaufbau, Extramotive und Persönlichkeitsmerkmale der Modellversuchsteilnehmer	256			
7.1	Fahrfertigkeiten	256			
7.2	Einschätzung des Fahrstils	270			
7.3	Subjektive Indikatoren des Erfahrungsaufbaus	275			

Abkürzungsverzeichnis

BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BF17	Begleitetes Fahren ab 17 Jahre
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa, etwa, ungefähr
d. A.	der Autor (bei Texteingang in Zitat)
df	degrees of freedom (deutsch: „Freiheitsgrade“)
d. h.	das heißt
DJI	Deutsches Jugendinstitut
ED(S).	Editor(s) (deutsch: „Herausgeber“)
et al.	et alii (deutsch: „und andere“)
etc.	et cetera (deutsch: „und so weiter“)
evtl.	eventuell / eventuelle
f / ff	folgende
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Hrsg.	Herausgeber
HTML	Hypertext Markup Language (deutsch: „Hypertext-Auszeichnungssprache“)
HTTPS	HyperText Transfer Protocol Secure (deutsch: „sicheres Hypertext-Übertragungsprotokoll“)
ICQ	Homophon für „I seek you“ (deutsch: „Ich suche dich“), Instant-Messaging-Software
IfeS	Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Jg.	Jahrgang
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
km / h	Kilometer pro Stunde, „Stundenkilometer“
m. a. W.	mit anderen Worten
n	number (deutsch: „Anzahl“)
No.	numero, number (deutsch: „Nummer“)
o. Ä.	oder Ähnliches
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
SMS	Short Message Service (deutsch: „Kurznachrichtendienst“)
sog.	sogenannt(e, -es)
u. E.	unseres Erachtens
URL	Uniform Resource Locator (deutsch: „einheitlicher Quellenanzeiger“); Internetadresse
usw.	und so weiter
vgl.	vergleiche

Vol.	volume (deutsch: „Band“)
vs.	versus, gegen
VZR	Verkehrszentralregister
WWW	World Wide Web (deutsch: „Internet“)
z. B.	zum Beispiel
ZFER	Zentrales Fahrerlaubnisregister

Danksagung und Sponsoren

Die umfangreichen Befragungen, deren Ergebnisse in diesem Bericht vorgestellt werden, wären ohne die Vor- und Mitarbeit vieler weiterer Personen und Institutionen nicht möglich gewesen. Ausdrücklich bedanken möchten wir uns in diesem Zusammenhang bei

- den jugendlichen Modellversuchsteilnehmern und ihren Begleitpersonen,
- den Kolleginnen und Kollegen im Kraftfahrt-Bundesamt,
- den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den lokalen und regionalen Fahrerlaubnisbehörden,
- der Firma Rogator AG für die kostenlose Überlassung ihrer Online-Befragungssoftware Rogator G3 sowie
- folgenden Sponsoren, die uns altersspezifisch interessante Preise (Incentives) für die Verlosung unter den Befragungsteilnehmern der einzelnen Panelwellen und in einer Schlussverlosung kostenlos oder – im Falle des Hauptgewinns in der Schlussverlosung – zu Vorzugskonditionen überlassen haben:
 - ◆ Auto Club Europa (ACE)
 - ◆ TÜV Nord
 - ◆ TÜV Rheinland
 - ◆ Verlag Heinrich Vogel
 - ◆ Renault Deutschland

Für die Analysen und Interpretationen im vorliegenden Bericht sind ausschließlich die Projektbearbeiter verantwortlich. Alle verbleibenden Mängel gehen allein zu ihren Lasten.

1 Einleitung

Im Jahr 2005 wurde die bundesrechtliche Grundlage für die Durchführung des zunächst bis zum Jahr 2010 befristeten Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ geschaffen. Bereits im Maßnahmevorschlag der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN aus dem Jahr 2003 wurde die Evaluation eines solchen Modellversuchs gefordert, die später – im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens – in der Fahrerlaubnis-Verordnung verankert wurde.

Der hier vorgelegte Bericht umfasst die Ergebnisse der Prozessevaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ (BF17). Auf der Datenbasis mehrmaliger umfangreicher Befragungen 17-jähriger aktiver und 18-jähriger ehemaliger BF17-Teilnehmer sowie der einmaligen Befragung von Begleitpersonen wird die Praxis der Maßnahmegestaltung durch die Fahranfänger und ihre Begleiter ausführlich dokumentiert.

Nachfolgend wird zunächst über den fachlichen Hintergrund des Modellversuchs und die Genese seiner Evaluation informiert (vgl. Kapitel 1). Die methodische Anlage, die technische Umsetzung und die inhaltlichen Schwerpunkte der als Mixed-Mode (online und schriftlich) angelegten Panelbefragung der Modellversuchsteilnehmer werden ausführlich erläutert (vgl. Kapitel 2). Anschließend wird die Feldphase (Pretest, Feldzugang, Fragebogenrücklauf) dokumentiert sowie die Stichprobe, ihre Gewichtung und der endgültige Datensatz beschrieben (vgl. Kapitel 3).

Inhaltlich interessieren zunächst die Umstände des Fahrerlaubnisserwerbs, Motivation, Vorbereitung und Einstieg in das Begleitete Fahren (vgl. Kapitel 4). Von zentraler Relevanz ist die Exposition der Modellversuchsteilnehmer in Form der erbrachten Fahrleistung, der im Straßenverkehr verbrachten Zeit, der angesteuerten Fahrtziele, weiterer Mitfahrer außer dem Begleiter, der befahrenen Straßen und der erlebten Verkehrsbedingungen (vgl. Kapitel 5). Die Interaktion zwischen Fahranfänger und Begleiter sowie diverse Aspekte des Begleiterverhaltens stehen in Kapitel 6 im Mittelpunkt.

Des Weiteren wird auf die Fahrfertigkeiten, den Fahrstil, Indikatoren des Erfahrungsaufbaus, Extramotive und Persönlichkeitsmerkmale der Jugendlichen eingegangen (vgl. Kapitel 7). In einem weiteren Kapitel werden die technischen Voraussetzungen der Modellversuchsteilnahme in Form diverser Charakteristika des beim Begleiteten Fahren verwendeten Pkw ebenso thematisiert, wie die bisherige Legalbewährung und Verunfallung der BF17-Teilnehmer auf der Individualebene der Be-

fragungsdaten und der Aggregatebene der einschlägigen Statistiken der Bundesländer (vgl. Kapitel 8).

Bei vielen Auswertungen werden nicht nur die Antworten der aktuellen und ehemaligen Modellversuchsteilnehmer berichtet, sondern – soweit möglich – auch jene ihrer Begleitpersonen. Häufig ist auch ein Vergleich mit herkömmlich ausgebildeten 18-jährigen Fahranfängern aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) möglich.

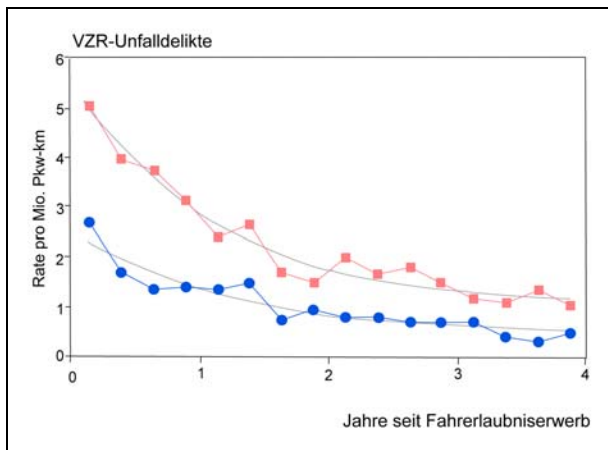
Die summarische Einschätzung der Modellversuchsteilnahme durch die Jugendlichen und ihre Begleiter findet sich in Kapitel 9. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse und die Formulierung von Handlungsempfehlungen runden die Berichterstattung der Prozessevaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ ab (vgl. Kapitel 10). Die Erhebungsinstrumente (Anschreiben und Fragebogen der einzelnen Panelwellen) werden in einem umfangreichen Anhang dokumentiert.

1.1 Maßnahmeentwicklung und Genese des Forschungsprojektes

Nationale (vgl. SCHADE 2001) und internationale Forschungsergebnisse (vgl. z. B. MAYHEW, SIMPSON, PAK 2003, McCARTT, SHABANOVA, LEAF 2003, SAGBERG 1998a, b, GREGERSEN et al. 2000, FORSYTH, MAYCOCK, SEXTON 1995, MAYCOCK, LOCKWOOD, LESTER 1991) belegen das relativ höchste Verunfallungsrisiko zu Beginn der Fahrkarriere. SCHADE (2001: 4) schätzt anhand der Unfalldelikte des Verkehrszentralregisters (VZR) die Halbierung des Unfallrisikos in einer Zufallsstichprobe von Pkw-Fahranfängern¹ nach den ersten neun Monaten der Fahrkarriere (vgl. Bild 1-1).

SKOTTKE et al. (2008) können den von SCHADE (2001: 3) dargestellten charakteristischen Kurvenverlauf mit Daten aus subjektiven Selbstreports zu Unfällen und zur nichtkonstanten individuellen Exposition von etwa 900 Fahranfängern in der Probezeit replizieren. Die Autoren folgern: „Im Gegensatz zur Schade-Kurve ergibt die Einbeziehung individueller Fahrleistungs- und Unfallparameter eine noch deutlichere fahrleistungsabhängige Senkung der Unfallzahlen zu Beginn des Fahrenlernens“ (SKOTTKE et al. 2008: 27).

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden jeweils die männliche Form als pars pro toto verwendet. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.



Quelle: SCHADE (2001: 3)

Bild 1-1: VZR-Unfalldelikte für Männer (obere Kurve) und Frauen (untere Kurve) – nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes

Übereinstimmend mit internationalen Ergebnissen lässt sich also auch für Deutschland das höchste Unfallrisiko gleich am Beginn der Fahrkarriere nachweisen. Vor dem Hintergrund dieses Wissens macht es Sinn, Maßnahmen zur Verringerung des Unfallrisikos bereits vor dem initialen Gefährdungsschwerpunkt der jungen Fahrer zu ergreifen.

Auf der Zweiten Internationalen Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“ im Oktober 2001 in Wolfsburg (vgl. BAST 2002) wurden der deutschen Fachöffentlichkeit internationale Erfahrungen mit den Maßnahmeansätzen einer längerfristigen fahrpraktischen Vorbereitung von Fahranfängern unter niedrigen Risikobedingungen (Begleitetes Fahren, gestufter Fahrerlaubniswerb, Graduated Driver Licensing) vorgestellt, die im deutschen System der Fahranfängervorbereitung bislang noch nicht berücksichtigt worden waren.

In einem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) wurden die positiven Erfahrungen mit diesen Maßnahmeansätzen im europäischen und außereuropäischen Ausland, das Vorliegen der Erfolgsvoraussetzungen entsprechender Maßnahmen in Deutschland und die wissenschaftliche Absicherung der hierdurch erwarteten Verbesserung der Verkehrssicherheit überprüft. Vor diesem Hintergrund wurde die Erprobung eines entsprechenden Modellansatzes in Deutschland vorgeschlagen (vgl. WILLMES-LENZ 2002a).

Daraufhin wurde im Mai 2002 bei der BAST die Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ eingerichtet. Dieser gehörten Experten von Bundes- und Landesbehörden, Verbänden und der Wissenschaft an. Sie erarbeitete einen konkreten Modellvor-

schlag mit 40 im Einzelnen begründeten Regelungen zu den Bereichen

- Fahrausbildungsbeginn,
- Zugangsvoraussetzungen für die Begleitphase,
- Status des Fahranfängers in der Begleitphase,
- Durchführungsmodalitäten der Begleitphase,
- Zugangsvoraussetzungen zur Begleitertätigkeit,
- Begleiterstatus,
- Aufgaben des Begleiters und
- Organisation von Vorbereitungsveranstaltungen (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 13).²

Seit Mitte 2003 liegt der Maßnahmevorschlag „Begleitetes Fahren ab 17“ der gleichnamigen Projektgruppe der BAST vor (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003).

Bundesland	Modellversuch gestartet am ...
Niedersachsen	01. 04. 2004
Bremen	01. 06. 2005
Hamburg	01. 06. 2005
Bayern	01. 09. 2005
Nordrhein-Westfalen	27. 09. 2005
Schleswig-Holstein	01. 10. 2005
Rheinland-Pfalz	01. 11. 2005
Saarland	01. 01. 2006
Berlin	01. 02. 2006
Brandenburg	01. 02. 2006
Sachsen	01. 03. 2006
Hessen	01. 10. 2006
Mecklenburg-Vorpommern	25. 11. 2006
Sachsen-Anhalt	01. 01. 2007
Thüringen	01. 03. 2007
Baden-Württemberg	01. 01. 2008

Tab. 1-1: Starttermine des Modellversuchs BF17 in den einzelnen Bundesländern

Ab April 2004 wurde zuerst in Niedersachsen, seit Juni 2005 auch in Hamburg und Bremen, der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ auf einer landesrechtlichen Grundlage durchgeführt. Im „Dritten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrecht-

² Die Regelungen der Projektgruppe und die Annahmen, die bei den Begründungen getroffen wurden – z. B. zum möglichen Umfang des fahrpraktischen Übens innerhalb eines bestimmten Zeitraumes – bildeten einen zentralen Ausgangspunkt für die Entwicklung der in der Prozessevaluati-on zum Einsatz kommenden Fragenbatterien (vgl. Abschnitt 3.4.2).

licher Vorschriften“ vom 14. August 2005 wurde eine einheitliche bundesrechtliche Grundlage für die Einführung des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“ als Modellversuch in den Bundesländern geschaffen. Mittlerweile wird er in allen 16 Bundesländern praktiziert (vgl. Tab. 1-1).

Die Evaluation des Maßnahmeansatzes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ wurde bereits im Vorschlag dieser Maßnahme durch die PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 25) gefordert und ist im „Dritten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 14. August 2005 in § 48b der Fahrerlaubnis-Verordnung explizit vorgesehen. Als zentrale Aufgabe der Evaluation des Modellversuchs wurde die „... Überprüfung der Bewährung des Modellansatzes, deren zentrales Kriterium im Beitrag zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahranfänger zu sehen ist“ (PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 25), formuliert.

Im Zuge der Ausschreibung der Evaluationsstudie durch die BASt wurde die sehr umfassende Aufgabenstellung geteilt in ein Forschungsprojekt, das sich der Prozessevaluation der Maßnahmeumsetzung widmen, und ein weiteres, das die Wirksamkeit des Maßnahmeansatzes summativ beurteilen sollte:³

- Die Prozessevaluation richtete ihr Augenmerk auf die empirisch feststellbaren Umsetzungserfahrungen der Teilnehmer am Modellversuch. Die zentralen Fragestellungen der Prozessevaluation lauteten:
 - In welchen konkreten Formen wird das Begleitete Fahren ausgeübt (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 17)?
 - „In welchem Umfang (...) beteiligen sich Fahranfänger und Begleiter am Begleiteten Fahren“ (WILLMES-LENZ 2005: 20)?
 - „Was sind Bestimmungsfaktoren der Beteiligung“ (WILLMES-LENZ 2005: 20) am Begleiteten Fahren?
 - Wie gestaltet sich die Interaktionsbeziehung zwischen Fahranfänger und Begleiter vor, während und nach den Begleitfahrten?
 - „Welches Unfallrisiko ist mit dem Begleiteten Fahren selbst verbunden“ (WILLMES-LENZ 2005: 20)?

³ Prozess- und summative Evaluation ergänzen sich und stehen nicht in Konkurrenz zueinander (vgl. WEHMEIER, BECKMANN, BAMBERG 2004: 20).

Die Verantwortung für die Durchführung dieses Teilprojektes (FE 82.298 / 2005) wurde dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) übertragen. Seine Ergebnisse werden im vorliegenden Bericht dargelegt.

- Die summative Evaluation des Begleiteten Fahrens widmete sich der Maßnahmewirksamkeit in Form der tatsächlichen Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrer (Unfallbeteiligung) und dem Rückgang von Verkehrsverstößen von Fahranfängern (Legalbewährung) in Form von entsprechenden Einträgen in das Verkehrszentralregister (VZR) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg (vgl. WILLMES-LENZ 2005: 20; PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 25). Mit der Bearbeitung dieses Teilprojekts (FE 82.316 / 2006) wurde das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) beauftragt.

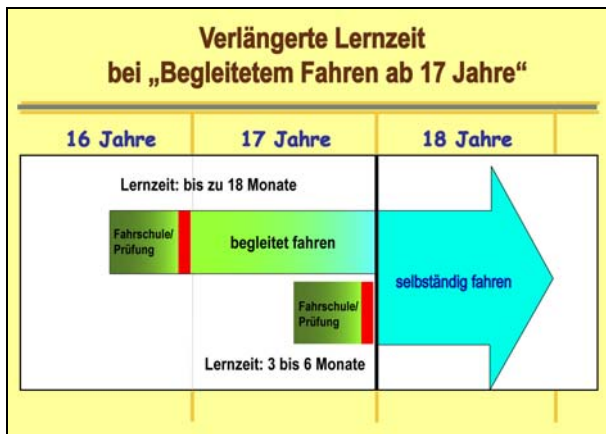
1.2 Ausgestaltung des Maßnahmeansatzes

Das Begleitete Fahren „... zielt darauf, Fahranfängern bereits zum Beginn des selbständigen Fahrens eine erweiterte fahrpraktische Kompetenzgrundlage zur Verfügung zu stellen, um damit zu einer Verringerung ihres Unfallrisikos beizutragen“ (PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 8f). Der Maßnahmeansatz basiert auf einem Konzept selbstgesteuerten Lernens, das hinsichtlich Lernzeitpunkt, -tempo und -gelegenheit auf die individuellen Bedürfnisse der jungen Fahrer zugeschnitten ist und in Form eines „supervidierten Fahrpraxiserwerbs“ umgesetzt wird (vgl. WILLMES-LENZ 2005: 18). Seine zentralen Merkmale sind:

- Die „Verlängerung der Lernzeit für den Erwerb sicherer Fahrkompetenz“,⁴
- die „Nutzung des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus zur Erzielung einer erheblich verbesserten Anfangskompetenz“,
- der „Erstaufbau fahrpraktischer Erfahrung unter niedrigen Risikobedingungen“ und

⁴ Der Begriff „Kompetenz“ geht in der Interpretation von LEUTNER, BRÜNKEN über jenen der „Expertise“ hinaus und bezeichnet „... neben Fertigkeiten und den ihnen zugrunde liegenden Wissenskomponenten auch motivationale, emotionale und einstellungsbezogene Aspekte sowie alle diejenigen Aspekte, welche die zielorientierte Regulation menschlichen Verhaltens betreffen“ (LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 77).

- die „Ergänzung des bestehenden Systems der Fahranfängervorbereitung“ (PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 10f).



Quelle: WILLMES-LENZ (2004: 42)

Bild 1-2: Lernzeit im Begleiteten Fahren und beim herkömmlichen Fahrerlaubniswerb

Der Maßnahmeansatz des Begleiteten Fahrens verlängert die im herkömmlichen Fahrerlaubniswesen nur wenige Monate umfassende Lernzeit der theoretischen und praktischen Beschulung in der Fahrschule um bis zu zwölf weitere Monate. Sein Kern ist die „... fahrpraktische Erfahrungsbildung im Realverkehr“ (WILLMES-LENZ 2002a: 18; vgl. auch Bild 1-2).

Damit zielt das Begleitete Fahren insbesondere „... auf den Aufbau einer ausgereifteren Kompetenzgrundlage“ (WILLMES-LENZ 2002a: 18) für das Autofahren. Der fahrpraktische Erfahrungsaufbau zu Beginn der Fahrkarriere wird als „... Lernquelle für mehr Geübtheit, Routine und Übersicht beim Fahren“ (WILLMES-LENZ 2005: 18) genutzt, mit dem Ziel eines besseren Lernertrages im Sinne einer verringerten Unfall- und Legalbewährung (d. h. weniger schuldhaftere Unfallbeteiligungen und eintragungspflichtige Verkehrsverstöße) der Fahranfänger in der anschließenden Zeit des Alleinefahrens.

Damit leistet das Begleitete Fahren auch einen Beitrag zur Auflösung des seit mehreren Jahrzehnten diskutierten „Erfahrungsparadoxons“ (vgl. WILLMES-LENZ 2003: 73; 2002b: 4), „experience paradox“ (GREGERSEN, NYBERG 2002: 23) oder „young driver paradox“ (JONAH 1986: 257). Dieses bringt zum Ausdruck, dass die ersten selbstständigen fahrpraktischen Kompetenzen unter den relativ gefährlichen Bedingungen eines hohen Verunfallungsrisikos zu Beginn der Fahrkarriere erworben werden. Hier setzt das Begleitete Fahren

durch die Etablierung eines „protektiven Rahmens“ (WILLMES-LENZ, BAHR 2006: 28; PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 10f) in Form der Begleitung eines Erwachsenen an.

Um Teilnehmer am Modellversuch nicht schlechter zu stellen als herkömmliche Fahranfänger, soll das selbstständige Fahren weiterhin mit Vollendung des 18. Lebensjahres möglich sein. Will man die Lernzeit zu Beginn der Fahrkarriere verlängern, muss folglich das Mindestalter für den Beginn der Fahrausbildung gesenkt werden.

Der Modellversuch sieht deshalb vor, dass Jugendliche bereits im Alter von 16 ½ Jahren mit dem Fahrschulunterricht für die Fahrerlaubnisklassen B („Pkw-Führerschein“) oder BE („Pkw mit Anhänger“) beginnen können. Nach dem Durchlaufen des Fahrschulunterrichts und dem erfolgreichen Ablegen der theoretischen und praktischen Führerscheinprüfung erhalten die jungen Fahrer ab ihrem 17. Geburtstag eine Prüfbescheinigung (vgl. Anlage 8a zu § 48a der Fahrerlaubnis-Verordnung), die es ihnen gestattet, auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland einen Pkw entsprechend der Fahrerlaubnis der Klassen B oder BE zu führen, wenn sie dabei von einer Person begleitet werden („Begleitaufgabe“), die zum Zeitpunkt der Erteilung der Prüfungsbescheinigung

- das 30. Lebensjahr vollendet hat,
- eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse B seit mindestens fünf Jahren besitzt,
- nicht mehr als drei Punkte im Verkehrszentralregister aufweist und
- zum Zeitpunkt des Fahrtantritts weniger als 0,5 Promille Alkohol im Blut hat bzw. nicht unter der Wirkung sog. „berauschender Mittel“ steht (vgl. Fahrerlaubnis-Verordnung § 48a (5) und (6)).

Mit Vollendung des 18. Lebensjahres erhalten die Fahranfänger dann den regulären Kartenführerschein, der sie zum selbstständigen Fahren ohne Begleitaufgabe und ohne Beschränkung auf das Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland berechtigt.

Die Rolle des Begleiters in diesem Maßnahmeansatz lässt sich nach der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 10) folgendermaßen charakterisieren:

- „Anwesenheit bei der Fahrt ohne Ausübung einer Ausbildungsfunktion“

Fahranfänger im Begleiteten Fahren haben bereits eine Fahrausbildung vollständig durchlaufen und mit einer erfolgreichen Prüfung abgeschlossen. Der Begleiter muss den jungen Fah-

rer als verantwortlichen Fahrzeugführer akzeptieren und sich selbst auf die Rolle des Mitfahrers beschränken.

- „Kommunikationspartner für den Fahrer während der Fahrt“

Die Rolle des Begleiters konzentriert sich auf jene eines Ansprechpartners vor, während und nach der Fahrt. Der Begleiter soll sich während der Fahrt darauf beschränken, Fragen des Fahranfängers zu beantworten und gelegentliche Hinweise zu geben. In Belastungs- und Konfliktsituationen soll er durch seine Anwesenheit und sein Verhalten mäßigend und beruhigend auf den Fahranfänger einwirken. Er soll jedoch nicht direkt in Fahrentscheidungen bzw. -manöver eingreifen.

- Begleiterrolle „außerhalb der Fahrten“

Generell soll der Begleiter dem jungen Fahrer als Gesprächspartner über dessen Fahrerfahrungen zur Verfügung stehen und ihn gegebenenfalls beraten.

Während des Begleiteten Fahrens findet – wie bei allen anderen Fahranfängern auch – ein selbstgesteuertes fahrpraktisches Lernen statt (vgl. Abschnitt 1.3). Routinen und Automatismen werden herausgebildet, die kognitive Belastung der Fahranfänger verringert sich zusehends, sie gewinnen zunehmend mehr bzw. besseren Überblick über die Fahrsituation und lernen, „... to read the road ahead“ (FULLER 2002: 243). Dieser fahrpraktische Ersterfahrungsaufbau findet allerdings – gewährleistet durch die Begleitaufgabe – unter stark risikogeminderten Bedingungen statt.

Um den Erfolg dieser Verkehrssicherheitsmaßnahme zu beurteilen, muss auch der Aspekt der sicheren Durchführung des Begleiteten Fahrens geklärt werden. Zu fragen ist dabei, inwieweit das Begleitete Fahren am Beginn der individuellen Fahrkarriere sicherer ist, als das von SCHADE und anderen Autoren errechnete Anfangsrisiko beim selbstständigen Fahren (vgl. Bild 1-1). Internationale Evaluationen der verlängerten Erfahrungsbildung am Beginn der Fahrkarriere und des gestuften Fahrerlaubnisverfahrens belegen eindrucksvoll die Sicherheit während der dortigen jeweiligen Begleitphasen (Graduated Driver Licensing: „supervised driving“, „learner stage“) (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 38):

- GREGERSEN, NYBERG, BERG (2003: 727f) können für Schweden eine in den ersten zwei Jahren nach der Fahrerlaubniserteilung pro Fahrer 33,3-mal höhere Wahrscheinlichkeit einer Unfallverwicklung im Vergleich zur vorher-

gehenden zweijährigen Begleitphase feststellen. Bezogen auf die Exposition ist das Unfallrisiko in den ersten zwei Jahren nach der Fahrerlaubniserteilung 10,2-mal höher als in den zwei Jahren der Begleitphase.

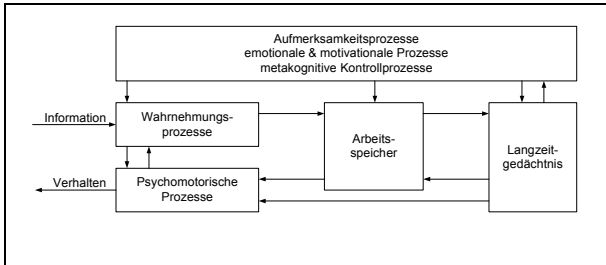
- LOTAN, TOLEDO (2007) veranschaulichen, wie nach niedrigen Unfallzahlen in der Begleitphase des gestuften Fahrerlaubnisverfahrens in Israel die Anzahl der Unfälle mit Verletzten zu Beginn des Alleinefahrens drastisch ansteigt und anschließend mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer Monat für Monat nur langsam wieder sinkt.
- MAYHEW, SIMPSON, PAK (2003: 684f) berichten nur relativ wenige Unfälle von Fahranfängern aus Nova Scotia (Kanada), die als sog. „learner drivers“ nur unter Aufsicht fahren durften.
- Auch in Victoria / Australien lassen sich das sehr geringe Unfallrisiko während des „supervised driving“ und der typische Kurvenverlauf des Unfallrisikos in der anschließenden Zeit des selbstständigen Fahrens eindrucksvoll nachweisen (vgl. OHNE AUTOR 2005: 8).

1.3 Lehr-lernpsychologischer Hintergrund

Die Tätigkeit des Autofahrens ist verbunden mit der ständigen Aufnahme und Verarbeitung von Informationen aus der Verkehrsumwelt. Die adäquate Informationsverarbeitung schlägt sich wiederum in einem situationsangepassten Fahrverhalten nieder. LEUTNER, BRÜNKEN (2002: 77) beschreiben und erklären das Verhalten im Straßenverkehr mittels eines einfachen Modells des Informationsverarbeitungsprozesses (vgl. Bild 1-3 sowie LEUTNER, BRÜNKEN, WILLMES-LENZ 2009: 4f).

Vom Rezipienten aufgenommene Informationen werden unterschiedlich verarbeitet. Bei hoher Vertrautheit werden sie in gegebenen Entscheidungssituationen unmittelbar ohne weitere Aufmerksamkeitszuwendung in Handlungen (psychomotorische Prozesse) umgesetzt. Bei geringer Vertrautheit mit Entscheidungssituationen, d. h. in neuen oder neuartigen Situationen, für die noch keine automatisierten Entscheidungsmuster vorliegen, gelangen sie in einen Arbeitsspeicher, wo mit expliziter Aufmerksamkeitszuwendung unter Rückgriff auf Regeln und im Langzeitgedächtnis gespeichertes Wissen situationsadäquate Handlungen bestimmt werden. Informationsverarbeitungsprozesse und damit die Vorbereitung von Handlungsentscheidungen benötigen in dem Maße einen höheren

Zeitverbrauch, wie sie mit bewusster Aufmerksamkeitszuwendung einhergehen und nicht bereits automatisiert ablaufen (vgl. LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 77).



Quelle: LEUTNER; BRÜNKEN (2002: 77) nach Atkinson, Shiffrin (1971) und Shiffrin, Atkinson (1969)

Bild 1-3: Modell der Informationsverarbeitung

Automatisierung und Routinen beruhen somit auf dem direkten Zusammenspiel von Wahrnehmung und Psychomotorik, und ein hohes Maß an Automatisierung in der Handlungsvorbereitung – nicht nur bei der Bewältigung von Fahraufgaben, sondern generell bei der Aufgabenbewältigung in beliebigen Fertigungsbereichen, z. B. Sport, Musik, Handwerk etc. – wird als „Expertise“ bezeichnet.⁵ Automatisierung und Routinen werden durch vielfach wiederholte Übung in praktischen Anwendungssituationen erworben (vgl. LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 77). Fehlen solche Routinen, müssen entsprechende Informationen aus dem Langzeitgedächtnis in den Arbeitsspeicher geholt und dort unter bewusster Aufmerksamkeitszuwendung weiter verarbeitet werden. Dies ist jedoch zeitaufwändig und fehleranfällig (vgl. LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 78).

Es ist plausibel anzunehmen, dass Fahranfänger, die häufig in Entscheidungssituationen kommen, die ihnen noch nicht geläufig sind, besonders viele geistige Anstrengungen unternehmen müssen, um die vielfältigen Anforderungen der Verkehrsteilnahme zu bewältigen, und dass diese kognitive Belastung mit zunehmender Fahrerfahrung zurück geht (vgl. GREGERSEN 2003: 31). Die Ausübung der Fahrtätigkeit erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen der Handlungsregulation (vgl. GREGERSEN 2003: 31, LEUTNER, BRÜNKEN, WILLMES-LENZ 2009: 5f oder LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 78 in Anlehnung an Rasmussen (1984) sowie Bild 1-4):

⁵ Unter „Expertise“ verstehen LEUTNER, BRÜNKEN „... solche Fertigkeiten, die routiniert und hochautomatisiert zur Anwendung kommen, ohne dass der Anwender im Einzelnen darüber nachdenkt, wie etwas genau zu tun ist“ (2002: 77).

➤ Wissensbasierte Ebene

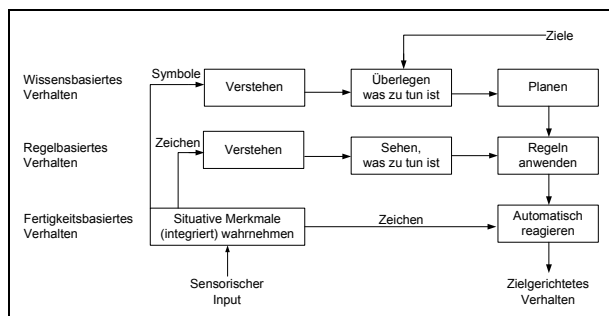
Zu Beginn des Fahrfertigkeitserwerbs wird die Fahrtätigkeit noch in weiten Teilen mit bewusster Aufmerksamkeitszuwendung ausgeübt, da noch keine eingeschliffenen Regeln, Automatismen und Routinen zur Verfügung stehen. Die Fahrtätigkeit wird in vielen Teilen (Anfahren „am Berg“, Abbiegen, Passieren eines Fußgänger-Überweges etc.) über den Abruf erlernten Wissens im Rahmen von Schritt-für-Schritt-Anleitungen ausgeführt. Dabei werden große mentale Kapazitäten beansprucht.

➤ Regelbasierte Ebene

Mit zunehmendem Erfahrungsaufbau richtet sich das Verhalten verstärkt nach formellen und informellen Regeln aus, die sich in zahlreichen bisherigen Situationen bewährt haben, in mentalen Situationsmodellen abgelegt sind und eine kognitiv aufwändige Betrachtung der Einzelsituation entbehrlich machen,

➤ Fertigkeitbasierte Ebene

Auf dieser Ebene kommt es aufgrund der Verfügbarkeit zahlreicher bewährter Situations- und Entscheidungsmodelle zu einer Automatisierung des Fahrverhaltens, bei der adäquate Situationswahrnehmungen und Fahrentscheidungen ohne bewusste Aufmerksamkeitszuwendung – und ohne entsprechende kognitive Belastung, entsprechenden Zeitverbrauch und entsprechende Fehleranfälligkeit – erfolgen.



Quelle: LEUTNER; BRÜNKEN (2002: 78) nach Rasmussen (1984)

Bild 1-4: Modell des Erwerbs von Fahr- und Verkehrsexpertise

Noch fehlende Fahrerfahrung und Handlungsrouinen erfordern ein besonders hohes Maß an bewusster Aufmerksamkeit in allen Aspekten des Autofahrens (vgl. WILLMES-LENZ 2002: 8). Die Entdeckung potenzieller Gefahren und das entsprechende richtige Reagieren darauf, verlangen Fahranfängern – zusätzlich zur eigentlichen Fahrzeug-

beherrschung – offensichtlich größere kognitive Anstrengungen ab als erfahreneren Autofahrern (vgl. GREGERSEN 2003: 31; DEERY 1999: 229; MACDONALD 1994: 21; DRUMMOND 1989: 26, 28). Als mögliche Folge dieser Mehrbeanspruchung wird in der Literatur die Gefahr der kognitiven Überlastung („cognitive overload“) von Fahranfängern thematisiert (vgl. z. B. LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 79; MAYHEW, SIMPSON 1999: 26). Einer solchen Überlastung kann dadurch begegnet werden, „... dass automatisierte Fertigkeiten aufgebaut werden, da mit zunehmendem Automatisierungsgrad der Verbrauch kognitiver Ressourcen sinkt“ (LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 79). Natürlich besteht auch die Möglichkeit – und den noch ungeübten Fahranfängern ist diese Verhaltensstrategie selbstverständlich anzuraten –, die Fahranforderungen zu verringern, z. B. durch die Wahl einer geringeren Geschwindigkeit. Diese Möglichkeiten sind jedoch begrenzt, da nicht alle Aspekte einer Fahrsituation vom Fahrer vorab oder ad hoc bestimmt werden können.

Die Herausbildung von Routinen und Automatisierungen durch Einübung – sprich: fahrpraktischen Erfahrungsaufbau – ist daher unverzichtbar. Sie ist im Vergleich zum Umfang der Fahrausbildung sehr zeitaufwändig, verspricht jedoch zu Beginn des fahrpraktischen Lernprozesses die schnellsten Lernfortschritte. Die in Bild 1-1 dokumentierten Verlaufskurven der VZR-Unfalldelikte drücken solche Lernprozesse beim fahrpraktischen Erwerb sicherer Fahrkompetenz aus und lassen sich entsprechend als Lernkurve interpretieren (vgl. LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 80).

Aus den bisherigen Ausführungen wird deutlich, dass es für den Aufbau von Fahroutine besonders hilfreich ist, im Realverkehr über einen längeren Zeitraum Übungsgelegenheiten zu schaffen (vgl. LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 80). Lernpsychologisch wird dabei das Ziel verfolgt, „... die Ausführung einzelner Handlungen und Tätigkeiten so weit zu automatisieren, dass sie möglichst wenig Kapazität im Arbeitsspeicher des Gedächtnisses beanspruchen“ (LEUTNER, BRÜNKEN 2002: 80).

1.4 Soziologischer Hintergrund

Innovativ ist der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ nicht nur hinsichtlich der Verlängerung der Lernzeit durch das Absenken des Mindestalters für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse B, sondern auch durch die Beteiligung von Privatpersonen an der Vorbereitung von Fahranfängern. Lange Zeit wurde in Deutschland die Vorstellung genährt, dass eine verkehrssichere Vorbe-

ereitung von Fahranfängern ausschließlich durch professionelle und pädagogisch qualifizierte Fahrlehrer geleistet werden könne und die Beteiligung von „Laien“ nur negative Auswirkungen haben würde. Mit dem Begleiteten Fahren wurde jedoch eine neue Humanressource erheblichen Umfangs erschlossen und in die Fahranfängervorbereitung einbezogen, und zwar mit der speziellen Funktion, frisch ausgebildeten Fahranfängern eine umfassende fahrpraktische Einübung unter sicheren Bedingungen zu ermöglichen. Im BF17-Modell sind die Begleiter insofern in der Rolle als Supervisor oder Mentor – nicht aber als Fahrausbilder – zu sehen (vgl. Abschnitt 1.2 zum „protektiven Rahmen“ des Modells). Der Erfolg des Begleitmodells hängt folglich in nicht unerheblichem Ausmaß von der erfolgreichen Ausgestaltung der Interaktion zwischen den Fahranfängern und ihren Begleitern ab (vgl. Kapitel 6).

Das Begleitete Fahren stellt also nicht alleine auf Handlungskompetenzen von Fahrnovizen ab, sondern rekurriert explizit auf deren sozialen Beziehungen. Aus der Evaluation des niedersächsischen Modellversuchs (vgl. STIENSMEIERPELSTER 2007) ist bekannt, dass weit überwiegend Elternteile die Rolle des Begleiters übernehmen (vgl. hierzu Abschnitt 4.4). Damit stellt die Maßnahmelogik de facto auf die sozialen Beziehungen zwischen Fahranfängern und ihren Eltern – oder anderen nahe stehenden Personen – ab und macht sich die Wirkmechanismen der Familie als eine der zentralen sozialen Institutionen des Zusammenlebens zunutze.⁶

Nach wie vor wird von Familien die Erfüllung ganz bestimmter Aufgaben bzw. die Erbringung bestimmter Leistungen im Sozialgefüge Gesellschaft erwartet. Als familiäre Funktionen, die für ein Engagement von Eltern im Modellversuch einschlägig sind, lassen sich unter anderem benennen (vgl. KAUFMANN 1990: 33ff):

- Die Kohäsion und emotionale Stabilisierung der Familienmitglieder,
- die quantitative und qualitative Sicherung des Nachwuchses,
- die Pflege, Erziehung, Sozialisation und Ausbildung des Humanvermögens der Kinder,

⁶ Die Instrumentalisierung der Familie als soziale Kontroll- und Supervisionsinstanz im Prozess des Fahrerlaubnisenerwerbs wird im Ausland bereits seit längerem diskutiert (vgl. GINSBURG et al. 2008; FOSS 2007; SIMONS-MORTON 2007; BECK, HARTOS, SIMONS-MORTON 2002).

- die wechselseitige Hilfe der Familienmitglieder (Solidarfunktion) als integrale Voraussetzung funktionierender Subsidiarität oder
- die Platzierungsfunktion.

Der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ bietet Eltern bzw. Nahestehenden im familiären und familiennahen Kontext die Möglichkeit der Erfüllung familialer Funktionen auch im Kontext der Herausbildung der Fahrerfahrung ihrer Kinder. Durch die Einwilligung in oder Verweigerung von Begleitfahrten üben sie ebenso soziale Kontrolle aus, wie durch ihre Anwesenheit bei der Fahrt selbst (vgl. Abschnitt 6.2.1). Das hohe anfängliche Unfallrisiko von Fahranfängern ist nicht nur durch die Statistik objektiv belegt, sondern auch vielen Eltern subjektiv bewusst. Neben der bestehenden elterlichen Verantwortung für ein sicheres Sozialisationsumfeld ihrer Kinder, wirkt das BF17 im Sinne einer Option für die Eltern, nun auch angemessen für ein sicheres Hineinwachsen ihrer Kinder in die Rolle des Autofahrers sorgen zu können.⁷ Lässt sich im Rahmen der summativen Evaluation des Begleiteten Fahrens ein positiver Effekt der Modellversuchsteilnahme auf das spätere Verunfallungsrisiko der dann alleine fahrenden Fahranfänger nachweisen, wird dies auch auf das zahlenmäßig bedeutende Begleiterengagement von Müttern, Vätern und anderen Personen im (überwiegend) familialen Kontext zurückgeführt werden können.

In der soziologischen Theoriediskussion verortet COLEMAN (1988: S98) das Sozialkapital in der Struktur der Beziehungen zwischen handelnden Akteuren. In ihrer Quantität und Qualität stellen soziale Beziehungen insofern ein „Kapital“ dar, als sie einer Person den Zugriff auf das Humanvermögen ihrer Interaktionspartner vermitteln. Bezogen auf die Familie lässt sich feststellen:

„The social capital of the family is the relations between children and parents (and, when families include other members, relationships with them as well)“ (COLEMAN 1988: S110).

Damit wird zunächst lediglich auf die reine Anwesenheit von Elternteilen hingewiesen. Jugendliche Modellversuchsteilnehmer fahren in aller Regel mit einem Begleiter, zu dem sie eine familiäre Beziehung haben (vgl. Abschnitt 4.4). Insofern nutzen sie damit ihr Sozialkapital bei der Auswahl ihres

Begleiters und greifen beim Begleiteten Fahren vor allem auf elterliches Humanvermögen in Form langjähriger Fahrerfahrung zum Aufbau ihres eigenen Humanvermögens in Form eigener Fahrerfahrung zurück.

Allerdings stellt COLEMAN auch klar, dass die alleinige Anwesenheit von Eltern im Familienkontext noch nichts über das vorhandene Sozialkapital aussagt, sondern dieses vielmehr an die Qualität der Eltern-Kind-Beziehung⁸ bzw. das Familienklima⁹ geknüpft ist.¹⁰

Familien sind Interaktionssysteme, die durch Individuen als Inhaber sozialer Positionen und Träger sozialer Rollen sowie durch Rollenbeziehungen beschrieben werden können. Diese Charakterisierung als sog. „funktionales System“ (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 163) findet seine Parallele in der Analyse der Interaktionsbeziehung zwischen Fahrer und Beifahrer.

Die Wichtigkeit von Rollenbeziehungen zwischen Fahrer und Beifahrer wurde bereits von ELLINGHAUS, SCHLAG (2001: 88) betont. Für die Beziehung zwischen dem Kind als Fahranfänger und dem Elternteil als Begleiter ist der Rollenbegriff einschlägig. So bestehen seitens der Eltern ganz bestimmte Erwartungen an die Verhaltensrelevanz ihrer Äußerungen, die durch Normen geregelt sind und – zumindest im Familienkontext – häufig auch sanktioniert werden können. Im Kontext ihres Engagements als Begleiter im Modellversuch ist anzunehmen, dass sich die Rollen als Mutter / Vater oder Pkw-Halter, verbunden mit dem jeweiligen Anspruch der Meinungsführerschaft, nicht immer problemlos von ihrer Rolle als supervidierender Begleiter trennen lassen.

Umgekehrt orientieren sich die Jugendlichen einerseits auch im Kontext des Autofahrens an der ihnen bekannten Rollenstruktur aus der Familie. Andererseits können sie aufgrund ihrer erfolgreich abgeschlossenen Fahrausbildung erwarten, als vollwertige Pkw-Fahrer respektiert zu werden. Bereits ELLINGHAUS, SCHLAG stellten fest:

⁸ „Even if adults are physically present, there is a lack of social capital in the family if there are not strong relations between children and parents. (...), it means that whatever *human capital* exists in the parents, the child does not profit from it because the *social capital* is missing“ (COLEMAN 1988: S111; Hervorhebung im Original).

⁹ Zum Einfluss des Begleiteten Fahrens auf das Familienklima vgl. Abschnitt 6.4.2.

¹⁰ Der vorliegende Bericht ist primär der deskriptiven Bestandsaufnahme der BF17-Praxis gewidmet. Eine Vertiefung dieses familiensoziologisch interessanten Aspektes muss der weiteren Forschung vorbehalten bleiben.

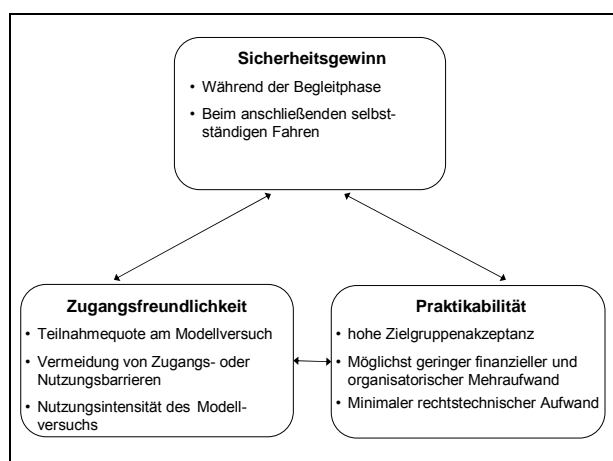
⁷ Für das amerikanische Modell des Graduated Driver Licensing bilanzieren BECK, HARTOS, SIMONS-MORTON: „It may be that the combination of both public policy and parental management of teen driving would best control the risks of teen driving“ (2002: 81).

„Unter Rollenaspekten könnte man auch sagen, dass es *fahrerfahrenen* Beifahrern schwerer fällt, die Aufgabenführerschaft des Fahrers zu akzeptieren“ (2001: 112; Hervorhebung im Original).

Im theoretischen Sinn müssen Begleiter ihre Rolle als Mutter / Vater zurückhaltend und unterstützend interpretieren. Für Fahranfänger geht es in der Begleitsituation darum, die optimale Wahl zwischen den durch die Rollenbeziehung zum Elternteil begründeten Zwängen (Constraints) und dem jeder Verhaltenserwartung auch innewohnenden Wahlaspekt (Choice) bei ihren Fahrentscheidungen zu finden. Wie sich die Interaktionssituation zwischen Fahranfänger und fahrerfahrenem Beifahrer gestaltet, wird in Abschnitt 6.2 ausführlich untersucht.

1.5 Forschungsauftrag der Prozessevaluation

Erste Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren wurden in Deutschland seit 2004 in Niedersachsen gesammelt. Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des niedersächsischen Modellversuchs bestätigten die positive Wirkung des Begleiteten Fahrens auf das Verunfallungsrisiko von Fahranfängern (vgl. STIENSMEIER-PELSTER 2007). Die vorliegende Studie geht vergleichbaren Fragestellungen auf der Basis von Daten aus allen Bundesländern nach, die bis Mitte 2007 die länderspezifischen Voraussetzungen zur Teilnahme am Modellversuch geschaffen hatten.



Quelle: PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 9f)

Bild 1-5: Kriterien der Maßnahmegestaltung

Bereits die PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN forderte von einer Prozessevaluation, sie solle „... detailliert (...) untersuchen, in welchen konkreten Formen das Begleitete Fahren ausgeübt wird“ (2003: 17). Im Mittelpunkt der Arbeit zu diesem Bericht stand deshalb die Frage, wie das Begleitete Fahren im Alltag der jungen Fahrer praktiziert wird.

Die bei der Prozessevaluation zum Einsatz kommenden Forschungsmethoden und -instrumente sollten dabei vor allem die folgenden drei Aspekte der Maßnahmegestaltung beleuchten (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 9f sowie Bild 1-5):

➤ Sicherheitsgewinn

Dieser Aspekt betrifft sowohl die Durchführung des Begleiteten Fahrens unter Gewährleistung risikoarmer Bedingungen, als auch die beabsichtigte unfallpräventive Wirkung der aufgebauten Fahrerfahrung in der anschließenden Zeit des selbstständigen Fahrens.

Die Prozessevaluation sollte die Bedingungen einer sicheren Übungspraxis identifizieren, eventuelle Gefährdungsmomente in der Phase des Begleiteten Fahrens aufspüren und dabei auf die Konzeptüberlegungen der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003) sowie die im Vorfeld in der politischen und öffentlichen Diskussion geäußerten Vermutungen eingehen (vgl. Abschnitt 1.6.2). Konkrete Fragestellungen waren hierbei z. B.:

- Wie gestaltete sich die Interaktionssituation zwischen Fahranfänger und Begleiter?
- In welchen Situationen hatte sich der Fahranfänger unsicher gefühlt?
- War der Fahranfänger an einem Unfall beteiligt?
- Hatte er eine Verwarnung / einen Bußgeldbescheid erhalten?

Neben diesen Ansatzpunkten auf der Individualebene sollten auf der Aggregatebene der Bundesländer Informationen über Unfälle von Modellversuchsteilnehmern während der Begleitphase zusammengetragen und eine erste Übersicht über die Sicherheitslage bei der Maßnahmeumsetzung erarbeitet werden.

➤ Zugangsfreundlichkeit

Zur Erreichung einer hohen Teilnahmequote und einer intensiven Nutzung ist die adäquate Adressatenorientierung der Maßnahme und ihrer Umsetzung wichtig. Das Prozedere der

Teilnahme am Modellversuch muss leicht verständlich sein und darf keine Zugangs- oder Nutzungsbarrieren aufbauen. Konkrete Fragestellungen sind hierbei z. B.:

- Von wem kam der Anstoß zum Begleiteten Fahren?
- Wann wurde die Prüfbescheinigung erworben?
- Wie haben sich Fahrer und Begleiter auf die Teilnahme am Modellversuch vorbereitet?
- War es schwierig, einen Begleiter zu finden?

➤ Praktikabilität

Um eine hohe Maßnahmebeteiligung zu erreichen – als eine der Wirkvoraussetzungen zur Verringerung des Fähranfängerrisikos – muss der Modellversuch auf breite Akzeptanz in der Zielgruppe der jungen Fahrer und ihrer potentiellen Begleitpersonen stoßen. Die Teilnahmebedingungen am Modellversuch müssen von allen Akteuren (junge Fahrer, Begleitpersonen, Fahrlehrer, Moderatoren von Elternseminaren, Fahrerlaubnisbehörden etc.) einfach handhabbar sein. Das Begleitete Fahren soll gut in den Alltag der jungen Fahrer und ihrer Begleitpersonen integriert werden können. Es darf für die Teilnehmer nicht zu einem unververtretbaren finanziellen oder organisatorischen Mehraufwand führen. Das Angebot an die Fahrnovizen soll zwar möglichst niedrigschwellig sein, darf dabei jedoch nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. Schließlich soll auch der rechtstechnische Aufwand seitens des Gesetzgebers möglichst gering bleiben. Konkrete Fragestellungen sind hierbei z. B.:

- Durch welche soziodemographischen und -ökonomischen Merkmale lassen sich die Modellversuchsteilnehmer und ihre Begleiter charakterisieren?
- Welche Fahrleistung und sonstigen Expositionsmerkmale kennzeichnen das Begleitete Fahren?
- Was sind Gründe für eine evtl. suboptimale Ausschöpfung des zeitlichen Rahmens des Modellversuchs und seiner Gelegenheitsstruktur zum Begleiteten Fahren? Welche Möglichkeiten der Optimierung des Modells sehen die Modellversuchsteilnehmer?

Die Ergebnisse der Prozessevaluation sollen zur Beratung jener Fähranfänger herangezogen werden, die ab ihrem 18. Geburtstag selbstständig Auto fahren wollen. Diese Zielgruppe soll möglichst früh nach ihrem 17. Geburtstag mit dem Begleite-

ten Fahren beginnen und in der Begleitphase möglichst viel Fahrpraxis unter sicheren Rahmenbedingungen erwerben.

Ein weiteres Ziel der Prozessevaluation ist gegebenenfalls die „Weiterentwicklung des Modellansatzes“ (PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 17). Dabei ist zu klären, welche Änderungen an den Voraussetzungen oder der Maßnahmegestaltung hilfreich erscheinen, um die Zugangsfreundlichkeit des BF17 weiter zu erhöhen und die Praktikabilität weiter zu verbessern, ohne jedoch die Sicherheit während und nach der Begleitphase zu vernachlässigen. Verbesserungen der Maßnahmegestaltung können nach dem Ende des zeitlich befristeten Modellversuchs, gegebenenfalls vor der dauerhaften Verankerung des Modells im Fahrerlaubnisrecht, umgesetzt werden und zu Veränderungen der gesetzlichen oder verordnungsrechtlichen Bestimmungen führen.

1.6 Vorbereitende Arbeiten

1.6.1 „Mobilitätsstudie Fähranfänger“

Die Bearbeitung der Prozessevaluation des „Begleiteten Fahrens ab 17 Jahre“ schloss sich unmittelbar an die Durchführung der „Mobilitätsstudie Fähranfänger“ durch das IfeS an (vgl. FUNK et al. 2010) und konnte so auf dem Wissen um die Exposition „herkömmlicher“ 18-jähriger und älterer Fähranfänger im Straßenverkehr aufbauen. Insbesondere die dort erarbeiteten Erkenntnisse zur Entwicklung der Fahrleistung und zu weiteren Charakteristika der als Autofahrer unternommenen Fahrten, aber auch zu Fahrunsicherheiten, Extramotiven, Charakteristika des am häufigsten benutzten Pkw, Verkehrsverstößen und Unfallbeteiligungen waren wichtige Vorabinformationen über die mobilitätsrelevante Charakterisierung der Zielgruppe.¹¹

1.6.2 Dokumentenanalysen

Darüber hinaus wurde zu Beginn der Projektbearbeitung eine Sichtung von Literaturdokumenten, Presseartikeln und Online-Beiträgen vorgenommen, die im Rahmen der kontrovers geführten Diskussion im Vorfeld der Maßnahme-einführung veröffentlicht wurden. Dabei lassen sich folgende Cluster kritischer Meinungsäußerungen / Argumen-

¹¹ Vgl. hierzu auch Abschnitt 3.5.

te verdichten, die charakteristische Einwände gegen das Modell zum Gegenstand haben:¹²

- Übertragbarkeit der ausländischen Erfahrungen mit dem Modell des Begleiteten Fahrens auf die Bundesrepublik

Von Kritikern wurde in diesem Zusammenhang immer wieder auf die von den Verkehrsverhältnissen in Deutschland abweichenden Verkehrsverhältnisse in den Ländern mit Modellen des Begleiteten Fahrens hingewiesen (geringere Verkehrsdichte in Schweden, Nordamerika etc.). Darüber hinaus wurde die rechtliche Unvereinbarkeit von Formen der dort etablierten „Laienausbildung“ (lay instruction) – neben oder ergänzend zu einer Ausbildung durch professionelle Fahrlehrer – mit den Gegebenheiten in Deutschland betont, wo Fahranfänger ausschließlich durch eine professionelle Fahrausbildung auf die Fahrerlaubnisprüfung vorbereitet werden können.

- Beeinflussung der Unfallzahlen junger Fahrer durch das Begleitete Fahren

In den gesichteten Dokumenten wurde die Sicherheitswirksamkeit des Modells häufig in Frage gestellt, verschiedentlich sogar die Befürchtung geäußert, dass das Modell zu einer drastischen Erhöhung der Unfallzahlen unter den jungen Fahrern führen würde. Unangepasstes Verkehrsverhalten (Rasen, Alkohol- und Drogenkonsum, Selbstüberschätzung etc.) als Ausdrucksform jugendlicher Unreife wurde auch den 17-jährigen begleiteten Fahranfängern unterstellt – zusammen mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Unfallbilanz. Ferner wurde die Präventionswirkung eines pädagogisch nicht angemessen vorgebildeten Begleiters bezweifelt.

- Kritik am rechtlichen Rahmen

In diesem Kontext wurde von Kritikern anfänglich eine Rechtsunsicherheit heraufbeschworen, die aufgrund der noch nicht erreichten Volljährigkeit der 17-jährigen Fahranfänger deren fehlende Geschäftsfähigkeit und haftungsrechtliche Probleme, insbesondere hinsichtlich der Rolle des Begleiters, bemängelte (vgl. FELTZ 2003; SAPP 2003; WOLFF 2003). Mit zunehmender Konkretisierung des Modells traten diese Einwände jedoch in den Hintergrund.

- Kontroverse Ansichten zur Rolle des Begleiters

Die im BF17 vorgesehene Begleitperson und die von ihr auszufüllende Rolle waren ein häufiges Ziel kritischer Äußerungen. So wurde beanstandet, dass Begleiter nicht über die erforderliche pädagogische Qualifikation für den Umgang mit den Fahranfängern verfügen.

Dem Modell wurde Realitätsferne vorgeworfen: Jugendliche hätten wohl kaum ein Interesse, beim Autofahren von den Eltern überwacht zu werden. Ebenso könnte man sich kaum vorstellen, dass sich Begleiter fänden, die bereit wären, die Fahranfänger bei ihren jugendtypischen Pkw-Fahrten, z. B. zur Disko, zu begleiten. Darüber hinaus wurden Vorbehalte gegenüber der Auswahl und der Kontrolle der Begleiter, der Kompliziertheit der Abstimmung zwischen Fahrer und Begleiter, dem veralteten fahrtheoretischen Wissensstand der Begleiter, und den fehlenden Eingriffsmöglichkeiten für Begleiter in Gefahrensituationen geäußert.

Eine unzureichende pädagogische oder charakterliche Eignung des Begleiters (Vorbildverhalten) wurde ebenso thematisiert wie die Möglichkeit neuer Punkteinträge des Begleiters im VZR oder die Gefahr der negativen Beeinflussung des jungen Fahrers. Negative Auswirkungen wurden von Spannungen zwischen Jugendlichen und ihren Eltern, Kompetenzkonflikten zwischen Fahrer und Begleiter sowie einer Verunsicherungswirkung des Begleiters, bzw. seiner Kommentare, auf den Fahranfänger erwartet.

Jugendliche Kritiker bezweifelten den Sinn des Maßnahmeansatzes und fragten, warum man den Begleiter nicht gleich selbst fahren lasse.

- Rahmenbedingungen des Modellversuchs, Kontrolle und Missbrauchsgefahr

In diesem Kontext wurde kritisiert, dass die Modellaufgaben entweder (zu) hoch oder unzureichend seien, jedenfalls kaum kontrollierbar, da z. B. eine BF17-Kennzeichnung des benutzten Autos fehle. Das Prozedere sei bürokratisch und die Umsetzung kompliziert. Ein häufig vorgebrachter Einwand betraf die Gefahr des Missbrauchs der Fahrerlaubnis. So wurde etwa unterstellt, dass jugendliche Modellversuchsteilnehmer trotz Begleitaufgabe Gelegenheiten suchen und nutzen würden, um alleine zu fahren.

Auch die finanzielle Belastung der Eltern oder der 17-Jährigen selbst durch die Modellversuchsteilnahme wurde gelegentlich als Problem thematisiert. Vereinzelt wurde schließlich hinter-

¹² Nachfolgend unterbleibt eine bibliographische Dokumentation der einzelnen Presse- und Diskussionsbeiträge. Das Archiv der durchsuchten Meldungen kann in der Bundesanstalt für Straßenwesen eingesehen werden.

fragt, ob die Dauer der Begleitphase für den Erwerb hinreichender Fahrpraxis ausreichen könne.

- Verkehrssicherheit und mögliche Umweltbelastung durch das Begleitete Fahren

Aufgrund der vorgestellten kritischen Argumentationslinien wurde ein generelles Absinken der Verkehrssicherheit aufgrund der Einführung des BF17 befürchtet. Hierzu würde auch der Anstieg der Automobilität durch einen kompletten zusätzlichen Jahrgang von Fahranfängern beitragen, mit einer weiteren Verschärfung der bekannten Verkehrsprobleme. Schließlich durfte auch der Hinweis auf zusätzliche Umweltbelastungen aufgrund weiterer Autofahrer bzw. mehr gefahrener Kilometer nicht fehlen.

- Allgemeine Kritik

Den Protagonisten des neuen Maßnahmeansatzes wurde von ihren Kritikern Populismus, Aktionismus oder fehlende Akzeptanz in der Bevölkerung vorgehalten. Der Maßnahmeanatz selbst wurde – insbesondere zu Beginn seiner Diskussion – als unausgegoren, nicht zielführend, ineffektiv, voreilig oder ohne schlüssiges Konzept kritisiert, 17-jährige Fahranfänger sogar als „Bedrohungspotential“ empfunden. Auch wurde aufgrund der ausländischen Erfahrungen nur eine mangelhafte Durchdringung der Zielgruppe erwartet. Fahranfänger mit entsprechend positivem sozialem Umfeld würden die Möglichkeit des Begleiteten Fahrens eher nutzen.

Nachfolgend wird es eine Aufgabe der Prozess-evaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ sein, die in der öffentlichen Diskussion zum Ausdruck gebrachten kritischen Einwände gegen diese Verkehrssicherheitsmaßnahme anhand der Untersuchungsbefunde zu überprüfen.

1.6.3 Internationale Erfahrungen: Das Beispiel Schweden

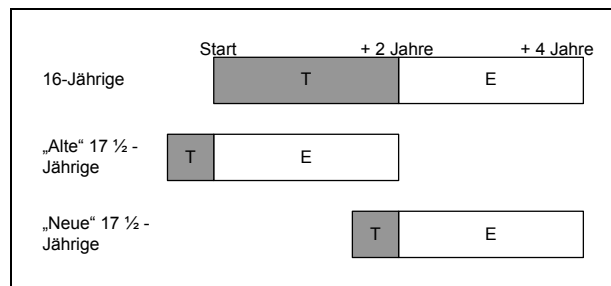
Für das methodische Vorgehen der Evaluation des deutschen Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ kann die Begleitforschung zur Wirksamkeit des schwedischen „... Modells einer abgesenkten Altersgrenze für den Beginn der Fahrausbildung“ als Anregung dienen (vgl. GREGERSEN 1997; GREGERSEN et al. 2000).

Im September 1993 wurde die Altersgrenze für den Beginn der Fahrausbildung in Schweden von 17 ½ auf 16 Jahre herabgesetzt, das Mindestalter des Führerscheinerwerbs jedoch bei 18 Jahren belas-

sen. Das erklärte Ziel dieser Maßnahme war die Eröffnung der Möglichkeit, in dieser verlängerten Lernzeit ein deutlich größeres Ausmaß an Fahrerfahrung vor dem anschließenden Alleinefahren zu sammeln (vgl. GREGERSEN et al. 2000: 25).

Die Einführung dieser neuen Maßnahme wurde durch einen umfangreichen Kanon begleitender Studien evaluiert (vgl. GREGERSEN 1997; GREGERSEN et al. 2000). Dabei wurden stets drei Gruppen junger Fahrer miteinander verglichen:

- Zum einen junge Fahrer, welche die Fahrausbildung (Laienausbildung plus ergänzende Fahrschulstunden, letztere vor allem im Vorfeld der Fahrerlaubnisprüfung) bereits vor dem Alter von 17,5 Jahren (frühestens ab 16) begannen und
- zum anderen zwei Kontrollgruppen, nämlich junge Fahrer, die auch nach der Gesetzesänderung weiterhin erst mit 17 ½ Jahren mit der Fahrausbildung (Laien- und Fahrschulbildung) begannen („neue“ 17 ½-Jährige), und
- eine Stichprobe junger Fahrer, die ihre Fahrausbildung (Laien- und Fahrschulbildung) vor der Gesetzesänderung begonnen hatten („alte“ 17 ½-Jährige).



T = Ausbildungszeit („Training“; individuelle Kombination aus Laienausbildung und Fahrschulstunden);

E = in der schwedischen Evaluation betrachtete Zeit des selbstständigen Fahrens nach dem Fahrerlaubniswerb

Quelle: GREGERSEN et al. (2000: 28).

Bild 1-6: Schwedisches Evaluationsdesign

Dieses Vorgehen stellt eine Kombination dar aus einem Vorher-Nachher-Design („alte“ versus „neue“ 17 ½-Jährige) und dem Vergleich aktueller Nutzer und Nicht-Nutzer der neuen Regelung (16-Jährige versus „neue“ 17 ½-Jährige) (vgl. GREGERSEN et al. 2000: 28). Bild 1-6 veranschaulicht das Design dieser Evaluationsstudien.¹³

¹³ Die Sorgfalt der schwedischen Evaluation zeigt sich auch in der differenzierten Beschäftigung mit Einflüssen, die im ge-

Übertragen auf die Evaluation des deutschen Maßnahmeansatzes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ war das Interesse der in diesem Bericht dokumentierten Prozessevaluation auf die in Bild 1-6 mit „T“ benannte Trainings- oder Ausbildungszeit gerichtet. Allerdings nur auf die in Deutschland als „Begleitphase“ bezeichnete Dauer des Begleiteten Fahrens von bis zu zwölf Monaten nach der abgeschlossenen Fahrausbildung in einer Fahrschule. Das Interesse der summativen Evaluation durch das KBA richtete sich dagegen auf das Ende – und teilweise auch auf den Prozess – der in Bild 1-6 mit „E“ bezeichneten Zeitspanne des anschließenden Alleinefahrens.

Die schwedische Prozessevaluation brachte ein breites Arsenal von Methoden zur Anwendung, das jeweils auf die drei in Bild 1-6 unterschiedenen Fahranfängergruppen abzielte (vgl. GREGERSEN 1997: 21ff):

- Ein schriftlicher Fragebogen unmittelbar nach dem Erhalt der Fahrerlaubnis erfragte den sozioökonomischen Hintergrund ebenso wie die Art der Fahrausbildung (Laienausbildung, professionelle Fahrstunden, Mix und Timing beider Ausbildungsformen), die Selbsteinschätzung als Fahrer, Einstellungen und selbstberichtete Unfälle während der Fahrausbildung.
- Das Führen von Fahrtenbüchern sollte detaillierte Informationen über die Organisation und Entwicklung des praktischen Lernens liefern. Dafür wurden stichtagsgenaue Subsamples mit bereits unterschiedlich lang absolvierter Ausbildungsdauer gezogen, die jeweils für eine Woche ihre Autofahrten (Art des Trainings (privat oder Fahrschule), Tag, Uhrzeit und Fahrtbedingungen) protokollieren sollten.
- Analysen der Daten des nationalen schwedischen Fahrerlaubnisregisters.¹⁴
- Analysen der Unfälle während der bis zu zweijährigen privaten und professionellen Fahrausbildung: Hierbei wurde auf die Berechnung eines „Gesundheitsrisikos“ (Anzahl der Unfälle pro Fahrschüler) und eines „Verunfallungsrisikos“ (Anzahl von Unfällen pro Fahrstunde) abgestellt.

Folgende Ergebnisse der schwedischen Prozessevaluation lassen sich zusammenfassen (vgl. GREGERSEN 1997: 30-45):

wählten Evaluationsdesign zur Verzerrung von Daten führen können (vgl. GREGERSEN et al. 2000: 28).

¹⁴ Leider fehlen bei GREGERSEN (1997: 25) nähere Angaben zu den mit diesen Daten durchgeführten Analysen.

- Anhand der Daten des nationalen Fahrerlaubnisregisters ließ sich die absolute Anzahl der Teilnehmer an den unterschiedlichen Modi der Fahrausbildung feststellen. Insgesamt 172.108 der 16- bis 17 ½-jährigen Fahrschüler nutzten im Beobachtungszeitraum die Möglichkeit des vorgezogenen Fahrausbildungsbeginns. Die Zahl der 319.831 Begleiter („Supervisors“) deutet darauf hin, dass durchschnittlich 1,9 Personen pro Fahrschüler diese Funktion wahrnahmen.
- Junge Männer nutzten den vorgezogenen Fahrausbildungsbeginn häufiger als junge Frauen.
- Sozioökonomische Einflüsse auf den gewählten Modus der Fahrausbildung ließen sich insofern feststellen, als 16-jährige Fahranfänger häufiger bei ihren Eltern wohnten, Eltern mit einem höheren Bildungshintergrund vorweisen konnten oder aus Einfamilienhäusern stammten.
- Während Fahranfänger mit einer verlängerten Fahrausbildungszeit durchschnittlich 118 Stunden Fahrpraxis bis zur Fahrerlaubnisprüfung akkumulierten, wiesen Fahranfänger, die ihre Fahrausbildung mit 17 ½ Jahren begannen, lediglich eine Fahrpraxis von durchschnittlich 41 („neue“ 17 ½-Jährige) bzw. 48 Stunden („alte“ 17 ½-Jährige) auf.
- Der mittels Fahrtenbüchern festgestellte Verlauf der Übungsstunden zeigte für die Gruppe der mindestens 16-Jährigen, dass sie über die gesamte bis zu zweijährige Trainingszeit hinweg relativ gleichmäßig im Durchschnitt ca. 80 Minuten pro Woche in der Laienausbildung fuhren. Mit der professionellen Fahrschulausbildung warteten diese „Früheinsteiger“ bis etwa sechs Monate vor ihrem 18. Geburtstag und steigerten die wöchentliche Fahrtzeit mit einem Fahrlehrer dann auf bis zu 40 Minuten. Dagegen fuhren 17 ½-Jährige ab dem sechsten Monat ihres Trainings deutlich mehr mit einem privaten Begleiter als vorher. Während ihrer gesamten Trainingszeit waren sie relativ gleichmäßig ca. 40 Minuten pro Woche mit einem professionellen Fahrlehrer unterwegs.
- 89,1 % der 16-Jährigen, 88,0 % der „alten“ 17-Jährigen und 92,3 % der „neuen“ 17-Jährigen nutzten die Möglichkeit professionellen Fahrtrainings mit Fahrlehrern. Erstaunlicherweise machten 13,8 % der 16-Jährigen keinen Gebrauch von der Möglichkeit des privaten oder Lientrainings. Dies galt auch für 23,5 % der „alten“ und 24,9 % der „neuen“ 17 ½-Jährigen-gruppe.

- Als privater Supervisor stand in 89,7 % der Fälle der Vater und in 77,5 % der Fälle die Mutter zur Verfügung. Andere Verwandte des Fahrers folgten weit abgeschlagen (13,8 %).
- Als Gründe gegen die Nutzung des vorgezogenen Fahrausbildungsbeginns berichtet der Autor fehlendes Interesse, Zeitmangel beim Fahrschüler oder privaten Supervisor, Geldmangel sowie weitere Gründe.
- In allen drei unterschiedenen Gruppen wurde der Großteil des Fahrtrainings privat absolviert, wobei 16-Jährige deutlich am meisten das Fahren auf vereisten Straßen, Nachtfahrten und „manövrieren“ im privaten Kontext üben. 80 % der Befragten berichteten, dass es keine Kooperation zwischen privaten Supervisoren und der Fahrschule gab.

Summativ lässt sich feststellen, dass nach der Bereinigung der beobachteten Unfallhäufigkeiten um relevante Verzerrungsfaktoren ein Rückgang des Unfallrisikos (pro 10 Mio. Kilometer) in der Gruppe der ab 16 Jahren praktizierenden Fahranfänger mit verlängerter Lernzeit im Vergleich zu den vor der Gesetzesänderung mit 17 ½ Jahren gestarteten Fahranfängern um ca. 40 % festzustellen war. Auch im Vergleich zu den nach der Gesetzesänderung weiterhin erst im Alter von 17 ½ Jahren mit der Fahrausbildung beginnenden Jugendlichen wies die Gruppe der ab dem Alter von 16 Jahren mit der Fahrausbildung Beginnenden ein um etwa 24 % geringeres Unfallrisiko auf (vgl. GERGERSEN et al. 2000: 33).

2 Methode, technische Umsetzung und inhaltliche Schwerpunkte der Prozessevaluation

2.1 Methodische Anlage

Die Prozessevaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ sollte den in Abschnitt 1.5 vorgestellten Forschungsauftrag in einer Entwicklungsperspektive bearbeiten, um auch Veränderungen der Nutzung und Ausgestaltung des Begleiteten Fahrens im Verlauf der Modellversuchsteilnahme zu dokumentieren.

Die einmalige Befragung von BF17-Teilnehmern hätte lediglich Informationen zur Beschreibung der tatsächlichen Nutzung des Modellversuchs zu einem bestimmten Zeitpunkt zur Verfügung gestellt, jedoch keine Aussagen über die Dynamik des individuellen Verhaltens beim Fahrerfahrungsaufbau während der Begleitphase erlaubt. Letzteres ist nur

bei mehrmaliger Befragung der Modellversuchsteilnehmer möglich (vgl. hierzu allgemein TOURANGEAU, ZIMOWSKI, GHADIALY 1997).

Inhaltlich interessierten in der Prozessevaluation die Entwicklung des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus ebenso wie die Dynamik der tatsächlichen Ausgestaltung der Maßnahme („Praktikabilität“) im Alltag der jungen Fahrer und ihrer Familien. Um die Fahrsozialisation zu Beginn der Fahrkarriere in ihrem Verlauf nachvollziehen zu können, wurde ein Paneldesign gewählt.¹⁵ Der viermalige Feldzugang im Rahmen der Prozessevaluation ermöglicht eine Längsschnittbetrachtung über mehrere Befragungszeitpunkte hinweg. Durch die Wiederholung vieler Fragebatterien in mehreren Befragungen bietet sich für die Analyse des Durchlaufens der Begleitphase die Möglichkeit

- einer Trendbetrachtung¹⁶ auf aggregiertem Niveau soziodemografischer oder sozioökonomischer Gruppen und
- häufig auch einer Panelanalyse, zur Nachzeichnung bestimmter Entwicklungen auf individueller Ebene.¹⁷

Um einen solchen Längsschnittansatz zu realisieren, wurde aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) eine Stichprobe von Fahranfängern ge-

¹⁵ Ein „Panel“ ist eine Untersuchungsanordnung, in deren Rahmen dieselben Variablen (mit derselben Operationalisierung) an denselben Untersuchungsobjekten (Personen) zu verschiedenen Zeitpunkten erhoben werden (vgl. SCHNELL, HILL, ESSER 2005: 238 unter Bezug auf Lazarsfeld 1962 und Galtung 1967). Paneluntersuchungen bieten gegenüber Trendstudien den Vorteil, dass Aussagen über Art, Richtung und Ursachen individueller Veränderungen bestimmter Personen möglich sind, anstatt lediglich den Netto-Wandel auf der Aggregatebene einer Stichprobe zu untersuchen. Zudem können nur so kausale Modelle mit Zeit-Effekten geprüft werden (vgl. FRIEDRICHS 1980: 368; DIEKMANN 1995: 267ff).

Ein solches Vorgehen bietet eine ganze Reihe inhaltlicher, mathematisch-statistischer und datenanalytischer Vorteile (vgl. ZUMKELLER 2000; TOURANGEAU, ZIMOWSKI, GHADIALY 1997), von denen der Vergleich von Vorher-Nachher-Situationen, die Berechnung von Kausalanalysen oder die Identifikation sog. „Bruttoveränderungen“ in den Häufigkeiten einzelner Variablen im Zeitverlauf nur die offensichtlichsten sind.

¹⁶ Im Rahmen einer „Trendstudie“ werden die gleichen Merkmale (mit gleichen Operationalisierungen) zu verschiedenen Zeitpunkten an unabhängigen Stichproben aus einer Population erhoben, so dass sich aus der Untersuchung Aussagen über die Veränderung von Parametern (z. B. Anteils- oder Mittelwerten) in der Grundgesamtheit ableiten lassen (vgl. SCHNELL, HILL, ESSER 2005: 238).

¹⁷ Bei dieser Analyse „intraindividuelle“ Veränderungen ließen sich allerdings nur jene Personen berücksichtigen, die sich zu mehreren Befragungszeitpunkten an der Erhebung beteiligt hatten.

zogen, die in einem bestimmten Zeitraum die Prüfbescheinigung im Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ erworben hatten. Diese Stichprobe stellte einen Querschnitt der Population der Maßnahmeteilnehmer dar, da in ihr 17-Jährige unterschiedlichen Alters (17 Jahre und x Monate) mit entsprechend unterschiedlich langen Höchstdauern der Begleitphase vertreten waren. Bild 2-1 veranschaulicht, wie sich die Alterszusammensetzung der ursprünglichen Stichprobe und die verbleibende Restzeit im Modellversuch mit zunehmender Verweildauer im Begleiteten Fahren bzw. parallel dazu in unserem Befragungspanel veränderten.

Die Stichprobe der Modellversuchsteilnehmer sollte bis zu einem Jahr lang intensiv erforscht und dabei bis zu vier Mal befragt werden. D. h. etwa alle drei Monate waren die Fahranfänger, solange sie sich noch in der Begleitphase befanden, in einer weiteren sog. Befragungs-„Welle“ mit einem neuen Fragebogen zu kontaktieren (vgl. Bild 2-1 sowie zur inhaltlichen Kontinuität Abschnitt 2.4). Erreichte ein Modellversuchsteilnehmer das Alter von 18 Jahren, sollte er in einem sog. Abschlussfragebogen noch eine Bilanz seiner BF17-Zeit ziehen.

Dabei ließen sich folgende vier Gruppen von Maßnahmeteilnehmern bilden, die unterschiedlich häufig befragt werden sollten:

- Fahranfänger, die zwischen zehn und zwölf Monaten begleitet fahren (bis zu vier Befragungen als Modellversuchsteilnehmer oder drei Befragungen als Teilnehmer und eine Abschlussbefragung),
- Fahranfänger, die zwischen sieben und neun Monaten begleitet fahren (bis zu drei Befragungen als Teilnehmer plus die Abschlussbefragung),
- Fahranfänger, die zwischen vier und sechs Monaten begleitet fahren (bis zu zwei Befragungen als Teilnehmer plus die Abschlussbefragung) und
- Fahranfänger, die lediglich bis zu drei Monaten begleitet fahren (eine Befragung als Teilnehmer plus die Abschlussbefragung bzw. nur die Abschlussbefragung, wenn die Modellversuchsteilnehmer zum Zeitpunkt der ersten Befragung bereits 18 Jahre alt waren).

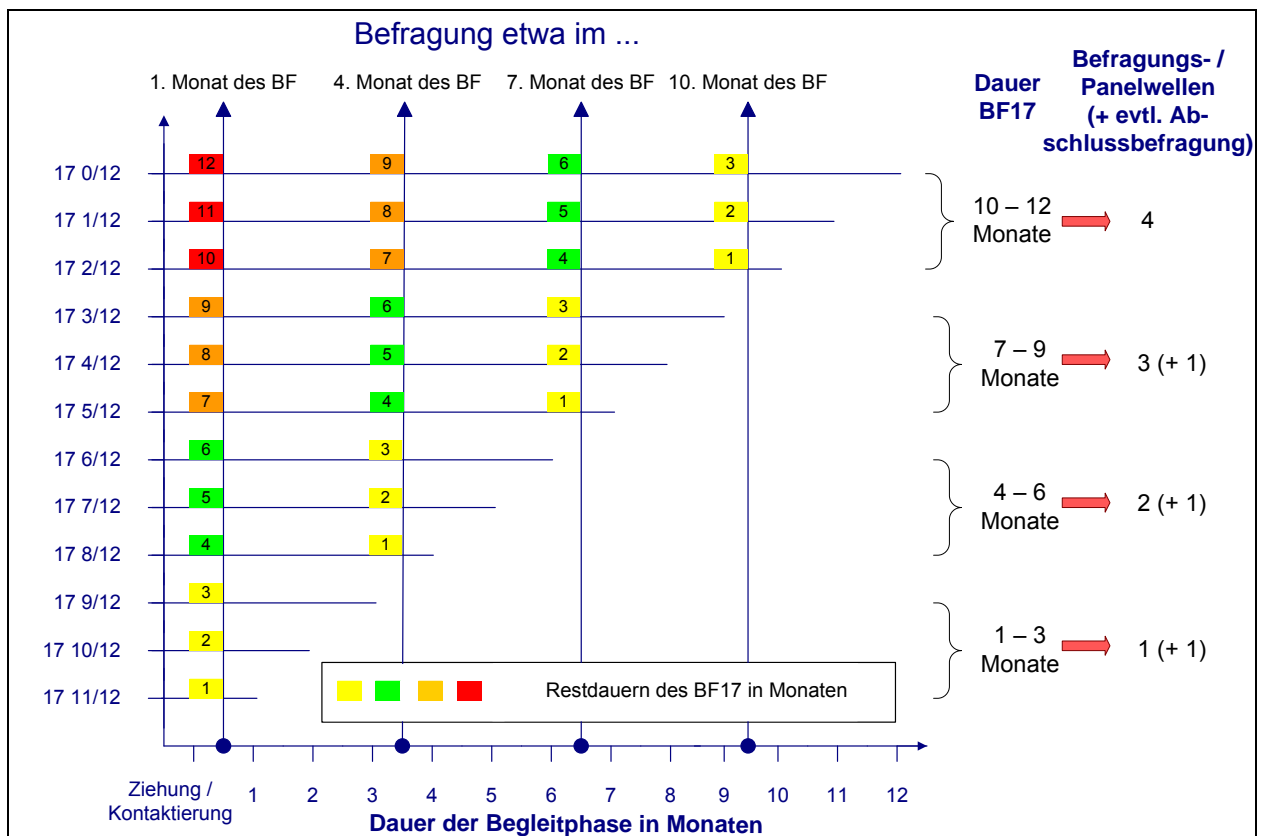


Bild 2-1: Alter der Modellversuchsteilnehmer, Befragungshäufigkeit und Dauer des Begleiteten Fahrens für Subgruppen der Untersuchungsstichprobe

Zusätzlich sollte im Zuge der zweiten Befragungswelle ein Fragebogen von einem der Begleiter des jugendlichen Fahrerfängers beantwortet werden (vgl. Bild 2-2).

In enger Abstimmung mit der BASt als Auftraggeber und dem KBA als Kooperationspartner wurde folgendes Prozedere für den Feldzugang entwickelt:

- Das KBA zog aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister eine Stichprobe von $n = 6.500$ Personen, die in der Zeit vom 15. August bis zum 14. September 2007 eine Fahrerlaubnis im Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ erworben hatten.
- Da sich die Personen in dieser Stichprobe im ZFER nicht adressgenau identifizieren ließen, wurden die gezogenen Fahrerlaubnisnummern den ausstellenden Fahrerlaubnisbehörden zugesendet. Diese identifizierten die Modellversuchsteilnehmer und meldeten die zugehörigen Namen und Anschriften an das KBA zurück.
- Von dort aus wurden die Modellversuchsteilnehmer angeschrieben (postalischer Erstkontakt), um Teilnahme an unseren Befragungen gebeten, ausführlich über die Teilnahmebedingungen – insbesondere datenschutzrechtliche Aspekte der Befragungen im Kontext eines Panels und der Abfrage der Punktezahl im Verkehrszentralregister (VZR) des KBA – aufgeklärt und auf den Link zur Online-Befragungsplattform verwiesen (vgl. Abschnitt 2.3.1 sowie Anhang I).

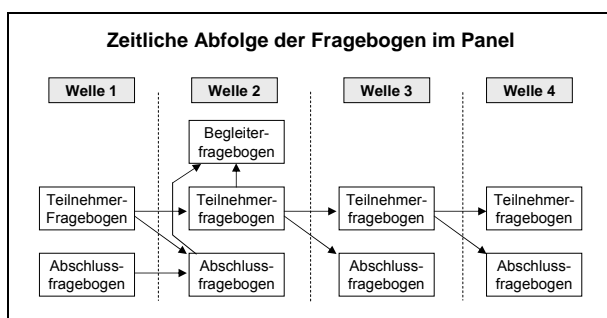


Bild 2-2: Abfolge der Fragebogen in der Prozessevaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“

2.2 Zusammenarbeit mit dem KBA

Trotz der Trennung der Prozess- und der summativen Evaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ war es die erklärte Absicht des Auftraggebers und der Forschungsnehmer, die

beiden Projekte so gut wie möglich miteinander zu verzahnen und mögliche Synergieeffekte zu nutzen. Während das IfeS vor allem die technische Umsetzung der Online-Befragungen des KBA zu leisten hatte (vgl. Abschnitt 2.3), übernahm das KBA für die Prozessevaluation folgende Aufgaben:

- Per Zufallsauswahl wurde im KBA aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister die Untersuchungstichprobe für die Prozessevaluation ($n = 6.500$) gezogen (vgl. Abschnitt 2.1).
- Alle Modellversuchsteilnehmer wurden mit einem Brief durch das KBA angeschrieben. Die Formulierung dieses Anschreibens und des Informationsblattes mit Angaben zum Problemhintergrund, den Teilnahmebedingungen an der Studie und den datenschutzrechtlichen Implikationen erfolgte in enger Kooperation zwischen IfeS und KBA (vgl. Anhang I).
- Um Vergleiche zwischen den unterschiedlichen vom IfeS und KBA beforschten Fahrerfängerpopulationen zu ermöglichen, wurde versucht, den Kern eines gemeinsamen Fragenprogramms zu entwickeln. Darin enthalten waren:
 - Soziodemographische Merkmale der Fahrerfänger und ihrer Eltern,
 - fahr- und verkehrsdemographische Merkmale sowie
 - Einstellungsfragen und eine Fragenbatterie zur Eruierung der Persönlichkeitsstruktur („Big Five“ / „Big Six“) der jungen Fahrer.
- Neben der Synchronisierung inhaltlicher Aspekte wurden die Befragungen von IfeS und KBA auch in einigen äußeren Merkmalen aufeinander abgestimmt (gemeinsames Logo, Fragebogenlayout).
- Für alle im Rahmen der Prozess- und summativen Evaluation zu befragenden Fahrerfänger wurde ein gemeinsamer Online-Eingangfragebogen konzipiert.
- Die für die Prozessevaluation vorgesehenen Fahrerfänger wurden erstmals am 30. Oktober 2007 durch das KBA angeschrieben.¹⁸ Auch die schriftliche Erinnerung zur Teilnahme an der Erstbefragung erfolgte am 21. / 22. November 2007 durch die Poststelle des KBA. Die schriftliche und elektronische (E-Mail, SMS, ICQ) Kontaktierung in den folgenden Befragungswellen erfolgten durch das IfeS.

¹⁸ Diese Terminwahl basierte auf Kenntnissen über die übliche Dauer des Meldeverzugs, d. h. die Zeit zwischen der Erteilung der Prüfbescheinigung und dem Eintrag in das ZFER.

2.3 Technische Umsetzung

In Absprache mit dem KBA und der BASt sollte die Befragung der Modellversuchsteilnehmer und der Kontrollgruppen weitgehend über eine im Internet platzierte Befragungsplattform erfolgen (vgl. hierzu Abschnitt 2.3.1). Für die Zielgruppe der jungen Fahrer erschien diese Art des Feldzugangs aus mehreren Gründen vorteilhaft:

- 64 % der 16- und 17-Jährigen sowie 76 % der 18- und 19-Jährigen besitzen einen eigenen Computer (vgl. MPFS 2007: 31).
- 96 % der Haushalte der 16- und 17-Jährigen und 94 % der Haushalte der 18- und 19-Jährigen verfügen über einen Internetzugang. 49 % der 16- und 17-Jährigen und 52 % der 18- und 19-Jährigen haben dabei sogar vom eigenen Zimmer aus Zugriff auf das Internet (vgl. MPFS 2007: 37).
- 87 % der 16- und 17-Jährigen und 88 % der 18- und 19-Jährigen nutzen das Internet täglich oder mehrmals pro Woche (vgl. MPFS 2007: 38).
- Die technischen Möglichkeiten der Online-Befragung erlauben – bei Vorliegen individueller elektronischer Kontaktdaten (vgl. Abschnitt 2.3.3) – die individuelle Ansprache auf unterschiedlichen Kommunikationskanälen und per E-Mail die Weiterleitung der Befragten auf den individuell „richtigen“ Fragebogen ebenso wie – bei Panelstudien – das Wiederaufgreifen von Fragen in einer späteren Befragungswelle, die von den Panelteilnehmern in einer vorherigen Befragung nicht beantwortet worden waren.
- Gerade bei Panelstudien ist wegen der wiederholten Ansprache der gleichen Zielpersonen eine Kostenersparnis bei der Nutzung elektronischer Kommunikationsmedien zu erwarten. Daneben bieten sich vielfache Möglichkeiten, von der gezielten Rückfrage bei einzelnen Befragungsteilnehmern bis zum Aufbau einer kleinen Community beim Austausch über ein interessierendes Thema.

Auch für die Nutzung der relativ neuen technischen Kommunikationskanäle via Internet bzw. mit dem Handy sind die 17-Jährigen eine geradezu ideale Zielgruppe:

- Täglich oder mehrmals pro Woche nutzen 56 % der 16- und 17-Jährigen E-Mails zur Online-Kommunikation. Weitere 17 % dieser Altersgruppe kommunizieren einmal pro Woche bis einmal in zwei Wochen per E-Mail, weitere 18 % tun dies einmal im Monat oder seltener. Die entsprechenden Anteile

der 18- und 19-Jährigen sind teilweise noch höher (62 %, 17 % und 16 %) (vgl. MPFS 2006: 42).

- Instant Messenger werden „... als die bedeutendste Form der Online-Kommunikation“ (MPFS 2007: 52) Jugendlicher bezeichnet. Mehr als drei Viertel (78 %) der 16- und 17-Jährigen sowie 70 % der 18- und 19-Jährigen nutzen dieses Chat-Medium täglich oder mehrmals pro Woche.
- Insgesamt 96 % der 16- bis 19-Jährigen besitzen ein Handy (vgl. MPFS 2007: 55), wobei 91 % der weiblichen und 80 % der männlichen jugendlichen Handybesitzer täglich oder mehrmals pro Woche eine SMS erhalten (vgl. MPFS 2007: 58).

2.3.1 Online-Befragungsplattform

Über eine differenzierte Online-Befragungsplattform sollten nicht nur die im Rahmen der Prozessevaluation zu befragenden Modellversuchsteilnehmer, sondern auch zwei Untersuchungsgruppen des KBA für die summative Evaluation des Begleiteten Fahrens mehrmals befragt werden:

- Eine sog. Experimental- oder E-Gruppe von 21.868 Personen, die mindestens drei Monate am Begleiteten Fahren teilgenommen hatten, und nun, nach Vollendung des 18. Lebensjahres, ohne Begleitung Auto fahren durften.
- Eine sog. Kontroll- oder K-Gruppe von 41.320 jungen Fahrern, die ihre Fahrerlaubnis nach der herkömmlichen Art im Alter von 18 Jahren erworben hatten.

Zur Identifikation der Teilnehmer auf der Online-Befragungsplattform diente die Fahrerlaubnisnummer aus dem ZFER in Verbindung mit dem Geburtsdatum. Darüber hinaus musste beim ersten Online-Kontakt explizit den Teilnahmebedingungen, wie sie den Fahranfängern gegenüber bereits brieflich im Einladungsschreiben mitgeteilt worden waren, zugestimmt werden.

Im nächsten Schritt sollten die Befragten angeben, wie sie ihre Fahrerlaubnis erworben hatten und in welcher Phase ihrer Fahrkarriere sie sich zu diesem Zeitpunkt befanden. Die Befragten konnten

- ihre Fahrerlaubnis in der herkömmlichen Art und Weise erworben haben (summative Evaluation, sog. K(ontroll)-Gruppe),
- am Begleiteten Fahren teilgenommen haben, aber zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung – aufgrund des Erreichens der Altersgrenze von

18 Jahren – bereits seit mehreren Monaten selbstständig Auto fahren dürfen (summativ Evaluation, sog. E(xperimental)-Gruppe),

- zum Zeitpunkt der Erstbefragung am Begleiteten Fahren teilnehmen (Prozessevaluation, sog. P-Gruppe oder „aktive“ Modellversuchsteilnehmer) oder
- zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung (15. August bis 14. September 2007) BF17-Teilnehmer gewesen sein, inzwischen aber das 18. Lebensjahr vollendet haben und selbstständig fahren dürfen (Prozessevaluation, sog. Abschluss- oder „Ehemaligen“-Gruppe).

Da nicht ausgeschlossen werden konnte, dass die Angaben im ZFER fehlerhaft waren, stützte sich die Zuweisung der Fragebogen nicht allein auf die Zugehörigkeit zu den gezogenen Stichproben. Vielmehr wurde zur Bestimmung des zu stellenden Fragebogens neben der a-priori-Stichprobenzugehörigkeit auch die Selbstauskunft des Fahranfängers zur Art des Fahrerlaubnisverfahrens sowie zum Alter zum Zeitpunkt der Befragung hinzugezogen. Die in Zusammenarbeit mit dem KBA konzipierte Zuweisung der Fragebogen wird in Bild 2-3 dargestellt. Da der tagesgenaue Abgleich von Geburtsdaten technisch nicht umsetzbar war, wurde das Alter der Befragten an einem bestimmten Stichtag als Kriterium verwendet. Als Stichtag diente der 01. November 2007, also der zweite Tag nach der Aussendung der Anschreiben durch das KBA.

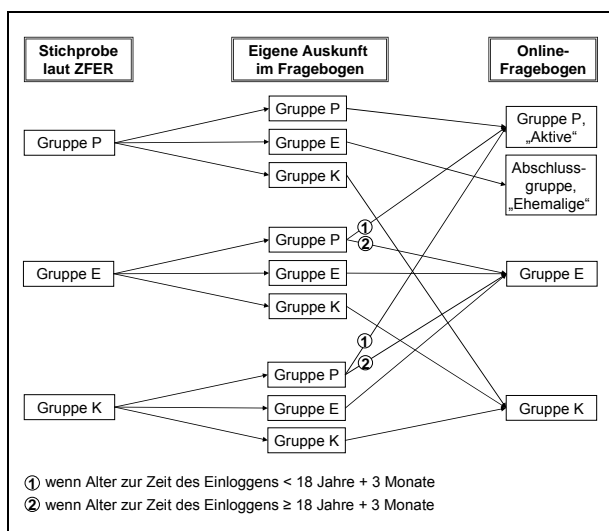


Bild 2-3: Bestimmung des anzuzeigenden Online-Fragebogens anhand der gezogenen Stichprobe, der eigenen Auskunft und des Alters

Zur Realisierung einer solch anspruchsvollen Online-Befragung wurde die Befragungssoftware mehrerer Anbieter geprüft. Nach einigen kleineren Testläufen fiel die Entscheidung zugunsten der Rogator AG und ihrer Online-Befragungssoftware Rogator G3. Die technische Umsetzung selbst erwies sich als sehr anspruchsvoll und zeitaufwendig. Die Nutzung der Standardversion der G3 Online-Befragungssoftware deckt zwar als Grundgerüst den größten Teil des Anforderungsspektrums im Rahmen einer professionellen wissenschaftlichen Befragung ab. Allerdings waren zur benutzerfreundlichen und layout-optimierten Gestaltung des Fragebogens umfangreiche eigene Programmierarbeiten in HTML und JavaScript nötig.

Um die Seriosität der Befragungen via Internet zu unterstreichen, wurde eine Einstiegsadresse zur Online-Befragung in der Domain des KBA namens www.kba.de/jungefahrer eingerichtet. Dieser Link war jedoch lediglich eine reine Durchgangsadresse, welche die Besucher auf die eigentliche Befragungsplattform weiterleitete, die auf einem HTTPS-gesicherten Server des Web-Dienstleisters der Rogator AG gehostet wurde.

Nach ausführlichen und sehr zeitintensiven Tests, insbesondere der sich mit der Software ermöglichenden komplexen Filterführung und dynamischen Frageformulierung, wurden die Fragebogen der ersten Befragungswelle am 30. Oktober 2007 online gestellt.

Bis zum 10. Oktober 2008 wurde die Befragungsplattform über die Internet-Adresse www.kba.de/jungefahrer für die Prozess- und die summativ Evaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ insgesamt 40.555-mal¹⁹ aufgerufen (vgl. Tab. 2-1) und erwies sich dabei als sehr stabil:

- 29 Befragte wurden in der ersten Befragungswelle nicht auf einen der Fragebogen weitergeleitet, da sie angegeben hatten, keine Fahrerlaubnis der Klasse B zu besitzen und dies bei einer zweiten Nachfrage bestätigten.²⁰
- 10.787-mal wurden Befragte in der ersten Welle zum Fragebogen der E-Gruppe (KBA) weiter

¹⁹ Da die per E-Mail kontaktierten Befragten ab der zweiten Welle nicht mehr ausschließlich über diese Adresse, sondern direkt über eine automatische Weiterleitung aus einem E-Mail-Link heraus auf den passenden Fragebogen geleitet wurden, sind die Direktaufrufe der Seite www.kba.de/jungefahrer deutlich niedriger als die Gesamtanzahl der Befragungsteilnahmen via Online-Plattform (vgl. Tab. 2-1).

²⁰ Diese Personen müssen aus der Nettostichprobe herausgerechnet werden (vgl. Tab. 3-2).

geleitet. 9.393 Personen davon haben den Fragebogen bis zum Ende ausgefüllt.

- 11.650-mal wurden Befragte zum Online-Fragebogen für die K-Gruppe (KBA) weiter geleitet, 10.279 Personen füllten den entsprechenden Fragebogen fertig aus.
- Auf dem ersten Fragebogen für die Prozessevaluation („P-Gruppe“, IfeS) wurden 2.814 Kontakte registriert, von denen 2.361 Personen den Fragebogen ausfüllten.
- Schließlich gelangten in der ersten Befragungswelle 484-mal als P-Gruppenmitglieder gezogene Fahranfänger, die kurz vor der ersten Befragung bereits ihr 18. Lebensjahr vollendet hatten, auf den separaten Abschlussfragebogen der Prozessevaluation. 430 ehemalige Modellversuchsteilnehmer füllten diesen Online-Fragebogen vollständig aus.
- In der zweiten Befragungswelle für aktuelle Modellversuchsteilnehmer gelangten 17-jährige Befragte 2.703-mal zu ihrem zweiten Fragebogen, wobei 1.535 Personen ihn vollständig ausfüllten.²¹
- Der in der zweiten Befragungswelle der Modellversuchsteilnehmer vorgesehene Übergang vom Teilnehmer- auf den Begleiterfragebogen (vgl. Abschnitt 2.1) wurde zwar 2.006-mal angeklickt, jedoch nur von 1.090 Begleitern vollständig online ausgefüllt.²²
- 1.660-mal wurden Panelmitglieder aus der ersten Befragung, die offensichtlich zwischenzeitlich ihr 18. Lebensjahr vollendet hatten, auf den Fragebogen „BF17-Abschluss“ geleitet. 924 dieser Fahranfänger füllten diesen Fragebogen für inzwischen 18-Jährige vollständig aus.²³
- In der sog. „Zwischenbefragung“ des KBA steuerten 10.613-mal junge Fahrer den entspre-

chenden Fragebogen an und beendeten ihn in 8.857 Fällen auch.

- Für die dritte Panelwelle der Prozessevaluation wurden 1.213 Kontakte von Modellversuchsteilnehmern und 962 vollständig ausgefüllte Online-Fragebogen protokolliert. Darüber hinaus klickten 446 bereits 18-Jährige den Abschlussfragebogen an und 333 dieser jungen Fahrer füllten ihn auch vollständig aus.
- Die vierte und letzte Welle der Befragung von aktuellen BF17-Teilnehmern wurde 675-mal aufgerufen und 547-mal bis zum Ende beantwortet. Auf den Fragebogen für bereits 18-Jährige wurden 519 Junge Fahrer weitergeleitet, von denen 421 den Fragebogen abschlossen.
- Die Schlussbefragung der summativen Evaluation des KBA verzeichnete 15.740 Kontakte und wurde 13.117-mal vollständig ausgefüllt.

Stichprobe („Gruppe“) und Befragungswelle	Online-Fragebogen	
	Kontaktiert	Vollständig beantwortet
1. Befragungswelle (alle Stichproben („Gruppen“))		
Keine Fahrerlaubnis	29	–
E-Gruppe (KBA)	10.787	9.393
K-Gruppe (KBA)	11.650	10.279
BF17-Teilnehmer (P-Gruppe, IfeS)	2.814	2.361
BF17-Abschluss (P-Gruppe, IfeS)	484	430
2. Befragungswelle (P-Gruppe, IfeS)		
BF17-Teilnehmer („Aktive“)	2.703	1.535
BF17-Begleiter	2.006	1.090
BF17-Abschluss („Ehemalige“)	1.660	924
Zwischenbefragung E- und K-Gruppe (KBA)		
E- und K-Gruppe (KBA)	10.613	8.857
3. Befragungswelle (P-Gruppe, IfeS)		
BF17-Teilnehmer („Aktive“)	1.213	962
BF17-Abschluss („Ehemalige“)	446	333
4. Befragungswelle (P-Gruppe, IfeS)		
BF17-Teilnehmer („Aktive“)	675	547
BF17-Abschluss („Ehemalige“)	519	421
Endbefragung E- und K-Gruppe (KBA)		
E- und K-Gruppe (KBA)	15.740	13.117
Insgesamt		
Insgesamt	61.338	50.249

Tab. 2-1: Zugriffsstatistik der Online-Befragungsplattform zum Forschungsprojekt „Junge Fahrer“

2.3.2 WWW-Homepage

Seit dem 29. Oktober 2007, einen Tag vor Freischaltung der Online-Fragebogen, stand die Projekt-Homepage www.bf17.de online. Sie bot spe-

²¹ Die große Differenz zwischen angeklickten und beendeten Fragebogen ergibt sich daraus, dass Begleiter, die ihren Fragebogen nicht unmittelbar im Anschluss an den Teilnehmer ausfüllten, sich via die Führerscheinnummer des Fahranfängers erneut auf der Befragungsplattform einloggen mussten und somit auch erneut „gezählt“ wurden.

²² Hierbei unterstellen wir individuelle Neugierde oder ein versehentliches Weiterklicken durch die Teilnehmer, die dann zur ersten Frage des nachfolgenden Begleiterfragebogens gelangten, die Befragung dort abbrachen, aber bereits als Begleiter „gezählt“ worden waren.

²³ Die große Differenz zwischen Kontakten und vollständigen Interviews ist auf eine fälschliche Einladung von 18-jährigen Befragten via E-Mail zur Begleiterbefragung zurückzuführen. Aufgrund dieser Benachrichtigung loggten sich etliche Untersuchungsteilnehmer nach dem Beenden der zweiten Befragung als „Ehemalige“ („Abschluss-Gruppe“) erfolglos erneut auf der Online-Plattform ein.

ziell den Modellversuchsteilnehmern der Prozessevaluation („P-Gruppe“) aktuelle Informationen zum Fortgang des Forschungsprojektes und umfasste folgende Unterverzeichnisse:

- Hintergrund der Verunfallung von Fahrradfahrern,
- Informationen zur Fragestellung des Forschungsprojektes,
- Erläuterungen zur Auswahl der Befragten,
- Informationen zum Ausfüllen des Fragebogens,
- Erläuterungen zum Datenschutz,
- aktuelle Informationen zum Fortgang der Projektarbeiten (diese Seite wurde regelmäßig aktualisiert),
- Vorstellung der Gewinner aus den diversen Verlosungen,
- Informationen zur Kontaktaufnahme mit dem Projektteam im IfeS und
- eine Linkliste von Homepages mit inhaltlichem Bezug zum Begleiteten Fahren.
- Eine Datenschutzerklärung, ein sog. Öffentliches Verzeichnisse, das Impressum und ein Link zur Instituts-Homepage des IfeS rundeten das Internetangebot zur Prozessevaluation ab.

Die Eingangsseite der Projekt-Homepage bzw. einzelne Unterverzeichnisse oder dort stehende Erläuterungen wurden mehrere tausend Mal aufgerufen.

- So kann anhand der Webprotokolle nachvollzogen werden, dass allein die Teilnahmebedingungen über 6.000-mal angeklickt wurden.
- Die Seite mit der Anleitung zur Aktivierung des Browser-Add Ons JavaScript, das zur Darstellung des Online-Fragebogens benötigt wurde, wurde mehr als 400-mal geöffnet.

Diese Besucherdichte unterstreicht die Notwendigkeit der fairen Information bzw. der technischen Hilfestellung für die Angehörigen der Stichprobe. Gleichzeitig verweist sie auf die Chancen des Mediums Internet beim Aufbau einer „Bindung“ zu den Befragten.

2.3.3 Interaktive Panelpflege

Für Fragen und Anregungen von den Befragungsteilnehmern waren seitens des IfeS verschiedene Kontaktmöglichkeiten eingerichtet worden, auf welche die Befragten hingewiesen wurden, sobald

sie auf den Fragebogen der Prozessevaluation gelangten. Folgende Kontaktmöglichkeiten standen zur Verfügung:

- Eine eigens für das Projekt eingerichtete E-Mail-Adresse info@bf17.de,
- eigens für das Projekt eingerichtete Instant Messenger-Accounts der Netzwerkprotokolle „ICQ“, „Windows Live Messenger“ und „Yahoo! Messenger“,
- die telefonische Kontaktierung des IfeS sowie
- die Kontaktierung per Telefax.

Der für alle Befragten gleiche Eingangsteil des Online-Fragebogens enthielt die Kontaktdaten des KBA. Hier wurde die Kontaktierung über eine Festnetz- und eine Mobiltelefonnummer sowie per E-Mail angeboten.

Alle Kommunikationsmedien wurden von den Befragten rege genutzt, insbesondere E-Mail und ICQ. Die Chats mittels Instant Messenger eigneten sich besonders gut zum persönlichen Kontakt in der Panelpflege. In unserer ICQ-Kontaktliste wurden über 500 Panelteilnehmer geführt, mit denen Projektmitarbeiter – häufig mehrmals – persönlichen Kontakt hatten.

2.3.4 Erstellung einer schriftlichen Version des Online-Fragebogens

Da zu erwarten war, dass nicht alle kontaktierten BF17-Teilnehmer den für sie vorbereiteten Fragebogen im Internet ausfüllen konnten oder wollten, wurde ihnen beim postalischen Erstkontakt die Möglichkeit angeboten, per Rückantwortpostkarte eine Papierversion des Fragebogens anzufordern.

Für die Projektbearbeitung hieß das, dass der Online-Fragebogen in eine möglichst ansprechende Papierform übertragen werden musste. Kleinere Änderungen im Vergleich zur Online-Version aufgrund der unterschiedlichen Dynamisierungs- und Layout-Möglichkeiten der beiden Medien waren dabei nicht zu vermeiden. Auch musste die Reihenfolge der Fragen für eine möglichst platzsparende Darstellung geändert werden. Ca. 400 Fahrradfahrer nutzten die Möglichkeit und forderten in der Erstbefragung von sich aus einen Papier-Fragebogen an. Im Zuge der zweiten Erinnerung wurde 3.501 Mitgliedern der Stichprobe, die bis zu einem Stichtag noch nicht geantwortet hatten, ein Papierexemplar des Fragebogens der 1. Befragungswelle unaufgefordert zugeschickt (vgl. Abschnitt 3.2).

Der Mehraufwand eines Fragebogendesigns in Papierform war bei jeder der vier Befragungswellen zu leisten, und zwar jeweils für separate Fragebogen für Modellversuchsteilnehmer (sog. „Aktive“) und für bereits 18-Jährige, welche die Begleitphase inzwischen abgeschlossen hatten (sog. „Ehemalige“). Auch der Begleiterfragebogen der zweiten Befragungswelle (vgl. Abschnitt 2.4.3) wurde in Papierform angeboten.

2.3.5 Incentives und Sponsorenunterstützung

Als Motivierung zur Panelteilnahme war eine Verlosung unter jenen Befragten vorgesehen, die im Rahmen der Prozessevaluation entweder bis zu ihrem Ausscheiden aus dem Begleiteten Fahren (ausgefüllter Abschlussfragebogen) oder bis zur Teilnehmerbefragung in der vierten Panelwelle teilgenommen bzw. die Befragungen des KBA vollständig durchlaufen hatten. Hierzu wurden aus Projektmitteln ein Neuwagen vom Typ Renault Twingo mit „Klang & Klima“-Paket im Wert von ca. € 10.000,00 sowie 99 Tankgutscheine im Wert von je € 50,00 beschafft.

Aufgrund intensiver Bemühungen durch IfeS und BASt konnten folgende Sponsoren zur Bereitstellung weiterer Incentives für Verlosungen unter den Befragungsteilnehmern der einzelnen Panelwellen gewonnen werden:

- Auto Club Europa (ACE): 65 1-Jahres-Mitgliedschaften im Wert von insgesamt € 3.740,00;
- TÜV Nord: 100 MiniRays (LED-Lampen mit Schlüsselring) und 100 MiniTools (Kleinwerkzeuge);
- TÜV Rheinland: 200 kleine Stabtaschenlampen und 50 USB-Sticks (2 GB);
- Verlag Heinrich Vogel: 10 MediaMarkt-Geschenkkarten im Wert von je € 50,00.

2.4 Inhaltliche Schwerpunkte

Insgesamt sollten die Modellversuchsteilnehmer bis zu vier Mal mit einem Teilnehmer- oder einem Abschlussfragebogen kontaktiert werden. Darüber hinaus kam in der zweiten Panelwelle noch ein Begleiterfragebogen zum Einsatz (vgl. Bild 2-2).

Bei der Konstruktion der Erhebungsinstrumente wurde besonderes Augenmerk auf die Einfachheit und Verständlichkeit der Fragen gelegt. Auch für die zu entwickelnden Fragebogen galt die Maxime der Zugangsfreundlichkeit und Praktikabilität. Einige der Fragen, insbesondere zur Verkehrsexposi-

tion und zur Soziodemographie, wurden weitgehend aus der „Mobilitätsstudie Fahrenanfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) übernommen und, wo dies angebracht erschien, an die Fragestellung des Begleiteten Fahrens bzw. an die besonderen Gegebenheiten einer Online-Befragung angepasst.

Da die Teilnehmer am Begleiteten Fahren per Definition noch vor ihrem 18. Geburtstag standen, wurde bei der Fragenformulierung das „Du“ als Anspracheform gewählt.

Online-Befragungen bieten die Möglichkeit, das Überspringen von Fragen zu unterbinden, so dass der Befragte nicht zur nächsten Frage gelangen kann, ohne die aktuelle Frage beantwortet zu haben. Aufgrund der Überlegung, dass erzwungene Antworten zu Befragungsabbrüchen bzw. zu falschen Angaben führen könnten, wenn Schwierigkeiten bei der Beantwortung der Frage auftreten, wurde das Überspringen von Fragen fast durchgehend erlaubt. Lediglich die zur Identifizierung der Befragten notwendigen Angaben der Fahrerlaubnisnummer, des Geburtsdatums und der Art des Fahrerlaubnisverfahrens (Begleitetes Fahren oder herkömmlich) sowie die Zustimmung zu den Teilnahme- und Datenschutzbestimmungen waren zwingend erforderlich.

Die als sog. Querschnitt gezogene Stichprobe der Modellversuchsteilnehmer umfasste 17-Jährige, die bereits unterschiedlich große Anteile ihres 18. Lebensjahres durchlebt hatten. Aufgrund des Prozesscharakters der BF17-Evaluation war zu erwarten, dass immer mehr der ursprünglichen Modellversuchsteilnehmer („P-Gruppe“) während der Projektlaufzeit ihren 18. Geburtstag erreichen und in die anschließende Phase des selbstständigen Fahrens wechseln würden. Deshalb erschien es angebracht, in den Fragen der ersten Befragungswelle möglichst viele der interessierenden inhaltlichen Bereiche abzudecken. Dabei wurden die in der Projektgruppe vorgenommenen Aufgabenbestimmungen des Modells BF17 sowie die dort diskutierten potentiellen Problembereiche berücksichtigt (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003).

Nachfolgend werden die einzelnen inhaltlichen Schwerpunkte der im Projektverlauf eingesetzten Erhebungsinstrumente vorgestellt und Vergleichsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Befragungswellen, zwischen Teilnehmer- („Aktiven“) und Abschluss- („Ehemaligen“) bzw. zwischen Teilnehmer- und Begleiterbefragung aufgezeigt. Tab. 2-2 gibt einen synoptischen Überblick über die eingesetzten Fragebogen und die darin behandelten Fragestellungen.

2.4.1 Teilnehmerfragebogen der ersten Panelwelle („Aktive“)

Das Fragenprogramm der ersten Befragungswelle lässt sich in folgende inhaltliche Bereiche gliedern:

- Identifikation des Befragten (Fahrerlaubnisnummer, Geschlecht, Art der Fahrausbildung) und Kontaktmöglichkeiten (E-Mail, ICQ, Handy- und Festnetznummer etc.),
- Fahrausbildung (Dauer, Anzahl der Prüfversuche etc.),
- Motivation zur Teilnahme am Modellversuch und Vorbereitung darauf,
- Begleitermerkmale (Rekrutierung, Anzahl, Soziodemographie, Vorbereitung, Motivation, Interaktion während des Fahrens etc.),
- Exposition (gesamte bisherige Pkw-Fahrleistung, „Wochenprotokoll“ der vergangenen sieben Tage etc.),
- Unsicherheitsgefühle während des Fahrens,
- Merkmale des am häufigsten genutzten Fahrzeugs,
- Verwarnungen, Bußgelder und Unfälle des Modellversuchsteilnehmers,
- soziodemographische Angaben zur Person des BF17-Teilnehmers und seiner Eltern sowie
- Einstellungen zum Begleiteten Fahren.

2.4.2 Abschlussfragebogen der ersten Panelwelle („Ehemalige“)

Da die vom KBA gezogene Stichprobe einen Querschnitt von BF17-Teilnehmern mit unterschiedlich langen Verweildauern in der Begleitphase darstellte, war zu erwarten, dass mit zunehmender Projektlaufzeit immer mehr BF17-Teilnehmer altersbedingt aus der Begleitphase „herauswachsen“. Diese ehemaligen Modellversuchsteilnehmer wurden zu einer neuen Gruppe „BF17-Abschluss“ oder „Ehemalige“ zusammengefasst. Für diese Statuswechsler aus der Aktiven- in die Ehemaligen- oder Abschluss-Gruppe wurde ein modifizierter Online-Fragebogen entwickelt, der die Begleitphase noch einmal retrospektiv Revue passieren lassen sollte. Das Fragenprogramm der ersten Befragungswelle für inzwischen volljährige Fahranfänger entsprach nahezu vollständig jenem des Teilnehmerfragebogens. Es fehlten darin lediglich

- zwei Fragen zum Aushändigungsdatum der BF17-Prüfbescheinigung und
- das Wochenprotokoll mit der Exposition in den vergangenen sieben Tagen.

2.4.3 Fragenprogramm der zweiten Panelwelle

Für die zweite Welle des Befragungspanels wurden drei verschiedene Fragebogen konzipiert:

- Teilnehmerfragebogen („Aktive“)

Den 17-jährigen Fahranfängern wurde ein Fragebogen vorgestellt, der die Entwicklung relevanter Aspekte des Begleiteten Fahrens im Zeitverlauf verfolgte sowie einige neue Themenbereiche abdeckte.

- Abschlussfragebogen („Ehemalige“)

Bei Online-Teilnahmen wurde das aktuelle Tagesdatum der Befragung mit dem Datum des achtzehnten Geburtstages abgeglichen und davon ausgehend gegebenenfalls eine Weiterleitung auf diesen Fragebogen aktiviert. Bei der Beschickung mit Papier-Fragebogen wurde das Alter an einem festgelegten Stichtag bestimmt, um zu entscheiden, ob der Befragte den Teilnehmer- oder den Abschlussfragebogen erhalten sollte.

Dieses Instrument für Befragte, die entweder bereits bei der Erstbefragung 18 Jahre alt waren oder in der Zeit seit der ersten Befragung ihr 18. Lebensjahr vollendet hatten („Ehemalige“), griff Fragen aus der ersten Welle sowie aus dem Teilnehmerfragebogen der zweiten Welle auf und erfragte die Situation gegen Ende der Begleitphase (Entwicklungsaspekt steht im Vordergrund) bzw. rückblickend auf die gesamte Zeit des Begleiteten Fahrens (retrospektive Einschätzung).

- Begleiterfragebogen

Befragte, die zum Zeitpunkt der zweiten Befragung nach wie vor 17 Jahre alt waren (Teilnehmerfragebogen), wurden darüber hinaus gebeten, einen ihrer Begleiter einen separaten Fragebogen ausfüllen zu lassen.²⁴ In der Online-Version wurden die BF17-Teilnehmer automatisch nach Abschluss der Befragung auf den Begleiterfragebogen weitergeleitet. Darüber hi-

²⁴ Um die Gefahr des Abbruchs der Befragung beim Übergang vom Jugendlichen zum Begleiter zu minimieren, sollte dieser Befragtenwechsel möglichst niedrigschwellig gestaltet werden. Deshalb wurde darauf verzichtet, den „häufigsten“ Begleiter befragen zu wollen. Stattdessen zielte der Begleiterfragebogen ganz allgemein auf „einen“ Begleiter.

naus bestand für die Begleiter die Möglichkeit, den Fragebogen zu einem späteren Zeitpunkt online aufzurufen. Befragte, denen der Teilnehmer- oder – im Zuge einer Erinnerungsaktion – der Abschlussfragebogen in Papierform zugeschickt wurde, erhielten gleichzeitig auch den Begleiterfragebogen.²⁵

Das Fragenrepertoire der zweiten Panelwelle kann grob in zwei Gruppen gegliedert werden:

- Entwicklungsfragen, die in jeder der vier Befragungswellen gestellt wurden, sollten dazu dienen, Veränderungen im Verlauf des gesamten Begleiteten Fahrens auf der Individualebene (Panel) und auf der Ebene der Gesamtstichprobe (Trend) nachzuvollziehen (vgl. Abschnitt 2.4.3.1).
- Neu in das Fragenprogramm aufgenommen wurden Fragen, die weitere Aspekte des Begleiteten Fahrens, die nicht in ihrer Entwicklung betrachtet werden sollten, beleuchteten, auf die in der Eingangsbefragung jedoch aus Platzgründen verzichtet werden musste (vgl. Abschnitt 2.4.3.2).

Fragen aus der ersten Welle, für die eine Entwicklung im Zeitverlauf nicht plausibel bzw. für die Prozessevaluation nicht von Interesse erschienen, wurden in der zweiten Welle nicht mehr oder lediglich jenen Befragten erneut gestellt, welche die betreffende Frage bei der Erstbefragung verweigert hatten.²⁶

2.4.3.1 Fragen zu Entwicklungsaspekten

Folgende inhaltliche Bereiche der Eingangsbefragung sollten in ihrer Entwicklung nachvollzogen werden und wurden daher in der zweiten Welle erneut gestellt (vgl. Tab. 2-2):

- Die Frage nach der bisherigen Gesamtfahrleistung wurde sowohl in der Teilnehmer- als auch in der Abschlussbefragung für die gesamte (bisherige) Begleitphase gestellt.
- Nach Gründen für das völlige Unterlassen von Autofahrten wurden explizit nur die aktiven Modellversuchsteilnehmer gefragt. In der Ab-

schlussbefragung lag der Fokus auf Gründen, warum nicht mehr Kilometer gefahren wurden.

- Ausschließlich im Abschlussfragebogen wurde die Frage nach dem Landkreis / der Stadt, in dem / der am häufigsten gefahren wurde, wiederholt.
- Die Anteile der Fahrleistung, die auf verschiedene Straßenarten entfielen, wurden im Teilnehmerfragebogen für die letzten vier Wochen und im Abschlussfragebogen für die gesamte Begleitphase erfragt. Letzterer zeigte die Frage in der Online-Version nur an, wenn sie nicht bereits im Abschlussfragebogen der ersten Welle beantwortet worden war. Der Papier-Abschlussfragebogen enthielt die Frage pauschal für alle 18-jährigen Befragten.
- Das Wochenprotokoll war im Teilnehmerfragebogen erneut enthalten, nicht aber in der Abschlussbefragung für „Ehemalige“.
- Die Frage nach Unsicherheitsgefühlen während der Fahrt wurde in der Teilnehmerbefragung erneut für die vergangenen vier Wochen gestellt. In der Abschlussbefragung wurde sie auf die Zeit gegen Ende des Begleiteten Fahrens bezogen und in der Online-Version nur dann dargestellt, wenn nicht bereits Antworten auf diese Frage aus dem Abschlussfragebogen der ersten Welle vorlagen. Die Frage wurde auch in der Begleiterbefragung gestellt und dort so umformuliert, dass sie sich auf die vom Begleiter wahrgenommenen Unsicherheiten beim Jugendlichen in den letzten vier Wochen bezog.
- Im Online-Teilnehmerfragebogen wurden die Angaben aus der ersten Welle zum häufigsten Begleiter und zur Anzahl der eingetragenen Begleiter angezeigt und konnten im Fall einer Änderung verbessert bzw. aktualisiert werden. Offline wurden diese Fragen allen aktuellen und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern erneut gestellt.
- Die Fragen nach der Interaktion zwischen den Fahrern und ihren häufigsten Begleitern wurden in der Teilnehmer- und in der Abschlussbefragung erneut gestellt, in letzterer bezogen auf die Situation „gegen Ende“ des Begleiteten Fahrens. Der Begleiterfragebogen enthielt die Fragenbatterie in leicht modifizierter Form. Diese wurde einerseits um einige teilnehmerspezifische Items gekürzt, andererseits wurden einige neue, begleiterspezifische Items aufgenommen.
- Die Fragen nach Eingriffen des Begleiters in das Fahren wurden im Teilnehmerfragebogen

²⁵ Die Ausweitung der mit dem Begleiterfragebogen beschickten Befragten auf die Gruppe der mit einem Papierfragebogen kontaktierten „Ehemaligen“ erfolgte zur Verbreiterung der empirischen Basis der Begleiterantworten.

²⁶ Diese Möglichkeit ist ein großer Vorteil von Online-Befragungen, da sich entsprechende Filter sehr gut platzieren lassen und Befragte, für die eine Frage nicht zutrifft, elegant zur nächsten relevanten Frage weitergeleitet werden können.

ausgelassen, im Abschlussfragebogen hingegen wurden sie auf die gesamte Zeit des Begleiteten Fahrens bezogen. Auch die Begleiter wurden gebeten, aus ihrer Sicht anzugeben, ob und auf welche Weise sie schon einmal in die Fahrt eingegriffen hatten.

- Übernahme von Fahraufgaben durch den Begleiter

Eine mögliche Schwäche des Begleiteten Fahrens könnte der „einseitige“ Erfahrungsaufbau durch die Selbstbeschränkung auf Fahrten unter günstigen Verkehrsbedingungen (vgl. GREGERSEN, NYBERG 2002: 23) sein. In diesem Kontext wurde für bestimmte potentiell schwierige Verkehrssituationen erhoben, ob eine entsprechende Fahraufgabe jemals durch den Begleiter übernommen worden und von wem dabei gegebenenfalls der Wunsch nach dem Fahrerwechsel ausgegangen war. Die Frage war sowohl im Teilnehmerfragebogen als auch in der Abschluss- und der Begleiterbefragung der zweiten Panelwelle erstmalig enthalten. Für die 18-jährigen Befragten wurde diese Frage für die Zeit „gegen Ende“ des Begleiteten Fahrens erhoben, bei 17-Jährigen wurde der Zeithorizont auf die letzten vier Wochen vor dem Ausfüllen des Fragebogens aufgespannt, so dass bei der Wiederholung dieser Frage in späteren Befragungswellen die Entwicklung noch über die letzten drei Wellen nachvollzogen werden konnte.

- Die Frage nach einer Unfallbeteiligung wurde nur in der Abschlussbefragung wieder aufgegriffen und bezog sich auf den Zeitraum zwischen der Beantwortung des ersten Fragebogens und dem 18. Geburtstag.
- Verwarnungen und Bußgeldbescheide wurden in der Teilnehmerbefragung für den Zeitraum seit der Eingangsbefragung und im Abschlussfragebogen für die Zeit zwischen der ersten Befragung und dem Ende der Begleitphase erhoben.
- Die Frage nach der Einschätzung des Begleiteten Fahrens wurde im Online-Teilnehmerfragebogen wiederholt, in der Papierversion des Instruments wurde aus Platzgründen darauf verzichtet. Auch im Abschlussfragebogen wurde diese Frage wiederholt, um die Einschätzung auf Erfahrungen aus der gesamten Phase des Begleiteten Fahrens stützen zu können. Darüber hinaus wurde sie auch den Begleitern gestellt.

- Ein Feld für Kommentare zur Befragung wurde als Feedback-Möglichkeit in alle drei Erhebungsinstrumente erneut aufgenommen.
- Die Möglichkeit der Aktualisierung der elektronischen Kontaktwege war lediglich im Teilnehmerfragebogen vorgesehen.

In der Online-Version des Teilnehmer- sowie des Abschlussfragebogens wurde darüber hinaus die Gelegenheit genutzt, per Filterführung zentrale Fragen, die nicht in ihrer Entwicklung nachvollzogen werden sollten, aber in der ersten Welle verweigert worden waren, erneut zu stellen. Dies betraf vor allem Fragen zur Soziodemographie. Da im Zuge der ersten Welle einige Befragte und Eltern mit Unverständnis auf die Abfrage von soziodemographischen Merkmalen im Kontext der Verkehrssicherheit reagiert hatten, wurde in die Online-Abfrage dieser Fragen ein Button integriert, der nach seinem Anklicken über den Hintergrund dieser Fragestellungen informierte.

2.4.3.2 Fragen zu Querschnittsaspekten

Die folgenden Inhalte wurden in der zweiten Befragungswelle neu in das Fragenrepertoire des Teilnehmer-, Begleiter- und Abschlussfragebogens aufgenommen (vgl. Tab. 2-2) und sollten einen aktuellen Einblick in die jeweiligen Problemkreise erlauben:

- Andere Fahrerlaubnisse

Die Befragten wurden im Teilnehmer- und Abschlussfragebogen nach weiteren, vor Beginn des Begleiteten Fahrens erworbenen, Fahrerlaubnissen sowie nach den mit den entsprechenden Verkehrsmitteln erbrachten Fahrleistungen gefragt. Diese Frage wurde aus der Eingangsbefragung des KBA übernommen.

- Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung

Anmerkungen auf Papierfragebogen, Kommentare und Rückmeldungen aus der ersten Panelwelle deuteten darauf hin, dass einige der Teilnehmer am Begleiteten Fahren neben der Prüfbescheinigung auch über eine Ausnahmegenehmigung verfügten, mit der sie alleine z. B. zum Ausbildungsplatz fahren durften. Um diese besondere Exposition zu berücksichtigen, wurde im Teilnehmer- und Abschlussfragebogen der zweiten Welle nach dem Besitz einer solchen Genehmigung gefragt.

- Weitere Begleiter

Neben dem häufigsten Begleiter interessierten auch die weiteren Begleitpersonen. Wie für den

häufigsten Begleiter wurden auch für die weiteren (ehemaligen) Begleiter der Verwandtschafts- / Bekanntschaftsgrad zum Jugendlichen, das Geschlecht, das Alter und die Wohnsituation erfragt.

➤ Eigener Fahrstil und Fahrstil des Begleiters

Analog zur Operationalisierung im KBA-Fragebogen wurde die Einschätzung des Fahrstils des Fahranfängers anhand dreier Items in allen drei Fragebogen erhoben. Darüber hinaus interessierte die Einschätzung des Fahrstils des Begleiters durch die BF17-Teilnehmer und die Begleiter selbst.

➤ Alkoholkonsum eines Begleiters

Ausgehend von der 0,5-Promille-Regelung für Begleiter wurde im Teilnehmer- und Abschlussfragebogen erfragt, ob sich Teilnehmer am Begleiteten Fahren sog. „Trink-Fahr-Konflikten“ gegenübersehen, d. h. der vorgesehene Begleiter mehr Alkohol als erlaubt getrunken hatte und der Jugendliche sowie der Begleiter vor der Entscheidung gestanden hatten, ob die begleitete Fahrt überhaupt angetreten werden konnte. Ferner wurde erhoben, wie mit dieser Situation umgegangen worden war, m. a. W. ob der Erwachsene den Jugendlichen dennoch begleitet hatte.

➤ Auswirkungen des Begleiteten Fahrens auf das Familienklima

Ein potentieller positiver Effekt des Begleiteten Fahrens, der über die Verkehrssicherheit hinausgeht, ist die Verbesserung des Familienklimas (vgl. CHATENET, LEROUX 2001: 36). Allerdings birgt die Interaktionssituation im Auto auch die Gefahr von Spannungen zwischen Fahrer und Begleiter (vgl. BERG et al. 1999: 178; PAGE, OUMET, CUNY 2004: 84). Diese familiären Aspekte wurden durch eine Skala mit sieben Items im Teilnehmer- sowie im Begleiterfragebogen erhoben.

➤ Fortschritte beim Fahren

Im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes ist eine deutliche Verbesserung der Fahrkompetenz zu erwarten. In der zweiten Panelwelle wurde die Wahrnehmung solcher Fortschritte anhand von fünf Items erhoben, des Weiteren enthielt die Frage ein Texteingabefeld für weitere Dimensionen der Kompetenzwahrnehmung sowie ein Item, anhand dessen Schwierigkeiten bei der Wahrnehmung des Kompetenzzuwachses berichtet werden konnten. Die Frage wurde in allen drei Erhebungsinstrumenten der zweiten Panelwelle gestellt; bei der Abschlussbefragung

wurde dabei der Zeithorizont auf die Begleitphase begrenzt.

➤ Extramotive

Die Extramotive des Autofahrens wurden analog der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ anhand einer Skala mit vier Items erhoben (vgl. FUNK et al. 2010). Diese Skala wurde für die Prozessevaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ im Teilnehmer- und im Abschlussfragebogen übernommen.

➤ Persönlichkeitsdimensionen: Big Five / Big Six

Ein potenzieller Einflussfaktor auf das Verhalten im Straßenverkehr ist die Persönlichkeitsstruktur des Autofahrers. Zur Messung von Persönlichkeitseigenschaften bietet sich das „Fünf-Faktoren-Modell der Persönlichkeit“, oft als „Big Five“ bezeichnet, an (vgl. HOLTE 2004: 118). Vor allem im Kontext der Verkehrssicherheit stellt die Erweiterung der Skala durch ANDRESEN (2000: 7) um die sechste Dimension „Risikobereitschaft“ eine sinnvolle Ergänzung dar. Zur Operationalisierung der „Big Six“ wurde die Skala von RAMMSTEDT, JOHN (2007: 211) verwendet und um zwei in Abstimmung mit dem KBA und ANDRESEN²⁷ selbst formulierte Items zu den beiden Subdimensionen „kontrollierte Vorsicht“ und „Suche nach Chancen“ der Risikobereitschaft ergänzt. Diese Skala wurde sowohl in den Teilnehmer- als auch in den Abschlussfragebogen integriert.

➤ Um den sozioökonomischen Hintergrund der Teilnehmer am Begleiteten Fahren genauer zu beleuchten, wurde im Teilnehmer- und Abschlussfragebogen eine Frage nach der beruflichen Stellung der Eltern (bzw. der Erziehungsberechtigten) aufgenommen. Als Reaktion auf Unverständnis über soziodemographische Fragen seitens Befragter und ihrer Eltern wurde auch in diese Abfrage ein Button integriert, der nach dem Anklicken über den Hintergrund soziodemographischer Fragestellungen informierte. Auch in den Papierfragebogen wurde eine entsprechende Formulierung aufgenommen.

➤ Besuch von Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit

In die Teilnehmer- und Abschlussfragebogen wurde die Frage nach der Teilnahme an freiwilligen kostenpflichtigen Veranstaltungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie bei-

²⁷ Herr Andresen wurde hierzu durch Herrn Schade (KBA) persönlich kontaktiert.

spielsweise Verkehrssicherheitstrainings, integriert.

- Entwicklung der Fahrleistung seit dem 18. Geburtstag

Im Abschlussfragebogen wurde gefragt, ob sich nach Einschätzung des Befragten seine regelmäßige Fahrleistung seit dem Abschluss der Begleitphase eher erhöht, verringert oder nicht verändert hat. Auf diese Weise sollte die Auswirkung des Wegfalls der Begleitaufgabe auf die individuelle Pkw-Mobilität abgeschätzt werden.

Die nachfolgenden Fragen wurden im Rahmen des Begleiterfragebogens gezielt nur den Begleitern gestellt:

- Verwandtschafts- / Bekanntschaftsgrad zum BF17-Teilnehmer

Bei den Begleitern wurde ihr Verwandtschafts- / Bekanntschaftsgrad zum BF17-Teilnehmer erfragt, um bestimmen zu können, ob es sich hierbei um den häufigsten Begleiter handelte.

- Geburtsjahr und Jahr des Fahrerlaubniserwerbs

Die Begleiter wurden nach ihrem Geburtsjahr sowie dem Jahr des eigenen Fahrerlaubniserwerbs gefragt. Dies erlaubte die Bestimmung ihres Alters sowie der Dauer ihres Fahrerlaubnisbesitzes. Ferner sollte durch diese Frage am Anfang des Begleiterfragebogens die Hemmschwelle für die Jugendlichen erhöht werden, den Begleiterfragebogen online oder offline selbst auszufüllen.

- Vorbereitung auf das Begleitete Fahren

Die Vorbereitung der Begleiter wurde bereits in der ersten Befragungswelle erhoben, allerdings nur in Form einer indirekten Einschätzung durch die Jugendlichen. Die Begleiterbefragung bot die Möglichkeit, diese Einschätzung zu überprüfen. Die Items der Frage wurden aus der ersten Welle übernommen.

- Motivation zur Begleitertätigkeit

Analog der Einschätzung der Motivation der Begleiter durch die Fahranfänger in der ersten Panelwelle wurden hier die Begleiter selbst nach ihren Gründen für die Teilnahme am Modellversuch befragt.

- Abgelehnte Begleitfahrten

Ein zentrales Ziel des Begleiteten Fahrens ist es, den Jugendlichen Möglichkeiten zum Fahrerfahrungsaufbau unter den sicheren Bedingungen der Begleitaufgabe zu geben. Daher wurden die Begleiter gefragt, ob sie schon ein-

mal eine Begleitfahrt abgelehnt hatten und gegebenenfalls warum dies geschehen war. Als Antwortmöglichkeiten waren, neben der Aussage es sei noch nie eine Begleitfahrt abgelehnt worden, Gründe seitens des Jugendlichen, seitens des Begleiters und ein Textfeld für weitere Angaben vorgesehen.

- Einfluss des Begleiteten Fahrens auf das Verkehrsverhalten des Begleiters

Ein potentieller positiver Effekt des Begleiteten Fahrens ist die Sensibilisierung der Begleiter für die Verkehrssicherheit und das Auffrischen ihrer Kenntnisse über Verkehrsregeln. Das Bewusstsein des Begleiters für Verkehrssicherheit seit der Teilnahme am Begleiteten Fahren wurde mit einer zusätzlichen Fragenbatterie ermittelt.

- Kenntnis und Akzeptanz der Auflagen für den Begleiter

Laut § 48a der Verordnung über die Zulassung von Personen im Straßenverkehr darf der Begleiter einen Blutalkoholgehalt von maximal 0,5 Promille aufweisen und hat seinen Führerschein bei Begleitfahrten mitzuführen. Ob diese Regelungen akzeptiert und berücksichtigt worden waren, wurde ebenfalls im Begleiterfragebogen erhoben.

- Benachrichtigung der Kfz-Versicherung

Da das Fahrzeug bei der Modellversuchsteilnahme von einem Minderjährigen gefahren wird, sollte die Kfz-Versicherung über die Teilnahme am Modellversuch benachrichtigt werden. In welchem Maß dies durch die Beteiligten geschehen war, erhob eine weitere Frage im Begleiterfragebogen.

- Eintrag von Punkten im Verkehrszentralregister

Um sich auf der Prüfbescheinigung des Jugendlichen als Begleiter eintragen zu lassen, genügt ein einmaliger Auszug aus dem Verkehrszentralregister, der beweist, dass der Begleiter mit nicht mehr als drei Punkten belastet ist. Eine evtl. spätere Belastung mit Punkten bleibt ohne Konsequenzen auf die Zulassung als Begleiter.

Ob in der Stichprobe der Prozessevaluation nach Beginn der Begleitertätigkeit weitere Punkte im VZR angehäuft worden waren, wurde ebenfalls im Begleiterfragebogen erhoben.

Inhaltliche Fragestellung	Fragebogen ¹⁾							
	1. Welle		2. Welle			3. Welle		4. Welle
	T	A	T	A	B	T	A	T
Identifikationsmerkmale								
Fahrerlaubnisnummer								
Geschlecht								
Geburtstag								
Abfrage der Kontaktmöglichkeiten								
Fahrausbildung								
Dauer, Anzahl Fahrstunden, Anzahl Prüfversuche								
Datum der Aushändigung der BF17-Prüfbescheinigung								
Andere Fahrerlaubnisse vor Begleitetem Fahren und damit gefahrene km								
Besitz einer Ausnahmegenehmigung								
BF17-Prüfbescheinigung in den ersten vier Wochen nach dem 17. Geburtstag?								
Warum Fahrprüfung erst einige Zeit nach dem 17. Geburtstag?								
Motivation und Vorbereitung auf das Begleitete Fahren								
Eigener Anstoß und Gründe für die Teilnahme am BF17								
Anstoß (auch) von Eltern und deren Gründe für die Teilnahme am BF17								
Anstoß zur BF17-Teilnahme (auch) von anderen Personen								
Eigene Vorbereitung auf BF17								
Vorbereitung der Begleiter auf BF17								
(Häufigster) Begleiter								
Anzahl der Begleiter								
Einschätzung der Anzahl der Begleiter								
Häufigster Begleiter (Verwandtschaftsverhältnis, Geschlecht, Alter, Wohnort)								
Sitzplatz des häufigsten Begleiters								
Interaktion zwischen Teilnehmer und häufigstem Begleiter								
Eingriffe des häufigsten Begleiters in die Fahrt?								
Einschätzung des Fahrstils des Begleiters								
Übernahme von Fahraufgaben								
Alkoholkonsum des Begleiters								
Auswirkungen der BF17-Teilnahme auf das Familienklima								
Exposition								
Landkreis / Stadt der häufigsten Fahrten								
Wochenprotokoll (für die letzten sieben Tage jeweils: mit Pkw mobil, Fahrtziele, Mitfahrer, Straßenart, Verkehrsbedingungen, Fahrleistung und Fahrtzeit)								
Gesamte bisherige Fahrleistung								
Warum noch nie Auto gefahren?								
Warum nicht mehr gefahren?								
Anteil der Fahrleistung innerorts, auf Landstraßen und Autobahnen								
Unsicherheit								
Unsicherheitsgefühle in den letzten vier Wochen								
Merkmale des Autos								
Am häufigsten benutztes Auto (Baujahr, Kilometerstand, Motorleistung, Halter, Fahrer, technischer Zustand)								
Verwarnungen, Bußgelder, Unfallbeteiligung								
Verwarnungen, Bußgelder								
Unfallbeteiligung								

¹⁾ T = Teilnehmerfragebogen; A = Abschlussfragebogen; B = Begleiterfragebogen;

Tab. 2-2a: Synopse der Fragestellungen – nach der Erhebungswelle und der Teilstichprobe

Inhaltliche Fragestellung	Fragebogen ¹⁾								
	1. Welle		2. Welle			3. Welle		4. Welle	
	T	A	T	A	B	T	A	T	A
Soziodemographie									
Schulbildung des Fahranfängers									
Berufliche Ausbildung des Fahranfängers									
Berufstätigkeit des Fahranfängers									
Wohnsituation des Fahranfängers									
Höchster Bildungsabschluss der Eltern									
Erwerbstätigkeit der Eltern									
Berufliche Stellung der Eltern									
Führerscheinbesitz der Eltern									
Nationalität und Herkunft des Fahranfängers und seiner Eltern									
Einstellungen zum Begleiteten Fahren									
Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens									
Kritik des Begleiteten Fahrens									
Kommentare, Anregungen zum Fragebogen									
Weitere Begleiter									
Zweithäufigster Begleiter (Verwandtschaftsverhältnis, Geschlecht, Alter etc.)									
Dritthäufigster Begleiter (Verwandtschaftsverhältnis, Geschlecht, Alter etc.)									
Vierthäufigster Begleiter (Verwandtschaftsverhältnis, Geschlecht, Alter etc.)									
Einstellungen									
Wahrnehmung von Fortschritten beim Fahren									
Extramotive des Autofahrens									
Einschätzung des Fahrstils des Fahranfängers									
Persönlichkeit des Fahranfängers („Big Five“ / „Big Six“)									
Fahrleistung und Verkehrssicherheitsmaßnahmen									
Veränderung der Fahrleistung nach dem Begleiteten Fahren									
Teilnahme an weiteren kostenpflichtigen Veranstaltungen									
Sichtweise des Begleiters									
Verwandtschaft- / Bekanntschaftsgrad zum Jugendlichen									
Geburtsjahr und Jahr des Fahrerlaubniserwerbs									
Ablehnen einer Mitfahrt als Begleiter									
Sensibilisierung des Begleiters durch das Begleitete Fahren									
Alkoholkonsum und Führerscheinmitnahme als Begleiter									
Wurde Autoversicherung informiert?									
Seit Begleitertätigkeit „Punkte in Flensburg“ erhalten?									
Art der Befragungsteilnahme									
Warum keine Online-Teilnahme?									

¹⁾ T = Teilnehmerfragebogen; A = Abschlussfragebogen; B = Begleiterfragebogen;

Tab. 2-2b: Synopse der Fragestellungen – nach der Erhebungswelle und der Teilstichprobe

2.4.4 Fragenprogramm der dritten und vierten Panelwelle

Für die dritte und vierte Welle wurde das Fragenprogramm ausgedünnt und auf Entwicklungsaspekte beschränkt. In beiden Erhebungen wurde, für „aktive“ BF17-Teilnehmer und die Abschlussgruppe („Ehemalige“) getrennt, dasselbe Instrument verwendet (vgl. Tab. 2-2):

- Nur im Teilnehmerfragebogen wurde erneut die Möglichkeit zur Aktualisierung der elektronischen Kontaktwege gegeben.
- Auch das Wochenprotokoll zur Exposition wurde nur im Teilnehmerfragebogen wiederholt.
- Teilnehmer- und Abschlussfragebogen erfragten die gesamte bisherige Fahrleistung und ihre Differenzierung in innerorts, Landstraße und Autobahn.

- Die Frage, warum nicht mehr Kilometer begleitet gefahren worden waren, und die Identifikation des Landkreises / der Stadt, in dem / der am häufigsten gefahren worden war, enthielt nur der Abschlussfragebogen.
- Auch die Fragen zu Unsicherheitsgefühlen in den letzten vier Wochen („aktive“ Teilnehmer) bzw. gegen Ende des Begleiteten Fahrens („Ehemalige“) kam erneut zum Einsatz.
- Verwarnungen und Bußgelder wurden bei beiden Befragengruppen, Unfallbeteiligungen seit der letzten Befragung nur bei „Ehemaligen“ erfragt.
- Im Teilnehmerfragebogen wurde wieder nach dem häufigsten Begleiter und seinen relevanten Merkmalen gefragt.
- Teilnehmer- und Abschlussfragebogen enthielten auch wieder das Fragenmodul zur Interaktion zwischen Fähranfänger und häufigstem Begleiter.
- Überdies erfragten beide Fragebogen eine mögliche Übernahme von Fahraufgaben durch den Begleiter.
- Im Abschlussfragebogen interessierten wieder mögliche Eingriffe des Begleiters in die Fahrt.
- Ebenfalls im Abschlussfragebogen wurde noch einmal die Teilnahme an weiteren kostenpflichtigen Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit aufgegriffen.
- Erneut interessierten dort auch die kritische Einschätzung des Begleiteten Fahrens und das Weiterempfehlungspotenzial aufgrund der eigenen Erfahrungen.
- Die „Ehemaligen“-Gruppe wurde wieder nach der Entwicklung der Fahrleistung im Anschluss an das Begleitete Fahren befragt.

Teilnehmer- und Abschlussfragebogen enthielten schließlich noch die methoden-kritische Frage, warum der jeweilige Bogen nicht online ausgefüllt worden war.

3 Pretest, Feldzugang, Stichprobenbeschreibung, Gewichtung und Datensatzbeschreibung

3.1 Pretest

Zur Überprüfung der Praktikabilität des geplanten Feldzugangs (briefliches Anschreiben) und der Verständlichkeit des entworfenen Online-Fragebogens für die erste Befragungswelle wurden umfangreiche Pretests mit 17-jährigen Modellversuchsteilnehmern aus dem Großraum Nürnberg durchgeführt. Die Jugendlichen wurden durch einen Artikel in einer lokalen Zeitung rekrutiert, kamen in die Institutsräume, wurden mit dem brieflichen Anschreiben konfrontiert, füllten den Online-Fragebogen am PC aus, wurden danach ausführlich zu dessen Handhabbarkeit befragt und bekamen als Aufwandsentschädigung jeweils einen Kinogutschein.

Im Rahmen der Pretests sollten mögliche Hürden des Anmeldeprozederes bei der Teilnahme an der Online-Befragung festgestellt werden. Das Ausfüllen des Online-Fragebogens der ersten Panelwelle dauerte zwischen 20 und 33 Minuten (im Durchschnitt 25 Minuten, der Median²⁸ lag bei $\tilde{x} = 24$ Minuten). Auch seine Verständlichkeit sowie das Layout wurden kritisch hinterfragt. Die Pretests untersuchten vor allem:

- Die Wirkung des Anschreibens,
- Assoziationen zum KBA, das als Absender des Einladungsschreibens zur Befragungsteilnahme auftreten sollte,
- die Attraktivität unterschiedlicher Zugangs-URLs für die Befragungsplattform,
- Schwierigkeiten bei der Eingabe der Führerscheinnummer,
- die Attraktivität des Fragebogendesigns,
- die Verständlichkeit der Fragen sowie
- Schwierigkeiten bei der Beantwortung einzelner Fragen.

²⁸ Als „rule of thumb“ wird in diesem Ergebnisbericht dann der Median einer Häufigkeitsverteilung 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 1998: 231, 240). Der Median \tilde{x} gibt, anders als der arithmetische Mittelwert \bar{x} , die „Mitte“ aller Fälle (hier: BF17-Teilnehmer) und nicht jene der Werte (z. B.: Ausfülldauer) an.

Feldzugänge ¹⁾	Befragungs- bzw. Panelwellen			
	1. Welle	2. Welle	3. Welle	4. Welle
	Datum			
Einladung zur Online-Befragung ²⁾	30.10.2007	01.03.2008	30.04.2008	04.07.2008
Schriftliche Erinnerung	21. / 22.11.2007	–	–	–
Papier-Fragebogen auf Anfrage	19.11.–18.12.2007	–	–	–
1. E-Mail Erinnerung	–	07.03.2008	09.05.2008	11.07.2008
1. SMS-Erinnerung	–	07.03.2008	09.05.2008	11.07.2008
E-Mail- / SMS-Erinnerung Abbrecher	23.11.2007	14.03.2008	–	–
2. E-Mail Erinnerung	–	04.04.2008	21.05.2008	23.07.2008
2. SMS-Erinnerung	–	04.04.2008	21.05.2008	23.07.2008
Erinnerungsbrief mit Fragebogen Teilnehmer und Abschluss-Gruppe ³⁾	17.12.2007	18.03.2008	06.06.2008	31.07.2008
Erinnerungsbrief mit Fragebogen nur Abschluss-Gruppe ⁴⁾	–	16.04.2008	–	–
3. E-Mail Erinnerung	–	22.04.2008	27.06.2008	01.09.2008
3. SMS-Erinnerung	–	22.04.2008	27.06.2008	01.09.2008
„Schließen“ des Fragebogens	01.03.2008	30.04.2008	04.07.2008	10.10.2008

¹⁾ Ohne die täglich stattgefundenen ICQ-Kontakte;

²⁾ 1. Welle: schriftlich, 2. bis 4. Welle: per E-Mail und SMS; Panelteilnehmer ohne elektronischen Kommunikationsweg: per Postkarte;

³⁾ 2. Welle: Nur „aktive“ BF17-Teilnehmer, mit Begleiterfragebogen;

⁴⁾ 2. Welle: Nur Abschluss-Gruppe („Ehemalige“), mit Begleiterfragebogen;

Tab. 3-1: Feldzugänge – nach der Befragungswelle

Insbesondere abschließende Gespräche mit den Jugendlichen erbrachten darüber hinaus auch weitere Hinweise zur Praktikabilität des vorgesehenen Feldzugangs sowie eine Reihe neuer inhaltlicher Aspekte der Teilnahme am Modellversuch, die in den Fragebogen aufgenommen wurden.

Diese Änderungen wurden parallel zur Pretestphase vorgenommen, so dass sie bereits durch den nächsten Pretest-Teilnehmer erprobt werden konnten.²⁹

3.2 Feldzugang und Fragebogenrücklauf

3.2.1 Erste Befragungswelle

Nach umfangreichen Vorarbeiten des KBA (Stichprobenziehung und Anfrage zur Adressermittlung bei Fahrerlaubnisbehörden in ganz Deutschland) lässt sich folgende Chronik des Feldzugangs in der ersten Panelwelle nachzeichnen (vgl. Tab. 3-1):

➤ 30. Oktober 2007

Insgesamt 6.338 17-jährige Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis im Modellversuch Begleitetes Fahren zwischen dem 15. August und dem 14. September 2007 erworben hatten, wurden angeschrieben. Bereits am folgenden Tag setzte der elektronische Rücklauf ein, d. h. Fahranfänger loggten sich mit ihrer Führerscheinnummer als Zugangscode auf der Befragungsplattform www.kba.de/jungefahrer ein und beantworteten den für sie dort bereitgestellten Teilnehmer- oder Abschlussfragebogen.

➤ 21. / 22. November 2007

Jenen Mitgliedern der Stichprobe, die sich bis zum Stichtag am 18. November 2007 noch nicht im Internet eingeloggt und die Fragen beantwortet oder, alternativ hierzu, einen schriftlichen Fragebogen angefordert hatten, wurde ein schriftliches Erinnerungsschreiben zugesendet.

➤ 19. November bis 18. Dezember 2007

Fahranfänger, die nach der Zusendung des Einladungsschreibens oder der ersten schriftlichen Erinnerung mittels der beigelegten Postkarte die Zusendung eines Fragebogens in Papierform wünschten, erhielten ein solches Exemplar per Post.

²⁹ Eine detaillierte Übersicht über die im Rahmen der Pretests vorgenommenen inhaltlichen und Layoutänderungen findet sich in einem Zwischenbericht zu diesem Forschungsprojekt und soll hier nicht wiederholt werden.

Stichprobenausschöpfung	Anzahl Fahranfänger			
	1. Welle	2. Welle	3. Welle	4. Welle
Bruttostichprobe (vom KBA aus dem ZFER gezogen)	6.500	–	–	–
Adressen durch Fahrerlaubnisbehörden nicht ermittelbar	- 162	–	–	–
Ermittelte Adressen von BF17-Teilnehmern = Anzahl der versendeten Einladungsbriefe	6.338	–	–	–
Unzustellbare Einladungen, Erinnerungsschreiben	- 98	–	–	–
Falsche Fahrerlaubnis-Klasse	- 29	–	–	–
Bruttostichprobe (bereinigt)	6.211	3.780	1.942	1.202
Tatsächliche Ausfälle / Verweigerungen	2.431	693	290	84
Auswertbare Fragebogen:				
• Modellversuchsteilnehmer („P-Gruppe“ der BF17-Teilnehmer)	3.333	1.942	1.202	613
(davon: online)	(2.463)	(1.596)	(975)	(547)
(davon: schriftlich)	(870)	(346)	(227)	(66)
• „Abschluss-Gruppe“ (Zum Befragungstermin bereits 18 Jahre)	447	1.146	450	505
(davon: online)	(296)	(922)	(302)	(407)
(davon: schriftlich)	(151)	(224)	(148)	(98)
• Begleiterfragebogen	–	1.735	–	–
(davon: online)	–	(1.505)	–	–
(davon: schriftlich)	–	(230)	–	–
= Insgesamt (Modellversuchsteilnehmer + „Abschluss-Gruppe“)	3.780	3.088	1.652	1.118
Rücklaufquote (Anteil „Insgesamt“ an „Bruttostichprobe (bereinigt)“)	60,9 %	81,7 %	85,1 %	93,0 %

Tab. 3-2: Stichprobenausschöpfung – nach der Befragungswelle²⁸

➤ 23. November 2007

Teilnehmer an der Online-Befragung, welche den Fragebogen nicht bis zum Ende ausgefüllt („Abbrecher“), jedoch bereits elektronische Kontaktmöglichkeiten angegeben hatten, wur-

den per E-Mail kontaktiert und um die vollständige Beantwortung des Fragebogens gebeten.

➤ 17. Dezember 2007

Angehörige der Stichprobe, die sich bis dahin noch nicht auf der Befragungsplattform eingeloggt hatten, bekamen einen zweiten Erinnerungsbrief mit einem schriftlichen Fragebogen, einem portofreien Rückantwortkuvert und dem Hinweis auf die Verlosung eines Neuwagens vom Typ Renault Twingo unter jenen Kandidaten, die an allen vier geplanten Befragungen oder bis zum Ausscheiden aus dem Modellversuch teilnahmen.

Die erste Befragungswelle wurde durch die Online-Stellung der Fragebogen der zweiten Panelwelle am 1. März 2008 abgeschlossen. Hiernach lagen 3.780 auswertbare Fragebogen vor (vgl. Tab. 3-2). Dies entspricht einer Rücklaufquote von 60,9 %, einem für sozialwissenschaftliche Umfragen sehr guten Ergebnis. Die Stichprobe setzt sich wie folgt zusammen:

➤ Ganze 3.333 Befragte waren zum Zeitpunkt der Fragebogenbeantwortung aktive Teilnehmer am Modellversuch. 2.463 BF17-Teilnehmer füllten die Online-Version ihres Fragebogens aus. 870 Personen nutzten die Papierversion des Teilnehmerfragebogens.

³⁰ Die hier dokumentierten Teilnehmerzahlen beziehen sich auf die auswertbaren und auf Plausibilität geprüften Daten. Das heißt, es werden auch Befragte berücksichtigt, die den Online-Fragebogen nicht vollständig, aber doch größtenteils, ausgefüllt hatten. Darüber hinaus sind zwei Sonderfälle denkbar:

1. Jugendliche, die zu einem bestimmten Stichtag noch nicht an der Befragung teilgenommen hatten, bekamen einen Fragebogen in Papierform zugesendet. Dabei kam es vereinzelt vor, dass Befragte nach diesem Stichtag doch noch online an der Befragung teilnahmen und zusätzlich den zugesendeten Papierfragebogen ausfüllten.
2. Des Weiteren war nicht auszuschließen, dass Befragte, die nach dem Stichtag noch als sog. „aktive“ Modellversuchsteilnehmer den Online-Fragebogen ausgefüllt hatten, dies nach einer Erinnerung zu einem späteren Zeitpunkt nach ihrem 18. Geburtstag erneut – und zwar dann als sog. „Ehemalige“ – taten.

In den wenigen Fällen, in denen diese Problematiken auftraten, wurden die Daten der Befragten als „aktive“ Modellversuchsteilnehmer im Datensatz behalten, evtl. andere Angaben bzw. Doppelseingaben dagegen gelöscht. Hieraus ergeben sich Abweichungen der hier berichteten Häufigkeiten von den in Abschnitt 2.3.1 beschriebenen Zugriffen auf die Online-Plattform.

- Weitere 447 Personen der Stichprobe waren zum Zeitpunkt der Beantwortung des Fragebogens bereits 18 Jahre alt und füllten einen thematisch darauf abgestimmten gesonderten Abschlussfragebogen online aus (n = 296) oder verwendeten die Papierversion des Teilnehmerfragebogens (n = 151).³¹

3.2.2 Zweite Befragungswelle

Am 1. März 2008 wurde der zweite Fragebogen der Prozessevaluation (vgl. Abschnitt 2.4.3) online gestellt (vgl. Tab. 3-1). Zur Ansprache der diversen Befragten (verbleibende Modellversuchsteilnehmer, Begleiter und „Abschluss“- / „Ehemaligen“-Gruppe der inzwischen 18-Jährigen) wurden

- aktuelle oder ehemalige Modellversuchsteilnehmer, die in der ersten Befragung eine E-Mailadresse angegeben hatten³², mit dem Softwaremodul RogMailer der Befragungssoftware Rogator G3 angemahnt und mit einem Direktlink zu ihrem Fragebogen der zweiten Welle versorgt.³³
- Teilnehmer, die in der ersten Befragungswelle neben einer E-Mailadresse auch eine Handynummer angegeben hatten, erhielten zusätzlich eine SMS-Nachricht mit der Aufforderung, ihre E-Mail zu checken und sich mit dem dortigen Link zur zweiten Befragung einzuloggen.
- Aktuelle oder ehemalige Modellversuchsteilnehmer, von denen lediglich die Handynummer, nicht aber eine E-Mailadresse bekannt war, wurden per SMS aufgefordert, sich für die zweite Befragungsrunde erneut mit ihrer Führerscheinnummer auf der Online-Befragungsplattform www.kba.de/jungefahrer einzuloggen.
- Befragte, von denen aus der ersten Panelwelle keine elektronischen Kontaktdaten bekannt waren, wurden per Postkarte auf den Beginn der zweiten Befragung aufmerksam gemacht.

Zum Aufbau einer engen Bindung zu den Befragten wurden bereits eine Woche später, am 7. März 2008, erste elektronische Erinnerungsschreiben per E-Mail (mit Direktlink) bzw. SMS verschickt. Diese Erinnerungen galten sowohl Fahranfängern, die sich im Rahmen der zweiten Panelwelle bisher noch nicht auf der Online-Befragungsplattform eingeloggt hatten, als auch Befragten, welche die Beantwortung des Online-Fragebogens begonnen und abgebrochen hatten („Abbrecher“) bzw. von denen bisher noch kein Begleiterfragebogen vorlag. Alle Befragten, die in der ersten Welle einen Papier-Fragebogen ausgefüllt und dort eine ICQ-Nummer angegeben hatten, und alle Online-Befragungsteilnehmer ohne funktionierende E-Mailadresse, jedoch mit ICQ-Account wurden über den Instant Messenger ICQ kontaktiert und auf die zweite Befragung hingewiesen.

Am 18. März 2008 wurden Befragte aus der ersten Welle, die sich bis dahin noch nicht an der zweiten Panelwelle beteiligt hatten, aber nach wie vor am Begleiteten Fahren teilnahmen, mit schriftlichen Befragungsunterlagen (Anschreiben, je ein Fragebogen für den Teilnehmer und einen Begleiter, Rückantwortkuvert) beschickt.

Etwa einen weiteren Monat später wurden entsprechende Befragungsunterlagen per Post an jene Befragten der ersten Panelwelle geschickt, die inzwischen 18 Jahre alt waren, aber in der zweiten Befragung noch nicht geantwortet hatten („Abschluss“- bzw. „Ehemaligen“-Gruppe).

Die 3.333 aktiven Modellversuchsteilnehmer aus der ersten Panelwelle bildeten die Stichprobe für die zweite Befragungswelle. Darüber hinaus wurden aber auch die 447 ehemaligen BF17-Teilnehmer („Abschluss“-Gruppe) aus der ersten Panelwelle erneut per E-Mail oder SMS auf den Abschlussfragebogen der zweiten Panelwelle hingewiesen. Ehemaligen Modellversuchsteilnehmern aus der ersten Panelwelle, die schriftlich auf die zweite Befragung aufmerksam gemacht wurden, wurde zusätzlich ein Begleiterfragebogen mitgeschickt.

Bis Ende April 2008 hatten 1.942 aktuelle Modellversuchsteilnehmer und 1.146 inzwischen 18-Jährige („Ehemalige“) an der zweiten Befragung teilgenommen. Damit liegt die Rücklaufquote in der zweiten Panelwelle bei 81,7 %.³⁴ Des Weiteren lagen 1.735 Begleiterfragebogen vor, davon 86,8 % von „aktiven“ und 13,3 % von „ehemaligen“ BF17-Teilnehmern.

³¹ Eine Papierversion des Abschlussfragebogens war in der ersten Panelwelle noch nicht vorgesehen. Die Differenzen zu den in Abschnitt 2.3.1 berichteten „beantworteten“ Fragebogen ergeben sich durch den Ausschluss mangelhaft ausgefüllter Bogen.

³² Dies waren n = 3.169 Personen oder 83,4 % der Befragten der zweiten Panelwelle.

³³ Diese Befragten konnten einen in der E-Mail mitgesendeten Link anklicken und gelangten damit direkt zum Fragebogen. Die Befragungssoftware erkannte die Teilnehmer anhand ihrer Fahrerlaubnisnummer als Teil des Links und ordnete die Antworten aus der neuen Befragungswelle jeweils der richtigen Fahrerlaubnisnummer bzw. der dafür vorgesehenen Zeile in der dahinter liegenden Datenmatrix zu.

³⁴ Die Berechnung der Rücklaufquote erfolgte auf der Basis von 3.333 aktiven und 447 ehemaligen Modellversuchsteilnehmern der ersten Befragungswelle.

3.2.3 Dritte Befragungswelle

Zwei Monate nach der zweiten Befragung startete am 30. April 2008 die dritte Panelwelle. Auch diesmal wurden die verbliebenen Panelmitglieder ($n = 1.942$ BF17-Teilnehmer der zweiten Befragungswelle, vgl. Tab. 3-2) per E-Mail, SMS, ICQ oder Postkarte zur Fragebogenbeantwortung eingeladen. Zwei elektronischen Erinnerungen an Nicht-Teilnehmer und „Abbrecher“ folgte der Versand schriftlicher Befragungsunterlagen an diese Personen (Anschreiben, ein Fragebogen für „aktive“ oder „ehemalige“ Modellversuchsteilnehmer, Rückantwortkuvert), gefolgt von einer weiteren elektronischen Erinnerung.

Insgesamt liefen bis zum Abschluss der dritten Panelwelle zum Julibeginn 2008 1.652 Fragebogen zurück (vgl. Tab. 3-2), davon 1.202 von nach wie vor begleitet fahrenden 17-Jährigen und 450 von inzwischen alleine fahrenden 18-Jährigen. In der dritten Panelwelle erreichte die Rücklaufquote einen Wert von 85,1 %.

3.2.4 Vierte Befragungswelle

Am 4. Juli 2008 startete schließlich die vierte und letzte Panelwelle für alle Befragten, die in der dritten Befragung den Teilnehmerfragebogen ausgefüllt hatten ($n = 1.202$). Das Vorgehen bei der mehrmaligen elektronischen und postalischen Erinnerung sowie der Beschickung mit den Erhebungsunterlagen verlief analog der dritten Befragungswelle (vgl. Tab. 3-1 sowie Abschnitt 3.2.3).

Zum Abschluss der nahezu einjährigen wissenschaftlichen Begleitforschung lagen zum Stichtag am 10.10.2008 insgesamt 1.118 vollständige Befragungen im Sinne einer Teilnahme an allen vier Panelwellen vor (vgl. Tab. 3-2). Bei der vierten Befragung waren 613 Befragte nach wie vor in Begleitung fahrende 17-Jährige und 505 inzwischen selbstständig fahrende 18-Jährige. Auch in dieser Panelwelle konnte wieder eine sehr hohe Rücklaufquote von 93,0 % realisiert werden.

3.3 Stichprobenbeschreibung

3.3.1 Einleitende Bemerkungen zur Datenanalyse

Zur differenzierten Deskription der Nutzung des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ wurden eine umfangreiche Stichprobe unter den Teilnehmern gezogen und mehrere thematisch auf das Forschungsinteresse zugeschnittene Frage-

bogen im Internet und in Papierform bereitgestellt. Die Ergebnisse der Berechnungen mit der Stichprobe jener Modellversuchsteilnehmer, die den Fragebogen beantwortet hatten, sollten auf die Grundgesamtheit aller BF17-Teilnehmer in der Bundesrepublik Deutschland verallgemeinert werden.

Damit wurden die statistischen Anforderungen an die Prozessevaluation vielschichtig. Ziel der beschreibenden oder deskriptiven Statistik ist es, „... die nach der Datenerhebung zunächst völlig ungeordnete Information so aufzubereiten und zu präsentieren, dass das in Bezug auf die Forschungsfrage Wesentliche möglichst einfach zu erfassen ist und damit Vergleiche mit anderen Daten leicht möglich werden“ (KRIZ, LISCH 1988: 247). Eine solche Beschreibung schließt Maße der zentralen Tendenz (Mittelwerte) und der Streuung (z. B. Standardabweichung) ein (vgl. BORTZ, DÖRING 1995: 348; KRIZ, LISCH 1988: 247). Dagegen ist die Verallgemeinerung der Ergebnisse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit „... nicht mehr Gegenstand der beschreibenden, sondern der schließenden oder Inferenzstatistik“ (KRIZ, LISCH 1988: 247).

In der Berichterstattung der Prozessevaluation wird deshalb so verfahren, dass die inhaltlich interessierenden Variablen (z. B. Exposition in km), wenn ihre relativen Häufigkeiten nach Subgruppen untergliedert werden, als sog. „abhängige“ Variablen betrachtet werden und die verwendeten Subgruppen (wie z. B. Geschlecht oder Ausbildungsstatus der Modellversuchsteilnehmer, Regionsgrundtyp etc.) als sog. „unabhängige“ Variablen (vgl. Abschnitt 3.6). Die dabei berechenbaren Statistiken, die über die Zulässigkeit der Übertragung der Zusammenhänge oder Unterschiede zwischen zwei Variablen in der Stichprobe auf die Grundgesamtheit aller BF17-Teilnehmer informieren, werden im Text nicht durchgängig explizit numerisch aufgelistet. Vielmehr werden nachfolgend lediglich jene inhaltlichen Zusammenhänge bzw. Mittelwertunterschiede berichtet, die im statistischen Sinne verallgemeinert werden dürfen.

Zur Prüfung der Übertragbarkeit der Ergebnisse aus der Evaluationsstichprobe auf die Grundgesamtheit aller Modellversuchsteilnehmer wird folgendes Vorgehen gewählt:

- Bei Zusammenhängen zwischen einer nominal skalierten abhängigen Variablen und unabhängigen Variablen mit mindestens zwei Kategorien findet der Chi²-Test Verwendung.
- Mittelwertunterschiede zwischen zwei Gruppen einer unabhängigen Variablen auf einer annä-

hernd 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.

- Für Varianzunterschiede einer annähernd normalverteilten abhängigen Variablen in Subgruppen unabhängiger Variablen findet der F-Test Verwendung. Im Falle nicht normalverteilter abhängiger Variablen kommt die Rangvarianzanalyse nach Kruskal und Wallis zum Einsatz.
- Trends werden untersucht, indem die Mittelwerte bzw. Mediane einer Variablen über die gesamte Stichprobe und für jede Befragungswelle aggregiert und mittels der Methode der Kurvenanpassung (Curvefit) polynome Anpassungen geschätzt werden.
- Die individuelle Entwicklung in der Panelperspektive wird mittels t-Tests bzw. Wilcoxon-Tests für gepaarte (verbundene) Stichproben geprüft.

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

Für die Verallgemeinerung der Ergebnisse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit, einen sog. „Repräsentationsschluss“ (SCHNELL, HILL, ESSER 2005: 304), muss der Stichprobe eine Zufallsauswahl zugrunde liegen. Diese Bedingung ist in der Prozessevaluation durch die Vorarbeiten des KBA erfüllt (vgl. Abschnitt 2.2). In einem ersten Schritt der Datenauswertung soll die Randverteilung zentraler Strukturvariablen des Datensatzes mit den wenigen aus der Grundgesamtheit des ZFER bekannten Verteilungen soziodemographischer Merkmale verglichen und so die möglichst getreue Abbildung der Gesamtheit der Modellversuchsteilnehmer in der Stichprobe geprüft werden. Als Strukturmerkmale zur Validierung der Stichprobe anhand der entsprechenden Merkmalsverteilungen in der Grundgesamtheit stehen

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

zur Verfügung (vgl. die Abschnitte 3.3.2 und 3.3.3).³⁵

In Abschnitt 3.4 wird die komplexe Querschnitts- und Panelgewichtung der verwendeten Datensätze als Folge dieser Validierung dokumentiert. Anschließend wird die Stichprobe der Prozessevaluation hinsichtlich einiger bekannter sozioökonomischer und -demographischer Merkmale einer anderen für 17-jährige Jugendliche repräsentativen Studie sowie den 18-jährigen Fahr anfängern aus der „Mobilitätsstudie Fahr anfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) im Sinne eines Sozialstrukturvergleichs gegenüber gestellt (vgl. Abschnitt 3.5). Abschnitt 3.6 stellt anschließend das Set der in der nachfolgenden Datenauswertung verwendeten unabhängigen Variablen vor. Schließlich wendet sich Abschnitt 3.7 noch einem Vergleich der Online- und Offline-Beantwortung der Fragebogen zu.

3.3.2 Geschlechterverteilung in der Stichprobe

Den Fragebogen der ersten Befragungswelle der Prozessevaluation haben insgesamt 2.065 Frauen (54,6 %) und 1.715 Männer (45,4 %) beantwortet.³⁶ Zur Validierung kann diese Verteilung mit der Geschlechterverteilung in der Grundgesamtheit der BF17-Einsteiger in der Zeit vom 15. August bis zum 14. September 2007 und der vom KBA daraus gezogenen Stichprobe verglichen werden.

Geschlecht	Grundgesamtheit	Bruttostichprobe KBA	Nettostichprobe IFeS
	%		
Männlich	48,5	48,4	45,4
Weiblich	51,5	51,6	54,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl	20.550	6.338	3.780

Tab. 3-3: Verteilung der Modellversuchsteilnehmer nach dem Geschlecht

Sowohl für die Grundgesamtheit aller BF17-Einsteiger in dieser Zeit als auch in der durch das KBA daraus gezogenen Stichprobe („Bruttostichprobe“) dokumentiert Tab. 3-3 lediglich einen geringen Frauenüberschuss. Dieser ist unter den Befragungsteilnehmern („Nettostichprobe IFeS“) deut-

³⁵ Persönliche Mitteilung der entsprechenden Randverteilungen durch das KBA via E-Mail vom 23.01.2008.

³⁶ Differenzen zur Gesamtzahl von 3.780 Fragebogen der ersten Befragungswelle ergeben sich in den nachfolgenden Berechnungen stets durch eine mehr oder minder große Zahl von Befragten ohne gültige Antworten.

lich angewachsen. Die Verteilung der Geschlechter in der ersten Befragungswelle des Panels weicht von jener in der Grundgesamtheit ($\chi^2 = 14,823$, $df = 1$, $p = .000$) und jener in der Bruttostichprobe des KBA ($\chi^2 = 13,892$, $df = 1$, $p = .000$) signifikant ab.

Somit muss davon ausgegangen werden, dass die Teilnahme an der Prozessevaluation hinsichtlich des Geschlechts der Fahranfänger nicht zufällig erfolgte. Um die Ergebnisse der Datenanalysen von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit verallgemeinern zu können, muss die Stichprobe nach der Geschlechterverteilung in der Grundgesamtheit gewichtet werden (vgl. Abschnitt 3.4).

3.3.3 Regionale Verteilung der Stichprobe

Ein zweiter Blick soll hier auf die Verteilung der BF17-Einsteiger nach dem Bundesland geworfen werden (vgl. Tab. 3-4). Obwohl die Abweichungen zwischen der Grundgesamtheit oder der Bruttostichprobe einerseits und der Nettostichprobe andererseits stets nur gering sind, errechnen sich über die 15 an der Prozessevaluation beteiligten Bundesländer³⁷ im Vergleich zur Grundgesamtheit ($\chi^2 = 62,001$, $df = 14$, $p = .000$), nicht aber im Vergleich zur Bruttostichprobe ($\chi^2 = 20,997$, $df = 14$, $p = .102$), signifikante Unterschiede. Allerdings kommt eine Datenauswertung auf der Ebene einzelner Bundesländer aufgrund vieler geringer Zellenbesetzungen nachfolgend nicht in Frage.

Eine sinnvolle Alternative zu den einzelnen Bundesländern bietet die Dichotomisierung der Daten nach der regionalen Herkunft in sog. „alte“ und „neue“ Bundesländer (inklusive Berlin) (vgl. Tab. 3-5). Beim Vergleich dieser Verteilung aus der ersten Befragungswelle des Panels mit jener in der Grundgesamtheit ($\chi^2 = 1,878$, $df = 1$, $p = .171$) und der Bruttostichprobe des KBA ($\chi^2 = 0,196$, $df = 1$, $p = .658$) lassen sich keine signifikanten Unterschiede feststellen. Die Nettostichprobe traf sowohl die Grundgesamtheit als auch die Bruttostichprobe hinsichtlich der regionalen Herkunft der Modellversuchsteilnehmer gut, eine entsprechende Gewichtung der Daten war nicht notwendig.

Bundesland	Grundgesamtheit	Bruttostichprobe (KBA)	Nettostichprobe (IfeS)
	%		
BW	0	0	0
BY	27,6	28,8	29,3
BE	1,4	1,5	1,3
BR	3,6	4,0	3,8
HB	0,3	0,4	0,3
HH	0,7	0,9	1,1
HE	6,8	6,0	5,9
MV	2,1	1,8	1,3
NI	13,5	14,7	14,6
NW	19,2	20,0	19,4
RP	7,5	5,9	6,7
SL	1,5	1,1	1,1
SN	5,6	5,4	5,1
ST	2,9	1,6	2,1
SH	3,5	3,5	3,2
TH	3,8	4,5	4,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl	20.550	6.338	3.780

Tab. 3-4: Verteilung der Modellversuchsteilnehmer nach den Bundesländern³⁸

Herkunftsregion	Grundgesamtheit	Bruttostichprobe KBA	Nettostichprobe IfeS
	%		
Alte Länder	80,6	81,2	81,5
Neue Länder	19,4	18,8	18,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl	20.550	6.338	3.780

Tab. 3-5: Verteilung der Modellversuchsteilnehmer nach den Herkunftsregionen

3.4 Gewichtungsverfahren

Hinsichtlich des Geschlechts weicht die Stichprobe in der Erstbefragung der Prozessevaluation von der Grundgesamtheit, wie sie das Kraftfahrt-Bundesamt berichtete, ab (vgl. Abschnitt 3.3.2). Um inhaltliche Aussagen von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit verallgemeinern zu können, war es notwendig, die Stichprobe entsprechend der Geschlechterverteilung in der Grundgesamtheit zu gewichten.³⁹

³⁷ Zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung hatte Baden-Württemberg das BF17-Modell noch nicht eingeführt.

³⁸ Dekodierliste der verwendeten ISO 3166-2-Codes für die deutschen Bundesländer: BW = Baden-Württemberg, BY = Bayern, BE = Berlin, BR = Brandenburg, HB = Bremen, HH = Hamburg, HE = Hessen, MV = Mecklenburg-Vorpommern, NI = Niedersachsen, NW = Nordrhein-Westfalen, RP = Rheinland-Pfalz, SL = Saarland, SN = Sachsen, ST = Sachsen-Anhalt, SH = Schleswig-Holstein, TH = Thüringen.

³⁹ „Durch Gewichten wird die relative Wichtigkeit der Befragten geändert“ (GABLER, HOFFMEYER-ZLOTNIK, KREBS

Dabei wurden die Häufigkeitsverteilungen des Geschlechts, wie sie in Tab. 3-3 für die Grundgesamtheit und die Nettostichprobe dokumentiert wurden, zur Errechnung eines sog. Redressmentgewichts, zur „... Anpassung der Stichprobe an externe Strukturen“ (RÖSCH 1994: 11) herangezogen. Konkret wurde für männliche Modellversuchsteilnehmer ein (Querschnitts-)Gewicht von 1,07 und für junge Frauen ein entsprechendes Gewicht von 0,94 errechnet. Alle weiteren Berechnungen mit den Daten der Erstbefragung wurden mit der hinsichtlich des Geschlechts gewichteten Stichprobe der ersten Panelwelle durchgeführt.⁴⁰

Eine Paneluntersuchung mit k Befragungswellen läuft jedoch bei jeder Welle erneut Gefahr, dass Befragte aus den unterschiedlichsten Gründen nicht mehr teilnehmen und aus dem Panel ausscheiden. Ein gewisses Maß an Panelmortalität lässt sich auch bei gewissenhafter Panelpflege nicht vermeiden und ist relativ unproblematisch, wenn die Ausfälle nicht systematisch sind, d. h. wenn jeder Befragungsteilnehmer der vorangegangenen Welle k-1 der gleichen Wahrscheinlichkeit unterlag, in der nachfolgenden Welle k nicht teilzunehmen.

In aller Regel werden die Ausfälle zwischen zwei Panelwellen allerdings systematisch auftreten, d. h. bestimmte Subgruppen werden häufiger als andere die erneute Teilnahme verweigern. In diesem Fall müssen die Daten der Welle k so gewichtet werden, dass Angehörige von unterrepräsentierten Befragtengruppen ein größeres Gewicht erhalten als jene der überrepräsentierten Gruppen. Diese Problematik ist bei jeder neuen Panelwelle zu beachten.

Im Gegensatz zur Querschnittsgewichtung, bei der meist lediglich die Verteilung weniger zentraler Merkmale wie des Geschlechts oder des Bundeslandes bekannt ist, stehen bei der Längsschnittgewichtung jedoch eine Vielzahl von Merkmalen über die Befragten zur Verfügung, nämlich sämtliche in den vorherigen Panelwellen erhobenen Daten. Diesen Umstand macht sich das Vorgehen der Längsschnittgewichtung zunutze, indem die Teilnahmewahrscheinlichkeit in einer späteren Panelwelle k anhand der in einer früheren Welle k-1 bereits erhobenen Merkmale mittels einer logistischen Regression geschätzt wird. Anhand dieser

Teilnahmewahrscheinlichkeit werden wiederum die Gewichtungsfaktoren der Längsschnittgewichtung ermittelt.

Für die Längsschnittgewichtung der zweiten Panelwelle wurde mittels einer logistischen Regression geprüft, von welchen Variablen der ersten Befragung die wiederholte Teilnahmewahrscheinlichkeit abhängt.⁴¹ Aus dem Pool der in die Schätzung eingegangenen unabhängigen Variablen erwiesen sich folgende Zusammenhänge als signifikant für die Vorhersage der Teilnahmbereitschaft in der zweiten Befragungswelle:

- Weibliche Befragte hatten die Teilnahme an der zweiten Panelwelle seltener verweigert als männliche.
- Befragte, die bei beiden Panelwellen 17 Jahre alt waren, nahmen signifikant häufiger an der zweiten Welle teil als jene, die schon bei der ersten Befragung 18 Jahre alt waren.⁴²
- Befragte, welche die Angabe des Schulabschlusses ihrer Eltern verweigert hatten, beteiligten sich öfter nicht an der zweiten Panelwelle.
- Befragte, die das Abitur anstrebten oder erreicht hatten, nahmen häufiger an der zweiten Welle teil als jene, die andere Schulabschlüsse berichteten oder die Angabe verweigerten.
- Befragte mit Migrationshintergrund nahmen seltener an der zweiten Befragungswelle teil als jene ohne Migrationshintergrund.
- Befragte, die viele Fragen der ersten Welle nicht beantwortet hatten, verweigerten häufiger die Teilnahme an der zweiten Welle.
- Befragte, die in der ersten Befragungswelle den Papierfragebogen ausgefüllt hatten, verweigerten häufiger die Beantwortung der zweiten Welle.

Als Ergebnis dieser logistischen Regression errechnete sich für jeden Teilnehmer an der Erstbefragung eine Teilnahmewahrscheinlichkeit für die zweite Befragungswelle. Der Kehrwert davon bildete das Längsschnittgewicht k:

$$\text{Längsschnittgewicht } k = \frac{1}{\text{Teilnahmewahrscheinlichkeit an Welle } k}$$

1994a: 1). Zur Diskussion der Gewichtung von Stichproben vgl. z. B. ROTHE, WIEDENBECK (1987) oder GABLER, HOFFMEYER-ZLOTNIK, KREBS (1994b).

⁴⁰ Aufgrund dieser Gewichtung kann es in den absoluten und relativen Häufigkeiten der Berechnungen zu Rundungsfehlern kommen, die sich in den Tabellen und Bildern niederschlagen.

⁴¹ Die Teilnahme an der Welle 2 bildete mit den beiden Ausprägungen „Ja“ und „Nein“ die abhängige Variable.

⁴² In der zweiten Panelwelle wurden auch die bereits bei der Erstbefragung 18-Jährigen noch einmal befragt.

Dieses Längsschnittgewicht wurde im Fall der zweiten Befragungswelle (Welle k) mit dem Querschnittgewichtsfaktor der Erstbefragung (Welle k-1) multipliziert, auf den Stichprobenumfang der Welle k normiert und bildete das Längsschnittgewicht, mit dem die Daten der zweiten Panelwelle gewichtet und ausgewertet wurden.

Für die Panelwellen 3 und 4 errechnete sich das Längsschnittgewicht analog durch Multiplikation des Querschnittgewichts der ersten Welle mit den jeweils separat durch eine logistische Regression ermittelten Längsschnittgewichten der bisherigen weiteren und der aktuellen Befragungswelle sowie die anschließende Normierung an den Stichprobenumfang der jeweils aktuellen Befragungswelle.

3.5 Sozialstrukturvergleich von Modellversuchsteilnehmern, 18-jährigen Fahranfängern und 17- bzw. 18-Jährigen in Deutschland

Neben den Merkmalen Geschlecht und regionale Verteilung (vgl. die Abschnitte 3.3.2 und 3.3.3) stehen im Datensatz des ZFER keine weiteren Variablen zur Abschätzung der Repräsentativität der Stichprobe der Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens für alle Fahranfänger, die zwischen dem 15. August und dem 14. September 2007 ins Begleitete Fahren gestartet waren, zur Verfügung.

Um zumindest eine grobe Vorstellung von der sozialstrukturellen Zusammensetzung der Evaluationsstichprobe im Vergleich zur Population der 18-jährigen Fahranfänger einerseits und zur Gesamtpopulation der 17- bzw. 18-Jährigen in Deutschland andererseits zu bekommen, werden nachfolgend einige soziodemographische und -ökonomische Variablen der Stichprobe der 17-jährigen Fahranfänger aus dem Modellversuch BF17 mit entsprechenden Informationen über 18-jährige Fahranfänger verglichen. Soweit möglich, werden beide Fahranfängerstichproben auch mit allgemeinen Bevölkerungsstichproben 17- und 18-Jähriger in Deutschland in Beziehung gesetzt.

➤ Zum Vergleich mit 18-jährigen Fahrnovizen bot sich die „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ an (vgl. FUNK et al. 2010), ein repräsentativer Querschnitt von Pkw-Fahranfängern aus dem Jahr 2005, aus dem die 18-Jährigen ausgewählt wurden.

➤ Zur Beschreibung der Soziodemographie und des familialen und sozioökonomischen Hintergrundes 17- oder 18-Jähriger in Deutschland gibt es keine amtlichen Statistiken. Als Vergleichsstichprobe bot sich unter den neueren sozialwissenschaftlichen Umfragen der Jugendsurvey des Deutschen Jugendinstituts (DJI) an. Dieser ist ein Instrument zur Dauerbeobachtung der Lebensverhältnisse von 12- bzw. 16- bis 29-jährigen Jugendlichen in der Bundesrepublik mittels repräsentativer Umfragen (vgl. GILLE et al. 2006).⁴³

Bei diesen Vergleichen handelt es sich nicht um eine Außenvalidierung der Stichprobe der Prozessevaluation, da in diesem Forschungsprojekt keine Aussagen über 17-Jährige im Allgemeinen, sondern speziell über 17-jährige Fahranfänger gemacht werden sollen.

In der Gesamtpopulation der im Jahr 1990 oder 1991 Geborenen (zum 31. Dezember 2007 17- oder 18-Jährigen) haben junge Männer mit 51 % jeweils ein leichtes Übergewicht gegenüber gleichaltrigen Frauen (49 %).⁴⁴ Diese Geschlechterverteilung wurde auch für die Substichprobe der 17- bzw. 18-Jährigen im DJI-Jugendsurvey berichtet.

In den Stichproben der Prozessevaluation und der 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger war das Geschlechterverhältnis geradezu umgekehrt, hier finden sich signifikant mehr junge Frauen (vgl. Tab. 3-6). Unter 18-jährigen Fahranfängern ließ sich dieses weibliche Übergewicht signifikant weniger ausgeprägt feststellen als unter den Modellversuchsteilnehmern. Die berichteten Geschlechterverteilungen verweisen auf einen leicht höheren Anteil von Frauen unter den jungen Fahrerlaubnisbewerbern und dabei insbesondere unter den Modellversuchsteilnehmern.

⁴³ Die dritte Welle des Jugendsurveys war von August 2003 bis Januar 2004 im Feld. Sie umfasst ca. 2.000 Personen im Alter von 12 bis 15 Jahren und ca. 7.000 Personen im Alter von 16 bis 29 Jahren (vgl. www.dji.de/cgi-bin/projekte/output.php?projekt=66 vom 06.08.2008).

⁴⁴ Vgl. Tabelle „Bevölkerung insgesamt; A1 Bevölkerung am 31.12.2007 nach Alters- und Geburtsjahren“ (persönliche Mitteilung aus dem Referat VI A Bevölkerungsfortschreibung des Statistischen Bundesamtes vom 30.07.2008).

Geschlecht	Stichprobe Prozessevaluati- on BF17	18-Jäh- rige aus der „Mo- bilitäts- studie Fahran- fänger“	17-Jäh- rige im DJI- Jugend- survey 2003	18-Jäh- rige im DJI- Jugend- survey 2003
Männlich	48,5	49,7	51,1	52,6
Weiblich	51,5	50,3	48,9	47,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl	3.780	2.389	712	642

BF17 vs. 18-jähr. Fahranfänger: $\chi^2 = 28,345$; $df = 1$; $p = .000$;
 BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 49,66$; $df = 1$; $p = .000$;
 18-jährige Fahranfänger vs. alle 18-Jährige: $\chi^2 = 40,99$; $df = 1$; $p = .000$;

Tab. 3-6: Geschlecht der Fahranfänger – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen Fahranfängern sowie 17- oder 18-Jährigen

Für 17-Jährige typisch ist der Besuch einer (Aus-) Bildungsinstitution (Schule, Lehrbetrieb). In der Stichprobe der Prozessevaluation gab es deutlich mehr Schüler als unter 18-jährigen Fahranfängern und im DJI-Jugendsurvey (vgl. Tab. 3-7). Darüber hinaus unterscheiden sich die angestrebten oder bereits erreichten Schulabschlüsse der Modellversuchsteilnehmer signifikant von jenen der 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerber und der gleichaltrigen Stichprobe des Deutschen Jugendsurveys. Niedrigere Schulabschlüsse waren in der Stichprobe der Modellversuchsteilnehmer unterrepräsentiert, Fahranfänger mit (angestrebter) Fachhochschulreife oder (angestrebtem) Abitur dagegen überrepräsentiert (vgl. Tab. 3-8).

Besuch einer allgemeinbildenden Schule	Stichprobe Prozessevaluati- on BF17	18-Jäh- rige aus der „Mo- bilitäts- studie Fahran- fänger“	17-Jäh- rige im DJI- Jugend- survey 2003	18-Jäh- rige im DJI- Jugend- survey 2003
Ja	66,8	43,0	52,3	44,2
Nein	33,2	57,0	47,7	55,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl	3.666	2.379	711	642

BF17 vs. 18-jähr. Fahranfänger: $\chi^2 = 865,91$; $df = 1$; $p = .000$;
 BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 320,12$; $df = 1$; $p = .000$;
 18-jährige Fahranfänger vs. alle 18-Jährige: $\chi^2 = 174,43$; $df = 1$; $p = .000$;

Tab. 3-7: Schulbesuch – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen Fahranfängern sowie 17- oder 18-Jährigen

Schulabschluss (angestrebter oder erreicht)	Stichprobe Prozessevaluati- on BF17	18-Jäh- rige aus der „Mo- bilitäts- studie Fahran- fänger“	17-Jäh- rige im DJI- Jugend- survey 2003	18-Jäh- rige im DJI- Jugend- survey 2003
Ohne Abschluss oder Förderschulabschluss	0,0	0,5	3,3	1,8
Hauptschulabschluss	7,5	9,7	18,3	17,3
Mittlere Reife	29,3	36,1	35,1	32,8
Fachhochschulreife	12,3	7,9	3,5	5,0
Allg. Hochschulreife	50,8	45,8	39,9	43,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl	3.240	2.367	653	617

BF17 vs. 18-jährige Fahranfänger: $\chi^2 = 176,145$; $df = 4$; $p = .000$;
 BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 1170,75$; $df = 4$; $p = .000$;
 18-jährige Fahranfänger vs. alle 18-Jährige: $\chi^2 = 214,60$; $df = 4$; $p = .000$;

Tab. 3-8: Schulabschluss – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen Fahranfängern sowie 17- oder 18-Jährigen

Auch hinsichtlich der beruflichen Ausbildungssituation unterscheidet sich die Verteilung in der Stichprobe der Prozessevaluation signifikant vom DJI-Jugendsurvey. Dort befanden sich mehr 17-Jährige in einer Berufsausbildung als in der BF17-Stichprobe (vgl. Tab. 3-9).

Berufliche Ausbildungssituation	Stichprobe Prozessevaluati- on BF17	17-Jährige im DJI-Jugend- survey 2003
Keine Berufsausbildung	68,4	68,1
Zurzeit Lehre / Fachschule	29,5	30,6
Andere berufliche Ausbildung	2,1	1,3
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	3.656	659

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 20,77$; $df = 2$; $p = .000$;

Tab. 3-9: Berufliche Ausbildungssituation – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Die Stichprobe der Prozessevaluation unterscheidet sich des Weiteren signifikant hinsichtlich des personalen Haushaltskontextes von jener des Jugendsurveys. Dies gilt auch, wenn man die Kate-

gorien „Keine weitere Person“ und „1 weitere Person“ zusammenfasst. Im bundesweit repräsentativen Jugendsurvey lebten etwas mehr Jugendliche mit einer Person (alleinerziehender Elternteil) oder mit zwei weiteren Personen im Haushalt (Eltern oder Elternteil mit Geschwisterkind) zusammen. In der Stichprobe der BF17-Evaluation waren dagegen etwas häufiger Jugendliche mit weiteren drei bis fünf Haushaltsmitgliedern vertreten (vgl. Tab. 3-10).

Weitere Personen im Haushalt	Stichprobe Prozess- evaluation BF17	17-Jährige im DJI-Jugend- survey 2003
	%	
Keine weitere Person	0,6	0
1 weitere Person	4,4	5,8
2 weitere Personen	23,9	25,0
3 weitere Personen	42,4	41,8
4 weitere Personen	18,4	17,1
5 weitere Personen	7,0	6,5
6+ weitere Personen	3,3	3,9
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	3.626	699

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 13,85$; $df = 5$; $p = .017$;

Tab. 3-10: Anzahl Personen im Haushalt – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Art des Hauses	Stichprobe Prozess- evaluation BF17	17-Jährige im DJI-Jugend- survey 2003
	%	
Freistehendes Ein- / Zweifamilienhaus, Doppelhaushälfte	69,7	55,6
Reihenhaus	10,2	9,8
Freistehendes Mehrfamilienhaus	12,0	10,7
Wohnblock	7,4	17,8
Hochhaus	0,7	6,1
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	3.613	678

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 535,64$; $df = 4$; $p = .000$;

Tab. 3-11: Art des Hauses – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Bereits auf den ersten Blick wird deutlich, dass die Fahranfänger relativ seltener in Wohnblocks oder Hochhäusern, aber häufiger in anderen Häuserarten wohnten als Gleichaltrige des DJI-Jugendsurveys (vgl. Tab. 3-11). Die statistische Analyse bestätigt diesen Unterschied. Dieses Ergebnis ent-

spricht den von GREGERSEN (1997: 31) vorgestellten Befunden aus Schweden.

Bei den Schulabschlüssen der Mutter und des Vaters lassen sich deutliche Unterschiede zwischen den Fahranfängern und dem Jugendsurvey insofern feststellen, als die Allgemeine Hochschulreife unter den Eltern der Modellversuchsteilnehmer jeweils deutlich überrepräsentiert war. Niedrigere Bildungsabschlüsse waren im Elternhaus der Fahranfänger dagegen unterrepräsentiert (vgl. Tab. 3-12 und 3-13). Auch der Aspekt des familialen Bildungshintergrundes weist also in die gleiche Richtung wie sie in der Evaluation des schwedischen Fahrausbildungssystems von GREGERSEN (1997: 31) und GREGERSEN et al. (2000: 31) festgestellt wurden.

Schulabschluss der Mutter	Stichprobe Prozess- evaluation BF17	17-Jährige im DJI- Jugend- survey 2003
	%	
Ohne Abschluss	0,9	3,2
Hauptschulabschluss	21,8	28,2
Realschulabschluss	45,7	46,0
Allgemeine Hochschulreife o. Ä.	30,3	22,0
Anderer Schulabschluss	1,3	0,6
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	3.426	615

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 244,02$; $df = 4$; $p = .000$;

Tab. 3-12: Schulabschluss der Mutter – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Schulabschluss des Vaters	Stichprobe Prozess- evaluation BF17	17-Jährige im DJI- Jugend- survey 2003
	%	
Ohne Abschluss	0,9	3,5
Hauptschulabschluss	27,1	32,9
Realschulabschluss	33,8	33,5
Allgemeine Hochschulreife o. Ä.	36,3	29,8
Anderer Schulabschluss	1,8	0,3
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	3.367	553

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 410,77$; $df = 4$; $p = .000$;

Tab. 3-13: Schulabschluss des Vaters – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Hinsichtlich der Erwerbstätigkeit der Elternteile unterscheiden sich BF17-Teilnehmer und Befragte des Jugendsurveys ebenfalls. Mütter von Fahran-

fängern waren häufiger erwerbstätig oder verrentet und seltener Hausfrauen oder arbeitslos. Väter von Fahranfängern waren häufiger erwerbstätig, Hausmänner oder bereits verrentet und ebenfalls seltener arbeitslos als im DJI-Jugendsurvey (vgl. Tab. 3-14 und 3-15).

Erwerbstätigkeit der Mutter	Stichprobe Prozess- evaluation BF17	17-Jährige im DJI-Jugend- survey 2003
	%	
Erwerbstätig	76,0	65,5
Hausfrau	18,0	27,7
Rentnerin	5,0	0,5
Arbeitslos	1,0	6,3
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	3.539	657

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 276,37$; $df = 3$; $p = .000$;

Tab. 3-14: Erwerbstätigkeit der Mutter – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Erwerbstätigkeit des Vaters	Stichprobe Prozess- evaluation BF17	17-Jährige im DJI-Jugend- survey 2003
	%	
Erwerbstätig	94,1	91,7
Hausmann	1,3	0,2
Rentner	2,7	2,5
Arbeitslos	1,9	5,6
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	3.448	589

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 139,37$; $df = 3$; $p = .000$;

Tab. 3-15: Erwerbstätigkeit des Vaters – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Die Unterschiede zwischen den beiden verglichenen Stichproben zeigen sich auch hinsichtlich der beruflichen Stellung der Eltern (vgl. Tab. 3-16 und 3-17): Die Mütter der Modellversuchsteilnehmer waren seltener un-, angelernt, Facharbeiterinnen / Meisterinnen oder nicht erwerbstätig, aber häufiger angestellt, verbeamtet oder selbstständig als die Mütter der 17-Jährigen des DJI-Jugendsurveys. Auch die Väter der Modellversuchsteilnehmer waren seltener un-, angelernt, Facharbeiter / Meister oder nicht erwerbstätig, aber häufiger verbeamtet oder selbstständig.

Berufliche Stellung der Mutter	Stichprobe Prozess- evaluation BF17	17-Jährige im DJI-Jugend- survey 2003
	%	
Un- / angelernte Arbeiterin	3,9	5,5
Facharbeiterin, Meisterin	4,8	6,2
Angestellte	49,2	48,0
Beamtin	7,8	4,8
Landwirtin	1,1	0
Selbstständige, Freiberuflerin	8,1	0
Mithelfende Fam.angehörige	1,6	0,9
In Ausbildung	0,4	0
Nicht erwerbstätig (Hausfrau, Rentnerin usw.)	23,1	34,6
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	2.849	557

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 1926980,54$; $df = 8$; $p = .000$;

Tab. 3-16: Berufliche Stellung der Mutter – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Berufliche Stellung des Vaters	Stichprobe Prozess- evaluation BF17	17-Jährige im DJI-Jugend- survey 2003
	%	
Un- / angelernter Arbeiter	4,4	4,7
Facharbeiter, Meister	17,6	23,6
Angestellter	40,0	39,3
Beamter	12,2	9,1
Landwirt	3,7	1,7
Selbstständiger, Freiberufler	16,2	14,6
Mithelfender Fam.angehöriger	0,1	0,4
In Ausbildung	0,1	0
Nicht erwerbstätig (Hausmann, Rentner usw.)	3,6	6,5
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl	2.769	522

BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 305,69$; $df = 8$; $p = .000$;

Tab. 3-17: Berufliche Stellung des Vaters – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 17-Jährigen

Hinsichtlich der Staatsangehörigkeit der befragten Jugendlichen finden sich im Datensatz der Prozessevaluation signifikant mehr Deutsche als unter 18-jährigen Fahranfängern oder im DJI-Jugendsurvey (vgl. Tab. 3-18).⁴⁵

Auch als Geburtsland wird im Vergleich zu beiden anderen Studien in der Prozessevaluation signifi-

⁴⁵ Im DJI-Jugendsurvey wurden Jugendliche nicht-deutscher Nationalität nur dann befragt, wenn ihre Deutschkenntnisse für die Teilnahme an einem deutschsprachigen mündlichen Interview ausreichten (vgl. www.dji.de/cgi-bin/projekte/output.php?projekt=66 vom 06.08.2008).

kant häufiger Deutschland genannt (vgl. Tab. 3-19). Das Gleiche gilt auch für die Nennung des Geburtslandes der Eltern (vgl. Tab. 3-20). 17-jährige Fahranfänger wiesen deshalb deutlich seltener einen Migrationshintergrund auf als 18-jährige junge Fahrer oder Befragte des Jugendsurveys (vgl. Tab. 3-21). Im Datensatz der Prozessevaluation waren darüber hinaus deutlich weniger jugendliche Aussiedler enthalten als in den beiden Vergleichsstudien (vgl. Tab. 3-22).

Staatsangehörigkeit	Stichprobe Prozessevaluation BF17	18-Jährige aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“	17-Jährige im DJI-Jugendsurvey 2003	18-Jährige im DJI-Jugendsurvey 2003
Deutsch	98,9	97,7	92,8	93,7
Andere Staatsangehörigkeit	1,1	2,3	7,2	6,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl	3.663	2.385	709	642

BF17 vs. 18-jähr. Fahranfänger: $\chi^2 = 24,893$; $df = 1$; $p = .000$;
 BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 206,44$; $df = 1$; $p = .000$;
 18-jährige Fahranfänger vs. alle 18-Jährige: $\chi^2 = 82,54$; $df = 1$; $p = .000$;

Tab. 3-18: Eigene Staatsangehörigkeit – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen Fahranfängern sowie 17- oder 18-Jährigen

Geburtsland	Stichprobe Prozessevaluation BF17	18-Jährige aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“	17-Jährige im DJI-Jugendsurvey 2003	18-Jährige im DJI-Jugendsurvey 2003
Deutschland	97,0	93,8	82,3	81,1
Anderes Land	3,0	6,2	17,7	18,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl	3.644	2.382	709	641

BF17 vs. 18-jähr. Fahranfänger: $\chi^2 = 66,793$; $df = 1$; $p = .000$;
 BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 545,46$; $df = 1$; $p = .000$;
 18-jährige Fahranfänger vs. alle 18-Jährige: $\chi^2 = 309,81$; $df = 1$; $p = .000$;

Tab. 3-19: Eigenes Geburtsland – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen Fahranfängern sowie 17- oder 18-Jährigen

Geburtsland der Eltern	Stichprobe Prozessevaluation BF17	18-Jährige aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“	17-Jährige im DJI-Jugendsurvey 2003	18-Jährige im DJI-Jugendsurvey 2003
Deutschland	90,7	88,7	78,9	76,5
Anderes Land ¹⁾	9,3	11,3	21,1	23,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl	3.640	2.382	698	635

¹⁾ Mindestens ein Elternteil;

BF17 vs. 18-jähr. Fahranfänger: $\chi^2 = 13,942$; $df = 1$; $p = .000$;
 BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 302,35$; $df = 1$; $p = .000$;
 18-jährige Fahranfänger vs. alle 18-Jährige: $\chi^2 = 238,98$; $df = 1$; $p = .000$;

Tab. 3-20: Geburtsland der Eltern – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen Fahranfängern sowie 17- oder 18-Jährigen

Migrationshintergrund	Stichprobe Prozessevaluation BF17	18-Jährige aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“	17-Jährige im DJI-Jugendsurvey 2003	18-Jährige im DJI-Jugendsurvey 2003
Ja	9,3	11,4	21,2	23,8
Nein	90,7	88,6	78,8	76,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl	3.663	2.389	712	642

BF17 vs. 18-jähr. Fahranfänger: $\chi^2 = 17,162$; $df = 1$; $p = .000$;
 BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 314,52$; $df = 1$; $p = .000$;
 18-jährige Fahranfänger vs. alle 18-Jährige: $\chi^2 = 244,92$; $df = 1$; $p = .000$;

Tab. 3-21: Migrationshintergrund – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen Fahranfängern sowie 17- oder 18-Jährigen

In der Bevölkerungsforschung des Statistischen Bundesamtes wird zum Ende des Jahres 2007 unter den 17-Jährigen für die nichtdeutsche Bevölkerung ein Anteil von 9,1 % ermittelt (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT Ohne Jahr). Obwohl auch hier zu beachten ist, dass nicht alle 17- oder 18-Jährigen zum frühest möglichen Zeitpunkt ihre Pkw-Fahrerlaubnis erwerben wollen, verweist die Differenz zwischen der amtlichen Statistik und den 1,1 % nichtdeutschen Modellversuchsteilnehmern in der Stichprobe der Prozessevaluation auf die Unterrepräsentierung von Fahranfängern mit Migrationshintergrund im BF17.

Differenzierter Migrationshintergrund	Stichprobe Prozessevaluation BF17	18-Jährige aus der „Mobilitäts- studie Fahranfänger“	17-Jährige im DJI- Jugend- survey 2003	18-Jährige im DJI- Jugend- survey 2003
Deutsche	90,7	88,6	78,7	76,2
Aussiedler	2,6	4,0	5,5	7,5
Türkischer Migrations- hintergrund	1,4	1,1	4,1	5,5
Sonstiger Migrations- hintergrund	5,2	6,3	11,7	10,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl	3.663	2.385	712	642

BF17 vs. 18-jähr. Fahranfänger: $\chi^2 = 29,466$; $df = 3$; $p = .000$;
 BF17 vs. alle 17-Jährige: $\chi^2 = 320,41$; $df = 3$; $p = .000$;
 18-jährige Fahranfänger vs. alle 18-Jährige: $\chi^2 = 261,40$; $df = 3$; $p = .000$;

Tab. 3-22: Differenzierter Migrationshintergrund – Strukturvergleich BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen Fahranfängern sowie 17- oder 18-Jährigen

Da in der Stichprobe der Prozessevaluation nur weniger als zehn Prozent der jungen Fahrer einen Migrationshintergrund aufweisen (vgl. Tab. 3-21), würde die Verwendung dieses Merkmals als unabhängige Variable (vgl. Abschnitt 3.6) häufig zu unakzeptabel geringen Zellenbesetzungen und dem Verlust der Aussagefähigkeit der Ergebnisse führen. Deshalb soll nachfolgend auf diese Differenzierung verzichtet werden.

Fazit

Mit Blick auf alle untersuchten Sozialstrukturmerkmale (das Geschlecht, den (angestrebten) Schulabschluss, die berufliche Ausbildungssituation, die Personenzahl im Haushalt, die Art des Wohnhauses, den Schulabschluss, die Erwerbstätigkeit und die berufliche Stellung von Mutter und Vater sowie den Migrationshintergrund) unterscheiden sich 17-jährige Modellversuchsteilnehmer von der DJI-Stichprobe aller 17-Jährigen in Deutschland. Dies gilt – hinsichtlich der hierzu verfügbaren Daten des Geschlechts, des Schulbesuchs und -abschlusses, der Staatsangehörigkeit, des Geburtslandes der Jugendlichen und ihrer Eltern sowie eines Migrationshintergrundes – auch für herkömmlich ausgebildete 18-jährige Fahranfänger im Vergleich zu allen 18-Jährigen in Deutschland.

Diese Sozialstrukturunterschiede sind also unter Fröheinsteigern in das Autofahren generell verbreitet: Jugendliche aus besser (aus-)gebildeten oder

ökonomisch besser gestellten Familien erwerben als 18-Jährige die Fahrerlaubnis eher bzw. nehmen als 17-Jährige vermehrt am Modellversuch teil.

Allerdings ist auch festzuhalten, dass 17-jährige Modellversuchsteilnehmer hinsichtlich der Strukturmerkmale, zu denen Vergleichsdaten zu 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern vorliegen, diese Tendenz beim frühzeitigen Fahrerlaubniserwerb noch etwas stärker zeigen.

3.6 Unabhängige Variablen

In deskriptiven Studien differenzieren unabhängige Variablen⁴⁶ die Ergebnisse der Gesamtstichprobe in inhaltlich relevante Subgruppen. Üblicherweise bieten sich soziodemographische Variablen der Befragten und sozioökonomische Variablen des Familien- oder Haushaltskontextes als unabhängige Variablen an. In Befragungsstudien zur Verkehrssicherheit haben sich auch raumbezogene Variablen zur Differenzierung des Mobilitätsverhaltens bewährt (vgl. FUNK et al. 2010, FUNK, FASSMANN 2002). Schließlich soll nachfolgend auch die Dauer der Teilnahme am Begleiteten Fahren als „erklärende“ Variable herangezogen werden.

Soziodemographie / Sozioökonomie

Da alle Fahranfänger bei der Aushändigung ihrer Prüfbescheinigung 17 Jahre alt waren, entfällt das Alter als unabhängige Variable. Die Geschlechterverteilung in der Stichprobe der Prozessevaluation wurde bereits in Abschnitt 3.3.2 diskutiert und zur Querschnittsgewichtung der ersten Befragungswelle herangezogen (vgl. Abschnitt 3.4). Vor dem Hintergrund des nach wie vor unterschiedlichen geschlechtsspezifischen Verunfallungsrisikos junger Fahrer (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2008c) bleibt das Geschlecht auch bei der Differenzierung der inhaltlichen Aussagen zum Begleiteten Fahren relevant.

Als weitere soziodemographische unabhängige Variable erscheint der Ausbildungsstatus der Fahranfänger relevant. Aus der Information zur schulischen und beruflichen Ausbildungssituation lässt sich eine dichotome Variable von 17-jährigen Fahranfängern bilden, die entweder noch zur Schule gehen (66,8 %) oder sich bereits in einer

⁴⁶ Als unabhängige oder „erklärende“ Variablen bezeichnet man jene Merkmale, ... deren Auswirkungen auf andere Merkmale – die abhängigen Variablen – überprüft werden sollen“ (BORTZ 1999: 7f; ohne die Hervorhebung im Original).

Berufsausbildung befinden (33,2 %). Interessant ist dabei, inwieweit die Einbindung in unterschiedliche institutionelle Kontexte bzw. die damit einhergehende spezifische Lebenswelt Jugendlicher mit unterschiedlichen Opportunitäten oder Restriktionen der Auto-Mobilität einhergehen, auf die Exposition während der Begleitphase und damit letztlich auf die Nutzung des Modellversuchs durchschlagen.

Im sozioökonomischen Haushaltskontext bietet sich als weitere erklärende Variable der höchste erreichte Bildungsabschluss der Eltern an. Im Gegensatz zu den Jugendlichen kann der Bildungserwerb der Eltern als abgeschlossen gelten. Ferner kann diese Variable auch als grober Indikator des sozialen Status der Familie interpretiert werden (vgl. Abschnitt 3.5). In dieser Funktion fand sie auch Eingang in die schwedische Evaluation der dortigen Fahrausbildung in Begleitung eines Laien durch GREGERSEN (1997: 31) und GREGERSEN et al. (2000: 31).

Höchster Bildungsabschluss der Eltern	%
Hauptschule	14,1
Realschule	38,6
Hochschulreife oder ähnliches	21,2
Universität, Fachhochschule	23,5
Anderer Schulabschluss	2,6
Insgesamt	100,0
Anzahl	3.491

Tab. 3-23: Höchster Bildungsabschluss der Eltern

In der Stichprobe der Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens hatten 14,1 % der Eltern höchstens einen Hauptschulabschluss (vgl. Tab. 3-23). 38,6 % der Fahranfänger hatten mindestens einen Elternteil mit Realschulabschluss, weitere 21,2 % mindestens einen Elternteil mit einer Hochschulreife. Insgesamt 23,5 % der jungen Fahrer berichteten mindestens einen Elternteil mit Hochschulabschluss. Für die Datenauswertung wurden diese Schulabschlüsse dichotomisiert in eine Gruppe von Fahranfängern mit Elternteilen, die niedrige und mittlere Schulabschlüsse (höchstens einen Realschulabschluss, Mittlere Reife) aufwiesen (54,1 %), und eine Gruppe mit Elternteilen mit einem höheren Bildungsabschluss (mindestens Hochschulreife) (45,9 %).⁴⁷

⁴⁷ Der Ausbildungsstatus der Jugendlichen und der höchste erreichte Bildungsabschluss ihrer Eltern korrelieren unter allen Modellversuchsteilnehmern mit $r = .326$. Kinder von Eltern mit höchstens mittlerem Bildungsabschluss waren zum Befragungszeitpunkt lediglich zu etwas mehr als der Hälfte

Raumbezogenheit

Eine raumbezogene Unterscheidung des Erwerbs von Fahrerfahrung im Rahmen des Begleiteten Fahrens ist aus mehreren Gründen sinnvoll:

- Regionale Unterschiede in der Verunfallung junger Fahrer lassen sich anhand der Unfallstatistik Jahr für Jahr erneut nachweisen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2008a).
- Diese Tatsache schlägt sich auch in der Verkehrssicherheitsforschung nieder (vgl. z. B. HAUSTEIN, SCHRECKENBERG, SCHWEER 2002; MÄDER, PÖPPEL-DECKER 2001).
- Durch die Regionalisierung der Ergebnisse der Prozessevaluation zeigen sich Potenziale für die konkrete kleinräumige Bewerbung dieses Modellansatzes.

In Abschnitt 3.3.3 wurde zur regionalen Gliederung bereits die Dichotomisierung alte versus neue Bundesländer eingeführt.

Über den Land- / Stadt-Kreis, in dem am häufigsten Auto gefahren wird, kann den Modellversuchsteilnehmern die Unterscheidung zwischen einem städtischen und einem ländlichen Umfeld der Fahrsozialisation zugeordnet werden. 20,4 % der befragten BF17-Teilnehmer waren im Begleiteten Fahren am häufigsten in einer kreisfreien Stadt und 79,6 % am häufigsten in einem Landkreis unterwegs.

Neben diesen beiden Unterscheidungen soll in der Datenauswertung auch auf die vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) zur Verfügung gestellten siedlungsstrukturellen Kreistypen als alternativen Raumbezug zurückgegriffen werden (vgl. BBR 2008). Dabei bieten sich mehrere Klassifikationsebenen an:

Die großräumigste Typisierungsebene, nach der das BBR unterscheidet, bilden die landesscharf abgegrenzten Raumordnungsregionen, die zu drei Regionsgrundtypen zusammengefasst werden:

- Regionstyp I: Agglomerationsräume

Darunter werden Regionen mit sog. Oberzentren mit mehr als 300.000 Einwohnern oder einer Bevölkerungsdichte von um die 300 Einwohner / km² oder mehr zusammengefasst (vgl. BBR 2008).

(53,3 %) noch Schüler, davon überwiegend Gymnasiasten (61,4 %). Kinder von Eltern mit Hochschulreife gingen dagegen zu 84,0 % noch zur Schule, verbunden mit einem noch höheren Gymnasiastenanteil (74,1 %).

➤ Regionstyp II: Verstädterte Räume

Hierunter werden Regionen mit Oberzentren von mehr als 100.000 Einwohnern und einer Mindestdichte von 100 Einwohnern / km² oder einer Bevölkerungsdichte von mehr als 150 Einwohnern / km² zusammengefasst (vgl. BBR 2008).

➤ Regionstyp III: Ländliche Räume

Dieser Typ umfasst Regionen mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 150 Einwohnern / km² und ohne Oberzentren mit mehr als 100.000 Einwohnern sowie Regionen mit einem Oberzentrum mit mehr als 100.000 Einwohnern und einer Dichte von um die 100 Einwohnern / km² oder weniger (vgl. BBR 2008).

Auf einer kleinräumlicheren Ebene unterscheidet das BBR die Stadt- und Landkreise auf der Basis der drei unterschiedenen Regionsgrundtypen weiter nach der Bevölkerungsdichte. Dabei ergeben sich je nach Regionstyp weitere Differenzierungen, die auf der Ebene der Kreise insgesamt zu folgenden neun siedlungsstrukturellen Kreistypen führen (vgl. BBR 2008):

➤ Agglomerationsräume (Regionstyp I)

- ◆ Kernstädte im Regionstyp I (Kreisfreie Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern)
- ◆ Hochverdichtete Kreise im Regionstyp I (Kreise und Kreisregionen mit mindestens 300 Einwohnern / km²)
- ◆ Verdichtete Kreise im Regionstyp I (Kreise und Kreisregionen mit mindestens 150 Einwohnern / km²)
- ◆ Ländliche Kreise im Regionstyp I (Kreise und Kreisregionen mit weniger als 150 Einwohnern / km²)

➤ Verstädterte Räume (Regionstyp II)

- ◆ Kernstädte im Regionstyp II (Kreisfreie Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern)
- ◆ Verdichtete Kreise im Regionstyp II (Kreise und Kreisregionen mit mindestens 150 Einwohnern / km²)
- ◆ Ländliche Kreise im Regionstyp II (Kreise und Kreisregionen mit weniger als 150 Einwohnern / km²)

➤ Ländliche Räume (Regionstyp III)

- ◆ Ländliche Kreise höherer Dichte (Kreise und Kreisregionen mit mindestens 100 Einwohnern / km²)

- ◆ Ländliche Kreise geringerer Dichte (Kreise und Kreisregionen mit weniger als 100 Einwohnern / km²).

Die Fahranfänger in der Stichprobe der Prozessevaluation entstammten zu 38,3 % sog. „Agglomerationsräumen“, weitere 39,3 % kamen aus sog. „verstädterten Räumen“ und 22,4 % aus sog. „ländlichen Räumen“. Tab. 3-24 differenziert diese Regionsgrundtypen anhand der Daten der Prozessevaluation nach den feingliedrigeren siedlungsstrukturellen Kreistypen.

Siedlungsstruktureller Kreistyp	Regionsgrundtyp			Insgesamt
	Agglomerationsräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	
	Anteil der Befragten in %			
Groß- / Kernstädte	32,7	0,0	0,0	12,5
Hochverdichtete Kreise	28,8	0,0	0,0	11,0
Verdichtete Kreise	26,2	0,0	0,0	10,0
Ländliche Kreise	12,0	0,0	0,0	4,7
Groß- / Kernstädte	0,0	12,3	0,0	4,8
Verdichtete Kreise	0,0	51,5	0,0	20,3
Ländliche Kreise	0,0	36,1	0,0	14,2
Kreise höherer Dichte	0,0	0,0	63,4	14,2
Kreise geringerer Dichte	0,0	0,0	36,6	8,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.446	1.485	848	3.780

Tab. 3-24: Siedlungsstrukturelle Kreistypen, in denen am häufigsten begleitet gefahren wurde – nach dem Regionsgrundtyp

Die neun siedlungsstrukturellen Kreistypen erschienen zur durchgängigen Untergliederung der Verteilungen abhängiger Variablen in der Prozessevaluation zu differenziert.⁴⁸

Die Verwendung der Dichotomie „Stadt“ versus „Landkreis“ wirft das Problem der unterschiedlichen Größe kreisfreier Städte und der regional unterschiedlichen Verteilung solcher kreisfreier Städte in der Bundesrepublik auf. Diese Dichotomie betont eher unterschiedliche Fahrt-Umwelten wie z. B. in Städten: eher dichter Verkehr, mehr Lichtsignalanlagen, mehrere Fahrspuren etc.

Dagegen basiert die Bildung der drei Regionsgrundtypen (Agglomerations-, verstädterte und ländliche Räume) auf empirischen Daten zu Pendlerströmen sowie Oberzentren und ihrem jeweiligen Umland und bildet deshalb funktionalräumli-

⁴⁸ Sie werden nachfolgend nur gelegentlich zur vertiefenden Analyse herangezogen.

che Zusammenhänge mit ab (vgl. BBR 2008). In Abgrenzung zur Dichotomie „Stadt“ versus „Landkreis“ repräsentieren die drei Regionsgrundtypen eher die Lebensumwelt der Befragten. Vor diesem Hintergrund werden die drei Kategorien der Regionsgrundtypen in der nachfolgenden Datenauswertung durchgehend als unabhängige Variable verwendet.

Zeitliche Verortung im Modellversuch / Gesamte Dauer BF17

Die Länge der Begleitphase als Indikator für das Ausmaß des möglichen Expertisegewinns wurde bereits in der niedersächsischen Evaluation beachtet (vgl. STIENSMEIER-PELSTER 2007) und findet in der summativen Evaluation des bundesweiten Modellversuchs durch das KBA (vgl. SCHADE, HEINZMANN, FEDDERSEN 2008; FEDDERSEN, HEINZMANN 2007: 6) ebenso Verwendung wie in der hier vorgelegten Prozessevaluation. Dabei wird unterstellt, dass der Sicherheitsgewinn des Modellversuchs, ausgedrückt durch eine geringere Anzahl von Unfällen und Bußgeldbescheiden in der Zeit des anschließenden Alleinfahrens tendenziell um so größer sein wird, je länger der Fahranfänger vorher begleitet gefahren war.

Dieser Aspekt wird in der Prozessevaluation aufgegriffen. Aufgrund des spezifischen Forschungsauftrages (vgl. Abschnitt 1.4) wurde die prospektive Dauer der Begleitphase bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres⁴⁹ in Vierteljahresabschnitte unterteilt. Demnach fuhren 12,0 % der Befragten nur bis zu einem Vierteljahr in Begleitung, ca. jeweils ein Viertel bis zu sechs (23,7 %) bzw. neun Monaten (24,9 %) und nahezu vier von zehn Befragten (39,4 %) nutzten eine Begleitphase von mehr als neun Monaten (vgl. Bild 3-1).⁵⁰

Insbesondere bei der Auswertung von Variablen, welche die Herausbildung von Fahrerfahrung ansprechen, erscheint jedoch auch eine Veränderung der Sichtweise, nämlich der „Blick zurück“ auf die bisherige Teilnahmedauer am Begleiteten Fahren, sinnvoll. Dabei zeigte sich bei der Analyse der Daten der ersten Panelwelle, dass zum Zeitpunkt der Erstbefragung 56,9 % der Befragten erst zwischen zwei und drei Monate, 37,0 % vier Monate und

6,1 % bereits fünf oder (vereinzelt) sechs Monate begleitet fuhren.

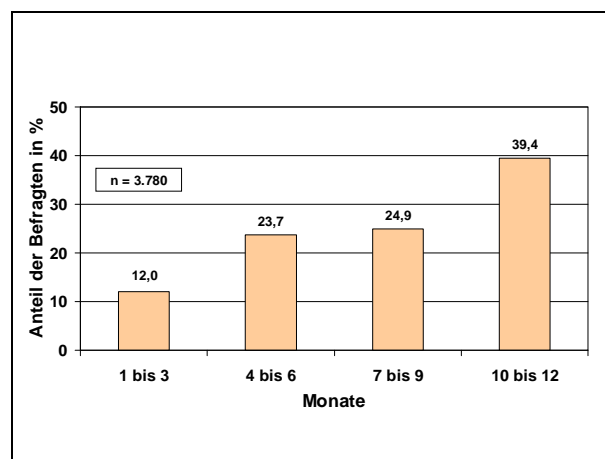


Bild 3-1: Begleitdauer der Befragten – nach Vierteljahren

Die Stichprobe der Modellversuchsteilnehmer kann hinsichtlich des aktuellen Teilnahmestatus schließlich noch unterschieden werden in

- sog. „Aktive“, die zur Zeit der Befragung (noch) 17 Jahre alt waren und begleitet fuhren, und
- sog. „Ehemalige“, die zum Zeitpunkt der Befragung (bereits) 18 Jahre alt waren und ohne Begleitung Auto fahren durften.

Mit dem gewählten Untersuchungsdesign können in jeder Panelwelle aktive und ehemalige BF17-Teilnehmer unterschieden werden. Dies ist auch aufgrund hin und wieder leicht unterschiedlicher Fragestellungen in der Aktiven- und Ehemaligenstichprobe angeraten.⁵¹ In den nachfolgenden Datenauswertungen wird jeweils explizit die Datenbasis (Modellversuchs- / BF17-Teilnehmer, Aktive oder Ehemalige) benannt.

3.7 Genutztes Antwortmedium und Kontaktmöglichkeiten mit den Befragten

Der für die Durchführung der Befragung angebotene Online-Fragebogen wurde von nahezu drei

⁴⁹ Kurz nach Aushändigung der Prüfbescheinigung an die Fahranfänger und während des weiteren Verlaufs der Prozessevaluation war noch nicht abzusehen, inwieweit die Modellversuchsteilnehmer die dreimonatige Frist zum Umtausch der Prüfbescheinigung in einen Kartenführerschein nach Erreichen des 18. Lebensjahres wahrnehmen werden.

⁵⁰ Für eine differenziertere Betrachtung der Verweildauer im Modellversuch, vgl. Abschnitt 4.4.

⁵¹ So sollten aktive BF17-Teilnehmer ihre Antworten häufig auf die „letzten vier Wochen“ beziehen. Ehemaligen Modellversuchsteilnehmern wurde dagegen eine Beurteilung „gegen Ende des Begleiteten Fahrens“ oder „in der Zeit des Begleiteten Fahrens“ abverlangt.

Mit einer solchen Dichotomisierung rückt mittelbar auch das Alter der Fahranfänger wieder in den Blickpunkt: Aktive Modellversuchsteilnehmer sind noch 17 Jahre alt, ehemalige bereits 18.

Vierteln (73,1 %) der 3.780 Befragten der ersten Panelwelle angenommen. Etwas mehr als ein Viertel (26,9 %) nutzten jedoch auch die Möglichkeit, den Fragebogen in Papierform auszufüllen (Offline). Dazu konnten sie einen ausgedruckten Fragebogen explizit per Postkarte anfordern oder dieser wurde ihnen im Zuge einer Erinnerungsaktion vom Forschungsnehmer zugeschiedt. In den nachfolgenden Panelwellen war die Onlinequote mit 81,5 %, 77,3 % und 85,3 % sogar noch höher. Auch die in der zweiten Panelwelle befragten Begleiter nutzten zu 86,7 % den Online-Fragebogen (vgl. Tab. 3-2).

Gründe für die Offline-Teilnahme / Nutzung des Fragebogens in Papierform	Welle 3	Welle 4
	%	
Probleme mit dem (Zugang zum) Internet-Fragebogen	7,4	5,1
Probleme mit Internet, kein Internetzugang	29,0	37,0
Kein PC zur Verfügung	8,3	8,0
Papierweg ist einfacher / bequemer	10,5	3,6
Keine Zeit / Lust zum Online-Ausfüllen	21,6	22,5
Einladung zur Online-Teilnahme vergessen	7,4	5,8
Sonstiges	15,7	18,1
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	324	138

Tab. 3-25: Gründe für die Offline-Teilnahme an der Befragung

In der dritten und vierten Panelwelle wurden die mit einem Papierfragebogen teilnehmenden Jugendlichen ausdrücklich gefragt, warum sie den Fragebogen nicht online ausgefüllt hatten. Offensichtlich dominierten dabei technische Probleme beim Zugang zum Internet bzw. das Fehlen eines Internetzugangs (vgl. Tab. 3-25). Der ebenfalls hohe Anteil von Antworten, die fehlende Zeit oder

Unlust zum Online-Ausfüllen zum Ausdruck brachten, verweisen auf Befragte, die mittels der Zusendung eines Papier-Fragebogens an die Befragung erinnert worden waren und die diese Papierversion gleich ausfüllten. Technische Probleme beim konkreten Zugang zum Online-Fragebogen wurden nur selten genannt.

17-Jährige schienen im Rahmen der Prozessevaluation aufgrund ihrer bekannten Computer- und Internetnutzung (vgl. Abschnitt 2.3) die ideale Zielgruppe einer Online-Befragung zu sein. Dem steht der bereits rein quantitativ beachtliche Umfang von mehr als jedem vierten Befragten gegenüber, der die Möglichkeit des elektronischen Feldzugangs nicht nutzen wollte oder konnte. Dieser Umstand verlangt nach einer intensiveren methoden- und inhaltskritischen Überprüfung möglicher Unterschiede zwischen der Online- und der Offline-Teilnahme der ersten Panelwelle der Prozessevaluation hinsichtlich soziodemographischer und -ökonomischer Variablen.

3.7.1 Soziodemographische und -ökonomische Unterschiede

Zunächst lässt sich feststellen, dass aktive BF17-Teilnehmer in der ersten Panelwelle signifikant häufiger die Online-Version des Fragebogens ausfüllten (74,0 %) als ehemalige Modellversuchsteilnehmer (66,4 %). Junge Männer bearbeiteten den Fragebogen darüber hinaus häufiger online als junge Frauen; dies gilt in der Tendenz auch innerhalb der beiden Subgruppen der aktiven und ehemaligen BF17-Teilnehmer, lässt sich aber dort nicht statistisch verallgemeinern (vgl. Tab. 3-26).

Antwortmedium: Online vs. Offline	Status der BF17-Teilnahme								
	Aktive			Ehemalige			Gesamt		
	Männlich	Weiblich	Gesamt	Männlich	Weiblich	Gesamt	Männlich	Weiblich	Gesamt
	%								
Online-Fragebogen	75,5	72,6	74,0	69,7	63,5	66,4	74,8	71,5	73,1
Offline-Fragebogen	24,5	27,4	26,0	30,3	36,5	33,6	25,2	28,5	26,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.624	1.710	3.334	208	238	446	1.832	1.948	3.780

Tab. 3-26: Genutztes Antwortmedium in der ersten Panelwelle – nach dem Status der BF17-Teilnahme

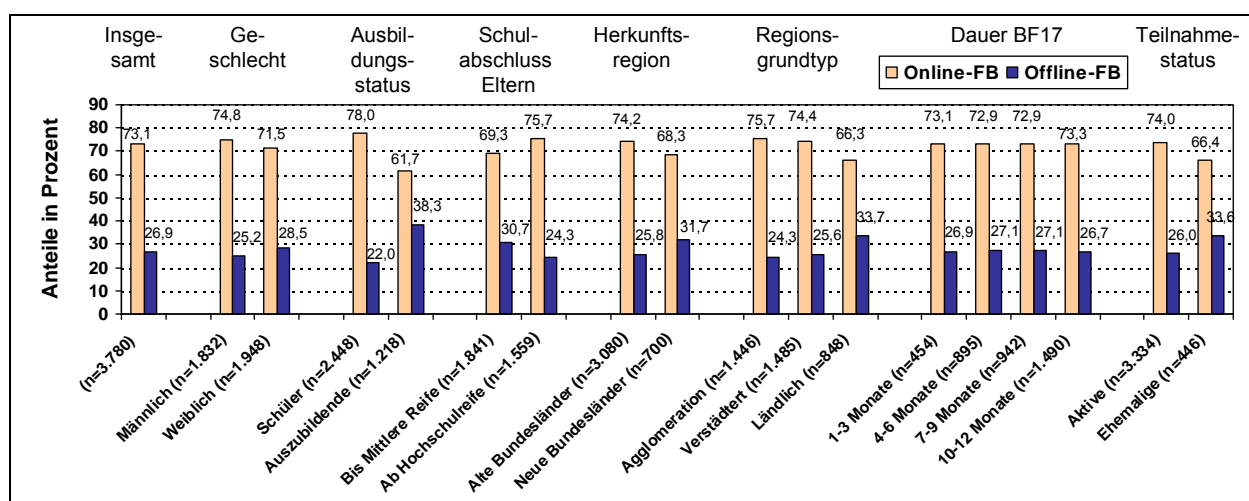


Bild 3-2: Genutztes Antwortmedium in der ersten Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Auch bezüglich des Schulabschlusses der jungen Fahrer zeigen sich signifikante Unterschiede: Ausgehend von Fahranfängern mit (höchstens) Hauptschulabschluss (64,9%), über Mittlere Reife (70,1%), Fachhochschul- / Fachgebundene Hochschulreife (71,5%) bis zum Abitur (92,1%) steigt der Anteil der Befragten, die den Fragebogen online ausfüllten.⁵² Schüler nutzten die Online-Version des Fragebogens signifikant häufiger als Auszubildende (78,0% versus 61,7%; vgl. Bild 3-2).

Schaut man auf den Familien- und Haushaltskontext der Fahranfänger, lassen sich folgende Unterschiede in der Wahl des Antwortmediums in der ersten Panelwelle feststellen: Der Anteil von Online-Befragungsteilnehmern stieg von Eltern mit Hauptschulabschluss (65,4%), über Eltern mit Mittlerer Reife (70,7%) zu Eltern mit Hochschulreife (75,8%) bzw. einem Hochschulabschluss (75,6%) signifikant an. Zwischen der Erwerbstätigkeit der Eltern (beide, ein / kein Elternteil erwerbstätig) und dem Antwortmedium lässt sich kein Zusammenhang feststellen. Dies ist im Hinblick auf die höchste berufliche Stellung im Familienkontext anders: Kinder un- / angelernter Arbeitnehmer gingen zur Beantwortung des Fragebogens nur zu etwas mehr als der Hälfte (57,7%) ins Internet. Kinder von Facharbeitern / Meistern nutzten das Online-Medium zu 70,8%, Kinder von Angestellten zu drei Vierteln (75,1%), Kinder von Selbstständigen, Freiberuflern sowie Landwirten zu 77,8% und Beamtenkinder schließlich zu 81,9%.

⁵² Die Antwortkategorie „Anderer Schulabschluss“ wurde weit überwiegend im Papierfragebogen gewählt und verweist deshalb weniger auf inhaltliche Besonderheiten des Schulabschlusses als vielmehr auf Ausfüllschwierigkeiten beim Offline-Fragebogen.

Auch die Art des Wohnhauses – als weitere Proxy-Variable für die sozioökonomische Stellung der Familie – steht in Zusammenhang mit dem benutzten Antwortmedium: Jugendliche aus Ein- / Zweifamilienhäusern oder Doppelhaushälften nutzten das Internet am häufigsten (75,1%), gefolgt von Jugendlichen aus Reihenhäusern (73,2%), Wohnblocks / Hochhäusern (69,6%) und Mehrfamilienhäusern (60,6%). Die Unterschiede in der Online-nutzung hinsichtlich der Anzahl weiterer Personen im Haushalt schwankten zwischen 66,1% (eine weitere Person) und 74,4% (vier weitere Personen), lassen sich jedoch statistisch nicht verallgemeinern.

In diesem Kontext sollen auch mögliche regionale Unterschiede geprüft werden. Modellversuchsteilnehmer aus den alten Bundesländern nutzten demnach signifikant häufiger das Internet als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Außerdem sank der Onlinezugang zum Fragebogen von 75,7% in Agglomerationsräumen, über 74,4% in verstädterten Räumen auf 66,3% in ländlichen Räumen (vgl. erneut Bild 3-2).

Hinsichtlich des Geschlechts und des Bildungsniveaus des Jugendlichen, dem Schulabschluss seiner Eltern, deren beruflicher Stellung und der Art des Wohnhauses können also ebenso Unterschiede im benutzten Antwortmedium der Befragungsteilnahme festgestellt werden wie bei raumbezogenen Variablen. Im Kontext dieses Forschungsprojektes ist die Internetnutzung also sozial, ökonomisch und räumlich unterschiedlich. Dies ist ein Argument dafür, sich bei der Datenerhebung auch in der Population der computer- und internetaffinen 17-Jährigen nicht alleine auf den Feldzugang via Internet zu stützen.

Ergänzend wurde die Teilnahme per Online- oder Papierfragebogen mittels einer logistischen Regressionsanalyse modelliert. Als unabhängige Variablen wurden das Geschlecht, der Ausbildungsstatus (Auszubildende vs. Schüler), der Schulabschluss der Eltern, die Herkunftsregion, der Regionsgrundtyp, die Gesamtdauer der Teilnahme am Modellprojekt, der Teilnahmestatus (Aktive vs. Ehemalige), der angestrebte bzw. erreichte Schulabschluss, die Erwerbstätigkeit der Eltern, die Art des Wohnhauses, die Haushaltsgröße und der Migrationshintergrund in das Modell aufgenommen.

Das Ergebnis der Regression stützt die Ergebnisse der bivariaten Analysen: Männer, Schüler, Befragte aus den alten Bundesländern und aus Agglomerationsräumen sowie 17-Jährige wählten eher den Online-Fragebogen. Des Weiteren entschieden sich Befragte, die das Begleitete Fahren maximal drei Monate vor ihrem 18. Geburtstag begonnen hatten, häufiger für die Online-Version. Jugendliche, die in Ein- oder Zweifamilienhäusern bzw. Doppelhaushälften wohnten, nahmen signifikant öfter online an der Befragung teil als Jugendliche aus Mehrfamilienhäusern. Weiterhin wählten Befragte mit zwei erwerbstätigen Elternteilen eher den Online-Fragebogen als Kinder von zwei erwerbslosen Elternteilen. Keinen signifikanten Einfluss zeigten der Schulabschluss der Eltern, die Haushaltsgröße sowie der Migrationshintergrund.⁵³

Tab. 3-27 verdeutlicht die Struktur der Stichprobe der Prozessevaluation hinsichtlich der in Abschnitt 3.6 als unabhängige Variablen eingeführten Dimensionen für die Subgruppen der mit der Online-Maske und dem Papier-Fragebogen Befragten sowie dem zusammengeführten Datensatz. Aufgrund des deutlich größeren Umfangs der Online-Teilstichprobe ändern sich die Relationen im Gesamtdatensatz im Vergleich zur Online-Teilstichprobe nach Hinzunahme der mit dem Papier-Fragebogen Befragten hinsichtlich des Geschlechts, der regionalen Herkunft, dem Regionsgrundtyp und dem Teilnahmestatus nur minimal. Der Einsatz der Papierversion erhöhte jedoch den Anteil der Auszubildenden und – in geringerem Umfang – auch jenen der Eltern mit niedrigem bis mittlerem Bildungsabschluss.

Unabhängige Variablen	Antwortmedium		Insgesamt
	Online-Fragebogen	Papier-Fragebogen	
Geschlecht des Fahranfängers			
Männlich	49,6	45,4	48,5
Weiblich	50,4	54,6	51,5
	(n = 2.763)	(n = 1.017)	(n = 3.780)
Ausbildungsstatus des Fahranfängers			
Schüler	71,8	53,6	66,8
Auszubildender	28,2	46,4	33,2
	(n = 2.660)	(n = 1.006)	(n = 3.666)
Höchster Schulabschluss der Eltern			
Bis Mittlere Reife	52,0	59,8	54,1
Ab Hochschulreife	48,0	40,2	45,9
	(n = 2.456)	(n = 944)	(n = 3.400)
Regionale Herkunft			
Alte Bundesländer	82,7	78,2	81,5
Neue Bundesländer	17,3	21,8	18,5
	(n = 2.763)	(n = 1.017)	(n = 3.780)
Regionsgrundtyp			
Agglomerationsräume	39,6	34,6	38,3
Verstädterte Räume	40,0	37,3	39,3
Ländliche Räume	20,4	28,1	22,4
	(n = 2.763)	(n = 1.017)	(n = 3.780)
Teilnahmestatus			
Aktive	89,3	85,3	88,2
Ehemalige	10,7	14,7	11,8
	(n = 2.763)	(n = 1.017)	(n = 3.780)

Tab. 3-27: Struktur der Stichprobe in der ersten Panelwelle – nach dem Antwortmedium

Auch zur Panelpflege (vgl. Abschnitt 2.3.3) sollten in der Prozessevaluation möglichst weitgehend elektronische Medien zum Einsatz kommen. Allerdings lag es an den Modellversuchsteilnehmern selbst, dem Forschungsnehmer gegenüber entsprechende Kommunikationskanäle anzubieten und damit ihre Anonymität weiter⁵⁴ zu lüften. Inhaltlich kann die Nennung solcher Kontaktmöglichkeiten u. E. auch als Commitment seitens der befragten Jugendlichen zur Teilnahme an etwaigen weiteren Panelwellen interpretiert werden.

Tab. 3-28 dokumentiert, dass dabei durchschnittlich 2,2 Kontaktmöglichkeiten je Befragtem genannt wurden, darunter war die Angabe einer E-Mail-Adresse deutlich am häufigsten (82,5 %). Etwas weniger als die Hälfte der Befragten gaben jeweils ihre Festnetz- oder Mobiltelefonnummer bekannt. Ca. vier von zehn offenbarten ihre Instant

⁵³ Das so ermittelte Regressionsmodell weist mit einem Nagelkerkes R-Quadrat von .45 eine beachtliche Modellanpassung auf.

⁵⁴ Aufgrund der Anlage der Prozessevaluation als Paneluntersuchung war das IfeS bereits im Besitz personenbezogener Daten der Modellversuchsteilnehmer. Hierbei waren strenge datenschutzrechtliche Vorschriften einzuhalten.

Messenger-Adresse. Unter den Kombinationsmöglichkeiten der Mehrfachantworten findet sich am häufigsten die alleinige Nennung einer E-Mail-Adresse (21,6 %), gefolgt von der Nennung aller vier möglichen Kommunikationskanäle (E-Mail, Handy, Festnetz und Instant Messenger) (12,8 %) sowie der Beschränkung auf E-Mail, Handy und Festnetz (11,6 %).

Nur etwa jeder 25-ste Befragte (4,3 %) war nicht bereit, uns entsprechende Kontaktmöglichkeiten anzubieten. Die Benachrichtigung über die nächste Panelwelle, die evtl. Erinnerung daran oder Nachfragen zu gravierenden Unplausibilitäten im ausgefüllten Fragebogen erfolgten bei diesen Probanden brieflich.

Kontaktmöglichkeiten mit den Befragten	Antworten		Befragte
	n	%	%
Keine Kontaktmöglichkeit	157	1,9	4,1
E-Mail	3.119	37,5	82,5
Mobiltelefon / Handy	1.774	21,3	46,9
Festnetz	1.780	21,4	47,1
Instant Messenger	1.488	17,9	39,4
Insgesamt	8.319	100,0	220,1

Mehrfachantworten: 8.319 Antworten von 3.780 Befragten

Tab. 3-28: Elektronische Kontaktmöglichkeiten mit den Befragten in der ersten Panelwelle (Mehrfachantworten)

Die subgruppenspezifische Differenzierung der Benennung elektronischer Kontaktmöglichkeiten

offenbart eine Reihe statistisch signifikanter und inhaltlich interessanter Unterschiede (vgl. Tab. 3-29):

- Fahranfängerinnen verweigerten seltener die Angabe einer Kontaktmöglichkeit und nannten häufiger eine E-Mail-Adresse als Fahranfänger.
- Auszubildende gaben häufiger keine Kontaktmöglichkeit bekannt, wollten häufiger über das Festnetz kontaktiert werden und deutlich seltener per E-Mail oder Instant Messenger.
- Fahranfänger mit Eltern mit niedrigem bis mittlerem Schulabschluss offenbarten seltener eine E-Mail- oder Instant Messenger-Adresse.
- Modellversuchsteilnehmer aus den neuen Bundesländern wollten häufiger per Mobiltelefon, aber seltener via Festnetz oder Instant Messenger kontaktiert werden.
- Stetig steigende oder fallende Anteile der unterschiedlichen Kommunikationstechniken wurden in den unterschiedenen Regionsgrundtypen genannt. Keine Kontaktmöglichkeit bzw. die telefonische Erreichbarkeit (Festnetz und mobil) wurden in ländlichen Regionen häufiger, E-Mail- oder Instant Messenger-Adressen dagegen seltener bekannt gegeben als in den anderen Regionstypen.
- Mit zunehmender Teilnahmedauer am Begleiteten Fahren zeigten sich höhere Werte für die Kontaktaufnahme via Festnetztelefon oder Instant Messenger.

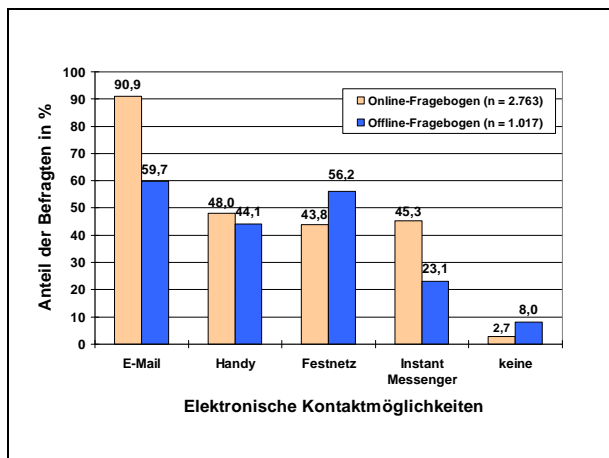
Kontaktmöglichkeiten mit den Befragten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Gesamtdauer BF17				BF17-Teilnahmestatus	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	1-3 Monate	4-6 Monate	7-9 Monate	10-12 Monate	Aktive	Ehemalige
Keine Kontaktmöglichkeit	4,8	3,5	2,4	4,6	3,0	2,7	4,0	4,9	3,9	3,9	5,0	5,7	4,4	3,7	3,8	3,8	6,9
E-Mail	80,5	84,4	89,5	71,3	79,9	88,8	83,1	80,0	86,1	82,7	76,1	80,9	81,4	83,7	83,0	83,0	79,2
Mobiltelefon / Handy	45,4	48,4	47,0	48,9	48,4	48,6	44,9	55,8	42,3	49,4	50,5	44,0	45,2	49,8	47,1	47,5	42,5
Festnetz	47,3	46,9	46,2	51,5	49,6	47,5	48,0	43,3	43,6	48,2	51,2	39,8	45,9	47,4	49,8	48,2	38,9
Instant Messenger	39,4	39,4	45,0	29,7	36,9	44,3	41,3	30,9	41,4	41,1	32,8	36,7	36,3	40,2	41,5	40,0	34,7
Insgesamt	1.832	1.948	2.448	1.218	1.841	1.559	3.080	700	1.446	1.485	848	454	895	942	1.490	3.334	446

Mehrfachantworten von 3.780 Befragten; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 3-29: Elektronische Kontaktmöglichkeiten mit den Befragten in der ersten Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

➤ Ehemalige Modellversuchsteilnehmer gingen plausiblerweise das geringste Commitment ein, wollten eher keine Kontaktmöglichkeit benennen und offenbarten seltener eine E-Mail-Adresse, einen Festnetzanschluss oder eine Instant Messenger-Adresse.

Deutliche und für alle unterschiedenen Kommunikationstechniken signifikante Unterschiede gab es auch in der Differenzierung der von den Befragten angebotenen Kommunikationswege nach dem Antwortmedium (vgl. Bild 3-3). Einen Papier-Fragebogen ausfüllende Fahranfänger gaben häufiger keine Kontaktmöglichkeit an, nannten seltener Kontaktmöglichkeiten via Internet (E-Mail, Instant Messenger) oder verwiesen auf einen Festnetztelefonanschluss. Online-Befragungsteilnehmer benannten deutlich häufiger eine E-Mail- oder Instant-Messenger-Adresse oder auch eine Handynummer. Die Trennung der Fahranfänger nach dem gewählten Antwortmedium schlug sich also auch in den jeweils vorgeschlagenen Kontaktwegen nieder.



Mehrfachantworten möglich;

Bild 3-3: Elektronische Kontaktmöglichkeiten – nach dem Antwortmedium (Mehrfachantworten)

3.7.2 Inhaltliche Unterschiede

Durch das Angebot der schriftlichen Befragungsteilnahme wurde die Stichprobe der BF17-Prozessevaluation nicht nur quantitativ – um ca. ein Viertel – vergrößert, sondern auch qualitativ, und zwar um die oben als eher internet-avers identifizierten soziodemographischen, -ökonomischen und sozialräumlich kategorisierten Teilpopulationen mit geringeren Online-Teilnahmequoten.

Vor diesem Hintergrund gilt es weiterhin zu klären, ob die Öffnung des Feldzugangs von der reinen

Online-Erhebung hin zu einem sog. „Mixed-Mode Survey“ (STOPHER 2008: 11) Auswirkungen auf die inhaltlichen Aussagen der Prozessevaluation nach sich zieht.

Hierbei wird zunächst auf die Gelegenheitsstruktur für das Autofahren abgestellt. Hinsichtlich der Verfügbarkeit von bis zu einem bzw. zwei und mehr Pkw im Haushalt lässt sich kein Unterschied nach dem gewählten Antwortmedium feststellen. Dies ändert sich, wenn man danach fragt, wem das beim Begleiteten Fahren am häufigsten genutzte Fahrzeug gehört (vgl. Bild 3-4). Diesbezüglich zeigen sich signifikante Unterschiede derart, dass unter Jugendlichen, die den Papier-Fragebogen ausfüllten, der Anteil der elterlichen Fahrzeughalter deutlich geringer und insbesondere der Anteil jener, die selbst als Fahrzeughalter auftraten, merklich höher war.⁵⁵

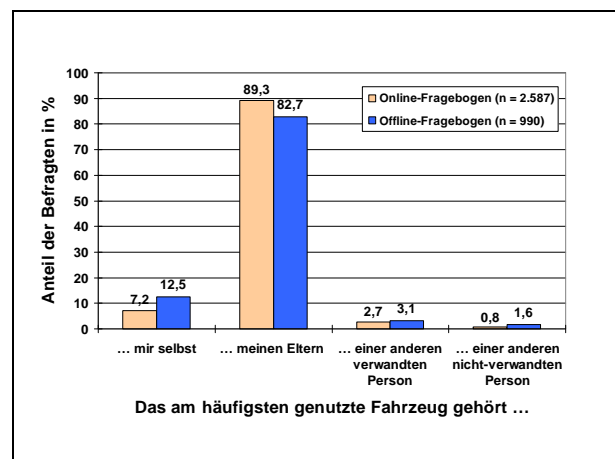


Bild 3-4: Halter des am häufigsten genutzten Pkw – nach dem Antwortmedium

Bild 3-5 zeigt, dass mit dem Papier-Fragebogen befragte Fahranfänger bereits länger am Modellversuch teilnahmen als die online Befragten. Dies ist plausibel, da der Versand der schriftlichen Fragebogen – auf expliziten Wunsch der Angeschie-

⁵⁵ Ergebnisse einer logistischen Regression mit der dichotomisierten abhängigen Variable „Jugendliche als Fahrzeughalter“ (Ja / Nein) und dem Set der unabhängigen Variablen sowie dem Antwortmedium und dem Teilnahmestatus (Aktive versus Ehemalige) als Determinanten erbrachten einen starken positiven Einfluss des Ausbildungsstatus „Auszubildender“, einen fast ebenso starken negativen Einfluss des Teilnahmestatus „Aktiver Modellversuchsteilnehmer“ und einen geringeren negativen Einfluss der Online-Teilnahme an der Befragung. D. h. Auszubildende, 18-jährige Befragte und Nutzer des Papier-Fragebogens waren öfter der Halter des beim Begleiteten Fahren am häufigsten genutzten Pkw. In der Subgruppe der aktiven Modellversuchsteilnehmer war schließlich nur noch der starke positive Einfluss des Ausbildungsstatus „Auszubildender“ nachweisbar.

benen bzw. im Zuge der generellen Erinnerungsaktion ca. sechs Wochen nach der Eröffnung der Online-Befragung – erst mehr oder weniger lange nach der Einladung zur Teilnahme an der Online-Befragung stattfand.

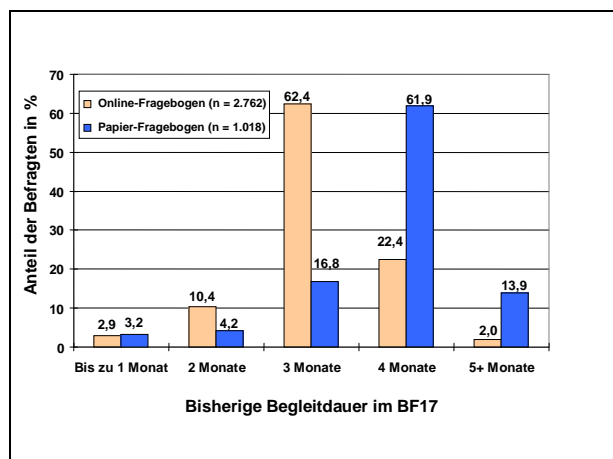


Bild 3-5: Bisherige Begleitdauer bei der Erstbefragung – nach dem Antwortmedium

Auch hinsichtlich der beiden zentralen Expositionsgrößen der Fahrleistung und der im Straßenverkehr verbrachten Fahrtzeit lassen sich Einflüsse des gewählten Antwortmediums nachweisen. Modellversuchsteilnehmer, die den Papier-Fragebogen als Antwortmedium wählten, berichteten eine höhere pauschale bisherige Gesamtfahrleistung sowie höhere durchschnittliche Tages- bzw. Wochenabschnitts-Fahrleistungen und längere Fahrtzeiten (beides insbesondere in der fünftägigen Arbeitswoche) als die online befragten Fahranfänger.

Die in Bild 3-2 aufscheinenden Unterschiede zwischen der Verwendung des Online- bzw. des Papier-Fragebogens ziehen die Aufmerksamkeit insbesondere auf die beiden Einflussgrößen „Ausbildung der Fahranfänger“ und „räumliche Struktur“. Vertiefende Analysen zu unterschiedlichen Fahrleistungen und Fahrtzeiten von Online- und Papier-Fragebognutzern zeigten nun, dass diese Unterschiede häufig durch das Zusammenwirken des Ausbildungsstatus der Modellversuchsteilnehmer und des Regionsgrundtyps, in dem sie ihre Begleitfahrten überwiegend absolvierten, erklärbar waren. Hielt man diese „Dritt-Variablen“ konstant, war meist kein Zusammenhang mehr zwischen dem Antwortmedium und den Expositionsvariablen erkennbar. Konkret bleibt festzuhalten:

- Mehr Auszubildende als Schüler und mehr Fahranfänger aus ländlichen Räumen füllten die Papierversion des Fragebogens zu einem späteren Zeitpunkt aus als ihre Pendanten den

Online-Fragebogen. Insofern erscheinen leicht erhöhte (bisherige) Gesamtfahrleistungen plausibel.

- Des Weiteren steigt der Anteil von Auszubildenden im Vergleich zu Schülern von Agglomerationen (25,4 %) über verstärkte (34,5 %) zu ländlichen Räumen (44,5 %) stetig an.
- Die mit Papier-Fragebogen während der fünftägigen Arbeitswoche protokollierten höheren Fahrleistungen und längeren Fahrtzeiten weisen auf die spezifische Expositionssituation von Auszubildenden an diesen „Arbeitstagen“. Auszubildende erreichten eine höhere Fahrleistung als Schüler (vgl. Abschnitt 5.5), waren länger begleitet unterwegs (vgl. Abschnitt 5.6.1) und nutzten den Weg zum Ausbildungsplatz häufiger für Begleitfahrten als Schüler den Weg zur Schule (vgl. Abschnitt 5.7.1).

Alles in allem war die höhere Exposition von Modellversuchsteilnehmern, die den Papier-Fragebogen ausgefüllt hatten, also auf die Kombination des Ausbildungsstatus mit der sozialräumlichen Herkunft dieser Befragten zurückzuführen. Vor dem Hintergrund der deutlich unterschiedlichen soziodemographischen, -ökonomischen und sozialräumlichen Nutzung des Online- und des Papier-Fragebogens erscheint die Beschränkung auf die Datenerhebung mit lediglich einem dieser Medien nicht empfehlenswert.

4 Fahrerlaubniserwerb und Fahrerlaubnisbesitzdauer

4.1 Fahrerlaubniserwerb

4.1.1 Beginn und Dauer der Fahrausbildung

Die Teilnehmer am Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ durchlaufen die gleiche Fahrausbildung wie Fahranfänger, welche die Pkw-Fahrerlaubnis frühestens zur Vollendung des 18. Lebensjahres – also auf herkömmliche Art und Weise – erwerben.

Über die Hälfte der befragten BF17-Teilnehmer (55,8 %) hatte die Fahrausbildung bis zu sieben Monate vor ihrem 17. Geburtstag begonnen.⁵⁶ 7,7 % der Befragten starteten im Geburtstagsmonat – also unmittelbar vor oder nach ihrem 17. Geburtstag – in die Fahrausbildung und über ein Drit-

⁵⁶ Der Beginn der Fahrausbildung wird im Fragebogen operationalisiert durch das Datum der Anmeldung zur Pkw-Fahrausbildung in der Fahrschule.

tel (36,4 %) erst ab dem Monat nach ihrem Geburtstag (vgl. Bild 4-1).

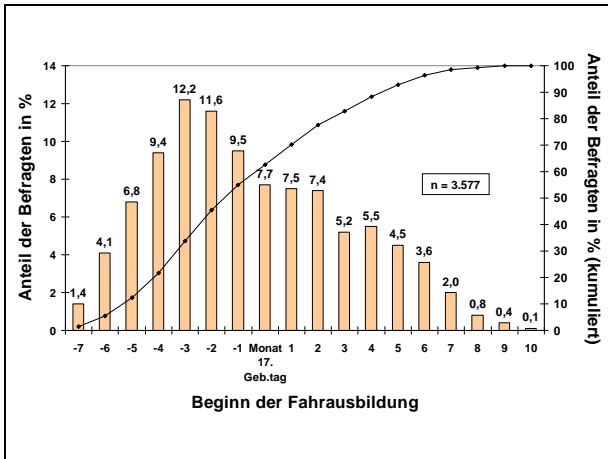


Bild 4-1: Fahrausbildungsbeginn vor bzw. nach dem 17. Geburtstag in Monaten

Bild 4-2 dokumentiert – für die durch die Kategorien der unabhängigen Variablen (vgl. Abschnitt 3.6) definierten Subgruppen – den durchschnittlichen Zeitpunkt des Fahrausbildungsbeginns in Relation zum 17. Geburtstag der Fahranfänger in Monaten. Dabei verweisen negative Werte auf einen Fahrausbildungsbeginn vor, positive Werte auf den Fahrausbildungsbeginn nach dem Geburtsmonat. Signifikante Unterschiede zeigen sich hinsichtlich folgender Variablen:

- Schüler begannen ihre Fahrausbildung früher als Auszubildende.
- Während in den alten Bundesländern im Durchschnitt ca. einen halben Monat vor dem Geburtsmonat mit der Fahrausbildung begonnen wurde, war dies in den neuen Bundesländern erst kurz nach dem 17. Geburtstag der Fall.

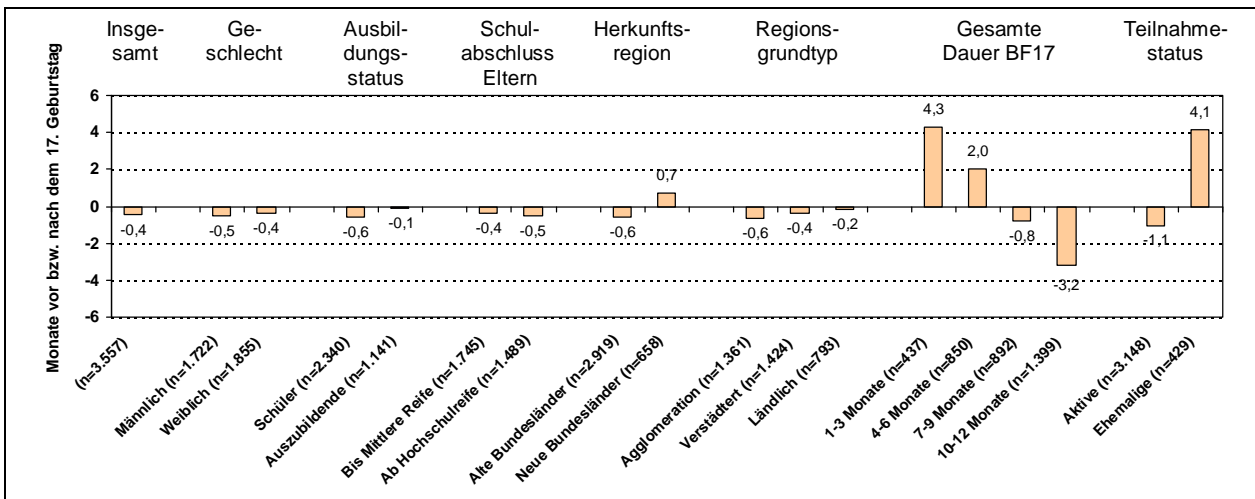


Bild 4-2: Fahrausbildungsbeginn in Monaten vor oder nach dem 17. Geburtstag – nach relevanten Subgruppen

- Am frühesten begannen Fahranfänger aus Agglomerationsräumen ihre Fahrausbildung, gefolgt von Jugendlichen aus verstädterten Räumen und schließlich jungen Fahrern aus ländlichen Räumen.
- Wie zu erwarten, ist die Dauer des Begleiteten Fahrens umso kürzer, je später mit der Fahrausbildung begonnen wurde.
- Ein ähnlicher Zusammenhang zwischen dem Fahrausbildungsbeginn und der Dauer der BF17-Teilnahme zeigt sich auch im Unterschied zwischen aktiven und ehemaligen BF17-Teilnehmern. Plausiblerweise hatten letztere erst spät, nämlich mehr als vier Monate nach dem 17. Geburtstag, mit der Fahrausbildung

begonnen und waren bereits zum Zeitpunkt der ersten Befragung 18 Jahre alt.

Die Angaben der BF17-Teilnehmer zur Dauer der Fahrausbildung schwanken zwischen einem⁵⁷ und 18 Monaten (vgl. Bild 4-3). Ein Viertel der jungen Fahranfänger hatte die Fahrerlaubnis bereits nach vier Monaten erworben, die Hälfte der BF17-Teilnehmer (arithmetisches Mittel und Median) nach sechs Monaten und drei Viertel der Befragten nach sieben Monaten Fahrausbildung.

⁵⁷ Da die Grundgesamtheit aus Fahranfängern besteht, die ihre Prüfbescheinigung zwischen Mitte August und Mitte September 2007 erhielten, ist diese sehr kurze Fahrausbildungsdauer (z. B. im Rahmen einer Ferienfahrschule) durchaus plausibel.

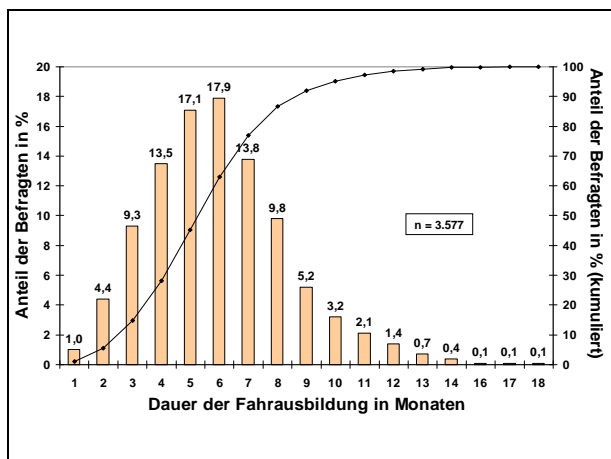


Bild 4-3: Fahrausbildungsdauer in Monaten

Hinsichtlich der Dauer der Fahrausbildung zeigen sich signifikante Mittelwertunterschiede (vgl. Bild 4-4) nach dem Geschlecht, wobei weibliche Fahranfänger mehr Zeit für ihre Pkw-Fahrausbildung benötigten. Fahranfänger mit Eltern mit niedrigem oder mittlerem Schulabschluss benötigten weniger Zeit für die Fahrausbildung als Kinder von Eltern mit einem höheren Schulabschluss. Fahranfänger in Agglomerationsräumen brauchten am längsten für ihren Fahrerlaubniserwerb, gefolgt von Gleichaltrigen in verstäderten Räumen. Junge Fahrer aus ländlichen Räumen erwarben ihre BF17-Fahrerlaubnis am zügigsten.

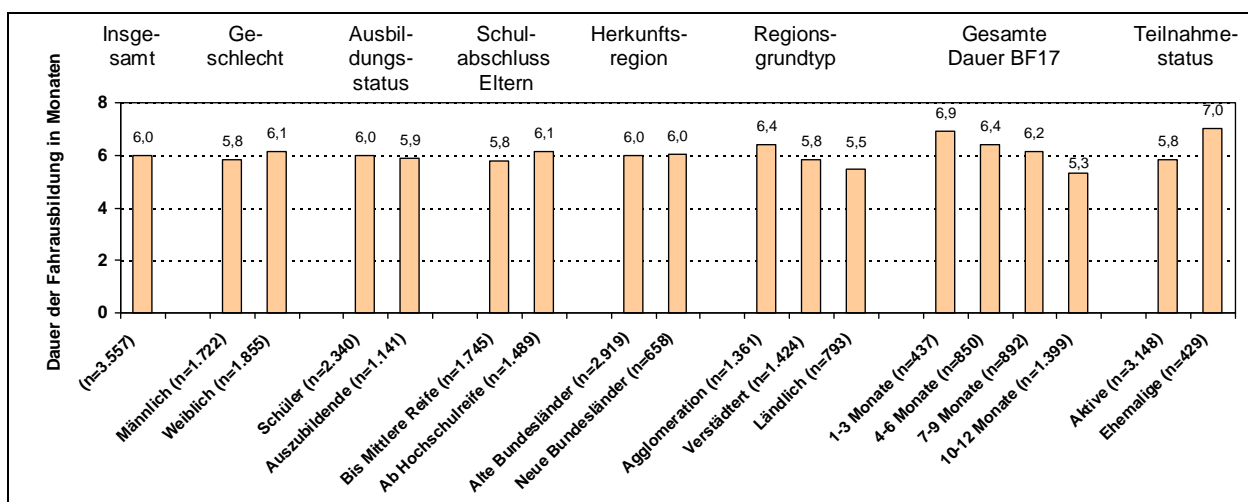


Bild 4-4: Fahrausbildungsdauer in Monaten – nach relevanten Subgruppen

Auch die beiden Differenzierungen nach der Dauer der Modellversuchsteilnahme und dem Teilnahme-status zeigt die plausiblen, statistisch verallgemeinerbaren Unterschiede: Je kürzer die Gesamtdauer des Begleiteten Fahrens, desto länger dauerte die Fahrausbildung. Junge Fahrer, die bereits bei der Erstbefragung alleine Auto fahren durften, berichteten eine merklich längere Fahrausbildungsdauer als (noch) aktive Modellversuchsteilnehmer.

4.1.2 Anzahl Fahrstunden

In der fahrpraktischen Grundausbildung – bestehend aus der sog. Grundstufe, der Aufbaustufe und der Leistungsstufe – ist die Anzahl zu absolvierender Fahrstunden von den individuellen Fähigkeiten und dem Lernfortschritt des Fahrschülers abhängig. Anders sieht es bei den sog. „Sonderfahrten“ aus, zu denen in der Ausbildung für die Fahrerlaubnisklasse B fünf sog. „Überland“- vier

sog. „Autobahn“-Fahrten und drei Fahrten bei Dunkelheit zählen.⁵⁸

Vor diesem Hintergrund ist die Bestimmung einer Mindestanzahl an Fahrstunden nicht möglich. Die von den Modellversuchsteilnehmern berichtete Stundenzahl schwankt zwischen 15 und mehr als 50. In der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) bezeichneten Experten die Anzahl von weniger als 20 Fahrstunden als unplausibel. Deshalb wurden dort und werden auch in der Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens alle Nennungen von weniger als 20 Stunden auf die Mindestanzahl von 20 Fahrstunden aufgefüllt. Damit errechnet sich ein arithmetisches Mittel von $\bar{x} = 28,8$ Fahrstunden. Ein Viertel der Fahranfänger hatte lediglich bis zu 22 Fahrstunden genommen, die Hälfte (= Median \tilde{x}) bis zu 27 und drei Viertel

⁵⁸ Vgl. http://fahlehrerverband-bw.de/07-FSKI/KI_pkw.htm vom 31.07.2008.

der Fahranfänger hatten bis zu 34 Fahrstunden benötigt (vgl. Bild 4-5).

Damit unterscheiden sich die BF17-Teilnehmer zwar signifikant vom Querschnitt aller Pkw-Fahranfänger ($\bar{x} = 30,3$ Fahrstunden), jedoch nicht von den 18-jährigen Fahranfängern ($\bar{x} = 29,0$ Fahrstunden) wie sie in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ dokumentiert wurden.

Des Weiteren zeigt sich, dass weibliche Fahranfänger signifikant mehr Fahrstunden benötigten als ihre Kollegen (vgl. Bild 4-6). Schüler berichteten ebenso mehr Fahrstunden als Auszubildende, wie BF17-Teilnehmer aus den neuen Bundesländern im Vergleich zu ihren Pendanten als den alten Bundesländern. Auch hinsichtlich der Dauer der Modellversuchsteilnahme lassen sich signifikante Unterschiede in der Fahrstundenzahl nachweisen. Dies schlägt sich auch darin nieder, dass aktive BF17-Teilnehmer weniger Fahrstunden benötigten als ihre Kollegen, die zum Befragungszeitpunkt bereits 18 Jahre alt waren (vgl. Bild 4-6).

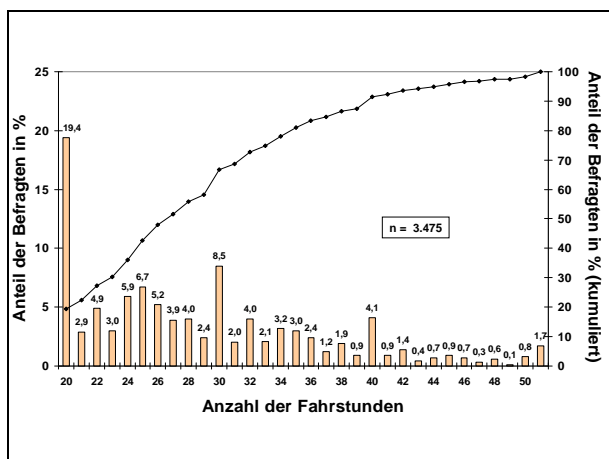


Bild 4-5: Anzahl der Fahrstunden

4.1.3 Anzahl Prüfungsversuche

Insgesamt 85,5 % der Befragten bestanden die theoretische Fahrerlaubnisprüfung gleich beim ersten Mal, 12,0 % benötigten einen zweiten Versuch und nur 2,5 % mussten sich der Prüfungssituation dreimal oder öfter stellen. Auch die praktische Prüfung wurde von mehr als drei Vierteln der jungen Fahrer (77,4 %) beim ersten Mal bestanden. 18,1 % benötigten zwei und 4,5 % noch weitere Prüfungsversuche.

Zwischen den BF17-Teilnehmern und dem altersunabhängigen Querschnitt der Fahrerlaubnisbewerber aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ zeigen sich keine signifikanten Unterschiede hin-

sichtlich der Anzahl theoretischer und praktischer Prüfungsversuche. Im Vergleich der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer und der 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerber aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ berichteten 18-Jährige geringfügig weniger theoretische und praktische Prüfungsversuche.⁵⁹

Der Median der nicht normalverteilten Häufigkeitsverteilungen theoretischer und praktischer Prüfungsversuche ist in allen untersuchten Subgruppen der BF17-Teilnehmer gleich ($\tilde{x} = 1$).⁶⁰ Trotzdem zeigen sich interessante statistisch signifikante Unterschiede (vgl. Bilder 4-7 und 4-8):⁶¹

- Weibliche Fahranfänger berichteten etwas weniger theoretische, aber etwas mehr praktische Prüfungsversuche als ihre männlichen Kollegen.
- Schüler benötigten weniger theoretische Prüfungsversuche. Bei der praktischen Prüfung lassen sich keine Unterschiede feststellen.
- Fahranfänger mit Eltern mit niedrigem bis mittlerem Schulabschluss benötigten etwas mehr theoretische Prüfungsversuche als solche mit Eltern mit höherem Schulabschluss.
- Junge Fahrer aus den neuen Bundesländern benötigten mehr theoretische und praktische Prüfungsversuche als ihre Pendanten aus den alten Bundesländern.
- Fahranfänger mit einer bis zu sechsmonatigen Begleitdauer benötigten mehr theoretische und praktische Prüfungsversuche als BF17-Teilnehmer mit einer um bis zu weitere drei oder sechs Monate längeren Begleitzeit.
- Modellversuchsteilnehmer, welche die Begleitphase zum Zeitpunkt der ersten Befragung bereits beendet hatten, berichteten mehr theoretische und praktische Prüfungsversuche als ihre damals noch aktiven Kolleginnen und Kollegen.

⁵⁹ Diese Befunde stehen im Widerspruch zu den vom Kraftfahrt-Bundesamt für das Jahr 2008 berichteten höheren Anteilen nicht bestandener theoretischer und praktischer Prüfungen bei der Fahrerlaubnisklasse B (ohne Alterseingrenzung) im Vergleich zum BF17 (vgl. KBA 2009: 7).

⁶⁰ Der Median (\tilde{x}) ist immer bei ordinalskalierten kategorialen Variablen aussagekräftig. Darüber hinaus sollte er als Maß der zentralen Tendenz auch dann Verwendung finden, wenn eine intervallskalierte Häufigkeitsverteilung sehr schief ist bzw. extreme Ausreißer das arithmetische Mittel verzerren (vgl. Abschnitt 3.3.1).

⁶¹ Während der Median die Fälle (hier: Modellversuchsteilnehmer) halbiert, führen nichtparametrische Signifikanztests ihre Berechnungen mit den Werten (hier: Anzahl der Prüfungsversuche) durch.

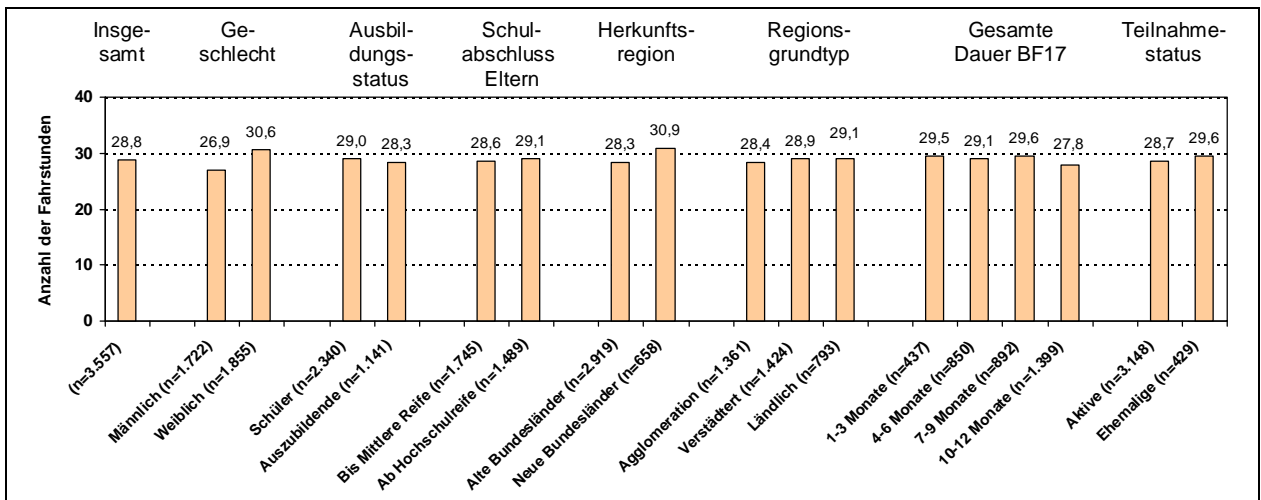


Bild 4-6: Anzahl Fahrstunden – nach relevanten Subgruppen

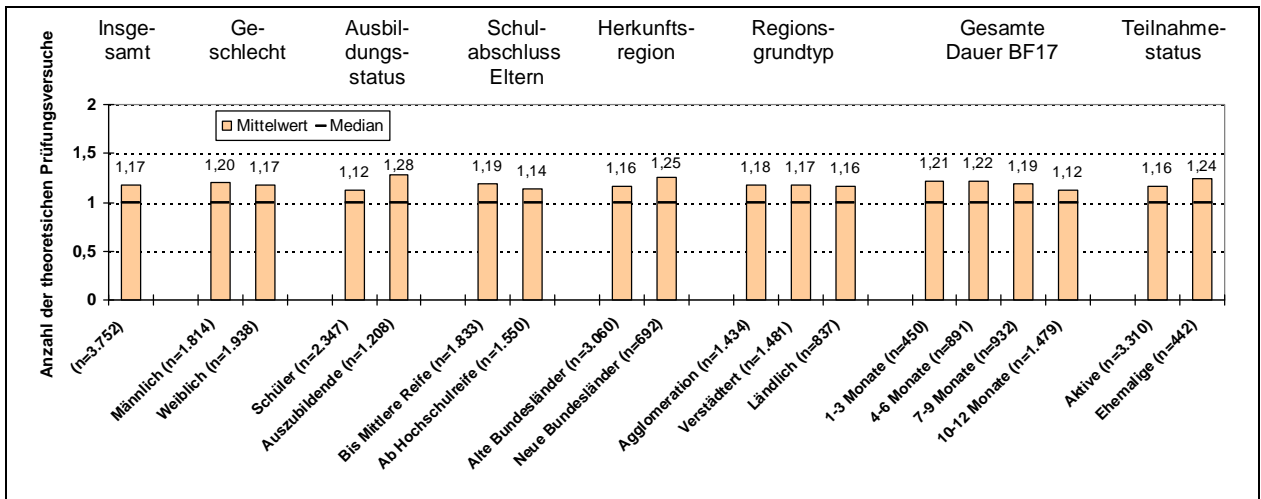


Bild 4-7: Anzahl Prüfungsversuche bei der theoretischen Führerscheinprüfung – nach relevanten Subgruppen

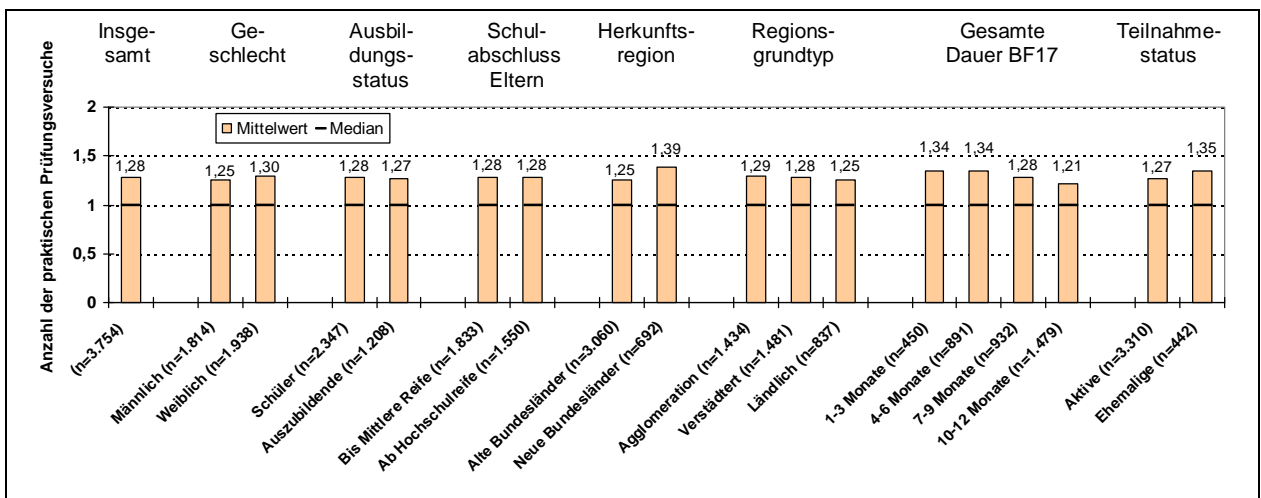


Bild 4-8: Anzahl Prüfungsversuche bei der praktischen Führerscheinprüfung – nach relevanten Subgruppen

4.1.4 Besitz weiterer Fahrerlaubnisse

Der Besitz weiterer Fahrerlaubnisse schon vor der Teilnahme am Begleiteten Fahren ist ein Indiz für den Erwerb anderweitiger Fahrerfahrung und den Aufbau von Fahrexpertise, die den jungen Fahrern beim Autofahren zugute kommen kann. In der Prozessevaluation berichteten mehr als ein Fünftel (21,0 %) der Befragten solche Erfahrungen als Fahrzeugführer im Straßenverkehr. Dabei lassen sich folgende Fahrerlaubnisse unterscheiden (vgl. Tab. 4-1 und 4-2 sowie Bild 4-9):

➤ Mofa-Prüfbescheinigung

Knapp jeder zehnte Modellversuchsteilnehmer (9,6 %) gab an, vor dem Begleiteten Fahren bereits eine Prüfbescheinigung für Mofas erworben zu haben. Statistisch verallgemeinerbare Unterschiede hinsichtlich des Besitzes einer Mofa-Prüfbescheinigung lassen sich für alle unabhängigen Variablen außer dem Regionsgrundtyp nachweisen. Der Median der mit einem Mofa berichteten Fahrleistung liegt in der Kategorie 1.001 bis 1.500 km.

➤ Klasse M

Mopeds, Mokicks (Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h, Hubraum bis 50 Kubikzentimeter) durften immerhin von jedem zwanzigsten BF17-Teilnehmer (5,5 %) bereits vor der Teilnahme am Modellversuch gefahren werden. Auch diesbezüglich unterscheiden sich die Fahranfänger hinsichtlich des Geschlechts, des Ausbildungsstatus, des Schulabschlusses ihrer Eltern und der Herkunftsregion signifikant voneinander. Von den Inhabern einer Fahrerlaubnis der Klasse M wurden deutlich höhere Fahrleistungen berichtet. Der Median liegt hier in der Kategorie 2.501 bis 3.000 km.

➤ Klasse A1

Führerscheine für Leichtkrafträder (Hubraum bis 125 Kubikzentimeter, Motorleistung bis 11 Kilowatt) waren vor dem Begleiteten Fahren bei 7,4 % der jungen Fahrer vorhanden. Verallgemeinerbare Unterschiede zeigen sich nach dem Geschlecht, der Ausbildung, der Herkunftsregion und dem Regionsgrundtyp. Mit Leichtkrafträdern wurden, mit einem Median in der Kategorie von 3.501 bis 4.000 km, die höchsten Fahrleistungen erbracht.

➤ Klassen S, L oder T

Fahrerlaubnisse für diese drei- oder vierrädrigen Klein- oder Leichtkraftfahrzeuge bzw. land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen waren nur bei 3,9 % der Befragten vorhanden. Jedoch

lassen sich für alle unabhängigen Variablen außer der regionalen Herkunft, der Gesamtdauer der Begleitphase und dem Teilnahmestatus (aktive vs. ehemalige Modellversuchsteilnehmer) statistisch verallgemeinerbare Unterschiede feststellen. Die Fahrleistungen, die mit einer Fahrerlaubnis der Klassen S, L oder T erbracht wurden, halten sich in engen Grenzen. Ihr Median liegt bei lediglich 301 bis 400 km.

Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse	Antworten		Be- fragte
	n	%	%
Keine	2.416	74,9	79,0
Mofa-Prüfbescheinigung	293	9,1	9,6
Klasse M	169	5,3	5,5
Klasse A1	225	7,0	7,4
Klassen S/L/T	121	3,7	4,0
Insgesamt	3.224	100,0	105,5

Mehrfachantworten: 3.225 Antworten von 3.057 Befragten;

Tab. 4-1: Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse (Mehrfachantworten)

Tatsächlich lässt sich in der Stichprobe der Prozessevaluation ein Effekt des Vorbesitzes anderer Fahrerlaubnisse auf den Pkw-Fahrerlaubniserwerb im Rahmen des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ nachweisen:

- Jugendliche, die bereits eine Fahrerlaubnis der genannten Klassen besessen hatten, benötigten signifikant weniger Pkw-Fahrstunden als Jugendliche ohne Vorbesitz einer Fahrerlaubnis (25,6 vs. 29,8 Fahrstunden).
- Der Vorbesitz weiterer Fahrerlaubnisse hatte Einfluss auf die Anzahl der theoretischen und praktischen Prüfungsversuche im Rahmen des BF17. Fahranfänger, die bereits eine andere Fahrerlaubnis besessen hatten, benötigten signifikant mehr theoretische Prüfungsversuche als ihre Pendanten ohne vorherigen Fahrerlaubnisbesitz (1,23 vs. 1,16). Umgekehrt benötigten Fahranfänger mit einer Fahrerlaubnis in einer der abgefragten Klassen signifikant weniger praktische Prüfungsversuche als Modellversuchsteilnehmer ohne Vorbesitz solcher Fahrerlaubnisse (1,21 vs. 1,29).

Evtl. verleiten also Vorerfahrungen mit einer motorisierten Verkehrsteilnahme zu einer weniger sorgfältigen Vorbereitung auf die Theorieprüfung. Der Einfluss des Vorbesitzes anderer Fahrerlaubnisse auf die Anzahl der Fahrstunden und der praktischen Prüfungsversuche, also auf die fahrpraktischen Aspekte des Pkw-Fahrerlaubniserwerbs,

Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Gesamte Dauer BF17				BF17-Teilnehmerstatus	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	1-3 Monate	4-6 Monate	7-9 Monate	10-12 Monate	Aktive	Ehemalige
	%																
Keine	69,5	88,3	85,4	67,1	74,9	84,7	78,4	82,7	83,1	78,0	75,0	83,5	79,4	80,4	77,0	78,3	80,7
Mofa-Prüfbescheinigung	13,5	6,1	7,9	13,1	11,2	7,2	11,5	2,2	10,1	9,2	9,8	6,5	6,9	9,9	12,1	11,2	7,2
Klasse M	8,2	3,2	3,6	9,3	7,3	3,2	6,2	3,0	4,7	5,7	6,9	5,3	6,6	4,7	5,7	5,3	6,1
Klasse A1	12,2	3,1	4,6	12,4	8,1	6,5	5,8	14,5	4,7	7,5	11,7	6,3	8,4	6,7	7,7	7,2	8,0
Klassen S/L/T	6,6	1,6	2,1	6,9	5,4	2,0	4,3	2,5	2,4	4,3	6,1	2,0	3,7	3,8	4,8	4,3	3,5
Gesamt (n)	1.462	1.560	1.960	966	1.471	1.248	2.445	577	1.122	1.190	709	362	696	750	1.213	1.877	1.145

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 4-2: Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

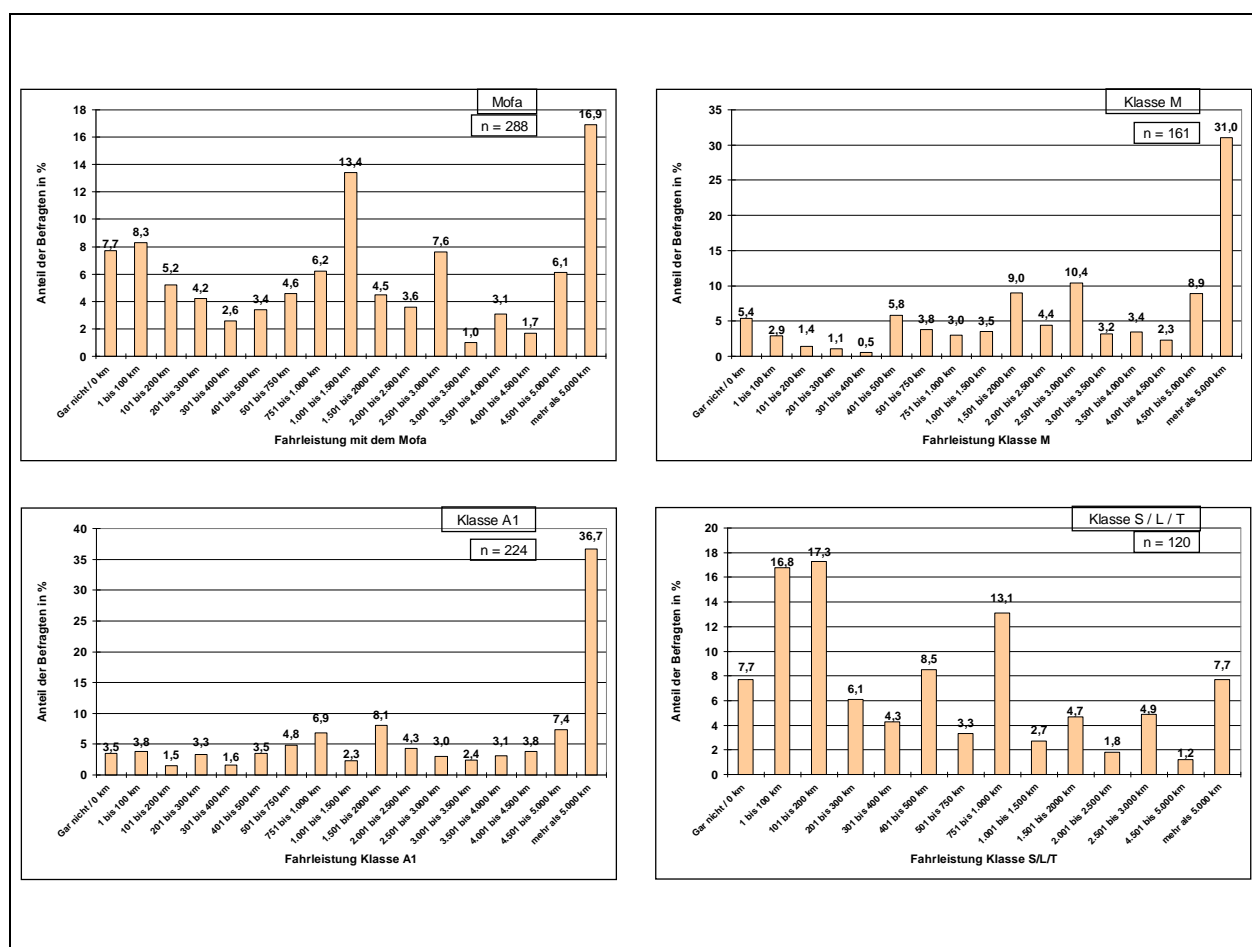


Bild 4-9: Mit anderen Fahrzeugen erbrachte Fahrleistungen – nach dem Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse

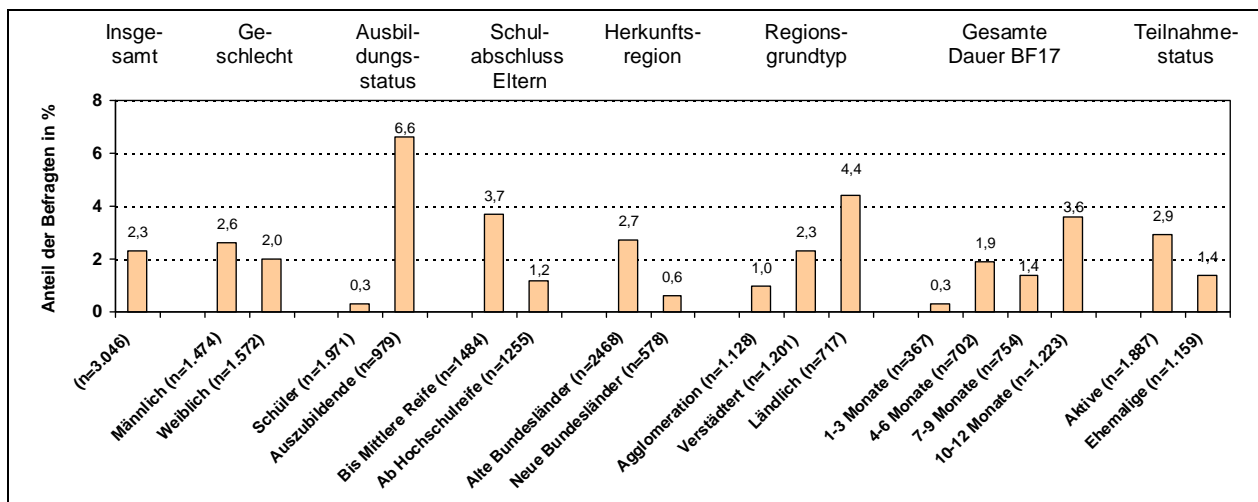


Bild 4-10: Besitz einer Ausnahmegenehmigung – nach relevanten Subgruppen

kann durchaus als Indiz für die Wirkung bereits erworbener Fahrerfahrung und Expertise bei den entsprechenden jungen Fahrern interpretiert werden.

4.1.5 Besitz einer Ausnahmegenehmigung

In ausführlich zu begründenden Einzelfällen kann die regional zuständige Straßenverkehrsbehörde das Mindestalter zur Erteilung einer Fahrerlaubnis um höchstens ein Jahr herabsetzen.⁶² Neben dem Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse stellt das Vorhandensein einer sog. „Ausnahmegenehmigung“ eine weitere Möglichkeit dar, über den Modellversuch hinaus – also ohne Begleitperson – Fahrerfahrung zu sammeln. Allerdings wird die Ausstellung einer solchen Ausnahmegenehmigung restriktiv gehandhabt, so dass es nicht verwundert, dass lediglich 2,3 % der befragten Modellversuchsteilnehmer (n = 70) eine solche Genehmigung hatten.

Bild 4-10 gibt einen Überblick über das Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung in relevanten Subgruppen. Statistisch verallgemeinerbare Unterschiede zeigen sich insofern als Auszubildende und Fahranfänger mit Eltern mit niedrigem bis mittlerem Schulabschluss häufiger eine solche Ausnahmegenehmigung berichteten. Auch zwischen den alten und neuen Bundesländern lassen sich entsprechende Unterschiede nachweisen. Mit sin-

kender Bevölkerungsdichte nimmt der Anteil der Fahranfänger mit Ausnahmegenehmigung ebenso zu wie mit längerer Dauer der Begleitzeit. Letzteres schlägt sich auch in den Unterschieden im Teilnahmezustand nieder. Während die Unterschiede hinsichtlich des Ausbildungsstatus und des Regionsgrundtyps vor dem Hintergrund der Erteilungsvoraussetzungen einer Ausnahmegenehmigung plausibel sind, lässt sich mit Bezug auf das Begleitete Fahren sagen, dass Inhaber einer Ausnahmegenehmigung signifikant früher in den Modellversuch starteten bzw. eine längere Begleitdauer aufwiesen (\bar{x} = 9,6 Monate) als ihre Pendanten ohne Ausnahmegenehmigung (\bar{x} = 8,0 Monate). Dies erscheint insofern plausibel, als einerseits bei Vorliegen der Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung, diese möglichst frühzeitig beantragt und die Fahrausbildung ebenfalls früh begonnen wurde. Andererseits wurde ergänzend zur Ausnahmegenehmigung für bestimmte Wege das Begleitete Fahren für die generelle Auto-Mobilität genutzt.

Fazit

Zur möglichst optimalen Ausnutzung des Modellversuchs begann ein Großteil der jungen Fahrer in der Stichprobe der Prozessevaluation ihre Fahrausbildung zu spät. Hier zeigt sich ein Potenzial zu einem früheren Start ins Begleitete Fahren und damit zu einer längeren Begleitdauer, verbunden mit mehr Gelegenheiten zum Fahrpraxiserwerb. Kleinere subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der Anzahl an Fahrstunden bzw. theoretischer und praktischer Prüfungsversuche indizieren keinen Handlungsbedarf seitens der Maßnahmegestaltung. Der Einfluss des Vorbesitzes weiterer Fahrerlaubnisse auf die Anzahl der Fahrstunden

⁶² Neben der formlosen Antragstellung bei der regional zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Zustimmung durch die Erziehungsberechtigten (vgl. FeV § 74 Absatz 2), kann ein medizinisch-psychologisches Gutachten über die Fahreignung verlangt werden. Alltagspraktisch wird diese Ausnahme in landwirtschaftlichen Betrieben, bei Krankheit der Eltern oder bei unzumutbar mit dem ÖPNV zurückzuführenden Wegen zur Schule / Ausbildungsstätte relevant.

und der praktischen Prüfungsversuche ist ein deutliches Indiz für die Wirkung bereits aufgebauter Fahrerfahrung. Die geringe Verbreitung einer Ausnahmegenehmigung spiegelt die gewollt restriktive und problembezogene Erteilungspraxis wider.

4.2 Beginn der Modellversuchsteilnahme

Eine wichtige Voraussetzung für die Wirksamkeit des BF17, also einen möglichst umfassenden Erfahrungsaufbau beim Autofahren zusammen mit einem fahrerfahrenen Begleiter, ist ein möglichst früher Einstieg in den Modellversuch. Aus den Daten des ZFER ist bekannt, dass bei weitem nicht alle Modellversuchsteilnehmer „pünktlich“ zum frühestmöglichen Termin, dem 17. Geburtstag, ihre Prüfbescheinigung als Voraussetzung für die Teilnahme am Begleiteten Fahren erwerben. Vielmehr kann sich dies bis in die letzten vier Wochen vor dem 18. Geburtstag hinziehen.

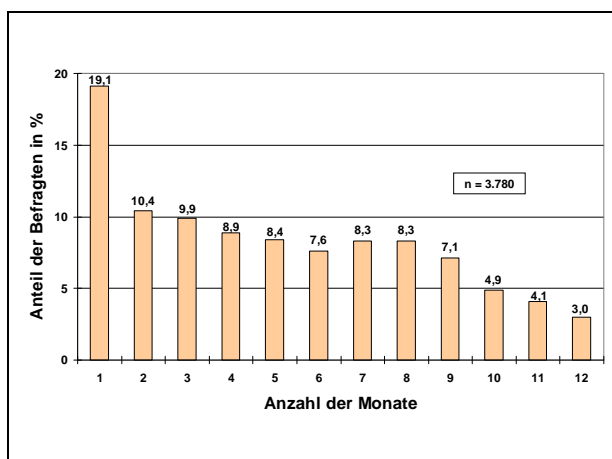


Bild 4-11: Zeitspanne vom 17. Geburtstag bis zur Aushändigung der Prüfbescheinigung in Monaten

Auch im Datensatz der Prozessevaluation lässt sich dieses Phänomen dokumentieren. Die Modellversuchsteilnehmer erwarben ihre Fahrerlaubnis („Prüfbescheinigung“) im Durchschnitt erst bis zu fünf Monate nach ihrem 17. Geburtstag ($\bar{x} = 5,1$). Nur ca. jeder fünfte BF17-Teilnehmer (19,1 %) bekam seine Prüfbescheinigung bis zu 31 Tage nach dem 17. Geburtstag ausgehändigt. Für nahezu drei von zehn Fahranfängern geschah dies in den ersten beiden Monaten nach dem 17. Geburtstag. Nach bis zu acht Monaten hielten drei

Viertel der BF17-Teilnehmer ihre Fahrerlaubnis in Händen (vgl. Bild 4-11).⁶³

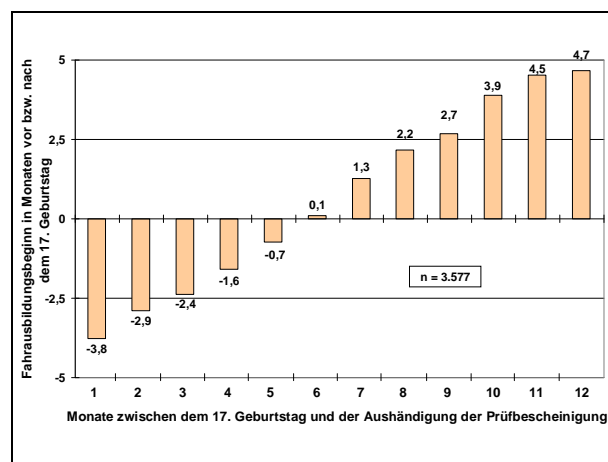


Bild 4-12: Fahrausbildungsbeginn in Monaten vor bzw. nach dem 17. Geburtstag – nach der Zeitspanne vom 17. Geburtstag bis zur Aushändigung der Prüfbescheinigung in Monaten

Der Zeitpunkt des Fahrausbildungsbeginns und die Dauer zwischen dem 17. Geburtstag und der Aushändigung der Prüfbescheinigung korrelieren stark miteinander (Pearson's $r = .757$). Bild 4-12 zeichnet diesen Zusammenhang für unterschiedlich lange Zeiträume zwischen dem 17. Geburtstag und der Aushändigung der Prüfbescheinigung nach. Dabei verweisen negative Werte bei der Aushändigung der BF17-Prüfbescheinigung in den ersten fünf Monaten nach dem 17. Geburtstag auf einen Fahrausbildungsbeginn vor dem 17. Geburtstag und positive Werte in den Folgemonaten auf einen Fahrausbildungsbeginn nach dem 17. Geburtstag.

Eine ganze Reihe von Unterschieden zwischen relevanten Subgruppen der Modellversuchsteilnehmer (vgl. Bild 4-13) lassen sich statistisch verallgemeinern: So erhielten junge Frauen, Auszubildende und BF17-Teilnehmer aus den neuen Bundesländern ihre Prüfbescheinigung später als ihre jeweiligen Pendanten. Am frühesten erfolgte der Start ins Begleitete Fahren in ländlichen Räumen, etwas später folgten Fahranfänger aus verdichteten Räumen und noch einmal später starteten die jungen Fahrer aus Agglomerationsräumen.

⁶³ Die in Bild 4-11 abgetragenen Balken lassen sich auch in umgekehrter Richtung interpretieren: 19,1 % der BF17-Teilnehmer können eine Begleitphase von zwölf Monaten Dauer ausnutzen, 10,4 % eine Begleitdauer von bis zu elf Monaten usw.

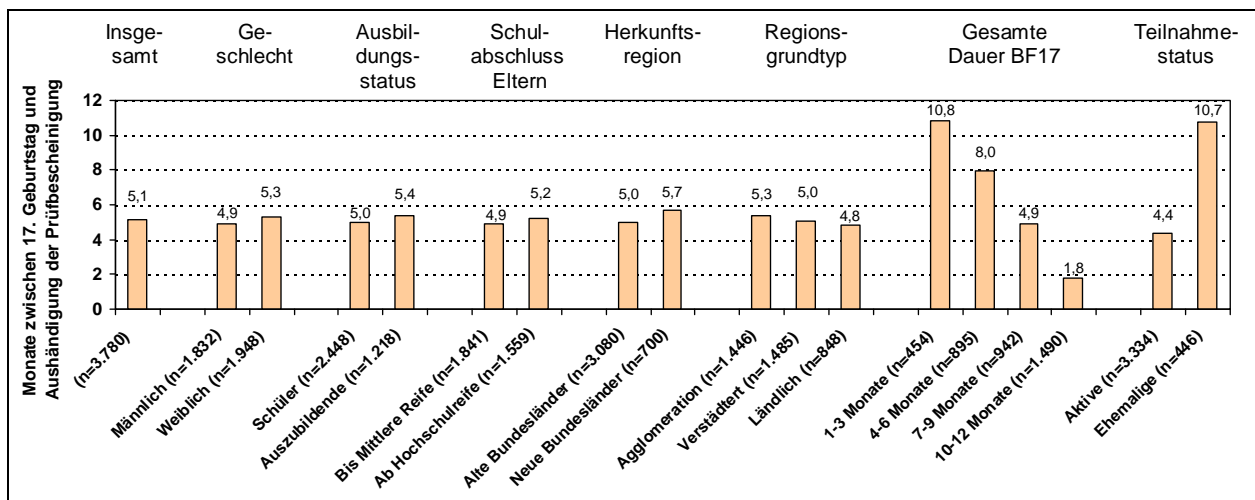


Bild 4-13: Dauer vom 17. Geburtstag bis zur Aushändigung der Prüfbescheinigung in Monaten – nach relevanten Subgruppen

Plausiblerweise besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem Zeitpunkt der Aushändigung der Prüfbescheinigung und der Teilnahmedauer am Begleiteten Fahren⁶⁴ bzw. dem Teilnahmestatus zum Zeitpunkt der ersten Befragung: Kürzere BF17-Dauern sind stets das Ergebnis eines späteren Starts ins Begleitete Fahren. Entsprechend waren Fahranfänger, welche die aktive Modellversuchsteilnahme zum Zeitpunkt der ersten Befragung bereits wieder beendet hatten, deutlich später in das Begleitete Fahren gestartet als noch aktive BF17-Teilnehmer.

Interessant sind die von der großen Mehrheit der Fahranfänger, die ihre Prüfbescheinigung später als 31 Tage nach ihrem 17. Geburtstag erhielten (sog. „Späteinsteiger“), genannten Gründe für ihren späteren Beginn des Begleiteten Fahrens (vgl. Tab. 4-3). Offensichtlich dominiert dabei die Problematik des Einpassens des Fahrerlaubniserwerbs in die sonstigen Lebensumstände der jungen Leute: 42,0 % bejahten die Aussage „Ich bin einfach nicht früher dazu gekommen“ und 41,4 % führten ihren verspäteten Einstieg explizit auf Zeitmangel zurück. Mit großem Abstand aber immerhin bereits an dritter Stelle der Nennungen verwiesen 28,3 % der Fahranfänger auf noch ausreichend verbleibende Zeit zum Begleiteten Fahren. Die verbreitete Zustimmung zu dieser Aussage lässt weitere intensive Aufklärungsarbeit zur Notwendigkeit einer möglichst langen Begleitphase sinnvoll erscheinen.

⁶⁴ Die individuellen Begleitdauern der befragten Jugendlichen wurden bereits in Abschnitt 3.6 im Kontext der Vorstellung der unabhängigen Variablen unter „Zeitliche Verortung im Modellversuch / Gesamte Dauer BF17“ zu vier Kategorien (Quartale) zusammengefasst und im Anschluss daran als relevante Subgruppen zur Differenzierung inhaltlich relevanter Variablen verwendet. Vgl. zur Differenzierung der Dauer der Modellversuchsteilnahme, Abschnitt 4.4.

Weiterhin unterschätzten 18,4 % der Befragten die Dauer der Fahrausbildung aufgrund einer zu wiederholenden Prüfung und 22,3 % nannten andere Gründe für den späteren Einstieg in das BF17. Interessant ist auch, dass eine hinreichende Anzahl der Befragten zuerst gar nicht am Modellversuch teilnehmen wollte, dann aber – aus welchem Grund auch immer – ihre Meinung selbst geändert hatte (13,4 %) bzw. durch ihre Eltern (6,7 %) von einer BF17-Teilnahme überzeugt wurde. Nur jeder zwanzigste Teilnehmer musste umgekehrt zuerst seine Eltern überzeugen (4,9 %) bzw. konnte aus Geldmangel erst verspätet mit der Fahrausbildung beginnen (4,8 %). Fehlende Information über das BF17 (3,1 %) oder eine aus finanziellen Gründen länger dauernde Fahrausbildung (2,8 %) stellten nur vereinzelt ein Problem dar. Das Finden einer geeigneten Begleitperson war offensichtlich unproblematisch (0,5 %).

Faktorenanalytisch lassen sich diese Gründe auf fünf Dimensionen reduzieren, wovon vier inhaltlich plausibel und aussagekräftig sind. In der Reihenfolge ihrer Erklärungskraft lassen sich identifizieren:⁶⁵

- Zeitmanagementprobleme (nicht früher dazu gekommen, Fahrausbildung aus Zeitmangel später begonnen bzw. länger gedauert als geplant) (Varianzerklärung: 11,9 %),
- finanzielle Probleme (Fahrausbildung aus Geldmangel später begonnen bzw. länger gedauert) (Varianzerklärung: 10,0 %),

⁶⁵ Berechnung ohne „Sonstiger Grund, und zwar ...“, Hauptkomponentenanalyse, Varimaxrotation, Varianzerklärung von 50,5 %.

Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniswerb	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Ich bin einfach nicht früher dazu gekommen.	1.233	20,9	42,0
Ich habe aus Zeitmangel später mit der Fahrschule begonnen.	1.217	20,7	41,4
Ich habe auch so noch genug Gelegenheit, bis zu meinem 18. Geburtstag begleitet zu fahren.	832	14,1	28,3
Die Fahrausbildung hat aus anderen Gründen länger gedauert als gedacht.	656	11,1	22,3
Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich die Prüfung wiederholen musste.	541	9,2	18,4
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ich habe meine Meinung dann geändert.	394	6,7	13,4
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber meine Eltern haben mich dann überzeugt.	198	3,4	6,7
Ich musste erst meine Eltern von der Teilnahme am Begleiteten Fahren überzeugen.	144	2,4	4,9
Ich habe aus Geldmangel später mit der Fahrschule begonnen.	142	2,4	4,8
Ich wusste vorher nicht, dass ich schon mit 17 Auto fahren kann.	92	1,6	3,1
Die Fahrausbildung hat aus finanziellen Gründen länger gedauert als gedacht.	83	1,4	2,8
Es hat länger gedauert, eine geeignete Begleitperson zu finden.	15	0,3	0,5
Sonstiger Grund	345	5,9	11,7
Insgesamt	5.892	100,0	200,5

Mehrfachantworten: 5.892 Antworten von 2.938 Befragten;

Tab. 4-3: Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniswerb (Mehrfachantworten)

- Meinungsänderung hinsichtlich der BF17-Teilnahme (eigene Meinungsänderung bzw. durch Eltern überzeugt) (Varianzerklärung: 10,0 %),
- Probleme bei der Unterstützung (Eltern mussten überzeugt bzw. Begleitperson musste gefunden werden) (Varianzerklärung: 9,5 %) und
- „Restkategorie“ (andere Gründe für lange Fahrausbildungsdauer, Unwissen über BF17, noch genug Zeit zum Begleiteten Fahren) (Varianzerklärung: 9,1 %).

Auch unter den explizit benannten „sonstigen Gründen“ des verspäteten Fahrerlaubniswerbs dominierten zeitliche Restriktionen, wie sie durch ein Gerüst aus schul- oder ausbildungsspezifischen Ereignissen vorgegeben werden (vgl. Tab. 4-4). Darüber hinaus wurden gleich drei unterschiedliche institutionelle Einflüsse noch häufiger

genannt: Das Warten auf ein bestimmtes Fahrschulangebot, die fehlende rechtliche Möglichkeit, BF17 im eigenen Bundesland früher zu beginnen⁶⁶, und Probleme in / mit der Fahrschule, wie deren Überlastung aufgrund vieler BF17- und herkömmlicher Bewerber, Urlaub, eigenem Fahrschulwechsel etc. Die restlichen „sonstigen“ Gründe wurden nur sehr selten protokolliert.

Sonstige Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniswerb	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Auslandsaufenthalt, Schüleraustausch, Urlaub, Ferien	62	21,0	21,1
Ferienkurs, -fahrschule, Intensivkurs	35	12,0	12,1
Probleme in / mit der Fahrschule	31	10,5	10,6
BF17 erst später eingeführt	30	10,2	10,3
Kein bestimmter Grund; Fahrausbildung vor 17. Geburtstag begonnen	22	7,5	7,6
Krankheit, Verletzung, OP, Reha	22	7,4	7,4
Falsche Zeitplanung, Motivationsmangel, Faulheit	20	7,0	7,0
Erwerb anderer Führerscheinklasse/-n vor / parallel zu BF 17	17	5,9	6,0
Wunsch nach kurzer Zeitdauer des Begleiteten Fahrens	13	4,3	4,3
Warten auf Fahrausbildungsbeginn von Freunden	10	3,3	3,4
Witterungsbedingungen / Straßenverhältnisse im Winter	9	3,0	3,0
Behördenprobleme	7	2,4	2,4
Verein, Hobby, Freizeitaktivitäten	4	1,4	1,4
Führerscheinerwerb rechtzeitig zum 18. Geburtstag	3	1,0	1,0
Regionale Differenzen (Lehre und Wohnort weit auseinander)	2	0,7	0,7
Sonstiges	7	2,5	2,5
Insgesamt	294	100,0	100,7

Mehrfachantworten: 294 Antworten von 292 Befragten;

Tab. 4-4: Sonstige Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniswerb (Mehrfachantworten)

Tab. 4-5 vergleicht die Gründe für einen verspäteten Fahrerlaubniswerb zwischen aktuellen BF17-Teilnehmern („Aktive“) und solchen Fahranfängern, die bereits bei der ersten Befragung 18 Jahre alt waren und schon alleine Auto fahren durften („Ehemalige“). Offensichtlich ließen die nur relativ kurz am Begleiteten Fahren teilnehmenden Fahranfänger neben den generell verbreiteten Zeitma-

⁶⁶ Dieser Einwand kann objektiv nur von Fahranfängern aus Thüringen (BF17-Beginn: 01.03.2007) und Sachsen-Anhalt (BF17-Beginn: 01.01.2007) vorgebracht werden (vgl. Tab. 1-1). Alle anderen 13 Bundesländer in der Prozessevaluati-on hatten den Modellversuch früher gestartet.

nagementproblemen vor Beginn ihrer Modellversuchsteilnahme viel Zeit verstreichen, weil entweder sie selbst oder ihre Eltern nicht von Beginn an von diesem Modus des Fahrerlaubnisverfahrens überzeugt waren oder es finanzielle bzw. Informationsdefizite gab. Umgekehrt vermerkten nur halb so viele inzwischen 18-Jährige wie BF17-Teilnehmer, dass sie auch während der kürzeren Begleitdauer genug Gelegenheit zum Begleiteten Fahren gehabt hätten.

Gründe für den verspäteten Fahrerlaubnisverfahren	BF17-Teilnehmerstatus	
	Aktive	Ehemalige
	%	
Ich bin einfach nicht früher dazu gekommen.	42,2	40,5
Ich habe aus Zeitmangel später mit der Fahrschule begonnen.	41,0	43,9
Ich habe auch so noch genug Gelegenheit, bis zu meinem 18. Geburtstag begleitet zu fahren.	30,6	15,2
Die Fahrausbildung hat aus anderen Gründen länger gedauert als gedacht.	22,4	22,0
Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich die Prüfung wiederholen musste.	18,6	17,5
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ich habe meine Meinung dann geändert.	12,7	17,6
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber meine Eltern haben mich dann überzeugt.	6,3	9,1
Ich musste erst meine Eltern von der Teilnahme am Begleiteten Fahren überzeugen.	4,7	6,2
Ich habe aus Geldmangel später mit der Fahrschule begonnen.	4,2	8,6
Ich wusste vorher nicht, dass ich schon mit 17 Auto fahren kann.	2,7	5,6
Die Fahrausbildung hat aus finanziellen Gründen länger gedauert als gedacht.	2,4	5,0
Es hat länger gedauert, eine geeignete Begleitperson zu finden.	0,5	0,7
Sonstiger Grund	11,3	14,0
Gesamt (n)	2.504	434

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 4-5: Gründe für den verspäteten Fahrerlaubnisverfahren – nach dem Teilnehmerstatus am Modellversuch (Mehrfachantworten)

Tab. 4-6 dokumentiert die Gründe für den verspäteten Fahrerlaubnisverfahren, differenziert nach den

vier Quartalen der prospektiven Begleitdauer. Die beiden meistgenannten Gründe brachten Aspekte des Zeitmangels zum Ausdruck und wurden am seltensten von den Befragten mit der längsten Begleitdauer genannt. Die Ansicht, in der verbleibenden Begleitphase noch genug Zeit zum Begleiteten Fahren zu haben, war in den beiden mittleren Begleitdauern am stärksten ausgeprägt. Eine wegen einer verpatzten Prüfung oder aus anderen Gründen verlängerte Fahrausbildung hatte dagegen vor allem bei den „Früheinsteigern“ mit zehn bis zwölf Monaten Begleitzeit den Einstieg in das Begleitete Fahren noch leicht verzögert. Alle diese Gründe deuten darauf hin, dass diese Fahranfänger frühzeitig am Begleiteten Fahren teilnehmen wollten, aber die allgemeinen Lebensumstände einen noch früheren Beginn verhinderten.

Umgekehrt wird deutlich, dass fast alle in der Rangreihe der Nennungen folgenden Gründe für den verspäteten Fahrerlaubnisverfahren in der Gruppe mit lediglich bis zu drei Monaten Begleitzeit am häufigsten genannt wurden. Diese Gründe gewinnen – mit wenigen Ausnahmen – an Relevanz, je kürzer die Begleitdauer ist. Sie lassen häufig vermuten, dass sich die entsprechenden jungen Fahrer erst mehr oder weniger spät zur Teilnahme am Modellversuch entschlossen hatten.

Fazit

Der gewählte Zeitpunkt des Fahrausbildungsbeginns schlägt sich in einer mehr oder weniger langen Zeitspanne zwischen dem 17. Geburtstag und der Aushändigung der Prüfbescheinigung nieder. Der spätere Beginn der Fahrausbildung ist der Hauptgrund für den verspäteten BF17-Start. Offensichtlich waren insbesondere Zeitmanagementprobleme dafür verantwortlich.

Weder die Einbindung der Jugendlichen in institutionell durch Schule oder Ausbildung vorgegebene Zeitregimes noch finanzielle Probleme wären durch eine Änderung der Teilnahmebedingungen am Modellversuch zu beeinflussen. Dagegen könnte eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit die Meinungsbildung hinsichtlich der Teilnahme positiv beeinflussen. Eine bessere Kenntnis über die Möglichkeit des frühzeitigen Fahrausbildungsbeginns könnte bereits weit im Vorfeld des 17. Geburtstages auch das Zeitmanagement der Jugendlichen im Sinne eines früheren BF17-Starts bzw. einer längeren Begleitphase verbessern.

Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniswerb	Gesamtdauer des Begleiteten Fahrens			
	Bis zu 3 Monate	4 bis 6 Monate	7 bis 9 Monate	Bis zu 12 Monate
	% der Befragten			
Ich bin einfach nicht früher dazu gekommen.	39,6	43,9	43,6	39,1
Ich habe aus Zeitmangel später mit der Fahrschule begonnen.	43,4	46,9	42,8	31,8
Ich habe auch so noch genug Gelegenheit, bis zu meinem 18. Geburtstag begleitet zu fahren.	16,6	33,0	33,1	23,8
Die Fahrausbildung hat aus anderen Gründen länger gedauert als gedacht.	23,1	17,0	23,3	27,1
Die Fahrausbildung hat länger gedauert als gedacht, weil ich die Prüfung wiederholen musste.	16,3	17,2	17,7	22,0
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber ich habe meine Meinung dann geändert.	19,2	19,0	11,2	5,7
Ich wollte zunächst nicht teilnehmen, aber meine Eltern haben mich dann überzeugt.	9,1	8,7	5,8	4,1
Ich musste erst meine Eltern von der Teilnahme am Begleiteten Fahren überzeugen.	7,5	5,2	5,2	2,5
Ich habe aus Geldmangel später mit der Fahrschule begonnen.	8,0	6,5	4,5	1,3
Ich wusste vorher nicht, dass ich schon mit 17 Auto fahren kann.	5,8	4,3	2,6	0,7
Die Fahrausbildung hat aus finanziellen Gründen länger gedauert als gedacht.	4,2	3,5	2,5	1,5
Es hat länger gedauert, eine geeignete Begleitperson zu finden.	0,7	0,9	0,3	0,3
Sonstiger Grund	15,1	11,1	10,7	11,7
Gesamt (n)	442	873	912	711

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 4-6: Gründe für den verspäteten Fahrerlaubniswerb – nach der Gesamtdauer des Begleiteten Fahrens (Mehrfachantworten)

4.3 Anstoß und Motivation für die Teilnahme am Modellversuch

Offensichtlich ging der Anstoß für den Fahrerlaubniswerb mit 17 Jahren und die Teilnahme am Begleiteten Fahren ganz überwiegend von den Jugendlichen selbst aus (85,6 %) (vgl. Tab. 4-7). Bei mehr als der Hälfte der Befragten (55,8 %) gaben (auch) die Eltern einen entsprechenden Impuls, bei mehr als einem Drittel (35,1 %) waren es (auch) Gleichaltrige.⁶⁷ Die anderen möglichen Impulsgeber wurden von den Befragten deutlich seltener genannt.

Anstoß für die Teilnahme am Modellversuch BF17	Antworten		Befragte
	n	%	%
Von mir selbst	3.208	44,3	85,7
Von meinen Eltern	2.090	28,9	55,8
Von Gleichaltrigen	1.314	18,2	35,1
Von einer anderen verwandten Person	314	4,3	8,4
Von einer anderen nicht verwandten Person	245	3,4	6,5
Von Arbeitskollegen	51	0,7	1,4
Andere Motivation für die Teilnahme am Begleiteten Fahren	15	0,2	0,4
Insgesamt	7.237	100,0	193,2

Mehrfachantworten: 7.237 Antworten von 3.746 Befragten;

Tab. 4-7: Anstoß für die Teilnahme am Modellversuch BF17 (Mehrfachantworten)

Aufgrund der Mehrfachantwortmöglichkeit zu dieser Frage lassen sich unterschiedliche Kombinationen der möglichen Impulsgeber identifizieren. Nur fünf davon wurden mehr als 100-mal genannt:

⁶⁷ Wenn der Anstoß zur Teilnahme am Begleiteten Fahren nicht von dem Jugendlichen selbst ausging, waren es in mehr als drei Viertel dieser Fälle (76,6 %) (auch) die Eltern, bei einem Drittel (33,8 %) (auch) Gleichaltrige, die als Impulsgeber fungierten.

- Ausschließlich der Jugendliche selbst (n = 951),
- der Jugendliche und seine Eltern (n = 925),
- der Jugendliche, seine Eltern und Gleichaltrige (n = 469),
- der Jugendliche und Gleichaltrige (n = 417) sowie
- die Eltern alleine (n = 284).

Neben dem Jugendlichen selbst erweisen sich also Eltern und Gleichaltrige als wichtigste Impulsgeber für die Teilnahme am Modellversuch.

Ich habe mich für das Begleitete Fahren entschieden, weil ...	Antworten		Befragte %
	n	%	
... ich glaubte, dass ich mich sicherer fühle, wenn mich am Anfang ein erfahrener Autofahrer begleitet.	2.300	16,1	71,8
... das Begleitete Fahren dazu beiträgt, dass ich später alleine sicherer fahre.	2.201	15,4	68,7
... ich so mit Sicherheit an meinem achtzehnten Geburtstag den Führerschein in der Tasche habe.	2.033	14,2	63,4
... die Fahrprüfung sonst in eine Zeit fallen würde, in der ich sowieso viel Stress in der Schule / meiner Ausbildung haben werde.	1.942	13,6	60,6
... ich so bald wie möglich am Steuer eines Autos sitzen wollte.	1.697	11,8	52,9
... damit meine Probezeit früher endet.	1.177	8,2	36,7
... Freunde von mir auch teilgenommen haben.	1.009	7,0	31,5
... ich meinen Eltern zeigen wollte, dass ich später alleine sicher fahre.	862	6,0	26,9
... ich mit der Prüfbescheinigung auch ohne Begleitung Mopeds / Motorroller und Traktoren fahren darf.	610	4,3	19,0
... ich so später einen günstigeren Tarif bei der Kfz-Versicherung bekomme.	295	2,1	9,2
... mein/e ältere/r Bruder / Schwester bereits teilgenommen hat.	124	0,9	3,9
Aus anderen Gründen.	69	0,5	2,2
Ich weiß es nicht. Es gibt eigentlich keinen bestimmten Grund.	7	0,1	0,2
Insgesamt	14.329	100,0	447,7

Mehrfachantworten: 14.329 Antworten von 3.206 Befragten;

Tab. 4-8: Eigene Gründe für die Teilnahme am Modellversuch BF17 (Mehrfachantworten)

4.3.1 Eigene Gründe für die Modellversuchsteilnahme

Die eigenen Gründe der Jugendlichen für die Teilnahme am Begleiteten Fahren werden in Tab. 4-8 dokumentiert. Die beiden am häufigsten genannten Einzelaspekte beziehen sich explizit auf den subjektiv erwarteten Sicherheitsertrag der neuen Maßnahme und zwar sowohl gleich zu Beginn des begleiteten Autofahrens (71,8 %) als auch später beim Alleinefahren (68,7 %). Aber auch die praktische Erwägung, mit Vollendung des 18. Lebensjahres garantiert die Fahrerlaubnis zu besitzen (63,4 %) bzw. die Möglichkeit, den Zeitraum des Fahrerlaubnisenerwerbs von anderen potentiell belastenden Lebensphasen zu entkoppeln (60,6 %), wurden von den Modellversuchsteilnehmern oft genannt. Mehr als die Hälfte der befragten Jugendlichen (52,9 %) wollte auch baldmöglichst Auto fahren. Deutlich seltener war das frühere Ende der Probezeit (36,7 %), das Vorbild von Freunden (31,5 %) oder die Beruhigung der Eltern (26,9 %) für die eigene Teilnahme ausschlaggebend.

Faktorenanalytisch kristallisieren sich drei latente Dimensionen der eigenen Gründe für die Modellversuchsteilnahme heraus:⁶⁸

- Instrumentelles Fahrmotiv (Wunsch, Auto fahren zu können)

(Items: Probezeit früher beendet; so bald wie möglich am Steuer; Mopeds etc. ohne Begleitung fahren; Führerscheinbesitz mit Sicherheit am 18. Geburtstag; günstigerer Kfz-Versicherungstarif; Varianzerklärung: 15,3 %)

Das Begleitete Fahren wird in diesen Teilnahmegründen für daraus abgeleitete Vorteile instrumentalisiert. Damit wird das Begleitete Fahren vor allem für jene Jugendlichen interessant, die sich möglichst früh möglichst viele „Freiheitsgrade“ des Fahrens sichern wollen.

- Sicherheitsmotiv

(Items: später alleine sicherer fahren; mich am Anfang sicherer fühlen; Eltern zeigen, dass ich später alleine sicher fahre; Varianzerklärung: 13,9 %)

Diese Dimension zielt auf das zentrale Anliegen des Modellversuchs. Realistischerweise war nicht zu erwarten, dass Jugendliche primär aus Sicherheitsüberlegungen am Begleiteten Fahren teilnehmen würden. Vielmehr kann eine

⁶⁸ Berechnung ohne „Aus anderen Gründen, und zwar ...“ und „Ich weiß es nicht“; Hauptkomponentenanalyse, Varimaxrotation, Varianzerklärung von 39,4 %.

Eigene Gründe für die BF17-Teilnahme: Weil ...	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Gesamte Dauer BF17				BF17-Teilnahmestatus	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	1-3 Monate	4-6 Monate	7-9 Monate	10-12 Monate	Aktive	Ehemalige
	%																
... ich glaubte, dass ich mich sicherer fühle, wenn mich am Anfang ein erfahrener Autofahrer begleitet	61,7	80,9	75,8	63,7	72,2	72,3	72,4	68,9	72,6	70,9	71,7	70,5	72,4	73,6	70,7	71,8	71,3
... das Begleitete Fahren dazu beiträgt, dass ich später alleine sicherer fahre	64,4	72,5	72,7	61,0	68,4	69,5	69,4	65,5	68,8	70,6	65,1	60,1	67,8	69,6	70,9	69,9	58,4
... ich so mit Sicherheit an meinem achtzehnten Geburtstag den Führerschein in der Tasche habe	64,8	62,2	63,9	62,4	63,2	64,0	62,5	67,5	62,7	65,3	61,4	70,5	66,8	61,3	61,0	62,7	69,2
... die Fahrprüfung sonst in eine Zeit fallen würde, in der ich sowieso viel Stress in der Schule / meiner Ausbildung haben werde	54,4	66,2	64,0	53,8	59,6	63,2	57,8	73,4	60,0	61,8	59,3	51,6	58,7	65,6	61,1	62,1	48,0
... ich so bald wie möglich am Steuer eines Autos sitzen wollte	59,9	46,7	56,5	44,8	48,6	57,9	52,0	57,3	56,1	52,3	48,4	47,7	48,5	52,1	57,3	53,9	45,6
... damit meine Probezeit früher endet	44,3	29,8	39,1	31,9	36,1	37,9	37,1	35,2	41,5	35,1	31,1	28,4	34,4	37,4	39,8	38,1	25,6
... Freunde von mir auch teilgenommen haben	32,2	30,8	34,0	26,7	29,6	34,4	32,1	28,6	31,5	30,4	33,5	31,7	35,6	34,2	27,6	31,6	30,4
... ich meinen Eltern zeigen wollte, dass ich später alleine sicher fahre	28,4	25,5	27,4	26,0	26,6	27,7	26,2	29,8	25,8	26,5	29,5	24,3	27,1	26,9	27,5	27,5	22,2
... ich mit der Prüfbescheinigung auch ohne Begleitung Mopeds / Motorroller und Traktoren fahren darf	23,9	14,7	18,4	20,6	21,1	16,5	18,7	20,5	19,8	19,2	17,4	6,8	16,2	18,7	24,1	20,4	8,4
... ich so später einen günstigeren Tarif bei der Kfz-Versicherung bekomme	12,7	6,1	8,9	10,1	10,2	8,2	9,1	9,8	7,6	9,6	11,4	7,8	9,1	7,4	10,7	9,4	7,7
... mein/e ältere/r Bruder / Schwester bereits teilgenommen hat	3,6	4,2	3,9	4,0	4,1	3,7	4,5	1,1	3,1	4,6	4,1	1,6	2,3	3,9	5,3	4,3	0,8
Aus anderen Gründen	1,8	2,5	1,7	3,2	2,1	2,3	2,3	1,7	2,4	1,9	2,3	1,6	1,2	2,3	2,8	2,3	1,1
Ich weiß es nicht. Es gibt eigentlich keinen bestimmten Grund	0,4	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,0	0,2	0,4	0,0	0,3	0,3	0,1	0,2	0,2	0,3
Gesamt (n)	1.526	1.680	2.137	999	1.562	1.354	2.632	573	1.251	1.253	701	359	719	794	1.333	2.854	351

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

Tab. 4-9: Eigene Gründe für die BF17-Teilnahme – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

erhöhte Fahrsicherheit aus ihrer Sicht theoretisch als nicht beabsichtigte Folge absichtsgeleiteten Handelns (vgl. Items zu Faktor „Instrumentelles Fahrmotiv“) interpretiert werden (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 89ff). Das nichtsdestoweniger deutliche Hervortreten dieser Dimension verweist jedoch auf die große subjektive Bedeutung des Erwerbs einer sicheren Fahrpraxis auch für die Jugendlichen selbst.

➤ Vorbildmotiv / Alltagspraktisches Motiv

(Items: ältere Geschwister / Freunde haben teilgenommen; Fahrprüfung sonst in Zeit mit viel Stress in Schule / Ausbildung; Varianzerklärung: 10,2 %)

Gute Erfahrungen mit der BF17-Teilnahme im Familien- oder Freundeskreis und die präventive Entzerrung stress-bedingender Zeitregimes sind weitere wichtige alltagspraktisch begründete individuelle Motive für die Teilnahme am Modellversuch.

Tab. 4-9 differenziert die Häufigkeiten der Nennung eigener Gründe für die BF17-Teilnahme nach den relevanten Subgruppen. Die grau schattierten Tabellenzellen indizieren dabei signifikante Unterschiede zwischen den Kategorienausprägungen:

- Demnach lassen sich zwischen aktiven und ehemaligen BF17-Teilnehmern am häufigsten Unterschiede hinsichtlich der eigenen Teilnahmegründe am Modellversuch feststellen, wobei aktive 17-Jährige diese jedes Mal deutlich öfter benannten. Inzwischen Volljährige weisen viermal sogar den geringsten Anteil der Nennung eines Teilnahmegrundes auf.
- Männliche und weibliche Fahranfänger unterscheiden sich in sieben Aspekten hinsichtlich der eigenen Gründe für die BF17-Teilnahme. Dabei nannten Fahranfängerinnen die beiden Sicherheits-Items am häufigsten bzw. zweithäufigsten aller Subgruppen. Ihre männlichen Kollegen wiesen bei vier Items den höchsten bzw. zweithöchsten Anteil von Nennungen auf. Im Vergleich zu jungen Frauen betonten sie signifikant häufiger die instrumentellen Gründe für eine Modellversuchsteilnahme.
- Ebenfalls sieben signifikante Unterschiede lassen sich zwischen Schülern und Auszubildenden nachweisen.⁶⁹ Durchweg nannten Schüler die entsprechenden Gründe häufiger.

- Für sechs eigene Teilnahmegründe lassen sich signifikante Unterschiede hinsichtlich der Gesamtdauer der BF17-Teilnahme finden. Dabei schlugen sich die instrumentellen Motive eines Führerscheinbesitzes mit 18 Jahren bzw. des schnellstmöglichen Auto-, Zweirad- oder Traktorfahrens bei „Kurzzeit“- bzw. „Langzeit“-Teilnehmern am Modellversuch nieder.
- Im Vergleich der Regionsgrundtypen waren die instrumentellen Gründe des baldmöglichsten Autofahrens und des früheren Endes der Probezeit unter Fahranfängern aus Agglomerationsräumen am weitesten verbreitet.
- Instrumentelle Motive waren einmal bei höherem, einmal bei niedrigerem Schulabschluss der Eltern öfter anzutreffen, die Vorbildfunktion von Freunden bei Eltern mit höherem Schulabschluss.
- Je ein Aspekt des Sicherheits- und des Vorbildmotivs wurden von westdeutschen Fahranfängern häufiger genannt als von ostdeutschen.

Unter den von den Fahranfängern genannten „anderen“ eigenen Gründen für die Teilnahme am Begleiteten Fahren fällt die Verknüpfung mit einer Ausnahmegenehmigung auf (vgl. Tab. 4-10). Deren Besitz wurde als zweithäufigster „anderer“ Grund für die Modellversuchsteilnahme genannt. Darüber hinaus besaßen auch zehn der Jugendlichen, welche die „Fahrt zur Ausbildung und zurück“ als Teilnahmemotiv nannten, eine Ausnahmegenehmigung. Die restlichen Gründe wurden vernachlässigbar selten protokolliert.

Andere eigene Gründe für die Teilnahme am Begleiteten Fahren	Antworten		Be- frage
	n	%	%
Fahrt zur Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz und/oder zurück	16	34,1	34,8
Ausnahmegenehmigung vorhanden	7	15,0	15,3
Geldersparnis, da Führerschein teurer wird	6	12,7	13,0
Spaß am Autofahren	4	8,7	8,8
Auslandsaufenthalt	3	6,4	6,5
Hilfe für Eltern	2	4,1	4,1
Sonstige Einzelnennungen	9	19,1	19,5
Insgesamt	46	100,0	102,1

Mehrfachantworten: 46 Antworten von 46 Befragten;

Tab. 4-10: Andere eigene Gründe für die Teilnahme am Modellversuch BF17 (Mehrfachantworten)

⁶⁹ Dabei ist zu beachten, dass die Mehrheit der Auszubildenden (55,3 %) männlich, die Mehrheit der Schüler (55,1 %) dagegen weiblich war.

4.3.2 Gründe der Eltern für die Modellversuchsteilnahme

4.3.2.1 Teilnahmegründe der Eltern aus der Sicht der Jugendlichen

Offenbar trifft das Begleitete Fahren die Sorge der Eltern über die Sicherheit ihrer Kinder als Autofahrer (vgl. Tab. 4-11). Nahezu drei Viertel (73,7 %) der befragten Jugendlichen, die (auch) von ihren Eltern zur Teilnahme am Begleiteten Fahren motiviert wurden, nannten den Sicherheitsaspekt als Grund für die elterliche Initiative. Ein zweites wichtiges Argument war die Möglichkeit der elterlichen Hilfe beim Start in die Fahrkarriere (61,1 %). Auch der dritthäufigste von den Jugendlichen wahrgenommene elterliche Grund für die Teilnahme am Modellversuch verweist auf das Elternengagement, nämlich deren Wunsch, sich selbst von der sicheren Fahrweise des Nachwuchses zu überzeugen (56,9 %).

Darüber hinaus liegt auch den Eltern – laut Wahrnehmung durch die BF17-Teilnehmer – an der Entzerrung des erwarteten schul- und fahrausbildungsbedingten Stresses (43,2 %). Alle weiteren von den Jugendlichen wahrgenommenen Gründe ihrer Eltern für die BF17-Teilnahme wurden deutlich seltener genannt.

Auch die von den Fahranfängern bei ihren Eltern wahrgenommenen Gründe für die eigene Teilnahme am Modellversuch lassen sich faktorenanalytisch verdichten. Dabei errechnen sich drei latente Dimensionen:⁷⁰

➤ Sicherheitsmotiv

(Items: Eltern wollen sich überzeugen, dass ich sicher und vorsichtig fahre; weniger Sorgen, wenn ich später alleine fahre; Varianzklärung: 16,9 %)

Die elterliche Sorge um ihre Verkehrssicherheit wurde von den Fahranfängern am stärksten wahrgenommen. Der von der Maßnahme verfolgte Zweck trifft also – jedenfalls aus der Sicht der Fahranfänger – auf ebensolche Motive der Eltern junger Fahrer.

➤ Instrumentelles oder alltagspraktisches Motiv

(Items: Kfz-Versicherung günstiger; Probezeit früher beendet; BF17 fällt nicht mit Schulprüfungsstress zusammen; Varianzklärung: 15,5 %)

Auch bei ihren Eltern machten die jungen Fahrer instrumentelle, und damit eher sekundäre, abgeleitete Gründe für die Teilnahme am Modellversuch aus.

➤ Elterliche Hilfe, Vorbildmotiv

(Items: Eltern können helfen; jemand aus Familie, Verwandtschaft, Bekanntschaft hat bereits am BF17 teilgenommen; Varianzklärung: 13,9 %)

Die Jugendlichen nahmen sowohl das elterliche Hilfsangebot wahr als auch deren Orientierung an Rollenmodellen in der Verwandtschaft und Bekanntschaft.

Meine Eltern wollten, dass ich am Begleiteten Fahren teilnehme, weil ...	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
... sie sich so weniger Sorgen machen, wenn ich später alleine fahre	1.537	27,3	73,7
... sie mir so helfen können	1.275	22,6	61,1
... sie sich davon überzeugen wollen, dass ich sicher und vorsichtig fahre	1.187	21,0	56,9
... sonst die Fahrprüfung in eine Zeit fallen würde, in der ich sowieso viel Stress in der Schule, meiner Ausbildung haben werde	901	16,0	43,2
... sie erwarten, dass so meine Probezeit früher endet	196	3,5	9,4
... dann später die Kfz-Versicherung günstiger wird	190	3,4	9,1
... die Kinder von Verwandten oder Bekannten auch teilgenommen haben	154	2,7	7,4
... mein älterer Bruder/meine ältere Schwester bereits am Begleiteten Fahren teilgenommen hat	89	1,6	4,2
Aus anderen Gründen	67	1,2	3,2
Ich weiß es nicht	44	0,8	2,1
Insgesamt	5.638	100,0	270,4

Mehrfachantworten: 5.638 Antworten von 2.085 Befragten;

Tab. 4-11: Gründe der Eltern für die Teilnahme am Modellversuch BF17 aus der Sicht der Jugendlichen (Mehrfachantworten)

Tab. 4-12 unterscheidet die von den Jugendlichen wahrgenommenen elterlichen Gründe für die Modellversuchsteilnahme nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Die Verteilung der schattierten Tabellenzellen zeigt, dass männliche und weibliche Fahranfänger sich am häufigsten signifikant hinsichtlich der Nennung eines Items unterschieden. Dabei benannten junge Frauen am meisten das elterliche Hilfemotiv. Junge Männer nannten am häufigsten den Wunsch ihrer Eltern,

⁷⁰ Berechnung ohne „Aus anderen Gründen, und zwar ...“ und „Ich weiß es nicht“; Hauptkomponentenanalyse, Varimaxrotation, Varianzklärung von 45,9 %.

sich von ihrem sicheren Fahrstil zu überzeugen, die erwartete Verkürzung der Probezeit sowie die später günstigere Kfz-Versicherung.

Darüber hinaus zeigen sich folgende verallgemeinerbaren Unterschiede:

- Schüler machten bei ihren Eltern eher das Sicherheitsmotiv aus als Auszubildende. Auch ei-

nen instrumentellen Aspekt benannten sie häufiger.

- Kinder von Eltern mit höherer Schulbildung nahmen bei diesen öfter das Motiv elterlicher Hilfe wahr.

Meine Eltern wollten, dass ich am Begleiteten Fahren teilnehme, weil ...	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Gesamte Dauer BF17				BF17-Teilnahmestatus	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	1-3 Monate	4-6 Monate	7-9 Monate	10-12 Monate	Aktive	Ehemalige
	%																
... sie sich so weniger Sorgen machen, wenn ich später alleine fahre	73,8	73,6	75,0	71,5	74,5	74,4	74,3	71,2	73,7	73,4	74,2	71,3	73,1	74,1	74,3	73,8	73,1
... sie mir so helfen können	54,7	66,6	64,4	54,4	58,3	66,1	61,4	60,1	62,7	61,8	57,7	60,2	58,6	61,8	62,3	61,7	56,3
... sie sich davon überzeugen wollen, dass ich sicher und vorsichtig fahre	60,4	53,9	55,6	59,9	59,3	54,1	56,6	58,2	55,4	56,6	59,8	52,0	58,4	58,2	56,5	57,4	53,0
... sonst die Fahrprüfung in eine Zeit fallen würde, in der ich sowieso viel Stress in der Schule, meiner Ausbildung haben werde	41,3	44,9	43,4	43,1	43,9	42,1	40,2	55,6	40,7	44,5	45,3	35,3	43,8	47,0	42,5	44,9	28,8
... sie erwarten, dass so meine Probezeit früher endet	12,7	6,6	10,0	8,0	9,8	8,4	9,5	9,0	10,7	9,3	7,6	7,4	9,0	9,0	10,4	9,8	5,7
... dann später die Kfz-Versicherung günstiger wird	12,0	6,6	10,1	7,1	8,0	9,7	8,9	9,8	7,5	9,3	11,3	7,8	10,7	7,4	9,6	9,3	7,6
... die Kinder von Verwandten oder Bekannten auch teilgenommen haben	6,8	7,9	7,5	7,3	7,9	7,0	7,9	5,2	7,7	7,2	7,3	6,3	8,0	7,3	7,4	7,5	6,6
... mein älterer Bruder/ meine ältere Schwester bereits am Begleiteten Fahren teilgenommen hat	4,1	4,4	4,3	4,0	4,4	3,7	5,0	1,0	3,7	4,2	5,2	1,4	2,1	5,7	5,2	4,7	0,4
Aus anderen Gründen	3,8	2,7	3,1	3,5	2,5	4,2	3,0	4,0	3,1	3,3	3,3	3,9	2,1	2,3	4,1	3,1	3,8
Ich weiß es nicht	1,9	2,3	2,1	2,1	1,6	2,1	2,1	2,1	2,7	1,8	1,5	0,9	2,3	1,9	2,4	2,2	1,4
Gesamt (n)	963	1.122	1.348	702	1.011	900	1.678	407	788	800	497	206	471	528	881	1.872	213

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

Tab. 4-12: Von den Jugendlichen wahrgenommene Gründe der Eltern für die BF17-Teilnahme – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

- Die Entzerrung stress-bedingender Lebensereignisse vermuteten Jugendliche aus Ostdeutschland häufiger als Teilnahmegrund der Eltern als ihre Pendants aus Westdeutschland. Im Westen nahmen die Jugendlichen öfter das Vorbildmotiv bei ihren Eltern wahr als im Osten.
- Die Entzerrung der Stressoren Fahrprüfung und Schul- / Ausbildungsabschluss war unter „Kurzzeit“-Teilnehmern am Modellversuch als wahrgenommener Teilnahmegrund der Eltern am wenigsten verbreitet.

Der häufigste „andere“ von den Fahranfängern bei ihren Eltern wahrgenommene Grund für die Teilnahme am Begleiteten Fahren betraf explizit den Aufbau von Fahrerfahrung und Routine (vgl. Tab. 4-13). Aber auch praktische Vorteile, wie der gleichzeitig mögliche Erwerb der Fahrerlaubnisklassen M oder L, Fahrten zu (Aus-)Bildungsinstitutionen etc., wurden hier noch genannt.

Andere Gründe der Eltern	Antworten		Be- fragte
	n	%	%
Sammlung von Fahrpraxis, Fahrerfahrung, Routine	16	28,0	28,4
Gleichzeitiger / zusätzlicher Erwerb anderer Führerscheinklasse/-n	10	17,9	18,2
Fahrt zur Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz und/oder zurück	7	12,1	12,3
Hilfe / Unterstützung der Familie (z. B. Übernahme von Fahrten)	4	7,2	7,3
Führerscheinerwerb vor 18. Geburtstag	4	7,2	7,3
Überzeugung von Konzeption des Modellversuchs	3	5,1	5,2
Eigenständigkeit, Mobilität	2	3,5	3,6
Geldersparnis, da Führerschein teuer wird	2	3,3	3,3
Sonstiges	9	15,6	15,9
Insgesamt	58	100,0	101,7

Mehrfachantworten: 58 Antworten von 57 Befragten;

Tab. 4-13: Andere Gründe der Eltern für die Teilnahme am Modellversuch BF17 aus der Sicht der Jugendlichen (Mehrfachantworten)

4.3.2.2 Teilnahmegründe der Eltern aus der Sicht der Eltern

Zu den elterlichen Gründen für die Teilnahme ihres Kindes am Begleiteten Fahren erlaubt die Prozessevaluation auch die Auswertung der Kommentare der Begleiter selbst, wie sie in der Begleiterbefragung im Rahmen der zweiten Panelwelle erhoben wurden. Hierzu werden nachfolgend nur die Antworten der Mütter und Väter ausgewertet.

Auch aus deren Sicht dominierten Aspekte der Sicherheit des eigenen Kindes als Autofahrer als Grund für das eigene Begleiterengagement (vgl. Tab. 4-14). Mehr als vier Fünftel der elterlichen Begleitpersonen (81,3 %) hatten sich für diese Rolle zur Verfügung gestellt, um sich später weniger Sorgen um das dann alleine fahrende Kind zu machen. Fast drei Viertel der Eltern (73,9 %) wollten sich von der sicheren und vorsichtigen Fahrweise des Jugendlichen überzeugen und mehr als zwei Drittel wollten ihr Kind an ihren eigenen Erfahrungen teilhaben lassen (68,8 %) bzw. dem Jugendlichen helfen (68,3 %).

Ich habe mich als Begleiter im Modellversuch Begleitetes Fahren zur Verfügung gestellt, weil ...	Antworten		Be- fragte
	n	%	%
... ich mir so weniger Sorgen mache, wenn der Jugendliche später alleine fährt.	1.398	21,4	81,3
... ich mich davon überzeugen will, dass der Jugendliche sicher und vorsichtig fährt.	1.272	19,5	73,9
... der Jugendliche so an meiner Erfahrung als Autofahrer teilhaben kann.	1.183	18,1	68,8
... ich so dem Jugendlichen helfen kann.	1.175	18,0	68,3
... sonst die Fahrprüfung in eine Zeit fallen würde, in der er sowieso viel Stress in der Schule / Ausbildung haben wird.	595	9,1	34,6
... Verwandte oder Bekannte gute Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren gemacht haben.	336	5,1	19,5
... dann später die Kfz-Versicherung günstiger wird.	211	3,2	12,3
... ich erwarte, dass so die Probezeit früher endet.	189	2,9	11,0
... ein anderes Familienmitglied bereits am Begleiteten Fahren teilgenommen hat.	95	1,4	5,5
Aus anderen Gründen	44	0,7	2,5
Ich war eigentlich erst nicht für die Teilnahme am Begleiteten Fahren, ließ mich dann aber überzeugen.	39	0,6	2,3
Insgesamt	6.536	100,0	380,1

Mehrfachantworten: 6.536 Antworten von 1.720 Befragten;

Tab. 4-14: Gründe der Begleiter für die Teilnahme am Modellversuch BF17 aus der Sicht der Begleiter (Mehrfachantworten)

Auch aus Elternsicht wurde die Modellversuchsteilnahme zur Vermeidung des parallelen Stresses durch Fahrerlaubniserwerb und Schulabschlussprüfungen erst mit deutlichem Abstand von ca. halb so vielen Begleitern (34,6 %) genannt. Mit erneut deutlichem Abstand folgten die restlichen zur

Auswahl stehenden Teilnahmegründe am BF17 aus der Sicht der Eltern.

Ganz offensichtlich trifft sich die im Modellversuch vorgesehene Notwendigkeit der Mitwirkung eines (oder mehrerer) Begleiter(s) mit der Bereitschaft der Eltern zu eben diesem Engagement zum Wohle und zur Sicherheit ihres Kindes. Dies kommt auch in der faktorenanalytischen Verdichtung der elterlichen Gründe für die Teilnahme als Begleiter am Modellversuch zum Ausdruck. Dabei lassen sich vier latente Dimensionen ausmachen:⁷¹

➤ Unterstützung und Hilfemotiv

(Items: dem Jugendlichen helfen; ihn an meiner Fahrerfahrung teilhaben lassen; Varianzerklärung: 14,6 %)

Die Eltern nahmen die Möglichkeit der Fahrerfängerbegleitung wahr, um ihr Kind am Beginn seiner Fahrkarriere von ihrem eigenen Humankapital in Form ihrer Erfahrungen als Autofahrer profitieren zu lassen. Aus ihrer Sicht erfüllen sie damit die familiäre Solidarfunktion (vgl. Abschnitt 1.4). Da es hier um das sichere Hineinwachsen in den Handlungskontext Straßenverkehr geht, soll dieses Motiv auch als familiäre Funktion der Verkehrssozialisation interpretiert werden.

➤ Alltagspraktisches Motiv

(Items: Probezeit früher beendet; Kfz-Versicherung günstiger; BF17 entzerrt Prüfungsstress; Varianzerklärung: 14,6 %)

Neben den Jugendlichen selbst und deren Wahrnehmung der elterlichen Motive zur Modellversuchsteilnahme als Begleiter, betonten auch die Eltern den instrumentellen Aspekt alltagspraktischer Gründe für die Teilnahme am BF17. Diese Übereinstimmung zwischen Jugendlichen und Begleitern verweist auf die Erfüllung des Maßnahmekriteriums Praktikabilität (vgl. Bild 1-5) und ist ein Indiz dafür, dass das Begleitete Fahren sich gut in die Lebenswelt der 17-jährigen Jugendlichen und ihrer Familien einpasst.

➤ Sicherheitsmotiv

(Items: Weniger Sorgen, wenn Jugendlicher später alleine fährt; sich überzeugen, dass Jugendlicher sicher und vorsichtig fährt; Varianzerklärung: 14,1 %)

Die Sorge um die Verkehrssicherheit ihrer Kinder war beinahe so stark ausgeprägt wie die beiden Dimensionen der Unterstützungs- und alltagspraktischen Überlegungen. Eltern interpretierten das Begleitete Fahren auch, im Reigen aller aufgelisteten Teilnahmegründe aber nicht in erster Linie, als Verkehrsicherheitsmaßnahme.

➤ Popularitäts- und Vorbildmotiv

(Items: gute Erfahrungen von Verwandten und Bekannten; Familienmitglied hat bereits am BF17 teilgenommen; Varianzerklärung: 11,6 %)

Offensichtlich war die Bewährung des Begleiteten Fahrens in der eigenen Familie bzw. der Verwandtschaft / dem Bekanntenkreis für die Eltern ein wichtiger Grund für ihr Engagement als Begleitperson. Erfolgreiche Rollenmodelle unterstützten die Begleitertätigkeit der Eltern.

Ich habe mich als Begleiter im Modellversuch Begleitetes Fahren zur Verfügung gestellt, weil ...	Begleiter ist ...	
	Mutter	Vater
	%	
... ich mir so weniger Sorgen mache, wenn der Jugendliche später alleine fährt.	81,8	81,0
... ich mich davon überzeugen will, dass der Jugendliche sicher und vorsichtig fährt.	76,0	69,6
... der Jugendliche so an meiner Erfahrung als Autofahrer teilhaben kann.	67,0	71,8
... ich so dem Jugendlichen helfen kann.	65,9	73,1
... sonst die Fahrprüfung in eine Zeit fallen würde, in der er sowieso viel Stress in der Schule / Ausbildung haben wird.	36,8	29,9
... Verwandte oder Bekannte gute Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren gemacht haben.	20,5	17,8
... dann später die Kfz-Versicherung günstiger wird.	11,0	15,4
... ich erwarte, dass so die Probezeit früher endet.	9,4	14,2
... ein anderes Familienmitglied bereits am Begleiteten Fahren teilgenommen hat.	5,8	4,5
Aus anderen Gründen	2,5	2,7
Ich war eigentlich erst nicht für die Teilnahme am Begleiteten Fahren, ließ mich dann aber überzeugen.	2,6	1,7
Gesamt (n)	1.148	541

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

Tab. 4-15: Gründe der Begleiter für die Teilnahme am Modellversuch BF17 aus der Sicht der Begleiter – nach der Begleitperson (Mehrfachantworten)

⁷¹ Berechnung ohne „Aus anderen Gründen, und zwar ...“ und „Ich war eigentlich erst nicht für die Teilnahme ...“; Hauptkomponentenanalyse, Varimaxrotation, Varianzerklärung von 54,9 %.

Tab. 4-15 differenziert die von den Eltern genannten Gründe für ihr Begleiterengagement noch nach dem Geschlecht des Auskunft gebenden Eltern-teils. Dabei zeigt sich, dass Mütter deutlich häufiger zum Ausdruck brachten, sich von der sicheren und vorsichtigen Fahrweise ihres Kindes überzeugen zu wollen, Führerschein- und Schulprüfungsstress entkoppeln zu können und über gute Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren im Verwandten- / Bekanntenkreis zu wissen. Umgekehrt wollten Väter ihre Kinder häufiger an ihren Fahrerfahrungen teilhaben lassen bzw. ihnen helfen. Auch die pragmatischen Überlegungen einer günstigeren Kfz-Versicherung und einem früheren Ende der Probezeit wurden von Vätern häufiger genannt. Alle berichteten Unterschiede sind statistisch signifikant.

Fazit

Die Teilnahme am Begleiteten Fahren entspricht ganz überwiegend der Willensentscheidung der Jugendlichen selbst. Darüber hinaus erweisen sich die Eltern und – in etwas geringerem Ausmaß – auch Gleichaltrige als wichtigste Impulsgeber. Die beiden am häufigsten genannten Einzelgründe für die Teilnahme am BF17-Modell beziehen sich explizit auf dessen subjektiv erwarteten Sicherheits-ertrag gleich zu Beginn des begleiteten Autofahrens und später beim Alleinefahren. In der Zusammenschau aller Teilnahmegründe ist die eigene Motivation der Jugendlichen vor allem instrumentell bestimmt, Sicherheitsüberlegungen und alltagspraktische Aspekte spielen eine annähernd gleich große Rolle. Die von den Jugendlichen zum Ausdruck gebrachte pragmatische Verknüpfung des Angenehmen mit dem Nützlichen spricht für die Passgenauigkeit der Verkehrssicherheitsmaßnahme Begleitetes Fahren zum altersspezifischen Abschnitt ihres Lebenszyklus.

Bei ihren Eltern nehmen die Jugendlichen am stärksten deren Sicherheitsmotiv – das sich offensichtlich mit dem Maßnahmезweck deckt – als Teilnahmemotivation wahr. Neben den auch bei den Eltern wahrgenommenen alltagspraktischen Vorteilen der Modellversuchsteilnahme sollte jedoch das Motiv der elterlichen Hilfe und Unterstützung nicht unterschätzt werden.

Die beiden von den Begleitern am häufigsten genannten Einzelgründe für die BF17-Teilnahme bringen die Sorge um die Verkehrssicherheit ihrer Auto fahrenden Kinder zum Ausdruck. In der Zusammenschau aller Teilnahmegründe aus Begleitersicht ist das genuin zu den Sozialisationsaufgaben von Eltern gehörende Motiv der Hilfe und Un-

terstützung am stärksten ausgeprägt. Der Maßnahme Begleitetes Fahren gelingt es offenbar zu einem guten Teil, elterliche Unterstützung sowie die Sorge um die Verkehrssicherheit der Jugendlichen durch das Angebot der Begleiterrolle aufzugreifen und in Form ihrer Ausübung zu aktivieren. Die alltagspraktischen Überlegungen der Eltern sprechen für eine gute Praktikabilität des Modellversuchs auch aus Begleitersicht.

4.4 Dauer der Modellversuchsteilnahme

Bereits in Abschnitt 3.6 wurde die Variable „Begleitedauer“ („Gesamte Dauer BF17“) kurz eingeführt, in vier Quartale zusammengefasst (vgl. Bild 3-1) und anschließend als unabhängige Variable in der Datenanalyse verwendet. In diesem Abschnitt soll die Dauer der Modellversuchsteilnahme selbst hinsichtlich relevanter Subgruppen der Befragten ausdifferenziert werden.

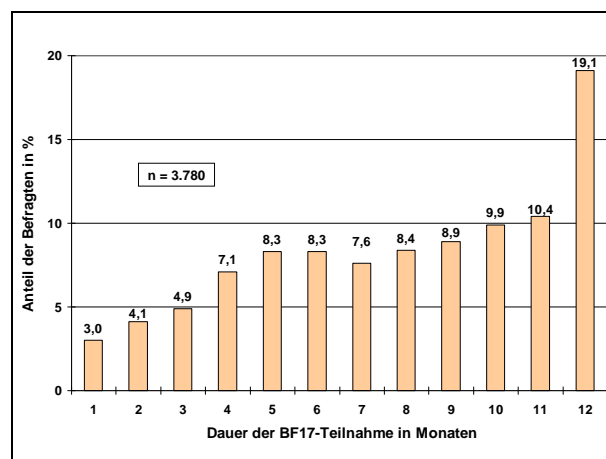


Bild 4-14: Dauer der Modellversuchsteilnahme in Monaten

Bild 4-14 zeigt zunächst die Häufigkeitsverteilung der individuellen Begleitedauern in Monaten. Dabei wird ersichtlich, dass nur relativ wenige Jugendliche ihre Fahrerlaubnis so kurz vor ihrem 18. Geburtstag erworben hatten, dass ihnen lediglich noch ein, zwei oder drei Monate zum Begleiteten Fahren verblieben. In den relativ ähnlichen Anteilen von Jugendlichen mit vier bis neun Monaten Begleitedauer schlugen sich die in Abschnitt 4.2 ausführlich diskutierten Gründe für eine verspätete Modellversuchsteilnahme nieder. Jeweils etwa jeder zehnte Modellversuchsteilnehmer hatte zehn bzw. elf Monate Zeit, im Begleiteten Fahren Fahrerfahrung zu sammeln, und knapp jeder fünfte Modellversuchsteilnehmer konnte sogar die volle

maximale Begleitedauer von zwölf Monaten ausnutzen. Durchschnittlich verbrachten die Modellversuchsteilnehmer 7,9 Monate im BF17.

Bild 4-15 differenziert die Begleitedauer nach dem Status der Befragten als aktive oder bereits ehemalige Modellversuchsteilnehmer zum Zeitpunkt der Erstbefragung. Während inzwischen 18-Jährige im Durchschnitt nur 2,3 Monate begleitet Auto fahren, waren dies unter den in der Erstbefragung Aktiven 8,6 Monate.

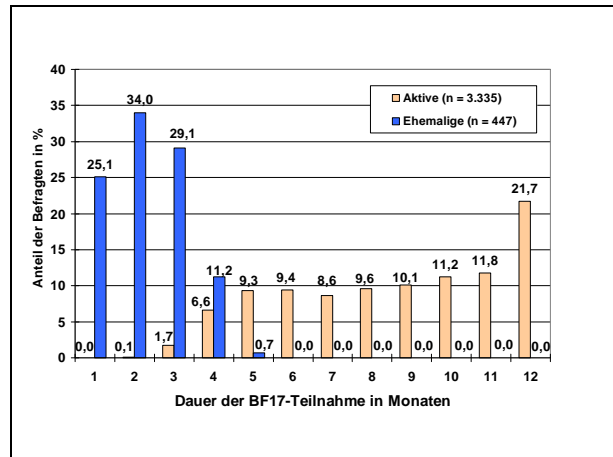


Bild 4-15: Dauer der Modellversuchsteilnahme – nach dem Teilnahmestatus bei der Erstbefragung

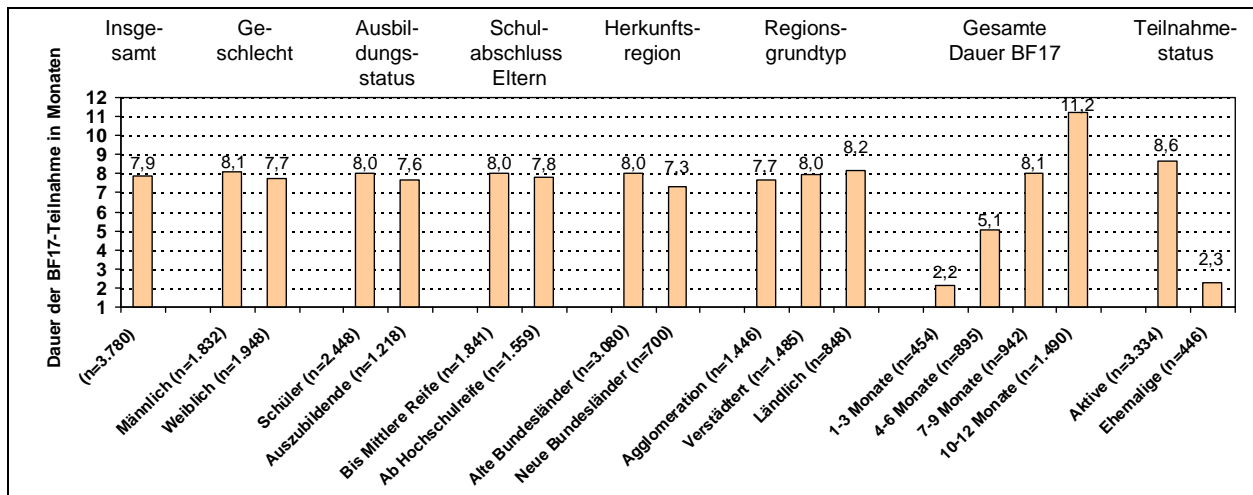


Bild 4-16: Dauer der Modellversuchsteilnahme – nach relevanten Subgruppen

Im Set der unabhängigen Variablen lassen sich folgende signifikanten Unterschiede hinsichtlich der Dauer der Modellversuchsteilnahme ausmachen (vgl. Bild 4-16): Junge Männer verblieben länger im Modellversuch als junge Frauen, Schüler länger als Auszubildende und Fahranfänger aus dem Westen länger als ihre Pendanten aus dem Osten. Je ländlicher die Region war, in der die Begleitfahrten stattfanden, umso länger nutzten die Jugendlichen den Modellversuch.⁷² Plausiblerweise zeigten sich deutlich längere durchschnittliche Begleitedauern entlang der vier zusammengefas-

ten Quartale der Modellversuchsteilnahme und für aktive als für ehemalige BF17-Teilnehmer.

Fazit

Durchschnittlich verbringen die Modellversuchsteilnehmer 7,9 Monate im BF17, etwa jeder fünfte Jugendliche (19,1 %) nutzt die maximal mögliche Begleitedauer von 12 Monaten. 12,0 % der Befragten erwerben ihre Prüfbescheinigung so spät, dass sie bis zu ihrem 18. Geburtstag nur noch bis zu einem Vierteljahr in Begleitung fahren, ca. jeweils einem Viertel der Jugendlichen verbleiben bis zu sechs (23,7 %) bzw. bis zu neun Monate (24,9 %) im BF17-Modell. Nahezu vier von zehn Befragten (39,4 %) weisen eine Begleitphase von mehr als neun Monaten auf. Junge Männer, Schüler und Fahranfänger aus den alten Bundesländern nutzen

⁷² Vertiefende Analysen zeigten, dass auch in Landkreisen länger als in kreisfreien Städten und in den siedlungsstrukturellen Kreistypen jeweils innerhalb der Agglomerationen, verstäderten und ländlichen Räume mit abnehmender Bevölkerungsdichte länger begleitet gefahren wurde.

das Begleitete Fahren länger als junge Frauen, Auszubildende oder Fahranfänger aus den neuen Bundesländern.

4.5 Erste Informationen über die Begleiter

Im Begleiteten Fahren nehmen die Begleitpersonen des Fahranfängers die zentrale Aufgabe der Gewährleistung niedriger Risikobedingungen beim initialen Fahrerfahrungsaufbau wahr. Offenbar hatten die befragten Jugendlichen weit überwiegend keine Schwierigkeiten (84,8 %), den oder die im Modellversuch geforderten Begleiter zu gewinnen (vgl. Tab. 4-16).

Ich hatte Schwierigkeiten, Begleiter zu finden, weil ...	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Ich hatte keine Schwierigkeiten, Begleiter zu finden.	3.120	78,7	84,8
... ein möglicher Begleiter noch nicht 30 Jahre alt war.	394	9,9	10,7
... ein möglicher Begleiter noch nicht lange genug den Führerschein hatte.	199	5,0	5,4
... ein möglicher Begleiter zu viele "Punkte in Flensburg" hatte.	192	4,9	5,2
... aus einem anderen Grund.	35	0,9	0,9
... meine Eltern die Einwilligung für einen Begleiter nicht geben wollten.	24	0,6	0,7
Insgesamt	3.965	100,0	107,8

Mehrfachantworten: 3.965 Antworten von 3.680 Befragten;

Tab. 4-16: Schwierigkeiten bei der Begleiterrekrutierung (Mehrfachantworten)

Ich hatte Schwierigkeiten, Begleiter zu finden, ...	Ge-schlecht		Ausbil-dung		Schulab-schluss Eltern		Her-kunfts-region		Regions-grundtyp			Gesamte Dauer BF17				BF17-Teilnah-mestatus	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	1-3 Monate	4-6 Monate	7-9 Monate	10-12 Monate	Aktive	Ehemalige
Ich hatte keine Schwierigkeiten.	85,7	83,9	84,4	86,3	85,8	84,3	84,7	85,2	85,4	83,8	85,4	86,3	84,4	85,2	84,3	84,4	87,5
... weil ein möglicher Begleiter noch nicht 30 Jahre alt war.	9,1	12,2	10,8	10,4	10,4	10,5	10,9	10,0	9,6	11,8	10,7	8,1	11,6	10,3	11,2	11,1	8,0
... weil ein möglicher Begleiter noch nicht lange genug den Führerschein hatte.	5,6	5,3	5,2	5,5	5,4	5,5	5,5	4,8	5,2	6,2	4,4	5,3	6,1	4,7	5,5	5,5	5,2
... weil ein möglicher Begleiter zu viele „Punkte“ in Flensburg hatte.	5,0	5,4	5,6	4,1	4,2	6,1	5,2	5,5	5,3	5,2	5,1	5,2	5,4	4,7	5,5	5,4	3,7
... aus einem anderen Grund.	1,2	0,7	0,9	0,9	1,1	0,6	0,9	1,1	0,9	1,0	0,9	1,6	0,9	0,7	0,9	0,8	1,6
... weil meine Eltern die Einwilligung für einen Begleiter nicht geben wollten.	0,8	0,5	0,7	0,6	0,8	0,4	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	1,6	0,6	0,6	0,5	0,6	1,4
Gesamt (n)	1.775	1.904	2.439	1.209	1.833	1.551	2.995	685	1.404	1.446	830	438	867	918	1.457	3.248	432

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

Tab. 4-17: Schwierigkeiten, einen Begleiter zu finden – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Etwa jeder zehnte Befragte (10,7 %) hatte ursprünglich allerdings auch einen Begleiter im Sinn, der noch nicht 30 Jahre alt war, und bei etwa jedem zwanzigsten Modellversuchsteilnehmer kam eine Person nicht als Begleiter in Frage, weil sie noch nicht lange genug den Führerschein besaß (5,4 %) bzw. zu viele „Punkte in Flensburg“ (5,2 %) aufwies. Alles in allem verweisen diese Antworten hinsichtlich der Begleitersuche auf eine große Zugangsfreundlichkeit des Modells.

Tab. 4-17 gibt einen Überblick über die genannten Schwierigkeiten bei der Begleitersuche, unterschieden nach den unabhängigen Variablen und ihren Kategorien. Da die Begleitersuche weit überwiegend problemlos war, unterscheiden sich nur wenige Variablenausprägungen signifikant (vgl. die schattierten Tabellenzellen).

Nahezu zwei Drittel der Modellversuchsteilnehmer (64,6 %) hatten zwei Begleiter auf ihrer Prüfbescheinigung eingetragen, etwa gleich viele konnten

auf einen (14,9 %) oder drei Begleiter (15,4 %) zurückgreifen, jeder zwanzigste Jugendliche (5,0 %) gab an, sogar vier oder mehr Begleiter vorgesehen zu haben (vgl. Bild 4-17).

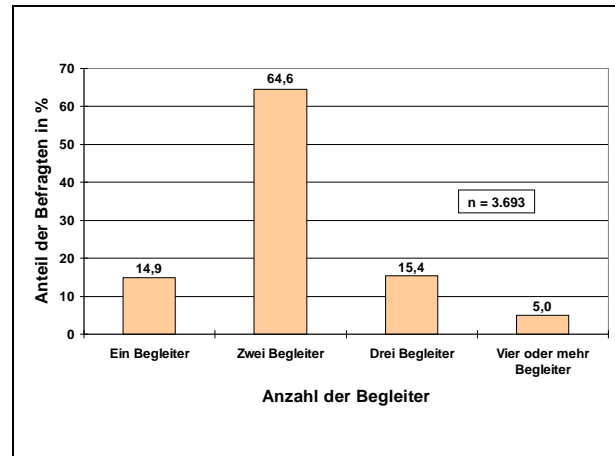


Bild 4-17: Anzahl der auf der Prüfbescheinigung eingetragenen Begleiter

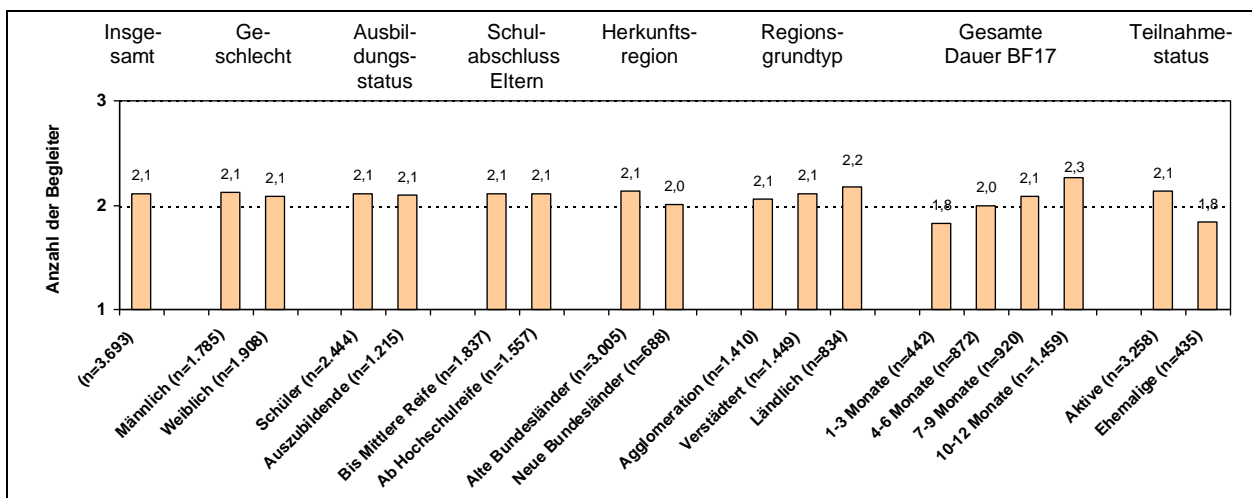


Bild 4-18: Anzahl der Begleiter – nach relevanten Subgruppen

Hinsichtlich der Anzahl der Begleiter lassen sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede nach soziodemographischen oder -ökonomischen Variablen feststellen. Allerdings unterscheiden sich die Modellversuchsteilnehmer in ihrer Begleiterzahl nach der regionalen Herkunft (alte versus neue Bundesländern sowie Regionsgrundtypen) und der zeitlichen Perspektive der Modellversuchsteilnahme (Gesamtdauer der Begleitphase und Teilnahme-status): Im Westen bzw. mit abnehmender Bevölkerungsdichte und mit längerer prospektiver Begleitdauer waren mehr Begleitpersonen benannt worden (vgl. Bild 4-18).

Mehr als ein Viertel der Modellversuchsteilnehmer (26,3 %) beurteilte die Anzahl der von ihnen benannten Begleiter als zu gering (vgl. Tab. 4-18). Für die große Mehrheit (72,0 %) war die Anzahl der Begleiter dagegen genau richtig und nur vereinzelt (1,7 %) wurde die vorgesehene Begleiterzahl als zu hoch angesehen.

Einschätzung Begleiteranzahl	Anzahl der benannten Begleiter				Insgesamt
	1	2	3	4+	
	%				
Zu wenige	56,2	22,9	16,8	10,4	26,3
Genau richtig	43,8	76,7	78,0	76,8	72,0
Zu viele	0	0,4	5,2	12,9	1,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	547	2.367	566	185	3.664

Tab. 4-18: Einschätzung der Anzahl der Begleiter – nach der Anzahl der tatsächlich benannten Begleiter

Diese Einschätzung war abhängig von der Anzahl der auf der Prüfbescheinigung eingetragenen Begleitpersonen (vgl. Tab. 4-18): So kam die Mehrheit der BF17-Teilnehmer mit lediglich einem Begleiter (56,2 %) zu dem Schluss, dies seien „zu wenige“. Mit zunehmender Begleiteranzahl sank diese Einschätzung stetig. Umgekehrt stieg die Einschätzung der Benennung zu vieler Begleiter mit zunehmender Begleiterzahl leicht an. Mehr als drei Viertel der Fahranfänger mit zwei oder mehr Begleitern fanden die Anzahl der von ihnen benannten Begleitpersonen genau richtig. Vor diesem Hintergrund sollte Modellversuchsteilnehmern empfohlen werden, soweit möglich⁷³, mindestens zwei Begleitpersonen zu benennen.

Aus den Informationen der ersten Befragungswelle der Prozessevaluation lassen sich die häufigsten Begleiter der Modellversuchsteilnehmer folgendermaßen charakterisieren:

- Bei fast zwei Dritteln der Jugendlichen (64,4 %), darunter deutlich häufiger unter den Mädchen als den Jungen, handelte es sich um eine Begleiterin, nämlich die eigene Mutter (vgl. Bild 4-19). Nur etwa halb so oft (32,4 %) wurde der Vater als häufigster Begleiter genannt, dieser jedoch öfter von Jungen.⁷⁴ Bei 1,7 % der Teilnehmer stellte die Großelterneneration den

⁷³ Vertiefende statistische Analysen zeigten, dass die durchschnittliche Begleiteranzahl mit zunehmender Haushaltsgröße nahezu stetig anstieg: Von 1,9 bei keiner weiteren Person bzw. 2,0 bei einer weiteren Person im Haushalt auf bis zu 2,3 bei fünf bzw. 2,2 Begleitern bei sechs und mehr weiteren Personen im Haushalt. Insofern kann hier ein erster Hinweis auf die „Gelegenheitsstruktur“ verfügbarer Personen für die Ausübung der Begleiterrolle gegeben werden.

⁷⁴ Die Begleiter-„Nachfrage“ der Fahranfänger traf auf ein breit verfügbares „Angebot“ elterlicher Fahrerlaubnisbesitzer: 96,7 % der Mütter / weiblichen Erziehungsberechtigten und 96,8 % der Väter / männlichen Erziehungsberechtigten besaßen nach Information der jungen Fahrer einen Autoführerschein. Nur von wenigen Erziehungsberechtigten (jeweils 0,2 %) war den Jugendlichen dies nicht bekannt und bei weiteren 0,6 % war keine Erziehungsberechtigte, bei 2,4 % kein Erziehungsberechtigter vorhanden.

häufigsten Begleiter. Alle anderen möglichen Antwortkategorien waren kaum besetzt.

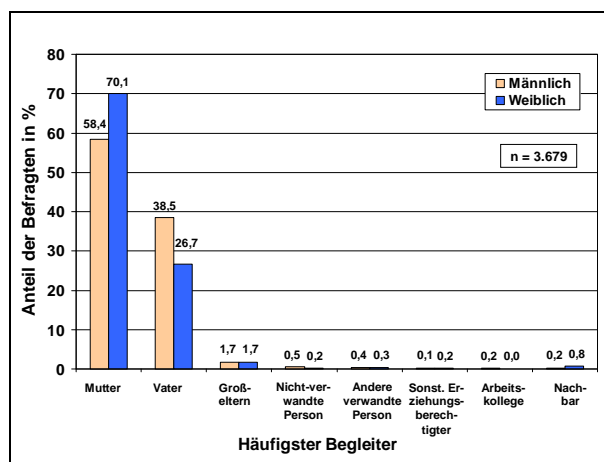


Bild 4-19: Häufigster Begleiter – nach dem Verwandtschaftsverhältnis

- Entsprechend diesen Verwandtschaftsverhältnissen lässt sich auch eine Geschlechterverteilung von 65,4 % weiblichen und 34,6 % männlichen häufigsten Begleitern dokumentieren.
- Ganze 94,3 % der häufigsten Begleiter wohnten mit dem jugendlichen Fahranfänger in derselben Wohnung, weitere 1,2 % im selben Haus.⁷⁵ Das Leben unter einem gemeinsamen Dach erleichtert offensichtlich das Zusammenspiel zwischen dem Modellversuchsteilnehmer und seinem häufigsten Begleiter. Die Relevanz solchen Sozialkapitals zeigt sich auch darin, dass „nur“ drei Viertel (75,5 %) der jungen Fahrer mit lediglich bis zu einer weiteren Person im Haushalt mit ihrem häufigsten Begleiter unter einem Dach wohnten. Bei Fahranfängern mit mehr Haushaltsmitbewohnern waren dies jeweils deutlich über 90 %.
- Das Alter des häufigsten Begleiters streute von 30 bis 85 Jahre (vgl. Bild 4-20) mit einem deutlichen Übergewicht der Generation der 40- bis unter 50-Jährigen und einem Median von $\tilde{x} = 46$ Jahren. Männliche häufigste Begleiter waren dabei signifikant älter ($\tilde{x} = 47$ Jahre) als weibliche Begleitpersonen ($\tilde{x} = 45$ Jahre).

⁷⁵ „In meiner Nachbarschaft“ waren es 0,7 %, „im selben Ort“ 1,8 %, „in einem anderen Ort“ 2,1 %.

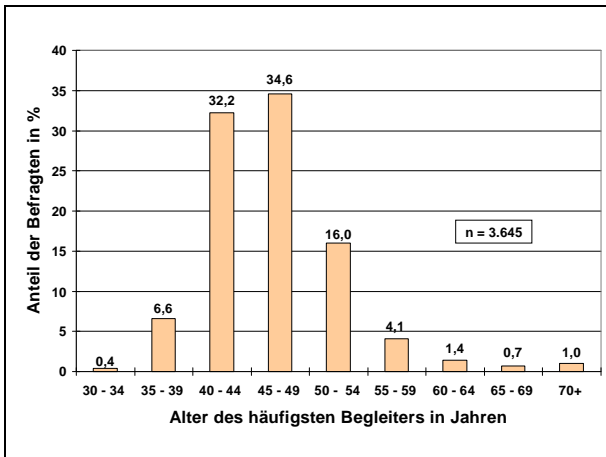


Bild 4-20: Alter des häufigsten Begleiters – in Altersklassen

- Aus der Begleiterbefragung in der zweiten Panelwelle geht hervor, dass Begleiter ihre Fahrerlaubnis seit durchschnittlich 28 Jahren (Mittelwert = Median) besaßen, darunter Mütter signifikant kürzer (27 Jahre) als Väter (30 Jahre). Bild 4-21 informiert über die zu Kategorien zusammengefassten Fahrerlaubnisbesitzdauern der Begleiter.

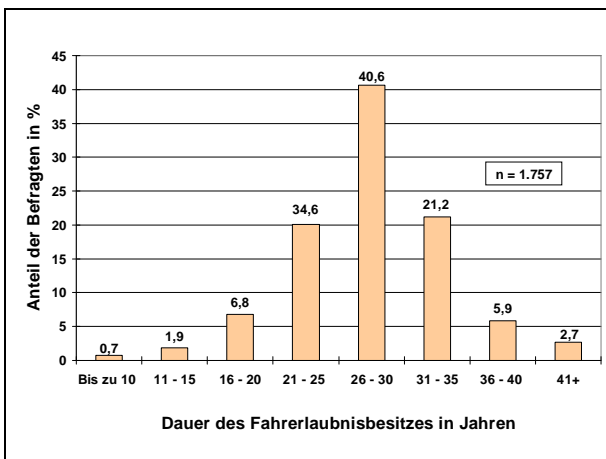


Bild 4-21: Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes der Begleiter – in Kategorien

Die Dominanz der Mutter als Begleitperson blieb in der Stichprobe der aktiven Modellversuchsteilnehmer in allen vier Erhebungswellen erhalten (vgl. Tab. 4-19). Auch der Anteil der Eltern (Vater oder Mutter) als häufigster Begleiter blieb die gesamte Begleitdauer über bemerkenswert stabil.

Häufigster Begleiter	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	%			
Mutter	64,4	64,7	63,8	66,3
Vater	32,4	32,4	33,0	30,8
Verwandte(r)	2,4	2,2	2,5	2,5
Nicht Verwandte(r)	0,8	0,7	0,8	0,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.679	3.048	1.195	623

Tab. 4-19: Häufigster Begleiter – nach der Panelwelle

Personenmerkmale der häufigster Begleiter	Häu- figster Be- gleiter	Zweit- häu- figster Be- gleiter	Dritt- häu- figster Be- gleiter	Viert- häu- figster Be- gleiter
	%			
Beziehung des Begleiters zum Fahrerfänger				
Mutter	64,4	32,4	5,7	0
Vater	32,4	55,3	15,5	4,8
Sonst. Erziehungsberechtigter	0,3	1,1	1,9	2,1
Großmutter / -vater	1,7	4,8	50,7	61,7
Anderer verwandte Person	0,4	3,1	16,0	15,6
Nachbar	0,1	0,3	1,5	0
Arbeitskollege / Chef	0,1	0,2	0,7	0
Anderer nicht verwandte Person	0,5	2,8	8,0	15,8
Geschlecht des Begleiters				
Männlich	34,6	62,5	64,0	41,8
Weiblich	65,4	37,5	36,0	58,2
Alter des Begleiters				
Durchschnittsalter (Mittelwert \bar{x})	46,4	48,2	58,4	60,0
Durchschnittsalter (Median \tilde{x})	46	47	60	63
Jüngster Begleiter	30	30	30	32
Ältester Begleiter	85	95	92	85
Wohnsituation des Begleiters				
Selbe Wohnung	94,3	87,3	25,6	10,6
Anderer Wohnung im Haus	1,2	1,5	8,2	9,3
In der Nachbarschaft	0,7	1,6	15,3	10,3
Im selben Ort	1,8	3,4	21,3	26,8
In einem anderen Ort	2,1	6,2	29,5	42,9
Anzahl (n)	3.679	1.512	387	99

Anmerkung: Die Daten zum häufigsten Begleiter stammen aus der ersten Panelwelle, jene zu den übrigen Begleitern aus der zweiten Panelwelle.

Tab. 4-20: Personenmerkmale der häufigsten Begleiter

Diese Kontinuität ließ sich auch auf der Individual-ebene, also in der Panelbetrachtung, nachweisen: Insgesamt 96,3 % der BF17-Teilnehmer der zweiten Panelwelle mit einem Elternteil als Begleitperson hatten bereits in der Erstbefragung den gleichen Elternteil als häufigsten Begleiter benannt. Diese Kontinuität traf auch für 91,5 % der Modellversuchsteilnehmer mit einem Elternteil als Begleitperson in der dritten Befragungswelle im Vergleich zu den beiden vorherigen Befragungen zu

und schließlich noch für 87,4 % der Fahranfänger in der vierten Welle im Vergleich zu den drei Befragungswellen davor.

Ein abschließender Blick auf die – soweit zum Erfragungszeitpunkt in der zweiten Panelwelle vorhandenen – weiteren Begleiter zeigt folgende Struktur (vgl. Tab. 4-20):

- Unter den zweithäufigsten Begleitern dominieren die Väter, unter den dritt- und vierthäufigsten Begleitern die Großeltern.
- Entsprechend waren die zweithäufigsten Begleiter eher männlich. Dies traf auch auf die dritthäufigsten Begleiter zu (Großväter), während die vierthäufigsten Begleiter wieder eher weiblich waren (Großmütter).
- Je weiter man in der Begleiterrangreihe zurückgeht, umso älter waren die Begleiter.
- Der häufigste und zweithäufigste Begleiter wohnte weit überwiegend in derselben Wohnung wie der Modellversuchsteilnehmer. Dritt- und vierthäufigste Begleiter wohnten häufiger auch im selben oder in einem anderen Ort.

Fazit

Die befragten Fahranfänger haben überwiegend keine Schwierigkeiten, Begleitpersonen zu finden. Dies kann als Indiz für die Realisierung der gewünschten Zugangsfreundlichkeit des BF17-Modells unter seinen Teilnehmern interpretiert werden. Ob und inwieweit die im BF17-Modell bestehenden Begleiteranforderungen (Mindestalter und -führerscheinbesitzdauer, VZR-Belastung) eine Zugangsbarriere für das Begleitete Fahren darstellen, konnte in der vorliegenden Befragung von BF17-Teilnehmern jedoch nicht abschließend geklärt werden, da hierzu die Einschätzungen von Nicht-Teilnehmern fehlen.

Überwiegend werden zwei Begleitpersonen auf der Prüfbescheinigung eingetragen. Da die Bewertung der Begleiteranzahl von der Anzahl der tatsächlich benannten Begleiter abhängt, sollte den Fahranfängern die Benennung ausreichend vieler Begleitpersonen empfohlen werden. Die häufigste Begleitperson ist weiblich und die eigene Mutter. Ferner gehört sie der Generation der 40- bis 49-Jährigen an und wohnt mit dem jungen Fahrer im selben Haus. Über die gesamte Begleitdauer hinweg dominieren Elternteile als häufigste Begleitperson. Der einmal benannte häufigste Begleiter bleibt im Zeitverlauf weitgehend der Gleiche. Auch weitere Begleitpersonen stammen überwiegend aus der eigenen Familie.

4.6 Vorbereitung auf das Begleitete Fahren

Knapp die Hälfte der Modellversuchsteilnehmer (49,4 %) hatte sich explizit nicht gezielt auf das Begleitete Fahren vorbereitet (vgl. Tab. 4-21). Etwas mehr als ein Drittel der Jugendlichen (38,8 %) hatte mit Freunden oder Bekannten über das Begleitete Fahren gesprochen. Nur jeder fünfte Modellversuchsteilnehmer (21,8 %) hatte sich durch Broschüren informiert, noch einmal deutlich weniger (14,1 %) über die – eigentlich jugendtypischen – Medien Internet oder CD-Rom und weniger als jeder zehnte junge Fahrer (9,4 %) aus Zeitungen oder Zeitschriften. Ausgesprochen gering war die Teilnahme an expliziten Vorbereitungsveranstaltungen, sei es mit (1,9 %) oder ohne Begleiter (0,6 %).

Eigene Vorbereitung auf die Teilnahme am Begleiteten Fahren	Antworten		Befragte %
	n	%	
Ich habe mich nicht gezielt auf das Begleitete Fahren vorbereitet.	1.846	34,9	49,4
Persönliches Gespräch mit Freunden, Bekannten	1.450	27,4	38,8
Information durch Broschüren	814	15,4	21,8
Information über das Internet, auf CD-Rom	529	10,0	14,1
Information in Zeitungen, Zeitschriften	352	6,6	9,4
Teilnahme an einer Vorbereitungsveranstaltung mit meinem Begleiter zusammen	71	1,3	1,9
Teilnahme an einer Vorbereitungsveranstaltung ohne meinen Begleiter	22	0,4	0,6
Vorbereitung auf andere Weise	213	4,0	5,7
Insgesamt	5.297	100,0	141,8

Mehrfachantworten: 5.297 Antworten von 3.737 Befragten;

Tab. 4-21: Eigene Vorbereitung des Jugendlichen auf die Teilnahme am Modellversuch BF17 (Mehrfachantworten)

Sonstige Vorbereitung des Jugendlichen auf die Teilnahme am Modellversuch	Antworten		Befragte
	n	%	%
Information durch Fahrschule, Gespräch mit Fahrlehrer, praktischer und theoretischer Unterricht	165	84,1	84,5
Verkehrsübungsplatz	13	6,7	6,8
Information in Schule (Referat, Besuch von Verkehrspolizist, Prüfungsthema)	5	2,5	2,5
Andere Medien (Fernsehen)	3	1,4	1,4
Information vom Landratsamt	2	1,0	1,0
Information vom Automobilclub	2	1,0	1,0
Sonstige Einzelnennungen	6	3,2	3,2
Insgesamt	197	100,0	100,5

Unter den sonstigen Nennungen zur Vorbereitung der Jugendlichen auf das Begleiteten Fahren sticht die häufigste Nennung der Fahrschule hervor (vgl. Tab. 4-22). Aufgrund der Fragestellung kann allerdings nicht näher eingegrenzt werden, ob die Jugendlichen damit die Behandlung des Themas „Begleitetes Fahren“ im Fahrschulcurriculum oder entsprechende Informationen im Vorfeld ihrer Fahrausbildung meinten.

Mehrfachantworten: 197 Antworten von 196 Befragten;

Tab. 4-22: Sonstige Vorbereitung des Jugendlichen auf die Teilnahme am Modellversuch (Mehrfachantworten)

Eigene Vorbereitung auf die Teilnahme am Begleiteten Fahren	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Gesamte Dauer BF17				BF17-Teilnahmestatus	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	1-3 Monate	4-6 Monate	7-9 Monate	10-12 Monate	Aktive	Ehemalige
	%																
Keine gezielte Vorbereitung auf das Begleitete Fahren	50,7	48,2	48,7	50,2	47,9	50,1	50,2	46,0	49,3	49,3	49,8	52,2	49,2	51,7	47,2	49,3	50,3
Persönliches Gespräch mit Freunden, Bekannten	34,9	42,4	40,6	36,0	38,5	40,1	39,1	37,4	37,7	39,7	39,0	37,8	40,8	38,1	38,4	39,0	37,7
Information durch Broschüren	19,9	23,6	22,8	20,1	22,3	22,2	21,8	21,8	22,3	22,4	19,9	20,4	21,6	19,1	24,0	21,8	21,6
Information über das Internet, auf CD-Rom	15,9	12,5	15,0	12,5	13,9	14,8	13,7	16,1	16,0	13,8	11,5	12,5	14,1	13,2	15,3	14,4	12,2
Information in Zeitungen, Zeitschriften	8,9	9,9	9,4	9,5	10,0	9,0	8,7	12,5	7,9	10,3	10,4	9,2	7,7	9,1	10,7	9,3	10,4
Teilnahme an einer Vorbereitungsveranstaltung mit meinem Begleiter zusammen	5,3	6,1	5,3	6,3	5,5	6,2	5,3	7,5	6,3	5,1	5,8	6,1	5,9	4,8	6,0	5,7	5,9
Teilnahme an einer Vorbereitungsveranstaltung ohne meinen Begleiter	2,1	1,8	1,9	2,0	1,5	2,4	1,5	3,5	1,5	2,4	1,7	2,0	1,7	1,6	2,2	1,9	2,0
Vorbereitung auf andere Weise	0,5	0,7	0,6	0,6	0,3	0,9	0,5	1,2	0,6	0,6	0,6	0,0	0,9	0,6	0,5	0,7	0,0
Insgesamt	1.802	1.935	2.445	1.212	1.834	1.557	3.042	695	1.428	1.469	840	448	885	930	1.474	3.296	441

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

Tab. 4-23: Eigene Vorbereitung des Jugendlichen auf die Teilnahme am Modellversuch BF17 – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Die Unterscheidung der genannten Vorbereitungs-möglichkeiten nach den Kategorien der unabhängigen Variablen findet sich in Tab. 4-23. Die schattierten Tabellenzellen indizieren besonders viele signifikante Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern, wobei die neuen Bundesländer – mit Ausnahme des Items „Keine gezielte Vorbereitung“ – stets die meisten Nennungen der entsprechenden Items aufweisen. Modellversuchsteilnehmer aus dem Osten Deutschlands bereiten sich intensiver auf das BF17 vor als solche aus dem Westen. Darüber hinaus soll noch auf die geschlechtsspezifischen Unterschiede, wie sie in Tab. 4-23 aufscheinen, hingewiesen werden.

Tab. 4-24 zeigt die Einschätzung des Jugendlichen über die Vorbereitung der Begleiter. Auch unter den fahrfahrenen Erwachsenen dominiert das Fehlen einer gezielten Vorbereitung auf die Begleiterrolle im Modellversuch (50,8 %). Nur jeder vierte Jugendliche (24,9 %) berichtete von einem Begleiter, der sich mittels der Lektüre einer Broschüre auf seine Aufgabe vorbereitet hatte und 22,8 % der jungen Fahrer erwähnten ein Gespräch des Begleiters mit dem Fahrlehrer. Jeder fünfte Jugendliche (20,6 %) protokollierte auch ein Gespräch des Begleiters mit einem anderen Bekannten. Nur ca. jeder vierzigste Jugendliche (2,4 %) konnte über die gemeinsame Teilnahme mit einem Begleiter an einer Vorbereitungsveranstaltung berichten, noch seltener wurde der Besuch einer Vorbereitungsveranstaltung durch einen Begleiter alleine (1,5 %) genannt.

Vorbereitung der Begleiter auf die Teilnahme am Begleiteten Fahren	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Keine gezielte Vorbereitung	1.871	33,6	50,8
Broschüren	918	16,5	24,9
Gespräch mit dem Fahrlehrer	840	15,1	22,8
Gespräch mit Bekannten	761	13,7	20,6
Zeitungen / Zeitschriften	482	8,7	13,1
Internet / CD-Rom	324	5,8	8,8
Vorbereitung auf andere Weise	118	2,1	3,2
Teilnahme an Vorbereitungsveranstaltung mit mir zusammen	88	1,6	2,4
Teilnahme an prakt. Fahrstunde	87	1,6	2,4
Teilnahme an Vorbereitungsveranstaltung ohne mich	55	1,0	1,5
Teilnahme an Theoriestunde in der Fahrschule	25	0,5	0,7
Insgesamt	5.569	100,0	151,1

Mehrfachantworten: 5.569 Antworten von 3.685 Befragten;

Tab. 4-24: Vorbereitung der Begleiter auf die Teilnahme am Modellversuch BF17 (Mehrfachantworten)

Unter den „sonstigen“ Arten der Begleitervorbereitung wurde am häufigsten die Information durch den zu begleitenden Jugendlichen selbst erwähnt (vgl. Tab. 4-25). Jüngere Geschwisterkinder konnten bereits von der Primärerfahrung des Begleiters in dieser Rolle profitieren. Auch Verwandte / Bekannte mit fahrerlaubnis-affinen Berufen hatten vereinzelt über das Begleitete Fahren informiert.

Sonstige Vorbereitung des Begleiters auf die Teilnahme am Modellversuch	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Information durch den zu begleitenden Jugendlichen	28	34,8	34,8
Vorbereitung durch vorausgegangene Tätigkeit als Begleiter	19	23,4	23,4
Verwandter, Bekannter, Begleiter ist Fahrlehrer / Polizeibeamter / Versicherungsangestellter	11	13,8	13,8
Auf einem Verkehrsübungsplatz mit dem begleiteten Jugendlichen	5	6,2	6,2
Andere Medien (Fernsehen)	3	3,8	3,8
Information vom Landratsamt	2	2,5	2,5
Sonstige Einzelnennungen	12	15,5	15,5
Insgesamt	80	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 80 Antworten von 80 Befragten;

Tab. 4-25: Sonstige Vorbereitung des Begleiters auf die Teilnahme am Modellversuch (Mehrfachantworten)

Die Vorbereitung der Begleiter auf die Modellversuchsteilnahme wird in Tab. 4-26 nach den unabhängigen Variablen differenziert. Die meisten aufgrund der Angaben der Jugendlichen signifikanten Unterschiede lassen sich nach der Herkunftsregion und nach dem Teilnahmestatus feststellen:

- Auch hinsichtlich der Vorbereitung der Begleiter auf die Modellversuchsteilnahme indizieren die Antworten der Jugendlichen ein stärkeres Engagement in Ostdeutschland. Bei fünf Vorbereitungsarten finden sich für Begleiter ostdeutscher Fahranfänger die meisten und umgekehrt bei „Keine gezielte Vorbereitung“ die wenigsten Nennungen.
- Darüber hinaus zeigen die Begleiter von Fahranfängern, die lediglich bis zu drei Monate begleitet fahren, bei sieben Vorbereitungsarten die geringsten Anteile und bei „Keine gezielte Vorbereitung“ den höchsten Anteil entsprechender Nennungen.

Vorbereitung der Begleiter auf die Teilnahme am Begleiteten Fahren	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Gesamte Dauer BF17				BF17-Teilnahmestatus	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	1-3 Monate	4-6 Monate	7-9 Monate	10-12 Monate	Aktive	Ehemalige
	%																
Keine gezielte Vorbereitung	51,0	50,6	52,2	48,0	49,3	52,4	51,7	46,7	52,1	49,7	50,3	58,6	52,1	51,9	46,9	50,0	56,6
Broschüren	24,9	24,9	24,7	25,2	25,0	25,3	25,6	22,0	24,1	27,3	22,1	20,1	23,2	24,3	27,8	25,3	21,7
Gespräch mit Fahrlehrer	23,0	22,6	20,7	26,9	24,0	21,6	21,2	29,8	20,6	24,0	24,4	18,6	22,1	22,4	24,8	23,3	18,9
Gespräch mit Bekannten	19,7	21,6	21,2	19,7	22,6	18,6	21,3	17,9	19,4	21,0	22,1	17,3	20,7	20,3	21,8	21,1	17,1
Zeitungen / Zeitschriften	13,7	12,5	12,5	14,3	13,3	12,8	12,6	15,4	11,5	13,8	14,5	9,2	13,1	13,2	14,2	13,4	10,9
Internet / CD-Rom	10,2	7,5	8,4	9,5	9,1	8,6	8,9	8,4	9,7	9,3	6,3	7,4	10,3	7,8	8,9	8,9	7,7
Vorbereitung auf andere Weise	3,5	2,9	3,4	2,6	2,8	3,7	3,1	3,7	3,3	3,1	3,2	1,6	2,4	3,0	4,3	3,4	1,6
Teilnahme an Vorbereitungsveranstaltung mit Fahranfänger zusammen	2,2	2,6	2,5	2,0	1,7	2,9	2,1	3,7	1,4	3,3	2,4	3,1	2,1	2,1	2,5	2,3	2,9
Teilnahme an praktischer Fahrstunde	1,7	3,0	2,7	1,6	2,4	2,6	2,0	3,9	3,0	2,6	1,0	2,6	2,6	2,2	2,3	2,4	2,0
Teilnahme an Vorbereitungsveranstaltung ohne den Fahranfänger	1,4	1,6	1,5	1,5	1,6	1,5	1,5	1,3	1,1	2,0	1,2	1,5	1,6	1,3	1,5	1,5	1,3
Teilnahme an Theorie-stunde in der Fahrschule	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,7	0,6	1,2	0,7	0,8	0,5	0,5	1,0	0,9	0,4	0,7	0,5
Insgesamt	1.782	1.903	2.443	1.211	1.834	1.555	3.001	684	1.408	1.447	830	443	874	914	1.455	3.248	437

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

Tab. 4-26: Vorbereitung der Begleiter des Jugendlichen auf die Teilnahme am Modellversuch BF17 – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fazit

Zusammenfassend lässt sich nur ein geringes Ausmaß an formaler Vorbereitung des jugendlichen Fahrers und seines erwachsenen Begleiters auf die Teilnahme am Modellversuch feststellen. Die Beschäftigung mit dem neuen Maßnahmeansatz geschieht eher in informellen Gesprächen. Hier deutet sich ein Potenzial für eine intensivere Beschäftigung der Jugendlichen und ihrer Begleiter mit der Modellversuchsteilnahme an. Dem Anliegen, geeignete Informationen zum BF17 auf eine zielführende, den Rezeptionsbedingungen in

den Zielgruppen der Fahranfänger und ihrer Begleiter angemessene Art und Weise zu transportieren, sollte im Rahmen einer Überarbeitung des Maßnahmeansatzes Rechnung getragen werden. Hierbei sollte die gesamte Bandbreite möglicher Kommunikationswege, von Einführungsveranstaltungen bis hin zu elektronischen oder online-gestützten Begleitmedien, diskutiert und gegebenenfalls erprobt werden.

5 Exposition der Modellversuchsteilnehmer im Straßenverkehr

Im Zentrum des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ steht der Erwerb von Fahrerfahrung durch selbstständiges Fahren in Begleitung eines erfahrenen Autofahrers.

Im Kontext dieses Forschungsprojektes bezeichnet das aus der Medizin entlehnte (sozial-)epidemiologische Konstrukt der Exposition das Ausmaß der Gefährdung von Gesundheit und Leben junger Fahrer, das sich aus der Häufigkeit und Intensität aller Bedingungen ergibt, unter denen ihre Verkehrsbeteiligung als Pkw-Fahrer stattfindet.⁷⁶ In der Literatur dominieren die Expositionsmaße der zurückgelegten Distanz (Fahrleistung)⁷⁷ und der im Straßenverkehr verbrachten Zeit⁷⁸ (vgl. ANDREY 2006: 3 sowie Abschnitt 5.5f). Über diese beiden rein quantitativen Aspekte hinaus sind nicht nur die Art und Weise der Mobilität selbst (z. B. Mitfahrer, Fahrstil, Sicherheitsvorkehrungen etc.), sondern auch die äußeren Bedingungen (z. B. Straßenverhältnisse, Verkehrsdichte, Verkehrsraum, Tageszeit, Witterung etc.) als qualitative Aspekte der Exposition interessant (vgl. z. B. ANDERSON FOHR, LAYDE, GUSE 2005: 35; MACDONALD 1994: 31 sowie Abschnitt 5.7ff). Vereinfacht ausgedrückt informiert die Exposition der jungen Fahrer in diesem Bericht also über das „Wie viel“ und das „Wie“ ihrer Autobenutzung.

Die Exposition im Straßenverkehr wurde in den vier Panelwellen der Prozessevaluation bei allen Befragten zunächst durch das „Globalmaß“ der gesamten bisherigen Fahrleistung erfragt. Aktuelle Modellversuchsteilnehmer sollten zusätzlich eine differenzierte Protokollierung der Mobilität als begleiteter Autofahrer während der letzten sieben Tage vornehmen. Das Layout dieses Wochenpro-

tokolls⁷⁹ war an das bekannte KONTIV-Layout angelehnt (vgl. Anhang)⁸⁰ und erfragte – beginnend mit dem gestrigen Tag und dann schrittweise rückwärts gewandt für die jeweils vorhergehenden Tage – folgende taggenauen Informationen:

- Den Wochentag,
- die Verfügbarkeit eines Pkws,
- die Verfügbarkeit eines Begleiters,
- ob tatsächlich an diesem Tag selbst Pkw gefahren wurde,
- die dabei angesteuerten Fahrtziele,
- weitere Mitfahrer des jungen Fahrers und seines Begleiters,
- die benutzten Straßenarten,
- diverse Verkehrsbedingungen sowie
- die Länge der selbst zurückgelegten Fahrtstrecke (Fahrleistung) und
- die im Straßenverkehr verbrachte Fahrzeit.

Die dabei erhobenen quantitativen und qualitativen Expositionsmerkmale werden in den nachfolgenden Abschnitten ausführlich diskutiert.

5.1 Selbstberichtete Gesamtfahrleistung

Die PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN bezeichnete die von den jungen Fahrern im Modellversuch erbrachte Fahrleistung als die „... entscheidende Bestimmungsgröße für den Reifegrad der Fahr- und Verkehrskompetenz am Ende der Begleitphase“ (2003: 17). Dies wird in anderen Ländern ähnlich gesehen. Während der österreichischen „L 17“-Ausbildung müssen mindestens 3.000 km in Begleitung eines fahrpädagogischen Laien zurückgelegt werden (vgl. WINKELBAUER 2007: 104). Eine Fahrleistung gleichen Umfangs wird auch im französischen Modell des Begleiteten Fahrens vorgeschrieben (vgl. OHNE AUTOR 2004).

⁷⁶ Der englische Ausdruck „exposure to crash risk“ (CHIPMAN et al. 1993: 207) bringt diesen Aspekt markant auf den Punkt.

⁷⁷ Zurückgelegte Wegstrecken werden dabei als „Mobilitätsleistung“, „Aufwandsmobilität“, „Wegeaufwand“, „Mobilitätsstreckenbudget“ oder „Mobilitätslängenbudget“ bezeichnet. Findet die Mobilität motorisiert statt, ist auch von „motorisierter Aufwandsmobilität“ die Rede (vgl. LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000: 14).

⁷⁸ Das sog. „Mobilitätszeitbudget“ oder die „Verkehrsbeteiligungsdauer“ bezeichnen dabei „... die für Ortsveränderungen zur Verfügung stehende Zeit pro Person und Zeiteinheit“ (vgl. LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000: 14).

⁷⁹ Der Begriff „Woche“ bezieht sich hier nicht auf eine kalenderische Zählung mit einem fest definierten Anfangs- und Endwochentag, sondern auf die sieben Tage vor dem Wochentag des Fragebogenausfüllens.

⁸⁰ Die Umsetzung dieses Designs im Online-Fragebogen war insofern anders, als dort zuerst eine Frage nach den zurückliegenden Tagen mit Begleitfahrten gestellt und anschließend nur noch für diese Tage die taggenauen Informationen erfragt wurden.

In ihrem eigenen Maßnahmevorschlag verzichtete die PROJEKTGRUPPE im Zuge der Konkretisierung der Durchführungsmodalitäten der Begleitphase darauf, konkrete Vorgaben, etwa in Form einer geforderten Mindestfahrleistung, verbunden mit entsprechenden Nachweispflichten und Kontrollmöglichkeiten, zu formulieren. Vielmehr setzte man auf die Eigeninitiative der Modellversuchsteilnehmer zur Erreichung des Maßnahmeziels eines umfassenden Fahrerfahrungsaufbaus. Im Rückgriff auf Berechnungen von SCHADE (2001) zum Rückgang des Unfallrisikos in Abhängigkeit von der erworbenen Fahrpraxis und auf Forschungsergebnisse aus Skandinavien sprach die PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 18) allerdings die Empfehlung für eine im Modellversuch zu erbringende Fahrleistung von 5.000 km aus (vgl. auch LEUTNER, BRÜNKEN, WILLMESLENZ 2009: 63).

Im Rahmen der Prozessevaluation galt es zu untersuchen, ob und inwieweit dieses ambitionierte Ziel von den Modellversuchsteilnehmern erreicht wurde. Hierzu wird in Abschnitt 5.1 zunächst auf die Schätzung der (bisherigen) Gesamtfahrleistung abgestellt. Später wird dieser Frage in Abschnitt 5.5 mit zeitnahen Protokollen aus der Berichtswche („Wochenprotokoll“) nachgegangen.

5.1.1 Selbstberichtete Gesamtfahrleistung zum Zeitpunkt der Erstbefragung

Die 17-jährigen, also die sog. „aktiven“, Fahranfänger fuhrten zum Zeitpunkt der Erstbefragung durchschnittlich erst seit drei Monaten begleitet. Ihr Median der selbstberichteten Gesamtfahrleistung für diese Zeit lag in der Kategorie „401 bis 500 km“. Bild 5-1 dokumentiert die Schätzung der zum Zeitpunkt der Erstbefragung von den aktiven Modellversuchsteilnehmern seit dem Fahrerlaubniserwerb als Autofahrer insgesamt erbrachten Fahrleistung in kategorisierter Form. Bei diesem ersten groben Indikator für die fahrleistungsbezogene Exposition ist zu erkennen, dass alle (unterschiedlich großen) Fahrleistungsklassen zwischen 101 km und 1.000 km von jeweils mehr als jedem zehnten Fahranfänger berichtet wurden.

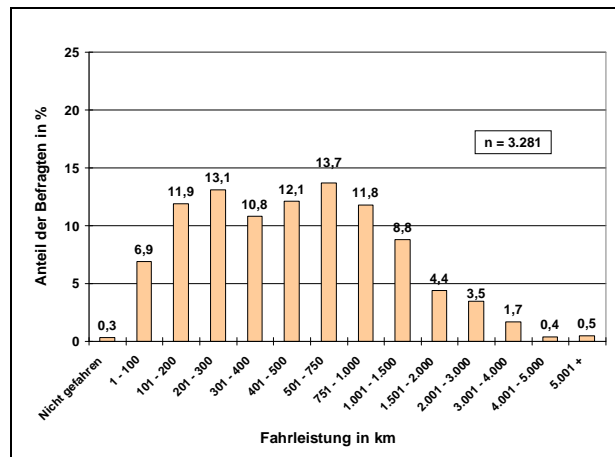


Bild 5-1: Selbstberichtete Gesamtfahrleistung im BF17 in km zum Zeitpunkt der ersten Befragungswelle (aktive Modellversuchsteilnehmer)

Tab. 5-1 gibt Auskunft über die mittleren Fahrleistungen, differenziert nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Mittelwertunterschiede lassen sich feststellen nach dem Geschlecht und dem Ausbildungsstatus der Fahranfänger, ihrer regionalen Herkunft, dem Regionsgrundtyp, in dem sie am häufigsten Auto fahren, und der bisherigen BF17-Verweildauer. Dabei schätzten junge Männer eine höhere Gesamtfahrleistung als junge Frauen und Auszubildende eine höhere als Schüler. Die Unterschiede nach der regionalen Herkunft schlugen sich – bei gleichem Median – in etwas höheren Anteilen niedriger Fahrleistungsklassen in den neuen Bundesländern und etwas höheren Anteilen höherer Fahrleistungsklassen in den alten Bundesländern nieder. In ländlichen Räumen wurde mehr begleitet gefahren als in verstäderten und Agglomerationsräumen und plausiblerweise nahm mit der Dauer der Begleitphase auch die geschätzte Gesamtfahrleistung zu.

Ausprägung der unabhängigen Variable	Selbstberichtete mittlere Gesamtfahrleistung im Begleiteten Fahren (Median)
Geschlecht der Jugendlichen	
Männlich	501 bis 750 km
Weiblich	401 bis 500 km
Ausbildungsstatus der Jugendlichen	
Schüler	401 bis 500 km
Auszubildende	501 bis 750 km
Höchster Schulabschluss der Eltern	
Bis Mittlere Reife	401 bis 500 km
Ab Hochschulreife	401 bis 500 km
Regionale Herkunft	
Alten Bundesländern	401 bis 500 km
Neuen Bundesländern	401 bis 500 km
Regionsgrundtyp	
Agglomerationsräume	401 bis 500 km
Verstädterte Räume	401 bis 500 km
Ländliche Räume	501 bis 750 km
Dauer der bisherigen BF17-Teilnahme	
Bis zu 2 Monaten	301 bis 400 km
Bis zu 3 Monaten	401 bis 500 km
Bis zu 4 Monaten	501 bis 750 km
Mehr als 4 Monate	501 bis 750 km

Tab. 5-1: Selbstberichtete mittlere bisherige Gesamtfahrleistung im Begleiteten Fahren (Median), aktive Modellversuchsteilnehmer, Erstbefragung – nach den Kategorien der unabhängigen Variablen

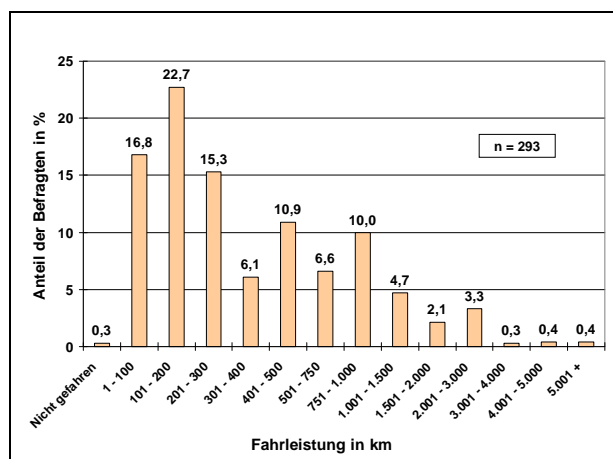


Bild 5-2: Selbstberichtete Gesamtfahrleistung im BF17 in km zum Zeitpunkt der ersten Befragungswelle (18-jährige ehemalige Modellversuchsteilnehmer mit durchschnittlich zwei Monaten Begleitdauer)

Bild 5-2 stellt die gleiche Information für die zum Zeitpunkt der Erstbefragung bereits 18-jährigen Ehemaligen zusammen. Deren Fahrleistung im (für sie mittlerweile beendeten) Modellversuch ballte sich deutlich in den niedrigen Fahrleistungsklassen, mit einem Median in der Kategorie „201 bis 300 km“. Diese vergleichsweise geringe Gesamt-

fahrleistung ist insofern plausibel, als zum Erhebungszeitpunkt die bereits abgeschlossene Begleitdauer dieser Subgruppe im BF17 (Median: „Bis zu zwei Monate“) geringer war als die bisherige Teilnahmedauer der nach wie vor Aktiven (Median: „Drei Monate“). Nicht verwunderlich ist deshalb auch, dass sich aktive und ehemalige BF17-Teilnehmer in der Erstbefragung hinsichtlich der geschätzten (bisherigen) Fahrleistung im Modellversuch signifikant unterscheiden.

Differenziert man in der ersten Panelwelle die Antworten zur gesamten bisherigen Fahrleistung nach dem Antwortmedium (Online- versus Papierbogen), protokollierten Benutzer des Papier-Fragebogens eine signifikant um eine Kategorie höhere Fahrleistungsklasse.⁸¹ Dies ist bei allen Befragten⁸² und bei der Subgruppe der aktiven Modellversuchsteilnehmer gleichermaßen nachweisbar.

Der signifikante Unterschied nach dem Antwortmedium zeigt sich im gleichen Größenverhältnis auch bei Konstanzhaltung der bisherigen BF17-Teilnahmedauer, und zwar sowohl unter allen Befragten als auch unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern bei einer bisherigen BF17-Begleitdauer von drei oder vier Monaten.

Auch in den einzelnen Kategorien jener Variablen, die in Abschnitt 3.7 als relevant für die Wahl des Antwortmediums Online oder Papier bezeichnet wurden (Geschlecht und Ausbildungsstatus der Fahranfänger, Schulabschluss der Eltern, alte versus neue Bundesländer, Regionsgrundtyp), lassen sich die unterschiedlichen Mediane nachvollziehen.

⁸¹ Der Median der Fahrleistungsklassen liegt bei der Verwendung von Papier-Fragebogen in der Kategorie „501 bis 750 km“, bei der Nutzung des Online-Fragebogens und in der Gesamtstichprobe in der Kategorie „401 bis 500 km“. Aufgrund dieser kategorialen Antwortvorgaben kann der Unterschied zwischen online und offline befragten Modellversuchsteilnehmern an dieser Stelle nicht genauer in km quantifiziert werden.

⁸² In der ersten Panelwelle war noch kein separater Papier-Fragebogen für ehemalige Modellversuchsteilnehmer vorgesehen. Aufgrund einer für diesen Personenkreis missverständlichen Frageformulierung in den Papier-Fragebogen für Aktive in der ersten Panelwelle wird die Substichprobe der schriftlich befragten Ehemaligen von der Auswertung der bisherigen Gesamtfahrleistung zu diesem Zeitpunkt ausgeschlossen.

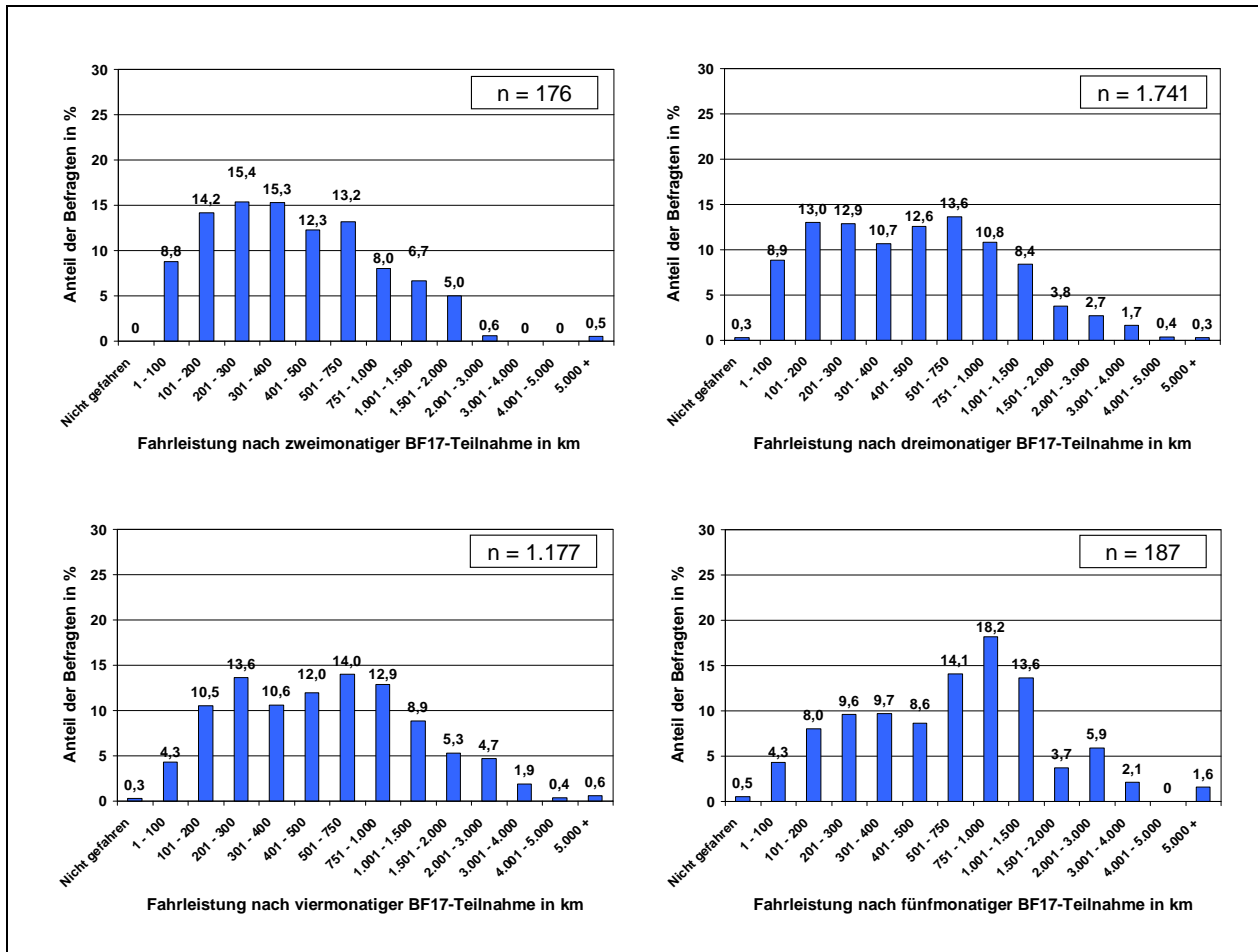


Bild 5-3: Geschätzte bisherige Gesamtfahrleistung, aktive Modellversuchsteilnehmer, Erstbefragung – nach der bisherigen Begleitdauer

Bereits in Abschnitt 3.7.2 wurde das Zusammenwirken der Einflüsse des Ausbildungsstatus und des Regionsgrundtyps, in dem die Begleitfahrten überwiegend stattfanden, auf die berichtete Exposition im Modellversuch plausibel erläutert. Diese Einflüsse lassen sich auch bei der Analyse der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung nachweisen: Hält man in vertiefenden Datenanalysen den Ausbildungsstatus (Schüler oder Auszubildender) und den Regionsgrundtyp konstant, lässt sich der signifikante Unterschied in der bisherigen Gesamtfahrleistung nach dem Antwortmedium bei einer bisherigen Begleitdauer von drei Monaten nur noch in einer von sechs⁸³ (Schüler in verstärkten Räumen) und bei einer Begleitdauer von vier Monaten noch in zwei von sechs (Schüler in Agglomerations- und verstärkten Räumen) möglichen Kategorienkombinationen nachweisen.⁸⁴

Bild 5-3 differenziert die bisherigen Fahrleistungen aktiver Modellversuchsteilnehmer nach der Länge ihrer Fahrerlaubnisbesitzdauer bzw. der bisherigen Dauer der Begleitphase. Während sich in der Gruppe mit der kürzesten Begleitdauer die häufigsten Antworten in den drei Fahrleistungsklassen zwischen 101 km und 400 km ballten, ist unter Fahranfängern mit dreimonatigem Fahrerlaubnisbesitz eine etwas gleichmäßigere und breitere Streuung der von jeweils mehr als 10 % dieser Befragten besetzten Fahrleistungsklassen zu beobachten. Die beiden dabei andeutungsweise erkennbaren „Spitzen“ („101 bis 300 km“ und „401 bis 750 km“) sind in der Subgruppe der Modellversuchsteilnehmer mit vier Monaten BF17-Teilnahme ausgeprägter und – im Fall der höheren Fahrleistungs-„Spitze“ – als Ausdruck einer mittlerweile höheren Fahrleistung etwas nach rechts verschoben.

⁸³ Zwei Ausbildungsstatus multipliziert mit drei Regionsgrundtypen.

⁸⁴ Ein ähnlicher Rückgang der Anzahl signifikanter Zusammenhänge zwischen der geschätzten bisherigen Gesamt-

fahrleistung und dem Antwortmedium lässt sich in den Daten der zweiten (drei von 18 Kategorienkombinationen), dritten (keine signifikante Kategorienkombination) und vierten Panelwelle (eine von 18 Kombinationen) nachweisen.

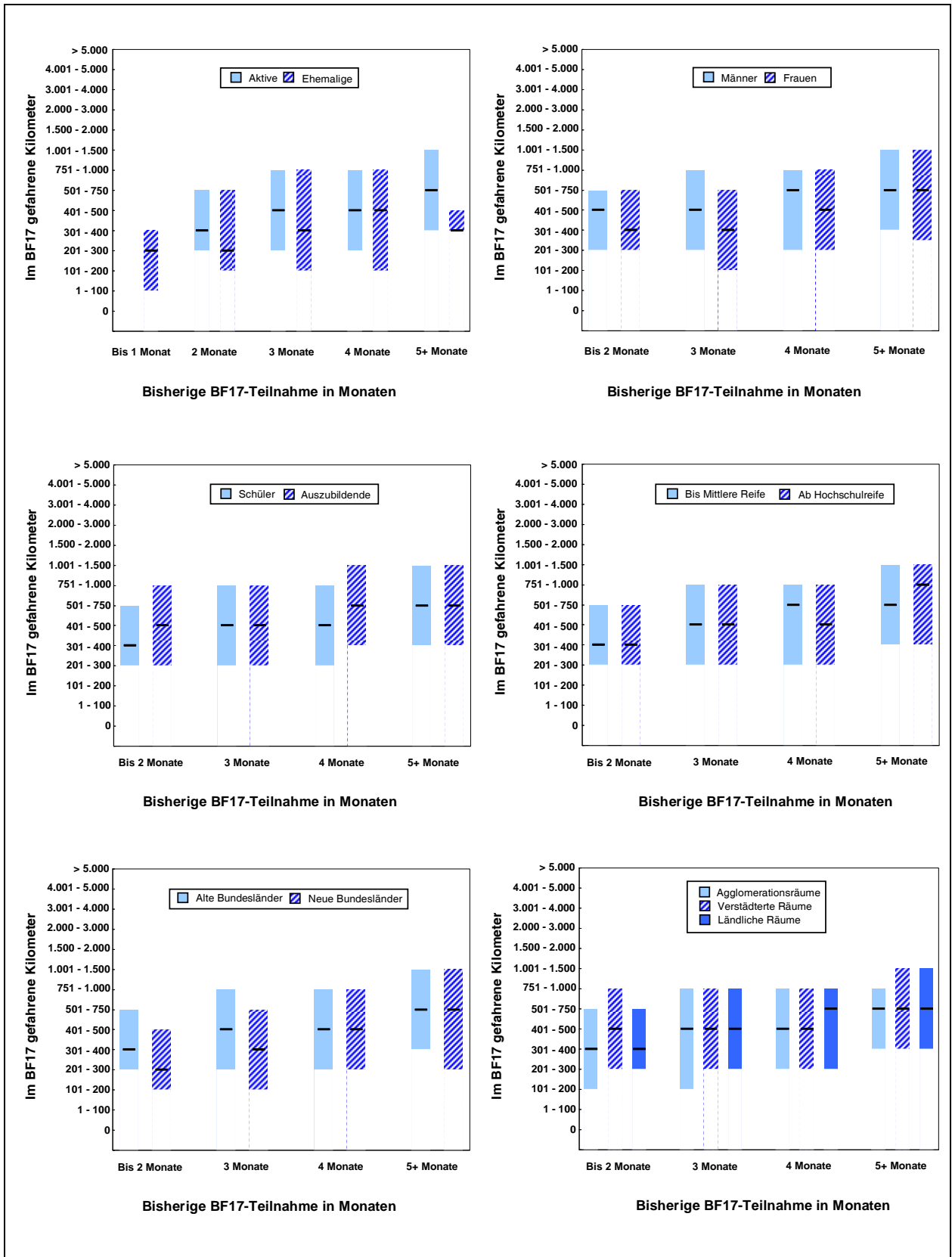


Bild 5-4: Geschätzte bisherige Gesamtfahrleistung, Erstbefragung – nach relevanten Subgruppen und der bisherigen Begleitdauer

Unter Fahranfängern mit mehr als vier Monaten Fahrpraxis sind schließlich die Fahrleistungsklassen zwischen 501 km und 1.500 km am stärksten ausgeprägt.

Der Median liegt in der Gruppe mit einer bisherigen Begleitdauer von bis zu zwei Monaten in der Kategorie „301 bis 400 km“ und steigt in der Gruppe mit drei Monaten BF17-Verweildauer auf „401 bis 500 km“ an. In den beiden Fahranfängergruppen mit längerer Fahrerlaubnisbesitzdauer findet sich der Median schließlich in der Fahrleistungskategorie „501 bis 700 km“.

In Bild 5-4 wird die bisherige Gesamtfahrleistung nach den Kategorien der unabhängigen Variablen und der bisherigen Begleitdauer differenziert und stellt zunächst die aktiven den ehemaligen Modellversuchsteilnehmern gegenüber.⁸⁵ Fahrnovizen mit längerer Begleitdauer berichteten tendenziell höhere Fahrleistungen und 17-jährige aktive Modellversuchsteilnehmer in drei von vier Begleitdauer-kategorien höhere als 18-jährige Ehemalige. Nur der Unterschied bei Fahranfängern im zweiten Monat der Modellversuchsteilnahme lässt sich statistisch verallgemeinern.⁸⁶

Die fünf weiteren Teilbilder in Bild 5-4 beschränken sich auf aktive Modellversuchsteilnehmer. Bei allen betrachteten unabhängigen Variablen ist der Trend zu einer höheren Einschätzung der Gesamtfahrleistung mit zunehmender Begleitdauer erkennbar.

In der Unterscheidung nach dem Geschlecht der Fahranfänger war der Median der gesamten bisherigen Fahrleistung in drei Begleitdauer-kategorien für junge Männer höher als für junge Frauen, im dritten und vierten Monat lässt sich dieser Unterschied statistisch verallgemeinern.

Schüler und Auszubildende unterschieden sich im Median der Einschätzungen ihrer Gesamtfahrleistung nur zweimal. Als statistisch signifikant erwei-

sen sich die Unterschiede der bei drei und vier Monaten Begleitdauer errechneten Rangwerte.

In der Unterteilung nach der höchsten Schulbildung der Eltern erweist sich nur der Unterschied der Gesamtfahrleistungen im dritten Monat der Begleitphase als statistisch verallgemeinerbar.

Unter Fahranfängern mit zwei bzw. drei Monaten Begleitdauer berichteten jene aus den alten Bundesländern signifikant höhere Gesamtfahrleistungen als ihre Pendants aus den neuen Bundesländern. Auch Unterschiede in den Rangplätzen der Fahranfänger mit vier Monaten Begleitdauer werden als signifikant ausgewiesen.

Unterschiede zwischen den Regionsgrundtypen wurden mittels einer Rangvarianzanalyse getestet. Als verallgemeinerbar erweisen sie sich lediglich bei Fahranfängern mit dreimonatiger Begleitdauer.

5.1.2 Entwicklung der selbstberichteten Gesamtfahrleistung mit zunehmender Begleitdauer

In den Daten der vier Panelwellen lässt sich die mit zunehmender Begleitdauer ansteigende Fahrleistung der jeweils (noch) aktiven Modellversuchsteilnehmer gut erkennen (vgl. Bild 5-5). Während der Median der bisherigen Gesamtfahrleistung in der Erstbefragung noch bei lediglich „401 bis 500 km“ lag⁸⁷, hatte er sich in der zweiten Panelwelle auf „751 bis 1.000 km“, in der dritten Befragung auf „1.001 bis 1.500 km“ und in der letzten Panelwelle auf „2.001 bis 2.500 km“ erhöht.⁸⁸ Der Anstieg der Fahrleistung von Panelwelle zu Panelwelle ist statistisch signifikant.⁸⁹

⁸⁵ Jeder Balken dieser Graphik beschreibt den Wertebereich der Fahrleistung, in dem 50 % der Fahranfänger mit einer bestimmten Begleitdauer liegen. Den Abstand zwischen dem oberen und dem unteren Ende des abgedruckten Balkens nennt man Interquartilsabstand. Je 25 % der Fahranfänger weisen eine größere bzw. kleinere Fahrleistung aus. Die schwarzen Querstreifen in den Balken kennzeichnen den jeweiligen Median, d. h. genau die Hälfte der BF17-Teilnehmer mit einer bestimmten Begleitdauer weist eine größere Fahrleistung aus und 50 % eine kleinere. Aufgrund der Erhebung der Daten zur selbst geschätzten Fahrleistung in kategorisierter Form, wird die den Median enthaltende Kategorie als Median angegeben.

⁸⁶ Dem hier angewendeten Mann-Whitney U-Test für nicht normalverteilte metrische oder ordinalskalierte Variablen liegen nicht die Messwerte der Variablen, sondern Rangplätze der Werte beider Stichproben in aufsteigender Reihenfolge zugrunde (vgl. JANSSEN, LAATZ 2007: 571f).

⁸⁷ Ab der zweiten Panelwelle wurden Fahrleistungen ab 2.001 km differenzierter erhoben als in der Erstbefragung. Wurde nun eine solche Fahrleistungskategorie der ersten Welle in der Folgebefragung durch zwei Kategorien differenzierter erfasst, wurde die Kategorie aus der ersten Welle mit der höheren Teilkategorie der Folgewelle verglichen.

⁸⁸ Aufgrund der von LEAF et al. (2008) festgestellten tendenziellen Unterschätzung der tatsächlich zurückgelegten Wegelängen in solch pauschalen Schätzungen wird nachfolgend jeweils die Obergrenze zur Bezeichnung der Fahrleistungskategorien herangezogen.

⁸⁹ Der in Abschnitt 5.1.1 berichtete Unterschied zwischen online und offline Befragten zeigte sich in gleicher Weise auch unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern in der zweiten Panelwelle und unter allen Befragten und den Aktiven der dritten bzw. vierten Welle.

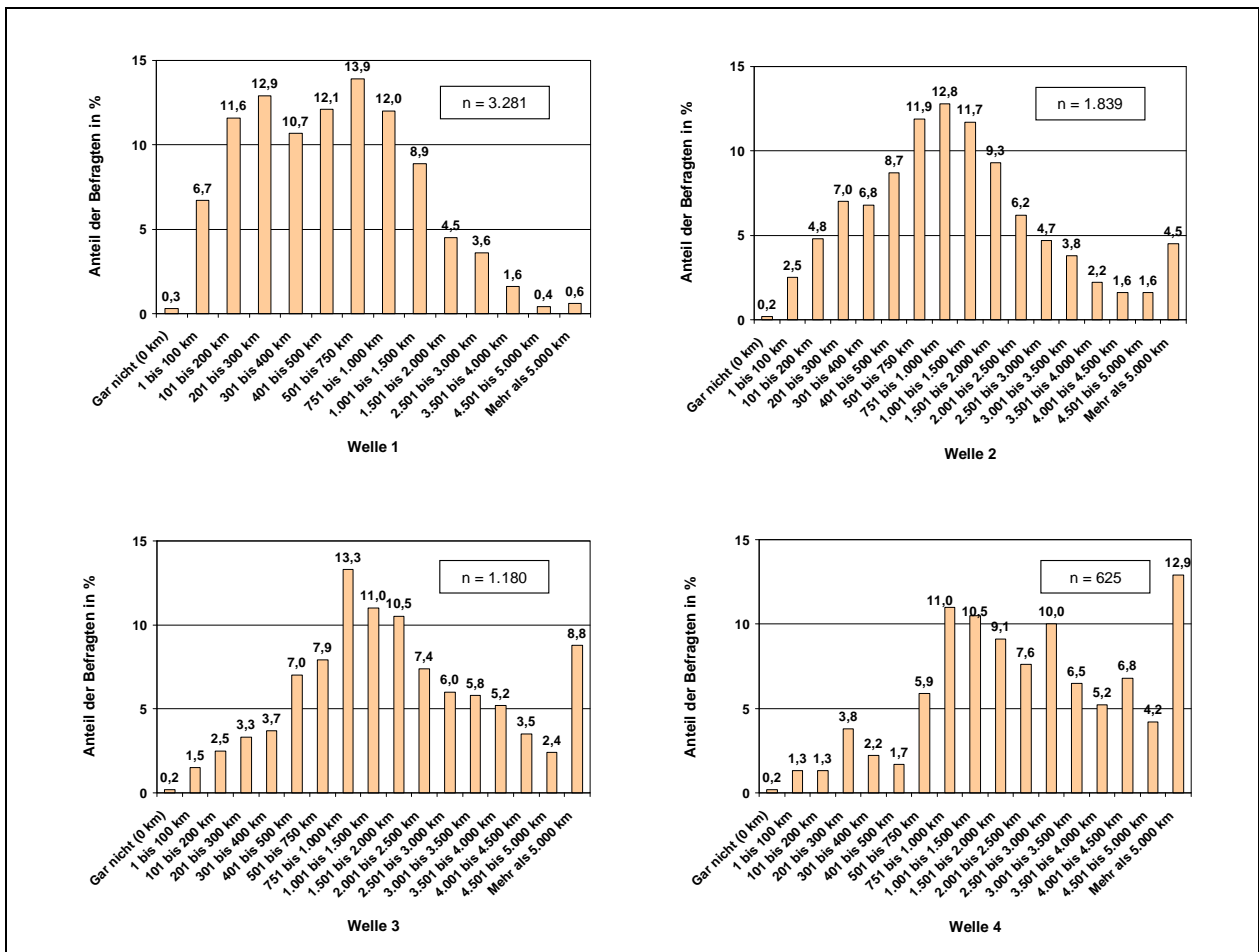


Bild 5-5: Mediane der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung im BF17, aktive Modellversuchsteilnehmer – nach der Befragungswelle

Bild 5-6 verdeutlicht, dass mit zunehmender Begleitdauer der Anteil der aktiven Modellversuchsteilnehmer, der im Vergleich zweier aufeinander folgender Panelwellen in der gleichen Fahrleistungskategorie verblieb, stetig anstieg.⁹⁰ Eine Fahrleistungszunahme um eine Antwortkategorie wurde bei allen drei Vergleichen aufeinander folgender Panelwellen („Wellenübergänge“) von ca. einem Fünftel der aktiven Modellversuchsteilnehmer berichtet. Auch die Zunahme der geschätzten Gesamtfahrleistung im Umfang von zwei Antwortkategorien sank im Verlauf der Modellversuchsteilnahme nur mäßig. Dies war erst bei stärkeren Fahrleistungszunahmen (drei und mehr Fahrleistungskategorien) der Fall.

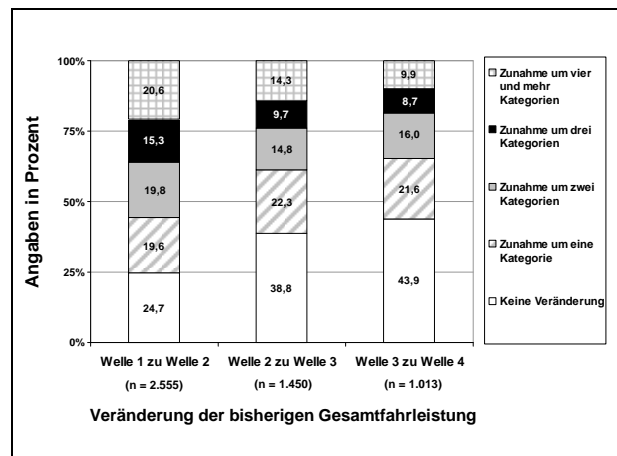


Bild 5-6: Veränderung der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

⁹⁰ Bei dieser Interpretation ist zu beachten, dass die Fahrleistungskategorien unterschiedlich große Spannbreiten aufwiesen (vgl. Bild 5-5).

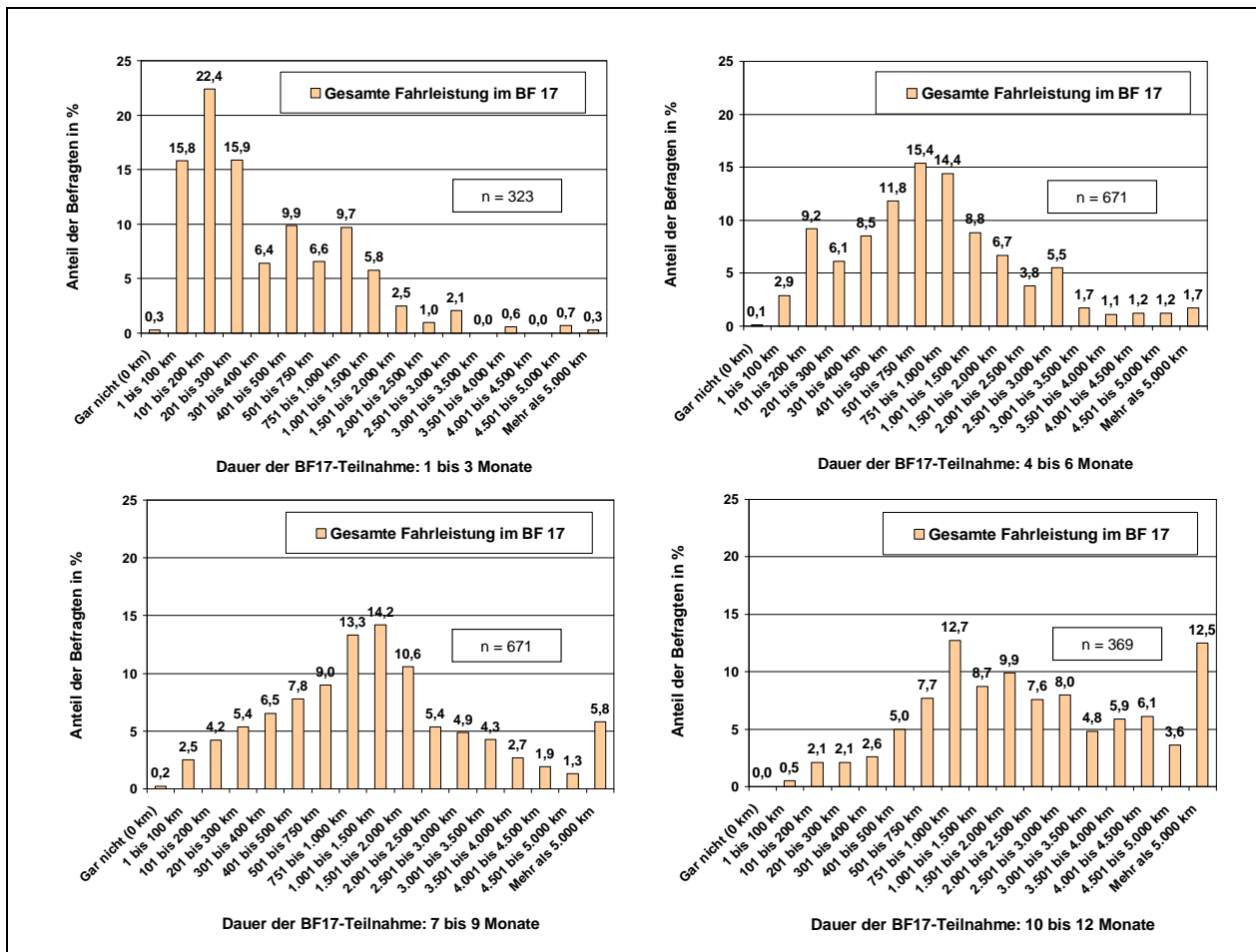


Bild 5-7: Geschätzte Gesamtfahrleistung im BF17, ehemalige Modellversuchsteilnehmer – nach der Dauer der Begleitphase

Betrachtet man die Gesamtfahrleistung im Modellversuch, wie sie im Zuge der mehrmaligen Befragungen von ehemaligen Modellversuchsteilnehmern retrospektiv geschätzt wurde, errechnet sich ein Median für die Fahrleistungskategorie „751 bis 1.000 km“. D. h. nur die Hälfte der Ehemaligen schätzte, im Begleiteten Fahren mehr als 1.000 km gefahren zu sein. 25 % der Ehemaligen schätzten ihre Fahrpraxis im Modellversuch auf mehr als 2.000 km.

Bild 5-7 dokumentiert die von den 18-jährigen Ehemaligen in den einzelnen Panelwellen vorgenommenen Schätzungen ihrer insgesamt in der zwischenzeitlich beendeten Begleitphase erbrachten Fahrleistung und ordnet sie nach der Länge der Begleitdauer. Plausiblerweise steigt deren Median von „201 bis 300 km“ unter Ehemaligen mit lediglich bis zu drei Monaten Begleitdauer, über „501 bis 750 km“ bei einer Modellversuchsteilnahme bis zu einem halben Jahr, „1.001 bis 1.500 km“ bei bis zu neun Monaten Begleitdauer auf „1.501 bis 2.000 km“ bei zehn- bis zwölfmonatiger Modellversuchsteilnahme an.

Tab. 5-2 gibt einen Überblick über die Quartile der selbstberichteten gesamten Fahrleistung im BF17 für ehemalige Modellversuchsteilnehmer mit bis zu sechs und mit mehr als sechs Monaten Begleitdauer sowie die Gesamtheit der Ehemaligen. Ordnet man die Befragten aufsteigend nach ihrer geschätzten Gesamtfahrleistung und betrachtet die einzelnen Quartile, lassen sich folgende Feststellungen treffen:

- Das unterste Viertel der Modellversuchsteilnehmer mit bis zu sechs Monaten Begleitdauer berichtete höchstens eine Fahrleistung von lediglich „201 bis 300 km“. Die Hälfte der jungen Fahrer mit bis zu sechsmonatiger Begleitdauer fuhrten insgesamt rund „501 bis 750 km“. Die Grenze zwischen dem dritten und vierten Quartil liegt in der Fahrleistungsklasse „1.001 bis 1.500 km“. Fahranfänger im dritten Quartil fuhrten höchstens so viel und das Viertel der Modellversuchsteilnehmer mit den höchsten Fahrleistungen fuhr mindestens so viel.
- Unter den Modellversuchsteilnehmern, die länger als sechs Monate begleitet fuhrten, waren

das unterste Viertel höchstens „501 bis 750 km“ und die Hälfte bis zu „1.001 bis 1.500 km“ als begleitete Fahrer unterwegs. Die Grenze zwischen dem dritten und vierten Quartil liegt unter den Fahranfängern mit mehr als sechs Monaten Begleitdauer in der Fahrleistungsklasse „2.501 bis 3.000 km“. Fahranfänger im dritten Quartil fuhren höchstens so viel und das Viertel der jungen Fahrer mit den höchsten Fahrleistungen fuhr mindestens so viel.

- Für die Gesamtstichprobe errechnet sich als unterste Quartilsgrenze eine Fahrleistung von „301 bis 400 km“. Die Hälfte der ehemaligen Modellversuchsteilnehmer fuhr höchstens „751 bis 1.000 km“ und für drei Viertel der BF17-Teilnehmer errechnete sich eine Höchstfahrleistung von „1.501 bis 2.000 km“. Nur ein Viertel der Ehemaligen berichtete eine höhere Gesamtfahrleistung.

Quartils- ober- grenzen	Begleitdauer		Alle Ehemaligen
	1-6 Monate	7-12 Monate	
Gesamte Fahrleistung in km			
1. Quartil	201-300	501-750	301-400
2. Quartil	501-750	1.001-1.500	751-1.000
3. Quartil	1.001-1.500	2.501-3.000	1.501-2.000

Tab. 5-2: Geschätzte Gesamtfahrleistung ehemaliger Modellversuchsteilnehmer im Begleiteten Fahren – nach der Begleitdauer und insgesamt

Bei der kritischen Interpretation der retrospektiv grob geschätzten Gesamtfahrleistung muss jedoch die diesbezüglich eingeschränkte Aussagekraft der Daten beachtet werden: Aufgrund der Konzentration der Prozessevaluation auf aktive Modellversuchsteilnehmer in der Begleitphase, war eine Abschlussbefragung der gesamten Stichprobe als Ehemalige nicht vorgesehen. Alle in der vierten Panelwelle noch aktiven Modellversuchsteilnehmer mit der relativ längsten Begleitdauer – und plausiblerweise auch größten Gesamtfahrleistung – konnten also für diese Betrachtungsweise der Exposition nicht abschließend als Ehemalige berücksichtigt werden. Die Ehemaligenstichprobe ist in dieser Hinsicht rechts zensiert⁹¹, die von 18-Jährigen retrospektiv geschätzte durchschnittliche Gesamtfahrleistung im BF17 ist deshalb systematisch zu niedrig und deren Interpretation nur sehr konservativ vertretbar. Deutlich reliablere Fahrleistungsdaten lassen sich bei der tageweisen Proto-

⁹¹ Die ehemaligen Modellversuchsteilnehmer konnten auf der nach „rechts“ verlaufenden Zeitachse nicht mehr weiter beobachtet werden.

kollierung der unmittelbar zurückliegenden Woche erwarten (vgl. Abschnitt 5.5).

5.1.3 Hinderungsgründe für Begleitfahrten

Nur zehn aktive Fahranfänger gaben bei der Erstbefragung zu Protokoll, bis zu diesem Zeitpunkt noch nie Auto gefahren zu sein. Die Gründe für diese, dem Modellversuch zuwider laufende, Fahrabstinz werden in Tab. 5-3 aufgelistet, aufgrund ihres Charakters als Einzelaussagen jedoch nicht weiter problematisiert.⁹²

Gründe für das bisherige völlige Unterlassen von Autofahrten	Antworten		Be- fragte %
	n	%	
Ich hatte dazu keine Zeit.	5	24,4	48,7
Mir stand (fast) nie ein Auto zur Verfügung.	2	9,7	19,5
Mein Begleiter wollte nicht mit mir fahren.	2	9,7	19,5
Mein Begleiter war ständig verhindert.	2	9,7	19,5
Es bestanden keine Anlässe, zu fahren.	2	10,4	20,8
Das Auto war kaputt.	1	5,5	11,0
Ich habe keine Lust, zu fahren.	1	4,9	9,7
Ich fühle mich beim Fahren unsicher.	1	5,5	11,0
Sonstiger Grund	4	20,1	40,3
Insgesamt	19	100,0	200,0

Mehrfachantworten: 19 Antworten von 10 Befragten;

Tab. 5-3: Gründe für das (bisherige) völlige Unterlassen von Autofahrten (Mehrfachantworten, aktive Modellversuchsteilnehmer, Erstbefragung)

Entsprechend dem Ziel des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ der möglichst umfassenden fahrpraktischen Erfahrungsbildung lässt sich bei jeder berichteten bisherigen Gesamtfahrleistung fragen, warum in der zurückliegenden Begleitphase nicht (noch) mehr begleitet gefahren wurde. Tab. 5-4 gibt einen Überblick über die von den aktiven Modellversuchsteilnehmern hierzu genannten Gründe. Die Hälfte der Befragten (49,8 %) benannte die ihnen selbst hierzu fehlende Zeit,

⁹² Unter den Ehemaligen bekannte sich lediglich ein einziger Fahranfänger dazu, bisher, also sowohl in der Begleitzeit als auch in der anschließenden Zeit des möglichen Alleinfahrens, noch nie als Pkw-Fahrer mobil gewesen zu sein. Da aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer in der Erstbefragung den gleichen Fragebogen verwendeten, ist eine Aussage über Ehemalige ohne Fahrerfahrung aus der Begleitphase nicht möglich.

mehr als vier von zehn (42,1 %) verwiesen auf fehlende Anlässe zum Autofahren. Mehr als ein Drittel der aktiven Modellversuchsteilnehmer (38,5 %) bemängelte die fehlende Zeit der Begleitperson(en) und etwa jeder fünfte Fahranfänger (21,7 %) verwies auf Probleme bei der Pkw-Verfügbarkeit. Alles in allem sind dies typische Probleme, die beim Einpassen der neuen Maßnahme in den Tagesablauf von Jugendlichen und ihren Familien zu erwarten waren. Lediglich ein Defizit an Fahrtanlässen und die immerhin von fast jedem zehnten Fahranfänger benannte Begleiterunlust (9,0 %) könnten im Zuge der Weiterentwicklung dieser Verkehrssicherheitsmaßnahme durch die Ermunterung zu einer intensiven Ausschau nach Fahrtanlässen angegangen werden.

Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Ich habe dazu keine Zeit.	1.617	19,4	49,8
Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.	1.366	16,4	42,1
Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	1.249	15,0	38,5
Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	705	8,5	21,7
Autofahren ist zu teuer.	690	8,3	21,2
Um die Umwelt zu schonen.	568	6,8	17,5
Wenn ich Zeit zum Fahren habe, hat keiner meiner Begleiter Zeit und umgekehrt.	517	6,2	15,9
Meine Begleiter haben öfter keine Lust, mit mir zu fahren.	294	3,5	9,0
Ich fahre bereits sicher genug.	255	3,1	7,9
Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu!	248	3,0	7,6
Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.	213	2,6	6,6
Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.	143	1,7	4,4
Das Auto soll geschont werden.	105	1,3	3,2
Ich fühle mich beim Fahren unsicher.	84	1,0	2,6
Sonstiger Grund.	273	3,3	8,4
Insgesamt	8.327	100,0	256,5

Mehrfachantworten: 8.327 Antworten von 3.247 Befragten;

Tab. 5-4: Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren (Mehrfachantworten, aktive Modellversuchsteilnehmer, Erstbefragung)

Die von hinreichend vielen Fahranfängern genannte finanzielle (21,2 %) und natürliche (17,5 %) Ressourcenknappheit, ebenso wie Zeitinkompatibilitäten zwischen Fahranfänger und Begleiter (15,9 %) oder das Anliegen, das Auto zu schonen

(3,2 %), sind für Eingriffe von außen dagegen kaum zugänglich. 7,9 % der Befragten verwiesen darauf, nicht mehr zu fahren, weil sie bereits sicher genug Auto fahren würden, und 7,6 % der Fahranfänger fanden auch, dass sie bereits sehr viel fuhren. Erfreulich gering waren die Anteile junger Fahrer, die keine Lust hatten, häufiger zu fahren (6,6 %), denen das Fahren mit einem Begleiter nicht gefiel (4,4 %) oder die sich beim Autofahren unsicher fühlten (2,6 %).

Tab. 5-5 gibt einen Überblick über die Nennungen der einzelnen Hinderungsgründe unter aktiven Modellversuchsteilnehmern für ein vermehrtes Begleitetes Fahren in allen Subgruppen der unabhängigen Variablen. Folgende Unterschiede lassen sich statistisch verallgemeinern:

- Junge Fahrerinnen berichteten häufiger über Zeitmanagementprobleme und Unsicherheiten beim Fahren. Männliche Fahranfänger sahen dagegen häufiger keine Fahrtanlässe, befanden ihr Fahren als „sicher genug“, äußerten ihr Nichtgefallen an der Mitfahrt eines Begleiters oder wollten das Auto schonen.
- Schüler brachten häufiger als Auszubildende fehlende Fahrtanlässe, Zeitmangel der Begleiter, mangelnde Pkw-Verfügbarkeit und zeitliche Abstimmungsprobleme zwischen Fahranfänger und Begleiter zum Ausdruck. Auszubildende nannten dagegen öfter sonstige Hinderungsgründe.
- Kinder von Eltern mit Hochschulreife sahen ebenfalls weniger Fahrtanlässe und hatten häufiger keine Lust, zu fahren. Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife brachten öfter Unsicherheitsgefühle beim Fahren zum Ausdruck.
- Zwischen Fahranfängern aus den alten und neuen Bundesländern lassen sich die meisten Unterschiede verallgemeinern: Modellversuchsteilnehmer aus dem Westen sahen häufiger keine Fahrtanlässe, wollten die Umwelt schonen, waren überzeugt davon, bereits sicher genug bzw. sehr viel zu fahren oder hatten keine Lust, öfter zu fahren. Ihre Pendanten aus dem Osten berichteten häufiger über Zeitmanagementprobleme mit dem Begleiter, eine fehlende Pkw-Verfügbarkeit oder sonstige Hinderungsgründe.
- BF17-Teilnehmer aus verstädterten Regionen sahen öfter keine Anlässe, mehr zu fahren, als Fahranfänger aus den anderen Regionsgrundtypen. Mit abnehmender Verstädterung wurde das Autofahren auch vermehrt als zu teuer bezeichnet.

Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Ich habe dazu keine Zeit.	44,4	54,9	50,0	49,4	51,2	48,7	49,7	50,3	48,4	51,5	49,2	45,8	51,0	49,6	43,4
Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.	47,4	37,1	47,1	32,5	38,5	48,1	43,6	35,0	40,5	44,8	40,0	52,4	43,3	39,2	39,5
Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	34,7	42,0	40,6	34,3	38,9	37,7	36,5	47,6	40,7	36,5	38,0	35,0	39,0	38,7	35,7
Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	21,6	21,8	23,0	18,7	21,3	21,6	19,6	31,1	22,4	22,3	19,4	16,6	21,2	22,4	26,9
Autofahren ist zu teuer.	21,7	20,9	21,8	20,0	22,4	19,6	20,8	23,0	17,9	22,0	25,5	19,3	22,0	20,3	21,9
Um die Umwelt zu schonen.	18,3	16,7	18,3	15,8	16,9	18,8	18,7	11,7	16,9	17,3	18,8	18,4	18,5	16,4	14,0
Wenn ich Zeit zum Fahren habe, hat keiner meiner Begleiter Zeit und umgekehrt.	11,4	20,2	17,2	13,2	16,3	16,0	14,6	21,9	17,5	14,4	16,0	13,0	15,7	16,0	20,3
Meine Begleiter haben öfter keine Lust, mit mir zu fahren.	9,0	9,1	9,3	8,6	9,0	9,5	9,2	8,6	9,6	9,0	8,2	12,7	10,0	7,5	6,4
Ich fahre bereits sicher genug.	11,2	4,7	7,4	8,7	8,5	6,8	8,7	3,9	8,3	8,3	6,5	3,5	7,3	9,1	9,3
Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu!	8,1	7,2	7,1	8,5	8,1	6,7	8,3	4,8	7,9	7,3	7,8	6,9	7,4	8,1	7,8
Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.	7,1	6,0	7,0	5,4	5,1	7,7	7,0	4,7	7,2	6,4	5,8	6,2	6,2	6,5	10,8
Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.	5,6	3,3	4,0	5,2	4,8	4,0	4,4	4,6	4,3	4,4	4,6	3,5	4,5	4,4	4,4
Das Auto soll geschont werden.	4,3	2,3	3,0	3,8	3,5	3,2	3,2	3,4	2,6	3,8	3,2	3,4	3,6	2,9	2,1
Ich fühle mich beim Fahren unsicher.	1,0	4,1	2,6	2,3	3,2	1,8	2,6	2,5	2,9	2,6	2,0	3,4	2,8	2,1	2,1
Sonstiger Grund.	7,7	9,0	6,3	12,9	8,4	8,5	7,6	12,0	6,9	9,3	9,4	9,1	8,3	8,4	8,6
Insgesamt	1.574	1.673	2.162	1.053	1.612	1.364	2.664	583	1.237	1.279	731	172	1.721	1.166	188

Aktive Modellversuchsteilnehmer der ersten Panelwelle; Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an;

Tab. 5-5: Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

- Mit zunehmender Begleitdauer sank die Nennung fehlender Fahrtanlässe oder die Unlust des Begleiters als Hinderungsgrund für ein vermehrtes Begleitetes Fahren. Umgekehrt waren immer mehr Fahranfänger der Meinung, bereits sicher genug zu fahren.
- Zeitmanagementprobleme seitens des Fahranfängers oder Begleiters bzw. mangelnde Pkw-Verfügbarkeit sowie
- Unlust des jungen Fahrers, des Begleiters bzw. Nichtgefallen des Fahrens in Begleitung führten zu eher niedrigen Kilometerleistungen im Begleiteten Fahren.
- Das ausgeprägte Gefühl bereits sicher oder sehr viel zu fahren erscheint bei einer höheren Fahrleistung plausibel.

Dichotomisiert man die in der Erstbefragung genannten Hinderungsgründe aktiver Modellversuchsteilnehmer für ein vermehrtes Begleitetes Fahren nach Wenig- und Vielfahrern (bisherige Fahrleistung bis 500 km versus mehr als 500 km, vgl. Tab. 5-6) bieten sich vor allem drei inhaltliche Dimensionen zur Interpretation der bisherigen Gesamtfahrleistung an:

Tab. 5-7 differenziert die von aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern genannten Hinderungsgründe für (noch) mehr Begleitfahrten. Ehemalige erwähnten seltener fehlende Anlässe oder Kostenaspekte (finanziell oder für die Umwelt). Dagegen monierten sie häufiger das Fehlen eines

verfügbaren Pkw oder Zeitmangel seitens der Begleiter. Auch brachten sie häufiger zum Ausdruck, sehr viel gefahren zu sein. Die signifikanten Unterschiede vor allem in den meistgenannten Häufigkeiten können durch die charakteristischerweise nur kurze Begleitdauer mit einer gegebenenfalls spezifischen Gelegenheitsstruktur zum Begleiteten Fahren unter den bei der Erstbefragung bereits 18-jährigen ehemaligen Modellversuchsteilnehmern bedingt sein. Evtl. beurteilten diese Ehemaligen die zeitlich bereits zurückliegenden Ereignisse vor dem Hintergrund ihrer aktuellen Situation als Alleinfahrer retrospektiv auch prononcierter.

Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren	Teilstichprobe	
	Wenig-fahrer ¹⁾	Viel-fahrer ²⁾
	%	
Ich habe dazu keine Zeit.	53,5	45,6
Es bestehen keine Anlässe, mehr zu fahren.	41,1	43,3
Meine Begleiter haben öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	43,4	32,7
Mir steht nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	26,2	16,5
Autofahren ist zu teuer.	20,7	22,0
Um die Umwelt zu schonen.	17,5	17,6
Wenn ich Zeit zum Fahren habe, hat keiner meiner Begleiter Zeit und umgekehrt.	18,9	12,4
Meine Begleiter haben öfter keine Lust, mit mir zu fahren.	11,0	6,7
Ich fahre bereits sicher genug.	6,4	9,6
Ich fahre sehr viel, deshalb trifft keine der Antworten zu!	3,8	12,2
Ich habe keine Lust, häufiger zu fahren.	8,4	4,4
Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt mir nicht.	5,2	3,6
Das Auto soll geschont werden.	2,8	3,7
Ich fühle mich beim Fahren unsicher.	4,0	0,8
Sonstiger Grund.	9,0	7,7
Gesamt (n)	1.747	1.481

¹⁾ Bisherige Gesamtfahrleistung ≤ 500 km;

²⁾ Bisherige Gesamtfahrleistung > 500 km;

Aktive Modellversuchsteilnehmer der ersten Panelwelle; Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an;

Tab. 5-6: Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren – nach der bisherigen Gesamtfahrleistung (Mehrfachantworten)

Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren	Teilstichprobe	
	Aktive	Ehemalige ¹⁾
	%	
Ich habe / hatte dazu keine Zeit.	49,8	46,4
Es bestehen / bestanden keine Anlässe, mehr zu fahren.	42,1	35,4
Meine Begleiter haben / hatten öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	38,5	36,7
Mir steht / stand nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	21,7	34,5
Autofahren ist / wäre zu teuer (gewesen).	21,2	6,3
Um die Umwelt zu schonen.	17,5	9,3
Wenn ich Zeit zum Fahren habe / hatte, hat / hatte keiner meiner Begleiter Zeit und umgekehrt.	15,9	21,3
Meine Begleiter haben / hatten öfter keine Lust, mit mir zu fahren.	9,0	7,6
Ich fahre / fuhr bereits sicher genug.	7,9	5,4
Ich fahre sehr viel / bin sehr viel gefahren, deshalb trifft keine der Antworten zu!	7,6	14,6
Ich habe / hatte keine Lust, häufiger zu fahren.	6,6	9,5
Mit einem Begleiter zu fahren, gefällt / gefiel mir nicht.	4,4	5,8
Das Auto soll / sollte geschont werden.	3,2	1,5
Ich fühle / fühlte mich beim Fahren unsicher.	2,6	1,7
Sonstiger Grund.	8,4	6,8
Gesamt (n)	3.247	291

¹⁾ Ohne Berücksichtigung der Papier-Fragebogen.

Alle Befragten der ersten Panelwelle; Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an;

Tab. 5-7: Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren – nach dem Teilnahmestatus am Modellversuch (Mehrfachantworten)

Tab. 5-8 fasst die retrospektiv genannten Hinderungsgründe ehemaliger Modellversuchsteilnehmer aus allen Panelwellen zusammen. Zeitmanagementprobleme bzw. eine mangelnde Pkw-Verfügbarkeit dominierten in der zeitlichen Rückschau deutlich als Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren.

Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Ich hatte dazu keine Zeit.	648	18,2	45,8
Es bestanden keine Anlässe, mehr zu fahren.	643	18,0	45,5
Meine Begleiter hatten öfter keine Zeit, mit mir zu fahren.	495	13,9	35,0
Mir stand nicht öfter ein Auto zur Verfügung.	442	12,4	31,2
Autofahren wäre zu teuer gewesen.	184	5,2	13,0
Um die Umwelt zu schonen.	176	4,9	12,4
Wenn ich Zeit zum Fahren hatte, hatte keiner meiner Begleiter Zeit und umgekehrt.	294	8,2	20,7
Meine Begleiter hatten öfter keine Lust, mit mir zu fahren.	86	2,4	6,1
Ich fuhr bereits sicher genug.	80	2,2	5,6
Ich bin sehr viel gefahren, deshalb trifft keine der Antworten zu!	161	4,5	11,4
Ich hatte keine Lust, häufiger zu fahren.	177	5,0	12,5
Mit einem Begleiter zu fahren, gefiel mir nicht.	75	2,1	5,3
Das Auto sollte geschont werden.	27	0,8	1,9
Ich fühlte mich beim Fahren unsicher.	25	0,7	1,8
Sonstiger Grund.	52	1,5	3,7
Insgesamt	3.565	100,0	252,0

Mehrfachantworten: 3.565 Antworten von 1.415 Befragten;

Tab. 5-8: Hinderungsgründe für ein vermehrtes Begleitetes Fahren (Mehrfachantworten), ehemalige Modellversuchsteilnehmer aller Panelwellen

5.1.4 Befahrene Straßenarten

Gefragt wo sie begleitet Auto fahren, zeigt sich für aktive Modellversuchsteilnehmer, dass dies zu fast der Hälfte (46,1 %) innerhalb von Ortschaften der Fall war, zu etwas mehr als einem Drittel (37,7 %) auf Landstraßen und nur zu etwa einem Sechstel (16,2 %) auf Autobahnen. Bild 5-8 dokumentiert die Mittelwerte der prozentualen Fahrleistung innerorts für die einzelnen Kategorien der unabhängigen Variablen. Für das Ausmaß des Fahrens innerhalb von Ortschaften lassen sich folgende Unterschiede verallgemeinern: Junge Frauen fahren mehr innerorts als junge Männer, Schüler mehr als Auszubildende. Plausiblerweise nahm der Anteil innerörtlicher Pkw-Mobilität von Agglomerationsräumen, über verstädterte zu ländlichen Räumen ab.⁹³

⁹³ Auch die überwiegende Praxis Begleiteten Fahrens in kreisfreien Städten korrespondierte mit einem entsprechend höheren innerörtlichen Mittelwert.

Auszubildende berichteten dagegen im Vergleich zu Schülern ebenso signifikant von einer höheren anteiligen Fahrleistung auf Landstraßen wie Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife im Vergleich zu Kindern von Eltern mit Hochschulreife (vgl. Bild 5-9). Plausibel ist in diesem Kontext der höchste Anteil von Fahrerfahrung auf Landstraßen in ländlichen Räumen, gefolgt von verstädterten und Agglomerationsräumen.⁹⁴

Hinsichtlich Autobahnfahrten übertrafen die von männlichen Fahranfängern geschätzten Anteile jene ihrer weiblichen Pendanten signifikant (vgl. Bild 5-10). Schüler fahren mehr auf Autobahnen als Auszubildende, Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife mehr als Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife und BF17-Teilnehmer aus den alten Bundesländern mehr als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Auch räumliche Unterschiede lassen sich verallgemeinern: Modellversuchsteilnehmer aus Agglomerationsräumen fahren mehr auf Autobahnen als ihre Kollegen aus verstädterten Räumen und diese häufiger als junge Fahrer aus ländlichen Räumen.⁹⁵

Welle ¹⁾	Teilnahmestatus	Innerorts	Landstraßen	Autobahn
		%		
Welle 1	Aktive	46,3	37,6	16,1
	Ehemalige	49,3	36,9	13,8
Welle 2	Aktive	47,2	37,5	15,4
	Ehemalige	47,9	36,0	16,0
Welle 3	Aktive	46,2	38,2	15,6
	Ehemalige	47,6	36,2	16,2
Welle 4	Aktive	46,9	37,7	15,5
	Ehemalige	46,4	37,0	16,6

¹⁾ In Welle 1 wurde pauschal nach der Fahrleistung während der (bisherigen) Begleitphase gefragt, in den folgenden Wellen jeweils nach der Fahrleistung „... in den letzten vier Wochen“ (Aktive) bzw. „... gegen Ende des Begleiteten Fahrens“ (Ehemalige).

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an;

Tab. 5-9: Mittelwerte der prozentualen Fahrleistung auf unterschiedlichen Straßenarten für aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer und alle Panelwellen

⁹⁴ In die gleiche Richtung weist auch ein höherer Mittelwert von Fahranfängern, die überwiegend in Landkreisen fahren, verglichen mit jungen Fahrern aus kreisfreien Städten.

⁹⁵ Das Gleiche gilt für in kreisfreien Städten aktive BF17-Teilnehmer im Vergleich zu ihren Pendanten aus Landkreisen.

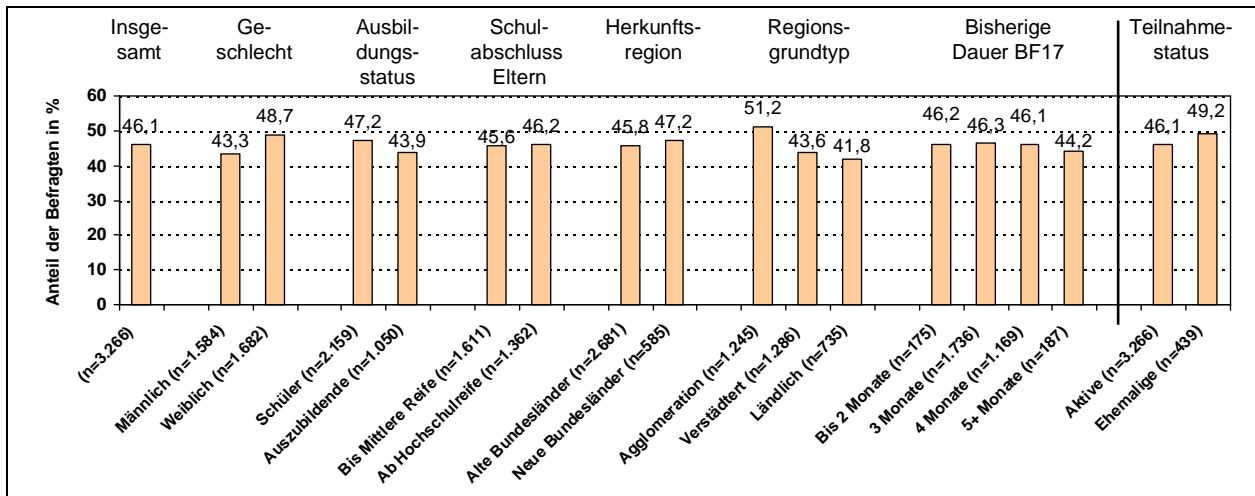


Bild 5-8: Mittelwerte der prozentualen Fahrleistung aktiver Modellversuchsteilnehmer innerhalb von Ortschaften („innerorts“) – nach relevanten Subgruppen

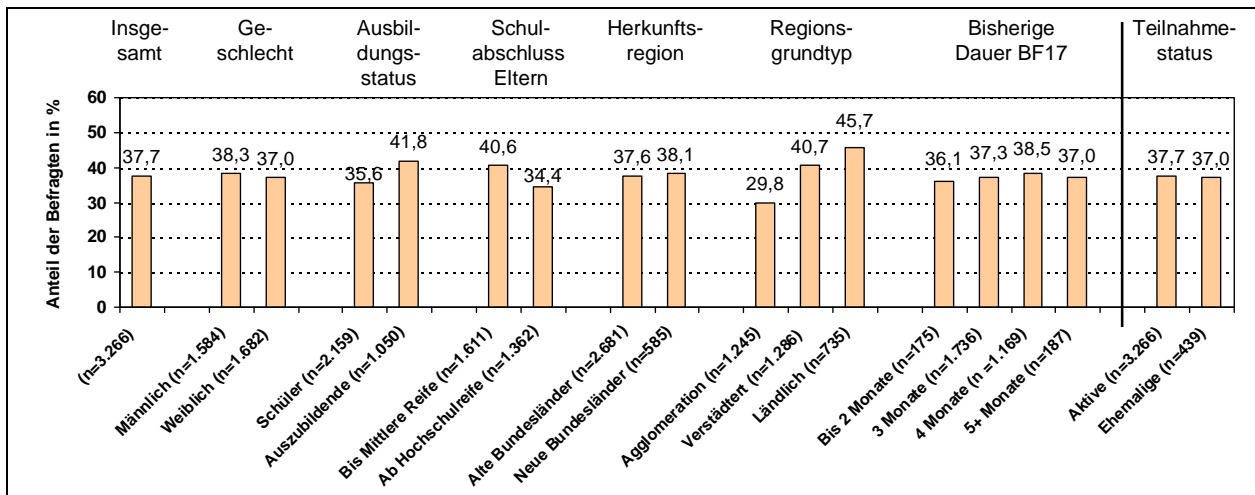


Bild 5-9: Mittelwerte der prozentualen Fahrleistung aktiver Modellversuchsteilnehmer auf Landstraßen – nach relevanten Subgruppen

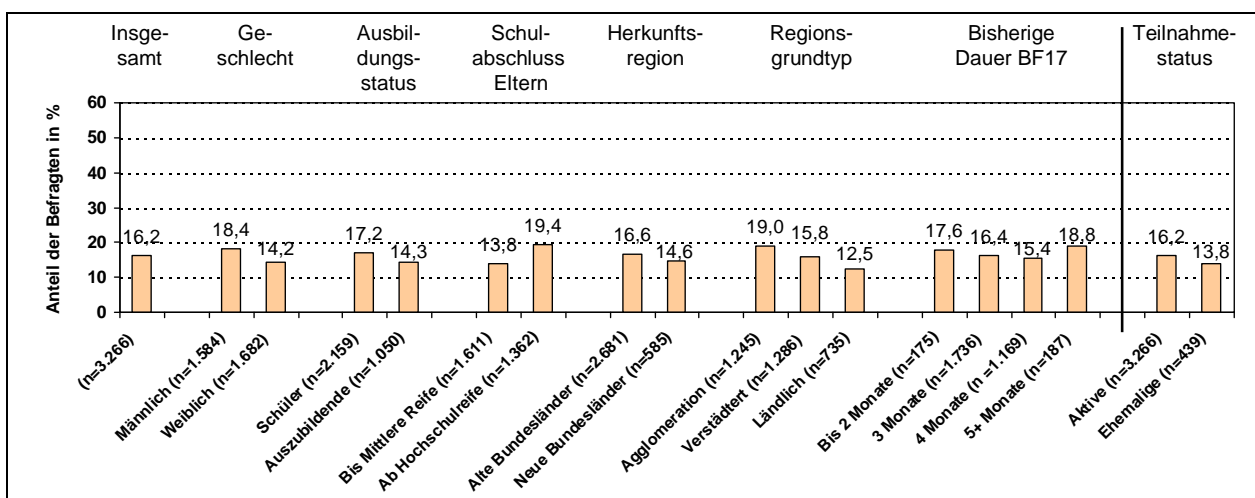


Bild 5-10: Mittelwerte der prozentualen Fahrleistung aktiver Modellversuchsteilnehmer auf Autobahnen – nach relevanten Subgruppen

Die Anteile von den Fahranfängern befahrener innerörtlicher Straßen, Landstraßen und Autobahnen blieben über die einzelnen Panelwellen hinweg bemerkenswert stabil. Verallgemeinerbare Unterschiede zwischen aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern können nur in der Erstbefragung für das Befahren innerörtlicher Straßen und von Autobahnen festgestellt werden (vgl. Tab. 5-9).

Fazit

In der Population der aktiven Modellversuchsteilnehmer lassen sich unterschiedliche Schätzungen der Gesamtfahrleistungen nach dem Geschlecht, dem Ausbildungsstatus, der regionalen Herkunft, dem Regionsgrundtyp und der bisherigen Begleitdauer nachweisen. Ferner zeigen sich zwischen aktiven und ehemaligen Teilnehmern charakteristische Unterschiede in der (retrospektiven) Einschätzung der Gesamtfahrleistung. Auch deren Ansteigen mit zunehmender Begleitdauer lässt sich dokumentieren.

Am Ende ihrer Begleitphase schätzt nur die Hälfte der als 18-Jährige abschließend befragten Jugendlichen, im Modellprojekt mehr als 1.000 km gefahren zu sein. 25 % der Ehemaligen schätzen ihre Fahrpraxis in der Begleitphase auf mehr als 2.000 km. Diese groben Selbstangaben sind jedoch aufgrund einer sog. Rechtszensurierung der zugrunde liegenden Datenbasis nur begrenzt aussagekräftig: Für alle auch in der vierten Panelwelle noch aktiven Modellversuchsteilnehmer kann das Ende ihrer Begleitdauer und somit die Schätzung der Gesamtfahrleistung bis zum Abschluss des Begleiteten Fahrens nicht erhoben werden. Die hier berichteten Selbstangaben beruhen also lediglich auf den Aussagen von Fahranfängern, welche die maximal mögliche Begleitdauer von zwölf Monaten nicht ausgeschöpft haben und sind insofern systematisch in Richtung einer niedrigeren Gesamtfahrleistung verzerrt. Genauere Angaben zur Fahrleistung im Modellversuch erlaubt die Protokollierung der Begleitfahrten der letzten sieben Tage (vgl. Abschnitt 5.5).

Vor dem Hintergrund der Pauschaleinschätzung lässt sich jedoch schlussfolgern: Nur wenn die jungen Fahrer möglichst frühzeitig ihre Fahrerlaubnis erwerben, länger als ein halbes Jahr begleitet fahren und dabei zu dem Viertel der entsprechenden Fahranfänger mit der größten Fahrpraxis gehören, werden Fahrleistungen von über 3.000 km berichtet. Dieses Ausmaß der Fahrpraxis erscheint vor dem Hintergrund der Erfahrungen in Österreich und Frankreich als akzeptabel. Allerdings verweisen die Defizite in der berichteten Gesamtfahrleistung

auf die Notwendigkeit weiterer Aufklärung, Motivation und Information der Fahranfänger und ihrer Begleiter über die zentrale Relevanz der im Modellversuch erworbenen Fahrpraxis.

Oft genannte Hinderungsgründe für mehr Begleitfahrten sind Zeitmanagementprobleme seitens der Fahranfänger und ihrer Begleiter oder die mangelnde Pkw-Verfügbarkeit sowie fehlende Fahrtanlässe.

Nahezu die Hälfte der Fahrpraxis wird innerorts erworben, etwas mehr als ein Drittel auf Landstraßen und etwa ein Sechstel auf Autobahnen.

5.2 Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche

Die weiteren Auswertungen zur Exposition der Modellversuchsteilnehmer greifen deren Angaben im Wochenprotokoll für die letzten sieben Tage („Berichtswoche“), wie es am Anfang dieses Kapitels erläutert wurde, auf. Eine technische Voraussetzung für Begleitfahrten in der Berichtswoche war die Verfügbarkeit eines Pkw. Durchschnittlich waren auf die Mitglieder des Haushalts der Fahranfänger 2,1 Pkw zugelassen. Bild 5-11 vergleicht die entsprechenden Angaben von aktuellen und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern aus der ersten Panelwelle. Die nur geringen Unterschiede zwischen diesen Gruppen sind statistisch nicht verallgemeinerbar.

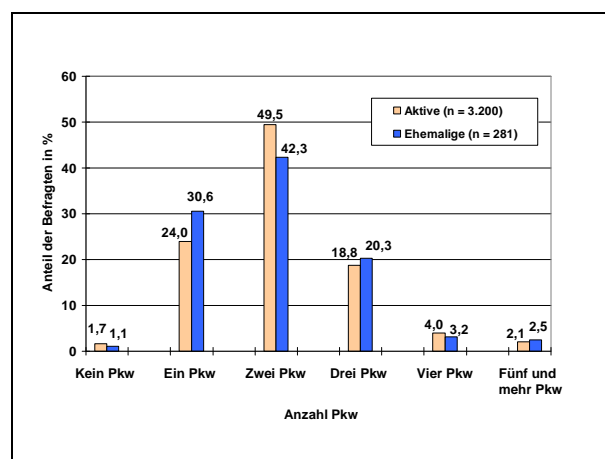


Bild 5-11: Anzahl der Pkw im Haushalt der Fahranfänger

Bild 5-12 informiert über die Mittelwerte der auf die Haushaltsmitglieder der 17-Jährigen zugelassenen Pkw-Anzahl für die Kategorien der unabhängigen

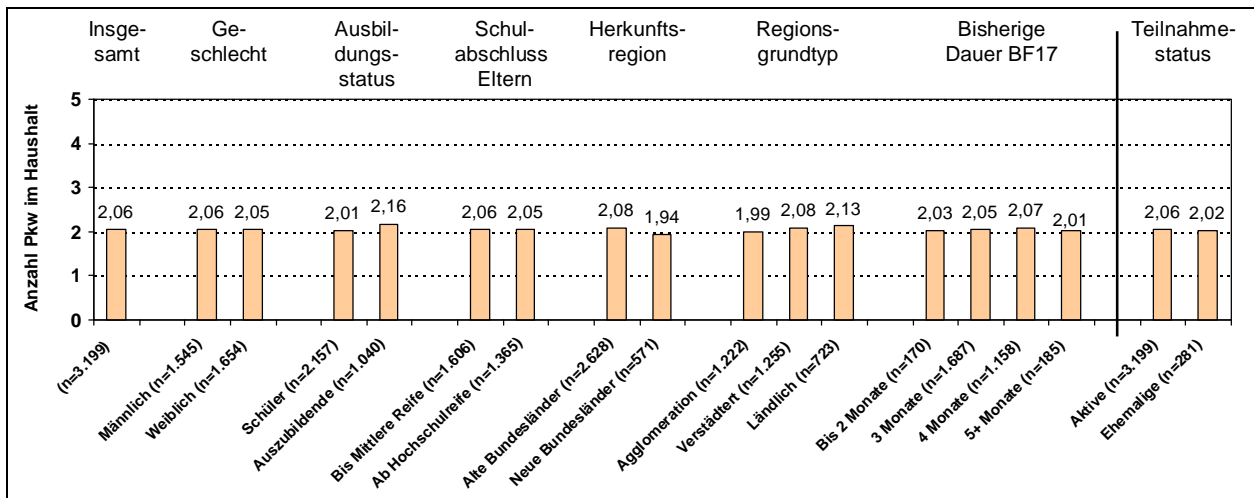


Bild 5-12: Anzahl der Pkw im Haushalt aktiver BF17-Teilnehmer, Erstbefragung – nach relevanten Subgruppen

Variablen. Statistisch verallgemeinerbare Unterschiede lassen sich nach dem Ausbildungsstatus und der regionalen Herkunft nachweisen, wobei Auszubildende und Fahranfänger aus den alten Bundesländern mehr Pkw berichteten als ihre jeweiligen Pendanten.⁹⁶

Ein Vergleich der 17-jährigen (aktiven) Modellversuchsteilnehmer aus der Prozessevaluation mit der Stichprobe 18-jähriger Fahranfänger aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) offenbart signifikante Unterschiede. Haushalte ohne bzw. mit einem oder zwei Pkw waren in der Stichprobe der Prozessevaluation öfter vertreten, Haushalte mit drei oder vier Pkw hingegen häufiger unter den 18-jährigen Fahranfängern der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“.

In der Prozessevaluation sind auch die Besitzverhältnisse des am häufigsten für Begleitfahrten genutzten Fahrzeugs interessant. Nur 7,4 % dieser Pkw gehörten den aktiven Fahranfängern selbst, 88,9 % dagegen ihren Eltern, weitere 2,8 % anderen Verwandten und 0,9 % nichtverwandten Personen (vgl. Abschnitt 8.1.4). In Abschnitt 8.1 finden sich weitere Informationen über Merkmale des am häufigsten benutzten Pkw. Wenn „... parents hold the keys to the car“ (BECK, HARTOS, SIMONS-MORTON 2002: 78), sind darüber hinaus plausiblerweise Auswirkungen auf die Exposition der Modellversuchsteilnehmer (Fahrzeiten, Fahrtziele etc.) zu erwarten (vgl. die Abschnitte 5.5ff).

⁹⁶ Differenziertere Analysen verweisen darüber hinaus auf weniger auf Haushaltsmitglieder zugelassene Pkw in kreisfreien Städten im Vergleich zu Landkreisen und ebenfalls weniger Pkw in Großstädten in Agglomerations- oder verstäderten Räumen im Vergleich zu weniger dicht besiedelten Kreistypen.

Auch bezüglich dieses Aspektes unterscheiden sich 17-jährige Modellversuchsteilnehmer deutlich von 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010).⁹⁷ Der hohe Anteil volljähriger Pkw-Halter war dort für die deutlich höhere Pkw-Anzahl in den Haushalten mit verantwortlich.

Bild 5-13 wendet sich den im Fragebogen der Erstbefragung retrospektiv erfragten letzten sieben Tagen zu und zeigt, dass lediglich 2,3 % der aktiven Modellversuchsteilnehmer in der gesamten Zeit keinen Pkw zur Verfügung hatten. Mehr als die Hälfte der 17-Jährigen konnte dagegen jeden Tag der Berichtswoche auf einen Pkw zurückgreifen, der Mittelwert der pkw-verfügbaren Tage beträgt $\bar{x} = 5,5$ (Median $\tilde{x} = 7,0$).

In der zweiten und dritten Panelwelle war ein etwas höheres arithmetisches Mittel von jeweils $\bar{x} = 5,7$ pkw-verfügbaren Tagen zu beobachten, in der vierten Welle fiel dieser Mittelwert wieder auf $\bar{x} = 5,5$ Tage. Insgesamt ergibt sich daraus kein eindeutiger Trend. Der Median blieb in allen Erhebungswellen gleich.

⁹⁷ Dort gaben 43,8 % der Befragten an, selbst Halter des am häufigsten genutzten Pkw zu sein. Bei 56,2 % der 18-jährigen jungen Fahrer gehörte der Pkw einer anderen Person.

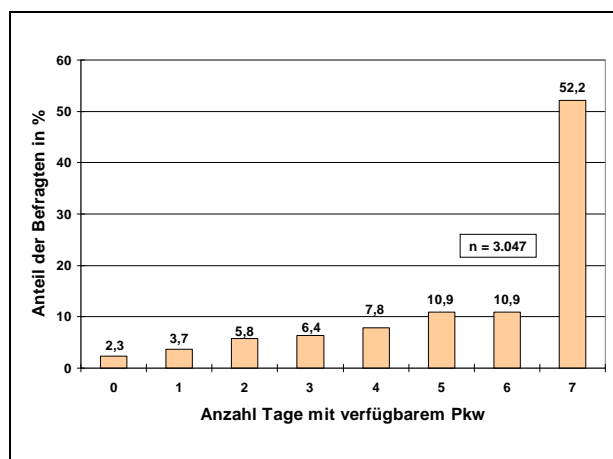


Bild 5-13: Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle

Im Vergleich dazu war die Pkw-Verfügbarkeit der 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerber in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) mit $\bar{x} = 6,1$ Tagen pro Woche deutlich höher. Die beiden Häufigkeitsverteilungen sind signifikant unterschiedlich, während 17-jährige Modellversuchsteilnehmer häufiger an keinem bzw. von einem bis zu sechs Wochentagen einen Pkw zur Verfügung hatten, war dies an allen sieben Tagen deutlich seltener der Fall als unter 18-Jährigen aus der herkömmlichen Fahranfängervorbereitung.

Bei der durchschnittlichen Anzahl pkw-verfügbarer Tage in der Berichtswoche der Erstbefragung zeigen sich in den Subgruppen der unabhängigen Variablen (vgl. Bild 5-14) signifikante Unterschiede nach dem Ausbildungsstatus mit einem höheren Mittelwert für Schüler.⁹⁸ Auch BF17-Teilnehmer aus den alten Bundesländern berichteten von mehr Tagen mit einem verfügbaren Pkw als Fahranfänger aus den neuen Bundesländern. Schließlich kann auch die mit zunehmender Teilmahmedauer am Begleiteten Fahren sinkende Pkw-Verfügbarkeit verallgemeinert werden.

Ein Blick auf die Anteile der Fahrnovizen, die an jedem Tag der von ihnen protokollierten Berichtswoche Zugriff auf einen Pkw hatten (vgl. Bild 5-15) zeigt, dass insbesondere junge Fahrer aus den neuen Bundesländern diesbezüglich signifikant benachteiligt waren. Dort hatten deutlich weniger als die Hälfte der aktiven Modellversuchsteilnehmer an allen sieben Berichtstagen einen Pkw zur Verfügung. Verallgemeinerbar ist auch, dass Auszubildende im Vergleich zu Schülern im Nachteil

waren und mit zunehmender Begleitdauer der Anteil an Fahranfängern mit durchgehendem Zugriff auf einen Pkw sank. Umgekehrt war der Anteil an Fahranfängern ohne Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche in allen Subgruppen ähnlich niedrig.

Abschließend zu den technischen Voraussetzungen des Begleiteten Fahrens dokumentiert Bild 5-16 noch die einzelnen Wochentage mit ihren Anteilen an Fahranfängern mit verfügbarem Pkw. Dabei zeigt sich, dass an jedem Tag der Berichtswoche durchgängig mehr als drei Viertel der Fahranfänger einen Pkw zur Verfügung hatten. Freitags, samstags und sonntags war dieser Anteil leicht erhöht. Im Vergleich zur Population der Modellversuchsteilnehmer waren die Verfügbarkeitsraten unter den 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ um ca. 6-7 % höher (vgl. FUNK et al. 2010).

Fazit

Mehr als die Hälfte der 17-Jährigen kann jeden Tag der Berichtswoche auf einen Pkw zurückgreifen. Auf Haushaltsmitglieder der Modellversuchsteilnehmer sind durchschnittlich 2,1 Pkw zugelassen. Neun von zehn der am häufigsten für Begleitfahrten genutzten Pkw gehören den Eltern. Unter jugendlichen Auszubildenden findet sich der höchste Anteil an Pkw-Haltern aus dem Kreis der Modellversuchsteilnehmer. Modellversuchsteilnehmer konnten seltener über einen Pkw verfügen und waren deutlich seltener selbst Halter eines Pkw als herkömmlich ausgebildete 18-jährige Fahranfänger.

⁹⁸ Schüler besaßen also seltener einen eigenen Pkw, hatten aber – unter Rückgriff auf Pkw anderer Halter – in der Berichtswoche der ersten Panelwelle trotzdem häufiger einen Pkw zur Verfügung als Auszubildende.

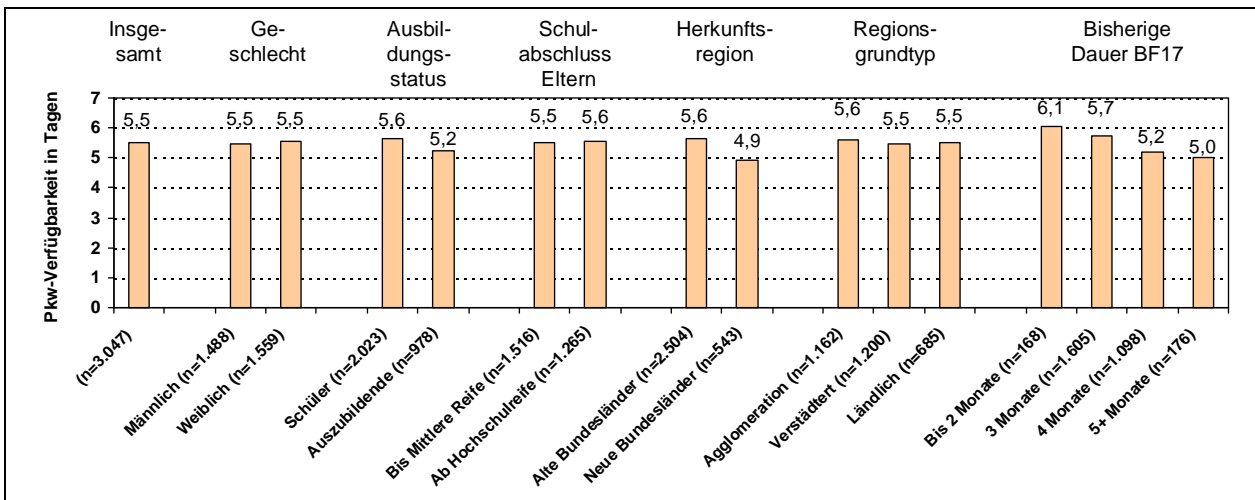


Bild 5-14: Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

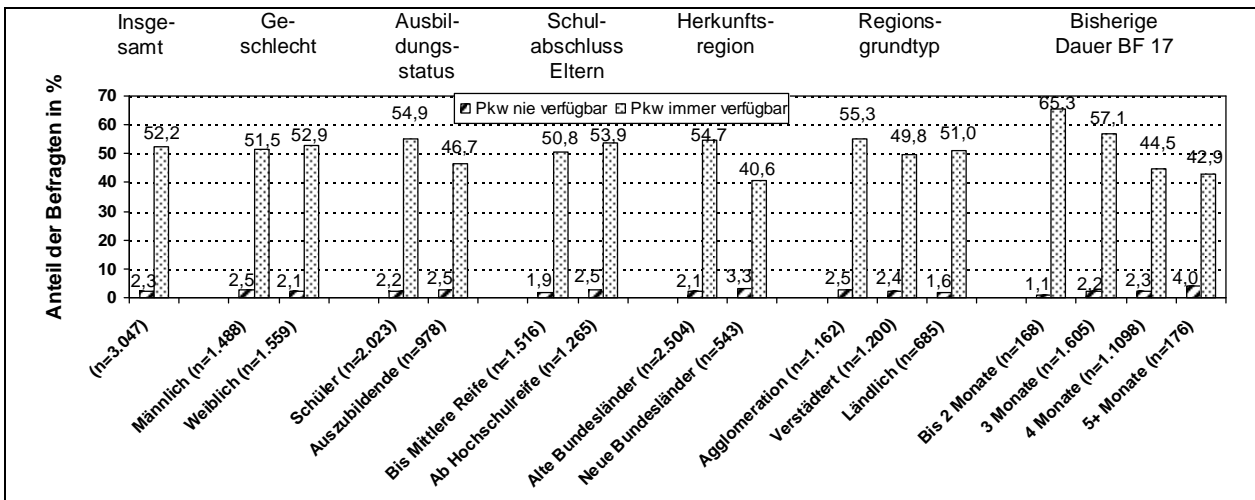


Bild 5-15: Fehlende bzw. tagtägliche Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

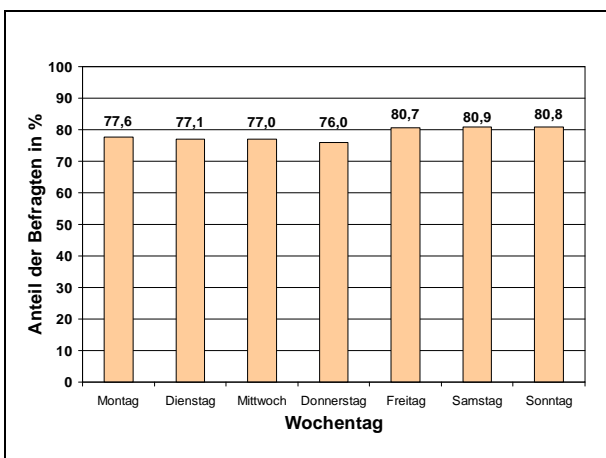


Bild 5-16: Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle – nach Wochentagen

5.3 Begleiterverfügbarkeit in der Berichtswoche

Neben dem technischen Aspekt der Verfügbarkeit eines Pkw wurde in der Prozessevaluation für die Berichtswoche auch die tageweise Verfügbarkeit eines Begleiters erfragt. Ein solcher war für die aktiven Modellversuchsteilnehmer in der ersten Erhebungswelle an durchschnittlich 5,2 Tagen greifbar, für 43,5 % der Fahranfänger sogar an allen sieben Tagen der Berichtswoche (vgl. Bild 5-17).

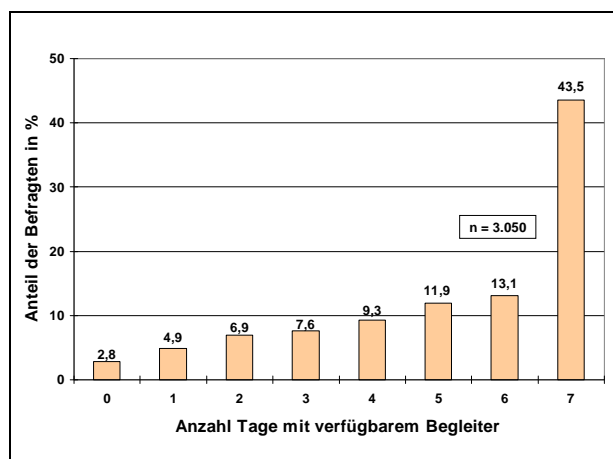


Bild 5-17: Begleiterverfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle

In den drei späteren Panelwellen erhöhte sich die durchschnittliche Anzahl an Tagen mit verfügbarem Begleiter leicht auf 5,5 Tage. Diese Entwicklung lässt sich dann als signifikant von einer konstanten Begleiterverfügbarkeit verschieden interpretieren, wenn man die Daten als inversen oder S-förmigen Trend darstellt. Inhaltlich spricht dieses Ergebnis für eine Verbesserung der Begleiterverfügbarkeit mit zunehmender Begleitdauer.

Signifikante Unterschiede hinsichtlich der Begleiterverfügbarkeit in der ersten Panelwelle lassen sich nach dem Geschlecht und dem Ausbildungsstatus der Jugendlichen nachweisen: Junge Männer und Schüler hatten an mehr Wochentagen einen Begleiter greifbar als junge Frauen bzw. Auszubildende. Darüber hinaus hatten Fahranfänger aus den alten Bundesländern diesbezüglich bessere Voraussetzungen als ihre Pendanten aus den neuen Ländern. Schließlich sank die Anzahl der Tage mit verfügbarem Begleiter mit längerer bisheriger Begleitdauer (vgl. Bild 5-18).

Entlang der Unterscheidung, ob der häufigste Begleiter ein Elternteil war oder nicht, lassen sich keine Unterschiede hinsichtlich der Begleiterverfügbarkeit nachweisen, wohl aber, wenn man zwischen der Mutter und dem Vater als häufigstem Begleiter unterscheidet: Dann zeigt sich, dass mit der Mutter signifikant die meisten Tage ein Begleiter zur Verfügung stand (5,3 Tage), gefolgt vom Vater bzw. anderen Personen (jeweils 5,0 Tage).⁹⁹ Die Begleiterverfügbarkeit verbesserte sich auch mit zunehmender Personenzahl im Haushalt.¹⁰⁰

⁹⁹ Bei Kontrolle der Anzahl der eingetragenen Begleiter lässt sich dieses Ergebnis bei Modellversuchsteilnehmern mit einem oder zwei Begleitern replizieren.

¹⁰⁰ Durchschnittliche Anzahl der Tage mit Begleiterverfügbarkeit: Keine weitere Person im Haushalt: 4,2; eine weitere

und mit zunehmender Anzahl der auf der Prüfbescheinigung eingetragenen Begleiter.¹⁰¹ Im Vergleich von Zwei- zu Dreipersonen- oder größeren Haushalten erweist sich die Begleiterverfügbarkeit in größeren Haushalten als besser.

Auch beim Begleiter interessierten die tagtägliche und die fehlende Verfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle (vgl. Bild 5-19). Dabei hatten junge Männer deutlich häufiger als junge Frauen an allen sieben Tagen einen Begleiter verfügbar. Dies gilt auch für Modellversuchsteilnehmer aus den alten im Vergleich zu jenen aus den neuen Bundesländern. Mit längerer Begleitdauer nahm die ständige Verfügbarkeit eines Begleiters ab. Umgekehrt zeigt sich, dass Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern signifikant häufiger an keinem Tag der Berichtswoche auf einen Begleiter zurückgreifen konnten.

Auch zur Begleiterverfügbarkeit soll noch ein Blick auf die einzelnen Wochentage geworfen werden (vgl. Bild 5-20). Dabei lassen sich zwar leicht erhöhte Begleiterverfügbarkeitsraten am Freitag und Samstag feststellen, die jedoch zu gering sind, um weitere Interpretationen anzuschließen.

Abschließend zu diesem inhaltlichen Kontext differenziert Bild 5-21 die für jeden Tag der Berichtswoche protokollierte fehlende Verfügbarkeit eines Pkw oder Begleiters. Interpretiert man das Fehlen eines Pkw (technische Ressource) oder eines Begleiters (personelle Ressource) handlungstheoretisch als Constraint (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998), wird deutlich, dass über das alleinige Fehlen des Pkw¹⁰² hinaus das Fehlen eines Begleiters¹⁰³ an jedem Wochentag die Gelegenheiten zum Autofahren merklich weiter verringerte.

Person: 4,6; zwei weitere Personen: 5,2; drei weitere Personen: 5,3; vier weitere Personen: 5,2; fünf weitere Personen: 5,5; sechs oder mehr weitere Personen: 5,0.

¹⁰¹ Durchschnittliche Anzahl der Tage mit Begleiterverfügbarkeit: Ein eingetragener Begleiter: 4,6; zwei Begleiter: 5,3; drei Begleiter: 5,4; vier oder mehr Begleiter: 5,5.

¹⁰² Vgl. die Antwortmöglichkeiten „Nicht gefahren, da kein Pkw verfügbar“ und „Nicht gefahren, da weder Pkw noch Begleiter verfügbar“.

¹⁰³ Vgl. die Antwortmöglichkeiten „Nicht gefahren, da kein Begleiter verfügbar“.

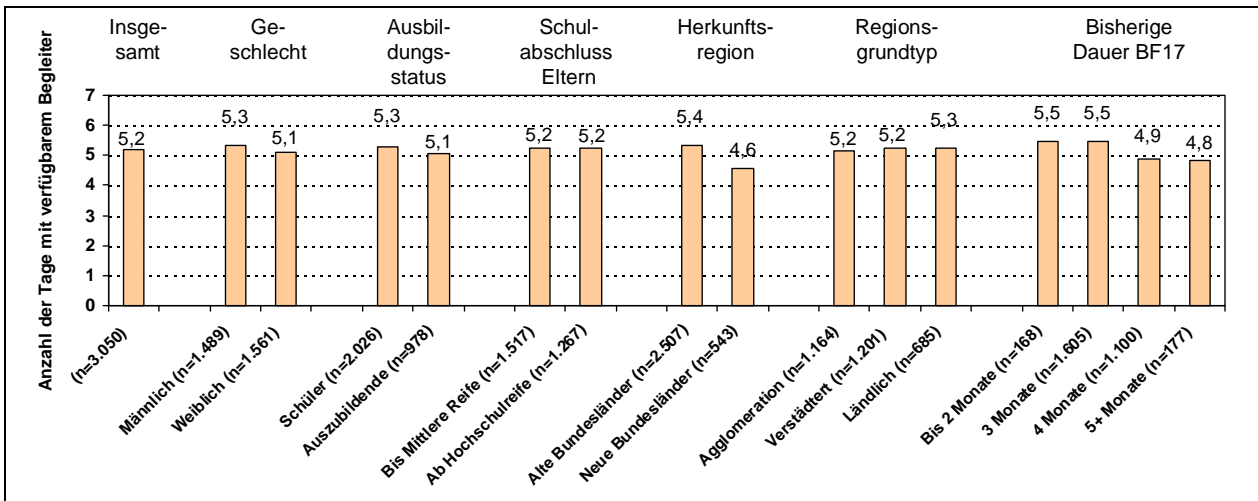


Bild 5-18: Begleiterverfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

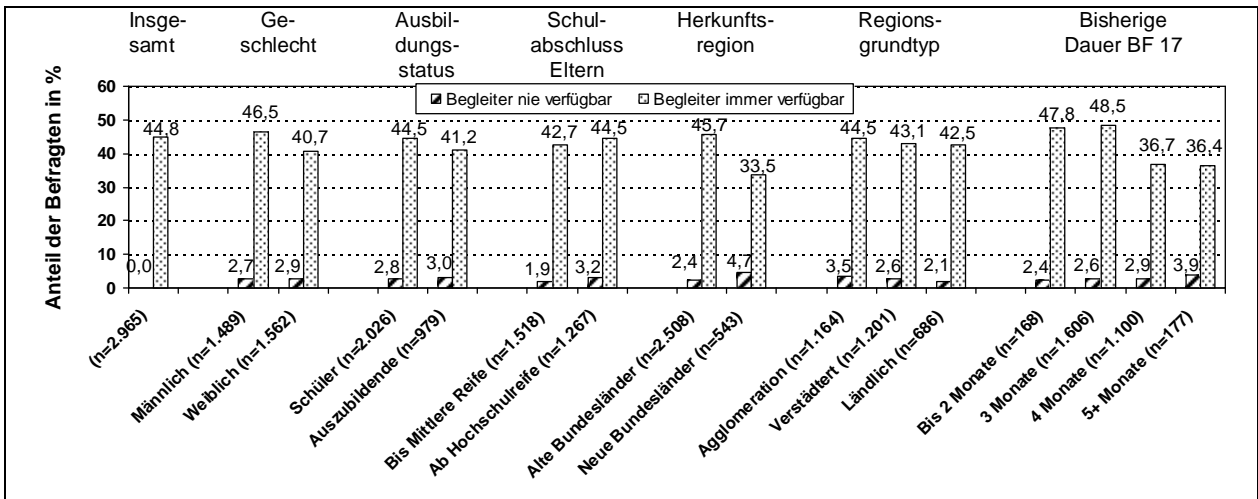


Bild 5-19: Fehlende bzw. tagtägliche Begleiterverfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

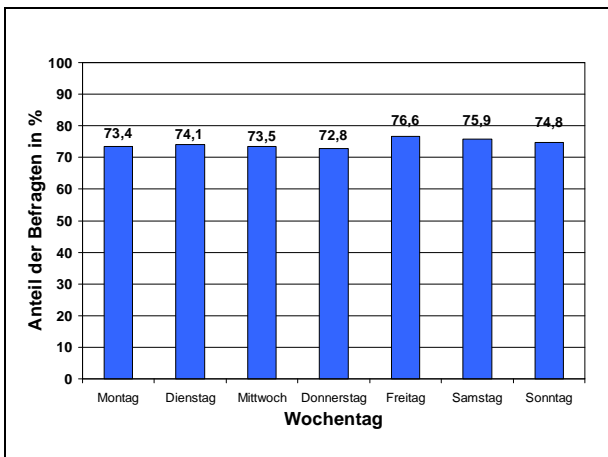


Bild 5-20: Begleiterverfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle – nach Wochentagen

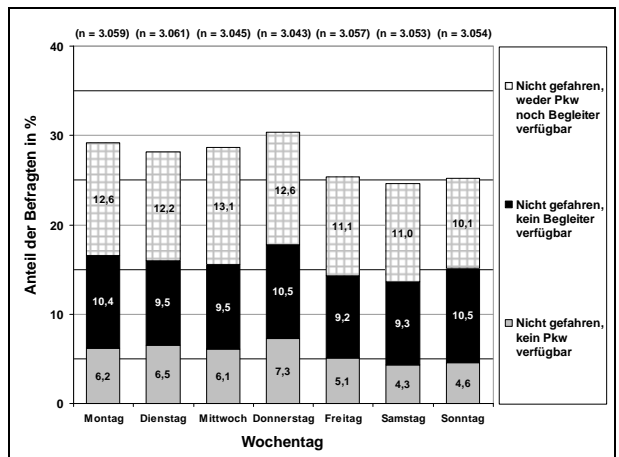


Bild 5-21: Fehlende Pkw- und Begleiterverfügbarkeit in der Berichtswoche der ersten Panelwelle

Fazit

An durchschnittlich fünf Tagen pro Woche haben die Modellversuchsteilnehmer einen Begleiter zur Verfügung. Diese Begleiterverfügbarkeit verbessert sich im Verlauf der Modellversuchsteilnahme leicht. Mütter sind als häufigste Begleiter öfter verfügbar als Väter oder andere Personen. Die Begleiterverfügbarkeit verbessert sich mit zunehmender Personenzahl im Haushalt und mit zunehmender Anzahl der auf der Prüfbescheinigung eingetragenen Begleiter. Neben dem Fehlen eines Pkw beschränkt das Fehlen eines Begleiters die Gelegenheiten zum Begleiteten Fahren.

5.4 Pkw-mobile Tage in der Berichtswoche

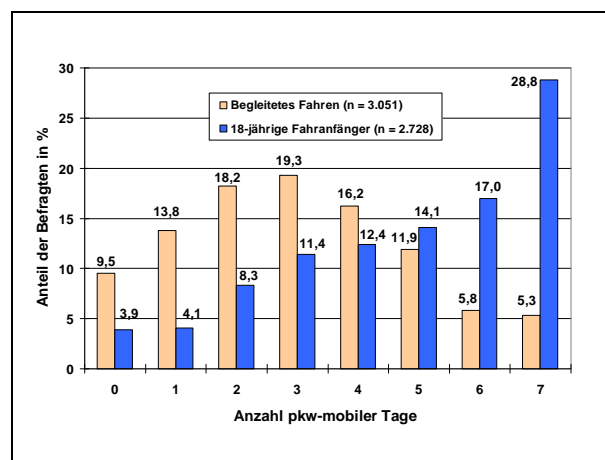
Fahranfänger im Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ waren in der Berichtswoche der ersten Panelwelle durchschnittlich an 3,1 Tagen begleitet unterwegs. Fast jeder zehnte Modellversuchsteilnehmer (9,5 %) fuhr jedoch in der protokollierten Woche überhaupt kein Auto, jeder Zwanzigste (5,3 %) fuhr an allen sieben Berichtstagen.

Mit fortschreitender Begleitdauer lässt sich ein leichtes Absinken der protokollierten pkw-mobilen Tage von 3,0 in der zweiten, über 2,9 in der dritten auf nur noch 2,6 pkw-mobile Tage in der vierten Panelwelle beobachten. Auf der Ebene der Gesamtstichprobe erweist sich diese Entwicklung als signifikant und kann adäquat als linearer Trend modelliert werden. Inhaltlich spricht diese Entwicklung für eine gewisse „Fahr-Ermüdung“ im Verlauf der Modellversuchsteilnahme.

Bild 5-22 stellt die Anzahl pkw-mobiler Tage der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer aus der ersten Panelwelle¹⁰⁴ jenen der 18-jährigen herkömmlichen Fahrerlaubnisbewerber aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) gegenüber. Dabei offenbaren sich charakteristische Unterschiede: Durchschnittlich berichteten die 18-Jährigen 4,8 pkw-mobile Tage. Ihr Anteil an Pkw-Mobilen nahm parallel zur Anzahl pkw-mobiler Tage stetig zu und über ein Viertel (28,8 %) der 18-Jährigen war tagtäglich als Autofahrer unterwegs.

Diese unterschiedliche Autonutzung von 17-jährigen Modellversuchsteilnehmern und 18-jährigen herkömmlichen Fahrerlaubnisbewerbern ist charakteristisch für die unterschiedlichen „Philosophien“ die hinter diesen beiden Modi der Fahranfängervorbereitung bzw. der entsprechenden Pkw-Nutzung stehen: Während im Begleiteten Fahren die Zeit zum Üben und Erfahrung Sammeln verlängert wird (vgl. Bild 1-4), steht beim Fahrerlaubniswerb mit 18 Jahren der Beginn der individuellen Automobilität im Mittelpunkt. Beim Begleiteten Fahren lassen sich ganz konkret drei „Constraints“ ausmachen, welche die Gelegenheitsstruktur zum Autofahren für die Modellversuchsteilnehmer im Alltag maßgeblich determinieren:

- Die Verfügbarkeit technischer Ressourcen (Pkw) (vgl. Abschnitt 5.2),
- die Verfügbarkeit personeller Ressourcen (Begleiter) (vgl. Abschnitt 5.3) und
- die Gelegenheitsstruktur oder Attraktivität gemeinsam mit dem Begleiter anzusteuender Fahrtziele (vgl. Abschnitt 5.7).



Datenquelle 18-jährige Fahranfänger: FUNK et al. (2010);

Bild 5-22: Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche der ersten Panelwelle – Aktive BF17-Teilnehmer im Vergleich mit 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerbern

¹⁰⁴ Der ersten Panelwelle wurde hier der Vorzug vor einer Verwendung der Antwort aus der letzten Befragung als aktiver Modellversuchsteilnehmer gegeben, da dort die Anzahl pkw-mobiler Tage geringer wäre.

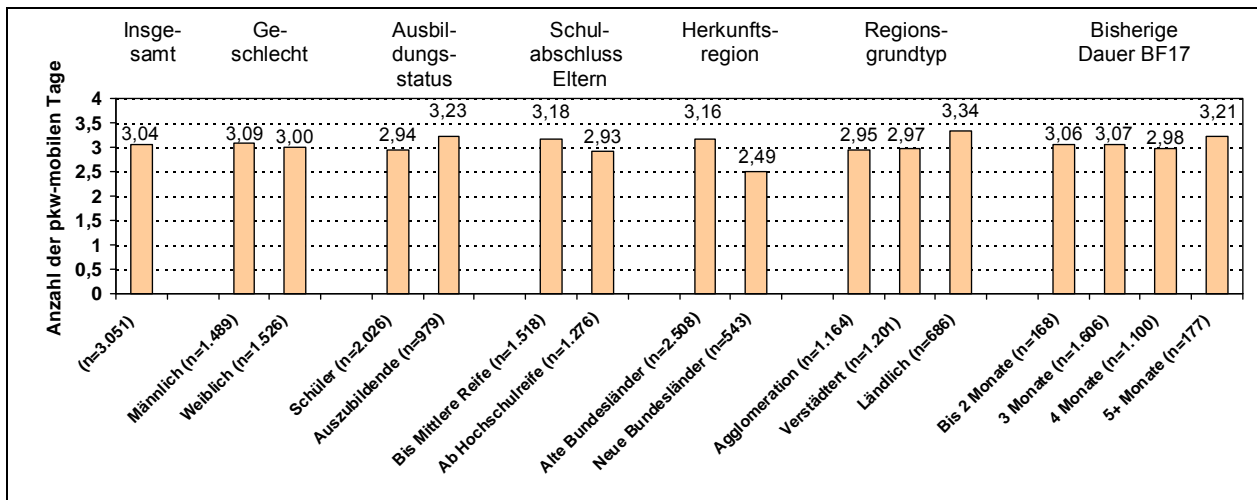


Bild 5-23: Durchschnittliche Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche der ersten Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Die Differenzierung der durchschnittlichen Anzahl pkw-mobiler Tage in der Berichtswoche der ersten Panelwelle nach dem soziodemographischen, sozioökonomischen und sozialräumlichen Hintergrund der Modellversuchsteilnehmer (vgl. Bild 5-23) zeigt, dass Auszubildende signifikant an mehr Tagen begleitet fahren als Schüler. Auch fuhren Kinder von Eltern mit niedriger oder mittlerer Bildung an mehr Tagen als Kinder von Eltern mit höherer Bildung. Fahranfänger aus den alten Bundesländern waren an mehr Tagen mit dem Auto mobil als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte stieg die Anzahl pkw-mobiler Tage der Jugendlichen.¹⁰⁵

Bild 5-24 vervollständigt den bereits in Bild 5-21 angelegten Überblick über die begleitete Mobilität der Fahranfänger in der Berichtswoche der ersten Panelwelle. Demnach lassen sich von Montag bis Donnerstag kaum nennenswerte Unterschiede hinsichtlich des Anteils der Begleitfahrten protokollierenden Fahranfänger feststellen. Freitags war die Hälfte der Befragten (50,0 %) als Autofahrer unterwegs. Auch an Samstagen wurde von mehr Jugendlichen Auto gefahren als unter der Woche und der Sonntag war der Tag mit dem geringsten Anteil an pkw-mobilen Modellversuchsteilnehmern. An diesem Tag lässt sich auch der größte Anteil an Fahranfängern beobachten, die trotz verfügbarem Pkw und Begleiter keine Autofahrt unternahmen.

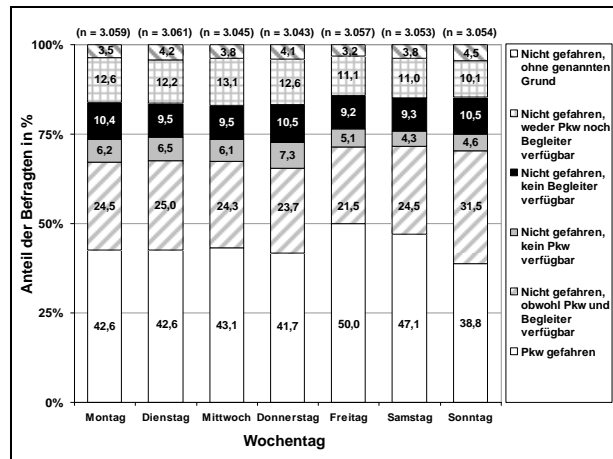


Bild 5-24: Pkw-Mobilität in der Berichtswoche der ersten Panelwelle in Abhängigkeit von der Pkw- und Begleiterverfügbarkeit

Aufgrund der Verteilung der protokollierten Begleitfahrten über die Wochentage gestaltet sich eine begründete Einteilung der Berichtswoche in eine Arbeitswoche – von Montag bis Donnerstag oder Freitag – und ein Wochenende – von Freitag oder Samstag bis Sonntag – schwierig. In der Zeit von Montag bis Donnerstag absolvierten 76,6 % der Modellversuchsteilnehmer mindestens eine Begleitfahrt. Betrachtet man den Zeitraum von Montag bis Freitag, dann waren dies sogar 83,7 %. Umgekehrt waren an einem „langen“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) 77,1 % der jungen Fahrer und an einem „kurzen“ Wochenende (Samstag, Sonntag) immerhin noch 62,7 % der Modellversuchsteilnehmer in Begleitung Auto gefahren.

¹⁰⁵ Dieser Zusammenhang ist, außer für die Regionsgrundtypen, auch für die Gegenüberstellung Stadt versus Landkreis und die differenzierten siedlungsstrukturellen Kreistypen nachweisbar.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% pkw-mobiler Fahranfänger						
	Geschlecht						
Männlich	41,6	42,5	43,6	41,9	51,6	48,7	41,5
Weiblich	43,6	42,8	42,7	41,6	48,6	45,6	36,3
	Ausbildungsstatus						
Schüler	41,5	41,1	41,8	40,4	47,3	46,5	37,6
Auszubildende	44,1	45,6	45,6	44,0	55,9	48,4	41,3
	Höchster Schulabschluss der Eltern						
Bis Mittlere Reife	45,8	45,2	45,6	43,8	52,1	47,0	38,7
Ab Hochschulreife	39,5	39,9	41,0	39,4	48,8	48,6	39,3
	Regionale Herkunft						
Alten Bundesländer	44,8	44,9	45,6	44,1	51,3	48,5	38,5
Neuen Bundesländer	32,8	32,2	32,1	31,2	44,2	41,0	40,2
	Regionsgrundtyp						
Agglomerationsräume	42,1	40,4	40,6	39,9	47,9	47,5	38,2
Verstädterte Räume	41,2	42,0	42,2	41,7	49,3	44,5	38,1
Ländliche Räume	46,1	47,5	49,4	45,0	55,1	51,1	41,2
	Bisherige Dauer der BF17-Teilnahme						
Bis zu zwei Monaten	46,2	43,0	41,0	40,2	48,5	44,8	44,4
Bis zu drei Monaten	42,9	42,6	43,7	42,4	49,3	46,8	38,7
Bis zu vier Monaten	40,9	43,2	42,6	40,7	50,6	47,0	37,5
Mehr als vier Monate	47,5	39,3	43,4	43,9	54,8	53,2	42,2
	Insgesamt						
Insgesamt	42,6	42,6	43,1	41,7	50,0	47,1	38,8

1. Panelwelle; Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 5-10: An diesem Tag eine Begleitfahrt unternommen? – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

Eine differenzierte Übersicht über die Pkw-Mobilitätsquote¹⁰⁶ diverser Subgruppen von Modellversuchsteilnehmern an jedem protokollierten Wochentag der ersten Panelwelle gibt Tab. 5-10. Demnach waren junge Männer an Sonntagen signifikant häufiger begleitet unterwegs als junge Frauen. An vier Wochentagen (Dienstag, Mittwoch, Freitag und Sonntag) berichteten Auszubildende häufiger von Begleitfahrten als Schüler. Ebenfalls an vier Tagen (Montag bis Donnerstag) waren Kinder von Eltern mit höchstens mittlerem Bildungsabschluss häufiger begleitet unterwegs als Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife. Auch hinsichtlich räumlicher Strukturen lassen sich Unterschiede verallgemeinern: Außer an Sonntagen waren Fahranfänger aus den alten Bundesländern häufiger mit dem Auto unterwegs. Montags, dienstags, freitags und samstags lässt sich mit abnehmender Siedlungsdichte eine höhere Mobilitätsquote feststellen.

Interessant ist auch, dass in allen Subgruppen und in der Gesamtstichprobe jeweils an Freitagen die

meisten Fahranfänger Gelegenheit fanden, begleitet Auto zu fahren.

Die gleiche Sichtweise nimmt Tab. 5-11 für die Subgruppe jener Modellversuchsteilnehmer ein, die an einem bestimmten Wochentag der ersten Panelwelle sowohl einen Pkw als auch einen Begleiter zur Verfügung hatten.¹⁰⁷ Für diese BF17-Teilnehmer zeigen sich an jedem Wochentag signifikante Unterschiede zwischen Schülern und Auszubildenden, wobei letztere häufiger begleitet fahren als Schüler. Von Montag bis Freitag waren auch in dieser Betrachtung Kinder von Eltern mit höchstens mittlerem Bildungsabschluss häufiger begleitet unterwegs als Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife. Montags und mittwochs fuhren Fahranfänger aus den alten Bundesländern mehr als ihre Pendants aus den neuen Bundesländern. An Sonntagen war dies genau umgekehrt.

¹⁰⁶ Damit wird der Anteil der mit dem Pkw Mobilen an allen Modellversuchsteilnehmern einer Subgruppe bezeichnet.

¹⁰⁷ Während BF17-Teilnehmer ohne verfügbaren Pkw oder ohne Begleiter in Tab. 5-10 als pkw-immobil in die Berechnung der Mobilitätsquoten eingehen, werden sie in Tab. 5-11 als fehlender Wert behandelt.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% pkw-mobiler Fahranfänger						
	Geschlecht						
Männlich	62,4	62,0	64,2	63,8	70,8	66,2	56,6
Weiblich	64,4	64,1	63,8	63,7	69,2	65,5	53,9
	Ausbildungsstatus						
Schüler	60,7	59,8	60,5	60,5	66,3	63,8	52,3
Auszubildende	68,9	70,1	71,3	70,5	77,3	69,8	61,5
	Höchster Schulabschluss der Eltern						
Bis Mittlere Reife	66,8	66,0	67,2	66,4	72,5	66,4	55,9
Ab Hochschulreife	59,3	59,5	61,0	59,9	67,8	66,1	54,3
	Regionale Herkunft						
Alten Bundesländer	64,4	63,6	65,1	64,4	70,4	66,2	53,9
Neuen Bundesländer	58,3	59,7	57,9	59,9	68,0	63,9	62,0
	Regionsgrundtyp						
Agglomerationsräume	61,5	60,8	60,4	61,7	67,6	65,9	54,2
Verstädterte Räume	61,4	62,0	62,7	64,4	69,0	63,5	54,4
Ländliche Räume	70,5	68,5	72,4	66,1	75,8	69,6	58,5
	Bisherige Dauer der BF17-Teilnahme						
Bis zu zwei Monaten	61,1	57,7	56,9	58,2	64,6	61,0	57,7
Bis zu drei Monaten	62,1	61,3	62,0	62,0	67,3	63,9	52,6
Bis zu vier Monaten	64,4	66,8	67,4	66,6	73,3	67,8	57,6
Mehr als vier Monate	74,1	62,5	71,8	69,6	81,2	77,0	65,7
	Insgesamt						
Insgesamt	63,5	63,1	64,0	63,8	70,0	65,8	55,2

1. Panelwelle; Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 5-11: Pkw und Begleiter verfügbar und an diesem Tag eine Begleitfahrt unternommen? – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

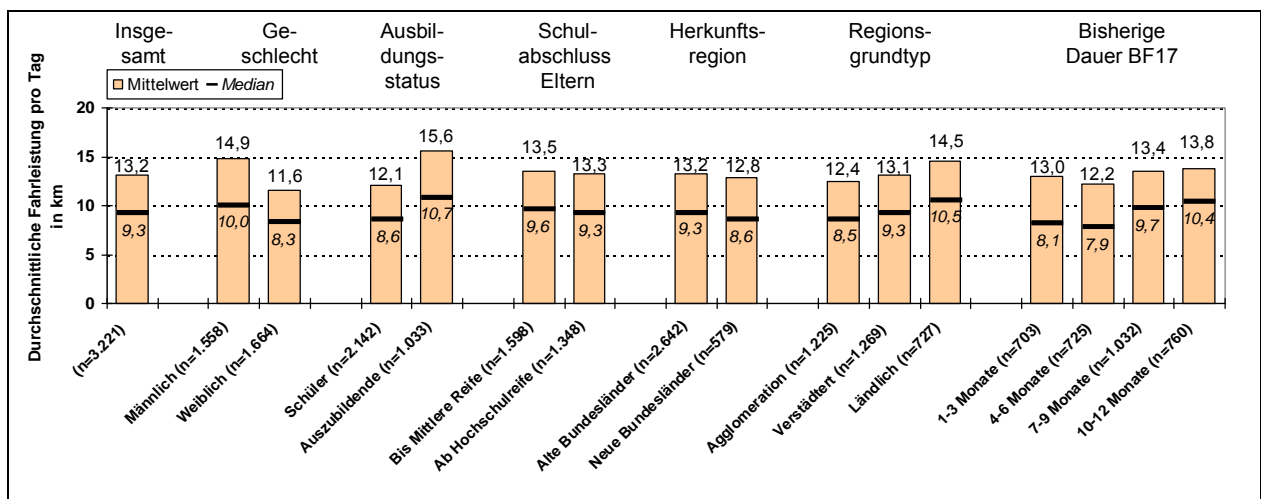


Bild 5-25: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

Der bereits in der Gesamtstichprobe der aktiven Modellversuchsteilnehmer festgestellte Zusammenhang zwischen dem Regionsgrundtyp und dem Anteil Pkw-Mobiler lässt sich am Montag, Dienstag, Mittwoch und Freitag auch für die hier betrachteten Jugendlichen mit verfügbaren Beglei-

tern und Pkw verallgemeinern. Schließlich zeigen sich hier auch Unterschiede in der Mobilitätsquote nach der bisherigen Begleitdauer: Mittwochs, freitags und am Wochenende stieg der Anteil von Fahranfängern, die eine Begleitfahrt protokollier-

ten, mit zunehmender bisheriger Begleitdauer an.¹⁰⁸

Auch in der Subgruppe der Modellversuchsteilnehmer, die an einem bestimmten Wochentag sowohl auf die technische als auch auf die personelle Ressource für eine Begleitfahrt zurück greifen konnten, zeigte sich der Freitag als der Wochentag mit der durchgehend höchsten Mobilitätsquote.

Fazit

Die Modellversuchsteilnehmer fahren durchschnittlich an 3,1 Tagen der Berichtswoche der ersten Panelwelle begleitet Auto. Mit zunehmender Begleitdauer nimmt die durchschnittliche Anzahl pkw-mobiler Tage etwas ab. Sind Pkw und Begleiter verfügbar, unternehmen Auszubildende an allen Wochentagen häufiger Begleitfahrten als Schüler. An den fünf Tagen der Arbeitswoche trifft dies auch für Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife im Vergleich zu Kindern von Eltern mit mindestens Hochschulreife zu. Fahranfänger aus ländlichen Räumen sind meist ebenso häufiger pkw-mobil wie Modellversuchsteilnehmer mit längerer bisheriger Begleitdauer.

5.5 Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer

War die in Abschnitt 5.1 berichtete bisherige Gesamtfahrleistung mehr eine pauschale Schätzung der Fahranfänger, die mit zunehmender Teilnahmedauer am Modellversuch plausiblerweise eher ungenauer werden dürfte, werden nachfolgend die retrospektiven Selbstreports der letzten sieben Tage („Wochenprotokoll“) ausführlich differenziert.

Die Validität retrospektiver Selbstreports der Fahrleistung wird in der Literatur unterschiedlich eingeschätzt: LEAF et al. (2008: 59f) gehen von einer häufigen Unterschätzung der retrospektiv für eine Woche erfragten Fahrleistung aus. Erfahrungen aus Israel sprechen dagegen für eine Überschätzung der gefahrenen Kilometerzahl um 33-45 % im Vergleich zu einer exakten Messung (vgl. LOTAN, TOLEDO 2007: 10). Da im Rahmen der Prozessevaluation die Ausstattung der Modellversuchsteilnehmer mit technischen Hilfsmitteln zur Quantifizierung ihrer Exposition nicht möglich war, erschienen Selbstreports als Erhebungsmethode der Wahl. Auch die guten Erfahrungen mit Selbstre-

ports in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) sprachen für deren Verwendung im Rahmen der BF17-Evaluation.

5.5.1 Durchschnittliche Tagesfahrleistung

5.5.1.1 Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer

Aus den Wochenprotokollen der bis zu vier Befragungen (Panelwellen) als aktive Modellversuchsteilnehmer errechnet sich für den Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ eine durchschnittliche tägliche Fahrleistung (Median) je Teilnehmer von $\tilde{x} = 9,3$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 13,2$ km).¹⁰⁹ Darin sind auch jene Tage enthalten, an denen die Fahranfänger – unabhängig vom jeweiligen Grund – nicht begleitet Auto fuhren.

Bild 5-25 informiert über die Mediane und Mittelwerte in den Subgruppen der unabhängigen Variablen. Dabei lassen sich folgende Fahrleistungsunterschiede verallgemeinern:¹¹⁰ Junge Männer fahren durchschnittlich mehr Kilometer als junge Frauen und Auszubildende mehr als Schüler. Auch Fahrnovizen aus den alten Bundesländern erbrachten eine größere Fahrleistung als solche aus den neuen Bundesländern. Je ländlicher der Raum war, in dem die Begleitfahrten stattfanden, umso länger waren die dabei zurückgelegten Wege.¹¹¹ Mit zunehmender bisheriger Begleitdauer fiel die Tagesfahrleistung zunächst und stieg anschließend wieder an.¹¹²

Verglichen mit den Modellversuchsteilnehmern fuhren 18-jährige herkömmlich ausgebildete Fahrerlaubnisnehmer in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) 2,5-mal so viel. Für diese Stichprobe errechnete sich eine Fahrleistung mit einem Median von $\tilde{x} = 22,9$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 31,2$ km). Diese Differenz zum BF17 ist

¹⁰⁹ Dieser Mittelwert wird nur für jene Fahranfänger errechnet, für die zu mindestens vier von sieben Tagen entsprechende Informationen vorliegen. Schiefe und Steilheit verweisen auf nicht normalverteilte Häufigkeiten, deshalb ist der Median als Maß der zentralen Tendenz zu interpretieren.

¹¹⁰ Während der Median die Rangfolge der Fälle (Modellversuchsteilnehmer) in zwei Hälften unterteilt, führen nichtparametrische Signifikanztests ihre Berechnungen mit den mittleren Rangplätzen der Werte (hier: Fahrleistung in km) durch (vgl. WITTENBERG 1998: 175, 185).

¹¹¹ Diese räumlichen Unterschiede ließen sich auch hinsichtlich der Dichotomie Kreisfreie Stadt versus Landkreis und den neun siedlungsstrukturellen Kreistypen nachweisen.

¹¹² Da in die Berechnung der Fahrleistung Antworten aus mehreren Panelwellen eingehen konnten, wurde in der Variable „Bisherige Dauer BF17“ die Verweildauer bei der letzten Antwortabgabe dargestellt.

¹⁰⁸ Die einzige Ausnahme in diesem Muster bildet die sonntägliche Mobilitätsquote der erst bis zu zwei Monate am Modellversuch Teilnehmenden.

aufgrund der unterschiedlichen „Philosophien“ dieser beiden Modi der Fahranfängervorbereitung durchaus plausibel. Im Modellversuch ist zudem der Anteil der Pkw-Besitzer unter den Jugendlichen verschwindend gering (vgl. Abschnitt 5.2 und 8.1.4). Neben der Pkw-Verfügbarkeit determiniert zusätzlich noch die Begleiterverfügbarkeit die Möglichkeit zum Fahrerfahrungserwerb (vgl. Abschnitt 5.3). Des Weiteren kann nicht davon ausgegangen werden, dass zusammen mit einem Begleiter die gleichen Fahrtziele angesteuert werden wie von 18-jährigen Fahranfängern (vgl. hierzu Abschnitt 5.7.1).

Bild 5-26 trägt die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung der aktiven Modellversuchsteilnehmer über alle vier Panelwellen hinweg ab. Aufgrund der durchgehend nicht normalverteilten Kilometerangaben sind die Mediane der Verteilungen zu interpretieren. Diese stiegen zunächst von der ersten bis zur dritten Panelwelle an. In der vierten Welle fiel der Median wieder auf das Niveau der zweiten Welle. Diese geringen Veränderungen reichen nicht aus, um eine signifikante Veränderung des Medians für die Gesamtstichprobe im Zeitverlauf (Trend) zu behaupten. Die durchschnittliche tägliche Fahrleistung im Modellversuch blieb – gemessen am Median – über die gesamte Verweildauer im BF17 konstant.

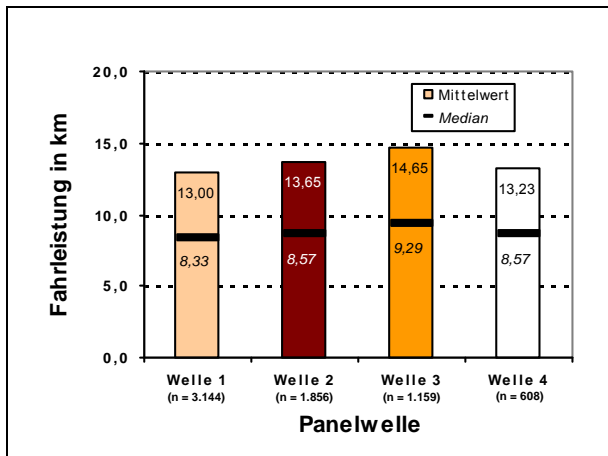


Bild 5-26: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach der Panelwelle

Die Struktur der Veränderung der individuellen durchschnittlichen Tagesfahrleistungen von Befragungswelle zu Befragungswelle wird in Bild 5-27 dokumentiert.¹¹³ Jeweils fast ein Viertel der aktiven

¹¹³ Die durchschnittlichen Kilometerangaben zur Fahrleistung in je zwei aufeinander folgenden Wellen wurden für jeden Modellversuchsteilnehmer miteinander verglichen und die Differenzen zwischen den Wellen zu Kategorien zusam-

Modellversuchsteilnehmer berichtete in zwei aufeinander folgenden Befragungswellen nahezu unveränderte durchschnittliche Tageskilometerleistungen. Im Vergleich der zweiten mit der ersten bzw. der dritten mit der zweiten Panelwelle überwog der Anteil der Modellversuchsteilnehmer mit einer höheren Fahrleistung in jeder Folgewelle. Erst im Vergleich der vierten mit der dritten Panelwelle protokollierten etwas mehr Fahranfänger eine geringere als eine höhere durchschnittliche Tagesfahrleistung.

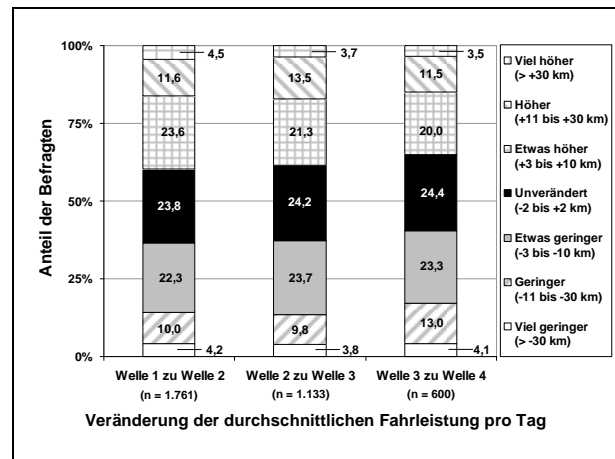


Bild 5-27: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Bild 5-28 verlässt die Betrachtung von Trends auf der Ebene der Gesamtstichprobe und wendet sich der Entwicklung der individuellen durchschnittlichen Tagesfahrleistungen zu. Hierzu wurde für jeden Teilnehmer der individuelle Mittelwert der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung über alle Befragungswellen als aktiver Modellversuchsteilnehmer hinweg gebildet.¹¹⁴ Die Durchschnittswerte der einzelnen Panelwellen wurden dann vom errechneten Gesamt-Mittelwert subtrahiert.¹¹⁵ Die so

mengefasst. Lesebeispiel: „Unverändert“ drückt aus, dass die durchschnittliche tägliche Fahrleistung zwischen zwei Wellen sich höchstens um ± 2 km veränderte. „Etwas höher“ drückt aus, dass die durchschnittliche Tagesfahrleistung in der zeitlich folgenden Welle zwischen 3 und 10 km höher war als in der vorherigen Befragung. Die übrigen Ausprägungen sind analog zu interpretieren.

¹¹⁴ Aufgrund der vielen Tage ohne Autofahrten (Median $\bar{x} = 0$) wurde hierzu das arithmetische Mittel verwendet.

¹¹⁵ Technisch gesprochen ging es bei diesen Analysen darum, die Varianz in den Antworten unterschiedlicher Personen (z. B. Vielfahrer und Wenigfahrer) von der Varianz im Antwortverhalten derselben Person (im Zeitverlauf) zu trennen und nur die Letztgenannte weiter zu analysieren. Niveauunterschiede der Fahrleistung zwischen den Befragten wurden so herausgerechnet.

ermittelten Maßzahlen erfassen in einer Panelperspektive ausschließlich die Entwicklung auf der individuellen Personenebene. Sie geben an, um wie viel der Durchschnittswert der Fahrleistung in einer bestimmten Welle vom Mittelwert der jeweiligen Person in allen Wellen als aktiver BF17-Teilnehmer abwich („Abweichung vom intrapersonellen Mittelwert“). Im konkreten Beispiel der Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung ist zu sehen, dass diese sich von der ersten bis zur dritten Panelwelle erhöhte und danach wieder deutlich absackte. Allerdings erweist sich keiner der individuellen Übergänge von Welle zu Welle als statistisch signifikant.¹¹⁶

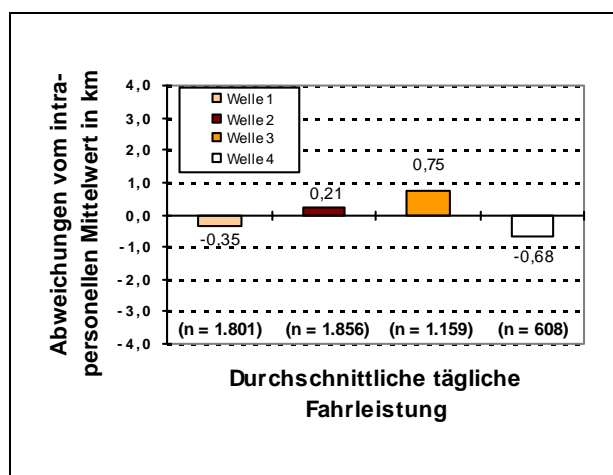


Bild 5-28: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach den Panelwellen¹¹⁷

Auch die Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer an den einzelnen Wochentagen war nicht annähernd normalverteilt. Von Montag bis Donnerstag schwankte die durchschnittliche Tagesfahrleistung – errechnet aus allen Befragungen als aktiver

Bei der Bestimmung dieser Maßzahlen wurden grundsätzlich nur Angaben von BF17-Teilnehmern berücksichtigt, die mindestens in zwei Befragungswellen als begleitete Fahrer aktiv waren. Die übrigen Fälle wurden von dieser Analyse ausgeschlossen, da bei ihnen keine Ermittlung eines Mittelwertes über die Zeit möglich war.

¹¹⁶ Zur Prüfung dieser Frage wurde für jeden Übergang von einer Welle zur nächsten ein t-Test für abhängige Stichproben bzw. ein Wilcoxon-Test berechnet.

¹¹⁷ Die in Welle 1 niedrigere Anzahl gültiger Werte („n“) resultiert aus zwei Bedingungen: Zum einen mussten die Befragten an mindestens zwei Befragungswellen teilgenommen haben; einmalig befragte Modellversuchsteilnehmer sind in den Berechnungen nicht enthalten. Zum anderen machten einige Befragte in der Erstbefragung keine Angaben zur gefahrenen Kilometerzahl, wohl aber in den folgenden Panelwellen.

Modellversuchsteilnehmer – um etwa 11,0 km (vgl. Bild 5-29). Daneben zeigten sich höhere arithmetische Mittelwerte der durchschnittlichen Fahrleistung am Samstag, Sonntag und – etwas abgeschwächt – am Freitag.

Ganz anders stellte sich dies für die 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger dar (vgl. FUNK et al. 2010). Deren wochentäglicher Median schwankte zwischen $\tilde{x} = 10$ km an Sonntagen und $\tilde{x} = 24$ km an Freitagen.

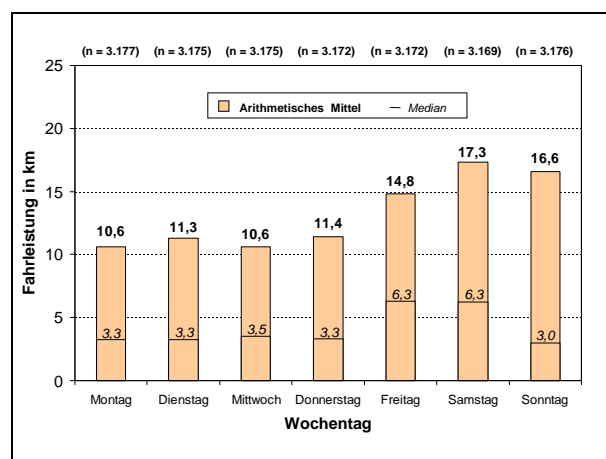


Bild 5-29: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer (über alle Panelwellen) – nach dem Wochentag

Tab. 5-12 sind die Mediane und arithmetischen Mittelwerte der Fahrleistungen für jeden Wochentag und die Kategorien der unabhängigen Variablen zu entnehmen. Nicht-parametrische Tests weisen auf weit verbreitete Unterschiede in der Fahrleistung von Montag bis Freitag je nach dem Ausbildungsstatus, dem höchsten Schulabschluss der Eltern, der regionalen Herkunft, dem Regionsgrundtyp und der bisherigen Dauer der Modellversuchsteilnahme. Dabei fuhren Auszubildende mehr als Schüler, Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife mehr als Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife und Fahranfänger aus den alten Bundesländern – mit Ausnahme des Freitag – mehr als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Die Fahrleistung stieg von Agglomerations- über verstädterte zu ländlichen Räumen. Außer an Dienstagen wiesen die bisher am längsten am Modellversuch teilnehmenden Fahranfänger die höchsten Fahrleistungen auf.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetisches Mittel)						
	Geschlecht						
Männlich	3,0 (11,3)	3,0 (12,3)	3,8 (11,5)	3,5 (12,4)	7,5 (17,2)	7,3 (19,2)	5,0 (20,2)
Weiblich	3,3 (9,9)	3,3 (10,3)	3,3 (9,8)	3,3 (10,4)	5,0 (12,4)	5,0 (15,5)	0,5 (13,2)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	2,5 (9,1)	2,7 (10,3)	2,5 (9,4)	3,0 (10,4)	5,0 (12,9)	6,0 (16,5)	3,0 (16,3)
Auszubildende	5,0 (13,8)	5,0 (13,4)	5,0 (13,2)	5,0 (13,7)	10,0 (19,0)	7,0 (19,1)	3,3 (17,6)
	Höchster Schulabschluss der Eltern						
Bis Mittlere Reife	5,0 (12,0)	5,0 (11,4)	5,0 (11,6)	5,0 (12,1)	8,0 (15,3)	7,0 (16,7)	3,0 (15,5)
Ab Hochschulreife	1,7 (9,3)	2,0 (11,3)	2,5 (9,8)	2,0 (10,9)	5,0 (14,9)	6,0 (18,4)	3,7 (18,8)
	Regionale Herkunft						
Alten Bundesländer	4,0 (10,9)	4,0 (11,7)	5,0 (11,2)	4,4 (11,8)	6,7 (14,3)	6,7 (16,4)	3,0 (16,5)
Neuen Bundesländer	0 (9,4)	0 (9,3)	0 (8,2)	0 (9,4)	4,8 (16,8)	4,6 (21,3)	1,3 (17,3)
	Regionsgrundtyp						
Agglomerationsräume	2,0 (9,3)	1,7 (10,1)	2,5 (9,1)	2,2 (10,5)	5,0 (14,0)	6,0 (17,0)	3,0 (17,9)
Verstädterte Räume	3,3 (10,8)	3,5 (11,7)	4,0 (11,3)	3,8 (11,0)	6,3 (14,5)	5,0 (16,7)	2,3 (15,1)
Ländliche Räume	5,0 (12,6)	5,0 (12,5)	5,0 (12,2)	5,0 (13,5)	9,0 (16,4)	7,5 (18,6)	5,0 (17,2)
	Bisherige Dauer der BF17-Teilnahme						
Bis zu drei Monaten	0 (10,9)	0 (11,1)	0 (10,9)	0 (11,0)	0 (14,3)	0 (17,2)	0 (16,2)
Vier bis sechs Monate	0 (10,1)	0 (12,1)	0 (9,9)	0 (8,7)	0 (14,3)	2,9 (17,1)	0 (14,5)
Sieben bis neun Monate	1,7 (10,3)	5,0 (10,5)	5,0 (10,5)	1,5 (11,9)	7,5 (14,9)	6,7 (17,9)	5,0 (18,4)
Zehn Monate und mehr	5,0 (11,2)	6,0 (11,7)	6,3 (11,4)	6,3 (13,5)	8,3 (15,5)	8,8 (16,6)	7,5 (16,6)
	Insgesamt						
Insgesamt	3,3 (10,6)	3,3 (11,3)	3,5 (10,6)	3,3 (11,4)	6,3 (14,8)	6,3 (17,3)	3,0 (16,6)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 5-12: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

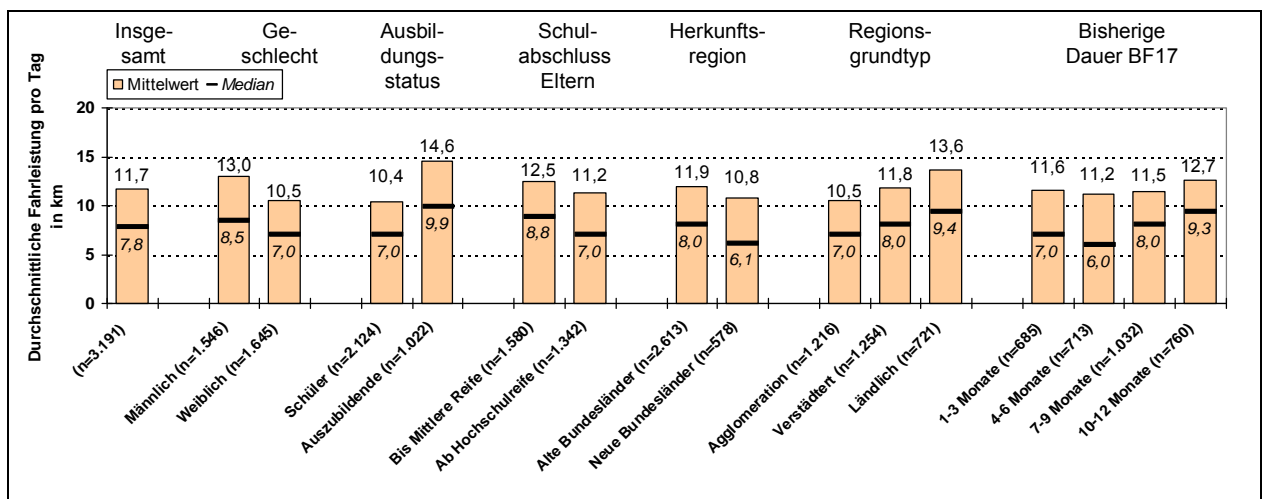


Bild 5-30: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) – nach relevanten Subgruppen

Geschlechtsunterschiede lassen sich nur am „verlängerten“ Wochenende, von Freitag bis Sonntag, nachweisen; stets fuhren dabei junge Männer längere Strecken als junge Frauen. Samstags zeigt sich erneut die höchste Fahrleistung von Fahrern

aus ländlichen Räumen. Auch samstags und sonntags unterscheiden sich die Fahrleistungen von Modellversuchsteilnehmern mit unterschiedlich langer bisheriger Begleitdauer. In allen Kategorien der unabhängigen Variablen wurde an

einem Samstag oder Sonntag die größte Fahrleistung als begleiteter Pkw-Fahrer berichtet.

Zur Gliederung einer Woche in Arbeitswoche und Wochenende bieten sich mehrere Möglichkeiten an. Modellversuchsteilnehmer zeigten freitags eine höhere durchschnittliche Tagesfahrleistung als von Montag bis Donnerstag, die aber noch niedriger war, als jene am Samstag oder Sonntag. Deswegen könnte der Freitag entweder der Arbeitswoche oder dem Wochenende zugeordnet werden. Während unter herkömmlichen 18-jährigen Fahranfängern die freitägliche Autonutzung für die Interpretation des Freitags im Rahmen der Freizeitmobilität am Wochenende sprach (vgl. FUNK et al. 2010), ist dies bei den Modellversuchsteilnehmern weniger eindeutig. Zumindest bei der Betrachtung der Kilometerleistung werden nachfolgend beide Sichtweisen vorgestellt.

Bild 5-30 differenziert die durchschnittliche tägliche Fahrleistung in der 5-Tage-Arbeitswoche nach den Kategorien der unabhängigen Variablen.¹¹⁸ Der Median der Fahrleistung betrug an diesen Tagen $\tilde{x} = 7,8$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 11,7$ km). Verallgemeinerbare Unterschiede in den bereits bekannten Größenrelationen errechnen sich für diesen Wochenabschnitt nach dem Geschlecht, dem Ausbildungsstatus, dem höchsten Schulabschluss der Eltern, der regionalen Herkunft, den Regionsgrundtypen und der bisherigen Begleitdauer.¹¹⁹

Die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung in der fünftägigen Arbeitswoche zeigt im Verlauf der Begleitphase erst in der vierten Befragungswelle einen merklichen Anstieg des Medians (vgl. Bild 5-31). Allerdings lässt sich daraus keine signifikante Abweichung von einer im Zeitverlauf konstanten durchschnittlichen täglichen Fahrleistung in diesem Wochenabschnitt ableiten.

Die Struktur der Antwortveränderungen von Welle zu Welle macht deutlich, dass in Welle 2 verglichen mit Welle 1 etwas mehr Fahranfänger geringere statt höhere tägliche Fahrleistungen im interessierenden Wochenabschnitt berichteten. Beim Übergang von Welle 2 zu Welle 3 waren in der späteren Panelwelle dagegen mehr Modellversuchsteilnehmer mit einer höheren als mit einer

geringeren Fahrleistung zu identifizieren und beim letzten Vergleich zwischen den Wellen 3 und 4 war dies wieder umgekehrt. Der Anteil an Fahranfängern mit konstanten Fahrleistungen im betrachteten Wochenabschnitt blieb bei allen drei Vergleichen sehr ähnlich (vgl. Bild 5-32).

Die individuelle Betrachtung der Fahranfänger zeigt eine in der ersten Panelwelle unterdurchschnittliche tägliche Fahrleistung in der Arbeitswoche, die sich später mehr oder weniger überdurchschnittlich entwickelte (vgl. Bild 5-33). Allerdings reichen die Abweichungen vom individuellen Mittelwert über alle Befragungen als aktiver Modellversuchsteilnehmer nicht aus, um die Konstanzannahme der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung in der Zeit von Montag bis Freitag zu verwerfen.

Die samstäglichen und sonntäglichen Fahrleistungen werden in Bild 5-34 untergliedert.¹²⁰ Der Median ($\tilde{x} = 8,5$ km) und das arithmetische Mittel ($\bar{x} = 17,0$ km) der Fahrleistung waren an diesen beiden Tagen höher als in der 5-tägigen Arbeitswoche. D. h. pkw-mobile Fahranfänger fuhren an den beiden Wochenendtagen deutlich weiter als an den Tagen der Arbeitswoche. Auch samstags und sonntags zeigen sich die bekannten Unterschiede nach dem Geschlecht und dem Ausbildungsstatus der Modellversuchsteilnehmer. Darüber hinaus lassen sich Fahrleistungsunterschiede zwischen den Regionsgrundtypen und der bisherigen Begleitdauer verallgemeinern.

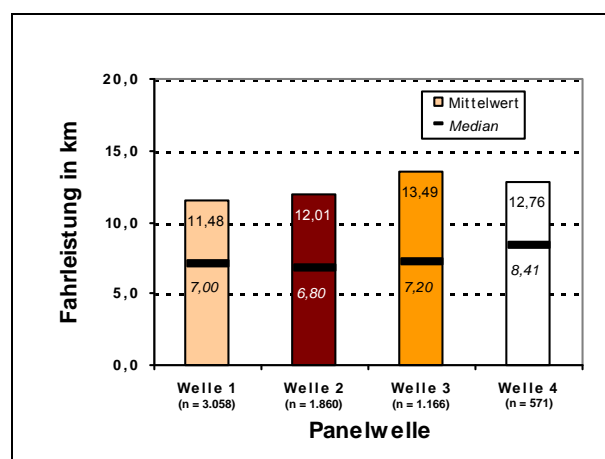


Bild 5-31: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach der Panelwelle

¹¹⁸ Die durchschnittliche Tagesfahrleistung wurde nur für Modellversuchsteilnehmer errechnet, die in einer Panelwelle zu mindestens zwei der fünf Arbeitstage entsprechende Angaben machten.

¹¹⁹ Für die 5-Tage-Arbeitswoche lassen sich entsprechende Unterschiede auch nach der Raumeinheit (Kreisfreie Stadt versus Landkreis) und den siedlungsstrukturellen Kreistypen verallgemeinern.

¹²⁰ Zur Berechnung wurden alle Befragten herangezogen, die in einer Panelwelle mindestens zu einem der beiden Tage entsprechende Informationen angaben.

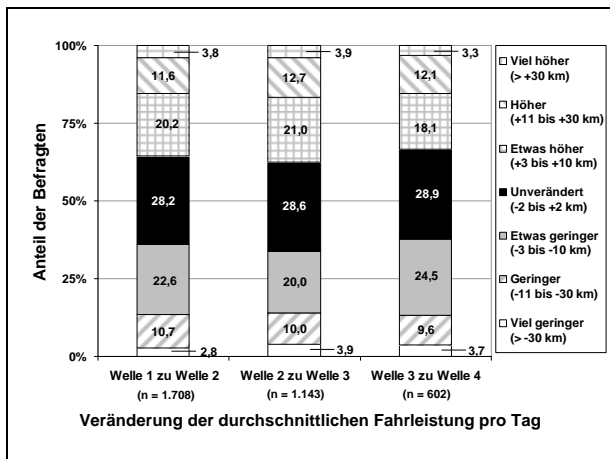


Bild 5-32: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

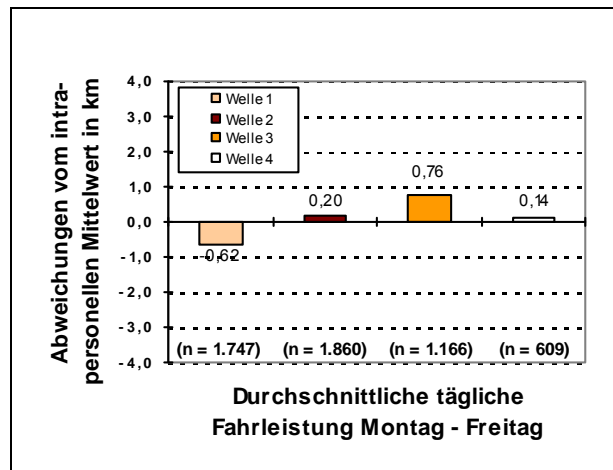


Bild 5-33: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach den Panelwellen

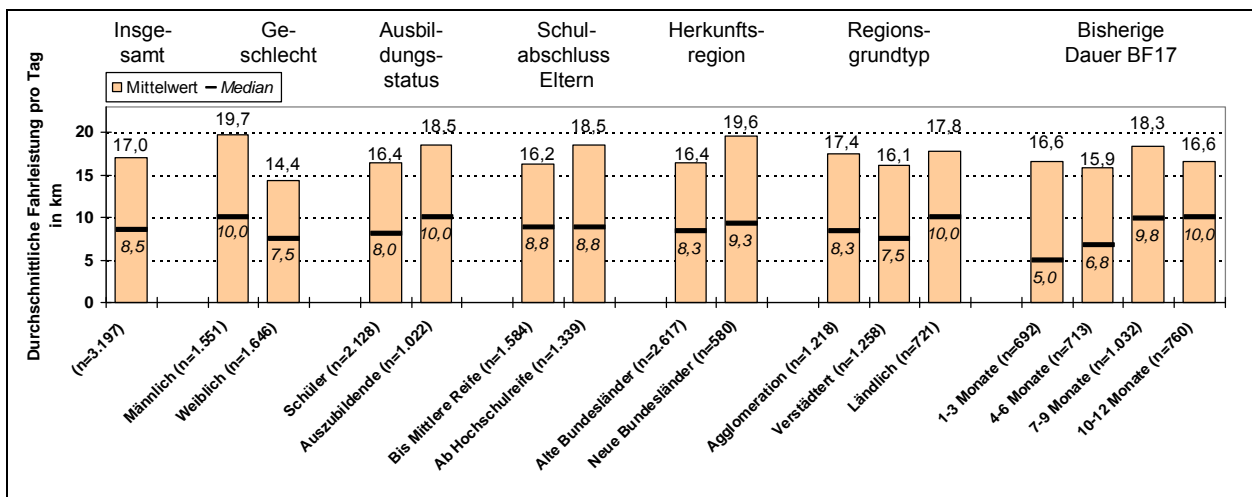


Bild 5-34: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) – nach relevanten Subgruppen

An den beiden Tagen des Wochenendes lässt sich ebenfalls die Entwicklung der Fahrleistung im Verlauf der BF17-Teilnahme nachvollziehen (vgl. Bild 5-35). Offensichtlich blieb die Fahrleistung an Samstagen und Sonntagen in den ersten drei Panelwellen stabil und sackte gegen Ende der Modellversuchsteilnahme leicht ab, die Mehrheit der dann noch aktiven Modellversuchsteilnehmer war an diesen Tagen sogar gar nicht mehr als Autofahrer unterwegs. Trendanalysen sprechen für die Annahme einer konstanten Fahrleistung im Verlauf der Modellversuchsteilnahme am zweitägigen Wochenende.

Bild 5-36 zeigt, wie sich der Anteil der Fahranfänger mit unveränderter Fahrleistung mit zunehmender BF17-Verweildauer bei jedem „Wellen-Über-

gang“ vergrößerte. Der Anteil der Modellversuchsteilnehmer mit höherer Fahrleistung an den beiden Tagen des Wochenendes sank dagegen mit längerer Teilnahmedauer bei jedem Vergleich einer späteren Panelwelle mit einer früheren.

Auch bei der Untersuchung der einzelnen Fahranfänger zeigt sich in den ersten drei Panelwellen nur ein sehr geringer Anstieg der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung an Samstagen und Sonntagen (vgl. Bild 5-37). Lediglich die deutlich geringere Fahrleistung in der vierten Welle kann im Vergleich zur Fahrleistung der dritten Panelwelle statistische Signifikanz beanspruchen.

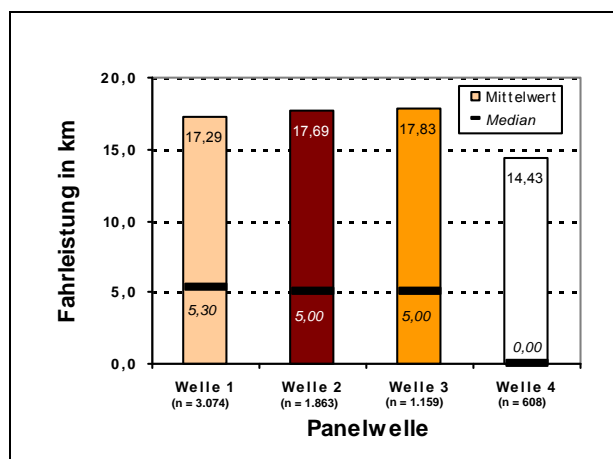


Bild 5-35: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach der Panelwelle

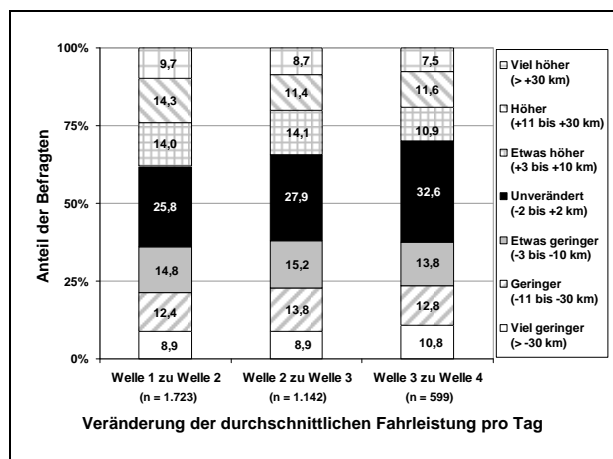


Bild 5-36: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Eine alternative Betrachtung der Wochenabschnitte schließt den Freitag von der Arbeitswoche aus und betrachtet den Zeitraum von Montag bis Donnerstag („verkürzte Arbeitswoche“) (vgl. Bild 5-38).¹²¹ An diesen Tagen legten Modellversuchsteilnehmer Entfernungen mit einem Median von $\tilde{x} = 6,9$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 10,9$ km) zurück. Im Vergleich zur 5-tägigen Arbeitswoche sanken Median und arithmetisches Mittel. Verallgemeinerbare Unterschiede in den bekannten Größenrelationen lassen sich nach den sozioökonomischen Variablen Geschlecht, Ausbildungsstatus und höchster Schulabschluss der Eltern, den raumbezogenen Indikatoren der regionalen Herkunft

¹²¹ Für diese Berechnung mussten zu mindestens zwei der vier Arbeitstage einer Panelwelle entsprechende Informationen vorliegen.

und der Regionsgrundtypen sowie der bisherigen Begleitdauer nachweisen.¹²²

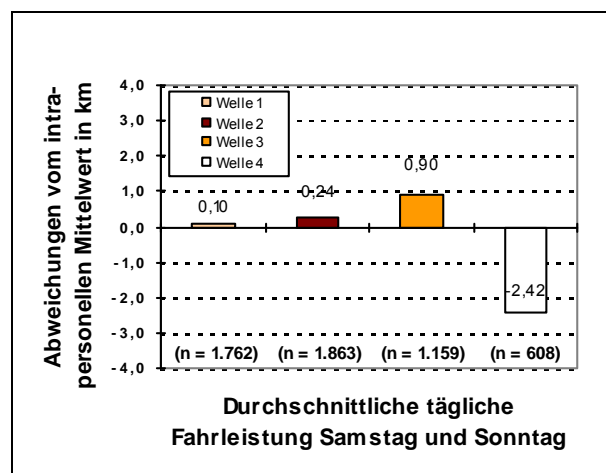


Bild 5-37: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach den Panelwellen

In dieser Betrachtung verbleibt als Komplement das dreitägige („verlängerte“) Wochenende von Freitag bis Sonntag (vgl. Bild 5-39).¹²³ Für das verlängerte Wochenende errechnete sich der Median von $\tilde{x} = 10,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 16,2$ km) als durchschnittliche Tagesfahrleistung. Im Vergleich zum zweitägigen Wochenende ist in dieser Betrachtung der Median höher, aber das arithmetische Mittel niedriger, d. h. mehr Fahranfänger fuhrten etwas weitere Strecken und damit relativierten sich die Fahrleistungen von Vielfahrern. Auch an diesen drei Tagen fuhrten junge Männer mehr als junge Frauen, Auszubildende mehr als Schüler und Fahranfänger mit längerer mehr als jene mit kürzerer bisheriger Begleitdauer. Junge Fahrer aus ländlichen Regionen fuhrten an diesen Tagen weiter als die anderen Fahranfänger.¹²⁴

Der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung in der „verkürzten“ Arbeitswoche und dem „verlängerten“ Wochenende lassen sich Vergleichsdaten 18-

¹²² Auch für diesen Wochenabschnitt zeigen sich wieder entsprechende Unterschiede nach der Raumeinheit (Stadt versus Landkreis) und den siedlungsstrukturellen Kreistypen.

¹²³ Diese Werte wurden je Panelwelle errechnet, wenn zu mindestens zwei der drei Tage entsprechende Informationen vorlagen.

¹²⁴ Auch am dreitägigen Wochenende lassen sich darüber hinaus entsprechende Unterschiede zwischen kreisfreien Städten und Landkreisen sowie zwischen den siedlungsstrukturellen Kreistypen verallgemeinern.

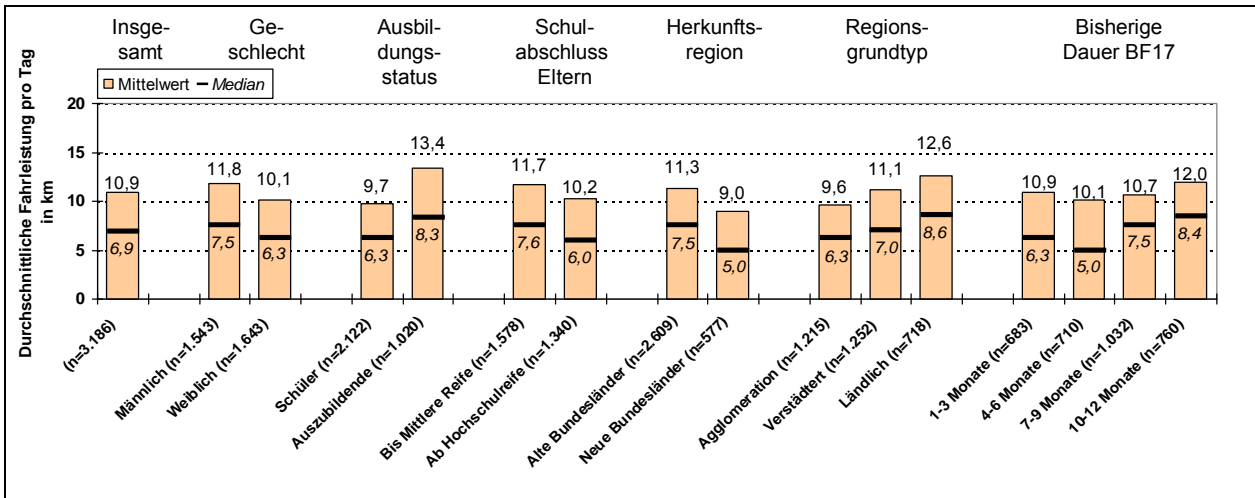


Bild 5-38: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer in der viertägigen („verkürzten“) Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – nach relevanten Subgruppen

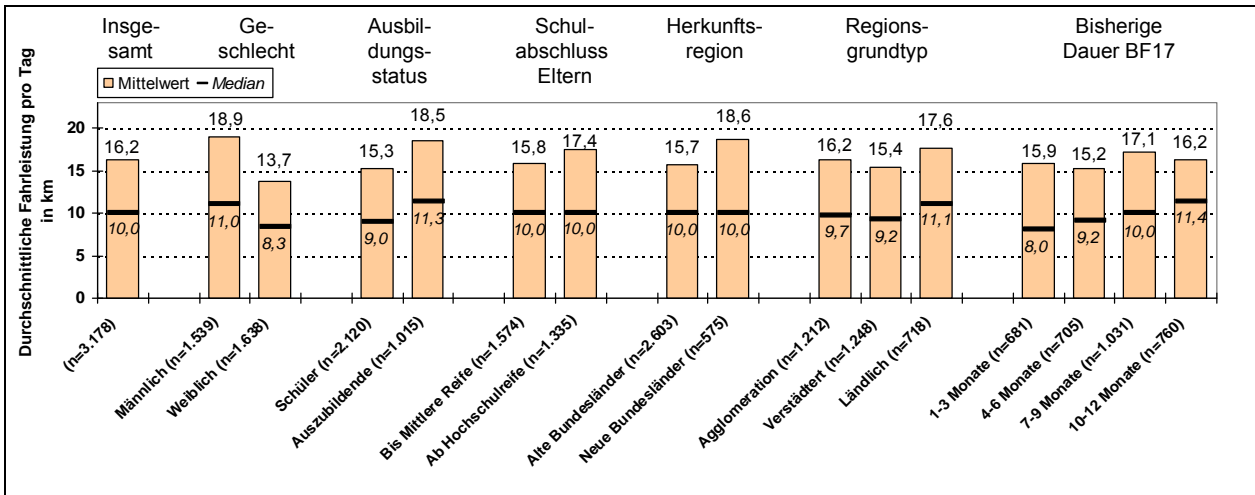


Bild 5-39: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer am dreitägigen („verlängerten“) Wochenende (Freitag bis Sonntag) – nach relevanten Subgruppen

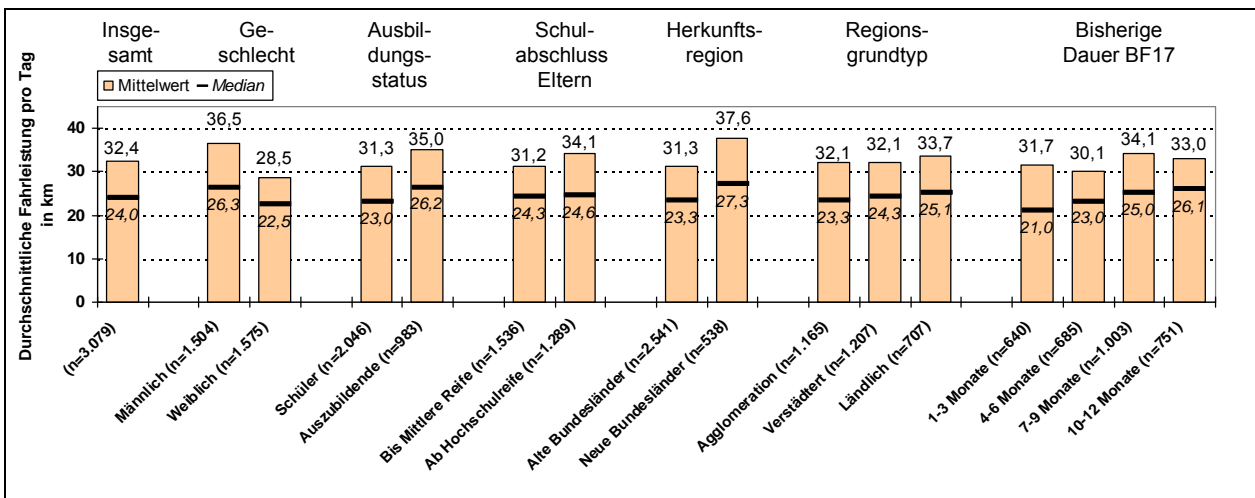


Bild 5-40: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

Jähriger aus der herkömmlichen Fahranfängervorbereitung gegenüberstellen (vgl. FUNK et al. 2010). Demnach wiesen die 18-Jährigen zwischen Montag und Donnerstag eine tägliche Fahrleistung mit einem Median von $\tilde{x} = 19,5$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 28,2$ km) auf. Am verlängerten Wochenende fuhren sie durchschnittlich $\tilde{x} = 22,5$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 35,3$ km). Die Fahrleistung 18-jähriger herkömmlicher Fahrerlaubnisbewerber war in diesen beiden Wochenabschnitten also mehr als doppelt so hoch wie jene der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer. Die unterschiedlichen Fahrleistungen 17-jähriger und 18-jähriger Fahrnovizen sind ein erneutes starkes Indiz für Statusunterschiede zwischen Modellversuchsteilnehmern (üben, Fahrerfahrung sammeln) und 18-Jährigen (mit dem Auto mobil sein), die sich in deutlich unterschiedlichen Mobilitätsmustern und Expositionskenngößen dieser beiden Fahranfängerpopulationen niederschlagen.

5.5.1.2 Durchschnittliche Tagesfahrleistung der pkw-mobilen Modellversuchsteilnehmer

In diesem Abschnitt wird auf die Fahrleistung der tatsächlich mit einem Begleiter mobilen jungen Fahrer abgestellt. D. h. die nachfolgend präsentierten Ergebnisse beschränken sich auf die Subgruppe jener Modellversuchsteilnehmer, die im Berichtszeitraum (Wochenprotokolle der einzelnen Panelwellen), bzw. an einem bestimmten Wochentag, tatsächlich als begleitete Fahrer unterwegs waren.

Betrachtet man auch für diese Pkw-Mobilen zunächst wieder undifferenziert die durchschnittliche Fahrleistung pro Tag, so errechnet sich ein Median von $\tilde{x} = 24,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 32,4$ km). Verglichen mit dem Median aller befragten Modellversuchsteilnehmer (vgl. Abschnitt 5.1.1.1) fuhren die mobilen Fahranfänger etwa zweieinhalbmal so viel.

Auch in der Subgruppe der Mobilen lassen sich Unterschiede nach dem Geschlecht, dem Ausbildungsstatus und der regionalen Herkunft verallgemeinern (vgl. Bild 5-40): Junge Männer, Auszubildende und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern fuhren jeweils mehr als ihre Pendants.¹²⁵ Darüber hinaus nahm die Tagesfahrleistung

Mobiler mit sinkender Bevölkerungsdichte ebenso zu, wie mit längerer bisheriger Begleitdauer.

Bild 5-41 zeigt die Mittelwerte und Mediane der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung für die Subgruppe der Mobilen in den einzelnen Erhebungswellen. Offensichtlich gilt, dass wenn BF17-Teilnehmer mobil sind, die gefahrenen Wegstrecken von Welle zu Welle, d. h. mit zunehmender Begleitdauer, länger werden. Dieser Befund lässt sich statistisch verallgemeinern.

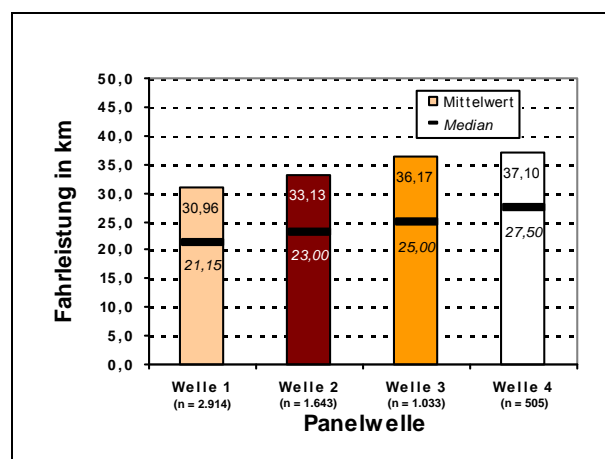


Bild 5-41: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer – nach der Panelwelle

Dieser im Zeitverlauf stetige Anstieg der durchschnittlichen Tagesfahrleistung Mobiler drückt sich bei jedem Übergang von einer Befragungswelle zur nächsten in einem größeren Anteil von Befragten mit höherer Fahrleistung in der Folgewelle aus (vgl. Bild 5-42).

¹²⁵ Verglichen mit der größeren Fahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer in den alten als in den neuen Bundesländern bedeutet dies, dass Fahranfänger im Osten zwar seltener Begleitfahrten unternahmen (vgl. Tab. 5-10) und in ihrer Gesamtheit geringere Tagesfahrleistungen vorwiesen (vgl. Bild 5-25). An den Tagen, an denen diese Jugendl-

chen begleitet pkw-mobil waren, legten sie jedoch weitere Strecken zurück als Modellversuchsteilnehmer im Westen.

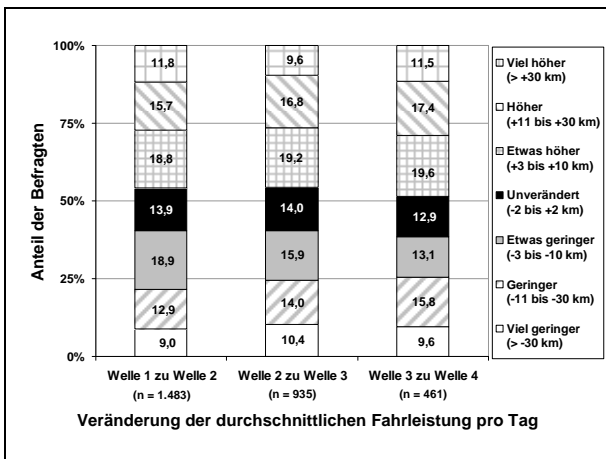


Bild 5-42 Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Für die Betrachtung der Entwicklung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung mobiler Modellversuchsteilnehmer wechselt Bild 5-43 erneut in die Panelperspektive. Auch in dieser Sichtweise ist der stetige Anstieg der individuellen Fahrleistung von Welle zu Welle gut nachzuvollziehen. Wurde zu Beginn des Begleiteten Fahrens noch unterdurchschnittlich gefahren, änderte sich dies bereits in der zweiten Befragungswelle und nahm in der dritten und vierten Welle weiter zu. Statistische Signifikanz lässt sich jedoch nur für die individuellen Veränderungen zwischen der ersten und zweiten Panelwelle behaupten.

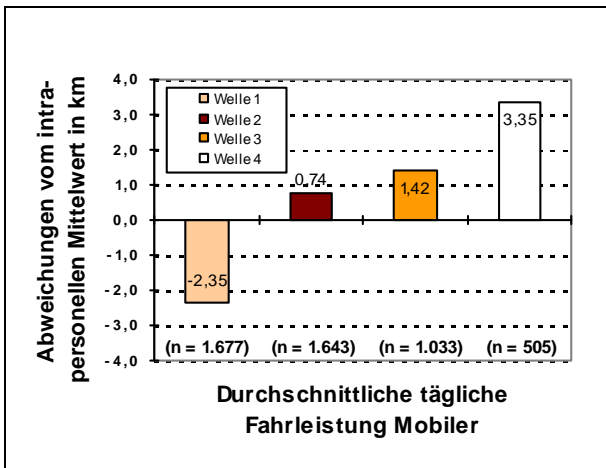


Bild 5-43: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen Tagesfahrleistung mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach den Panelwellen

Die durchschnittliche tägliche Fahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer lässt sich ebenfalls mit dem entsprechenden Mittelwert 18-jähriger Fahrerlaubnisnehmer (vgl. FUNK et al. 2010)

vergleichen. Unter den pkw-mobilen herkömmlichen Fahrnovizen errechnete sich für die durchschnittliche tägliche Fahrleistung ein Median von $\tilde{x} = 34,3$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 44,2$ km). Damit schlägt der Unterschied zwischen dem Fahrerfahrungsaufbau und der individuellen Mobilität auch in dieser Betrachtung durch. Die Subgruppe der 18-jährigen Mobilen war deutlich mehr als Autofahrer unterwegs als die 17-jährigen mobilen Modellversuchsteilnehmer.¹²⁶

Mit Blick auf die einzelnen Wochentage zeigt sich, dass der Median der Fahrleistungen mobiler Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag konstant und am Samstag und Sonntag jeweils leicht erhöht war (vgl. Bild 5-44). Darüber hinaus verweisen die arithmetischen Mittelwerte an Samstagen und insbesondere Sonntagen auf eine Teilgruppe von Fahranfängern mit deutlich längeren zurückgelegten Entfernungen.

Auch hinsichtlich der wochentäglichen Durchschnittsfahrleistungen der pkw-mobilen 18-Jährigen zeigte sich in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) ein deutlich anderes Muster: Der entsprechende Median lag hier von Montag bis Donnerstag und erneut am Samstag bei konstanten $\tilde{x} = 30,0$ km. An Freitagen wurden von den 18-Jährigen durchschnittlich $\tilde{x} = 38,9$ km gefahren, sonntags dagegen lediglich $\tilde{x} = 28,0$ km.

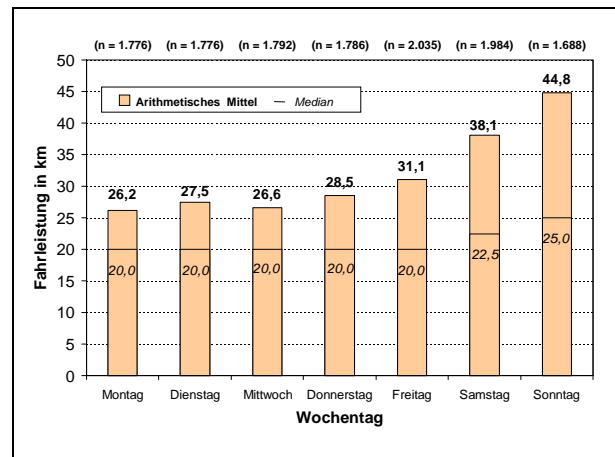


Bild 5-44: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der pkw-mobilen Modellversuchsteilnehmer (über alle Panelwellen) – nach den Wochentagen

¹²⁶ Unter den herkömmlichen Fahrerlaubnisnehmer waren sowohl unter allen jungen Fahrern als auch unter den Mobilen die Mediane der Fahrleistung der Befragten im Osten höher als jene der Fahranfänger aus dem Westen.

Relevante Subgruppen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	Median (Arithmetisches Mittel)						
	Geschlecht						
Männlich	20,0 (28,7)	20,0 (30,3)	20,0 (27,3)	20,0 (31,5)	20,0 (35,3)	25,0 (41,9)	30,0 (51,1)
Weiblich	20,0 (23,8)	18,7 (25,0)	19,0 (24,1)	20,0 (25,6)	20,0 (27,0)	20,0 (34,3)	23,0 (38,1)
	Ausbildungsstatus						
Schüler	17,5 (23,8)	17,5 (26,5)	18,3 (24,5)	17,5 (27,2)	20,0 (29,4)	20,0 (37,4)	25,0 (45,1)
Auszubildende	22,5 (30,9)	20,0 (30,0)	20,0 (27,9)	21,0 (31,4)	24,0 (34,7)	25,0 (39,7)	30,0 (44,5)
	Höchster Schulabschluss der Eltern						
Bis Mittlere Reife	20,0 (26,6)	20,0 (26,3)	20,0 (25,5)	20,0 (28,4)	20,0 (30,6)	22,5 (35,7)	26,6 (42,0)
Ab Hochschulreife	18,0 (25,6)	19,5 (28,5)	18,3 (25,7)	20,0 (29,1)	20,0 (32,5)	23,4 (40,5)	26,5 (49,6)
	Regionale Herkunft						
Alten Bundesländer	20,0 (25,5)	20,0 (27,0)	20,0 (25,4)	20,0 (28,3)	20,0 (29,6)	21,5 (35,6)	25,0 (44,0)
Neuen Bundesländer	20,0 (30,3)	20,0 (30,7)	20,0 (27,3)	20,0 (29,6)	21,0 (38,8)	25,0 (51,1)	30,0 (48,6)
	Regionsgrundtyp						
Agglomerationsräume	17,0 (23,8)	15,0 (25,6)	17,0 (23,7)	20,0 (27,6)	20,0 (30,8)	23,0 (38,6)	25,0 (48,5)
Verstädterte Räume	20,0 (26,9)	20,0 (28,5)	20,0 (27,2)	20,0 (26,8)	20,0 (31,3)	22,5 (37,9)	25,0 (41,5)
Ländliche Räume	20,0 (28,6)	20,0 (28,9)	20,0 (26,1)	20,0 (32,6)	20,0 (31,3)	22,2 (37,6)	28,1 (44,2)
	Bisherige Dauer der BF17-Teilnahme						
Bis zu drei Monaten	20,0 (24,9)	20,0 (27,8)	20,0 (24,7)	16,0 (25,6)	20,0 (29,5)	20,0 (36,7)	24,7 (42,8)
Vier bis sechs Monate	20,0 (25,6)	18,0 (29,4)	18,0 (24,4)	16,0 (22,3)	20,0 (30,8)	22,4 (36,9)	30,0 (42,0)
Sieben bis neun Monate	19,5 (25,6)	20,0 (25,7)	20,0 (25,6)	20,0 (30,4)	20,0 (30,5)	22,7 (40,9)	25,0 (46,1)
Zehn Monate und mehr	20,0 (27,8)	20,0 (28,5)	20,0 (26,9)	20,0 (30,9)	20,0 (32,9)	23,3 (36,3)	27,5 (45,6)
	Insgesamt						
Insgesamt	20,0 (26,2)	20,0 (27,5)	20,0 (25,6)	20,0 (28,5)	20,0 (31,1)	22,5 (38,1)	25,0 (44,8)

Signifikante Unterschiede zwischen den Kategorien der Subgruppen sind grau unterlegt.

Tab. 5-13: Durchschnittliche Tagesfahrleistung pkw-mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach den Wochentagen und relevanten Subgruppen

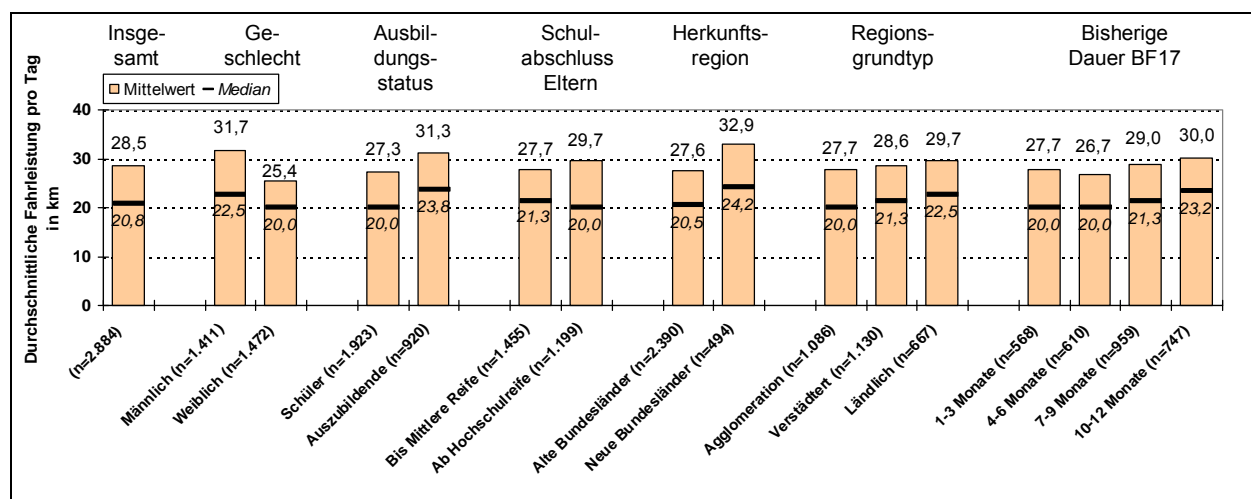


Bild 5-45: Durchschnittliche Tagesfahrleistung pkw-mobiler Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) – nach relevanten Subgruppen

Tab. 5-13 gibt auch für die tatsächlich mobilen BF17-Teilnehmer einen Überblick über die wochentäglichen Mittelwerte der Fahrleistung.¹²⁷ Demnach fuhren junge Männer an allen Wochentagen signifikant mehr als junge Frauen. Auszubildende erbrachten außer sonntags an allen Wochentagen eine größere Fahrleistung als Schüler. Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife fuhren an drei Arbeitstagen mehr als Kinder von Eltern mit höherer Schulbildung. Fahranfänger aus den neuen Bundesländern waren montags und von Freitag bis Sonntag weiter begleitet unterwegs als ihre Pendants aus den alten Bundesländern. Von Montag bis Freitag lassen sich Fahrleistungsunterschiede nach dem Regionsgrundtyp verallgemeinern. Montags, donnerstags und freitags zeigten die bisher am längsten begleitet fahrenden Mobilen jeweils die höchsten Tagesfahrleistungen. Auch bei Betrachtung der mobilen Modellversuchsteilnehmer wurde in allen unterschiedenen Kategorien der Strukturvariablen an einem Samstag oder Sonntag die größte Fahrleistung berichtet.

Für die Subgruppe der mobilen Modellversuchsteilnehmer wird der retrospektive Berichtszeitraum ebenfalls in unterschiedliche Wochenabschnitte zusammengefasst.¹²⁸ Während der 5-Tage-Arbeitswoche lässt sich für die Mobilen ein Median der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung von $\tilde{x} = 20,8$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 28,5$ km) errechnen. Innerhalb aller unabhängigen Variablen, außer dem höchsten Schulabschluss der Eltern, sind signifikante Unterschiede festzustellen: Pkw-mobile junge Männer, Auszubildende und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern erbrachten von Montag bis Freitag ebenso eine höhere tägliche Durchschnittsfahrleistung als ihre jeweiligen Pendants, wie Modellversuchsteilnehmer aus verdichteten oder ländlichen Räumen im Vergleich zu jenen aus Agglomerationen und BF17-Teilnehmer mit längerer im Vergleich zu jenen mit kürzerer bisheriger Begleitdauer (vgl. Bild 5-45).

Der Median der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche blieb mit zunehmender Begleitdauer zunächst konstant und stieg in der dritten und vierten Welle etwas an (vgl. Bild 5-46). Da eine quadratische Funktion auf der Ebene der Gesamtstichprobe diese Entwicklung gut be-

schreibt, kann eine im Zeitverlauf steigende durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer im betrachteten Wochenabschnitt behauptet werden.

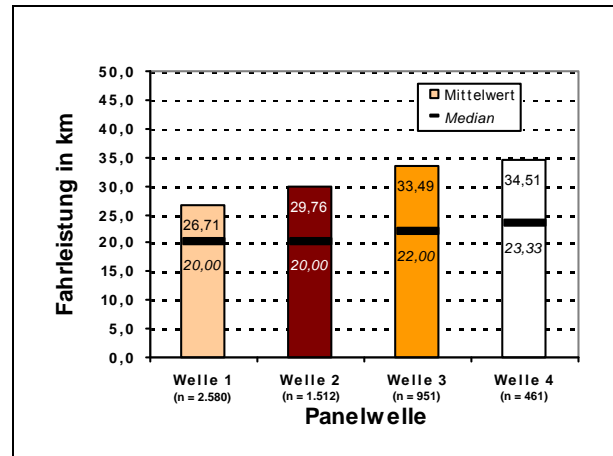


Bild 5-46: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach der Panelwelle

Ein Blick auf die Struktur der Veränderungen der jeweils in zwei aufeinander folgenden Panelwellen protokollierten Fahrleistungen zeigt, dass bei jedem Vergleich einer späteren mit einer früheren Welle mehr Fahranfänger später höhere als geringere durchschnittliche Tageskilometerleistungen von Montag bis Freitag angaben (vgl. Bild 5-47).

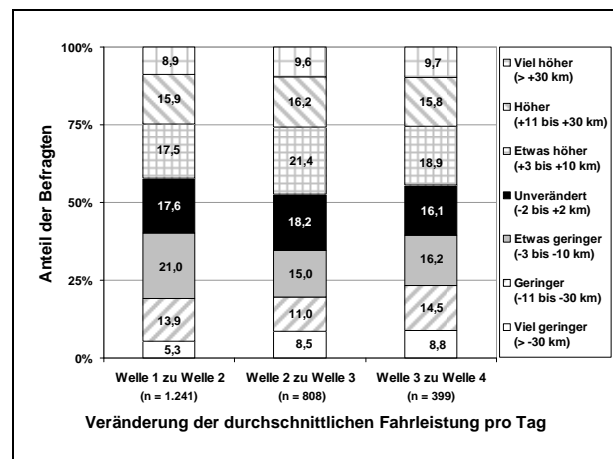


Bild 5-47: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

¹²⁷ Zur Untersuchung von Unterschieden zwischen den Subgruppen der unabhängigen Variablen wurden nicht-parametrische Signifikanztests verwendet.

¹²⁸ Da in die nachfolgenden Berechnungen der Teil-Wochen nur Tage eingingen, an denen tatsächlich begleitet Auto gefahren worden war, wurde dazu keine Mindestanzahl von Tagen mit gültigen Werten vorausgesetzt.

Die Panelperspektive der individuellen Abweichungen vom Gesamtmittelwert über alle Befragungen zeigt in der Erstbefragung unterdurch-

schnittliche und später immer stärker überdurchschnittliche tägliche Fahrleistungen der Mobilen in der fünftägigen Arbeitswoche (vgl. Bild 5-48). Die individuellen Veränderungen von der ersten zur zweiten und von der zweiten zur dritten Panelwelle sind statistisch signifikant, pkw-mobile 17-Jährige steigern im Verlauf der Begleitphase ihre Tagesfahrleistung.

Am zweitägigen Wochenende führen mobile Modellversuchsteilnehmer durchschnittlich $\tilde{x} = 25,0$ km (Median; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 41,0$ km). Auch am Samstag und Sonntag waren junge Männer, Auszubildende und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern mehr als begleitete Fahrer unterwegs als junge Frauen, Schüler oder Jugendliche aus den alten Bundesländern (vgl. Bild 5-49). Des Weiteren lassen sich Fahrleistungsunterschiede nach der bisherigen Begleitdauer verallgemeinern.

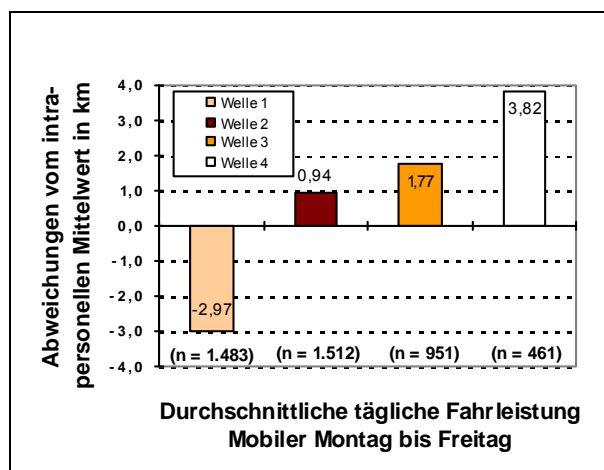


Bild 5-48: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach den Panelwellen

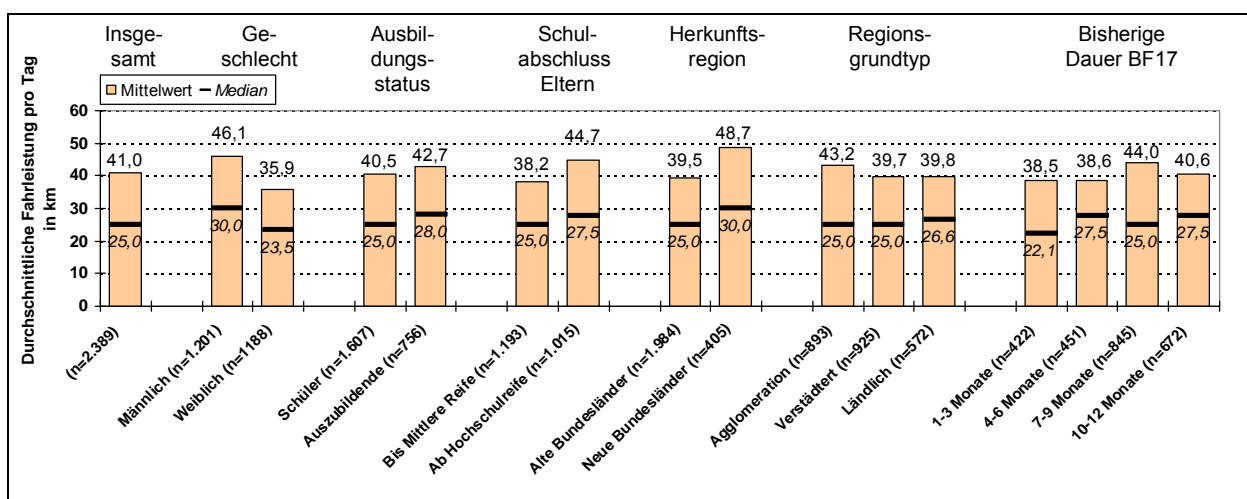


Bild 5-49: Durchschnittliche Tagesfahrleistung pkw mobiler Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) – nach relevanten Subgruppen

Für die Subgruppe der an den beiden Tagen des Wochenendes mobilen Modellversuchsteilnehmer veranschaulicht Bild 5-50, wie nach konstanten Werten in den ersten drei Erhebungswellen die von den Mobilen in der letzten Befragung berichtete Fahrleistung – ausgedrückt durch den Median – anstieg. Auch für das zweitägige Wochenende spricht die Trendanalyse für die Annahme einer konstanten Fahrleistung im Verlauf der Modellversuchsteilnahme.

Bild 5-51 verweist auf die große Dynamik der täglichen Fahrleistung mobiler Modellversuchsteilnehmer an Samstagen und Sonntagen: Der Anteil der Fahranfänger mit – in zwei aufeinander folgenden Panelwellen – am Wochenende „unveränderter“

Fahrleistung war relativ niedrig.¹²⁹ Während beim Vergleich der zweiten mit der ersten und der vierten mit der dritten Welle der Anteil der Fahranfänger mit einer höheren Fahrleistung in der nachfolgenden Welle größer war als jener mit einer geringeren Fahrleistung, war dies beim Übergang von der zweiten zur dritten Panelwelle umgekehrt.

¹²⁹ Da am Wochenende besonders häufig private Besuchs-fahrten unternommen wurden (vgl. Abschnitt 5.7.1), verweist dies inhaltlich auf die Protokollierung nicht regelmäßig stattfindender Mobilitätsereignisse bzw. die starke Abhängigkeit der Begleitfahrten am Wochenende von entsprechenden Fahrgelegenheiten.

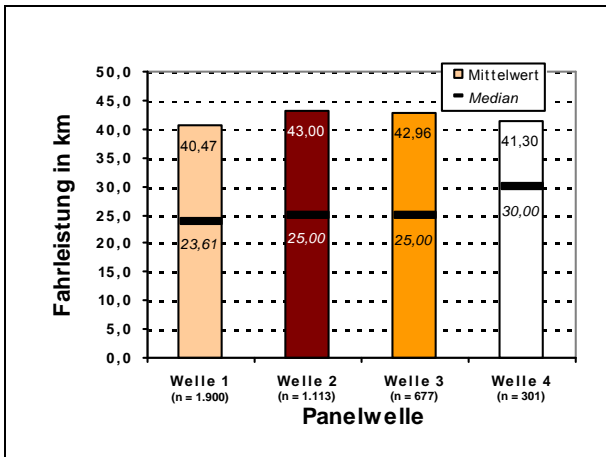


Bild 5-50: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach der Panelwelle

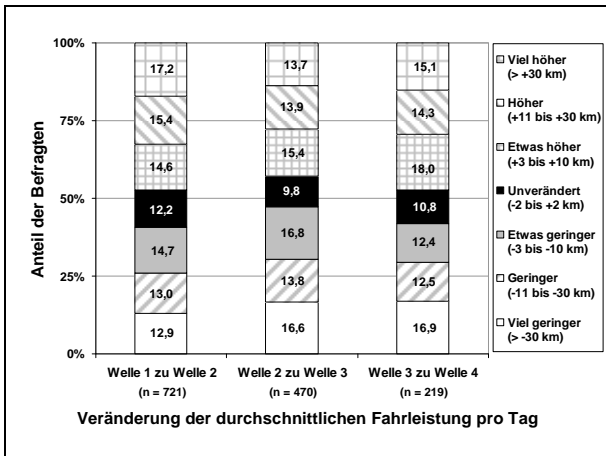


Bild 5-51: Veränderung der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Richtet man den Blick auf die individuelle Entwicklung der samstäglich und sonntäglichen Fahrleistung der Mobilien (Panelbetrachtung), zeigt sich ein signifikanter Anstieg von einer unterdurchschnittlichen Kilometerleistung in der Erstbefragung auf eine überdurchschnittliche Fahrleistung in der zweiten Panelwelle, die für den Rest der Begleitdauer bzw. die beiden restlichen Befragungswellen konstant blieb (vgl. Bild 5-52).

Ohne den im Kontext der Arbeitswoche relativ fahrleistungsstarken Freitag sinkt – im Vergleich zur fünftägigen Arbeitswoche – der Median der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung in der „verkürzten“ viertägigen Arbeitswoche auf $\tilde{x} = 20,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 27,1$ km). Die verallgemeinerbaren geschlechts-, ausbildungs- und herkunftsspezifischen Unterschiede bleiben in der be-

reits bekannten Richtung erhalten. Mit sinkender Bevölkerungsdichte steigt der Median der täglichen durchschnittlichen Fahrleistung, mit zunehmender Begleitdauer sinkt er zunächst und steigt danach an (vgl. Bild 5-53).

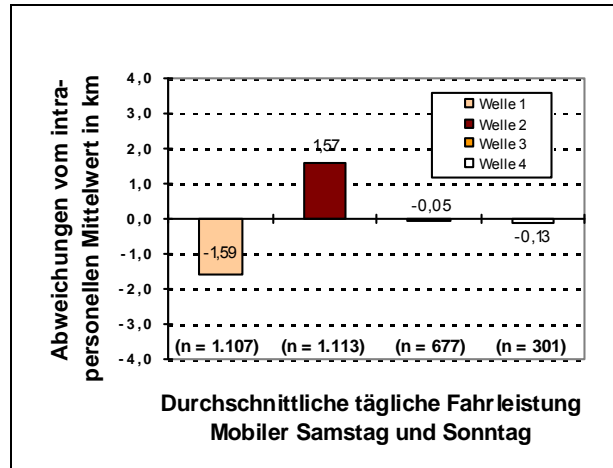


Bild 5-52: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen Tagesfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach den Panelwellen

Im Vergleich zum zweitägigen Wochenende sinkt im „verlängerten“ dreitägigen Wochenende, durch den in der Zusammenschau mit Samstag und Sonntag relativ fahrleistungsschwachen Freitag, die durchschnittliche Tagesfahrleistung pkw-mobiler Modellversuchsteilnehmer (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 36,9$ km) bei gleich bleibendem Median ($\tilde{x} = 25,0$ km). Auch in dieser Betrachtung zeigen sich die bereits bekannten geschlechts-, ausbildungs- und herkunftsspezifischen Unterschiede bei der erbrachten Fahrleistung. Zudem steigt mit längerer bisheriger Begleitdauer die Fahrleistung der Mobilien (vgl. Bild 5-54).

Für die viertägige Arbeitswoche und das dreitägige Wochenende lassen sich erneut Referenzdaten pkw-mobiler 18-jähriger herkömmlicher Fahrerlaubniserwerber berichten (vgl. FUNK et al. 2010). Diese bestätigen die bereits mehrfach festgestellten Unterschiede zwischen den beiden Modi der Fahranfängervorbereitung. So wurden für die jungen Erwachsenen deutlich höhere Mittelwerte für die durchschnittliche Fahrleistung errechnet als für die 17-Jährigen und zwar von Montag bis Donnerstag ein Median von $\tilde{x} = 30,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 39,4$ km) bzw. für das dreitägige Wochenende ein Median von $\tilde{x} = 35,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 50,8$ km).

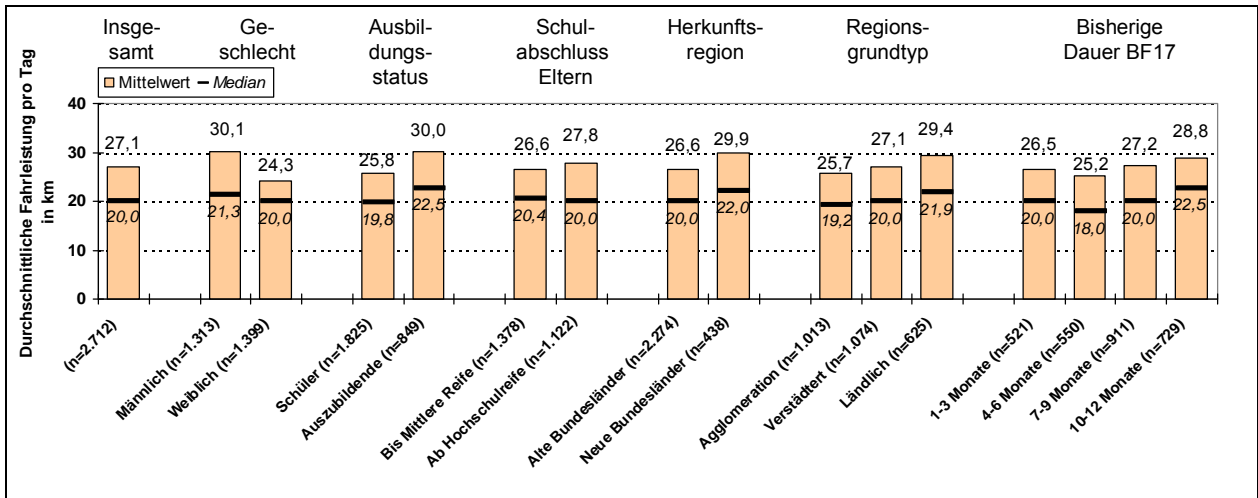


Bild 5-53: Durchschnittliche Tagesfahrleistung pkw-mobiler Modellversuchsteilnehmer in der viertägigen („verkürzten“) Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – nach relevanten Subgruppen

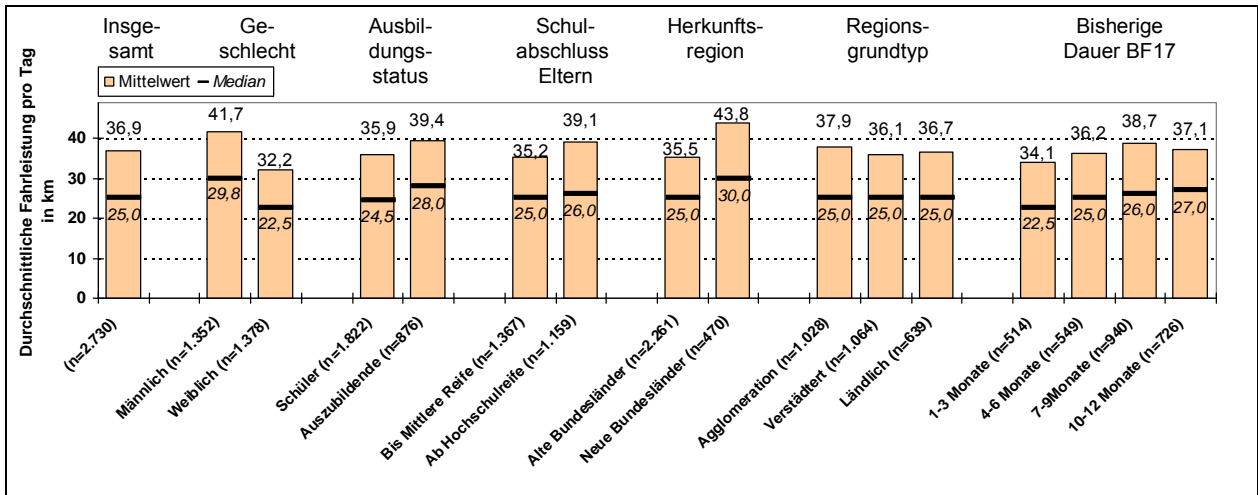


Bild 5-54: Durchschnittliche Tagesfahrleistung pkw-mobiler Modellversuchsteilnehmer am dreitägigen („verlängerten“) Wochenende (Freitag bis Sonntag) – nach relevanten Subgruppen

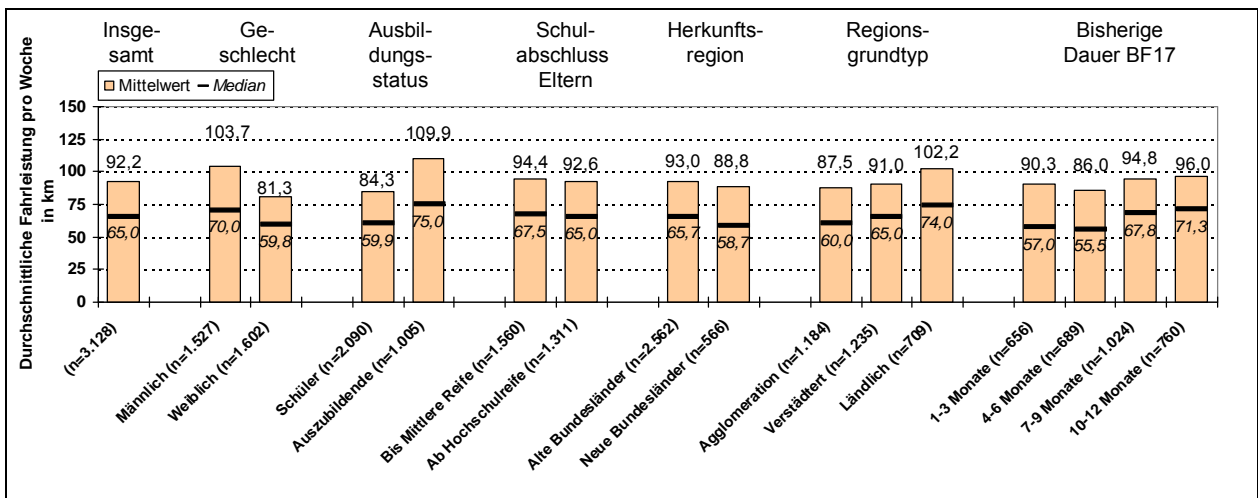


Bild 5-55: Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

5.5.2 Durchschnittliche Wochenfahrleistung

5.5.2.1 Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer

Durch die Aufaddierung der für die einzelnen Tage der Berichtswoche protokollierten Fahrleistungen errechnet sich für alle Modellversuchsteilnehmer eine wöchentliche Fahrleistung mit einem Median von $\tilde{x} = 65,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 92,2$ km).¹³⁰ Junge Männer, Auszubildende, Kinder von Eltern mit Mittlerer Reife und Fahranfänger aus den alten Bundesländern fahren auch in der wöchentlichen Betrachtung jeweils signifikant mehr als ihre jeweiligen Pendanten (vgl. Bild 5-55). Mit sinkender Bevölkerungsdichte zeigt sich erneut eine steigende Fahrleistung.¹³¹ Dies gilt – nach einem anfänglichen Absinken – auch für eine längere bisherige Begleitdauer.

Eine deutlich höhere Fahrleistung ließ sich im Vergleich dazu auch in dieser Betrachtung für die 18-jährigen „herkömmlichen“ Fahrerlaubnisbewerber in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) nachweisen. Diese jungen Erwachsenen fahren in der Woche durchschnittlich $\tilde{x} = 161,3$ km weit (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 219,4$ km).

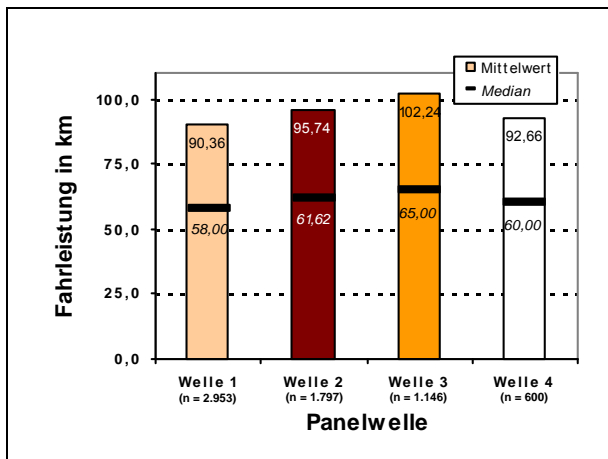


Bild 5-56: Durchschnittliche Wochenfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach der Panelwelle

Der Trend in der Gesamtstichprobe der Prozessevaluation zeigt einen steigenden Median der

¹³⁰ In diese Berechnung gingen nur junge Fahrer mit gültigen Kilometer-Angaben (inklusive der „0“ für „nicht gefahren“) an allen sieben Tagen der Berichtswoche ein.

¹³¹ Dieser Zusammenhang lässt sich auch mit weiteren raumbezogenen Strukturvariablen (Dichotomie Kreisfreie Stadt versus Landkreis, siedlungsstrukturelle Kreistypen) belegen.

durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung von der ersten bis zur dritten Panelwelle. Anschließend sinkt dieser wieder deutlich ab (vgl. Bild 5-56). In der Trendbetrachtung bleibt die Konstanzannahme des Medians gültig.

Die in Bild 5-57 abgetragene Struktur der Veränderung der Wochenfahrleistung von Panelwelle zu Panelwelle verweist auf einen stabilen Anteil von Fahranfängern mit unveränderter wöchentlicher Fahrleistung und einen von Vergleich zu Vergleich sinkenden Anteil von Modellversuchsteilnehmern mit einer höheren wöchentlichen Fahrleistung bzw. einen jeweils steigenden Anteil von jungen Fahrern mit geringerer wöchentlicher Fahrleistung in der Folgewelle.

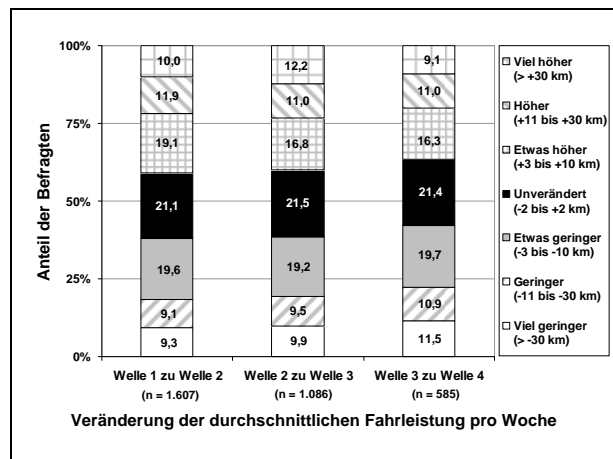


Bild 5-57: Veränderung der durchschnittlichen Wochenfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

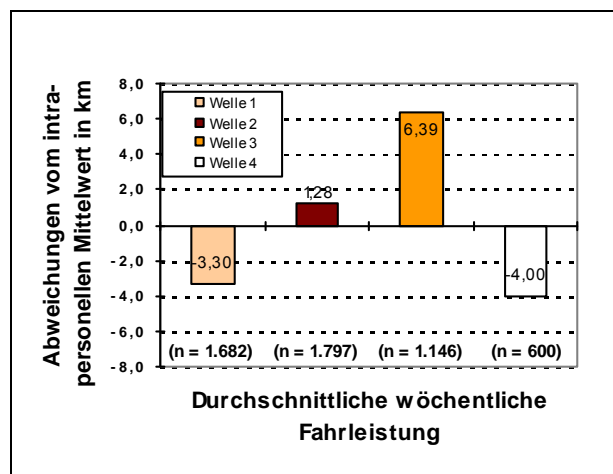


Bild 5-58: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen Wochenfahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach den Panelwellen

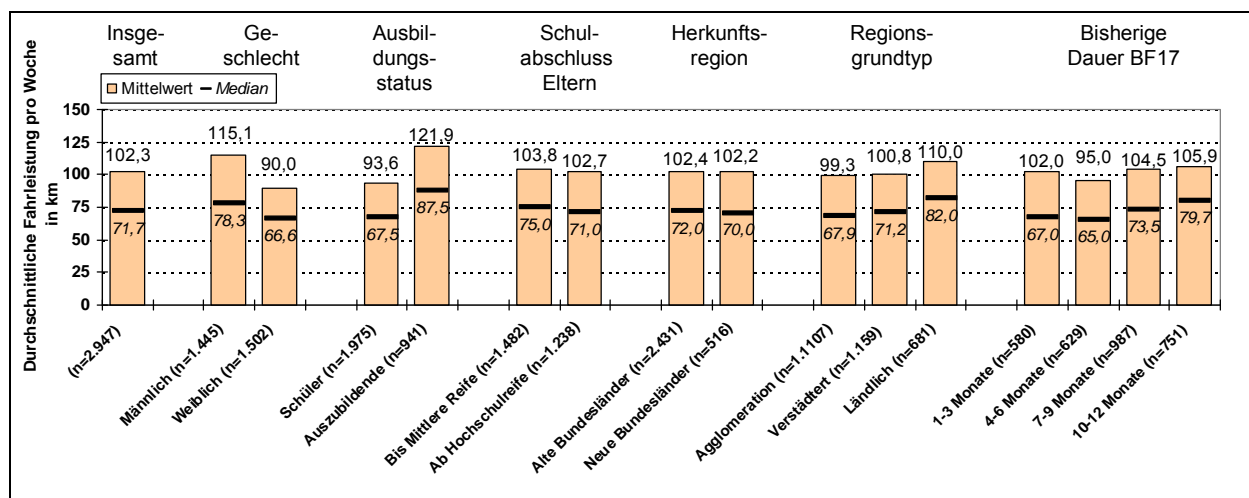


Bild 5-59: Durchschnittliche Wochenfahrleistung pkw-mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

Trotz des erkennbaren Anstiegs der individuellen durchschnittlichen Wochenfahrleistung in den ersten drei Panelwellen (vgl. Bild 5-58) zeigt die Entwicklung der individuellen wöchentlichen Fahrleistung bei keinem Vergleich einer vorhergehenden mit einer nachfolgenden Panelwelle statistische Signifikanz.

5.5.2.2 Durchschnittliche Wochenfahrleistung der pkw-mobilen Modellversuchsteilnehmer

Die Aufsummierung der täglichen Fahrleistungen auf eine Wochensumme errechnet für die Subgruppe der mobilen Modellversuchsteilnehmer einen Median von $\tilde{x} = 71,7$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 102,3$ km).¹³² Auch für diese Pkw-Mobilen zeigen sich die bereits bekannten Mittelwertunterschiede zwischen jungen Männern und Frauen, Auszubildenden und Schülern, Jugendlichen aus unterschiedlichen Regionsgrundtypen und Fahranfängern mit unterschiedlich langer bisheriger Begleitdauer (vgl. Bild 5-59).¹³³

Der Vollständigkeit halber soll auch hierzu der Referenzwert der mobilen 18-jährigen herkömmlichen Fahrerlaubniserwerber berichtet werden (vgl. FUNK et al. 2010) Für diese mobilen jungen Erwachsenen errechnete sich in deren Berichtswoche erneut eine deutlich höhere durchschnittliche

Fahrleistung von $\tilde{x} = 170,0$ km (Median; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 228,6$ km).

Betrachtet man die Entwicklung der durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung Mobiler mit zunehmender Begleitdauer, ist zwar ein Anstieg des Medians von der ersten Panelwelle auf ein höheres Niveau in den drei folgenden Wellen festzustellen (vgl. Bild 5-60), allerdings lässt sich auf der Analyseebene der Gesamtstichprobe (Trend) die Konstanzannahme nicht zurückweisen.

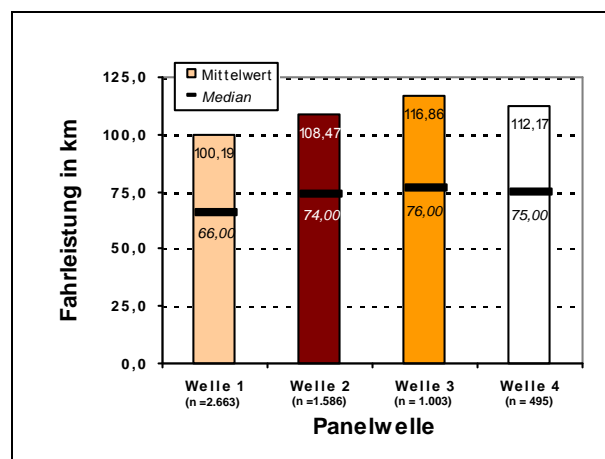


Bild 5-60: Durchschnittliche Wochenfahrleistung der mobilen Modellversuchsteilnehmer – nach der Panelwelle

In der in Bild 5-61 abgetragenen Struktur der Veränderung der wöchentlichen Fahrleistung Mobiler von Welle zu Welle ist der stetig abnehmende Anteil unverändert viel fahrender Fahranfänger zu erkennen. Zwischen der ersten und zweiten sowie der zweiten und dritten Welle war der Anteil junger Fahrer mit einer höheren Fahrleistung in der Folgewelle größer als jener mit einer geringeren Fahr-

¹³² In diese Berechnung gingen nur die Tage der Berichtswoche mit gültigen Kilometer-Angaben ein. Fahranfänger, die in dieser Woche überhaupt nicht begleitet gefahren waren, wurden nicht berücksichtigt.

¹³³ Unter den Pkw-Mobilen lassen sich ebenfalls die raumbezogenen Zusammenhänge im Vergleich kreisfreier Städte versus Landkreise bzw. hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Kreistypen nachweisen.

leistung. Der Anteil der Fahranfänger mit einer in der aktuellen Panelwelle geringeren Fahrleistung als in der vorhergehenden Befragung stieg jedoch mit zunehmender Begleitdauer stetig an. Gegen Ende des Begleiteten Fahrens, im Vergleich der dritten und vierten Panelwelle, protokollierten mehr Fahranfänger einen Rückgang der Fahrleistung als einen Anstieg.

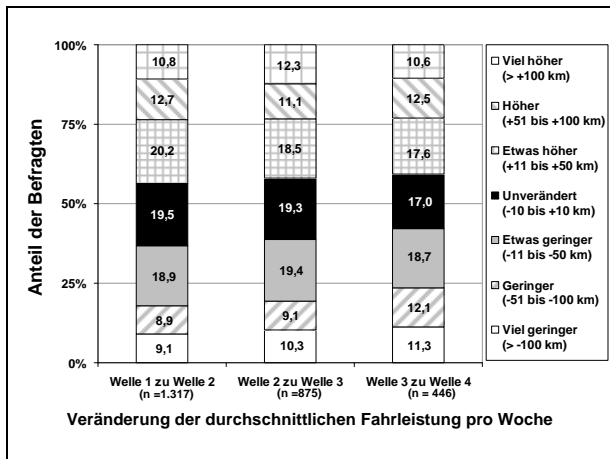


Bild 5-61: Veränderung der Wochenfahrleistung mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

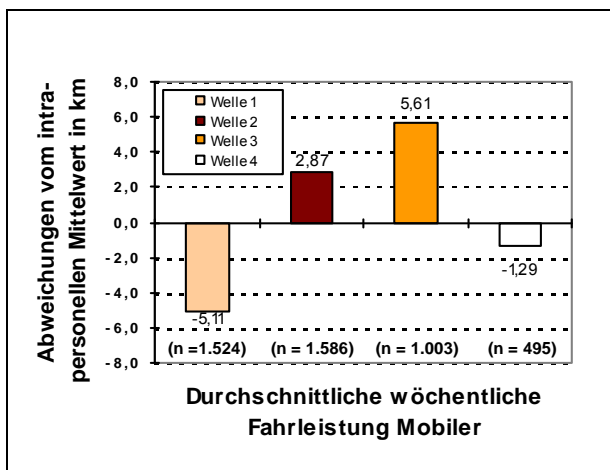


Bild 5-62: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen Wochenfahrleistung mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach den Panelwellen

Bild 5-62 informiert über einen im Vergleich zur gesamten Begleitphase unterdurchschnittlichen Mittelwert der wöchentlichen Fahrleistung Mobiler in der ersten Panelwelle. In den beiden folgenden Befragungen war der Mittelwert mehr (dritte Welle) oder weniger (zweite Welle) höher als der Gesamtmittelwert und gegen Ende des Begleiteten Fahrens erneut etwas niedriger. Der Vergleich der durchschnittlichen Fahrleistung in der ersten und

zweiten Panelwelle verweist auf einen signifikanten Unterschied.

5.5.3 Durchschnittliche Monatsfahrleistung

Neben der täglichen und wöchentlichen Fahrleistung ist die Abschätzung der monatlichen Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer sinnvoll. Bei der Extrapolation der wöchentlichen Mittelwerte auf Monatsmittelwerte gelten – analog zur „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) – folgende Bedingungen:

- Die Dauer eines Monats wurde definiert durch $365 / 12 = 30,42$ Tage. Deshalb wurde die wöchentliche Fahrleistung (sieben Tage) mit 4,35 multipliziert, um die durchschnittliche Fahrleistung für 30,45 (approximativ 30,42) Tage zu errechnen.
- Für die Errechnung der wöchentlichen Fahrleistung wurden lediglich Fahranfänger mit gültigen Kilometerangaben – inklusive der an einzelnen Tagen Immobilen – für alle sieben Tage der Woche herangezogen. Für die Extrapolation auf die monatliche Fahrleistung wurde auch auf junge Fahrer mit gültigen Kilometerangaben für lediglich sechs Tage zurückgegriffen. Dies führt zu einer Vergrößerung der Datenbasis und zu einer tendenziellen Unterschätzung der durchschnittlich wöchentlich und – im Zuge der Extrapolation – monatlich zurückgelegten Fahrtstrecke, also insgesamt zu einer konservativeren Schätzung der monatlichen Fahrleistung.
- In die Berechnung der wöchentlichen Fahrleistung gingen auch einzelne Fahranfänger mit einem sehr hohen Wegeaufwand ein. Dieser kam zwar plausibel als singuläres Ereignis aufgrund von Urlaubsfahrten etc. zustande, kann aber nicht unhinterfragt für weitere Wochen der Begleitphase ebenso unterstellt werden. Um eine hieraus resultierende Überschätzung der Fahrleistung zu vermeiden, wurden die 5 % der Befragten mit der höchsten wöchentlichen Fahrleistung von der Berechnung der monatlichen Fahrleistung ausgeschlossen.
- Schließlich mussten auch jene BF17-Teilnehmer, die in der Berichtswoche kein Auto fuhren, gesondert behandelt werden. Eine monatliche Fahrleistung mit 0 km bekamen nur jene in der Berichtswoche pkw-immobilen Fahranfänger zugewiesen, die zur Frage der bisherigen Gesamtfahrleistung (vgl. Abschnitt 5.1) zusätzlich explizit angaben, noch gar nicht Auto gefahren zu sein.

Durch dieses Vorgehen wurden die bisher pkw-immobilien BF17-Teilnehmer gefasst. Aus der Betrachtung ausgeschlossen wurden junge Fahrer, die zwar in der Berichtswoche nicht als Pkw-Fahrer unterwegs waren, aber gegebenenfalls in den drei anderen Wochen des zurückliegenden Monats entsprechend mobil gewesen waren. Ebenso kann der Fall nicht berücksichtigt werden, dass ein in der Berichtswoche pkw-mobiler Fahranfänger in einer der drei anderen Wochen des hier modellierten Monats kein Auto gefahren war.

Unter diesen Annahmen errechnet sich für die Modellversuchsteilnehmer eine durchschnittliche monatliche Fahrleistung von $\bar{x} = 318,5$ km.¹³⁴ Dabei fuhr ein Viertel der Fahranfänger nicht mehr als 117,5 km, die Hälfte nicht mehr als 260,3 km (= Median \tilde{x}) und nur ein Viertel fuhr im Monat mehr als 452,4 km. Bild 5-63 fasst die Kilometerangaben in 50er-Schritten zusammen und zeigt die Häufigkeiten der unterschiedlichen Monatsfahrleistungsklassen.

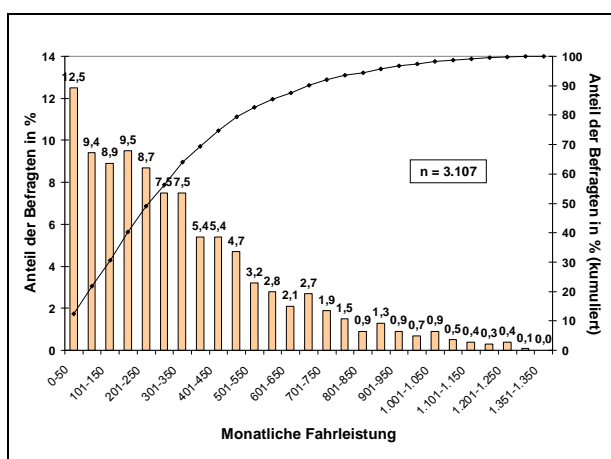


Bild 5-63: Monatsfahrleistung der Modellversuchsteilnehmer – Hochrechnung aus den Angaben zur Berichtswoche

Auch in dieser Betrachtung fuhren junge Männer signifikant weitere Strecken als junge Frauen, Auszubildende weiter als Schüler und Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife weiter als Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife (vgl. Bild 5-64). Deutliche Unterschiede zeigen sich in räumlicher Hinsicht: Mit sinkender Bevölkerungsdichte

stieg die Fahrleistung signifikant an.¹³⁵ Nach anfänglich rückläufiger Monatsfahrleistung stieg auch diese mit längerer bisheriger Begleitdauer wieder an.¹³⁶

Bild 5-65 verweist auf eine steigende durchschnittliche monatliche Fahrleistung mit zunehmender Verweildauer im BF17 bis zur dritten Panelwelle und ein anschließendes Absinken auf etwa den Wert der Erstbefragung.¹³⁷ Allerdings reichen die protokollierten Veränderungen nicht aus, um einen eindeutigen Trend statistisch abzusichern.

Im Verlauf der Modellversuchsteilnahme wird beim Vergleich aufeinander folgender Panelwellen der Anteil der Personen mit einer in der nachfolgenden Welle höheren Fahrleistung als in der vorhergehenden Welle immer geringer. Umgekehrt erhöht sich jeweils der Anteil der jungen Fahrer mit einer in der nachfolgenden Welle geringeren Fahrleistung (vgl. Bild 5-66).

Betrachtet man die individuelle Entwicklung der monatlichen Fahrleistung, zeigen sich in der ersten und letzten Panelwelle unterdurchschnittliche, in der zweiten und dritten Panelwelle überdurchschnittliche Kilometerleistungen (vgl. Bild 5-67). Nur der Vergleich zwischen der ersten und zweiten Welle erweist sich als statistisch signifikant.

¹³⁴ Aufgrund der Kennwerte für die Schiefe und Steilheit der Häufigkeitsverteilung kann diese als annähernd normalverteilt aufgefasst werden. Daher werden hier der arithmetische Mittelwert und parametrische Signifikanztests interpretiert.

¹³⁵ Dieser Befund bestätigt sich auch im Vergleich Kreisfreier Städte mit Landkreisen und im Vergleich der siedlungsstrukturellen Kreistypen.

¹³⁶ Aufgrund von lediglich $n = 5$ Befragten, die mit einer Fahrleistung von 0 km in diese Berechnung eingingen, wird auf die Berechnung der monatlichen Fahrleistung von Modellversuchsteilnehmern, die explizit in der Berichtswoche begleitet Auto gefahren waren („Pkw-Mobile“), verzichtet.

¹³⁷ Da die Häufigkeitsverteilungen der monatlichen Fahrleistung annähernd normalverteilt sind, werden nachfolgend die arithmetischen Mittelwerte berichtet.

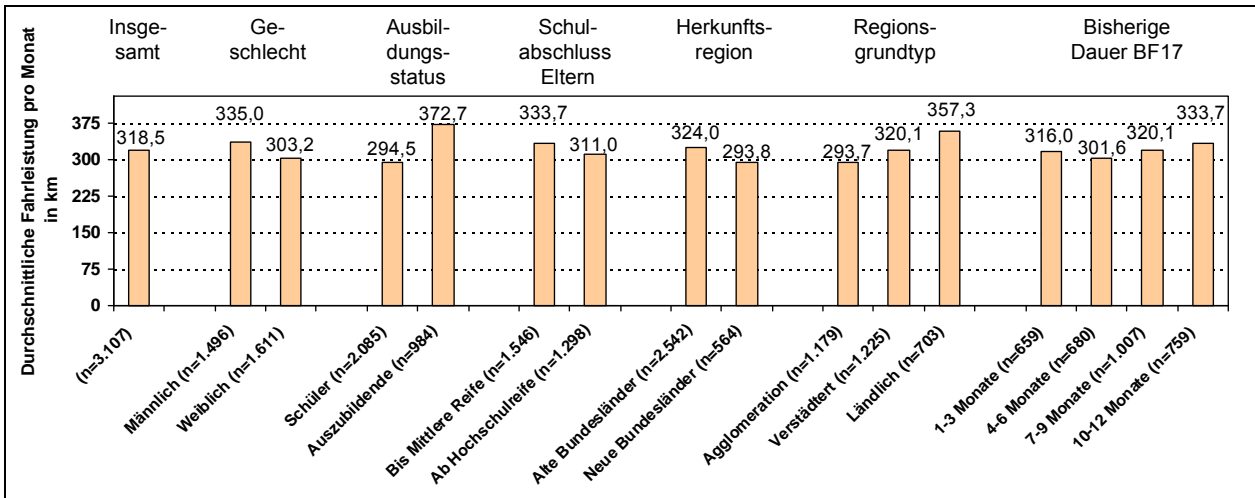


Bild 5-64: Durchschnittliche monatliche Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

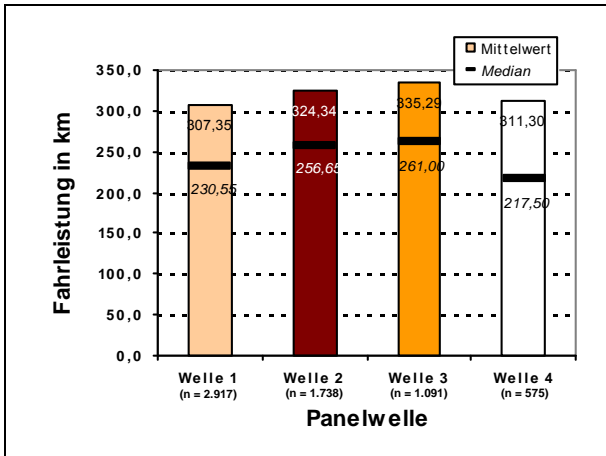


Bild 5-65: Durchschnittliche monatliche Fahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach der Panelwelle

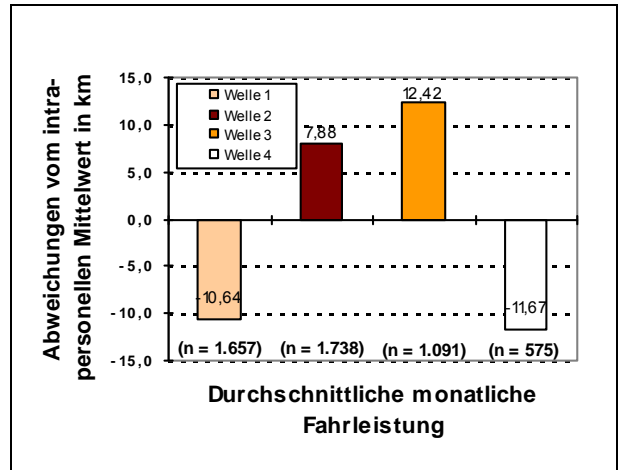


Bild 5-67: Intrapersonelle Veränderung des Mittelwertes der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach den Panelwellen

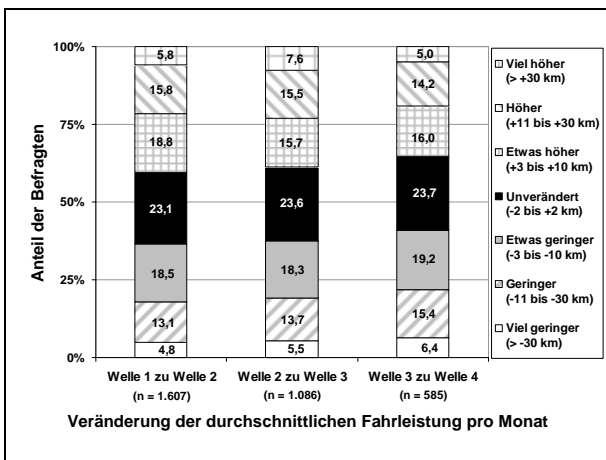


Bild 5-66: Veränderung der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Differenziert man die durchschnittliche Monatsfahrleistung für jeden einzelnen Monat der bisherigen Begleitdauer, dann lässt sich durch die Addition der gefahrenen Kilometer im Jahresverlauf die Gesamtfahrleistung für unterschiedlich lange Verweildauern im Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ monatsgenau schätzen (vgl. Bild 5-68). Nach dieser Hochrechnung ist für Fahranfänger mit bis zu drei Monaten Begleitdauer lediglich eine Fahrleistung von knapp unter 850 km und bei sechsmonatiger Teilnahme am Modellversuch eine Gesamtfahrleistung von etwa 1.750 km zu erwarten. Modellversuchsteilnehmer, die neun Monate am Begleiteten Fahren teilnehmen, werden in dieser Zeit etwa 2.700 km Fahrpraxis erwerben und unter Jugendlichen, welche die maximale Begleitdauer von bis zu zwölf Monaten ausschöpfen, darf

eine durchschnittliche Fahrleistung von annähernd 3.800 km erwartet werden.

Jugendliche mit der durchschnittlichen Begleitdauer von acht Monaten (vgl. Abschnitt 4.4) erwarben in dieser Zeit etwa 2.400 km Fahrpraxis. Nur das Fünftel der Fahranfänger, das die maximale Dauer der Begleitphase ausschöpfte (vgl. Abschnitt 4.4), erreichte immerhin $\frac{3}{4}$ der von der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 18) ausgesprochenen Fahrleistungsempfehlung im Modellversuch von 5.000 km.

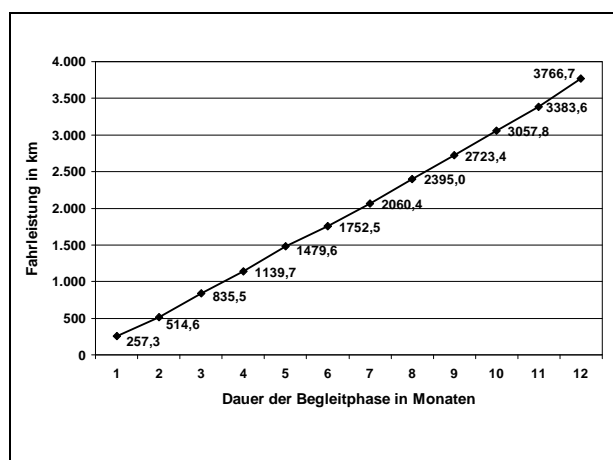


Bild 5-68: Hochrechnung der monatlichen Fahrleistungen auf die Gesamtfahrleistung im Modellversuch

5.5.4 Fahrleistung im Anschluss an die Modellversuchsteilnahme

Zumindest von den jungen Fahrern, die im Verlauf der Prozessevaluation volljährig wurden und anschließend ohne Begleiter Auto fahren durften erfragte der Abschlussfragebogen der zweiten, dritten und vierten Welle die Entwicklungstendenz der Fahrleistung nach dem 18. Geburtstag. Bild 5-69 verdeutlicht, dass vier von fünf Absolventen des Modellversuchs (80,9 %) im Anschluss an das Begleitete Fahren mehr Auto fuhren als während der Begleitphase, nur 1,8 % der Ehemaligen fuhren anschließend weniger. In Anbetracht der mehrmals festgestellten Unterschiede zwischen den „Philosophien“ des Begleiteten Fahrens (üben, Fahrerfahrung erwerben) und des Autofahrens mit 18 Jahren (individuelle motorisierte Mobilität) ist diese Tendenz im Anschluss an die Modellversuchsteilnahme plausibel.

Dichotomisiert man die Gesamtfahrleistung der Ehemaligen der zweiten bis vierten Panelwelle an ihrem Median ($\tilde{x} = 1.000$ km) zeigt sich folgender signifikanter Zusammenhang: Verglichen mit Vielfahrern (Gesamtfahrleistung mehr als 1.000 km)

fuhren Wenigfahrer (Gesamtfahrleistung bis zu 1.000 km) nach ihrem 18. Geburtstag plausiblerweise häufiger mehr, aber auch (bei niedrigen Absolutzahlen) öfter weniger Auto als in der Zeit des Begleiteten Fahrens (vgl. Tab. 5-14).

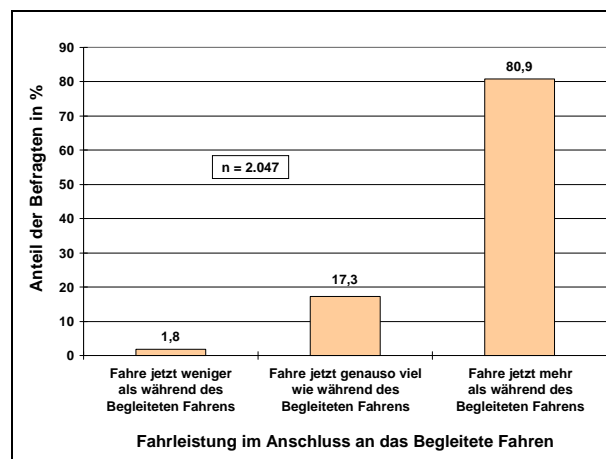


Bild 5-69: Tendenz der Fahrleistung im Anschluss an die Modellversuchsteilnahme

Ich fahre nach dem Begleiteten Fahren ...	Gesamtfahrleistung im Begleiteten Fahren		Insgesamt
	Wenigfahrer (bis 1.000 km)	Vielfahrer (über 1.000 km)	
	%		
... mehr als während des Begleiteten Fahrens	81,9	79,3	80,8
... genauso viel wie während des Begleiteten Fahrens	15,8	19,7	17,4
... weniger als während des Begleiteten Fahrens	2,3	1,0	1,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.108	803	1.911

Tab. 5-14: Tendenz der Fahrleistung im Anschluss an die Modellversuchsteilnahme – nach der Gesamtfahrleistung im Begleiteten Fahren

5.5.5 Fazit der Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer

Fahranfänger im Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ protokollieren eine durchschnittliche tägliche Fahrleistung (Median) von $\tilde{x} = 9,3$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 13,2$ km; vgl. Tab. 5-15). Darin sind auch jene Tage enthalten, an denen die Fahranfänger – unabhängig vom jeweiligen Grund – nicht begleitet Auto fahren.

Der Median der täglichen Fahrleistung in der fünf-tägigen Arbeitswoche beträgt $\tilde{x} = 7,8$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 11,7$ km). Das Komplement der

samstäglichen oder sonntäglichen Fahrleistungen zeigt höhere Mittelwerte (Median $\tilde{x} = 8,5$ km, arithmetisches Mittel $\bar{x} = 17,0$ km) als unter der Woche.

Verglichen mit den Modellversuchsteilnehmern fahren 18-jährige herkömmlich ausgebildete Fahrerlaubnisbewerber in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ 2,5-mal so viel. Die Vergleiche der Fahrleistungen 17-jähriger Modellversuchsteilnehmer mit 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern sind ein starkes Indiz für deutlich unterschiedliche Mobilitätsmuster dieser beiden Fahranfängerpopulationen.

Durchschnittliche Fahrleistungen	Arithmetischer Mittelwert \bar{x}	Median \tilde{x}
	in km	
Pro Tag		
Aktive Modellversuchsteilnehmer	13,2	9,3
Aktive mobile Modellversuchsteilnehmer	32,4	24,0
Aktive Modellversuchsteilnehmer: Pro Tag und Wochenabschnitt		
5-Tage-Arbeitswoche (Mo – Fr)	11,7	7,8
2-Tage-Wochenende (Sa – So)	17,0	8,5
4-Tage-Arbeitswoche (Mo – Do)	10,9	6,9
3-Tage-Wochenende (Fr – So)	16,2	10,0
Aktive mobile Modellversuchsteilnehmer: Pro Tag und Wochenabschnitt		
5-Tage-Arbeitswoche (Mo – Fr)	28,5	20,8
2-Tage-Wochenende (Sa – So)	41,0	25,0
4-Tage-Arbeitswoche (Mo – Do)	27,1	20,0
3-Tage-Wochenende (Fr – So)	36,9	25,0
Pro Woche		
Aktive Modellversuchsteilnehmer	92,2	65,0
Aktive mobile Modellversuchsteilnehmer	102,3	71,7
Pro Monat		
Aktive Modellversuchsteilnehmer	318,5	260,3

Tab. 5-15: Synopse der durchschnittlichen Fahrleistungen der Modellversuchsteilnehmer in den Berichtswochen – nach unterschiedlichen Zeiträumen

Die tagesdurchschnittliche Fahrleistung mobiler Modellversuchsteilnehmer liegt bei einem Median von $\tilde{x} = 24,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 32,4$ km). Junge Männer erbringen eine höhere Fahrleistung als junge Frauen, Auszubildende eine höhere als Schüler und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern fahren mehr als ihre Pendanten aus den alten Bundesländern. Darüber hinaus nimmt die Tagesfahrleistung Mobiler mit sinkender Bevölkerungsdichte ebenso zu, wie mit längerer bisheriger Begleitdauer.

Mobile Fahranfänger sind von Montag bis Freitag tagesdurchschnittlich mit einem Median von $\tilde{x} = 20,8$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 28,5$ km) unterwegs. Am zweitägigen Wochenende weisen sie eine Mobilitätsleistung mit einem Median von $\tilde{x} = 25,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 41,0$ km) auf. In nahezu allen unterschiedlichen Kategorien der Strukturvariablen wird an einem Samstag oder Sonntag die größte Fahrleistung als begleiteter Pkw-Fahrer berichtet.

Auch bei Betrachtung der mobilen Modellversuchsteilnehmer werden im Vergleich zu pkw-mobilen 18-jährigen Fahrerlaubnisbewerbern Unterschiede in den wochentäglichen Durchschnittsfahrleistungen deutlich. Diese herkömmlich ausgebildeten Fahranfänger fahren an pkw-mobilen Tagen durchschnittlich 34,3 km (= Median \tilde{x} ; arithmetisches Mittel $\bar{x} = 44,2$ km).

Weder als Trend (Gesamtstichprobe) noch in der Panelperspektive (Individuen) lassen sich signifikante Veränderungen der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung aller aktiven Modellversuchsteilnehmer im Zeitverlauf beobachten. Unter Mobilen steigt sie im Trend an. Auf der Individualebene lässt sich ein solcher Anstieg der pro Tag durchschnittlich gefahrenen Kilometer nur für den Vergleich zwischen der ersten und zweiten Welle verallgemeinern.

Im Verlauf der wiederholten Befragungen bleibt die durchschnittliche tägliche Fahrleistung aller Jugendlichen in der fünftägigen Arbeitswoche sowohl auf der Ebene der Gesamtstichprobe (Trend) als auch auf der Ebene der individuellen Modellversuchsteilnehmer (Panelperspektive) konstant. Unter Mobilen steigt in diesem Wochenabschnitt die durchschnittliche tägliche Fahrleistung im Trend an. Auch in der Panelperspektive lässt sich dieser Anstieg von der ersten bis zur dritten Panelwelle statistisch absichern.

Die Fahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer an Samstagen und Sonntagen bleibt im Zeitverlauf weitgehend unverändert. In der individuellen Perspektive nimmt die Wochenendfahrleistung unter Modellversuchsteilnehmern mit längerer Begleitdauer gegen Ende hin ab. Bei Betrachtung der Mobilen kann im Trend keine Veränderung der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung am Samstag und Sonntag behauptet werden. Allerdings zeigt sich eine große Dynamik der Veränderungen im Vergleich aufeinander folgender Erhebungswellen, die auf die Abhängigkeit des Begleiteten Fahrens am Wochenende von entsprechenden Gelegenheitsstrukturen verweist. Die individuelle Entwicklung der Fahrleistung an den beiden Tagen des Wochenendes ist zu Beginn der Mo-

dellversuchsteilnahme zunächst deutlich unterdurchschnittlich, steigt in der zweiten Welle signifikant an und bleibt anschließend konstant.

Aufaddiert protokollieren die Modellversuchsteilnehmer eine durchschnittliche Wochenfahrleistung (Median) von $\tilde{x} = 65,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 92,2$ km). In der Trendbetrachtung der gesamten Stichprobe bleibt der Median der wöchentlichen Fahrleistung im Verlauf der BF17-Teilnahme ebenso konstant, wie auf der Individualebene der Panelbetrachtung. Mobile Modellversuchsteilnehmer fahren in der Woche durchschnittlich $\tilde{x} = 71,7$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 102,3$ km). Während in der Gesamtstichprobe ihre durchschnittliche wöchentliche Fahrleistung konstant bleibt, ist die Veränderungsdynamik auf der individuellen Ebene groß und die Zunahme der individuellen wöchentlichen Fahrleistung mobiler Modellversuchsteilnehmer zwischen der ersten und zweiten Panelwelle statistisch verallgemeinerbar.

Hochgerechnet fahren BF17-Teilnehmer im Durchschnitt $\bar{x} = 318,5$ km pro Monat (Median $\tilde{x} = 260,4$ km). Es lässt sich kein eindeutiger Trend in der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer feststellen. In der Panelbetrachtung zeigt sich zwischen der ersten und zweiten Welle ein signifikanter Anstieg von einer unterdurchschnittlichen zu einer überdurchschnittlichen monatlichen Fahrleistung.

Bei der Hochrechnung der begleitdauer-spezifischen monatlichen Durchschnittsfahrleistungen wird ersichtlich, dass nur Fahranfänger, welche die maximale Gesamtdauer der Begleitphase ausschöpfen, mit einem auf zwölf Monate hochgerechneten Fahrleistungspotenzial von ca. 3.800 km der von der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 18) ausgesprochenen Empfehlung für eine im Modellversuch zu erbringende Fahrleistung von 5.000 km nahe kommen. Jugendliche mit der durchschnittlichen Begleitdauer von acht Monaten erwerben in dieser Zeit etwa 2.400 km Fahrpraxis.

Ehemalige BF17-Teilnehmer berichten überwiegend von einem Anstieg ihrer Fahrleistung im Anschluss an die Modellversuchsteilnahme. Offensichtlich schlagen sich die neuen Freiheitsgrade der fehlenden Begleiterpflicht in einer vermehrten Exposition der jungen Fahrer nieder.

5.6 Fahrtzeit der Modellversuchsteilnehmer

5.6.1 Durchschnittliche Fahrtzeiten

Die Verkehrsbeteiligungsdauer, das sog. Mobilitätszeitbudget, ist neben der Fahrleistung ein zweites häufig verwendetes Maß der Exposition. Im Wochenprotokoll der mehrmaligen Befragungen 17-jähriger („aktiver“) Modellversuchsteilnehmer wurde deshalb für jeden der letzten sieben Tage die Angabe der reinen Fahrtzeit als begleiteter Fahrer in Minuten erfragt.

Bild 5-70 informiert für alle Fahranfänger über die in der ersten Panelwelle zu Kategorien zusammengefassten Fahrtzeiten für jeden Tag der zurückliegenden Woche.^{138 139} Dabei ist erkennbar, dass an jedem einzelnen Tag die Mehrheit der Modellversuchsteilnehmer überhaupt keine Begleitfahrt unternommen hatte. An allen Wochentagen dauerten die meisten Begleitfahrten lediglich bis zu einer Viertelstunde, allerdings an mehreren Tagen dicht gefolgt von einem Mobilitätszeitbudget von bis zu 30 Minuten. Montags bis donnerstags berichteten nur zwischen 10,6 % und 12,4 % der Modellversuchsteilnehmer von länger dauernden Autofahrten. Dies änderte sich bereits freitags mit 15,0 % und wurde vor allem samstags (18,1 %) und sonntags (16,5 %) öfter protokolliert, wobei besonders der relativ große Anteil über 90-minütiger Begleitfahrten an den Tagen des Wochenendes auffällt.¹⁴⁰

Betrachtet man lediglich die mobilen Modellversuchsteilnehmer der ersten Panelwelle, ergeben sich folgende Relationen (vgl. Bild 5-71): Von Montag bis Freitag variierte der Anteil mit bis zu 30-minütigen Begleitfahrten zwischen zwei Dritteln (69,6 %) und drei Vierteln (74,2 %) der jungen Fahrer, samstags sank dieser Anteil auf 61,1 % und sonntags sogar auf 56,5 %. Auch unter den

¹³⁸ Während die Abfrage der Fahrtzeit im Online-Fragebogen in Form vorgegebener Kategorien erfolgte, konnten die Befragten im Papier-Fragebogen hierzu minutengenaue Angaben machen. Für die Berechnungen zu den Bildern 5-70 und 5-71 wurden die minutengenaue Angaben in die entsprechenden Kategorien integriert.

¹³⁹ Die Kategorien „Bis zu 1 Stunde 45 Minuten“, „Bis zu 2 Stunden“, „Bis zu 3 Stunden“, „Bis zu 4 Stunden“ und „Bis zu 5 Stunden und mehr“ wurden für die Datenanalyse zur Kategorie „Über 1 Stunde und 30 Minuten“ zusammengefasst.

¹⁴⁰ Diese relativ langen Begleitfahrten gingen mit deutlich mehr „privaten Fahrten“ (Familie, Besuch von Freunden usw.) am Wochenende einher (vgl. Abschnitt 5.7).

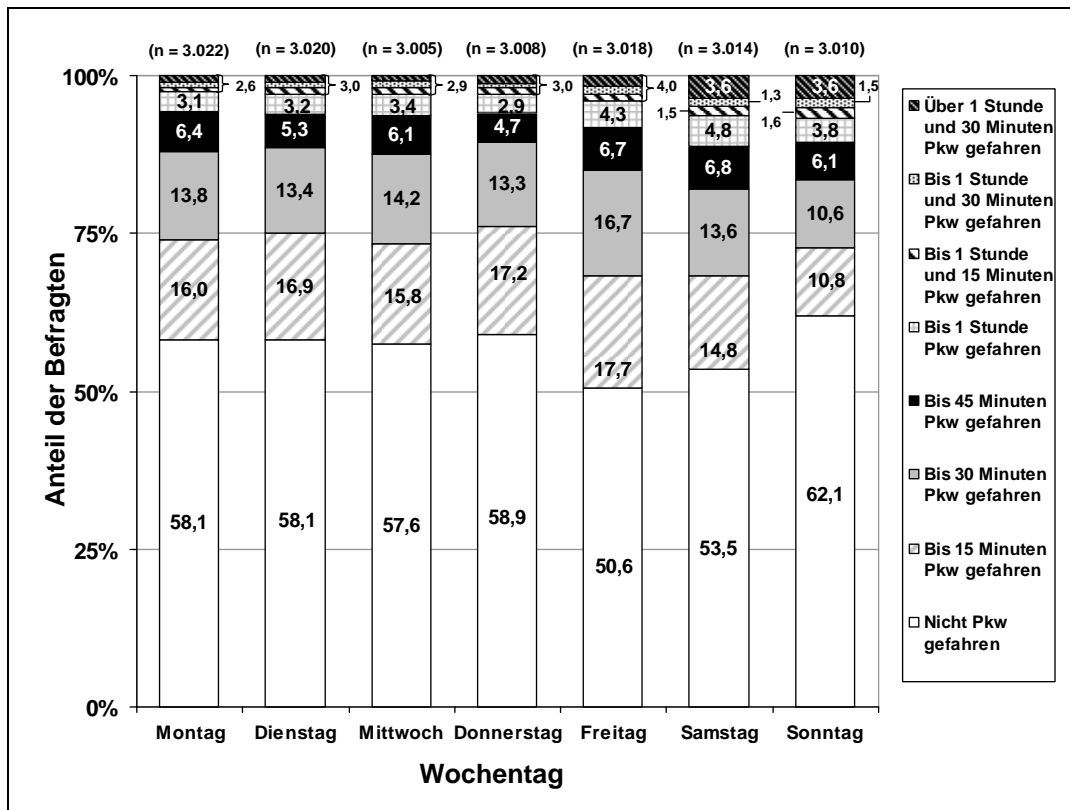


Bild 5-70: Kategorisierte Fahrtzeiten aller Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswche, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

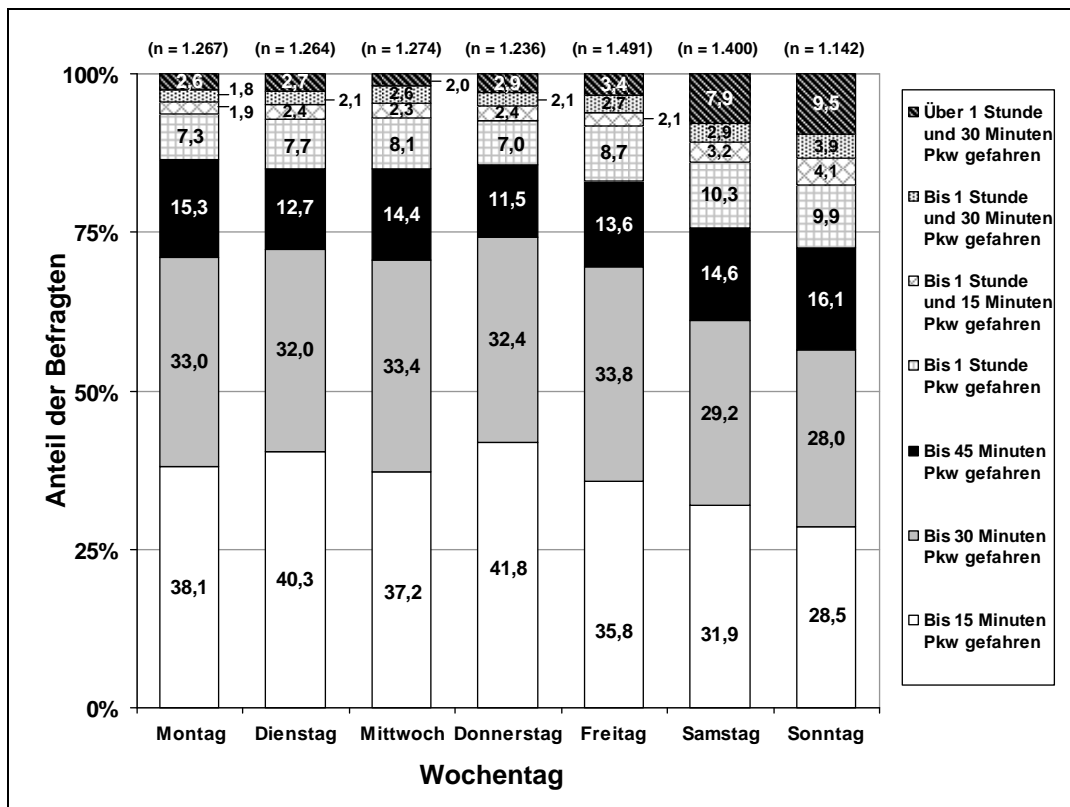


Bild 5-71: Kategorisierte Fahrtzeiten der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswche, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen

Mobilen sind die höheren Anteile längerer Begleitfahrten an den beiden Tagen des Wochenendes gut nachzuvollziehen. So fast jeder zehnte Fahranfänger an einem Sonntag mehr als anderthalb Stunden Auto. Auch bei der Betrachtung der Fahrtzeit muss mit bedacht werden, dass freitags und samstags deutlich mehr Fahranfänger begleitet Auto gefahren waren als an den anderen Wochentagen.

Zum Vergleich der Fahrtzeiten zwischen den Teilstichproben der unabhängigen Variablen wurden die „sperrigen“ Kategorien dieser Variablen jeweils auf ihren mittleren Wert zurückgesetzt.¹⁴¹

Die Mittelwerte und Mediane der auf diese Weise für jeden einzelnen Wochentag berechneten durchschnittlichen Fahrtzeiten als begleiteter Autofahrer – wie sie in den bis zu vier Befragungswellen erhoben wurden – werden in Bild 5-72 abgetragen. Aufgrund der Schiefe und Steilheit der Häufigkeitsverteilungen ist der Median zwar das geeignete Maß der zentralen Tendenz, wegen der häufigen Pkw-Immobilität an den einzelnen Wochentagen ist dessen Wert allerdings recht niedrig. Die abgetragenen Mittelwerte sind von Montag bis Donnerstag sehr ähnlich, verweisen aber auf hinreichend viele Modellversuchsteilnehmer mit länger dauernden Begleitfahrten am Freitag, Samstag oder Sonntag.

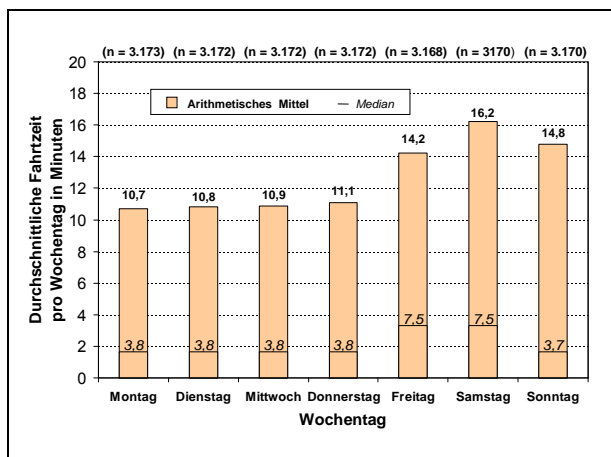


Bild 5-72: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Modellversuchsteilnehmer an einzelnen Wochentagen

¹⁴¹ „Bis zu 15 Minuten“ geht also beispielsweise mit 7,5 Minuten in die weiteren Berechnungen ein. Als „Klassenmitte“ von über vierstündigen Begleitfahrten wurden 4,5 Stunden bzw. 270 Minuten definiert. Bei der Interpretation der nachfolgenden Ergebnisse muss beachtet werden, dass die auf diese Weise ermittelten Durchschnitte lediglich grobe Indikatoren der Fahrtzeiten sein können.

Auch die an jedem Wochentag durchschnittliche Fahrtzeit wird wieder für die Subgruppe der mobilen Modellversuchsteilnehmer dokumentiert (vgl. Bild 5-73). Für diese Betrachtung ist erneut der Median das adäquate Maß der zentralen Tendenz und an allen Wochentagen gleich dem mittleren Wert der Kategorie „bis 45 Minuten“ Fahrtzeit ($\bar{x} = 22,5$). Deutlicher als unter allen Modellversuchsteilnehmern indizieren die höheren arithmetischen Mittelwerte am Samstag und Sonntag nennenswerte Anteile von jungen Fahrern mit länger dauernden Begleitfahrten an diesen Tagen des Wochenendes.

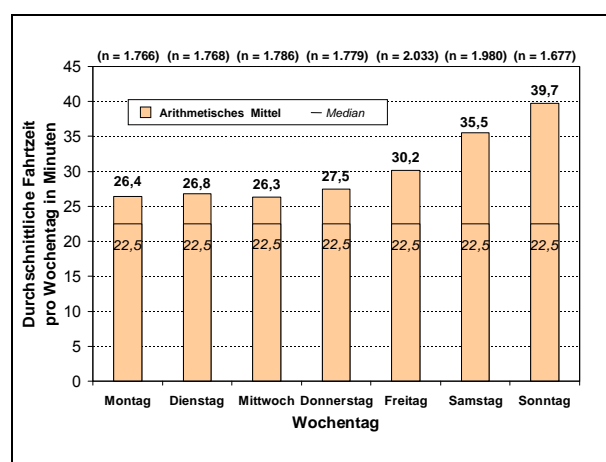


Bild 5-73: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen Modellversuchsteilnehmer an einzelnen Wochentagen

5.6.1.1 Durchschnittliche Fahrtzeiten pro Tag

Bild 5-74 informiert über die Mediane und Mittelwerte der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten in den Berichtswochen der bis zu vier Befragungen für unterschiedliche Teilgruppen der Stichprobe.¹⁴² Aufgrund der Schiefe und Steilheit der Häufigkeitsverteilung ist auch hier und nachfolgend der Median das geeignete Maß der zentralen Tendenz. Ordnet man die 17-Jährigen nach der Dauer der täglichen Fahrtzeiten, war die Hälfte der Modellversuchsteilnehmer – aufgrund der vielen Tage ohne Begleitfahrten – nicht länger als 9,6 Minuten pro Tag als begleiteter Pkw-Fahrer im Straßenverkehr unterwegs.¹⁴³

¹⁴² Auch diese Berechnungen basieren auf den Minutenwerten für die Mitte der jeweiligen Fahrtzeitkategorie.

Analog zur Auswertung der Fahrleistung wurden hier nur für jene Modellversuchsteilnehmer Mittelwerte und Mediane errechnet, die zu mindestens vier der sieben Wochentage gültige Angaben zur Fahrtzeit gemacht hatten (einschließlich des Wertes „0“ für pkw-immobile Fahranfänger).

¹⁴³ Darin sind auch jene Jugendlichen enthalten, die an den einzelnen Tagen nicht Auto gefahren waren. Für das Viertel

Folgende Unterschiede zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen erweisen sich als statistisch signifikant: Junge Männer waren länger als Autofahrer im Straßenverkehr unterwegs als junge Frauen, Auszubildende länger als Schüler, Fahranfänger aus dem Westen länger als jene aus dem Osten, mit abnehmender Bevölkerungsdichte stieg

die durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der Modellversuchsteilnehmer¹⁴⁴, und auch BF17-Teilnehmer mit mehr als sechs Monaten Begleittauer wiesen eine längere tägliche Fahrtzeit aus, als ihre Pendanten mit kürzerer Begleittauer.

Bild 5-75 konzentriert den Blick wieder auf die fünftägige Arbeitswoche.¹⁴⁵ In diesem Wochenabschnitt fuhr die Hälfte der Modellversuchsteilnehmer pro Tag nicht länger als $\tilde{x} = 8,3$ Minuten begleitet Auto.¹⁴⁶ Während der fünftägigen Arbeitswoche fuhren männliche Fahranfänger länger als weibliche, Auszubildende länger als Schüler und Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife länger als Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife. Auch raumbezogene unabhängige Variablen erwiesen sich als diskriminierend: Modellversuchsteilnehmer aus den alten Bundesländern

mit der geringsten durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit errechnete sich ein Wert von $\tilde{x} = 4,8$ Minuten (25 % Perzentil). Drei Viertel der 17-Jährigen war nicht länger als 17,1 Minuten pro Tag (75 % Perzentil) begleitet gefahren.

Die Berechnung der Mittelwerte in Bild 5-72 bezog sich jeweils nur auf die Angaben zur Fahrtzeit an einem bestimmten Wochentag. Im Vergleich zu diesen Mittelwerten und insbesondere Medianen errechneten sich in der Betrachtung der gesamten Berichtswoche bzw. von Wochenabschnitten in den Bildern 5-74ff deshalb deutlich höhere Medianwerte, weil hier die Angaben zu unterschiedlichen Wochentagen gemittelt wurden. So hatten zwar an den einzelnen Wochentagen zwischen 35,8 % (freitags) und 47,1 % (sonntags) der Modellversuchsteilnehmer keine Begleitfahrt unternommen und gingen deshalb mit dem Wert „0“ in die wochentaggenaue Medianberechnung ein. Im Verlauf der gesamten Berichtswoche, der fünftägigen Arbeitswoche oder des zweitägigen Wochenendes waren jedoch die meisten dieser Fahranfänger trotzdem an (mindestens) einem Tag pkw-mobil. So betrug der Anteil an Fahranfängern mit einer Fahrtzeit von 0 Minuten in der Durchschnittsbetrachtung der gesamten Berichtswoche nur noch 5,6 %, von Montag bis Freitag noch 10,3 % und am zweitägigen Wochenende 25,3 %. Entsprechend höher errechneten sich deshalb die Mittelwerte und insbesondere die Mediane.

¹⁴⁴ Dieser räumliche Unterschied ließ sich auch im Vergleich von Landkreisen zu kreisfreien Städten und nach den Kategorien der siedlungsstrukturellen Kreistypen nachweisen.

¹⁴⁵ Hierfür mussten an mindestens zwei der fünf Arbeitstage gültige Werte für die Dauer der Begleitfahrten vorliegen.

¹⁴⁶ Auch in diese Berechnung gingen Tage ohne Begleitfahrten mit „0“ Minuten ein. Das Viertel der Modellversuchsteilnehmer mit der geringsten durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit in der Arbeitswoche fuhr bis zu 3,5 Minuten pro Tag (25 % Perzentil). Ein Viertel der Befragten war jedoch auch länger als 16,5 Minuten (75 % Perzentil) pro Tag als begleiteter Fahrer unterwegs.

fuhren länger als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern und mit sinkender Bevölkerungsdichte stieg die Fahrtdauer an.¹⁴⁷ Schließlich lässt sich auch für die fünftägige Arbeitswoche der Unterschied zwischen längeren Fahrtzeiten bei längerer Begleittauer und kürzeren Fahrtzeiten bei kürzerer Begleittauer verallgemeinern.

Am Wochenende (Samstag und Sonntag) verharrte der Median für alle 17-jährigen Fahranfänger auf dem leicht höheren Niveau von $\tilde{x} = 9,4$ Minuten. Die weiter als in der Arbeitswoche verbreitete Pkw-Immobilien schlug sich in einem 25 % Perzentil von 0 Minuten Fahrtzeit nieder, die an diesen Wochentagen vermehrt protokollierten weiteren und länger dauernden Begleitfahrten in einem 75 % Perzentil von 22,5 Minuten. Darüber hinaus bot sich ein Bild mit wenigen verallgemeinerbaren Unterschieden zwischen den relevanten Subgruppen. Junge Männer zeigten im Vergleich zu jungen Frauen deutlich längere Fahrtzeiten. Am zweitägigen Wochenende fuhren Fahranfänger aus Agglomerationsräumen am längsten, gefolgt von Modellversuchsteilnehmern aus ländlichen Räumen. Mit zunehmender bisheriger Begleittauer verlängerten sich auch die durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten am Wochenende (vgl. Bild 5-76).

Für die Subgruppe der mobilen Modellversuchsteilnehmer soll nachfolgend ebenfalls ein Blick auf die durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten geworfen werden (vgl. Bild 5-77). Konzentriert man sich also nur auf die Tage, an denen die Jugendlichen tatsächlich als begleitete Fahrer im Straßenverkehr unterwegs waren, errechnet sich ein Median der täglichen Fahrtzeit von $\tilde{x} = 25,0$ Minuten. Das Viertel der Fahranfänger, das am kürzesten als Pkw-Fahrer unterwegs war, kommt auf eine durchschnittliche tägliche Höchstfahrdauer von 16,5 Minuten (25 % Perzentil), das Viertel der pkw-mobilen Modellversuchsteilnehmer mit den längsten durchschnittlichen täglichen Fahrdauern fuhr pro Tag länger als 37,5 Minuten (75 % Perzentil).

Unter den mobilen Modellversuchsteilnehmern erwies sich bei der Betrachtung der Gesamtwoche erneut der bekannte Unterschied zwischen jungen Männern und Frauen als signifikant. Auch mobile Auszubildende waren länger als begleitete Fahrer unterwegs als entsprechende Schüler. Aus den neuen Bundesländern wurden längere Fahrtzeiten berichtet als aus den alten Bundesländern und auch mit zunehmender bisheriger Begleittauer stiegen die Fahrtzeiten an.

¹⁴⁷ Des Weiteren wurde in Landkreisen länger gefahren als in kreisfreien Städten und auch hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Kreistypen lassen sich unterschiedliche Fahrdauern verallgemeinern.

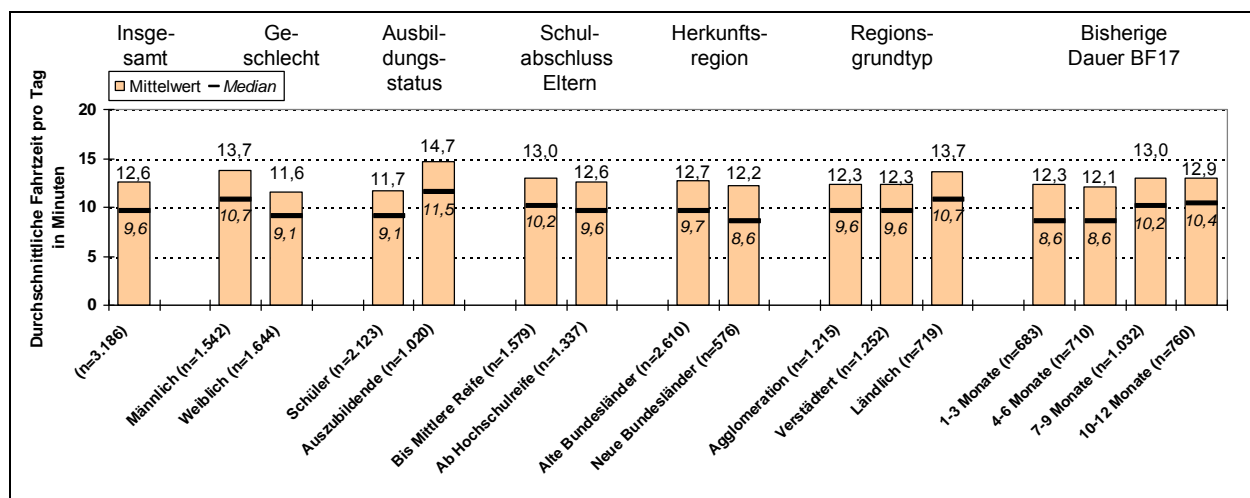


Bild 5-74: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

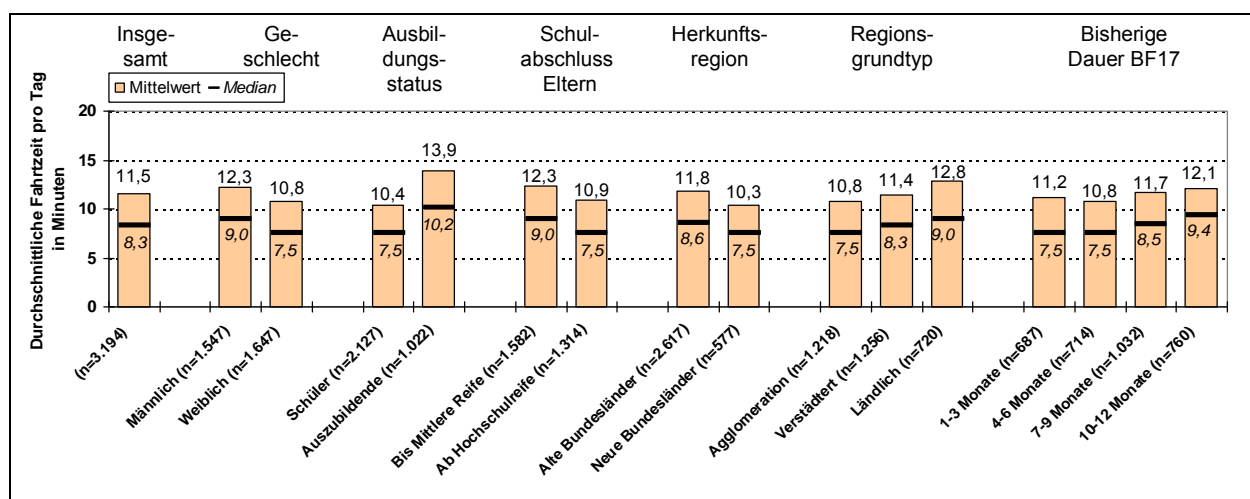


Bild 5-75: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche – nach relevanten Subgruppen

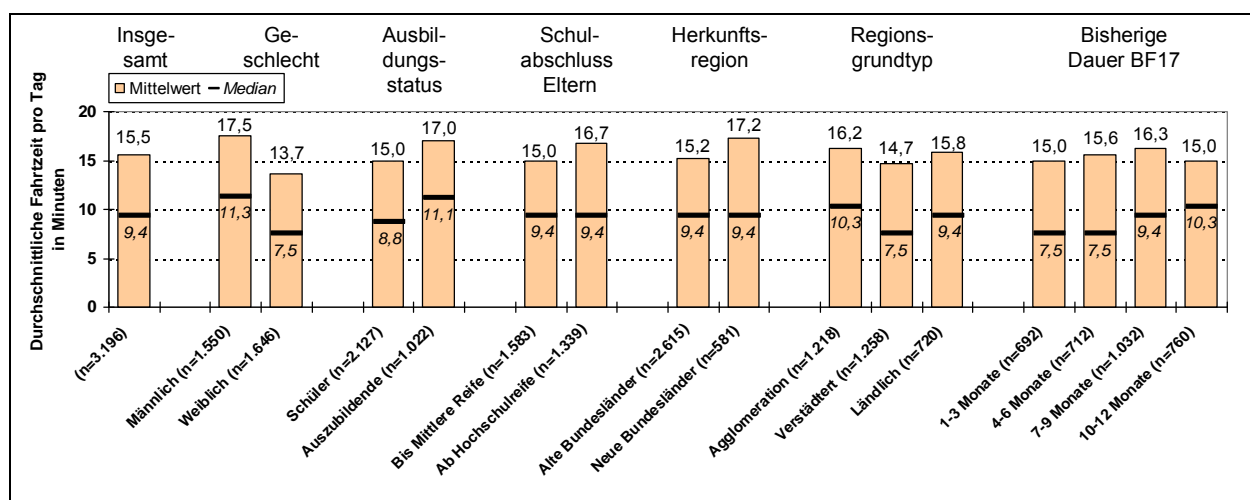


Bild 5-76: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit aller Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende – nach relevanten Subgruppen

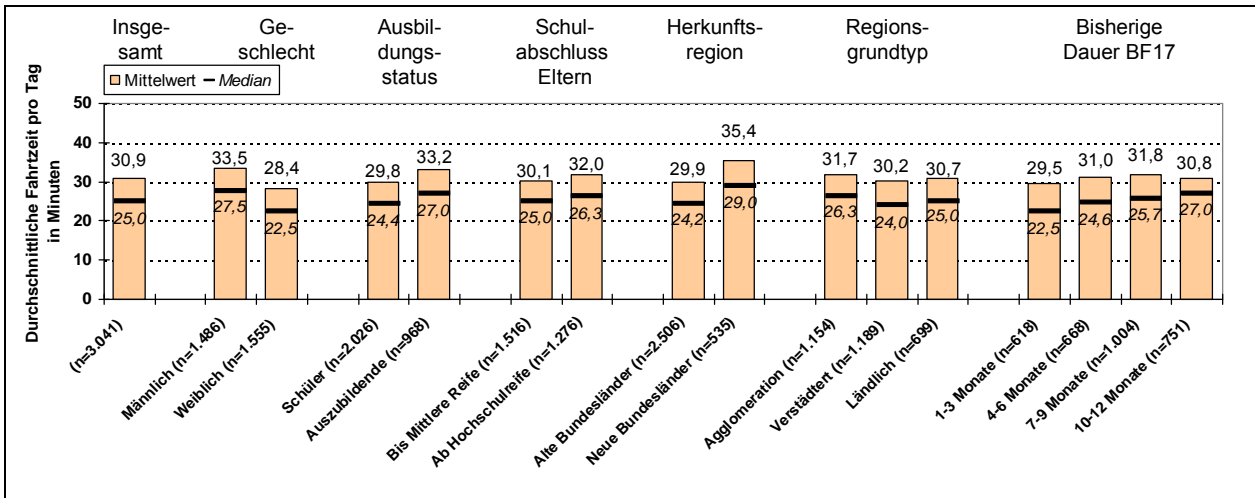


Bild 5-77: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

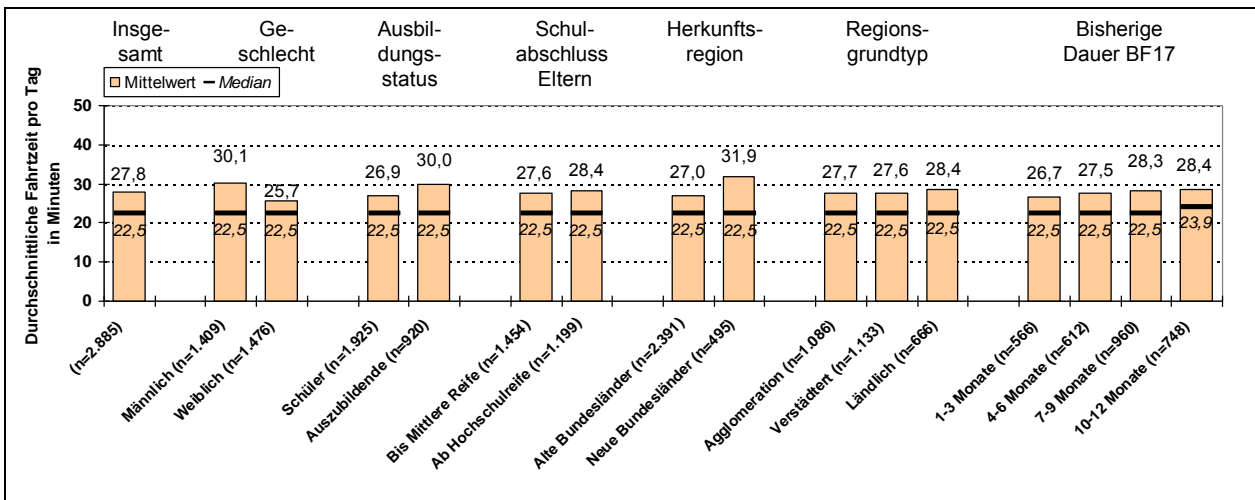


Bild 5-78: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche – nach relevanten Subgruppen

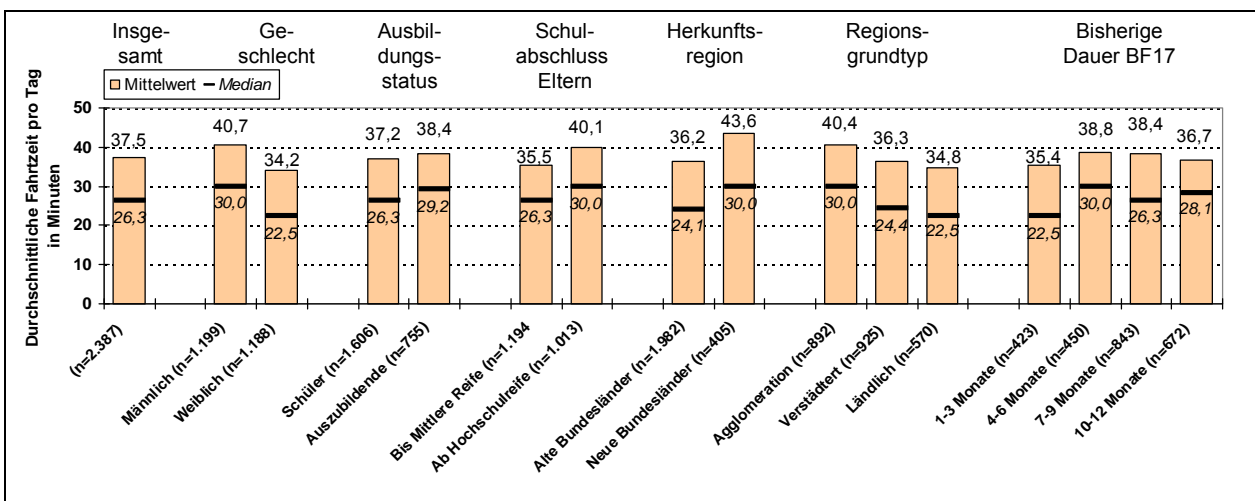


Bild 5-79: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit mobiler Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende – nach relevanten Subgruppen

Diese vier statistisch verallgemeinerbaren Unterschiede lassen sich ebenso in der Betrachtung der Fahrtzeiten mobiler Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche nachweisen (vgl. Bild 5-78). Auch in diesem Wochenabschnitt fuhr die Hälfte der mobilen Jugendlichen im Tagesdurchschnitt ca. 22,5 Minuten begleitet Auto (= Median \tilde{x}), das Viertel mit der geringsten durchschnittlichen Fahrtdauer war bis zu 15,0 Minuten unterwegs (25 % Perzentil), das Viertel der Fahranfänger, das die meiste Zeit im Straßenverkehr verbrachte, fuhr länger als 35,0 Minuten pro Tag (75 % Perzentil).

Der Median der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit der Mobilien stieg am Wochenende auf $\tilde{x} = 26,3$ Minuten (vgl. Bild 5-79). Die längeren Fahrtzeiten am Wochenende schlugen sich in einem 25 % Perzentil von 15,0 Minuten und einem 75 % Perzentil von 45,0 Minuten nieder.

Auch an Samstagen und Sonntagen fuhren männliche mobile Modellversuchsteilnehmer länger begleitet als weibliche. Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife fuhren länger als Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife. Darüber hinaus waren Modellversuchsteilnehmer aus den neuen Bundesländern länger als Autofahrer unterwegs als solche aus den alten Bundesländern. Und schließlich zeigte sich unter mobilen Fahranfängern am Samstag und Sonntag eine mit zunehmender Bevölkerungsdichte ebenfalls zunehmende Fahrtdauer. Evtl. kann dieses Aktivitätsmuster auf die von den Fahranfängern aus Agglomerationsräumen an den beiden Tagen des Wochenendes häufiger unternommenen privaten und Freizeitfahrten zurückgeführt werden (vgl. Abschnitt 5.7).

5.6.1.2 Durchschnittliche Fahrtzeiten pro Woche

Summiert man die täglichen Fahrtzeiten einschließlich der Tage ohne Begleitfahrt über die gesamte Berichtswoche auf, bildet den Durchschnitt über alle Befragungen als aktive Modellversuchsteilnehmer und ordnet die wöchentlichen Fahrtzeiten nach ihrer Dauer, dann fuhr die Hälfte aller Fahranfänger pro Woche etwas mehr als eine Stunde begleitet Auto ($\tilde{x} = 67,5$ Minuten).¹⁴⁸ Das Viertel der Jugendlichen mit den geringsten Fahrtzeiten protokollierte bis zu 31,9 Minuten (25 % Perzentil), das Viertel der jungen Fahrer mit den

längsten Fahrtzeiten fuhr mehr als zwei Stunden in der Woche (120 Minuten, 75 % Perzentil) begleitet.

Unterschiede zwischen Subgruppen der Fahranfänger werden in Bild 5-80 für alle Modellversuchsteilnehmer dokumentiert. Statistisch verallgemeinern lassen sich die längeren wöchentlichen Fahrtzeiten männlicher Fahranfänger, Auszubildender und von Fahrnovizen aus den alten Bundesländern im Vergleich zu ihren jeweiligen Pendants. Je dünner besiedelt der Regionsgrundtyp war, in dem gefahren wurde, umso längere Fahrtzeiten wurden protokolliert.¹⁴⁹ Auch mit längerer Verweildauer im BF17 nahm die aufsummierte wöchentliche Fahrtdauer zu.

Für die Betrachtung der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) errechnet sich für alle Modellversuchsteilnehmer ein Median von $\tilde{x} = 40,0$ Minuten Fahrtdauer. Das Viertel der Jugendlichen mit den geringsten Fahrtzeiten protokollierte an diesen fünf Tagen bis zu einer Viertelstunde (15,0 Minuten, 25 % Perzentil), das Viertel mit den längsten Fahrtzeiten fuhr mehr als eineinviertel Stunden (78,8 Minuten, 75 % Perzentil) begleitet.

In der Betrachtung dieses Wochenabschnitts erweisen sich alle Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen als statistisch verallgemeinerbar (vgl. Bild 5-81). Junge Männer fuhren länger als junge Frauen, Auszubildende länger als Schüler, Kinder von Eltern mit bis zu Mittlerer Reife länger als Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife und Fahranfänger aus den alten Bundesländern länger als ihre Pendants aus den neuen Bundesländern. Erneut zeigen sich längere Fahrtzeiten von Agglomerations-, über verstädterte zu ländlichen Regionen¹⁵⁰ und mit zunehmender Begleitdauer.

Im Vergleich zur fünftägigen Arbeitswoche war die Gesamtfahrtzeit an Samstagen und Sonntagen aufgrund der lediglich zwei Tage umfassenden Zeitspanne entsprechend geringer. Für alle Modellversuchsteilnehmer errechnete sich ein Median von etwas mehr als einer Viertelstunde ($\tilde{x} = 18,8$ Minuten). Ein Viertel der jungen Fahrer war in den Berichtswochen an diesen beiden Tagen gar nicht Auto gefahren ($\tilde{x} = 0$ Minuten, 25 % Perzentil), das Viertel mit den längsten Fahrtzeiten fuhr mehr als 43,1 Minuten (75 % Perzentil).

¹⁴⁸ Auch in der Wochenbetrachtung ist wegen der fehlenden Normalverteilung der errechneten Fahrtzeiten erneut der Median als Maß der zentralen Tendenz zu interpretieren.

¹⁴⁹ Dieser räumliche Unterschied ließ sich auch im Vergleich von Landkreisen zu kreisfreien Städten und nach den Kategorien der siedlungsstrukturellen Kreistypen nachweisen.

¹⁵⁰ Des Weiteren wurde in Landkreisen länger gefahren als in kreisfreien Städten und auch hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Kreistypen lassen sich unterschiedliche Fahrt-dauern verallgemeinern.

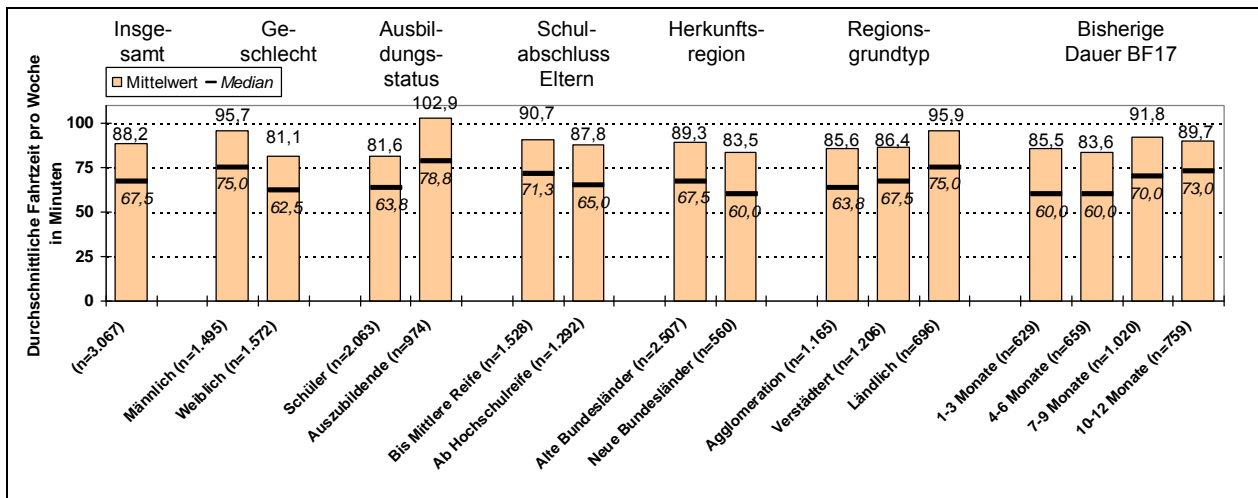


Bild 5-80: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit (Montag bis Sonntag) aller Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

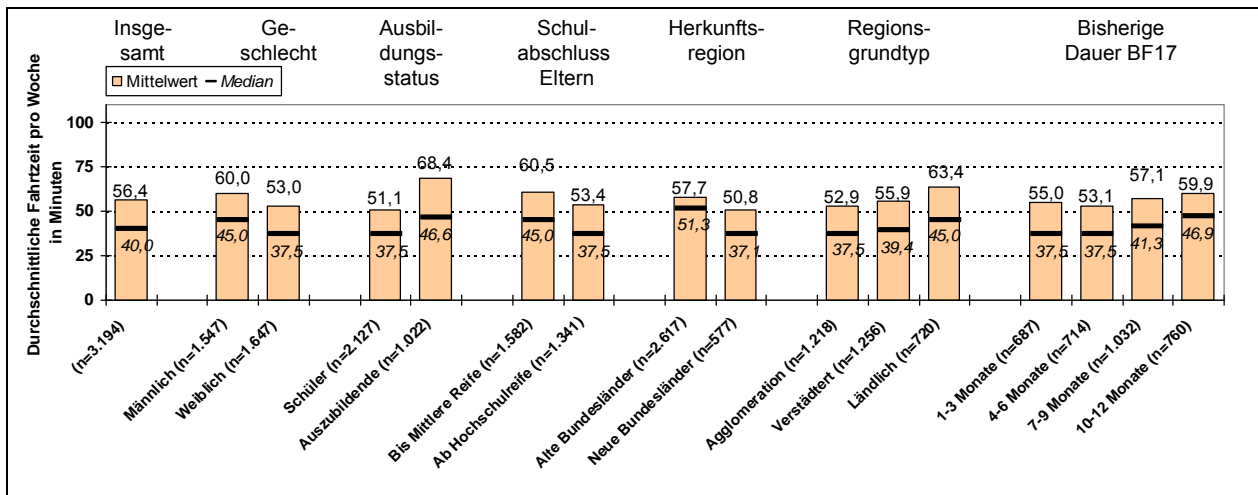


Bild 5-81: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit (Montag bis Freitag) aller Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

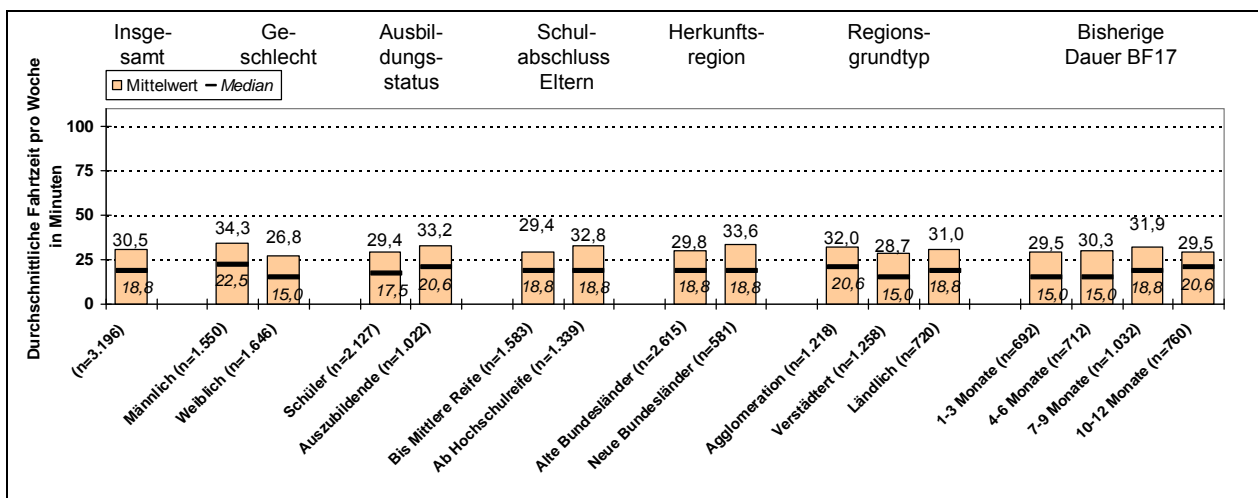


Bild 5-82: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit (Samstag und Sonntag) aller Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

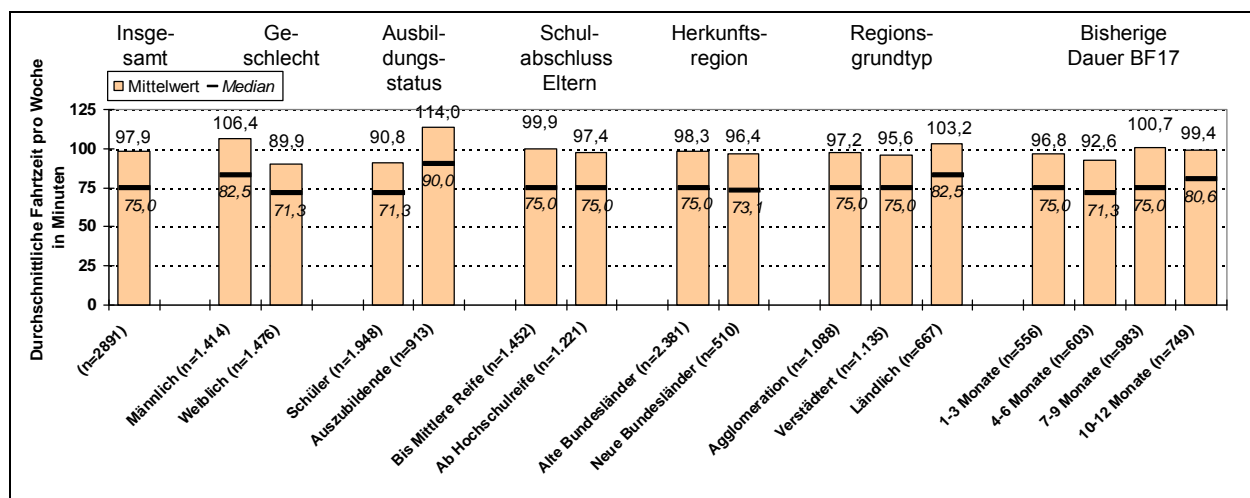


Bild 5-83: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit (Montag bis Sonntag) mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

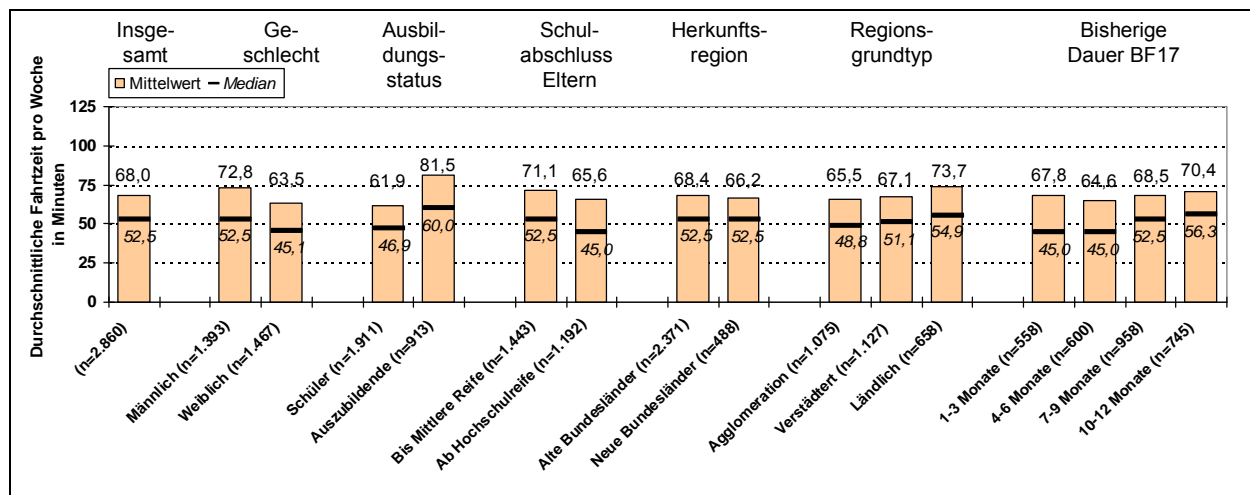


Bild 5-84: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit (Montag bis Freitag) mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

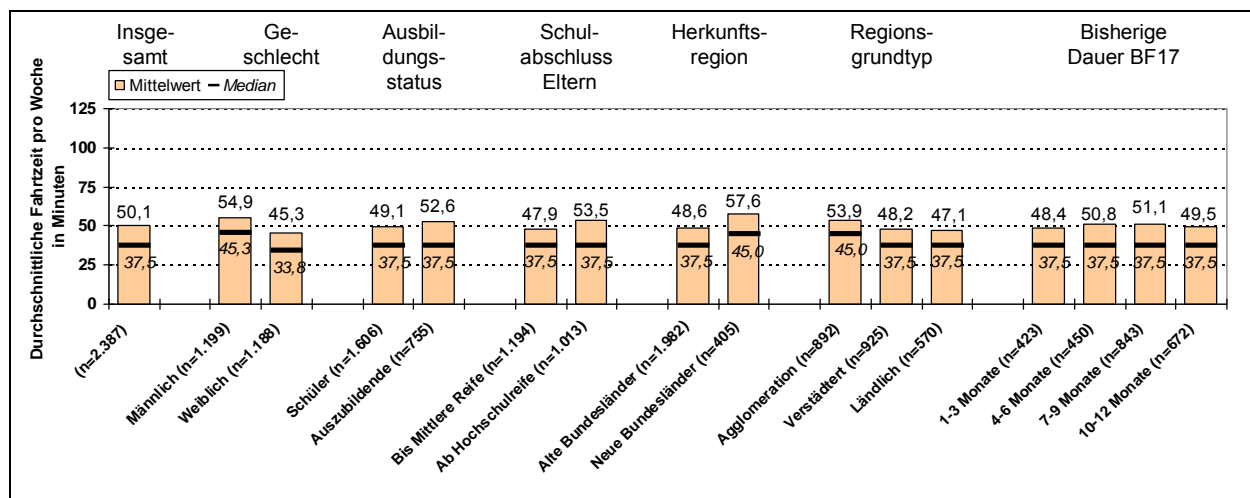


Bild 5-85: Durchschnittliche wöchentliche Fahrtzeit (Samstag und Sonntag) mobiler Modellversuchsteilnehmer – nach relevanten Subgruppen

Dabei lassen sich nur wenige Unterschiede zwischen Subgruppen verallgemeinern (vgl. Bild 5-82). Auch am Wochenende waren junge Männer länger begleitet unterwegs als junge Frauen. Darüber hinaus zeigen sich ungerichtete Unterschiede nach dem Regionsgrundtyp und auch am Wochenende stieg die Fahrtdauer mit zunehmender Begleitdauer an.

Betrachtet man auch in der Wochenperspektive wieder nur die Tage, an denen tatsächlich begleitet Auto gefahren wurde, errechnet sich für diese mobilen Modellversuchsteilnehmer ein Median von über eineinviertel Stunden (75,0 Minuten). Dabei fuhr ein Viertel der mobilen Jugendlichen bis zu 41,3 Minuten (25 % Perzentil), das Viertel mit den längsten Fahrtzeiten war in den Berichtswochen der bis zu vier Befragungswellen durchschnittlich mehr als zwei Stunden pro Woche (127,5 Minuten, 75 % Perzentil) begleitet Auto gefahren.

Unterschiede zwischen Subgruppen der Mobilen zeigen sich nach dem Geschlecht und dem Ausbildungsstatus, wobei auch in dieser Betrachtung junge Männer und Auszubildende länger begleitet pkw-mobil waren als ihre jeweiligen Pendanten (vgl. Bild 5-83). Darüber hinaus zeigen sich noch ungerichtete Unterschiede nach dem Regionsgrundtyp.

Montags bis freitags wurde an den Tagen, an denen die Jugendlichen tatsächlich begleitet unterwegs waren, durchschnittlich 52,5 Minuten (Median) Auto gefahren. Ein Viertel der jungen Fahrer fuhr lediglich bis zu einer halben Stunde (30,0 Minuten, 25 % Perzentil), das Viertel, das am längsten unterwegs war, wies eine Mindestfahrdauer von 90,0 Minuten (75 % Perzentil) aus.

Bild 5-84 weist in allen Unterscheidungen – außer jener nach der Herkunftsregion – verallgemeinerbare Unterschiede aus. Junge Männer, Auszubildende und Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife waren länger begleitet unterwegs als ihre jeweiligen Pendanten. Je ländlicher der Regionsgrundtyp war¹⁵¹ oder je länger am Modellversuch teilgenommen wurde, umso länger war auch die durchschnittliche Fahrtdauer in der fünftägigen Arbeitswoche.

In der abschließenden Betrachtung des zweitägigen Wochenendes errechnete sich für mobile Modellversuchsteilnehmer ein Median von $\tilde{x} = 37,5$ Minuten Gesamtfahrdauer. Ein Viertel der Jugendlichen war bis zu 22,5 Minuten (25 % Perzentil) begleitet unterwegs, das Viertel mit den längsten

¹⁵¹ Erneut ließ sich dieser räumliche Unterschied auch im Vergleich von Landkreisen zu kreisfreien Städten und nach den Kategorien der siedlungsstrukturellen Kreistypen nachweisen.

Fahrtzeiten fuhr samstags und sonntags mindestens 62,5 Minuten (75 % Perzentil).

Auch am Wochenende fuhren junge Männer länger begleitet Auto als junge Frauen (vgl. Bild 5-85). Darüber hinaus lassen sich für Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern längere durchschnittliche Fahrtzeiten nachweisen als für ihre jeweiligen Pendanten. Samstags und sonntags fuhren Fahranfänger aus Agglomerationsräumen länger als junge Fahrer aus anderen Regionsgrundtypen.¹⁵²

5.6.2 Fahrtzeiten bei zunehmender Begleitdauer

Der Median der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit 17-jähriger Modellversuchsteilnehmer sank mit zunehmender Begleitdauer etwas ab (vgl. Bild 5-86). Allerdings lässt sich damit keine signifikante Veränderung der durchschnittlichen täglichen Fahrtdauer für die Gesamtstichprobe im Zeitverlauf (Trend) behaupten.

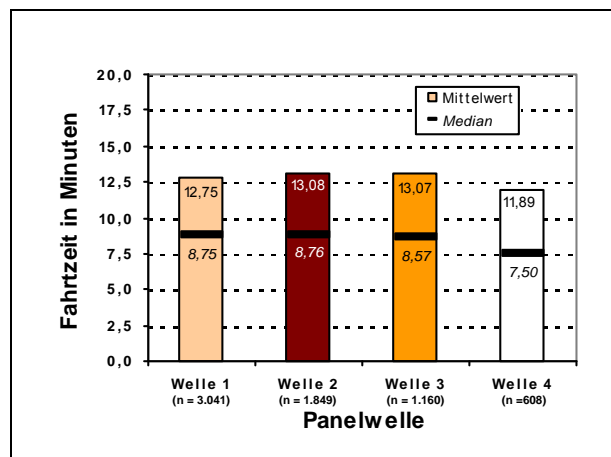


Bild 5-86: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach der Panelwelle

Die Struktur der Veränderung der protokollierten täglichen Fahrtzeiten wird in Bild 5-87 abgetragen. Bei dieser Betrachtung wird wieder auf die zu 15-Minuten-Intervallen kategorisierten Fahrtzeit-Variablen zurückgegriffen, wie sie bereits in den Berechnungen zu den Bildern 5-70 und 5-71 Verwendung fanden. Dabei ist zu sehen, dass bei den Vergleichen zwischen zwei aufeinander folgenden

¹⁵² Darüber hinaus waren Fahranfänger in kreisfreien Städten länger begleitet unterwegs als jene aus Landkreisen, und auch nach den siedlungsstrukturellen Kreistypen lassen sich ungerichtete Fahrtzeitenunterschiede nachweisen.

Panelwellen stets ca. die Hälfte der jungen Fahrer in beiden Befragungen gleich lange durchschnittliche tägliche Fahrtzeiten angaben. Bei jedem Vergleich überwog der Anteil der Modellversuchsteilnehmer mit kürzeren Fahrtzeiten in der nachfolgenden Welle und mit zunehmender Begleitdauer kam dies stärker zum Ausdruck.

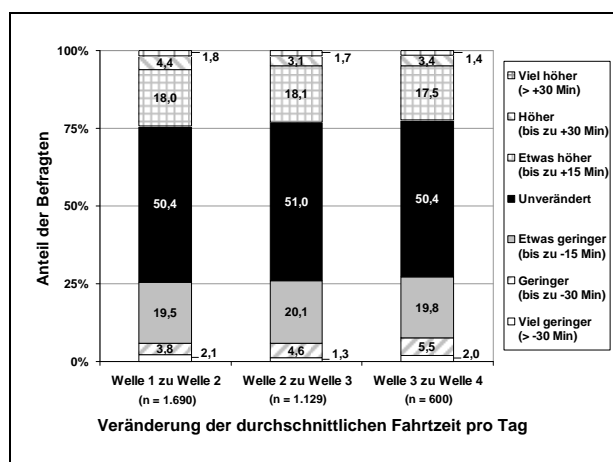


Bild 5-87: Veränderung der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Auf die Nachverfolgung befragungswellen-spezifischer Abweichungen vom individuellen Gesamtmittelwert der Fahrtzeiten über alle Befragungen hinweg wird hier und nachfolgend aufgrund der lediglich kategorisiert vorliegenden Fahrtzeiten verzichtet.

Sehr wohl kann aber auf individueller Ebene (Panelanalyse) geprüft werden, ob sich die Maßzahl der zentralen Tendenz zwischen zwei aufeinander folgenden Befragungen verändert.¹⁵³ Für die individuelle Veränderung der kategorisierten durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit lässt sich zwischen der ersten und zweiten Welle keine Veränderung behaupten. Im Vergleich der zweiten und dritten Panelwelle zeigt sich ein grenzwertiges Signifikanzniveau von $\alpha = .05$. Bei fortgeschrittener Begleitdauer (Vergleich der dritten mit der vierten Welle) kann die Konstanzannahme für die individuellen Fahrtzeiten zurückgewiesen werden. Die einzelnen Modellversuchsteilnehmer waren gegen Ende der Begleitdauer kürzer als Pkw-Fahrer unterwegs als bei der vorhergehenden Befragung.

Für die fünftägige Arbeitswoche werden die durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten in Bild 5-88 abgetragen. Für die 17-jährigen Modellversuchsteil-

nehmer blieb der Median die gesamte Untersuchungsdauer über konstant und das arithmetische Mittel änderte sich ebenfalls nur wenig.

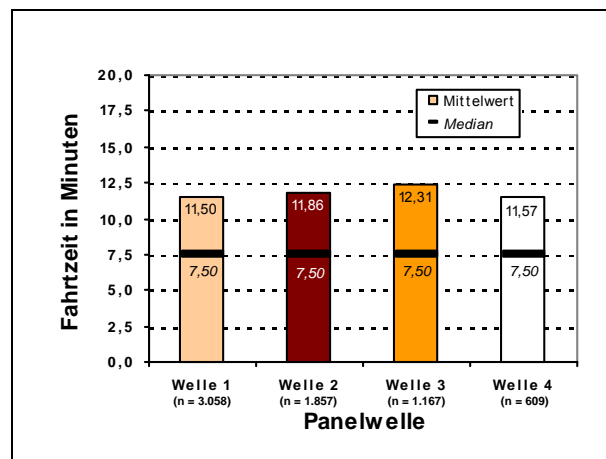


Bild 5-88: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach der Panelwelle

Auch in der fünftägigen Arbeitswoche änderten sich die Fahrtzeiten für etwa die Hälfte der Befragten zwischen zwei aufeinander folgenden Befragungen nicht (vgl. Bild 5-89). Mit zunehmender Begleitdauer konnten Modellversuchsteilnehmer, die in einer nachfolgenden Welle kürzere Fahrtzeiten angaben als in der vorausgegangenen Befragung, gegenüber ihren Pendanten mit nun längeren Fahrtzeiten als vorher die Überzahl erringen.

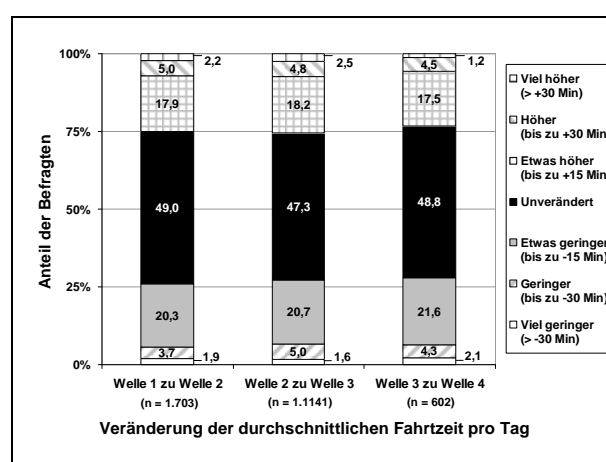


Bild 5-89: Veränderung der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Auf der Ebene der individuellen Modellversuchsteilnehmer (Panelperspektive) lassen sich keine

¹⁵³ Hierzu wurde erneut der nicht-parametrische Wilcoxon-Test berechnet.

signifikanten Veränderungen zwischen aufeinander folgenden Befragungswellen hinsichtlich der Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten zwischen Montag und Freitag feststellen.

Für die beiden Tage des Wochenendes informiert Bild 5-90 über die Entwicklung der Maße der zentralen Tendenz. Die entsprechenden Werte indizieren ein Absinken der als Pkw-Fahrer im Straßenverkehr verbrachten Zeit im Verlauf der Begleitphase. Allerdings lässt sich dieser Eindruck nicht statistisch absichern.

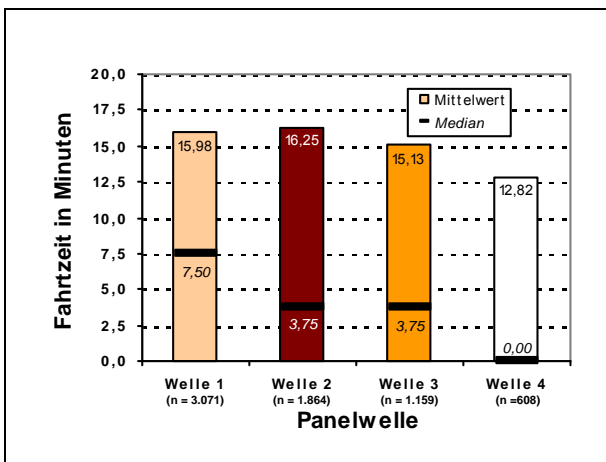


Bild 5-90: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach der Panelwelle

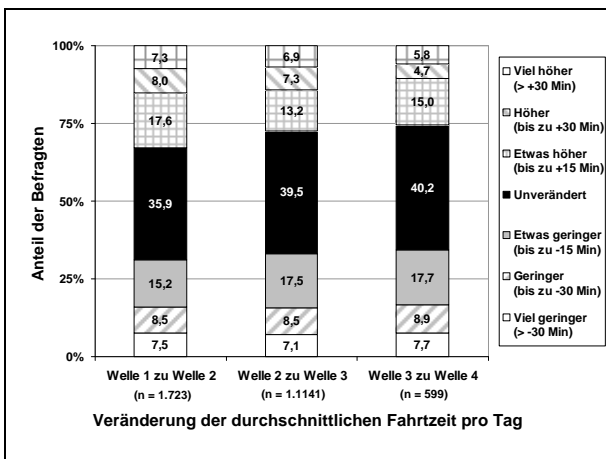


Bild 5-91: Veränderung der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Die Struktur der Fahrtzeiten am Wochenende verändert sich in aufeinander folgenden Panelwellen etwas stärker als in den vorher betrachteten Wochenabschnitten (Bild 5-91). Der Anteil von Mo-

dellversuchsteilnehmern, die am Wochenende in zwei aufeinander folgenden Wellen etwa gleich lange Fahrtzeiten berichteten, stieg von Wellenübergang zu Wellenübergang. Während im Vergleich der beiden ersten Befragungswellen noch mehr Fahranfänger in der zweiten Welle längere Fahrtzeiten berichteten als in der ersten, hatten junge Fahrer mit kürzeren Fahrtzeiten in der jeweils nachfolgenden Welle bei den beiden späteren Vergleichen stets ein Übergewicht.

In der Panelbetrachtung lassen sich mit dem Wilcoxon-Test signifikante Änderungen in den durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten zwischen der zweiten und dritten sowie der dritten und vierten Panelwelle nachweisen. Dabei überwiegen jeweils Fahranfänger mit in der aktuellen im Vergleich zur vorhergehenden Welle kürzeren Fahrtzeiten.

Auch für mobile Modellversuchsteilnehmer soll die Entwicklung der Fahrtzeiten mit zunehmender Begleitdauer nachvollzogen werden. Betrachtet man zunächst die gesamte Woche, zeigt sich ein konstanter Median für die durchschnittliche tägliche Fahrtdauer in allen vier Befragungswellen (vgl. Bild 5-92).

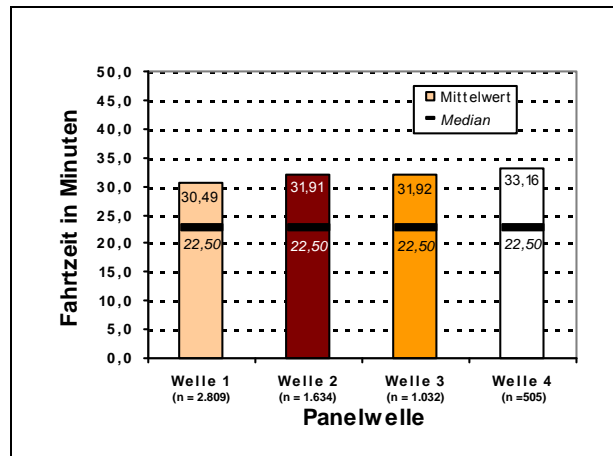


Bild 5-92: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen Modellversuchsteilnehmer – nach der Panelwelle

Bild 5-93 verdeutlicht dagegen beim Vergleich aufeinander folgender Panelwellen eine hohe Dynamik unter den mobilen Teilnehmern hinsichtlich ihrer Fahrtauern. So verweisen alle drei Vergleiche aufeinander folgender Befragungswellen auf stets etwa ähnlich viele junge Fahrer mit ungefähr gleich langen, kürzeren oder längeren Fahrtzeiten in der aktuellen im Vergleich zur jeweils vorhergehenden Welle.

In der Panelbetrachtung unterscheiden sich die in der ersten und zweiten Welle berichteten durch-

schnittlichen täglichen Fahrtzeiten mobiler Modellversuchsteilnehmer signifikant, wobei mehr Fahr anfänger in der zweiten Welle längere statt kürzere Fahrtzeiten als in der ersten Welle zu Protokoll gaben. Die individuellen Unterschiede in der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit zwischen der zweiten und dritten bzw. der dritten und vierten Befragungswelle lassen sich statistisch nicht erhärten.

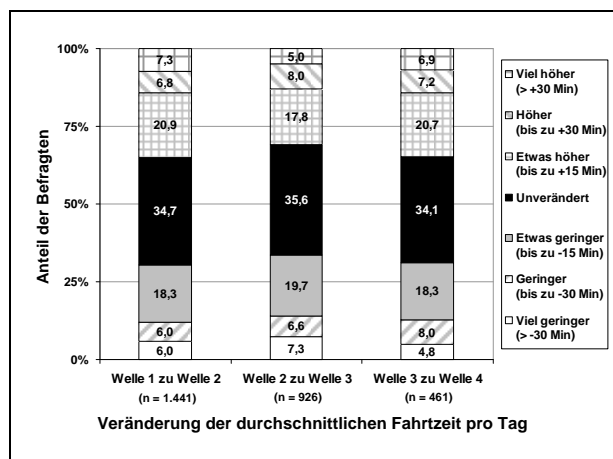


Bild 5-93: Veränderung der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit der mobilen Modellversuchsteilnehmer – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

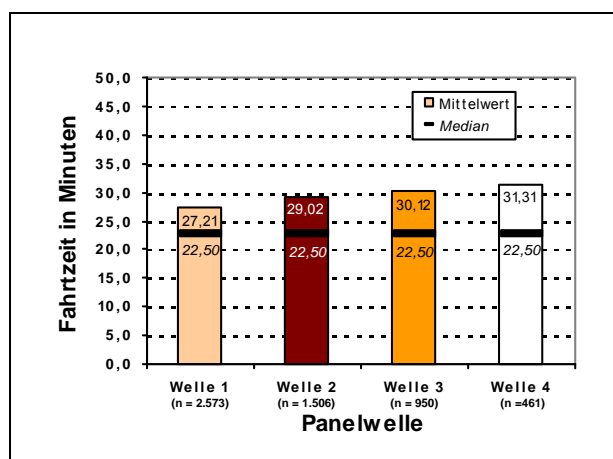


Bild 5-94: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach der Panelwelle

Auch in der Betrachtung der fünftägigen Arbeitswoche blieb der Median der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit mobiler Modellversuchsteilnehmer über alle Befragungswellen hinweg konstant (vgl. Bild 5-94).¹⁵⁴

¹⁵⁴ Die stetig von Befragung zu Befragung ansteigenden arithmetischen Mittelwerte der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten mobiler Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche schlagen sich in der Trendberechnung

In diesem Wochenabschnitt war die Veränderung der in aufeinander folgenden Befragungswellen berichteten durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten ebenfalls sehr dynamisch (vgl. Bild 5-95). Immer stellten jedoch die Befragten, die in beiden Befragungen etwa gleich lange Fahrtzeiten protokollierten, den größten Anteil. Des Weiteren berichteten auch stets mehr Modellversuchsteilnehmer von längeren statt von kürzeren Fahrtzeiten in der nachfolgenden im Vergleich zur vorausgehenden Befragungswelle.

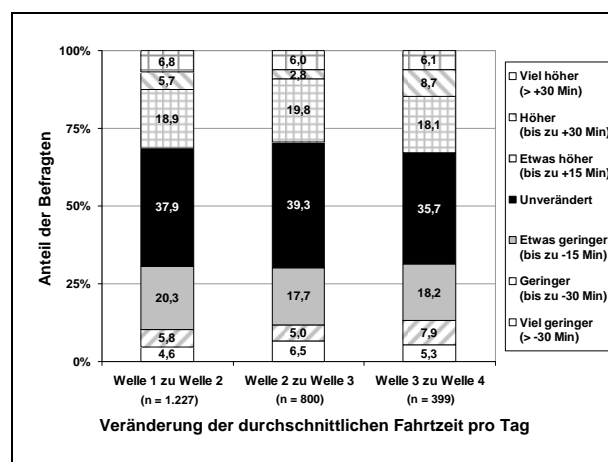


Bild 5-95: Veränderung der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit der mobilen Modellversuchsteilnehmer von Montag bis Freitag – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Auf der Ebene der individuellen mobilen Modellversuchsteilnehmer lassen sich die Unterschiede in den protokollierten durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten in der Arbeitswoche zwischen aufeinander folgenden Panelwellen nicht statistisch absichern.

Abschließend wird auch bei den Mobilien wieder das zweitägige Wochenende betrachtet. Erneut lässt sich aufgrund eines über alle vier Befragungswellen konstanten Medians keine zu- oder abnehmende Entwicklungstendenz hinsichtlich der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit feststellen (vgl. Bild 5-96).

Auch an den beiden Tagen des Wochenendes zeigt sich die bereits bekannte hohe Dynamik in den Veränderungen der protokollierten durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten (vgl. Bild 5-97). Bei keinem Vergleich aufeinander folgender Panelwellen stellen die etwa gleich langen Fahrtzeiten den größten Anteil der mobilen Modellver-

als signifikant von der Konstanzannahme abweichende Steigung nieder.

suchsteilnehmer. Vielmehr waren im ersten und letzten Vergleich Fahranfänger mit einer längeren Fahrdauer in der zeitlich folgenden Welle in der Überzahl. Beim Vergleich der zweiten und dritten Panelwelle waren dies die jungen Fahrer mit geringeren Fahrtzeiten in der dritten Panelwelle.

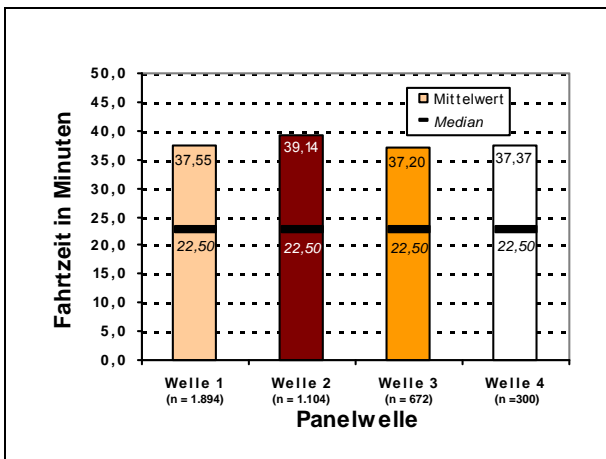


Bild 5-96: Durchschnittliche tägliche Fahrtzeit der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach der Panelwelle

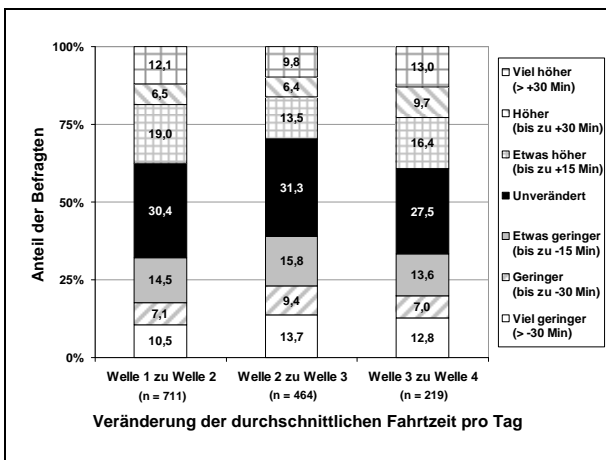


Bild 5-97: Veränderung der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Samstag und Sonntag – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Auf der Analyseebene der einzelnen mobilen Modellversuchsteilnehmer schlägt sich diese Dynamik in signifikanten Unterschieden zwischen der zweiten und dritten Panelwelle hinsichtlich der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten am Samstag und Sonntag nieder. Der Wilcoxon-Test deutet hier auf einen Rückgang der Fahrtzeiten mobiler Modellversuchsteilnehmer am Wochenende hin.

5.6.3 Fazit der Fahrtzeiten der Modellversuchsteilnehmer

An allen Wochentagen dauern die meisten Begleitfahrten lediglich bis zu einer Viertelstunde, allerdings an mehreren Tagen dicht gefolgt von einem Mobilitätszeitbudget von bis zu 30 Minuten. Länger dauernde Autofahrten sind vor allem samstags und sonntags nachweisbar. Die Gesamtheit aller Modellversuchsteilnehmer – inklusive der Immobilen – ist pro Tag durchschnittlich 9,6 Minuten (= Median; arithmetisches Mittel \bar{x} = 12,6 Minuten) als Pkw-Fahrer unterwegs, für die fünftägige Arbeitswoche errechnet sich ein Median von \tilde{x} = 8,3 Minuten (arithmetisches Mittel \bar{x} = 11,5 Minuten) und für das zweitägige Wochenende ein Median von \tilde{x} = 9,4 Minuten (arithmetisches Mittel \bar{x} = 15,5 Minuten). Blickt man nur auf die tatsächlich mobilen Fahranfänger erhöht sich der Median der Fahrtzeit auf tageweis durchschnittlich \tilde{x} = 25,0 Minuten für die Gesamtwoche (arithmetisches Mittel \bar{x} = 30,9 Minuten), \tilde{x} = 22,5 Minuten für die fünftägige Arbeitswoche (arithmetisches Mittel \bar{x} = 27,8 Minuten) und \tilde{x} = 26,3 Minuten an Samstagen und Sonntagen (arithmetisches Mittel \bar{x} = 37,5 Minuten).

Summiert man die täglichen Fahrtzeiten einschließlich der Tage ohne Begleitfahrt über die gesamte Berichtswoche auf, bildet den Durchschnitt über alle Befragungen als aktive Modellversuchsteilnehmer und ordnet sie nach ihrer Dauer, dann fährt die Hälfte aller Fahranfänger pro Woche etwas mehr als eine Stunde begleitet Auto (Median \tilde{x} = 67,5 Minuten; arithmetisches Mittel \bar{x} = 88,2 Minuten). Das Viertel der Jugendlichen mit den geringsten Fahrtzeiten protokolliert bis zu 31,9 Minuten (25 % Perzentil), das Viertel der jungen Fahrer mit den längsten Fahrtzeiten fährt mehr als zwei Stunden in der Woche (120 Minuten, 75 % Perzentil) begleitet.

Betrachtet man auch in der Wochenperspektive wieder nur die Tage, an denen tatsächlich begleitet Auto gefahren wurde, errechnet sich für diese mobilen Modellversuchsteilnehmer ein Median von eineinviertel Stunden (\tilde{x} = 75,0 Minuten; arithmetisches Mittel \bar{x} = 97,9 Minuten). Dabei fährt ein Viertel der mobilen Jugendlichen bis zu 41,3 Minuten (25 % Perzentil), das Viertel mit den längsten Fahrtzeiten ist mehr als zwei Stunden pro Woche (127,5 Minuten, 75 % Perzentil) begleitet Auto gefahren.

Die durchschnittliche tägliche Fahrdauer bleibt in der Gesamtstichprobe sowohl für alle Modellversuchsteilnehmer als auch für die Mobilen über alle Panelwellen hinweg konstant. Gegen Ende der Begleitdauer sind – bei der gemeinsamen Betrachtung

tung Mobiler und Immobiler – die einzelnen Modellversuchsteilnehmer kürzer als begleitete Fahrer unterwegs als in der vorhergehenden Befragung. Unter den Mobilen ist in der Panelbetrachtung ein Anstieg der Fahrtzeit von der ersten zur zweiten Welle feststellbar.

In der fünftägigen Arbeitswoche bleibt der Median der durchschnittlichen täglichen Fahrtzeit für alle BF17-Teilnehmer und die Subgruppe der Mobilen konstant. Dies schlägt sich auch in der individuellen Panelbetrachtung nieder.

Am Wochenende kann dagegen auf der Ebene der einzelnen Modellversuchsteilnehmer ein Absinken der Fahrtzeiten zwischen der zweiten und dritten sowie der dritten und vierten Panelwelle nachgewiesen werden. Diese Entwicklungsrichtung ist auch unter den Mobilen zwischen der zweiten und dritten Befragung erkennbar.

Junge Männer weisen durchgängig längere Fahrtzeiten aus als junge Frauen. Dasselbe gilt für die Gesamtwoche und die fünftägige Arbeitswoche für Auszubildende im Vergleich zu Schülern. Während in der Gesamtstichprobe Fahranfänger aus den alten Bundesländern im gesamten Berichtszeitraum und in der fünftägigen Arbeitswoche längere Fahrtzeiten berichten, sind dies unter den Mobilen jene aus den neuen Bundesländern. Dieser auch bereits bei der Analyse der Fahrleistung beobachtete Effekt verweist auf insgesamt seltenere, aber länger dauernde bzw. weitere Fahrten von Modellversuchsteilnehmern aus dem Osten. Samstags und sonntags fahren BF17-Teilnehmer aus Agglomerationsräumen am längsten begleitet Auto. Die Differenzierung nach der bisherigen Begleitdauer spricht für eine Zunahme der Fahrtzeiten parallel zur Zunahme der Begleitdauer.

5.7 Fahrtziele der Modellversuchsteilnehmer

Im Rahmen der Prozessevaluation sind auch die angesteuerten Fahrtziele relevant zur Beantwortung der Frage: Wie wird das BF17 genutzt? Die differenzierte Erhebung der Fahrtziele in den Berichtswochen der vier Panelwellen berücksichtigt nur solche Modellversuchsteilnehmer, die in den ausgewiesenen Tagen oder Wochenabschnitten auch tatsächlich begleitet Auto fahren („Mobile“).

5.7.1 Fahrtziele in der Erstbefragung

Blickt man zunächst auf die einzelnen Wochentage der Berichtswoche aus der Erstbefragung (1. Pa-

nelwelle), lassen sich folgende Feststellungen treffen (vgl. Tab. 5-16):

An jedem Tag der fünftägigen Arbeitswoche wurden Fahrten zur Schule, zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz am häufigsten protokolliert. An Samstagen und Sonntagen wurde dieses Fahrtziel dagegen noch nicht einmal von jedem zehnten Fahranfänger genannt (8,3 % bzw. 8,4 %).

An jedem der fünf Tage von Montag bis Freitag war zwischen einem Viertel und einem Drittel der mobilen Modellversuchsteilnehmer für Haushalts erledigungen begleitet unterwegs. Samstags war der Anteil entsprechender Fahranfänger noch höher (40,1 %), sonntags plausiblerweise deutlich geringer (12,8 %).

Zwischen 24,4 % und 31,4 % der BF17-Teilnehmer unternahmen von Montag bis Freitag private Fahrten (Familie, Besuch von Freunden usw.). Samstags war fast die Hälfte der mobilen Befragten (46,6 %) zu entsprechenden Zielen unterwegs und an Sonntagen sogar nahezu zwei Drittel (65,5 %).

Freizeitfahrten verteilen sich relativ gleichmäßig über nahezu alle Tage der Berichtswoche. Zwischen einem Fünftel und einem Viertel der mobilen Modellversuchsteilnehmer protokollierten solche Autofahrten, am häufigsten am Samstag.

Fahrten während der Arbeitszeit wurden von den Modellversuchsteilnehmern nur sehr selten genannt. Entsprechende Fahrten setzten meist den Eintrag eines Arbeitskollegen als Begleiter voraus.

Das Herumfahren „ohne Ziel“ fand an Samstagen und insbesondere Sonntagen häufiger statt als unter der Woche.

Dies trifft – auf einem etwas niedrigeren Niveau – auch für Ausflugsfahrten, Fahrten in den Urlaub oder zurück sowie für spezielle Übungsfahrten im Rahmen des BF17 zu. Sog. „sonstige Fahrten“ waren zahlenmäßig unbedeutend.

Betrachtet man die Woche als Ganzes (Tab. 5-16, Spalte „Mo-So“), waren fast zwei Drittel der mobilen Befragten (64,3 %) in der Berichtswoche für private Fahrten (Familie, Besuch von Freunden usw.) als begleiteter Fahrer unterwegs.¹⁵⁵

Der in der Berichtswoche am zweithäufigsten genannte Grund für Begleitfahrten (59,7 %) waren Haushaltserledigungen (Einkauf, Bank, Behörde, Arzt, Tankstelle, Werkstatt usw.). Plausiblerweise wurden diese Ziele deutlich häufiger zwischen

¹⁵⁵ Der hohe wöchentliche Anteil an privaten Fahrten wird vor allem durch den am Sonntag sehr hohen Anteil von Fahranfängern mit diesem Ziel erreicht.

Montag und Freitag („Spalte „Mo-Fr“) als am Wochenende (Spalte „Sa-So“) angesteuert.

Auch sog. Freizeitfahrten (Sport, Hobby, Kino, Konzert; auch: Disko, Party usw.) waren in der Berichtswoche unter den Befragten weit verbreitet (42,0 %). In der Summe berichteten mehr Fahranfänger solche Fahrten erneut unter der Woche als an Samstagen oder Sonntagen.¹⁵⁶

Die Schule, der Ausbildungs- oder Arbeitsplatz stellt in der Wochenbetrachtung das vierthäufigste Ziel im Rahmen des Begleiteten Fahrens dar; vier von zehn in der Berichtswoche mobilen Modellversuchsteilnehmern (40,9 %) protokollierten Wege zu oder von diesen Einrichtungen, plausiblerweise überwiegend zwischen Montag und Freitag, aber – besonders unter Auszubildenden – gelegentlich auch am Wochenende.¹⁵⁷

Diese vier dominanten Fahrtgründe oder -ziele zeigen, wie das Begleitete Fahren in den Alltag der Fahranfänger und ihrer Familien eingebettet wird. Die weiteren Fahrtziele wurden nur sehr viel seltener genannt.

Nur ca. jeder fünfzehnte Modellversuchsteilnehmer (6,5 %) berichtete in der protokollierten Woche der Erstbefragung von Fahrten ohne bestimmtes Ziel. Solche Fahrten fanden auf niedrigerem Niveau etwa gleich häufig unter der Woche und an Wochenenden statt.

Etwa jeder zwanzigste Befragte (4,9 %) berichteten in dieser Woche von Ausflügen oder Fahrten in / aus dem Urlaub, bei denen er am Steuer gesessen hatte.

Begleitfahrten während der Arbeitszeit wurden lediglich von 1,8 % der Modellversuchsteilnehmer protokolliert, plausiblerweise deutlich häufiger zwischen Montag und Freitag als am Wochenende.

Eine explizite Übungsfahrt unternahm in der Berichtswoche nur jeder vierzigste mobile Jugendliche (2,6 %). Versteht man den Begriff „Übung“ nicht allzu eng im Sinne des Einübens ganz konkreter Fahrmanöver, sondern breiter im Sinne der Fahrerfahrungsbildung, dann verwischt allerdings der Unterschied zwischen den hier als „Übungs-

fahrten“ bezeichneten Begleitfahrten und dem „Ohne Ziel Herumfahren“, bei dem – neben dem reinen Fahrspaß – die Erfahrungsbildung ebenso ein plausibles Motiv gewesen sein dürfte.

In diese vorgegebenen Kategorien nicht einordenbare sonstige Fahrtziele wurden von den Modellversuchsteilnehmern kaum dokumentiert.

Tab. 5-17 informiert über Unterschiede zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen hinsichtlich der in der Berichtswoche angesteuerten Fahrtziele. Dabei zeigen sich in jeder Variablen signifikante Unterschiede beim Zurücklegen des Schulweges / Weges zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Junge Frauen, Auszubildende, Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, aus ländlichen Regionen oder mit bisher vier Monaten Begleitdauer berichteten diesen Weg signifikant häufiger als ihre jeweiligen Pendanten. Haushaltserledigungen wurden von jungen Frauen, Fahranfängern aus den alten Bundesländern und solchen aus ländlichen Regionen jeweils am häufigsten protokolliert. Private Fahrten wurden im Westen öfter unternommen als im Osten. Freizeitfahrten waren unter Schülern, Kindern von Eltern mit Hochschulreife und Fahranfängern aus den alten Bundesländern weiter verbreitet.

Auch unter den im Wochenverlauf deutlich seltener genannten Fahrtzielen lassen sich interessante Unterschiede ausmachen. So waren Fahrten während der Arbeitszeit unter jungen Männern, Auszubildenden, Kindern von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife und Fahranfängern aus den alten Bundesländern weiter verbreitet. Ausflugs- und Urlaubsfahrten wurden von Kindern von Eltern mit mindestens Hochschulreife häufiger protokolliert. Übungsfahrten und zielloses Herumfahren waren unter Auszubildenden weiter verbreitet. Auch Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife berichteten häufiger als ihre Pendanten von solchen Fahrten ohne Ziel. Sonstige Ziele wurden zu selten genannt, um dortige Unterschiede zu interpretieren.

Blickt man aus Sicht der unabhängigen Variablen auf Tab. 5-17, zeigen sich die meisten signifikanten Unterschiede bei den beiden Variablen des sozioökonomischen Hintergrundes der Modellversuchsteilnehmer, Ausbildung und Schulabschluss der Eltern. Auch die Herkunftsregion wirkt sich auf die unterschiedlich häufig angesteuerten Ziele aus. Dies gilt eingeschränkt auch für das Geschlecht der Modellversuchsteilnehmer.

¹⁵⁶ Die nur etwa halb so hohen Anteile von Befragten mit diesem Fahrtziel an den einzelnen Wochentagen im Vergleich zur gesamten Berichtswoche deuten darauf hin, dass diese Anteile sich in der Wochenbetrachtung kumulieren.

¹⁵⁷ Die konstant hohen Anteile von Fahranfängern, die unter der Woche dieses Fahrtziel ansteuern und der vergleichbar hohe Anteil in der Wochenbetrachtung („Mo-So“) deuten darauf hin, dass es sich dabei überwiegend um die gleichen Jugendlichen handelte, die – zumindest von Montag bis Freitag – das gleiche Ziel ansteuerten.

Fahrziele	Wochentag							Wochenabschnitt		
	Montag	Diens- tag	Mitt- woch	Don- nerstag	Freitag	Sams- tag	Sonn- tag	Mo-So	Mo-Fr	Sa-So
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer									
Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz	44,3	43,5	42,9	42,1	36,8	8,3	8,4	40,9	42,8	9,4
Haushalterledigungen	33,9	29,7	31,3	27,9	33,2	40,1	12,8	59,7	52,6	35,1
Private Fahrt	24,4	25,7	26,8	27,1	31,4	46,8	65,5	64,3	46,2	61,9
Freizeitfahrt	22,8	22,1	20,4	21,6	23,0	25,3	23,4	42,0	36,6	28,3
Fahrt in der Arbeitszeit	1,1	1,2	1,4	1,1	0,5	0,7	0,3	1,8	1,8	0,7
Ausflug, Urlaub	0,5	0,8	1,2	0,8	1,8	2,9	4,8	4,9	2,3	4,6
Übungsfahrt	0,5	0,6	0,9	0,8	0,9	1,3	1,9	2,6	1,8	1,9
Ohne Ziel herumfahren	2,5	2,5	2,9	2,3	2,0	3,4	4,5	6,5	4,8	4,7
Sonstiges Ziel	0,1	0,4	0,2	0,3	0,3	0,1	0,1	0,4	0,4	0,2
Gesamt (n)	1.270	1.269	1.278	1.243	1.500	1.410	1.156	2.833	2.594	1.911

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-16: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle – nach Wochentagen und -abschnitten (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Ge- schlecht		Ausbildung		Schulab- schluss Eltern		Herkunfts- region		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	37,2	44,3	36,2	51,0	45,6	36,4	42,4	33,7	37,7	41,6	44,9	30,1	41,2	43,3	32,8
Haushalterledigungen	57,7	61,6	60,6	58,2	60,0	58,6	60,7	55,2	59,1	58,5	62,8	64,1	58,5	60,2	64,1
Private Fahrt	63,5	65,0	65,2	63,0	65,4	63,9	65,0	61,0	66,5	62,9	62,8	68,3	65,7	61,3	66,0
Freizeitfahrt	42,7	41,4	46,8	32,1	38,9	46,5	43,9	33,2	44,7	40,7	39,7	43,2	42,9	39,9	46,4
Fahrt in der Arbeitszeit	2,9	0,8	1,2	3,1	2,3	1,2	2,1	0,6	2,0	1,6	1,9	2,0	1,6	2,1	2,5
Ausflug, Urlaub	4,9	5,0	5,3	4,3	4,2	6,0	4,8	5,5	4,4	5,7	4,5	7,1	5,2	4,1	5,7
Übungsfahrt	2,5	2,7	2,2	3,5	2,8	2,5	2,6	2,8	2,9	2,7	2,0	3,1	2,2	3,0	3,2
Ohne Ziel herumfahren	7,3	5,7	5,1	9,2	7,7	5,4	6,8	5,1	5,7	7,7	5,7	4,4	6,2	7,0	7,5
Sonstiges Ziel	0,5	0,4	0,3	0,8	0,6	0,3	0,4	0,6	0,7	0,1	0,6	0	0,2	0,6	1,8
Gesamt (n)	1.377	1.456	1.878	917	1.431	1.181	2.334	499	1.082	1.091	660	155	1.481	1.034	164

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-17: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswoche, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	39,5	45,9	38,2	52,7	46,7	38,9	44,2	35,9	39,4	43,9	46,6	33,4	43,1	45,3	33,4
Haushalterledigungen	50,0	55,0	54,1	49,6	52,2	52,1	53,3	49,3	53,2	52,0	52,6	58,7	51,1	52,8	59,5
Private Fahrt	44,6	47,8	46,6	45,6	46,1	46,5	47,2	41,4	48,5	45,3	44,0	51,7	47,8	42,5	49,8
Freizeitfahrt	37,7	35,5	41,2	27,1	34,8	39,5	38,2	28,8	40,2	34,8	33,8	40,1	37,0	34,6	41,9
Fahrt in der Arbeitszeit	2,7	0,8	1,2	2,9	2,2	1,1	2,0	0,7	2,1	1,6	1,5	2,2	1,6	2,0	1,3
Ausflug, Urlaub	2,2	2,5	2,7	1,7	1,6	3,3	2,2	3,0	2,0	2,7	2,2	5,8	2,3	1,7	4,1
Übungsfahrt	1,8	1,8	1,4	2,4	2,1	1,6	1,8	1,9	1,9	1,9	1,3	2,8	1,7	1,7	2,1
Ohne Ziel herumfahren	5,6	4,1	3,5	7,2	5,5	4,2	4,8	4,7	4,3	5,5	4,4	0,8	5,0	4,9	6,3
Sonstiges Ziel	0,5	0,3	0,3	0,6	0,5	0,3	0,4	0,5	0,5	0,1	0,6	0	0,2	0,4	2,0
Gesamt (n)	1.251	1.343	1.727	835	1.326	1.070	2.159	435	982	1.000	612	139	1.359	946	150

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-18: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag), 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	7,8	11,0	5,7	16,8	11,4	6,8	9,2	10,6	8,5	9,6	10,5	6,2	8,6	11,0	9,7
Haushalterledigungen	34,2	36,1	34,2	37,4	36,3	33,6	35,7	32,4	36,0	33,6	36,2	31,6	34,3	36,4	37,9
Private Fahrt	62,6	61,3	61,9	62,3	64,3	59,7	61,9	62,1	63,7	60,7	61,0	59,0	63,8	60,2	58,8
Freizeitfahrt	27,0	29,6	32,0	20,9	23,2	34,6	29,5	22,9	30,5	28,4	24,8	31,8	30,0	25,7	26,2
Fahrt in der Arbeitszeit	1,0	0,3	0,4	1,2	0,8	0,6	0,8	0	0,8	0,4	0,7	0	0,4	0,9	1,8
Ausflug, Urlaub	4,7	4,5	4,6	4,6	4,2	5,1	4,5	5,4	4,4	5,2	4,0	4,6	5,0	4,1	4,4
Übungsfahrt	1,7	2,2	1,6	2,4	1,8	2,1	1,8	2,4	2,0	1,9	1,8	1,8	1,4	2,8	1,7
Ohne Ziel herumfahren	5,1	4,3	4,1	6,3	5,7	3,9	5,1	3,1	4,5	6,1	2,9	5,4	4,1	5,7	4,2
Sonstiges Ziel	0,1	0,2	0	0,5	0,2	0,1	0,1	0,3	0,3	0,1	0	0	0,1	0,3	0
Gesamt (n)	956	955	1.263	629	959	812	1.584	326	731	728	452	107	1.006	677	120

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-19: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag), 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Dieses Muster bleibt auch für die fünftägige Arbeitswoche weitgehend erhalten (vgl. Tab. 5-18). Die sozioökonomischen Hintergrundvariablen Ausbildung und Schulabschluss der Eltern verlieren etwas an Unterscheidungskraft, aber die Richtung der Unterschiede zwischen den Subgruppen der unabhängigen Variablen bleibt gleich.

An Samstagen und Sonntagen lassen sich nur vergleichsweise wenige signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen der unabhängigen Variablen feststellen (vgl. Tab. 5-19). Hinsichtlich des Zurücklegens des Schulweges / Weges zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz lassen sich Unterschiede zwischen Schülern und Auszubildenden sowie Kindern von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife bzw. mindestens Hochschulreife verallgemeinern. Freizeitfahrten wurden öfter von Schülern, Kindern von Eltern mit mindestens Hochschulreife und Fahranfängern aus den alten Bundesländern mitgeteilt. Fahrten in der Arbeitszeit waren unter jungen Männern weiter verbreitet als unter jungen Frauen und Auszubildende fuhren häufiger ohne Ziel umher als Schüler.

Ein Vergleich dieser Mobilitätsmuster 17-jähriger Modellversuchsteilnehmer mit den von 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern berichteten Fahrtzielen (vgl. FUNK et al. 2010) ist nur eingeschränkt möglich. Die dort „Private Erledigung“ benannte Kategorie subsumierte die Kategorien „Haushalterledigung“ und „Private Fahrt“ in der Prozessevaluation und wurde von 77,4 % der 18-Jährigen in der Berichtswoche genannt. Fahrten zur Schule oder zum Ausbildungs- / Arbeitsplatz berichteten 73,3 % der 18-jährigen Fahrerlaubnisinhaber und „Andere Freizeitfahrten (Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.)“ sogar 81,1 %.

Ein quantitativ und in seiner Bedeutung für die Verkehrssicherheit der jungen Fahrer wichtiges Fahrtziel stellte dort die explizite Kategorie „Zu / von Disko, Kneipe, Party, Konzert usw.“ dar, die von 40,6 % der 18-Jährigen im Verlauf der Berichtswoche notiert wurde. Im Rahmen der Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens erschien eine explizite Antwortkategorie für dieses Fahrtziel unplausibel, da nicht zu erwarten war, dass typische Diskohin- und insbesondere -rückfahrten mit gleichaltrigen Mitfahrern, in ausgelassener Stimmung, spät abends oder nachts zusammen mit einem Begleiter im Modellversuch zurück gelegt werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sich die angesteuerten Fahrtziele 18-jähriger Fahrerlaubnisinhaber deutlich von jenen der 17-Jährigen unterscheiden. Hierin drückt sich erneut der unterschiedliche Charakter des Modellversuchs (üben, Fahrerfahrung sammeln) im Vergleich zur individuellen motorisierten Mobilität 18-Jähriger aus. Auch die Einschränkung der Gelegenheitsstruktur zum Fahren durch die verpflichtende Begleiteranwesenheit schlägt sich hier nieder.

Hinsichtlich der einzelnen Wochentage werden die protokollierten Fahrtziele wieder nach den Kategorien der unabhängigen Variablen differenziert (vgl. Tab. 5-20 bis 5-26). Dabei lassen sich einige interessante Strukturen in den gemeinsam von Fahranfängern und Begleitern angesteuerten Fahrtzielen erkennen.

Zuerst fallen erneut die vergleichsweise vielen verallgemeinerbaren Unterschiede nach dem Ausbildungsstatus der Modellversuchsteilnehmer und dem Schulabschluss ihrer Eltern auf: An allen Tagen der Woche berichteten Auszubildende signifikant häufiger als Schüler Fahrten zur Schule / zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Montags und mittwochs bis freitags wurde dies durch mehr Nennungen durch Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife im Vergleich zu Kindern von Eltern mit mindestens Hochschulabschluss komplettiert. Darüber hinaus zeigten sich für diesen Weg mittwochs, donnerstags und freitags auch unterschiedlich häufige Nennungen nach dem Regionsgrundtyp – wobei mit sinkender Bevölkerungsdichte dieser Weg häufiger genannt wurde – und nach der bisherigen Dauer der Modellversuchsteilnahme – wobei bei einer Begleitdauer von drei oder vier Monaten der Schulweg / Weg zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz am häufigsten begleitet im Pkw zurückgelegt wurde. Dieses Fahrtziel wurde am Sonntag schließlich von jungen Frauen und Fahranfängern aus den alten Bundesländern häufiger angeführt als von ihren jeweiligen Pendants.

Von Montag bis Donnerstag berichteten Schüler mehr begleitete Fahrten im Kontext von Haushalterledigungen als Auszubildende. Dies kann auf das flexiblere Zeitregime von Schülern zurückgeführt werden. Nur montags notierten junge Frauen signifikant häufiger als junge Männer Begleitfahrten für Haushalterledigungen. Donnerstags und freitags lassen sich – allerdings unspezifische – Unterschiede nach der bisherigen Begleitdauer nachweisen.

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	43,4	45,0	38,7	55,0	48,0	39,3	44,3	44,2	40,1	46,2	47,8	31,9	46,7	44,6	33,9
Haushalterledigungen	30,8	36,6	36,4	29,0	35,0	31,7	34,0	33,7	34,5	34,7	31,8	31,4	33,1	34,7	38,5
Private Fahrt	24,3	24,4	23,9	24,4	23,0	25,2	24,3	25,0	25,7	22,3	25,4	24,5	23,3	24,7	31,3
Freizeitfahrt	22,2	23,4	27,8	13,4	18,5	27,5	24,3	13,8	26,1	23,0	17,5	31,6	23,0	21,6	19,7
Fahrt in der Arbeitszeit	1,8	0,4	0,7	1,8	1,5	0,6	1,0	1,2	1,5	1,1	0,3	0	0,9	1,2	2,5
Ausflug, Urlaub	0,4	0,7	0,7	0,3	0,6	0,6	0,4	1,1	0,2	0,2	1,6	0	0,6	0,7	0
Übungsfahrt	0,5	0,6	0,7	0,3	0,6	0,6	0,5	0,6	0,8	0,2	0,7	0	0,7	0,2	1,3
Ohne Ziel herumfahren	3,1	2,1	1,7	4,3	3,2	2,1	2,5	2,9	2,9	2,7	1,6	1,4	2,6	2,7	2,5
Sonstiges Ziel	0,2	0	0	0,3	0,2	0	0,1	0	0	0,2	0	0	0,2	0	0
Gesamt (n)	593	677	832	422	686	494	1.095	175	480	478	312	76	674	439	81

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-20: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Montag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	42,1	44,8	38,4	53,3	46,5	41,7	44,1	40,1	40,9	45,6	44,2	35,5	43,5	46,1	34,1
Haushalterledigungen	28,1	31,2	32,4	25,1	29,1	30,0	30,1	27,3	33,4	28,7	26,2	39,0	27,8	30,9	32,0
Private Fahrt	24,3	27,1	26,6	23,8	25,7	25,6	25,5	27,1	23,9	28,2	24,6	21,4	27,0	23,5	33,2
Freizeitfahrt	22,2	22,1	26,0	14,7	20,4	25,3	21,7	24,6	26,2	19,1	20,8	26,2	21,9	21,3	25,9
Fahrt in der Arbeitszeit	2,1	0,4	0,9	2,0	1,6	0,8	1,2	1,2	1,3	1,5	0,6	1,5	1,6	0,9	0
Ausflug, Urlaub	1,2	0,4	1,0	0,5	0,3	1,0	0,7	1,2	0,7	1,5	0	1,3	0,8	0,7	1,6
Übungsfahrt	0,5	0,7	0,2	1,3	0,7	0,4	0,6	0,5	0,9	0,6	0,3	1,3	0,3	0,9	1,6
Ohne Ziel herumfahren	3,3	1,7	2,0	3,2	2,2	2,9	2,1	4,8	2,2	2,3	3,1	0	2,8	2,4	3,2
Sonstiges Ziel	0,5	0,3	0,1	0,9	0,8	0	0,4	0,5	0,5	0,2	0,6	0	0,3	0,6	0
Gesamt (n)	611	658	825	438	678	502	1.096	173	460	489	321	70	668	465	66

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-21: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Dienstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	40,7	44,9	37,1	54,6	47,8	37,3	43,6	38,1	37,4	44,5	48,0	37,0	42,6	46,0	30,4
Haushalterledigungen	32,6	29,9	33,7	27,1	29,5	32,4	31,7	28,5	33,4	31,0	28,7	29,2	32,5	29,7	31,7
Private Fahrt	26,2	27,5	26,6	26,7	26,0	27,6	26,5	28,6	27,4	28,0	24,2	34,3	27,4	24,6	27,9
Freizeitfahrt	20,0	20,8	25,0	11,2	17,4	23,9	21,1	16,1	24,3	20,0	15,6	19,8	20,3	20,6	20,9
Fahrt in der Arbeitszeit	2,1	0,7	1,1	1,9	1,8	1,0	1,6	0	2,3	0,8	0,9	3,0	1,7	0,9	0
Ausflug, Urlaub	1,4	1,0	1,3	0,9	0,7	1,8	1,0	2,3	0,6	2,1	0,6	4,6	0,7	0,9	4,4
Übungsfahrt	0,9	0,9	0,8	0,9	0,6	1,3	0,7	1,7	1,3	0,9	0,3	0	1,0	0,9	0
Ohne Ziel herumfahren	3,4	2,5	2,3	4,0	3,1	2,7	2,6	4,8	3,4	3,1	1,9	0	2,6	2,7	10,0
Sonstiges Ziel	0,3	0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0	0,2	0,2	0	0	0,3	0	0
Gesamt (n)	625	653	828	435	681	508	1.103	175	460	487	330	67	680	459	72

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-22: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Mittwoch, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	40,4	43,6	35,6	54,8	45,7	37,8	42,3	40,5	36,5	43,8	47,8	23,6	41,1	48,0	32,7
Haushalterledigungen	28,4	27,4	29,6	24,2	27,0	28,8	27,2	32,1	27,6	30,4	24,1	31,8	26,1	27,1	44,2
Private Fahrt	24,3	29,7	29,3	23,0	24,8	29,2	27,2	26,6	28,9	27,8	23,3	48,2	28,2	21,9	29,2
Freizeitfahrt	21,8	21,4	26,7	11,8	19,1	25,0	22,2	17,7	27,6	17,6	18,7	27,1	22,0	21,0	16,4
Fahrt in der Arbeitszeit	1,6	0,6	0,5	2,3	1,6	0,2	1,2	0	1,1	1,1	1,1	0	1,3	1,1	0
Ausflug, Urlaub	0,5	1,0	0,8	0,7	0,6	1,2	0,7	1,2	0,6	0,8	1,0	1,6	1,2	0	1,3
Übungsfahrt	0,7	0,9	0,8	0,7	0,9	0,8	0,8	0,6	1,1	0,8	0,4	1,4	0,7	0,7	1,4
Ohne Ziel herumfahren	2,8	1,8	1,4	4,0	2,3	2,3	2,3	1,9	2,4	2,5	1,7	0	2,3	2,7	1,4
Sonstiges Ziel	0,7	0	0,1	0,8	0,5	0,2	0,3	0,6	0,5	0,2	0,4	0	0,3	0,2	1,4
Gesamt (n)	603	640	808	422	655	492	1.074	169	460	484	299	67	665	436	75

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-23: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Donnerstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	35,0	38,6	29,8	49,1	41,6	30,7	37,0	35,7	31,0	38,5	43,0	24,4	37,1	40,0	26,5
Haushaltserledigungen	31,4	35,0	34,3	30,8	33,0	32,6	32,6	26,2	33,9	33,6	31,4	45,5	30,5	34,4	37,5
Private Fahrt	31,1	31,8	32,2	30,2	29,7	33,7	31,8	29,3	36,0	30,3	26,3	31,3	32,1	29,7	35,5
Freizeitfahrt	23,2	22,9	27,0	15,7	21,0	26,6	23,5	20,4	24,8	21,4	23,0	28,0	23,5	20,5	29,3
Fahrt in der Arbeitszeit	0,9	0,1	0,3	0,8	0,7	0,2	0,5	0,4	0,2	0,6	0,8	1,3	0,4	0,6	0
Ausflug, Urlaub	1,9	1,8	2,2	1,1	1,0	2,9	1,7	2,4	1,9	2,0	1,4	3,6	1,8	1,5	2,2
Übungsfahrt	0,9	0,9	0,4	1,5	1,2	0,6	0,9	0,9	0,6	1,2	0,8	2,5	0,8	0,9	0
Ohne Ziel herumfahren	1,9	2,1	1,6	2,6	2,0	1,8	2,2	0,8	1,8	2,8	1,1	0	2,5	1,8	1,0
Sonstiges Ziel	0,3	0,3	0,2	0,4	0,4	0,2	0,3	0	0,4	0,2	0,3	0	0,3	0	2,0
Gesamt (n)	746	755	953	541	784	618	1.259	242	556	572	373	82	778	544	96

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-24: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Freitag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	7,1	9,5	4,9	15,0	10,8	4,9	8,6	7,0	7,8	8,7	8,6	5,2	7,4	9,9	9,6
Haushaltserledigungen	38,5	41,6	39,4	41,7	42,3	37,3	40,7	36,8	40,2	39,6	40,6	36,5	39,0	41,8	41,8
Private Fahrt	46,9	46,3	47,2	45,9	48,4	44,9	45,8	50,8	49,0	45,2	44,8	43,1	46,8	45,9	51,0
Freizeitfahrt	24,7	25,8	28,4	18,7	19,8	32,2	26,3	19,8	26,4	25,9	22,5	30,4	26,2	24,5	17,8
Fahrt in der Arbeitszeit	1,1	0,3	0,4	1,1	0,8	0,7	0,8	0	0,8	0,4	0,9	0	0,3	1,0	2,3
Ausflug, Urlaub	2,7	3,1	2,9	3,0	2,6	3,4	2,5	5,1	2,6	3,6	2,4	3,9	2,7	2,8	4,6
Übungsfahrt	1,4	1,2	1,3	1,1	1,0	1,5	1,3	1,3	1,4	1,0	1,5	1,3	1,1	1,5	2,2
Ohne Ziel herumfahren	3,5	3,3	2,9	4,5	4,4	2,2	3,5	2,7	3,3	3,9	2,9	2,6	3,6	3,2	3,3
Sonstiges Ziel	0,2	0,1	0	0,4	0,3	0	0,2	0	0,2	0,2	0	0	0,1	0,2	0
Gesamt (n)	704	706	931	467	706	609	1.188	222	546	522	341	73	741	503	93

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-25: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Samstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Schule, Ausbildungs- / Arbeitsplatz	6,6	10,3	5,2	14,7	8,7	7,4	7,6	11,9	7,0	8,7	10,2	7,8	8,4	8,9	6,5
Haushaltserledigungen	13,9	11,5	11,8	14,6	11,7	12,9	12,0	15,9	13,9	12,7	11,0	12,7	12,9	13,0	10,7
Private Fahrt	66,1	65,0	67,4	62,0	67,2	64,6	65,5	65,9	66,8	65,1	64,2	61,0	66,2	66,4	60,4
Freizeitfahrt	21,3	25,7	27,1	16,6	21,4	25,8	24,6	18,3	26,5	22,8	19,4	27,4	25,0	19,6	27,3
Fahrt in der Arbeitszeit	0,4	0,2	0,1	0,5	0,4	0,2	0,3	0	0,5	0,2	0	0	0,3	0,3	0
Ausflug, Urlaub	4,8	4,7	5,2	3,9	4,2	5,3	5,1	3,3	5,1	5,0	4,0	2,9	5,8	3,6	4,3
Übungsfahrt	1,4	2,4	1,5	2,7	1,9	2,0	1,7	2,8	2,1	2,0	1,4	1,3	1,3	3,2	0
Ohne Ziel herumfahren	4,8	4,1	3,8	5,8	5,3	3,9	5,0	1,9	3,9	6,8	1,5	6,7	2,9	6,5	4,2
Sonstiges Ziel	0	0,2	0	0,2	0	0,2	0	0,4	0,2	0	0	0	0	0,2	0
Gesamt (n)	598	557	748	399	577	492	938	217	438	443	274	73	606	402	74

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-26: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Sonntag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Unterschiede hinsichtlich sog. privater Fahrten zeigen sich vor allem am Donnerstag. An diesem Tag protokollierten weibliche Modellversuchsteilnehmer öfter solche Fahrten als männliche, Schüler häufiger als Auszubildende und Fahranfänger mit bis zu zwei Monaten Begleitdauer mehr als junge Fahrer, die bereits länger am Modellversuch teilnahmen. Nur am Freitag lässt sich noch eine mit zunehmender Siedlungsdichte ebenfalls zunehmende Häufigkeit privater Fahrten nachweisen.

Freizeitfahrten wurden die gesamte Berichtswoche über von Schülern häufiger erwähnt als von Auszubildenden und von Montag bis Samstag auch von Kindern von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife seltener als von Kindern von Eltern mit mindestens Hochschulreife. Entweder Schüler betätigen sich häufiger als Auszubildende sportlich bzw. sie pflegen öfter Hobbys oder ihre Eltern engagieren sich als Begleiter stärker für die Freizeitaktivitäten ihrer Kinder. Montags lässt sich auch die signifikant häufigere Protokollierung von Freizeitfahrten in den alten Bundesländern nachweisen. In Agglomerationsräumen waren von Montag bis Donnerstag die jeweils meisten Freizeitfahrten festzustellen.

Junge Männer fuhren montags, dienstags, mittwochs und freitags häufiger während der Arbeitszeit als junge Frauen. Am Donnerstag lassen sich sozioökonomische Unterschiede nachweisen mit

häufigeren Nennungen durch Auszubildende / Kinder von Eltern mit Mittlerer Reife im Vergleich zu ihren jeweiligen Pendanten.

Hinsichtlich Ausflugs- oder Urlaubsfahrten können nur montags nach dem Regionsgrundtyp, mittwochs nach der bisherigen Begleitdauer, freitags nach dem höchstens Schulabschluss der Eltern und samstags nach der Herkunftsregion vereinzelte verallgemeinerbare Unterschiede festgestellt werden.

Die wenigen expliziten Übungsfahrten im BF17 schlagen sich auch in weitgehend fehlenden Unterschieden zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen nieder. Nur dienstags und freitags vermeldeten Auszubildende mehr solcher Fahrten als Schüler.

Montags und donnerstags protokollierten Auszubildende auch häufiger als Schüler mehr Begleitfahrten ohne explizites Ziel. An Donnerstagen lässt sich dies für Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife im Vergleich zu Kindern von Eltern mit Hochschulreife behaupten, an Dienstagen von Fahranfängern aus dem Osten im Vergleich zu ihren Pendanten aus dem Westen. Sonntags berichteten Fahranfänger aus verstäderten Räumen am meisten solche Fahrten und mittwochs und sonntags zeigten sich auch – unspezifische – Unterschiede nach der bisherigen Begleitdauer.

Die wenigen Unterschiede bei den kaum genannten Fahrten zu sonstigen Zielen werden nicht explizit erläutert.

Fazit

Die vier dominanten Fahrtzwecke oder -ziele private Fahrten (Familienangelegenheiten), Haushaltserledigungen, Freizeitfahrten und Fahrten zur Schule / zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz zeigen, wie die Modellversuchsteilnahme in den Alltag der Fahranfänger und ihrer Familien eingebettet wird.

Die von ihnen angesteuerten Fahrtziele unterscheiden sich deutlich von jenen 18-jähriger Fahrerlaubnisbewerber. Hierin drückt sich erneut der unterschiedliche Charakter des Modellversuchs (üben, Fahrerfahrung sammeln) im Vergleich zur individuellen motorisierten Mobilität 18-Jähriger aus.

In der ersten Befragungswelle zeigen sich bei der Betrachtung der gesamten Berichtswoche, der fünftägigen Arbeitswoche und des zweitägigen Wochenendes vor allem sozioökonomische Unterschiede nach dem Ausbildungsstatus der Jugendlichen und dem höchsten Schulabschluss ihrer Eltern. Auch Unterschiede nach der Herkunftsregion und dem Geschlecht sind weit verbreitet.

Auf der Ebene der einzelnen Tage bleiben sozioökonomische Unterschiede vorherrschend, die offensichtlich vor allem vom unterschiedlichen Tagesablauf von Schülern und Auszubildenden und der Einpassung des Begleiteten Fahrens in die jeweiligen Zeitregimes zeugen.

5.7.2 Fahrtziele bei zunehmender Begleitdauer

Die von den aktiven Modellversuchsteilnehmern angesteuerten Fahrtziele wurden in jeder Panelwelle erfragt. Tab. 5-27 gibt einen Überblick über die Entwicklung der in der gesamten Berichtswoche in den unterschiedlichen vier Befragungswellen angesteuerten Fahrtziele auf der Ebene der Gesamtstichprobe. Daraus lassen sich prima facie folgende Entwicklungstendenzen ablesen:¹⁵⁸

¹⁵⁸ Aufgrund der dichotomen Erfragung der Fahrtziele und ihrer Zusammenfassung zu sog. Mehrfachantworten bieten sich keine statistischen Tests zur Einschätzung der zeitlichen Entwicklung des Gesamtkanons der unterschiedlichen Fahrtziele an. Nachfolgend werden sog. „Entwicklungstendenzen“ dann berichtet, wenn in drei aufeinander folgenden Panelwellen die relativen Häufigkeiten der Nennung eines Fahrtzieles jeweils zwei Mal sanken oder zwei Mal anstiegen.

- Fahrten zur Schule bzw. zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz wurden mit zunehmender Begleitdauer etwas seltener unternommen.
- Von der ersten bis zur dritten Befragungswelle sank der Anteil der Begleitfahrten zum Zweck von Haushaltserledigungen. Allerdings stieg der Anteil dieser Fahrtzwecke in der vierten Befragungswelle wieder merklich an. Insofern kann hier nicht von einer eindeutigen zeitlichen Entwicklung gesprochen werden.
- Auch sog. Freizeitfahrten wurden von der zweiten bis zur vierten Panelwelle stetig seltener angeführt.
- In der gleichen Zeit stieg die Häufigkeit der Fahrten während der Arbeitszeit leicht an. Aufgrund des geringen Anteils dieser Fahrtziele sollte diese Entwicklung jedoch nicht überinterpretiert werden.
- Ein deutlicher Anstieg ist von Befragungswelle zu Befragungswelle bei Ausflugs- und Urlaubsfahrten zu erkennen. Hierbei kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass Ferien- und Urlaubszeiten parallel zu den Feldphasen der Panelwellen erst die Gelegenheitsstruktur für die Nennung solcher Fahrtziele schafften.
- Auf niedrigem Niveau ist schließlich noch ein Rückgang der Übungsfahrten von der ersten bis zur dritten Befragungswelle erkennbar. Hierbei ist in der vierten Welle wieder eine deutliche Zunahme zu beobachten, die nicht von einem durchgehenden Trend sprechen lässt.

Tab. 5-28 wendet sich den von Montag bis Freitag angesteuerten Fahrtzielen zu:

- Auch in diesem Wochenabschnitt ist von Befragungswelle zu Befragungswelle deutlich der Rückgang der Begleitfahrten auf den Wegen zur Schule oder zum Ausbildungs- / Arbeitsplatz erkennbar.
- Der Anteil privater Fahrten stieg den gesamten Beobachtungszeitraum über an.
- Freizeitfahrten dagegen nahmen ab der zweiten Panelwelle ab.
- Bei Ausflugs- und Urlaubsfahrten ist in dieser Betrachtung ein Anstieg von der ersten bis zu dritten Welle erkennbar. In der vierten Panelwelle wurde das Niveau fast gehalten.
- Ebenfalls ab der zweiten Panelwelle sank der Anteil der Nennungen des „Ohne Ziel“-Herumfahrens.

Fahrziele	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz	40,9	40,1	38,5	31,4
Haushaltserledigungen	59,7	59,4	57,9	60,8
Private Fahrt	64,3	66,8	66,8	65,6
Freizeitfahrt	42,0	43,7	40,0	35,2
Fahrt in der Arbeitszeit	1,8	1,3	1,7	2,3
Ausflug, Urlaub	4,9	6,2	6,8	8,6
Übungsfahrt	2,6	2,1	1,7	2,2
Ohne Ziel herumfahren	6,5	7,1	5,8	7,1
Sonstiges Ziel	0,4	0,3	0,6	0,2
Gesamt (n)	2.833	1.652	1.034	504

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-27: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswoche – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz	42,8	40,9	39,8	33,3
Haushaltserledigungen	52,6	54,4	53,3	57,0
Private Fahrt	46,2	49,5	51,6	53,7
Freizeitfahrt	36,6	36,7	34,4	30,4
Fahrt in der Arbeitszeit	1,8	1,3	1,8	1,5
Ausflug, Urlaub	2,3	2,8	4,3	4,1
Übungsfahrt	1,8	1,1	1,6	1,2
Ohne Ziel herumfahren	4,8	5,1	3,8	3,5
Sonstiges Ziel	0,4	0,1	0,3	0
Gesamt (n)	2.594	1.525	952	460

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-28: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Fahrziele	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz	9,4	8,9	9,6	5,3
Haushaltserledigungen	35,1	33,4	32,9	34,9
Private Fahrt	61,9	63,5	63,7	61,1
Freizeitfahrt	28,3	31,7	29,9	27,4
Fahrt in der Arbeitszeit	0,7	0,5	0,5	2,6
Ausflug, Urlaub	4,6	6,1	6,0	8,8
Übungsfahrt	1,9	1,9	1,1	2,3
Ohne Ziel herumfahren	4,7	4,8	4,9	7,8
Sonstiges Ziel	0,2	0,4	0,4	0,3
Gesamt (n)	1.911	1.116	671	300

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-29: Fahrziele der mobilen Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

An Wochenenden lassen sich nur wenige Entwicklungstendenzen auf der Ebene der Befragungswellen nachvollziehen (vgl. Tab. 5-29):

- Der Anteil der Nennungen von Haushaltserledigungen sank von der ersten bis zur dritten Panelwelle.
- Ebenso sank der Anteil der Freizeitfahrten.
- Nur beim „Ohne Ziel“-Herumfahren lässt sich am Wochenende ein minimaler Anstieg der Nennungen in den ersten drei Panelwellen und ein deutliches Ansteigen in der letzten Befragungswelle erkennen.

Fazit

Bezüglich der Entwicklung im Zeitverlauf bleibt festzuhalten, dass mit fortschreitender Begleitdauer Wege zur (Aus-)Bildungsinstitution oder zum Arbeitsplatz bzw. zurück oder sog. Freizeitfahrten (Sport, Hobby etc.) eher seltener begleitet unternommen werden. Als eher zunehmend erweist sich dagegen die Entwicklung bei Ausflugs- oder Urlaubsfahrten.

5.8 Mitfahrer der Modellversuchsteilnehmer

5.8.1 Mitfahrer in der Erstbefragung

Ein weiterer Aspekt der Exposition im Modellversuch stellen mögliche Mitfahrer bei den Begleitfahrten dar. Von Montag bis Donnerstag berichteten jeweils mehr als zwei Drittel der mobilen BF17-Teilnehmer von keinem weiteren Mitfahrer außer dem Begleiter. An Freitagen wurde dieser Anteil nur knapp unterschritten (65,1 %). An den beiden Tagen des Wochenendes sah dies anders aus: Samstags waren noch 57,2 % der Fahranfänger ausschließlich mit ihrem Begleiter unterwegs und sonntags sogar nur noch knapp mehr als die Hälfte (51,7 %). Diese Werte korrespondieren mit der Wochentagsspezifik der Fahrtziele (vgl. Abschnitt 5.7.1): Samstags wurde am häufigsten eine Fahrt für Haushaltserledigungen (Einkauf, Bank, Behörde, Arzt usw.) berichtet und an Samstagen und Sonntagen wurden deutlich mehr „private Fahrten (Familie, Besuch von Freunden usw.)“ erwähnt als

unter der Woche. Vor allem bei diesen familiären Fahrten erscheint die Anwesenheit weiterer Mitfahrer im Pkw plausibel.

Tab. 5-30 differenziert die Mitfahrt weiterer Personen neben dem Begleiter wochentagsgenau. Dabei ist zu erkennen, dass der Anteil weiterer erwachsener Mitfahrer von Montag bis Donnerstag höchstens 10,0 % ausmachte, freitags leicht anstieg und schließlich am Wochenende von mehr als einem Fünftel (21,7 %) bzw. mehr als einem Viertel (27,8 %) der Modellversuchsteilnehmer berichtet wurde. Dagegen blieb der Anteil der Fahrer mit einem gleichaltrigen Mitfahrer in der gesamten Berichtswoche sehr ähnlich, mit nur einem leichten Anstieg am Wochenende. Jüngere Personen fuhrten am Wochenende ebenfalls geringfügig häufiger bei den jungen Fahrern mit als unter der Woche.

Betrachtet man die Berichtswoche als Ganzes, fuhr bei ca. einem Drittel der Fahranfänger (32,3 %) in dieser Zeit auch ein weiterer Erwachsener (neben dem Begleiter) im Auto mit. Nur geringfügig seltener wurden jüngere Mitfahrer (30,6 %) und Gleichaltrige (28,6 %) protokolliert. Während am Wochenende häufiger weitere Erwachsene im Pkw mitfahren als in der Arbeitswoche, war dies bei Gleichaltrigen und Jüngeren umgekehrt.

In der gesamten Berichtswoche lassen sich folgende Unterschiede in Bezug auf Mitfahrer verallgemeinern (vgl. Tab. 5-31): Junge Frauen, Schüler und Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife berichteten häufiger die Mitfahrt gleichaltriger Freunde, Bekannter usw. als junge Männer, Auszubildende und Kinder von Eltern mit niedrigem bis mittlerem Bildungsabschluss. Auch die Mitfahrt jüngerer Personen wurde von Schülern häufiger protokolliert als von Auszubildenden. Gleich drei Unterschiede sind nach der Herkunftsregion signifikant: Bei BF17-Teilnehmern aus den neuen Bundesländern fuhrten häufiger weitere Erwachsene aber seltener Gleichaltrige oder jüngere Personen mit als bei ihren Pendants aus dem Westen. Auch mit verschieden langer Begleitdauer lassen sich Unterschiede bei der Mitnahme weiterer Erwachsener und Gleichaltriger nachweisen. Allerdings ist dabei keine eindeutige Entwicklungsrichtung erkennbar.

Mitfahrer	Wochentag							Wochenabschnitt		
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	Mo-So	Mo-Fr	Sa-So
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer									
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	8,6	9,8	9,1	10,0	13,1	21,7	27,8	32,3	20,3	29,4
Gleichaltrige(r)	13,0	12,1	12,2	11,2	12,9	14,9	14,6	28,6	22,6	18,5
Jüngere Person(en)	14,9	14,7	14,1	13,9	15,7	17,7	19,7	30,6	25,2	22,1
Gesamt (n)	1.304	1.305	1.314	1.270	1.530	1.439	1.186	2.841	2.611	1.939

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-30: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle – nach Wochentagen und Wochenabschnitten (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	33,7	31,0	33,2	31,3	32,3	33,1	31,0	38,3	34,0	31,0	31,7	36,4	30,3	32,5	45,6
Gleichaltrige(r)	26,4	30,6	33,0	19,7	26,1	32,0	29,4	24,4	28,9	29,1	27,2	33,5	30,1	24,6	35,1
Jüngere Person(en)	30,8	30,4	32,2	27,6	30,0	32,1	33,0	19,4	30,1	29,7	33,0	32,9	31,2	28,7	34,6
Gesamt (n)	1.380	1.461	1.880	918	1.433	1.183	2.342	499	1.085	1.094	662	155	1.484	1.037	166

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-31: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswoche, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	21,6	19,0	20,4	20,7	21,0	19,7	19,2	25,7	21,2	19,9	19,4	24,6	18,6	20,6	29,5
Gleichaltrige(r)	20,6	24,4	27,1	13,5	21,0	25,5	23,4	18,3	23,4	23,3	20,1	28,8	23,3	19,2	31,8
Jüngere Person(en)	24,5	25,8	27,4	20,9	24,4	27,0	27,2	15,4	24,9	24,8	26,2	30,5	25,5	23,4	28,6
Gesamt (n)	1.258	1.353	1.731	839	1.330	1.075	2.175	436	989	1.008	614	141	1.367	952	152

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-32: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag), 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	29,7	29,0	30,2	28,7	28,6	31,0	28,1	35,5	31,5	28,3	27,7	30,4	27,9	29,6	39,8
Gleichaltrige(r)	17,3	19,6	19,9	16,0	16,6	20,5	18,7	17,4	18,6	18,6	18,1	16,9	19,4	17,3	19,0
Jüngere Person(en)	22,8	21,3	22,6	21,3	21,4	22,7	23,5	15,0	21,8	21,4	23,6	20,8	22,4	20,9	27,4
Gesamt (n)	974	965	1.273	637	968	820	1.610	329	742	736	461	110	1.023	685	121

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-33: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag), 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Exakt die gleichen verallgemeinerbaren Unterschiede mit genau den gleichen Relationen lassen sich für die Betrachtung der fünftägigen Arbeitswoche verallgemeinern (vgl. Tab. 5-32).

Bei der Betrachtung der Samstags- und Sonntagsdünne dieser signifikanten Unterschiede merklich aus (vgl. Tab. 5-33). Gleichaltrige fuhren am Wochenende häufiger bei Fahranfängern mit, wenn die Eltern einen höheren Bildungsabschluss vorwiesen, jüngere Personen wurden in den alten Bundesländern häufiger als Mitfahrer genannt als in den neuen Bundesländern, und hinsichtlich der Mitfahrt weiterer Erwachsener zeigen sich Unterschiede nach der bisherigen Begleitdauer.

Die Tabellen 5-34 bis 5-40 dokumentieren subgruppenspezifische Unterschiede der Mitfahrt weiterer Erwachsener, Gleichaltriger oder jüngerer Personen an den einzelnen Wochentagen. Dabei zeigt sich das folgende heterogene Bild:

- Hinsichtlich des Geschlechts lassen sich nur zwei Unterschiede verallgemeinern: Montags berichteten weibliche Fahranfänger mehr gleichaltrige Mitfahrer und mittwochs protokollierten männliche Fahranfänger mehr erwachsene Mitfahrer als ihre jeweiligen Pendanten.
- Montags bis samstags berichteten Schüler deutlich mehr gleichaltrige Mitfahrer als Auszubildende, dienstags bis freitags und sonntags wurden von Schülern außerdem mehr jüngere Mitfahrer protokolliert als von Auszubildenden.
- Am Montag, Donnerstag und Samstag fuhren signifikant mehr Gleichaltrige bei Kindern von

Eltern mit höherem Bildungsabschluss mit als bei Kindern von Eltern mit niedrigem bis mittlerem Bildungsabschluss.

- Verallgemeinerbare Unterschiede nach der Herkunftsregion zeigen sich insofern, als montags, mittwochs, donnerstags, freitags und samstags in den neuen Bundesländern vermehrt weitere mitfahrende Erwachsene und weniger jüngere Personen als Mitfahrer berichtet wurden. Weniger jüngere Mitfahrer im Osten als im Westen wurden auch am Sonntag notiert und dienstags fanden sich in den neuen Bundesländern schließlich noch mehr gleichaltrige Mitfahrer als in den alten Bundesländern.
- Die Differenzierung der Mitfahrer nach dem Regionsgrundtyp ist nur zweimal einschlägig: Dienstags wurden in ländlichen Räumen deutlich weniger gleichaltrige Mitfahrer berichtet als in Agglomerations- und verstäderten Räumen, und sonntags sank die Anzahl der Modellversuchsteilnehmer mit erwachsenen Mitfahrern mit abnehmender Bevölkerungsdichte.
- Montags und samstags wurden mit zunehmender bisheriger Begleitdauer mehr Erwachsene als Mitfahrer protokolliert. Auch am Mittwoch lassen sich entsprechende Unterschiede verallgemeinern, jedoch ohne dass sich dabei eine bestimmte Interpretation aufdrängt.

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	8,5	8,8	8,2	9,5	9,7	7,1	8,0	12,8	9,3	8,9	7,3	2,4	8,1	9,2	15,8
Gleichaltrige(r)	10,9	15,0	17,0	5,4	10,9	16,9	13,7	8,8	14,0	13,5	10,8	14,8	12,6	12,4	18,7
Jüngere Person(en)	15,9	14,0	16,3	12,2	14,0	16,8	16,1	7,8	14,2	14,2	17,1	14,8	15,9	13,3	15,3
Gesamt (n)	616	688	845	432	698	504	1.124	180	495	493	316	79	694	447	84

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-34: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Montag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	9,3	10,2	10,8	8,4	9,7	10,4	9,5	11,3	9,8	10,8	8,2	8,1	9,4	9,7	16,4
Gleichaltrige(r)	11,4	12,9	15,5	5,9	10,8	14,7	11,4	16,7	13,3	13,5	8,3	9,3	11,8	12,2	18,0
Jüngere Person(en)	14,1	15,4	16,9	11,4	12,8	17,1	15,4	10,3	14,7	16,2	12,5	8,1	15,5	14,4	16,6
Gesamt (n)	630	674	839	446	689	509	1.127	177	476	504	325	73	688	475	68

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-35: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Dienstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	10,9	7,3	8,9	9,6	9,3	8,9	8,3	14,0	8,3	9,7	9,4	14,6	7,9	8,6	18,1
Gleichaltrige(r)	10,9	13,4	16,2	4,8	11,4	13,9	12,6	9,5	12,4	13,5	9,9	17,5	12,4	10,1	18,7
Jüngere Person(en)	14,4	13,8	15,8	10,9	12,6	15,3	15,0	8,6	12,0	15,5	15,1	14,9	12,6	16,0	16,0
Gesamt (n)	645	669	848	444	694	519	1.137	177	477	502	335	69	703	466	75

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-36: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Mittwoch, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	10,2	9,8	9,8	11,0	11,1	9,6	9,0	16,6	9,4	10,5	10,2	17,2	9,6	9,0	13,4
Gleichaltrige(r)	9,7	12,6	14,5	5,0	9,5	14,4	10,9	12,9	11,4	11,3	10,7	12,9	11,6	11,0	6,7
Jüngere Person(en)	13,8	14,0	16,0	10,3	13,9	14,7	14,9	7,6	13,4	14,5	13,8	16,5	13,3	14,1	16,0
Gesamt (n)	619	652	819	429	663	499	1.099	171	472	493	305	69	680	445	76

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-37: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Donnerstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	14,5	11,7	14,2	11,8	12,4	13,7	11,8	20,2	14,6	13,5	10,3	18,9	11,3	13,8	19,2
Gleichaltrige(r)	12,3	13,4	15,9	7,7	11,5	15,1	13,3	10,6	12,8	13,2	12,4	15,5	13,8	10,6	16,0
Jüngere Person(en)	14,3	17,1	18,6	11,2	14,7	18,1	16,7	10,5	17,6	14,5	14,6	18,6	14,3	16,2	22,1
Gesamt (n)	764	766	963	547	793	623	1.285	244	568	585	377	83	796	554	96

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-38: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Freitag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	21,8	21,6	21,8	22,4	21,7	22,1	20,5	28,1	21,5	22,0	21,5	19,3	20,4	21,3	35,7
Gleichaltrige(r)	14,4	15,5	16,7	11,6	13,1	17,2	15,0	14,7	15,4	14,7	14,5	15,3	15,5	14,2	13,8
Jüngere Person(en)	17,5	18,0	17,9	17,9	16,7	18,9	18,8	12,2	17,7	18,1	17,2	10,5	18,0	18,2	19,5
Gesamt (n)	721	718	942	475	716	617	1.213	226	559	530	349	76	758	511	93

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-39: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Samstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	27,3	28,4	28,9	26,6	26,6	30,1	26,9	32,0	33,1	24,9	24,2	26,0	27,3	28,4	30,9
Gleichaltrige(r)	13,4	15,9	15,0	14,3	13,3	15,9	14,7	14,1	14,2	15,2	14,2	11,6	15,2	13,4	18,9
Jüngere Person(en)	19,8	19,5	21,7	16,0	19,6	19,5	21,0	13,6	19,0	18,2	23,0	21,0	19,6	18,7	23,9
Gesamt (n)	615	571	762	406	589	499	965	221	449	453	283	76	626	409	75

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-40: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am Sonntag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	32,3	31,2	35,7	36,7
Gleichaltrige(r)	28,6	31,1	31,8	35,8
Jüngere Person(en)	30,6	32,2	32,2	34,2
Gesamt (n)	2.841	1.661	1.037	505

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-41: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswoche – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	20,3	19,8	23,0	22,7
Gleichaltrige(r)	22,6	24,4	25,4	30,9
Jüngere Person(en)	25,2	25,7	25,2	29,7
Gesamt (n)	2.611	1.537	954	461

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-42: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Begleiter	100,0	100,0	100,0	100,0
Weitere(r) Erwachsene(r)	29,4	28,0	31,5	35,1
Gleichaltrige(r)	18,5	21,1	21,0	23,7
Jüngere Person(en)	22,1	24,6	26,8	26,8
Gesamt (n)	1.939	1.134	699	302

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-43: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Fazit

Von Montag bis Donnerstag berichten jeweils mehr als zwei Drittel der mobilen Modellversuchsteilnehmer von keinem weiteren Mitfahrer außer dem Begleiter, sonntags trifft dies nur auf knapp die Hälfte der jungen Fahrer zu.

Die häufigeren „privaten“ Fahrten (Familienangelegenheiten, Besuch von Freunden usw.) am Wochenende schlagen sich in deutlich höheren Anteilen weiterer erwachsener Mitfahrer an diesen Tagen nieder. Auch jüngere Personen fahren samstags und sonntags vermehrt bei Begleitfahrten mit. Es ist nahe liegend, hierunter weitere Elternteile bzw. Geschwister zu vermuten.

5.8.2 Mitfahrer bei zunehmender Begleitdauer

Die Zusammenfassung der in den unterschiedlichen Panelwellen protokollierten Mitfahrer zeigt eine eindeutige Entwicklung (vgl. Tab. 5-41):¹⁵⁹ Der Anteil an Modellversuchsteilnehmern mit gleichaltrigen oder jüngeren Mitfahrern stieg den gesamten Beobachtungszeitraum über¹⁶⁰, der Anteil von Fahranfängern mit weiteren erwachsenen Mitfahrern nahm ab der zweiten Befragungswelle zu. Diese Entwicklung erscheint insofern plausibel, als mit zunehmender Begleitdauer eine parallel dazu zunehmende Fahrerfahrung unterstellt werden kann, die beim Fahranfänger das notwendige Selbstvertrauen schafft, Mitfahrer zu akzeptieren. Umgekehrt baut sich sukzessive auch im Familien- und Bekanntenkreis das notwendige Vertrauen auf, um beim Fahranfänger mitzufahren bzw. bestimmte Fahrtziele gemeinsam anzusteuern.

¹⁵⁹ Nachfolgend werden erneut sog. „Entwicklungstendenzen“ berichtet, wenn in drei aufeinander folgenden Panelwellen die relativen Häufigkeiten der Nennung eines Mitfahrers jeweils zweimal sanken oder zweimal anstiegen.

¹⁶⁰ In der zweiten und dritten Welle blieb der Anteil von Fahranfängern mit jüngeren Mitfahrern konstant.

Bei der Betrachtung der fünftägigen Arbeitswoche ist eine solche Entwicklung nur noch für gleichaltrige Mitfahrer über alle vier Panelwellen festzustellen (vgl. Tab. 5-42).

Ab der zweiten Befragungswelle stieg der Anteil von Modellversuchsteilnehmern, die samstags und sonntags weitere erwachsene Mitfahrer hatten (vgl. Tab. 5-43). Der eine Mitfahrt Gleichaltriger nennende Anteil von Fahranfängern stieg von der ersten zur zweiten Welle an, blieb in der dritten Welle konstant und erhöhte sich in der vierten Panelwelle erneut. Der Anteil der Modellversuchsteilnehmer mit jüngeren Personen im Pkw stieg von der ersten bis zur dritten Welle und blieb in der vierten Befragungswelle konstant.

Fazit

Mit zunehmender Begleitdauer lassen sich tendenziell öfter Mitfahrer feststellen.

5.9 Befahrene Straßenarten

5.9.1 Befahrene Straßenarten in der Erstbefragung

Die von den aktiven Modellversuchsteilnehmern protokollierte Berichtswoche gibt auch einen groben Überblick über die in dieser Zeit benutzten Straßenarten. Ein Blick auf die einzelnen Wochentage in Tab. 5-44 zeigt am Montag den höchsten und am Sonntag den geringsten Anteil von Modellversuchsteilnehmern, die bei Begleitfahrten innerorts unterwegs waren. Dagegen war der Anteil der auf einer Landstraße fahrenden Jugendlichen sonntags am höchsten. Es ist deutlich erkennbar, dass Autobahnfahrten samstags und sonntags öfter unternommen wurden als unter der Woche.

Befahrene Straßenarten	Wochentag							Wochenabschnitt		
	Montag	Diens- tag	Mitt- woch	Donners- tag	Freitag	Sams- tag	Sonn- tag	Mo-So	Mo-Fr	Sa-So
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer									
Innerorts	94,1	93,0	91,4	91,0	91,2	92,5	89,3	97,3	96,1	92,9
Landstraße	62,3	65,0	63,3	65,7	66,3	66,1	69,9	79,4	74,0	72,2
Autobahn	11,1	11,7	11,8	11,3	13,7	17,5	22,2	29,5	20,9	23,8
Gesamt (n)	1.272	1.260	1.260	1.229	1.496	1.409	1.147	2.833	2.591	1.907

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-44: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern im jeweils angegebenem Zeitraum (Wochentag, Wochenabschnitt) befahrene Straßenarten, 1. Panelwelle – nach Wochentagen und Wochenabschnitten (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Ge- schlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunfts- region		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschul- reife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	97,0	97,5	98,0	96,1	96,9	98,0	97,3	97,2	97,9	96,6	97,4	98,6	97,8	96,3	97,6
Landstraße	82,0	76,9	76,1	85,9	83,2	76,4	79,9	76,7	69,2	84,9	86,9	82,1	79,4	78,5	81,7
Autobahn	32,1	27,0	30,2	28,1	26,7	33,7	30,9	22,7	35,2	29,0	20,9	34,8	27,9	29,3	39,5
Gesamt (n)	1.376	1.457	1.880	915	1.429	1.182	2.335	498	1.083	1.088	662	155	1.480	1.033	166

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-45: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten in der Berichtswoche, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Ge- schlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunfts- region		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschul- reife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	95,1	97,1	97,3	93,8	95,6	96,9	96,0	96,5	97,3	95,2	95,7	97,8	97,2	94,5	95,4
Landstraße	77,2	71,0	70,9	80,6	78,2	70,1	74,7	70,4	63,2	78,2	84,5	77,5	74,4	72,3	77,8
Autobahn	24,2	17,8	21,2	20,7	19,1	23,5	22,3	13,8	25,6	20,6	13,8	22,0	20,4	20,0	30,0
Gesamt (n)	1.248	1.343	1.726	833	1.323	1.069	2.156	435	983	995	613	139	1.355	945	152

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-46: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag), 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	92,6	93,2	94,3	90,3	91,3	94,4	92,6	94,4	94,3	91,9	92,2	90,5	93,3	92,4	94,3
Landstraße	73,8	70,6	68,8	79,2	74,5	71,4	71,7	74,4	63,2	76,2	80,2	66,6	72,7	73,2	67,3
Autobahn	25,3	22,4	24,9	21,4	21,4	27,5	24,0	22,9	29,7	23,1	15,5	28,2	21,6	25,2	30,7
Gesamt (n)	955	952	1.260	628	956	810	1.581	325	729	727	451	107	1.005	676	118

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-47: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag), 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Tab. 5-44 zeigt für die Betrachtung der Gesamtstichprobe, dass nahezu alle mobilen Fahranfänger (97,3 %) von Montag bis Sonntag irgendwann innerorts begleitet gefahren sind, vier von fünf Modellversuchsteilnehmern (79,4 %) waren (auch) auf Landstraßen unterwegs und lediglich etwa drei von zehn (29,5 %) auf Bundesautobahnen. Betrachtet man nur die fünftägige Arbeitswoche (Montag bis Freitag), ist der Anteil der innerorts gefahrenen Jugendlichen etwas geringer. Auch Landstraßen wurden seltener befahren und Begleitfahrten auf Autobahnen wurden nur noch von jedem fünften Jugendlichen (20,9 %) angegeben. Am Wochenende sank der Anteil der innerorts oder auf Landstraßen pkw-mobilen Fahranfänger erneut. 23,8 % der 17-Jährigen waren sonntags auf der Autobahn unterwegs.¹⁶¹

Tab. 5-45 differenziert die in der Berichtswoche der ersten Panelwelle befahrenen Straßenarten nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Dabei lassen sich folgende signifikante Unterschiede verallgemeinern:

- Männliche Modellversuchsteilnehmer führen im Vergleich zu jungen Frauen häufiger begleitet auf Landstraßen und Autobahnen.
- Auszubildende waren öfter begleitet auf Landstraßen unterwegs als Schüler.
- Auch Kinder, deren Eltern niedrige bis mittlere Schulabschlüsse hatten, waren häufiger auf Landstraßen unterwegs. Dagegen wurden

Fahranfänger, deren Eltern höhere Bildungsabschlüsse vorwies, häufiger auf der Autobahn begleitet.

- Auf allen drei Straßenarten waren Modellversuchsteilnehmer aus dem Westen häufiger unterwegs als ihre Pendanten aus dem Osten.
- Hinsichtlich des Regionsgrundtyps zeigten sich in der Benutzung innerörtlicher Straßen kaum Unterschiede. Dagegen wurden Landstraßen von Fahranfängern aus Agglomerationsräumen deutlich seltener befahren als von jenen aus verstäderten oder ländlichen Räumen. Umgekehrt waren Modellversuchsteilnehmer aus Agglomerationsräumen am häufigsten auf Autobahnen unterwegs, gefolgt von ihren Kollegen aus verstäderten und ländlichen Regionen.
- Begleitete Autobahnfahrten wurden in der Erstbefragung schließlich am häufigsten von den Fahrnovizen im zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und von solchen mit der längsten bisherigen Verweildauer im BF17 berichtet.

Bei der Betrachtung der fünftägigen Arbeitswoche in Tab. 5-46 erweisen sich die gleichen Unterschiede zwischen Kategorien der unabhängigen Variablen relevant, allerdings führen ostdeutsche Modellversuchsteilnehmer in diesem Wochenabschnitt geringfügig öfter innerorts als ihre westdeutschen Pendanten.

Samstags und sonntags lassen sich keine Unterschiede mehr hinsichtlich des Befahrens innerörtlicher Straßen oder zwischen Fahranfängern aus West- und Ostdeutschland feststellen (vgl. Tab. 5-47). Auch an den beiden Tagen des Wochenendes fuhren junge Männer häufiger als junge Frauen auf Landstraßen und Autobahnen. Auszubildende protokollierten öfter Begleitfahrten auf Landstraßen,

¹⁶¹ Weil manche Fahranfänger eine Straßenart nur von Montag bis Freitag oder nur am Wochenende befahren, waren in der Betrachtung der Wochenabschnitte in Tab. 5-44 die Anteile in der Spalte für die Gesamtwoche („Mo-So“) immer am höchsten.

Fahranfänger mit Eltern mit höherer Schulbildung häufiger Autobahnfahrten als ihre Pendants mit Eltern mit niedriger oder mittlerer Bildung. Auch die plausiblerweise mit sinkender Siedlungs- oder Bevölkerungsdichte steigende Nennung von Landstraßen und die umgekehrt von ländlichen, über verstädterte zu Agglomerationsräumen steigenden Anteile von Autobahnfahrten fanden sich in diesem Wochenabschnitt. Das Gleiche gilt für die zu Beginn der Modellversuchsteilnahme (bis zu zwei Monate) und die (bisher) am längsten Teilnehmenden höheren Anteile von Autobahnfahrten in der Berichtswoche.

Die Tabellen 5-48 bis 5-54 dokumentieren unterschiedliche Nennungen der Straßenarten für die Kategorien der unabhängigen Variablen an jedem einzelnen Wochentag.

- Weibliche Modellversuchsteilnehmer berichteten an jedem Wochentag öfter innerörtliche Fahrten als männliche. Dienstags, freitags und samstags befuhren Männer häufiger als Frauen Landstraßen und mittwochs und donnerstags fuhren sie häufiger auf Autobahnen.
- An jedem einzelnen Wochentag waren Schüler häufiger als Auszubildende innerorts begleitet unterwegs. Umgekehrt fuhren Auszubildende bei ihren begleiteten Fahrten an jedem Wochentag häufiger auf Landstraßen.
- Bei niedrigem oder mittlerem Schulabschluss der Eltern befuhren die Fahranfänger an jedem Wochentag außer samstags häufiger Landstraßen als ihre Pendants mit Eltern mit höherem Schulabschluss. Letztgenannte waren mittwochs und sonntags häufiger innerorts unterwegs. Auch nutzten sie freitags und samstags eher die Autobahn.
- Wenige Unterschiede lassen sich an einzelnen Wochentagen nach der Herkunftsregion verallgemeinern: Modellversuchsteilnehmer aus dem Osten fuhren mittwochs mehr innerorts und seltener auf Autobahnen sowie samstags öfter auf Landstraßen.
- An allen sieben Tagen der Berichtswoche ist erkennbar, dass ausgehend von Teilnehmern aus Agglomerationsräumen, über solche aus verstädterten Räumen bis zu Fahranfängern aus ländlichen Räumen Begleitfahrten häufiger auf Landstraßen und seltener auf Autobahnen stattfanden.
- Die bisherige Begleitdauer erweist sich für die befahrenen Straßenarten nur selten als relevant: Montags wurden mit längerer bisheriger Verweildauer im BF17 auch häufiger Autobahn-

fahrten berichtet. Umgekehrt nahm der Anteil der Fahranfänger, die innerörtliche Straßen befahren hatten, mittwochs mit zunehmender bisheriger Begleitdauer ab.

Fazit

Im Modellversuch dominieren Fahrten auf innerörtlichen Straßen. Landstraßen und Autobahnen werden am häufigsten sonntags befahren. Typischerweise lassen sich Unterschiede im Befahren von Landstraßen und Autobahnen nach dem Regionsgrundtyp feststellen. Auch in der Differenzierung nach den anderen unabhängigen Variablen zeigen sich eine Reihe von Unterschieden.

5.9.2 Befahrene Straßenarten bei zunehmender Begleitdauer

Ein Blick auf die Entwicklung der Anteile benutzter Straßenarten in den aufeinander folgenden Erhebungswellen zeigt deutlich steigende Tendenzen¹⁶² für das begleitete Fahren auf innerörtlichen und Landstraßen, und zwar sowohl bezogen auf die gesamte Berichtswoche als auch auf einzelne Wochenabschnitte (vgl. Tab. 5-55 bis 5-57). Die Anteile der BF17-Teilnehmer, die auf Autobahnen fuhren, stiegen nicht von Welle zu Welle weiter an, waren aber in der letzten Befragung, also unter jungen Fahrern, die besonders lange am Modellversuch teilnahmen, jeweils am höchsten.

Fazit

Mit zunehmender Begleitdauer werden steigende Anteile von Begleitfahrten auf innerörtlichen und Landstraßen berichtet, die Anteile der Begleitfahrten auf Autobahnen zeigen keine eindeutige Entwicklungstendenz.

¹⁶² Dabei werden erneut sog. „Entwicklungstendenzen“ berichtet, wenn in drei aufeinander folgenden Panelwellen die relativen Häufigkeiten der Nennung eines Fahrtzieles jeweils zweimal sanken oder zweimal anstiegen.

Befahrene Straßenarten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	92,1	95,8	96,5	89,3	93,1	95,3	94,2	93,2	95,9	93,0	92,9	94,5	94,5	93,5	93,0
Landstraße	65,0	59,9	57,1	72,1	65,8	57,1	62,3	62,2	48,0	67,8	75,7	59,4	65,1	60,2	52,7
Autobahn	12,9	9,5	10,5	12,2	10,0	12,6	11,6	7,6	13,4	12,0	6,0	6,7	10,5	11,1	20,2
Gesamt (n)	595	677	831	424	688	494	1.098	174	480	481	312	76	673	440	83

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-48: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten am Montag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	91,0	94,8	94,6	89,8	92,2	94,8	92,7	94,7	94,7	92,0	92,0	92,7	93,9	91,6	93,7
Landstraße	67,9	62,3	61,4	72,1	68,3	62,1	65,1	64,0	52,2	68,2	78,4	63,7	64,5	65,2	70,0
Autobahn	12,9	10,5	11,3	12,5	10,4	13,2	12,3	7,5	15,1	11,3	7,2	4,2	11,2	13,0	14,0
Gesamt (n)	603	657	821	433	670	500	1.088	172	460	482	319	70	663	461	66

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-49: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten am Dienstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	88,9	93,7	93,9	86,2	89,9	93,7	90,6	95,9	93,2	90,5	90,0	98,4	92,3	89,5	87,1
Landstraße	65,7	61,0	59,2	72,1	66,5	60,1	63,4	63,0	48,8	68,9	75,6	70,6	61,2	64,1	71,5
Autobahn	14,8	9,1	12,8	10,2	11,2	13,0	12,6	7,0	15,4	12,5	5,9	12,0	11,6	11,7	15,2
Gesamt (n)	614	646	821	425	670	504	1.088	172	459	474	327	67	675	446	72

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-50: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten am Mittwoch, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	88,7	93,2	94,0	85,5	89,7	92,8	90,5	94,4	91,7	90,9	90,1	92,6	90,9	90,5	93,2
Landstraße	66,4	65,0	61,6	73,8	70,0	60,9	65,5	67,0	52,4	70,6	78,1	68,6	65,9	65,4	62,8
Autobahn	13,8	8,9	10,9	11,9	10,9	11,5	12,0	7,2	15,4	9,8	7,4	15,1	11,1	11,0	11,0
Gesamt (n)	595	634	806	410	643	492	1.062	167	454	476	299	67	658	431	73

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-51: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten am Donnerstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	89,4	93,1	92,8	88,4	89,8	92,3	91,0	92,6	93,1	91,0	89,0	95,1	91,4	90,6	90,7
Landstraße	70,4	62,1	62,5	72,9	69,3	63,9	66,1	67,1	55,0	69,8	77,8	59,2	66,8	66,9	63,9
Autobahn	15,1	12,4	13,3	14,5	12,4	16,1	14,0	12,6	17,7	14,0	7,4	16,7	13,1	13,7	16,6
Gesamt (n)	745	752	951	539	782	616	1.255	241	557	569	371	82	776	542	96

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-52: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten am Freitag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	91,4	93,5	94,0	89,7	91,2	93,6	92,7	91,3	94,3	91,5	91,1	91,6	93,1	91,4	94,4
Landstraße	68,7	63,4	62,6	73,0	67,7	65,9	64,7	73,7	55,6	70,5	76,2	54,8	65,8	68,5	63,7
Autobahn	18,0	17,1	18,7	15,5	14,8	21,1	17,3	18,9	21,2	18,8	9,7	19,5	15,1	19,9	22,5
Gesamt (n)	707	702	930	467	706	608	1.187	222	546	523	340	72	743	503	91

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-53: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten am Samstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschl. Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Innerorts	89,3	89,3	91,5	85,4	87,1	91,5	88,7	92,1	92,1	87,6	87,8	88,7	89,5	89,1	89,4
Landstraße	69,4	70,3	67,0	75,4	74,0	66,6	70,0	69,4	60,6	73,1	79,5	69,5	70,0	70,6	65,2
Autobahn	23,7	20,7	23,5	19,0	21,1	24,3	22,9	19,4	29,7	19,6	14,6	27,5	21,9	20,7	28,0
Gesamt (n)	591	557	742	397	573	489	931	216	434	441	272	73	602	400	72

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-54: Von mobilen Modellversuchsteilnehmern befahrene Straßenarten am Sonntag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Innerorts	97,3	97,7	98,8	99,3
Landstraße	79,4	83,4	85,8	88,3
Autobahn	29,5	32,6	29,9	36,2
Gesamt (n)	2.833	1.651	1.035	505

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-55: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswoche – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Innerorts	96,1	96,8	98,3	99,2
Landstraße	74,0	77,0	81,1	84,4
Autobahn	20,9	22,2	22,0	25,5
Gesamt (n)	2.591	1.524	951	461

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-56: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Befahrene Straßenarten	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Innerorts	92,9	93,2	96,2	96,2
Landstraße	72,2	75,6	79,5	79,6
Autobahn	23,8	27,0	23,1	29,9
Gesamt (n)	1.907	1.110	673	299

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-57: Mitfahrer der mobilen Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

5.10 Verkehrsbedingungen während der Begleitfahrten

5.10.1 Verkehrsbedingungen in der Erstbefragung

Abschließend zu den quantitativen und qualitativen Aspekten der Exposition in der Berichtswoche interessiert noch eine Auswahl von Verkehrsbedingungen, unter denen im Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ Fahrerfahrungen gesammelt wurden.

Tab. 5-58 untergliedert die Verkehrsbedingungen in der Erstbefragung – also ab November 2007 – nach dem Wochentag der Begleitfahrt: Demnach wurde samstags und sonntags etwas mehr bei Tageslicht gefahren. An den fünf Tagen der Arbeitswoche gab es mehr Fahrten bei Dämmerung als am Wochenende, was ebenso für die Hypothese zurückzulegender sog. Pflichtwege zur Schule oder zum Ausbildungsplatz sprechen könnte wie für das Timing der an diesen Wochentagen häufigen Haushaltserledigungen am späteren Nachmittag. Nachtfahrten waren an keinem Wochentag deutlich häufiger als an anderen Tagen. Eine unbekannte Verkehrsumgebung wurde an beiden Tagen des Wochenendes öfter berichtet und Fahrten bei dichtem Verkehr waren während der Arbeitswoche häufiger.

Tab. 5-58 informiert auch über die Verkehrsbedingungen, wie sie in unterschiedlichen Wochenabschnitten erlebt wurden. Deutlich am häufigsten machten Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswoche (Montag bis Sonntag) ihre Fahrerfahrungen bei Tageslicht. Jahreszeitlich bedingt war in der Erstbefragung auch der Anteil der Fahrer, die

in der Dämmerung Auto fahren, hoch. Da diese Verkehrsbedingung deutlich öfter während der fünftägigen Arbeitswoche als am zweitägigen Wochenende berichtet wurde, könnten sich dabei die Fahrten zur Schule / zum Ausbildungsplatz oder zurück niederschlagen. Weniger als die Hälfte der Fahranfänger berichtete Nachtfahrten; auch diese Verkehrsbedingung trat am Wochenende seltener auf als unter der Woche. Vier von fünf Modellversuchsteilnehmern (81,9 %) erwähnten in der Gesamtwochenbetrachtung ausdrücklich eine trockene Fahrbahn, sechs von zehn (61,0 %) fuhren in der Berichtswoche auch bei Regen. Jeder 17. junge Fahrer (14,2 %) machte in dieser Zeit auch Erfahrungen mit winterlichen Straßenverhältnissen (Schnee, Eis). In einer unbekanntenen Verkehrsumgebung befanden sich 30,3 % der Befragten und fast die Hälfte (45,6 %) fuhr auch bei dichtem Verkehr.

Explizit das Fahren erschwerende Bedingungen, wie Dämmerung, Nacht, Niederschläge (Regen, Schneefall) oder dichter Verkehr, kamen unter der Woche häufiger vor als am Wochenende. Dies deutet darauf hin, dass für die im Zuge des Begleiteten Fahrens von Montag bis Freitag deutlich häufiger zurückgelegten sog. Pflichtwege zur Schule / zum Ausbildungsplatz oder bei Haushaltserledigungen (vgl. Abschnitt 5.7.1), auch eher erschwerende Verkehrsbedingungen in Kauf genommen wurden. Vermehrte samstägliche und sonntägliche Fahrten bei Tageslicht oder in unbekannter Umgebung können dagegen als typisch für die sog. privaten Fahrten (Familienangelegenheiten, Besuch von Freunden etc.) interpretiert werden.

Verkehrsbedingungen	Wochentag							Wochenabschnitt		
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	Mo-So	Mo-Fr	Sa-So
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer									
Tageslicht	62,8	63,0	65,4	65,4	64,4	75,6	76,4	86,4	76,9	81,5
Dämmerung	51,7	48,4	45,6	45,5	46,0	32,4	36,0	70,4	65,1	40,4
Nachts	21,2	22,6	20,3	21,9	23,7	23,3	22,3	45,4	37,3	28,2
Trockene Fahrbahn	61,4	58,0	60,0	59,5	55,0	61,2	63,2	81,9	76,0	68,9
Regen	33,9	35,3	33,5	32,3	37,5	32,9	32,2	61,0	55,0	38,9
Schneefall, Eis	7,5	6,3	6,7	5,9	7,2	7,8	6,9	14,2	11,6	8,9
Unbekannte Umgebung	9,9	9,6	9,8	11,2	10,4	20,1	21,6	30,3	19,7	25,1
Dichter Verkehr	29,3	28,0	26,3	26,4	28,8	23,5	17,6	45,6	41,6	25,2
Gesamt (n)	1.267	1.266	1.270	1.231	1.495	1.404	1.152	2.832	2.587	1.907

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-58: Verkehrsbedingungen, 1. Panelwelle – nach Wochentagen und Wochenabschnitten (Mehrfachantworten)

Tab. 5-59 stellt die in der Berichtswoche protokollierten Verkehrsbedingungen nach den Kategorien der unabhängigen Variablen dar. Nur eine einzige Verkehrsbedingung wurde geschlechtsspezifisch unterschiedlich häufig genannt: Männliche Fahranfänger fuhren signifikant häufiger nachts begleitet Auto als weibliche.

Auszubildende fuhren häufiger als Schüler in der Dämmerung oder bei Schneefall / Eis. Dies könnte auf die häufigere Nutzung des Pflichtweges zur Ausbildungsstätte (vgl. Abschnitt 5.7.1) für Begleitfahrten auch bei schwierigeren Verkehrsbedingungen zurückzuführen sein. Umgekehrt waren Schüler als Autofahrer öfter nachts oder in unbekannter Umgebung unterwegs. Mit diesen ausbildungsspezifischen Unterschieden stimmen die Antwortmuster überein, wenn man sie nach dem Schulabschluss der Eltern unterteilt. Kinder von Eltern mit niedrigem oder mittlerem Schulabschluss berichteten häufiger Begleitfahrten bei Dämmerung oder Schneefall / Eis. Kinder von Eltern mit höherem Bildungsabschluss waren als Pkw-Fahrer öfter nachts oder bei dichtem Verkehr unterwegs.

Mit Ausnahme des Regens unterschieden sich Fahranfänger aus West und Ost hinsichtlich aller aufgelisteten Verkehrsbedingungen. Nur Fahrten bei Schneefall / Eis wurden von jungen Fahrern aus den neuen Bundesländern häufiger unternommen, alle anderen Verkehrsbedingungen waren unter den Fahranfängern aus den alten Bundesländern weiter verbreitet.

Raumbezogene Unterschiede bezüglich erlebter Verkehrsbedingungen lassen sich nach dem Regionsgrundtyp nachweisen. Während die Unterschiede für Fahrten bei Tageslicht unspezifisch waren, stieg der Anteil von Nachtfahrten oder von Fahrten bei Schneefall / Eis mit sinkender Bevölkerungsdichte. Dies könnte für die Notwendigkeit der Mobilität mit dem Pkw in eher ländlichen Regionen auch bei schlechtem Wetter sprechen. Umgekehrt sank mit der Bevölkerungsdichte der Anteil von Fahrten in unbekannter Umgebung und – plausiblerweise – bei dichtem Verkehr.

Auch in Bezug auf die bisherige Begleitdauer gibt es Unterschiede in den genannten Verkehrsbedingungen. Hinsichtlich einer trockenen Fahrbahn erscheinen diese Unterschiede ungerichtet. Fahrten bei Regen wurden mit längerer bisheriger Begleitdauer seltener berichtet. Schneefall oder Eis hinderten Modellversuchsteilnehmer mit zunehmender Begleitdauer immer seltener an der Durchführung von Begleitfahrten und eine unbekannte Umgebung war plausiblerweise insbesondere zu Beginn der Begleitphase häufiger berichtenswert.

Im Großen und Ganzen lassen sich diese für die gesamte Berichtswoche geltenden Unterschiede auch in der fünftägigen Arbeitswoche (vgl. Tab. 5-60) und am zweitägigen Wochenende (vgl. Tab. 5-61) wieder finden:

- Junge Männer unternahmen am Wochenende mehr Nachtfahrten und mehr Fahrten bei Tageslicht.
- Ausbildungsspezifische Unterschiede bei Begleitfahrten in der Dämmerung oder bei Schneefall / Eis sind auch in den beiden Wochenabschnitten sichtbar. Zusätzlich fuhren Schüler in der Arbeitswoche häufiger bei Tageslicht als Auszubildende.
- Die für die gesamte Berichtswoche behaupteten Unterschiede bei den Verkehrsbedingungen nach dem Schulabschluss der Eltern finden sich für das Fahren bei Dämmerung und Schneefall / Eis auch unter der Woche, für Nachtfahrten am Wochenende.
- Von Montag bis Freitag wurden, außer Fahrten bei Schneefall / Eis, alle Verkehrsbedingungen im Westen häufiger berichtet. An Samstagen und Sonntagen traf dies nur auf das Tageslicht und den Regen zu. Fahrten bei Schneefall / Eis fanden an diesen beiden Tagen häufiger in den neuen Bundesländern statt.
- Mit Ausnahme der unbekannteren Verkehrsumgebung finden sich alle signifikanten räumlichen Unterschiede auch an den fünf Tagen der Arbeitswoche. Samstags und sonntags zeigen sich erneut Unterschiede bei Tageslichtfahrten. Außerdem stiegen die Anteile der Jugendlichen, die an diesen Tagen bei Schneefall / Eis Begleitfahrten unternahmen, mit sinkender Bevölkerungsdichte, während Fahrten in unbekannter Umgebung oder bei dichtem Verkehr von Agglomerationsräumen über verstädterte zu ländlichen Räumen hin immer seltener vorkamen.
- Die Unterschiede nach der bisherigen Begleitdauer im Hinblick auf die Verkehrsbedingungen trockene Fahrbahn, Regen, Schneefall / Eis und unbekanntere Umgebung sind auch in der fünftägigen Arbeitswoche zu finden. Am Wochenende sind die Unterschiede hinsichtlich des Fahrens auf trockener Fahrbahn nicht verallgemeinerbar, dafür zeigen sich unspezifische Unterschiede des Fahrens bei Dämmerung.

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	86,7	86,1	87,2	84,8	86,3	87,0	87,6	80,7	86,5	85,8	87,1	90,4	87,7	84,1	84,9
Dämmerung	69,5	71,2	68,9	73,4	71,8	67,9	71,2	66,3	69,3	71,4	70,3	68,2	72,1	68,3	70,1
Nachts	49,5	41,5	47,6	41,7	42,8	50,6	46,0	42,3	43,3	45,6	48,3	49,7	44,4	45,1	52,2
Trockene Fahrbahn	82,5	81,2	83,2	79,5	81,9	82,8	83,8	72,5	82,1	83,4	78,9	85,5	85,1	77,1	79,4
Regen	60,2	61,8	62,6	57,9	60,0	62,8	61,0	60,9	62,8	61,8	56,8	68,5	66,7	54,5	43,7
Schneefall, Eis	14,8	13,7	11,8	19,3	16,1	12,2	13,2	19,2	9,9	13,5	22,5	1,2	14,1	15,4	20,2
Unbekannte Umgebung	31,4	29,3	31,9	26,8	28,8	32,0	31,0	27,0	33,6	28,9	27,3	43,2	33,3	24,4	28,6
Dichter Verkehr	44,7	46,5	46,5	44,0	43,7	49,1	46,1	43,3	50,1	46,0	37,8	53,1	47,4	42,8	40,6
Gesamt (n)	1.376	1.456	1.879	915	1.428	1.182	2.335	497	1.082	1.088	662	155	1.480	1.032	166

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-59: Verkehrsbedingungen in der Berichtswche, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	75,6	78,0	78,8	72,8	76,8	77,2	79,0	66,5	76,8	76,0	78,4	82,9	78,6	73,3	77,4
Dämmerung	64,4	65,8	63,5	68,6	67,5	61,6	65,8	61,6	63,8	65,9	66,0	66,6	65,1	65,0	65,3
Nachts	41,0	33,9	38,4	35,6	35,5	40,6	37,9	34,6	35,6	36,6	41,1	42,3	35,8	37,7	44,2
Trockene Fahrbahn	76,8	75,2	77,2	73,8	76,2	76,3	77,8	66,9	76,2	77,6	73,0	80,3	79,4	70,7	74,1
Regen	54,1	55,9	55,9	53,1	53,5	57,5	55,7	51,8	57,2	55,3	51,0	61,3	60,0	49,9	36,7
Schneefall, Eis	12,7	10,6	9,4	16,1	12,8	10,0	11,0	14,5	7,8	10,5	19,6	0	12,3	11,6	16,2
Unbekannte Umgebung	20,7	18,8	20,7	17,4	19,0	20,5	20,2	17,2	21,7	18,6	18,1	29,3	21,8	14,8	22,2
Dichter Verkehr	40,5	42,6	42,3	40,5	40,5	44,2	42,1	39,3	46,5	41,5	34,0	48,9	43,2	38,8	38,0
Gesamt (n)	1.247	1.340	1.723	832	1.320	1.068	2.153	434	981	993	613	139	1.356	941	151

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-60: Verkehrsbedingungen in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag), 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	82,7	80,3	81,4	82,2	81,9	81,9	81,9	79,6	81,5	79,8	84,4	90,7	80,2	82,4	79,9
Dämmerung	40,0	40,8	38,2	43,9	38,8	40,2	40,0	42,2	40,7	40,4	39,8	33,7	43,4	36,2	44,0
Nachts	31,1	25,3	29,8	25,2	25,8	32,9	28,0	29,3	27,5	29,4	27,5	29,0	27,5	28,6	31,5
Trockene Fahrbahn	69,3	68,4	70,0	66,8	68,8	69,2	70,4	61,5	71,5	67,8	66,3	78,8	70,1	66,9	61,0
Regen	39,6	38,1	39,9	36,7	36,8	40,6	37,9	43,6	40,1	39,7	35,7	40,3	44,6	31,9	29,0
Schneefall, Eis	9,3	8,4	7,6	11,6	9,8	7,8	7,9	13,5	6,2	8,2	14,3	1,8	8,3	9,8	14,6
Unbekannte Umgebung	26,1	24,1	25,9	23,0	23,5	27,1	25,6	23,0	28,6	24,8	19,9	34,8	27,8	20,8	18,9
Dichter Verkehr	25,0	25,3	25,0	25,3	24,2	26,7	25,0	25,8	28,2	26,3	18,4	28,4	25,5	25,0	20,5
Gesamt (n)	957	950	1.260	628	959	808	1.582	325	730	727	450	106	1.006	677	118

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-61: Verkehrsbedingungen am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag), 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	62,5	63,1	63,6	60,9	64,0	60,0	64,6	51,5	61,9	64,3	62,1	67,9	63,3	61,1	63,2
Dämmerung	52,9	50,7	48,4	57,8	52,1	51,2	51,1	55,5	49,6	51,7	55,0	44,3	51,7	54,3	45,1
Nachts	25,3	17,6	20,7	22,4	22,3	19,3	21,0	22,5	19,0	20,3	25,9	15,9	20,4	22,4	26,0
Trockene Fahrbahn	61,7	61,2	63,4	58,4	60,9	63,6	62,2	56,6	61,1	62,2	60,9	70,9	62,4	57,7	64,5
Regen	34,1	33,7	34,0	33,4	33,6	34,9	34,7	28,6	37,4	33,8	28,7	35,8	39,3	28,0	18,3
Schneefall, Eis	8,1	7,0	5,7	10,7	7,3	6,9	6,7	12,6	3,7	8,1	12,5	0	8,6	6,9	8,8
Unbekannte Umgebung	11,4	8,5	9,1	10,5	9,5	10,1	9,8	10,0	10,6	8,3	11,1	9,2	10,5	8,0	14,7
Dichter Verkehr	29,2	29,3	29,7	28,5	30,5	28,5	29,1	30,3	33,6	30,7	20,5	25,2	33,0	26,1	19,4
Gesamt (n)	592	675	830	420	688	491	1.095	172	478	477	312	76	674	435	82

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-62: Verkehrsbedingungen am Montag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	61,6	64,3	63,9	61,5	64,6	61,6	63,9	57,2	65,2	59,4	65,1	62,1	65,7	57,3	76,0
Dämmerung	50,6	46,3	45,0	54,5	50,2	44,5	48,4	48,4	46,4	50,9	47,4	40,4	47,0	51,5	48,7
Nachts	24,9	20,4	22,7	22,2	20,9	25,1	21,3	30,7	21,4	22,8	23,9	25,3	20,4	25,6	19,4
Trockene Fahrbahn	59,6	56,6	58,7	56,4	59,3	58,1	58,3	56,5	55,3	60,6	58,1	65,5	61,9	51,3	57,6
Regen	34,9	35,7	36,6	33,4	33,4	36,9	35,5	34,1	40,3	34,1	30,1	37,5	37,3	32,9	30,2
Schneefall, Eis	6,9	5,7	5,0	8,5	7,4	4,9	5,2	12,9	4,2	5,8	10,0	0	6,8	6,3	7,7
Unbekannte Umgebung	9,7	9,6	9,7	9,4	9,4	9,3	9,7	9,3	9,8	9,0	10,3	12,3	11,0	7,3	9,0
Dichter Verkehr	26,8	29,1	28,7	27,0	26,0	31,5	27,1	34,0	31,8	30,5	19,0	27,4	29,1	27,1	24,2
Gesamt (n)	606	660	822	438	676	501	1.094	172	458	484	324	71	668	461	66

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-63: Verkehrsbedingungen am Dienstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	62,5	68,2	67,7	60,7	65,6	65,4	66,8	56,6	66,2	63,2	67,6	66,9	67,3	61,9	68,6
Dämmerung	48,2	43,1	42,6	51,6	46,9	44,0	44,9	49,8	42,8	47,8	46,3	46,4	45,6	44,6	50,4
Nachts	24,0	16,8	19,2	22,3	18,7	23,5	20,0	22,0	19,8	20,9	20,1	22,9	18,0	22,3	27,6
Trockene Fahrbahn	58,5	61,4	63,0	54,6	59,0	62,0	60,8	54,6	63,7	60,2	54,4	74,3	63,2	52,5	63,3
Regen	36,8	30,4	32,7	34,5	33,2	34,0	33,1	36,0	32,3	34,3	34,1	33,3	34,8	33,2	23,5
Schneefall, Eis	6,9	6,5	5,7	8,6	6,7	6,5	6,6	7,6	4,7	5,7	10,9	0	7,9	5,7	8,2
Unbekannte Umgebung	10,4	9,3	11,1	7,2	8,3	11,0	10,1	7,9	10,7	10,9	6,9	15,2	10,6	7,8	9,7
Dichter Verkehr	27,6	25,0	25,6	27,6	25,3	28,8	26,2	26,8	30,3	25,5	21,8	26,7	27,7	24,6	23,0
Gesamt (n)	619	652	824	432	677	504	1.097	174	461	481	328	67	680	451	73

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-64: Verkehrsbedingungen am Mittwoch, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	64,6	66,2	66,0	64,1	65,6	64,9	66,3	59,8	61,7	65,9	70,3	65,2	67,0	61,4	75,5
Dämmerung	45,5	45,5	42,2	51,6	47,4	41,9	43,9	55,9	45,7	44,9	46,1	36,0	47,8	44,5	39,2
Nachts	23,8	20,1	21,5	23,0	19,9	24,4	22,1	20,5	23,6	18,7	24,4	28,4	19,2	25,0	22,1
Trockene Fahrbahn	61,8	57,4	60,1	58,6	60,0	59,8	60,4	53,6	57,6	63,9	55,4	71,6	62,6	52,6	61,7
Regen	29,6	34,7	33,1	31,0	30,7	34,2	32,4	31,1	36,7	29,7	29,7	32,2	34,8	31,3	14,9
Schneefall, Eis	5,9	6,0	4,6	8,0	6,7	4,7	5,6	7,9	3,8	4,8	11,1	0	7,6	4,1	6,8
Unbekannte Umgebung	11,1	11,3	10,8	11,8	12,0	10,6	11,0	12,5	12,9	8,8	12,4	17,9	12,9	7,8	9,7
Dichter Verkehr	24,6	28,0	26,1	27,3	25,7	27,9	25,6	31,6	31,2	26,4	19,0	26,8	29,2	23,2	18,5
Gesamt (n)	598	633	805	414	646	491	1.065	166	455	478	298	67	660	431	73

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-65: Verkehrsbedingungen am Donnerstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	63,4	65,3	65,4	62,4	66,3	62,2	64,7	62,7	62,5	64,7	66,8	72,3	66,2	61,2	60,8
Dämmerung	48,3	43,7	42,4	52,0	48,7	40,2	45,8	46,9	44,5	46,0	48,2	41,4	45,2	47,5	47,4
Nachts	25,4	22,0	24,6	21,9	21,0	27,6	24,4	19,8	23,0	22,1	27,1	24,1	22,1	24,2	33,0
Trockene Fahrbahn	56,5	53,4	55,5	53,8	55,8	53,7	56,1	48,8	56,9	54,4	52,9	62,4	55,6	52,3	57,8
Regen	36,7	38,3	37,9	36,5	37,4	37,7	37,2	39,3	36,1	39,9	36,0	48,6	42,1	32,6	19,1
Schneefall, Eis	8,4	6,0	6,2	9,0	7,8	6,7	6,8	8,9	6,0	5,4	11,6	0	7,9	6,5	10,8
Unbekannte Umgebung	11,2	9,6	11,4	8,6	9,5	11,7	10,7	9,2	12,5	10,5	7,2	15,9	12,1	7,5	8,6
Dichter Verkehr	28,2	29,4	28,6	29,4	27,9	30,6	28,6	30,1	34,0	27,1	23,8	32,3	31,6	24,4	28,4
Gesamt (n)	741	754	949	540	782	615	1.253	242	558	566	372	82	777	541	95

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-66: Verkehrsbedingungen am Freitag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	76,0	75,2	75,2	76,0	75,7	76,1	75,1	78,2	74,1	76,1	77,3	83,2	75,1	76,0	71,4
Dämmerung	30,7	34,2	31,7	33,0	29,8	34,0	32,2	33,5	34,7	31,3	30,7	33,4	35,4	27,7	33,1
Nachts	26,7	19,8	23,8	22,3	21,4	26,0	23,3	23,0	22,7	25,3	21,1	23,9	21,2	25,3	28,8
Trockene Fahrbahn	59,6	62,8	62,2	59,0	60,8	62,0	62,5	54,1	63,8	61,2	57,1	73,4	61,8	58,9	59,6
Regen	34,4	31,4	34,6	29,3	31,8	33,6	32,3	36,3	33,4	33,8	30,7	33,6	38,9	26,9	16,9
Schneefall, Eis	8,8	6,7	6,8	9,9	8,2	6,9	7,1	11,2	6,1	7,0	11,6	1,3	8,1	7,4	12,6
Unbekannte Umgebung	21,5	18,6	20,8	18,2	18,0	23,2	20,1	20,1	23,9	19,2	15,2	27,9	22,6	15,6	18,2
Dichter Verkehr	22,3	24,8	24,5	21,3	21,7	25,6	23,7	22,8	27,8	23,1	17,3	27,9	23,9	23,5	16,9
Gesamt (n)	704	700	927	465	705	603	1.182	222	544	521	338	71	741	501	91

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-67: Verkehrsbedingungen am Samstag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	2 Monate	3 Monate	4 Monate	5 Monate
	%														
Tageslicht	78,7	74,0	77,0	76,1	77,8	76,4	78,5	67,5	77,4	75,4	76,6	84,8	74,2	77,1	83,4
Dämmerung	36,5	35,5	33,4	40,3	36,4	32,9	36,1	35,6	34,6	37,3	36,3	29,0	37,5	34,2	41,0
Nachts	23,8	20,7	24,7	17,7	20,2	26,6	21,8	24,5	21,2	22,3	24,3	23,1	23,4	21,2	18,6
Trockene Fahrbahn	63,7	62,8	65,3	59,5	63,8	62,4	65,4	53,8	64,4	63,5	61,1	74,1	64,4	61,6	50,8
Regen	31,8	32,7	33,1	30,6	30,8	33,5	31,3	36,4	33,1	33,7	28,5	31,6	36,3	26,6	29,7
Schneefall, Eis	7,0	6,8	6,1	8,6	7,6	6,5	5,9	11,3	3,9	7,0	11,4	1,3	6,0	8,4	11,3
Unbekannte Umgebung	22,0	21,3	22,5	19,6	20,9	21,9	22,3	18,7	24,5	22,3	16,1	30,6	24,0	18,3	11,3
Dichter Verkehr	19,0	16,2	16,4	19,8	18,5	17,0	16,7	21,7	17,8	21,0	11,8	18,1	18,3	16,6	17,1
Gesamt (n)	597	555	747	396	576	490	936	216	436	442	273	73	608	400	71

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 5-68: Verkehrsbedingungen am Sonntag, 1. Panelwelle – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Die Tabellen 5-62 bis 5-68 dokumentieren die an den einzelnen Wochentagen genannten Verkehrsbedingungen nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Die signifikanten Unterschiede zwischen den so gebildeten Teilstichproben sind grauschattiert und werden hier nicht im Einzelnen besprochen.

Hinsichtlich der erlebten Verkehrsbedingungen ist wieder ein Vergleich der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer mit 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern möglich. Tab. 5-69 vergleicht dazu die Angaben der aktiven Modellversuchsteilnehmer aus allen vier Panelwellen mit der Querschnittsbefragung der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010). Sieht man von den witterungsabhängigen Bedingungen (trockene

Fahrbahn, Regen, Schneefall, Eis) ab und konzediert evtl. erhöhte Anteilswerte in der Prozessevaluation aufgrund der bis zu viermaligen Befragung der Jugendlichen, fällt insbesondere auf, dass 18-jährige Fahranfänger, verglichen mit BF17-Teilnehmern, in allen betrachteten Wochenabschnitten – und insbesondere an Samstagen und Sonntagen – deutlich häufiger nachts als Autofahrer unterwegs waren.

Dieser Unterschied zwischen 17-jährigen Modellversuchsteilnehmern und 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern ist ein starkes Indiz für eine hinsichtlich der pkw-mobilen Tageszeit und möglicher Fahrtziele restringierende Wirkung der Begleitaufgabe im Modellversuch, die z. B. nächtliche Diskofahrten für Fahranfänger und ihre Begleiter kaum attraktiv erscheinen lässt.

Fazit

Inhaltlich unterschiedliche Verkehrsbedingungen bei den Begleitfahrten sind nach den sozioökonomischen Variablen der Ausbildung des Jugendlichen und des Schulabschlusses seiner Eltern ebenso nachweisbar wie nach der Bevölkerungsdichte und der bisherigen Begleitdauer. Darüber hinaus ist von unterschiedlichen Fahrerfahrungen aufgrund unterschiedlicher Verkehrsbedingungen in den alten und neuen Bundesländern auszugehen.

Hinsichtlich der bei Begleitfahrten erlebten Verkehrsbedingungen zeigt sich die Besonderheit des institutionellen Rahmens „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ erst im Vergleich mit entsprechenden Daten 18-jähriger herkömmlicher Fahranfänger. Modellversuchsteilnehmer sind deutlich seltener als 18-Jährige nachts als Pkw-Fahrer unterwegs, insbesondere am Wochenende. Über die eigentliche Intention der Begleitaufgabe und die bereits festgestellten Einschränkungen hinsichtlich der angestrebten Fahrtziele hinaus, wirken im Begleiteten Fahren offensichtlich auch Constraints hinsichtlich der Auswahl mobiler Tageszeiten.

5.10.2 Verkehrsbedingungen bei zunehmender Begleitdauer

Mit zunehmender Begleitdauer bzw. mit der wiederholten Befragung der BF17-Teilnehmer im Rahmen der Prozessevaluation lassen sich folgende

Entwicklungstendenzen¹⁶³ feststellen (vgl. Tab. 5-70 bis 5-72):

- Der Anteil bei Tageslicht fahrender Jugendlicher stieg mit zunehmender Begleitdauer in der gesamten Woche, der fünftägigen Arbeitswoche und bis zur dritten Panelwelle auch an Wochenenden.
- Fahrten in der Dämmerung wurden von der ersten bis zur dritten Panelwelle immer weniger berichtet.
- Nachtfahrten nahmen bei Betrachtung der gesamten Woche und der fünftägigen Arbeitswoche stetig ab.¹⁶⁴
- Trockene Fahrbahnen wurden von der ersten bis zur dritten Panelwelle in allen Wochenabschnitten immer häufiger genannt, umgekehrt sanken in dieser Zeit die Anteile der Fahranfänger, die bei Regen unterwegs gewesen waren.
- Entsprechend der jahreszeitlichen Terminierung der Feldzugänge (vgl. Tab. 3-1) sank der Anteil von Fahranfängern mit Fahrerfahrung bei Schneefall / Eis von der ersten zur zweiten Welle und fehlte bei den beiden letzten Wellen völlig.
- Fahrten in unbekannter Umgebung nahmen von der ersten bis zur dritten Panelwelle stetig ab. Dies ist insofern plausibel, als Fahranfänger zu Beginn ihrer Fahrkarriere mehr Wege erst kennen lernen müssen und später nur noch wenige neue Wegstrecken in unbekannter Umgebung hinzukommen.
- In der Gesamtwoche und der fünftägigen Arbeitswoche nahm die Nennung dichten Verkehrs von Welle zu Welle ab. Neben der tatsächlichen Auto-Mobilität auf Straßen mit weniger dichtem Verkehr kann die wachsende Fahrerfahrung zu einer Änderung in der Wahrnehmung gleicher oder ähnlicher Verkehrssituationen führen.

¹⁶³ Wenn in drei aufeinander folgenden Panelwellen die relativen Häufigkeiten der Nennung eines Fahrtzieles jeweils zweimal sanken oder zweimal anstiegen, soll von sog. „Entwicklungstendenzen“ gesprochen werden.

¹⁶⁴ Die in Tab. 5-70 bis Tab. 5-72 jeweils in der ersten Panelwelle im Vergleich zu späteren Erhebungen geringeren Anteile von Fahrten bei Tageslicht bzw. die jeweils in der Erstbefragung höheren Anteile von Fahrten in der Dämmerung oder nachts müssen vor dem Hintergrund der jahreszeitlichen Terminierung der Feldphasen der Prozessevaluation interpretiert werden.

Verkehrsbedingungen	Wochenabschnitt					
	Montag bis Sonntag		Montag bis Freitag		Samstag und Sonntag	
	Prozess- evaluation	18-Jährige ¹⁾	Prozess- evaluation	18-Jährige ¹⁾	Prozess- evaluation	18-Jährige ¹⁾
	% der Fahranfänger					
Tageslicht	93,7	96,0	89,3	92,8	89,1	86,9
Dämmerung	80,1	77,2	73,9	70,9	49,7	51,9
Nachts	53,5	69,8	44,8	57,7	31,1	53,3
Trockene Fahrbahn	91,2	80,5	87,6	77,5	82,8	63,4
Regen	75,8	53,6	69,6	45,6	47,1	30,7
Schneefall, Eis	18,1	15,2	14,5	13,1	9,2	8,1
Unbekannte Umgebung	46,9	27,3	32,6	17,6	35,7	17,6
Dichter Verkehr	60,2	47,9	55,0	44,1	34,4	19,1
Gesamt (n)	2.579	2.686	2.463	2.601	2.071	2.228

¹⁾ Datenquelle: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010);

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-69: Verkehrsbedingungen nach Wochenabschnitten – Modellversuchsteilnehmer im Vergleich mit 18-jährigen Fahranfängern (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Tageslicht	86,4	92,5	96,3	96,4
Dämmerung	70,4	65,0	43,8	44,7
Nachts	45,4	31,9	15,4	14,7
Trockene Fahrbahn	81,9	85,2	95,0	94,1
Regen	61,0	63,5	32,1	40,4
Schneefall, Eis	14,2	11,6	0	0
Unbekannte Umgebung	30,3	29,5	26,2	32,4
Dichter Verkehr	45,6	43,0	37,9	36,7
Gesamt (n)	2.832	1.653	1.035	505

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-70: Verkehrsbedingungen der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der Berichtswoche – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Tageslicht	76,9	87,0	94,3	95,6
Dämmerung	65,1	58,3	37,6	37,6
Nachts	37,3	26,1	13,0	12,0
Trockene Fahrbahn	76,0	79,7	93,9	90,8
Regen	55,0	56,6	29,4	37,7
Schneefall, Eis	11,6	9,5	0	0
Unbekannte Umgebung	19,7	19,0	18,1	22,3
Dichter Verkehr	41,6	39,1	35,7	32,0
Gesamt (n)	2.587	1.524	953	460

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-71: Verkehrsbedingungen der mobilen Modellversuchsteilnehmer in der fünftägigen Arbeitswoche (Montag bis Freitag) – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Erhebungswelle			
	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% der mobilen Modellversuchsteilnehmer			
Tageslicht	81,5	86,4	93,2	91,9
Dämmerung	40,4	37,8	26,3	29,7
Nachts	28,2	19,2	8,1	10,6
Trockene Fahrbahn	68,9	72,6	91,6	90,0
Regen	38,9	37,7	14,2	20,6
Schneefall, Eis	8,9	5,7	0	0
Unbekannte Umgebung	25,1	24,4	21,4	26,7
Dichter Verkehr	25,2	25,7	21,3	25,8
Gesamt (n)	1.907	1.112	669	300

Mehrfachantworten möglich, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten.

Tab. 5-72: Verkehrsbedingungen der mobilen Modellversuchsteilnehmer am zweitägigen Wochenende (Samstag und Sonntag) – nach der Panelwelle (Mehrfachantworten)

Fazit

Mit zunehmender Begleitdauer lassen sich eine Reihe von Tendenzen in den von Fahranfängern erlebten Verkehrsbedingungen feststellen, von denen jedoch nur die Abnahme von Fahrten in unbekannter Verkehrsumgebung und die Wahrnehmung einer Verkehrssituation als „dichter Verkehr“ der mit jeder Befragung steigenden Fahrerfahrung der Modellversuchsteilnehmer zugeordnet werden können. Weitere Entwicklungen, wie der Anstieg der Fahrten bei Tageslicht bzw. trockener Fahrbahn oder der Rückgang der Fahrten in der Dämmerung, nachts oder bei Schneefall / Eis, müssen vor dem Hintergrund der jahreszeitlichen Witterungsverhältnisse zur Zeit der einzelnen Befragungstermine interpretiert werden.

6 Modellversuchsteilnehmer und ihre Begleiter

Die Begleitaufgabe im Maßnahmeansatz des Begleiteten Fahrens wird als „protektiver Rahmen“ (WILLMES-LENZ, BAHR 2006: 28) bezeichnet, da die Anwesenheit eines fahrerfahrenen und verkehrszuverlässigen Begleiters beim Ersterwerb fahrpraktischer Erfahrungen das Unfallrisiko erheblich verringert (vgl. Abschnitt 1.2). Die nachfolgenden Ausführungen befassen sich mit der konkreten empirischen Ausgestaltung der Kommunikations- und Interaktionssituation zwischen Fahranfängern und ihren Begleitern sowohl während als auch außerhalb der Begleitfahrten.

6.1 Sitzplatz des häufigsten Begleiters

Die PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN ging in ihrem Modellvorschlag davon aus, dass die „... Ausübung der Begleitung ... sinnvoller Weise als Mitfahrt auf dem vorderen Beifahrersitz“ (2003: 22) erfolgen sollte. Allerdings wurde keine entsprechende rechtliche Verpflichtung vorgesehen und findet sich auch heute nicht in der Fahrerlaubnisverordnung.

Es lässt sich jedoch postulieren, dass die Präsenz eines Begleiters auf dem vorderen Beifahrersitz vom Fahrer stärker wahrgenommen wird als eine Sitzposition im Fond des Wagens. In der Erstbefragung der Prozessevaluation wurde deshalb nach dem Sitzplatz des häufigsten Begleiters gefragt. Tab. 6-1 differenziert diese Information für vier unterschiedliche Sitzpositionen in der Fahrgastzelle. Dabei zeigt sich, dass fast ausschließlich der Beifahrersitz eingenommen wird. In dieser Sitzposition ist die Anwesenheit der Begleitperson für den jungen Fahrer intensiver wahrnehmbar als bei der Besetzung eines Rücksitzplatzes. Außerdem hat der Begleiter vorne eine bessere Übersicht über das Verkehrsgeschehen und kann den Fahranfänger gegebenenfalls adäquater unterstützen.

Interessant ist, dass ansonsten lediglich die Platzierung des Begleiters auf dem Rücksitz hinter dem Beifahrersitz in nennenswertem Umfang berichtet wurde. Auf diesem Sitzplatz hält sich der Begleiter – im wahrsten Sinne des Wortes – im Hintergrund. Er kann die Bedienung des Pkw durch den Fahranfänger gut überblicken, dürfte jedoch Schwierigkeiten haben, die gesamte Verkehrssituation angemessen im Auge zu behalten.

Sitz- häufigkeit	Sitzposition des häufigsten Begleiters			
	Beifah- rersitz	Rücksitz hinter Beifahrer	Rücksitz Mitte	Rücksitz hinter Fahrer
	%			
(Fast) immer	93,9	0,3	0,1	0,1
Häufig	4,6	1,1	0,2	0,5
Gelegentlich	1,0	7,2	0,8	3,0
Selten	0,3	18,2	3,2	9,5
Noch nie	0,2	73,2	95,7	86,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	3.683	3.670	3.616	3.637

Tab. 6-1: Sitzhäufigkeit – nach der Sitzposition des häufigsten Begleiters

Sitz- häufigkeit	Sitzposition des häufigsten Begleiters							
	Beifah- rersitz		Rücksitz hinter Beifahrer		Rücksitz Mitte		Rücksitz hinter Fahrer	
	Mut- ter	Va- ter	Mu- tter	Va- ter	Mu- tter	Va- ter	Mu- tter	Va- ter
%								
(Fast) immer	93,3	95,0	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1
Häufig	5,3	3,5	1,3	0,9	0,2	0,2	0,3	0,8
Gelegentlich	0,8	1,0	8,4	4,9	0,8	0,5	3,6	1,7
Selten	0,3	0,4	19,2	17,4	3,4	2,7	10,5	7,9
Noch nie	0,2	0,2	70,9	76,5	95,5	96,5	85,5	89,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	2.365	1.184	2.359	1.178	2.317	1.166	2.338	1.166

Tab. 6-2: Sitzhäufigkeit – nach der Sitzposition und der Person des häufigsten Begleiters

Verallgemeinerbare Unterschiede in der Einnahme eines bestimmten Sitzplatzes durch die Mutter bzw. den Vater als häufigste Begleitperson lassen sich lediglich für den linken und rechten Platz im Fond des Wagens nachweisen (vgl. Tab. 6-2). Mütter saßen dabei etwas häufiger hinter dem Fahrer- oder Beifahrersitz als Väter. Ob diese Situation auftrat wenn die Mutter als alleinige Begleiterin mit dem Fahranfänger unterwegs war, oder wenn auch der Vater als weitere Begleitperson mitfuhr und dabei den vorderen Beifahrersitz besetzte, lässt sich aus den Daten nicht erschließen.

Fazit

Obwohl der Sitzplatz der Begleitperson im Modellversuch nicht vorgeschrieben ist, wird dazu fast ausschließlich der Beifahrersitz genutzt. Die seltene Einnahme einer Sitzposition im Fond des Pkw geht evtl. mit der Anwesenheit eines weiteren Begleiters auf dem Beifahrersitz einher.

6.2 Interaktion zwischen Fahranfänger und Begleiter

In ihrem Konzept zum Begleiteten Fahren formulierte die Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ spezifische Erwartungen an das Verhalten des Begleiters (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 22). Tab. 6-3 listet diese Verhaltenserwartungen auf und dokumentiert die in dieser Untersuchung gewählten Operationalisierungen für die Erfassung der Konformität gegenüber diesen Erwartungen in der Praxis des Begleiteten Fahrens (Teilnehmer- und Abschlussfragebogen).¹⁶⁵

Zur Abschätzung der Entwicklung der Interaktionssituation zwischen den Jugendlichen und ihren häufigsten Begleitern wurden die hierzu formulierten 21 Einzelaussagen in allen vier Befragungswellen wiederholt. Die Wiederaufnahme des Großteils der 21 Einzelaussagen aus Tab. 6-3 in den Begleiterfragebogen der zweiten Panelwelle erlaubt darüber hinaus die Beurteilung der Interaktion aus der Sicht des Begleiters. Tab. 6-4 dokumentiert hierzu die Mittelwerte (\bar{x}) und Mediane (\tilde{x}), gruppiert nach den in diesem Bericht unterschiedenen Begleitertypen.

Die Gliederung der weiteren Ausführungen in diesem Abschnitt folgt der Trias

- der Beurteilung eines Items durch den befragten Jugendlichen in der ersten Panelwelle, also relativ nahe am Anfang seiner begleiteten Fahrkarriere,
- der Entwicklung dieser Beurteilung in der Zeit des Begleiteten Fahrens, wie sie in den nachfolgenden Panelwellen beim Jugendlichen erfragt wurde, und
- der Beurteilung dieses Items durch einen Begleiter.

Um die Einschätzung der Interaktion zwischen den jungen Fahrern und ihren Begleitpersonen unmit-

¹⁶⁵ Im Teilnehmerfragebogen wurden diese Items im Präsens formuliert, im Abschlussfragebogen dagegen im Präteritum und in der ersten Panelwelle bezogen auf die gesamte (kurze) Begleitdauer, in den Folgewellen bezogen auf die Zeit „... gegen Ende des Begleiteten Fahrens“. Die Befragten konnten ihre Zustimmung zu diesen Items folgendermaßen abstimmen (numerische Codes in Klammern): (5) „Trifft voll und ganz zu“, (4) „Trifft eher zu“, (3) „Teils / teils“, (2) „Trifft eher nicht zu“ und (1) „Trifft überhaupt nicht zu“. Diese Kategorien werden nachfolgend als „strittige Intervallskala“ (vgl. ALLERBECK 1978) behandelt. Neben den hier enumerierten Aspekten der Interaktionssituation thematisierte die Projektgruppe noch die Wahl des Sitzplatzes (vgl. Abschnitt 6.1) und die Nichtzulässigkeit manueller Eingriffe in die Fahrtätigkeit durch den Begleiter (vgl. Abschnitt 6.3.1).

telbar während der Modellversuchsteilnahme zu eruieren, wurde die Datenauswertung zu diesem inhaltlichen Kontext auf die zur Zeit der Befragung aktiven BF17-Teilnehmer beschränkt und jeweils abschließend zu den einzelnen inhaltlichen Aspekten ein Vergleich mit „Ehemaligen“ gezogen.¹⁶⁶

Für die Analyse der Entwicklung während der Begleitphase wurden in jeder Welle die Einzelaussagen zu jeder Begleiteraufgabe durch Mittelwertbildung zu einem Index zusammengefasst und über die verschiedenen Befragungswellen hinweg miteinander verglichen.¹⁶⁷

6.2.1 Anwesenheit des Begleiters

Als zentraler Wirkmechanismus zur Senkung des Unfallrisikos während des Begleiteten Fahrens lässt sich die Rollenbeziehung zwischen Fahrer und Begleiter herausarbeiten. Bereits in Abschnitt 4.5 wurden die Eltern als überwiegende Begleitpersonen ihrer Kinder identifiziert. Die soziale Position des Begleiters als Mutter oder Vater und die soziale Position des Fahranfängers als Tochter oder Sohn bleiben im Kontext der Modellversuchsteilnahme ebenso erhalten, wie die Charakterisierung der Jugendlichen und ihrer Begleiter als Rollenträger und ihre wechselseitigen Rollenerwartungen (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 163ff). Insofern üben die Eltern als „teilnehmende Beobachter“ beim Autofahren eine deutlich stärkere soziale Kontrolle über das Fahrverhalten ihrer Kinder aus, als sie dies – in Form von gut gemeinten Ratschlägen, Appellen oder Sanktionsandrohungen – von zuhause aus könnten. Drei Items nahmen auf den Aspekt der Anwesenheit des Begleiters Bezug.

Anwesenheit während der Fahrt
<ul style="list-style-type: none"> • „Ich fahre sicherer, weil mein häufigster Begleiter immer dabei ist.“ • „Ich könnte eigentlich auch ohne Begleiter sicher fahren.“ • „Oft stört es mich, dass ich nur in Begleitung fahren darf.“
Ansprechbarkeit während der Fahrt
<ul style="list-style-type: none"> • „Während der Fahrt kann ich mich mit Fragen jederzeit an meinen häufigsten Begleiter wenden.“
Aufmerksamkeit: Beobachtung des Fahrverhaltens des Fahranfängers und des Verkehrsgeschehens
<ul style="list-style-type: none"> • „Mein häufigster Begleiter beobachtet mein Fahrverhalten aufmerksam.“ • „Während der Fahrt hat mein häufigster Begleiter immer ein Auge auf den Verkehr.“ • „Während der Fahrt verlasse ich mich darauf, dass mein häufigster Begleiter mit aufpasst.“ • „Beim Fahren weist mich mein häufigster Begleiter auf gefährliche Situationen hin.“
Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten¹⁾
<ul style="list-style-type: none"> • „Mein häufigster Begleiter spricht vor Fahrtbeginn mit mir über die bevorstehende Fahrt.“ • „Nach der Fahrt spreche ich mit meinem häufigsten Begleiter über meine Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren.“
Entlastungsangebote an den Fahrer
<ul style="list-style-type: none"> • „Bei Bedarf schlägt mein häufigster Begleiter eine Pause vor oder erinnert mich daran, langsamer zu fahren.“
Verantwortlichkeit als Fahrer
<ul style="list-style-type: none"> • „Es ist immer klar, dass ich der verantwortliche Fahrer bin.“
Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung
<ul style="list-style-type: none"> • „Mein häufigster Begleiter lässt mir die Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor er mich warnt.“ • „Mein häufigster Begleiter warnt mich vor Gefahren, die ich selber bereits bemerkt hatte.“ • „Mein häufigster Begleiter warnt mich vor Gefahren, die ich selber noch nicht bemerkt hatte.“ • „Mein häufigster Begleiter warnt mich bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann.“
Keine Ausbildung des Fahranfängers
<ul style="list-style-type: none"> • „Mein häufigster Begleiter lässt mich fahren wie ich will.“ • „Mein häufigster Begleiter schreibt mir vor, wie ich fahren soll.“ • „Mein häufigster Begleiter weist mich darauf hin, wenn ich zu schnell fahre.“
Rückmeldungen zur Fahrweise²⁾
<ul style="list-style-type: none"> • „Mein häufigster Begleiter kritisiert häufiger meine Fahrweise.“ • „Manchmal sind mein häufigster Begleiter und ich uns wegen meiner Fahrweise uneinig.“

¹⁶⁶ In der ersten Panelwelle war noch kein separater Papier-Fragebogen für ehemalige Modellversuchsteilnehmer vorgesehen. Aufgrund eines für diesen Personenkreis missverständlichen zeitlichen Bezugs der Fragen zur Begleiterinteraktion in den Papier-Fragebogen für Aktive in der ersten Panelwelle wurde die Substichprobe der schriftlich befragten Ehemaligen von der Auswertung der Items zur Interaktion zwischen den Fahranfängern und ihren Begleitern ausgeschlossen.

¹⁶⁷ Dieser Rechenprozedur ging eine Prüfung der Einzelaussagen auf annähernde Normalverteilung voraus (vgl. WITENBERG 1998: 231, 240). Um eine inhaltliche Gleichgerichtetheit des Zustimmens zu den einzelnen Interaktionsaspekten zwischen dem Jugendlichen und seinem Begleiter zu gewährleisten, wurden die Kategorienwerte einzelner Items entsprechend umgepolt.

¹⁾ Die Projektgruppe zielte nur auf die Kommunikationssituation „nach der Fahrt“ ab. Im Zuge der Prozessevaluation sollte auch eine mögliche Interaktion vor der Begleitfahrt erkundet werden.

²⁾ Dieser Aspekt wurde aus anderen Diskussionssträngen extrahiert und im Zuge der Prozessevaluation explizit in diesen Kontext mit eingebracht.

Quelle: PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 22);

Tab. 6-3: Aufgaben des Begleiters und ihre Operationalisierung in der Prozessevaluation

Einzelassagen / Items zur Interaktion zwischen Fahranfänger und häufigstem Begleiter	Welle 1		Welle 2		Welle 3		Welle 4		Begleiter	
	\bar{x}	\tilde{x}	\bar{x}	\tilde{x}	\bar{x}	\tilde{x}	\bar{x}	\tilde{x}	\bar{x}	\tilde{x}
Einzelassagen / Items zur Begleiteraufgabe „Anwesenheit während der Fahrt“										
Der Fahranfänger fährt sicherer, weil der Begleiter immer dabei ist.	3,26	3,00	2,96	3,00	2,84	3,00	2,68	3,00	3,13	3,00
Der Fahranfänger könnte eigentlich auch ohne Begleiter sicher fahren.	3,88	4,00	4,05	4,00	4,29	4,00	4,36	5,00	4,11	4,00
Oft stört es den Fahranfänger, dass er nur in Begleitung fahren darf.	3,56	4,00	3,90	4,00	3,96	4,00	3,97	4,00	- ¹⁾	- ¹⁾
Einzelassagen / Items zur Begleiteraufgabe „Ansprechbarkeit während der Fahrt“										
Während der Fahrt kann sich der Fahranfänger mit Fragen jederzeit an seinen Begleiter wenden.	4,65	5,00	4,62	5,00	4,59	5,00	4,62	5,00	4,77	5,00
Einzelassagen / Items zur Begleiteraufgabe „Aufmerksamkeit: Beobachtung des Fahrverhaltens und des Verkehrsgeschehens“										
Der Begleiter beobachtet das Fahrverhalten des Fahranfängers aufmerksam.	4,18	4,00	4,04	4,00	3,96	4,00	3,96	4,00	4,48	5,00
Während der Fahrt hat der Begleiter immer ein Auge auf den Verkehr.	4,21	4,00	4,06	4,00	3,98	4,00	3,99	4,00	4,41	5,00
Während der Fahrt verlässt sich der Fahranfänger darauf, dass der Begleiter mit aufpasst.	2,50	2,00	2,33	2,00	2,40	2,00	2,31	2,00	- ¹⁾	- ¹⁾
Beim Fahren weist der Begleiter auf gefährliche Situationen hin.	4,08	4,00	3,76	4,00	3,75	4,00	3,67	4,00	3,93	4,00
Einzelassagen / Items zur Begleiteraufgabe „Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten“										
Der Begleiter spricht vor Fahrtbeginn mit dem Fahranfänger über die bevorstehende Fahrt.	1,96	2,00	1,91	2,00	2,00	2,00	2,02	2,00	2,25	2,00
Nach der Fahrt spricht der Fahranfänger mit dem Begleiter über Fortschritte / Unsicherheiten.	2,55	2,00	2,38	2,00	2,30	2,00	2,20	2,00	2,91	3,00
Einzelassagen / Items zur Begleiteraufgabe „Entlastungsangebote an den Fahrer“										
Bei Bedarf schlägt der Begleiter eine Pause vor, oder erinnert den Fahranfänger daran, langsamer zu fahren.	2,64	3,00	2,58	2,00	2,63	3,00	2,63	3,00	2,63	2,00
Einzelassagen / Items zur Begleiteraufgabe „Verantwortlichkeit als Fahrer“										
Es ist immer klar, dass der Fahranfänger der verantwortliche Fahrer ist.	4,43	5,00	4,49	5,00	4,58	5,00	4,66	5,00	4,39	5,00
Einzelassagen / Items zur Begleiteraufgabe „Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung“										
Der Begleiter lässt dem Fahranfänger Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor er ihn warnt.	3,41	3,00	3,70	4,00	4,07	4,00	4,10	4,00	3,69	4,00
Der Begleiter warnt den Fahranfänger vor Gefahren, die er selber bereits bemerkt hatte.	3,67	4,00	3,58	4,00	3,44	3,00	3,35	3,00	- ¹⁾	- ¹⁾
Der Begleiter warnt den Fahranfänger vor Gefahren, die er selber noch nicht bemerkt hatte.	3,83	4,00	3,59	4,00	3,59	4,00	3,54	4,00	- ¹⁾	- ¹⁾
Der Begleiter warnt den Fahranfänger bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann.	3,49	4,00	3,28	3,00	3,26	3,00	3,24	3,00	3,30	3,00
Einzelassagen / Items zur Begleiteraufgabe „Keine Fahrausbildung“										
Der Begleiter lässt den Fahranfänger fahren, wie dieser will.	2,44	2,00	2,51	2,00	2,75	3,00	2,73	3,00	2,58	3,00
Der Begleiter schreibt dem Fahranfänger vor, wie dieser fahren soll.	2,22	2,00	2,07	2,00	2,05	2,00	1,89	2,00	1,77	2,00
Der Begleiter weist den Fahranfänger darauf hin, wenn dieser zu schnell fährt.	3,89	4,00	3,63	4,00	3,71	4,00	3,64	4,00	3,76	4,00
Einzelassagen / Items zu „Rückmeldungen zur Fahrweise“										
Der Begleiter kritisiert häufiger die Fahrweise des Fahranfängers.	2,31	2,00	2,22	2,00	2,15	2,00	2,08	2,00	2,16	2,00
Manchmal sind sich Begleiter und Fahranfänger wegen der Fahrweise des Fahranfängers uneinig.	2,71	3,00	2,73	3,00	2,58	2,00	2,60	3,00	2,46	2,00

¹⁾ Dieses Item wurde im Begleiterfragebogen nicht erfragt.

Antwortmöglichkeiten (numerische Codes in Klammern): (5) „Trifft voll und ganz zu“, (4) „Trifft eher zu“, (3) „Teils / teils“, (2) „Trifft eher nicht zu“ und (1) „Trifft überhaupt nicht zu“.

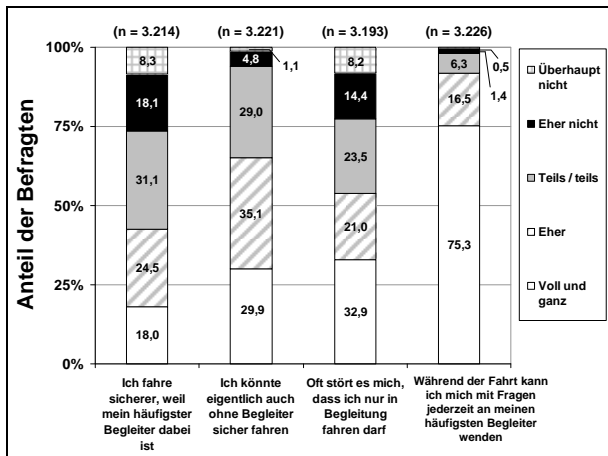
Tab. 6-4: Einzelassagen zur Interaktion zwischen Jugendlichen und ihren häufigsten Begleitern – Mittelwerte und Mediane für alle Panelwellen und die Begleiterbefragung

6.2.1.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

„Ich fahre sicherer, weil mein häufigster Begleiter immer dabei ist.“

Bild 6-1 lässt erkennen, dass in der ersten Panelwelle lediglich weniger als die Hälfte der aktiven BF17-Teilnehmer dieser Aussage „voll und ganz“ (18,0 %) oder „eher“ (24,5 %) zustimmten. Drei von zehn jungen Fahrern waren diesbezüglich unentschieden und jeder vierte konnte dieser Aussage sogar „eher“ (18,1 %) oder „überhaupt“ (8,3 %) nicht zustimmen. Ein Mittelwert von $\bar{x} = 3,26$ betont die nur mäßig zum Ausdruck gebrachte Wahrnehmung der Sicherheitswirkung der Anwesenheit des Begleiters durch die jungen Fahranfänger.

Signifikante Subgruppenunterschiede hinsichtlich der Wahrnehmung der Sicherheitswirkung der Begleiteranwesenheit lassen sich bei der Erstbefragung nur hinsichtlich des Geschlechts der Fahranfänger und des Regionsgrundtyps nachweisen (vgl. Bild 6-2). Junge Frauen nahmen die Sicherheitswirkung eines begleitenden Erwachsenen stärker wahr als ihre männlichen Pendanten. Auch ausgehend von ländlichen, über verstädterte bis hin zu Agglomerationsräumen wurde die Anwesenheit eines Begleiters jeweils stärker als die Fahrsicherheit erhöhend wahrgenommen.



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-1: Einschätzung des Jugendlichen: Aspekte der Anwesenheit und Ansprechbarkeit des Begleiters

Es lässt sich postulieren, dass die bisherige Dauer der Teilnahme am Modellversuch – als Indikator für eine unterschiedlich weit fortgeschrittene Fahrerfahrungsbildung – einen Einfluss auf die Wahrnehmung der Interaktionsbeziehung zwischen Fahrer und Begleiter hat. In der Tat unterscheiden sich die Modellversuchsteilnehmer insofern signifi-

kant, als sie mit längerer bisheriger Begleitdauer die Sicherheitswirkung des Begleiters verstärkt als zutreffend wahrnahmen (vgl. Bild 6-2).

Im Vergleich zwischen den aktiven und den ehemaligen Modellversuchsteilnehmern lassen sich diesbezüglich keine Unterschiede verallgemeinern (vgl. Bild 6-2).

„Ich könnte eigentlich auch ohne Begleiter sicher fahren.“

Für nahezu zwei Drittel der Modellversuchsteilnehmer (65,0 %) traf diese Aussage „eher“ oder „voll und ganz“ zu und nur für ca. jeden Zwanzigsten (5,9 %) war dies explizit nicht der Fall (vgl. Bild 6-1). Dieses Meinungsbild spiegelt die verbreitete Überzeugung der Jugendlichen wieder, durch die Fahrschulausbildung ausreichend auf eine sichere Verkehrsteilnahme vorbereitet worden zu sein.

Typischerweise unterscheiden sich junge Männer und Frauen ebenso signifikant in der Beantwortung dieses Items, wie Schüler und Auszubildende (vgl. Bild 6-3), wobei junge Männer und Auszubildende sich eher in der Lage sahen, auch ohne Begleiter sicher zu fahren. Dies gilt ebenso für Fahranfänger aus den alten Bundesländern im Vergleich zu ihren Pendanten aus den neuen Bundesländern. Mit längerer Begleitdauer sehen sich die Befragten bereits in der Erstbefragung signifikant stärker in der Lage, auch ohne Begleiter sicher fahren zu können.

Interessant sind die ebenfalls signifikanten Unterschiede zwischen aktuellen und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern (vgl. Bild 6-3): 18-jährige Alleinfahrer sahen sich retrospektiv betrachtet gegen Ende des Begleiteten Fahrens weniger in der Lage, ohne Begleiter zu fahren, als aktive Modellversuchsteilnehmer. D. h. 18-Jährige schätzten retrospektiv ihre Fahrfertigkeiten zur Zeit des Begleiteten Fahrens signifikant schlechter ein als die 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer dies in ihrer aktuellen Begleitphase taten. Dies deutet darauf hin, dass zumindest jene Fahranfänger, die bei der Erstbefragung bereits volljährig waren und nur relativ kurz am Modellversuch teilnahmen, sich erst als Alleinfahrer der sicherheitsförderlichen Wirkung ihres (vorherigen) Begleiters bewusst wurden.

„Oft stört es mich, dass ich nur in Begleitung fahren darf.“

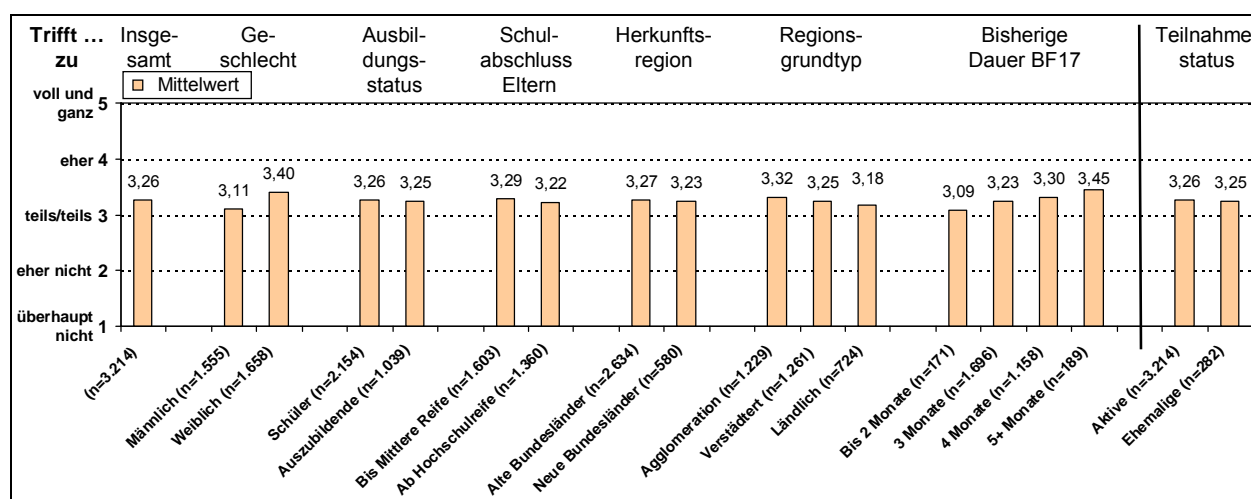
Dieser Aussage wurde ebenfalls von mehr als der Hälfte der aktiven Modellversuchsteilnehmer (53,9 %) zugestimmt (vgl. Bild 6-1). Nur etwas

mehr als ein Fünftel der Befragten (22,6 %) störte sich nicht an der Begleitaufgabe. In diesem Meinungsbild mit einem Mittelwert von $\bar{x} = 3,56$ drückt sich die Ambivalenz zwischen der neu erworbenen Freiheit, mit dem Auto mobil zu sein, und der Beschränkung mobilitätsbezogener Freiheitsgrade durch die Begleitaufgabe aus.

Auch in diesem Zusammenhang zeigen sich wieder die bekannten geschlechts- und ausbildungsspezifischen Unterschiede (vgl. Bild 6-4). Darüber hinaus unterscheiden sich die Modellversuchsteilnehmer noch hinsichtlich des höchsten Bildungsabschlusses der Eltern. Junge Männer, Auszubil-

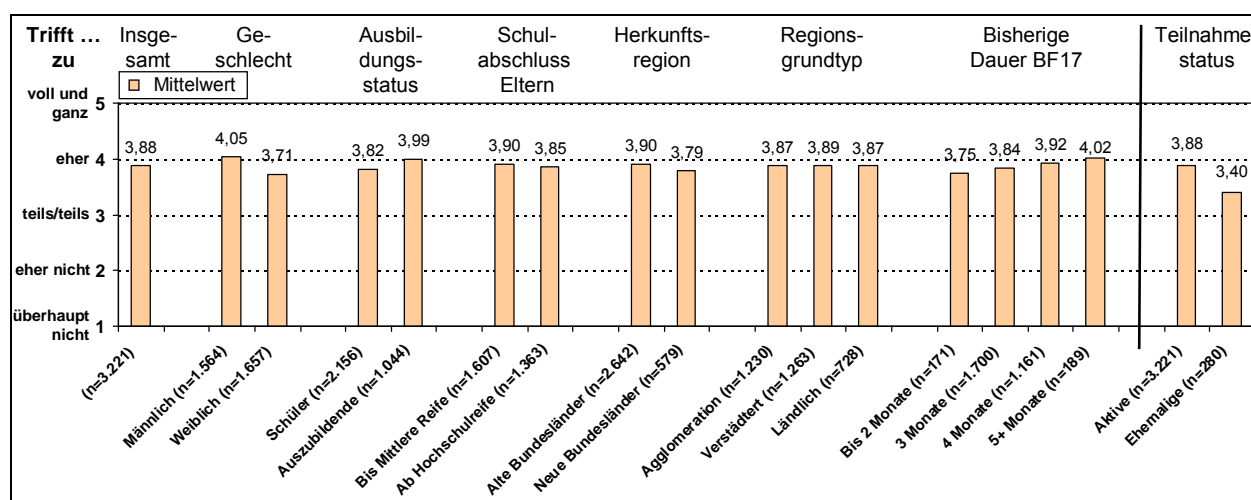
dende und Kinder, deren Eltern höchstens einen mittleren Schulabschluss innehatten, empfanden die störenden Aspekte der Begleitung stärker, als ihre jeweiligen Pendants.

Hinsichtlich der hier untersuchten Aussage zeigen sich ebenfalls verallgemeinerbare Unterschiede zwischen aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern. Aktive Modellversuchsteilnehmer, denen die Auswirkungen der Begleitaufgabe zum Zeitpunkt der Befragung präsent waren, störten sich stärker an ihnen als Ehemalige, die sich daran erinnern sollten.



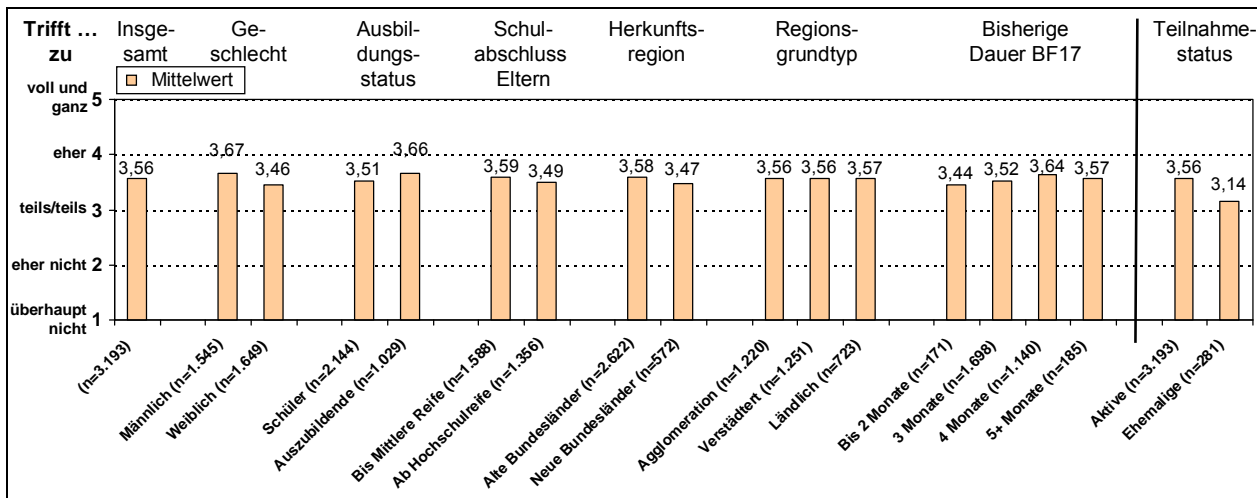
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-2: Mittelwerte: „Ich fahre sicherer, weil mein häufigster Begleiter immer dabei ist“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-3: Mittelwerte: „Ich könnte eigentlich auch ohne Begleiter sicher fahren“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-4: Mittelwerte: „Oft stört es mich, dass ich nur in Begleitung fahren darf“ – nach relevanten Subgruppen

Einzelaussagen / Items zu „Begleiteraufgabe: Anwesenheit“	Anzahl Befragte	Welle 1		Welle 2		Welle 3		Welle 4				
		Schiefe	Steilheit	Schiefe	Steilheit	Schiefe	Steilheit	Schiefe	Steilheit			
Ich fahre sicherer, weil mein häufigster Begleiter immer dabei ist.	3.214	-.163	-.818	1.817	.036	-.666	1.156	.134	-.706	606	.187	-.744
Ich könnte eigentlich auch ohne Begleiter sicher fahren. ¹⁾	3.221	.449	-.322	1.821	.613	-.055	1.164	1.106	1.205	603	1.508	2.664
Oft stört es mich, dass ich nur in Begleitung fahren darf. ¹⁾	3.193	.441	.087	1.818	.800	-.358	1.159	.904	-.251	602	.959	-.029

¹⁾ Dieses Item wurde zur Indexbildung umgepolt.

Reliabilität (Cronbach's Alpha): Welle 1: $\alpha = .530$, Welle 2: $\alpha = .517$, Welle 3: $\alpha = .457$, Welle 4: $\alpha = .433$;

Tab. 6-5: Begleiteraufgabe „Anwesenheit“ – Prüfung der Einzelaussagen des Index auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Sicherheitswirkung der Begleiteranwesenheit für die Fahranfänger nicht im Vordergrund steht. Sie fühlen sich durchaus selbst in der Lage, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen. Das zeugt vom Vertrauen in die absolvierte Fahrausbildung, könnte aber auch als Ausdruck der Überschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten gedeutet werden. Die Begleitaufgabe wird zudem häufiger als Einschränkung der pkw-mobilen Freiheitsgrade erlebt.

6.2.1.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer

Tab. 6-5 gibt einen Überblick über die Schiefe und die Steilheit der drei Einzelaussagen zur Begleiteraufgabe „Anwesenheit“ für alle aktiven Modellver-

suchsteilnehmer in den vier Befragungswellen. Lediglich das Item „Ich könnte eigentlich auch ohne Begleiter sicher fahren“ zeigt in der vierten Panelwelle einen Wert für die Steilheit, der auf eine Verletzung der Normalverteilungsannahme hindeutet. Inhaltlich verweist dies auf die Tatsache, dass besonders viele Befragte diese Aussage zu einem weit fortgeschrittenen Zeitpunkt in der Begleitphase bejahten.

Der Reliabilitätskoeffizient Cronbach's Alpha¹⁶⁸ deutet für die erste und zweite Panelwelle eine „ausreichende“ Reliabilität des aus drei Items gebildeten Index „Begleiteraufgabe: Anwesenheit“

¹⁶⁸ „Cronbach's Alpha ist Ausdruck für die interne Konsistenz des Antwortverhaltens der Befragten, also dafür, ob die Befragten tendenziell konsequent antworten, oder ob sie in ihrer Meinung hin und her oszillieren“ (WITTENBERG 1998: 97).

an. Für die dritte und vierte Welle kann dagegen nur noch eine statistisch nicht mehr ausreichende Reliabilität berechnet werden.¹⁶⁹

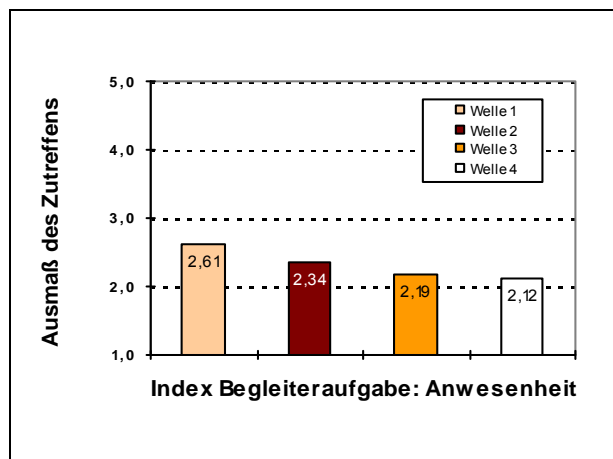


Bild 6-5: Mittelwerte des Index „Begleiteraufgabe: Anwesenheit“ – nach der Panelwelle

Bild 6-5 stellt die Mittelwerte des Index der Zustimmung zur Begleiteraufgabe „Anwesenheit“ über alle vier Panelwellen dar.¹⁷⁰ Ein höherer Wert indiziert eine größere Zustimmung des Jugendlichen zur Anwesenheit eines Begleiters und dessen sicherheitsförderlichen Wirkung. Offensichtlich sinkt die Zustimmung zur Akzeptanz der Anwesenheit eines Begleiters – ausgehend von einem bereits nur mittleren Indexwert in der Erstbefragung – mit zunehmender Begleitedauer. Dieser Rückgang ist in der Trendbetrachtung statistisch signifikant.

Bild 6-6 stellt die zeitliche Veränderung des Index „Begleiteraufgabe: Anwesenheit“ in seiner Struktur dar.¹⁷¹ Es ist erkennbar, dass die Akzeptanz der Begleiteraufgabe, sofern sie sich änderte, mit jeder

Befragungswelle – d. h. mit zunehmender Begleitedauer – eher ab- als zunahm. Während etwa die Hälfte (49,0 %) der Befragten keine Veränderung des Indexwertes zwischen den ersten beiden Befragungswellen zeigten, berichtete knapp ein Drittel (31,6 %) in der zweiten Welle eine etwas schwächere Akzeptanz, weitere 6,0 % wiesen sogar eine starke Verringerung der Akzeptanz der Begleiteranwesenheit (um zwei Indexpunkte oder mehr) auf. Eine höhere Akzeptanz konnte hingegen für 13,4 % der Befragten ermittelt werden. An den Übergängen von der zweiten zur dritten sowie von der dritten zur vierten Welle waren insgesamt weniger Veränderungen der Akzeptanz der Begleiteranwesenheit zu beobachten. Etwa sechs von zehn Jugendlichen (60,2 %) gaben in der zweiten und dritten Panelwelle diesbezüglich gleiche Einschätzungen („Keine Veränderung“), von der dritten auf die vierte Welle waren dies sogar knapp zwei Drittel (66,3 %). Doch ist auch hier erkennbar, dass die Akzeptanz der Begleiteranwesenheit häufiger ab- als zunahm (27,4 % bzw. 22,1 % vs. 12,3 % bzw. 11,6 %).

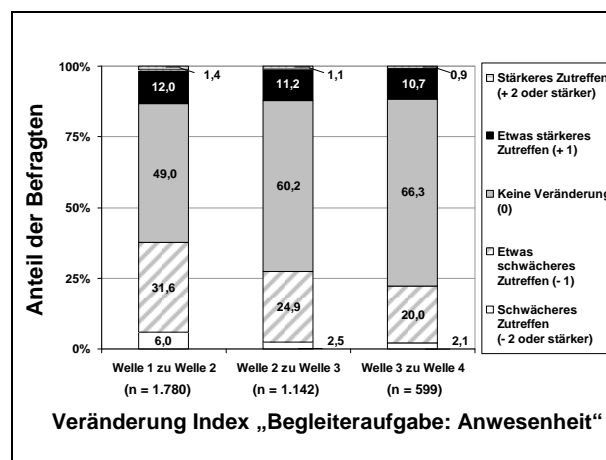


Bild 6-6: Veränderung der Zusammensetzung des Index „Begleiteraufgabe: Anwesenheit“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Um die individuelle Entwicklung hinsichtlich der Akzeptanz der Begleiteranwesenheit zu analysieren, wurden die Indexwerte der vier Wellen für jede Person normiert.¹⁷² Hierzu wurde für jeden Befragten der Mittelwert über die Ausprägungen des Index in jenen Wellen gebildet, in denen er als sog. Aktiver teilgenommen hatte. In einem weiteren

¹⁶⁹ Obwohl diese beiden Werte geringer als .500 und somit im statistischen Sinne nicht mehr „ausreichend“ intern konsistent beantwortet wurden, erschien ihre Zusammenfassung aufgrund inhaltlicher Erwägungen dennoch gerechtfertigt.

¹⁷⁰ Der Wertebereich der Indizes entspricht jenem der Einzelaussagen.

¹⁷¹ Hierzu wurden die Werte jedes Index in je zwei aufeinander folgenden Wellen miteinander verglichen. Die Differenz des Index zwischen den Wellen wurde auf ganze Zahlen gerundet, und Veränderungen von zwei Indexpunkten und mehr wurden zusammengefasst. Lesebeispiel: „Keine Veränderung“ drückt aus, dass die Indexmittelwerte zwischen zwei Wellen gleich waren (Differenzen von bis zu 0,5 Indexpunkten werden durch die Rundung als "keine Veränderung" berichtet). Ein „etwas stärkeres Zutreffen“ drückt aus, dass der Indexwert in der nachfolgenden Welle um bis zu +1 größer war als in der vorherigen Befragung. Die übrigen Ausprägungen sind entsprechend zu interpretieren.

¹⁷² Dabei geht es technisch gesprochen darum, die Varianz im Antwortverhalten zwischen Personen von der Varianz im Antwortverhalten „innerhalb“ einer Person (im Zeitverlauf) zu trennen und nur die Letztgenannte weiter zu analysieren. Niveauunterschiede des Index zwischen den Befragten werden so herausgerechnet.

Schritt wurde die Ausprägung des Index in jeder dieser Wellen vom errechneten Gesamt-Mittelwert abgezogen.¹⁷³ Die so ermittelten Maßzahlen erfassen in einer Panelperspektive ausschließlich die Entwicklung auf der individuellen Personenebene. Sie geben an, um welchen Wert der Index in einer bestimmten Welle vom Mittelwert der jeweiligen Person in allen Wellen als aktiver BF17-Teilnehmer abweicht („Abweichung vom intrapersonellen Mittelwert“).

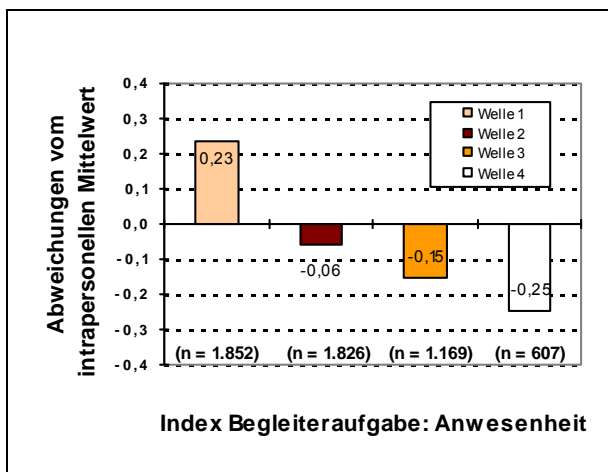


Bild 6-7: Intrapersonelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Index „Begleiteraufgabe: Anwesenheit“ – nach den Panelwellen

Die durchschnittlichen Abweichungen vom eigenen Mittelwert sind für die Akzeptanz der Anwesenheit des Begleiters in Bild 6-7 dargestellt. Dabei ist erkennbar, dass diese mit zunehmender Teildauer am Begleiteten Fahren stetig abnahm: Während die Akzeptanz des Begleiters in der ersten Welle noch durchschnittlich 0,23 Indexpunkte über dem Durchschnittswert je Befragtem lag, verringerte sich dieser Wert über die vier Befragungswellen stetig bis auf einen Wert von -0,25 Indexpunkten unter der mittleren Akzeptanz in der vierten Welle.¹⁷⁴ Die Unterschiede in der Akzeptanz der Be-

¹⁷³ Bei der Bestimmung dieser Maßzahlen wurden wieder nur Angaben von BF17-Teilnehmern berücksichtigt, die mindestens in zwei Befragungswellen als Aktive am Begleiteten Fahren teilgenommen hatten. Die übrigen Fälle wurden von dieser Analyse ausgeschlossen, da bei ihnen keine Ermittlung eines Mittelwertes über die Zeit möglich war.

¹⁷⁴ Zur Bestimmung der mittleren Abweichungen vom „intrapersonellen Mittelwert“ wurde jeweils die Gewichtung der entsprechenden Welle verwendet. Aufgrund des Ausschlusses von Fällen, die nur die erste Welle als aktive BF17-Teilnehmer beantwortet hatten, basiert der Wert für die erste Welle auf der Grundgesamtheit der zweiten Welle. Daher wurde hier die Gewichtung der zweiten Befragungswelle verwendet. Dasselbe gilt für die nachfolgende Darstellung der übrigen Indizes.

gleiteranwesenheit zwischen allen aufeinander folgenden Wellen sind statistisch signifikant.¹⁷⁵

Auch ein Vergleich der Einschätzung der Interaktionssituation von Jugendlichen und ihren Begleitern zwischen der aktiven Zeit als Modellversuchsteilnehmer und dem Status als Ehemalige ist in der Panelbetrachtung möglich.¹⁷⁶ Das Ergebnis des entsprechenden Tests zeigt, dass die Akzeptanz des Begleiters nach Abschluss der Begleitphase signifikant höher war als vor der Aushändigung des Kartenführerscheins.

Fazit

Mit zunehmender Begleitdauer nimmt unter den jugendlichen Modellversuchsteilnehmern – sowohl in der Trend- als auch in der Panelbetrachtung – die Akzeptanz der Anwesenheit eines Begleiters beim Autofahren ab. Inhaltlich ist diese Entwicklung plausibel, denn im Zeitverlauf verbessern sich die Fahrfertigkeiten des jungen Fahrers. Er ist – subjektiv betrachtet – immer weniger auf die Anwesenheit eines Begleiters angewiesen. Retrospektiv betrachtet sehen ehemalige Modellversuchsteilnehmer die Anwesenheit des Begleiters positiver als bei der letzten Befragung im Rahmen der aktiven Modellversuchsteilnahme.

6.2.1.3 Beurteilung durch die Begleiter

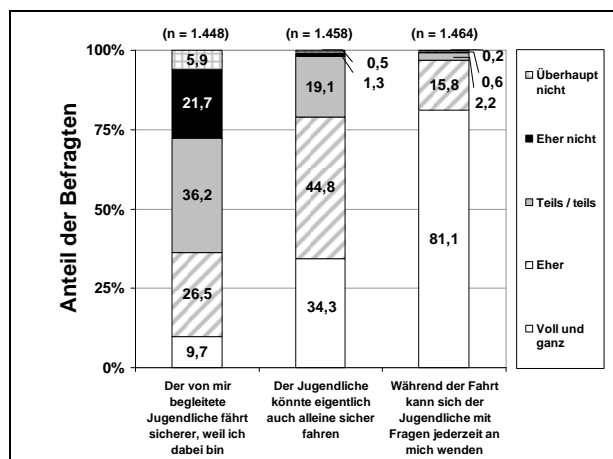
„Der von mir begleitete Jugendliche fährt sicherer, weil ich dabei bin.“

Von den Begleitern der in der zweiten Panelwelle aktiven Modellversuchsteilnehmer stimmte dieser Aussage nur etwa jeder zehnte „voll und ganz“ (9,7 %) und jeder vierte „eher“ (26,5 %) zu (vgl. Bild 6-8). Der Mittelwert von $\bar{x} = 3,13$ ist zwar höher als die entsprechenden Maßzahlen der zentralen Tendenz, wie sie die Fahranfänger ab der zweiten Befragungswelle zu diesem Item zum

¹⁷⁵ Zur Überprüfung, ob die Abnahme der Akzeptanz statistisch verallgemeinerbar ist, wurde für jeden Übergang von einer Welle zur nächsten ein t-Test für abhängige Stichproben berechnet.

¹⁷⁶ Dies gilt für alle befragten Modellversuchsteilnehmer, die an den mehrmaligen Befragungen mindestens ein Mal als aktiver und ein Mal als ehemaliger BF17-Teilnehmer („Abschlussgruppe“) teilgenommen hatten. Zur Berechnung wurde für jeden Befragten, der zwischen den mehrmaligen Befragungen 18 Jahre alt wurde, also von den sog. „aktiven“ Modellversuchsteilnehmern zu den sog. „Ehemaligen“ wechselte, der Mittelwert des Indexes aus der letzten Befragung als aktiver Modellversuchsteilnehmer mittels eines abhängigen t-Tests mit dem Wert des entsprechenden Indexes aus der nachfolgenden Abschlussbefragung verglichen.

Ausdruck brachten (vgl. Tab. 6-4), jedoch verweist er ebenfalls nur auf eine mäßig starke Wahrnehmung der Sicherheitswirkung durch die eigene Anwesenheit.



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-8: Einschätzung des Begleiters: Aspekte der Anwesenheit des Begleiters

Vergleicht man auf der individuellen Ebene der einzelnen Befragten die Urteile der jungen Fahrer und ihrer Begleiter¹⁷⁷, so korrelieren diese unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern hinsichtlich der hier in Frage stehenden Aussage mit $r = .298$ nur gering, jedoch statistisch signifikant (vgl. Tab. 6-6).¹⁷⁸ Kein verallgemeinerbarer Zusammenhang lässt sich zwischen der Einschätzung ehemaliger Modellversuchsteilnehmer und ihrer ehemaligen Begleiter nachweisen.

Bild 6-9 dokumentiert die subgruppenspezifischen Mittelwerte der Begleiterurteile zu der hier betrachteten Einzelaussage. Dabei lassen sich nur hinsichtlich des Geschlechts der Jugendlichen verallgemeinerbare Unterschiede nachweisen, wobei Begleiter für weibliche Fahranfänger signifikant häufiger eine Verbesserung der Sicherheit durch

die eigene Anwesenheit beim Fahren feststellten als für männliche BF17-Teilnehmer.

„Der Jugendliche könnte eigentlich auch alleine sicher fahren.“

Mehr als drei Viertel der Begleiter (78,1 %) fanden diese Aussage „voll und ganz“ (34,3 %) oder „eher“ (44,8 %) zutreffend (vgl. Bild 6-8). Auch hinsichtlich dieses Items brachten die befragten Begleiter ein stärkeres Zutreffen der in Frage stehenden Aussage zum Ausdruck als die Jugendlichen in der ersten und auch in der parallel zur Begleiterbefragung erfolgten zweiten Befragungswelle (vgl. Tab. 6-4). Begleiter- und Jugendlichenurteil korrelieren unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern mit $r = .340$ (vgl. Tab. 6-6).

Erneut lassen sich signifikante Unterschiede hinsichtlich des Geschlechts des Jugendlichen feststellen (vgl. Bild 6-10): Männlichen Fahranfängern wurde von ihren Begleitern eher zugetraut, auch alleine bereits sicher zu fahren. Darüber hinaus fiel der Mittelwert der Begleitereinschätzung von Agglomerationen über verstärkte bis zu ländlichen Räumen stetig.

Fazit

Zwar schätzen Begleiter die sicherheitsförderliche Wirkung ihrer Anwesenheit etwas stärker ein als die jungen Fahrer selbst, aber gleichzeitig bringen sie ein hohes subjektives Ausmaß an Vertrauen gegenüber dem fahrerischen Können der – insbesondere männlichen – Jugendlichen zum Ausdruck.

¹⁷⁷ Dabei ist zu beachten, dass die Jugendlichen ihre Urteile hinsichtlich des „häufigsten Begleiters“ abgeben sollten, die befragten Begleiter aus Praktikabilitätsgründen jedoch nicht die „häufigsten Begleiter“ sein mussten.

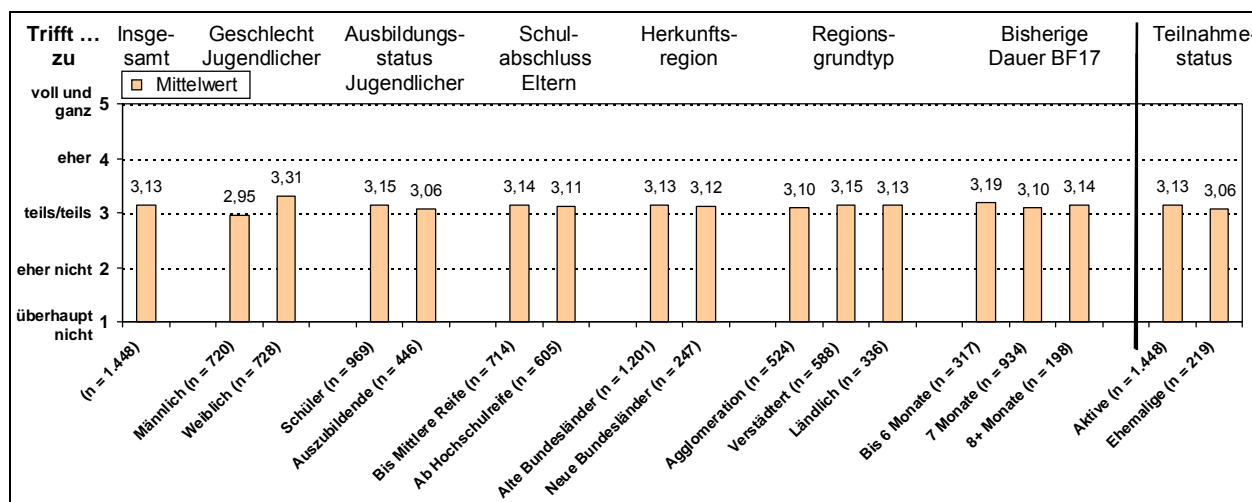
¹⁷⁸ Dabei kommt folgende Sprachregelung für die Stärke von Zusammenhängen zur Anwendung: $0 < r \leq .20$: sehr geringer Zusammenhang, $.20 < r \leq .50$: geringer Zusammenhang, $.50 < r \leq .70$: mittlerer Zusammenhang, $.70 < r \leq .90$: starker Zusammenhang, $.90 < r \leq 1$: sehr starker Zusammenhang (vgl. WITTENBERG 1998: 153). Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass in den Sozialwissenschaften generell, und in der Analyse von Individualdaten im Besonderen, meist nur relativ niedrigere Korrelationskoeffizienten berichtet werden können.

Frageformulierung		Korrelation Jugendlicher – Begleiter	
Fahranfängerfragebogen	Begleiterfragebogen	Aktive BF17-Teil- nehmer	Ehemalige BF17-Teil- nehmer
Einzeleussagen / Items zur Begleiteraufgabe „Anwesenheit während der Fahrt“			
„Ich fahre sicher, weil mein häufigster Begleiter immer dabei ist.“	„Der von mir begleitete Jugendliche fährt sicher, weil ich dabei bin.“	.298 * (n = 1.409)	-.068 (n = 217)
„Ich könnte eigentlich auch ohne Begleiter sicher fahren.“	„Der Jugendliche könnte eigentlich auch alleine sicher fahren.“	.340 * (n = 1.422)	.026 (n = 223)
Einzeleussage / Item zur Begleiteraufgabe „Ansprechbarkeit während der Fahrt“			
„Während der Fahrt kann ich mich mit Fragen jederzeit an meinen häufigsten Begleiter wenden.“ ¹⁾	„Während der Fahrt kann sich der Jugendliche mit Fragen jederzeit an mich wenden.“ ¹⁾	.227 * (n = 1.428)	.045 (n = 228)
Einzeleussagen / Items zur Begleiteraufgabe „Aufmerksamkeit: Beobachtung des Fahrverhaltens und des Verkehrsgeschehens“			
„Mein häufigster Begleiter beobachtet mein Fahrverhalten aufmerksam.“	„Ich beobachte das Fahrverhalten des von mir begleiteten Jugendlichen aufmerksam.“	.278 * (n = 1.422)	-.106 (n = 228)
„Während der Fahrt hat mein häufigster Begleiter immer ein Auge auf den Verkehr.“	„Wenn ich den Jugendlichen begleite, habe ich immer ein Auge auf den Verkehr.“ ¹⁾	.334 * (n = 1.421)	-.105 (n = 221)
„Beim Fahren weist mich mein häufigster Begleiter auf gefährliche Situationen hin.“	„Beim Fahren weise ich den Jugendlichen auf gefährliche Situationen hin.“	.304 * (n = 1.416)	.067 (n = 222)
Einzeleussagen / Items zur Begleiteraufgabe „Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten“			
„Mein häufigster Begleiter spricht vor Fahrtbeginn mit mir über die bevorstehende Fahrt.“	„Ich spreche vor Fahrtbeginn mit dem Jugendlichen über die bevorstehende Fahrt.“	.423 * (n = 1.422)	.009 (n = 225)
„Nach der Fahrt spreche ich mit meinem häufigsten Begleiter über meine Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren.“	„Nach der Fahrt spreche ich mit dem von mir begleiteten Jugendlichen über seine Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren.“	.427 * (n = 1.428)	.072 (n = 225)
Einzeleussage / Item zur Begleiteraufgabe „Entlastungsangebote an den Fahrer“			
„Bei Bedarf schlägt mein häufigster Begleiter eine Pause vor oder erinnert mich daran, langsamer zu fahren.“	„Bei Bedarf schlage ich eine Pause vor oder erinnere den von mir begleiteten Jugendlichen daran, langsamer zu fahren.“	.401 * (n = 1.414)	-.139 * (n = 221)
Einzeleussage / Item zur Begleiteraufgabe „Verantwortlichkeit als Fahrer“			
„Es ist immer klar, dass ich der verantwortliche Fahrer bin.“ ¹⁾	„Es ist immer klar, dass der Jugendliche der verantwortliche Fahrer ist.“ ¹⁾	.282 * (n = 1.419)	.119 (n = 225)
Einzeleussagen / Items zur Begleiteraufgabe „Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung“			
„Mein häufigster Begleiter lässt mir die Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor er mich warnt.“	„Ich lasse dem von mir begleiteten Jugendlichen die Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor ich ihn warne.“	.317 * (n = 1.427)	-.102 (n = 226)
„Mein häufigster Begleiter warnt mich bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann.“	„Ich warne den Jugendlichen bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann.“	.331 * (n = 1.419)	.037 (n = 227)
Einzeleussagen / Items zur Begleiteraufgabe „Keine Fahrausbildung“			
„Mein häufigster Begleiter lässt mich fahren, wie ich will.“	„Ich lasse den von mir begleiteten Jugendlichen fahren wie er will.“	.401 * (n = 1.408)	.147 * (n = 220)
„Mein häufigster Begleiter schreibt mir vor, wie ich fahren soll.“	„Ich schreibe dem von mir begleiteten Jugendlichen vor, wie er fahren soll.“	.302 * (n = 1.426)	.118 (n = 227)
„Mein häufigster Begleiter weist mich darauf hin, wenn ich zu schnell fahre.“	„Ich weise den von mir begleiteten Jugendlichen darauf hin, wenn er zu schnell fährt.“	.403 * (n = 1.417)	-.084 (n = 225)
Einzeleussagen / Items zu „Rückmeldungen zur Fahrweise“			
„Mein häufigster Begleiter kritisiert häufiger meine Fahrweise.“	„Ich kritisiere häufiger die Fahrweise des von mir begleiteten Jugendlichen.“	.439 * (n = 1.420)	.091 (n = 225)
„Manchmal sind mein häufigster Begleiter und ich uns wegen meiner Fahrweise uneinig.“	„Manchmal sind der Jugendliche und ich uns wegen seiner Fahrweise uneinig.“	.465 * (n = 1.426)	.100 (n = 224)

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p \leq .05$; zweiseitige Signifikanz).

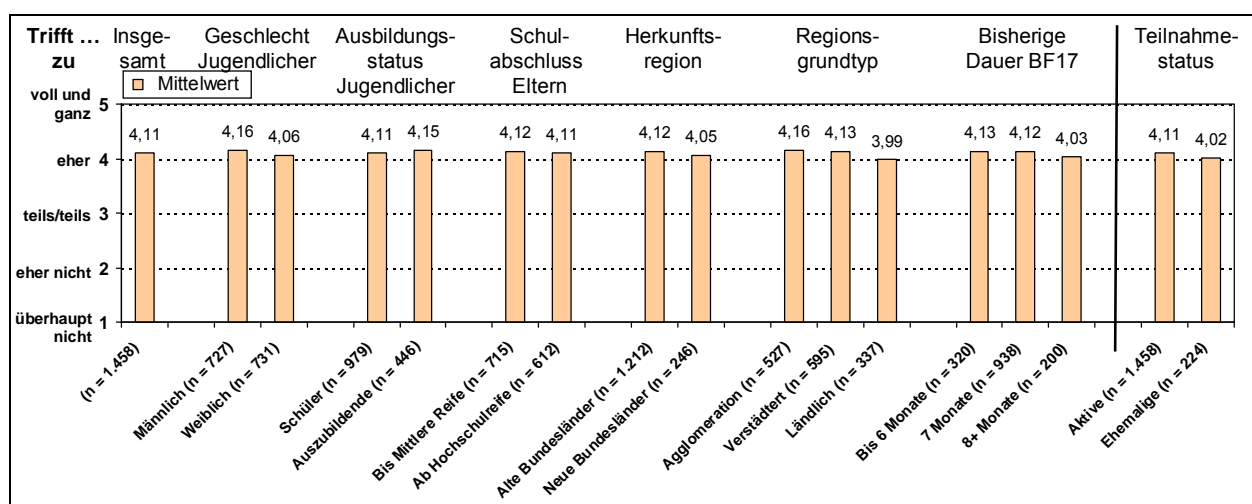
¹⁾ Ursprünglich nicht normalverteilte Variable, die zur Normalverteilung transformiert wurde (vgl. TABACHNICK, FIDELL 1996: 81ff).

Tab. 6-6: Interaktion zwischen Jugendlichen und Begleitern – Korrelationen zwischen Einzeleussagen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-9: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Der von mir begleitete Jugendliche fährt sicherer, weil ich dabei bin“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-10: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Der Jugendliche könnte eigentlich auch alleine sicher fahren“ – nach relevanten Subgruppen

6.2.2 Verfügbarkeit des Begleiters als Ansprechpartner während der Fahrt

6.2.2.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

„Während der Fahrt kann ich mich mit Fragen jederzeit an meinen häufigsten Begleiter wenden.“

Eine der zentralen Erwartungen an die Begleitung besteht darin, dass der Begleiter als Ansprechpartner für den Fahranfänger zur Verfügung steht (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 22). Drei Viertel der befragten Fahranfänger (75,3 %) stimmten der Aussage „voll und ganz“ zu,

sie könnten sich während der Fahrt jederzeit mit Fragen an ihren häufigsten Begleiter wenden (vgl. Bild 6-1). Für weitere 16,5 % traf dies immerhin noch „eher“ zu.

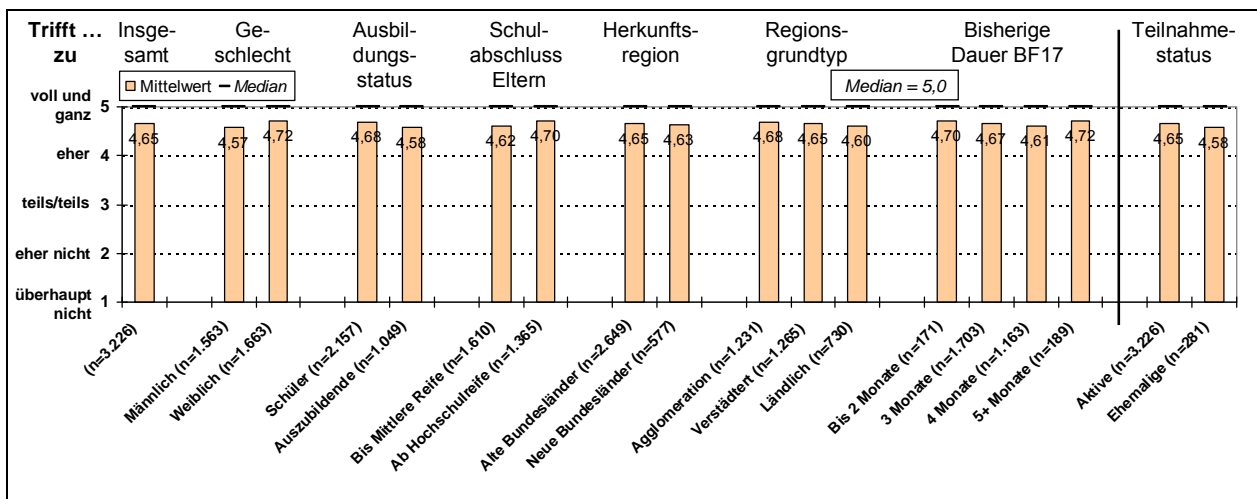
Trotz der eigentlichen Selbstverständlichkeit dieses zentralen Aspektes des Begleitmodells lassen sich signifikante Unterschiede zwischen Teilgruppen der Befragten nachweisen (vgl. Bild 6-11): So bezeichneten junge Frauen im Vergleich zu ihren männlichen Kollegen die zum Ausdruck gebrachte Ansprechbarkeit signifikant stärker als zutreffend. Das Gleiche gilt für Schüler im Vergleich zu Auszubildenden und für Kinder von Eltern mit Hochschulreife im Vergleich zu Kindern von Eltern mit niedriger oder mittlerer Schulbildung.

Während ansonsten keine Besonderheiten zwischen Teilpopulationen im Standardset unabhängiger Variablen nachgewiesen werden können, zeigen sich signifikante Unterschiede bei Aspekten des Raumes: Jugendliche, die am häufigsten in kreisfreien Städten Auto fahren, stimmten der Ansprechbarkeit des Begleiters stärker zu als Jugendliche, die am häufigsten in einem Landkreis unterwegs waren. Und auch hinsichtlich der neu-siedlungsstrukturellen Kreistypen (vgl. Abschnitt 3.6) lässt sich nachweisen, dass mit zunehmender Bevölkerungsdichte innerhalb von Agglomerations-, verstäderteten und ländlichen Räumen nahezu durchgängig die Ansprechbarkeit des Begleiters deutlich stärker als zutreffend wahrgenommen wurde. Diese Unterschiede könnten auf unterschiedlich komplexe Verkehrssituationen mit entsprechend ausdifferenziertem Beratungs- und Unterstützungsbedarf der Fahranfänger verweisen.

Zwischen aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern zeigt sich kein Unterschied in der Einschätzung der Ansprechbarkeit des Begleiters.

Fazit

Die Verfügbarkeit des Begleiters als Ansprechpartner während der Fahrt ist nicht nur formal sondern auch faktisch für die Fahranfänger gegeben. Unterschiede in der Einschätzung der Verfügbarkeit nach dem Bildungshintergrund der Fahranfänger und ihrer Eltern könnten schichtspezifische Interaktions- und Kommunikationsmuster in den Familien widerspiegeln. Räumliche Unterschiede in der Einschätzung der Begleiteransprechbarkeit verweisen evtl. auf einen bevölkerungs- und verkehrsdichtespezifisch unterschiedlichen Beratungs- und Unterstützungsbedarf in mehr oder weniger komplexen Verkehrssituationen.



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-11: Mittelwerte und Mediane: „Während der Fahrt kann ich mich mit Fragen jederzeit an meinen häufigsten Begleiter wenden“ – nach relevanten Subgruppen

Einzelansage / Item zu „Begleiteraufgabe: Ansprechbarkeit während der Fahrt“	Anzahl Befragte	Schi efe	Steil heit	Anzahl Befragte	Schi efe	Steil heit	Anzahl Befragte	Schi efe	Steil heit	Anzahl Befragte	Schi efe	Steil heit
Während der Fahrt kann ich mich mit Fragen jederzeit an meinen häufigsten Begleiter wenden.	3.226	-2.254	5.331	1.823	-2.038	4.709	1.169	-2.056	4.498	605	-2.005	3.511

Tab. 6-7: Begleiteraufgabe: Ansprechbarkeit – Prüfung der Einzelansage auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

6.2.2.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer

Da zur Operationalisierung der Ansprechbarkeit des häufigsten Begleiters nur ein einzelnes Item verwendet wurde, entfällt eine Indexbildung für diese Begleitertaufgabe. Tab. 6-7 zeigt, dass die Antworten zur Einzelaussage in allen vier Panelwellen nicht annähernd normalverteilt waren.

Bild 6-12 informiert über die in allen vier Wellen stets sehr hohen Mittelwerte und gleichen Mediane ($\tilde{x} = 5,0$) der Perzeption dieser Begleitertaufgabe. Auf der Aggregatebene der in den einzelnen Panelwellen befragten aktiven Modellversuchsteilnehmer lässt sich keine Verstärkung oder Abschwächung des Zutreffens des Items zur Begleiteransprechbarkeit feststellen.

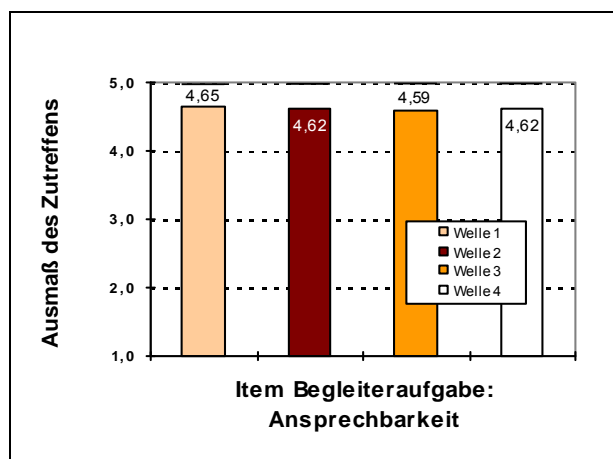


Bild 6-12: Mittelwerte des Items „Begleitertaufgabe: Ansprechbarkeit“ – nach der Panelwelle

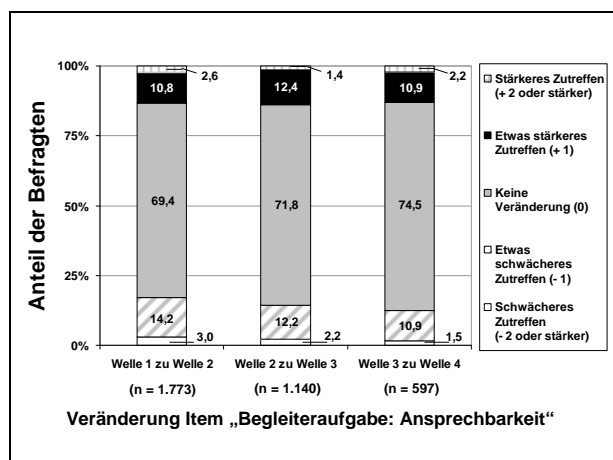


Bild 6-13: Veränderung der Zusammensetzung des Items „Begleitertaufgabe: Ansprechbarkeit“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Die weit überwiegende Kontinuität hinsichtlich der Einschätzung der Begleiterverfügbarkeit durch die Fahranfänger kommt auch in Bild 6-13 zum Ausdruck. Mit längerer Begleitdauer nahm der Anteil unveränderter Antworten zu diesem Item in zwei aufeinander folgenden Panelwellen sogar noch zu.

Die individuellen Abweichungen vom Mittelwert über alle Wellen als aktiver Modellversuchsteilnehmer waren in den einzelnen Panelwellen nur sehr gering (vgl. Bild 6-14). Signifikanztests errechnen nur zwischen der ersten und zweiten Befragungswelle verallgemeinerbare individuelle Unterschiede hinsichtlich der Wahrnehmung der Begleitertaufgabe „Ansprechbarkeit“.

Der Vergleich des letzten Item-Mittelwertes als aktiver Modellversuchsteilnehmer mit dem entsprechenden Mittelwert als Ehemaliger zeigt einen signifikanten Unterschied derart, dass die retrospektiven Urteile der Fahranfänger etwas weniger stark positiv ausgeprägt waren, als ihre früheren Antworten als aktive BF17-Teilnehmer.

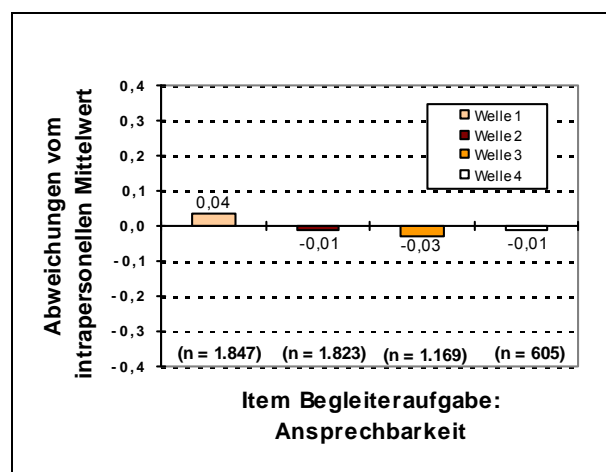


Bild 6-14: Intrapersonelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Items „Begleitertaufgabe: Ansprechbarkeit“ – nach den Panelwellen

Fazit

Ganz offensichtlich werden Begleiter von den Fahranfängern über die gesamte Begleitdauer hinweg auf hohem Niveau als zuverlässige Ansprechpartner wahrgenommen. Dies belegt die Einlösung dieser zentralen Begleiteranforderung des BF17-Modells in der Praxis.

6.2.2.3 Beurteilung durch die Begleiter

„Während der Fahrt kann sich der Jugendliche mit Fragen jederzeit an mich wenden.“

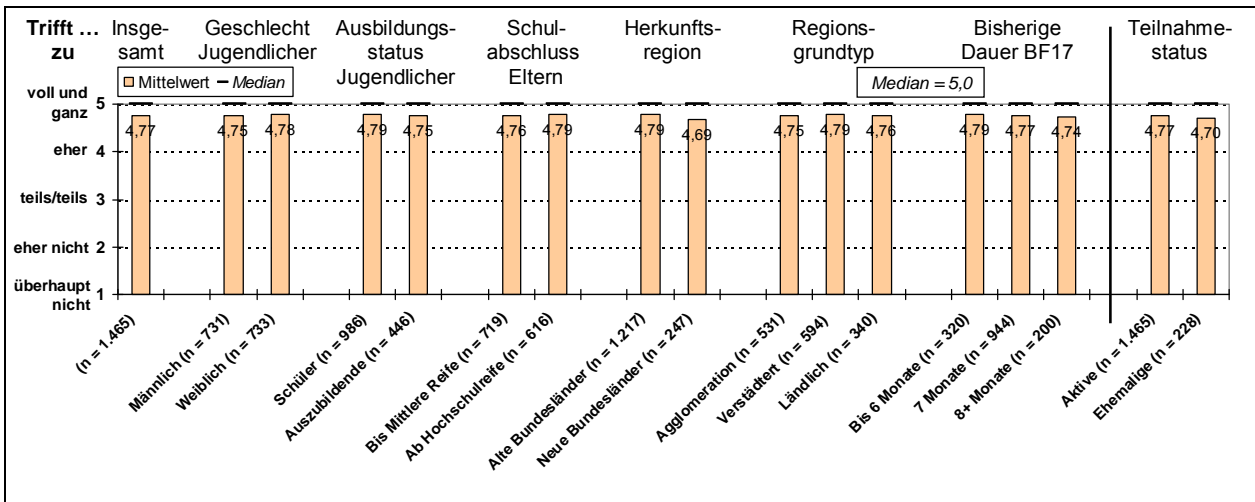
Nahezu alle Begleiter bejahten dieses Statement. Über vier Fünftel (81,1 %) fanden die Aussage „voll und ganz“, weitere 15,8 % „eher“ zutreffend (vgl. Bild 6-8). Aufgrund der Schiefe der Antwortverteilungen sowohl unter den Begleitern als auch unter den Jugendlichen in allen vier Panelwellen sollte der Median als Maß der zentralen Tendenz interpretiert werden. Dieser ist in allen fünf Erhebungen gleich ($\tilde{x} = 5.00$) (vgl. Tab. 6-4). Bild 6-15 dokumentiert die Mittelwerte und Mediane der Begleiterurteile für die Subgruppen der unabhängigen Variablen. Lediglich die Unterscheidung zwischen

West- und Ostdeutschland zeigt signifikante Unterschiede: In den alten Bundesländern wurde das Zutreffen dieses Items stärker betont als in den neuen Bundesländern.

Die Antworten der Jugendlichen und ihrer Begleiter zum Item der Ansprechbarkeit korrelieren mit $r = .227$.

Fazit

Ebenso wie die Fahranfänger bestätigen auch die Begleiter ihre durchgängige Ansprechbarkeit für den jungen Fahrer während der Fahrt.



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

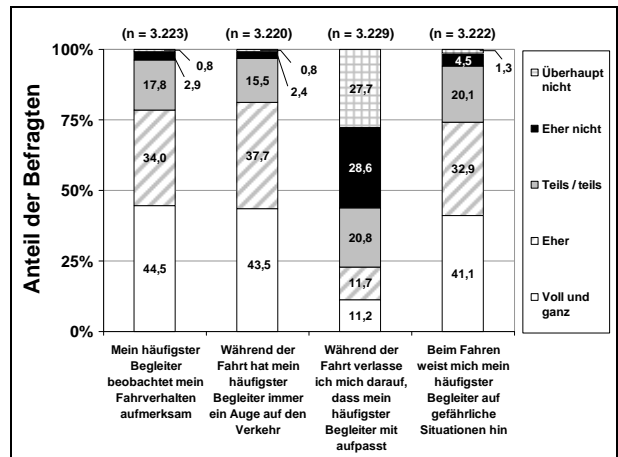
Bild 6-15: Mittelwerte und Mediane Begleiterbefragung: „Während der Fahrt kann sich der Jugendliche mit Fragen jederzeit an mich wenden“ – nach relevanten Subgruppen

6.2.3 Aufmerksamkeit des Begleiters

6.2.3.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

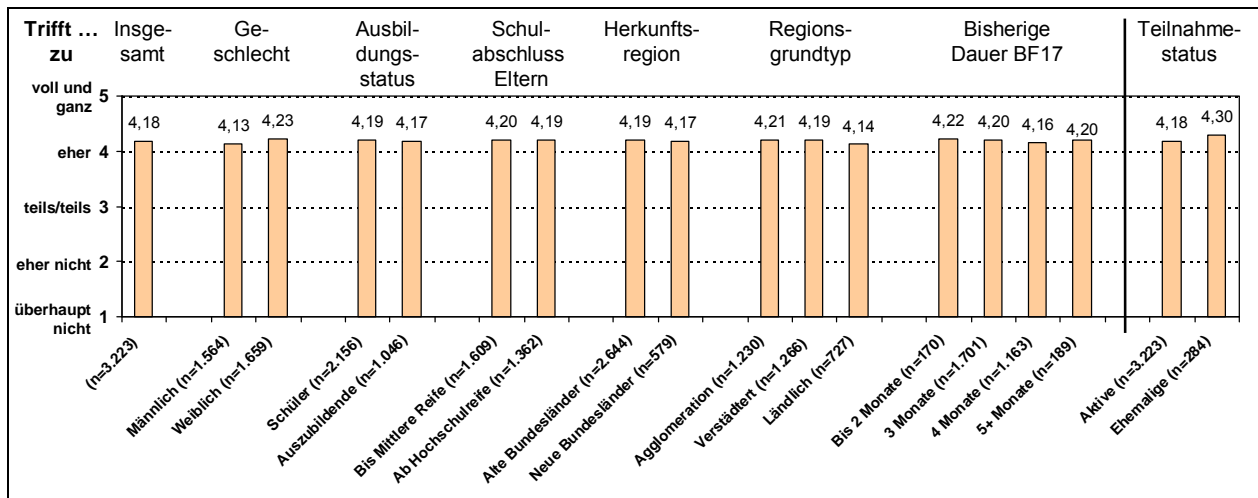
„Mein häufigster Begleiter beobachtet mein Fahrverhalten aufmerksam.“

Diese Aussage hielten 44,5 % der aktiven Modellversuchsteilnehmer „voll und ganz“ und weitere 34,0 % für „eher“ zutreffend (vgl. Bild 6-16). Weibliche Fahranfänger nahmen die Aufmerksamkeit ihrer Begleiter signifikant stärker wahr als männliche. Ansonsten lassen sich keine Unterschiede innerhalb der Subgruppen der aktiven Modellversuchsteilnehmer verallgemeinern. Ehemalige bestätigen die Beobachtung des Fahrverhaltens signifikant stärker als aktive Modellversuchsteilnehmer (vgl. Bild 6-17).



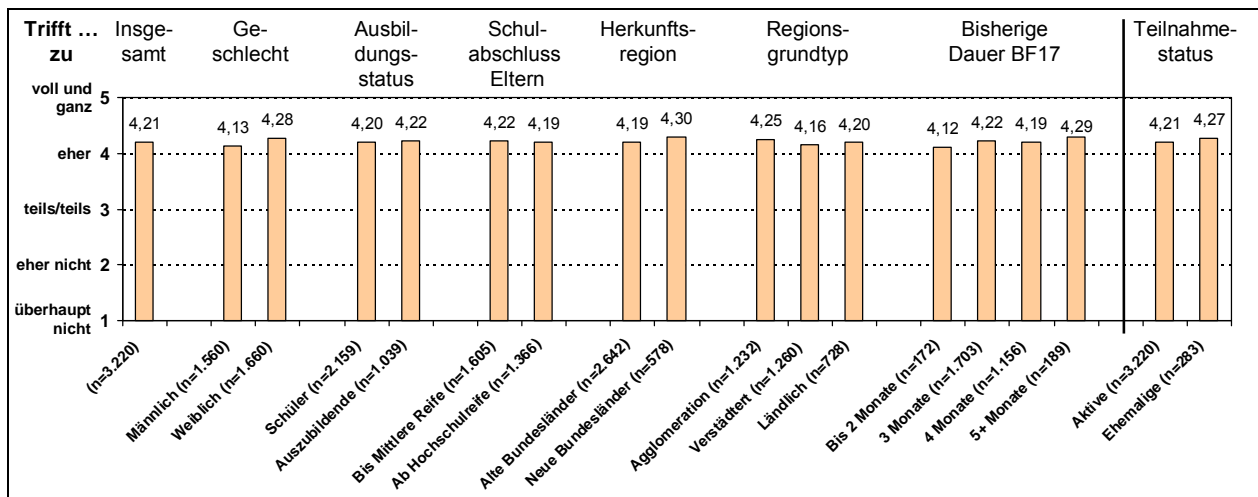
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-16: Einschätzung des Jugendlichen: Aspekte der Beobachtung des Fahrverhaltens und des Verkehrsgehehens durch den Begleiter



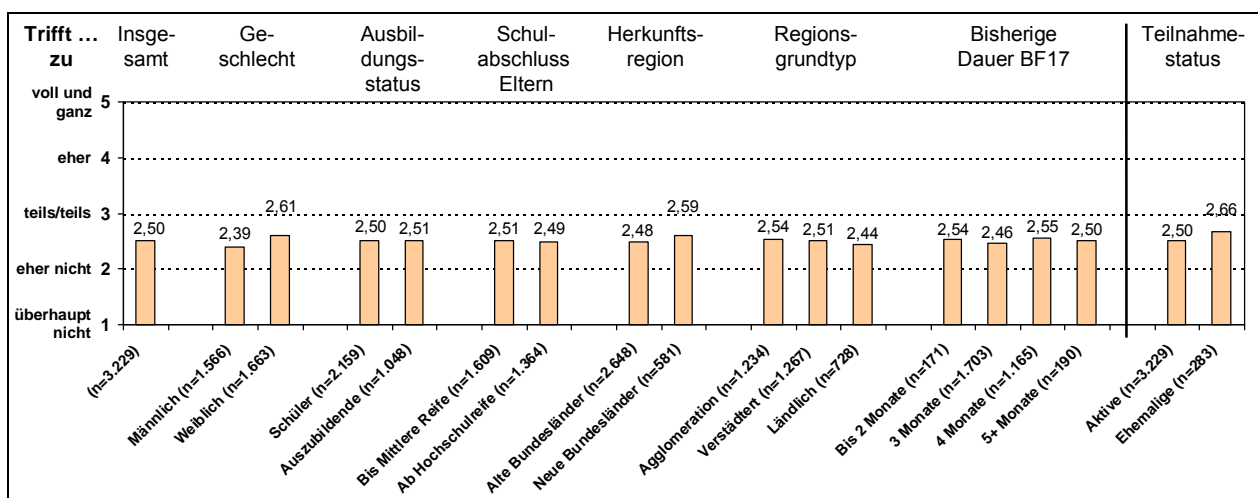
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-17: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter beobachtet mein Fahrverhalten aufmerksam“ – nach relevanten Subgruppen



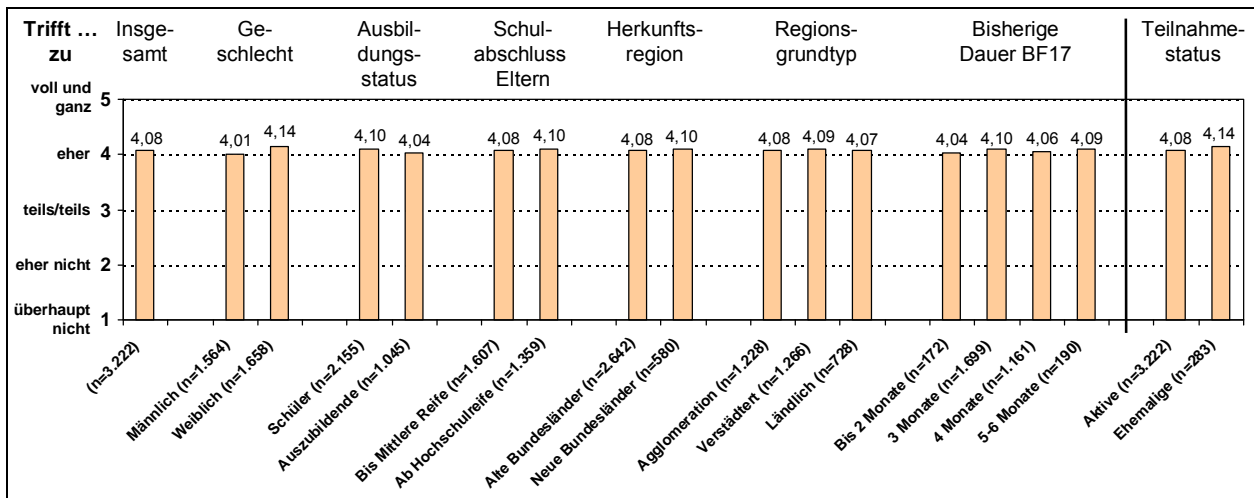
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-18: Mittelwerte: „Während der Fahrt hat mein häufigster Begleiter immer ein Auge auf den Verkehr“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-19: Mittelwerte: „Während der Fahrt verlasse ich mich darauf, dass mein häufigster Begleiter mit aufpasst“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-20: Mittelwerte: „Beim Fahren weist mich mein häufigster Begleiter auf gefährliche Situationen hin“ – nach relevanten Subgruppen

„Während der Fahrt hat mein häufigster Begleiter immer ein Auge auf den Verkehr.“

Die Beobachtung des Verkehrs durch den Begleiter wurde von den Fahranfängern noch etwas intensiver wahrgenommen als die Beobachtung des eigenen Fahrverhaltens (vgl. Bild 6-16). Auch in dieser Hinsicht bekundeten junge Frauen ein stärkeres Zutreffen der entsprechenden Aussage als junge Männer (vgl. Bild 6-18). Darüber hinaus wurde ein stärkeres Zutreffen durch Fahranfänger aus den neuen Bundesländern zum Ausdruck gebracht und auch hinsichtlich der Regionsgrundtypen machten sich – wenn auch diffuse – verallgemeinerbare Unterschiede bemerkbar.¹⁷⁹

„Während der Fahrt verlasse ich mich darauf, dass mein häufigster Begleiter mit aufpasst.“

Die Antworten zu diesem Item zeigen ein gegenteiliges Muster im Vergleich zur Beantwortung der anderen Items: Nur 22,9 % der Fahranfänger stimmten der Aussage zu, die Mehrheit lehnte sie ganz oder überwiegend ab (vgl. Bild 6-16). Dieser Befund lässt erkennen, dass beim Begleiteten Fahren mit verdoppelter Aufmerksamkeit gefahren wird: Die Aufmerksamkeit der Begleiter führt nicht dazu, dass die Fahranfänger ihre eigene Aufmerksamkeit verringern.

Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich dieses Aspektes der Verantwortlichkeit lassen sich nach dem Geschlecht ausmachen, wobei junge Frauen den Begleiter stärker in die Verantwortung nahmen (vgl. Bild 6-19).¹⁸⁰

„Beim Fahren weist mich mein häufigster Begleiter auf gefährliche Situationen hin.“

Diese Art der Unterstützung durch den Begleiter war in der Stichprobe der Prozessevaluation weit verbreitet, nahezu drei Viertel der Fahranfänger fanden sie „voll und ganz“ oder „eher“ zutreffend (vgl. Bild 6-16). Nur ca. jeder zwanzigste Befragte (5,8 %) berichtete diese Form der Unterstützung nicht.

Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich dieses Aspektes der Begleiterrolle lassen sich lediglich nach dem Geschlecht nachweisen (vgl. Bild 6-20): Weibliche Fahranfänger berichteten häufiger, von ihrem Begleiter beim Fahren auf gefährliche Situationen hingewiesen zu werden, als männliche Fahranfänger.

¹⁷⁹ Weitere raum-bezogene Unterschiede zeigten sich insofern als Jugendliche, die am häufigsten in Städten Auto fahren, der in Frage stehenden Aussage stärker zustimmten als Fahranfänger, die ihre Fahrerfahrung vorwiegend in Landkreisen sammelten. Auch hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Kreistypen lassen sich verallgemeinerbare Unterschiede nachweisen.

¹⁸⁰ Während sich im Standardrepertoire der unabhängigen Variablen keine darüber hinaus gehenden Mittelwertunterschiede nachweisen lassen, ergeben weitere Differenzierungen, dass die Verantwortlichkeit des Begleiters in Form des „Aufpassens“ bei überwiegender Exposition in kreisfreien Städten stärker war als bei der Exposition in Landkreisen. Auch hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Kreistypen lassen sich verallgemeinerbare Unterschiede feststellen.

Fazit

BF17-Teilnehmer nehmen ihre Begleiter als aufmerksame Mitfahrer wahr. Dies trifft ganz besonders auf weibliche Fahranfänger zu und zwar nicht nur bezogen auf ihr eigenes fahrerisches Können, sondern auch in Bezug auf den Straßenverkehr allgemein. Eine höhere Aufmerksamkeit des Begleiters gegenüber dem Verkehrsgeschehen wird zudem für komplexere Verkehrsräume berichtet.

6.2.3.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitedauer

Die in Tab. 6-8 zusammengefassten Kennwerte für die Schiefe und Steilheit der vier Items zur Begleiteraufgabe „Aufmerksamkeit“ legen die Annahme einer annähernden Normalverteilung für jedes Item in jeder Panelwelle nahe. Die Werte für Cronbach's Alpha verweisen auf die ausreichende Reliabilität eines Index aus den vier betrachteten Einzelaussagen. Bild 6-21 dokumentiert die Mittelwerte des Index „Begleiteraufgabe: Aufmerksamkeit“ über alle vier Panelwellen. Dabei ist der Rückgang des in der ersten Befragung noch etwas stärker zum Ausdruck gebrachten Zutreffens der Beobachtung des Fahrverhaltens und des Verkehrsgeschehens durch den Begleiter auf ein etwas niedrigeres Niveau in den späteren drei Panelwellen nachzuvollziehen. Die Unterschiede hinsichtlich der Beurteilung der Begleiteraufgabe „Aufmerksamkeit“ durch die Jugendlichen sind im zeitlichen Trend (also in der Gesamtstichprobe der Jugendlichen) nicht statistisch signifikant.

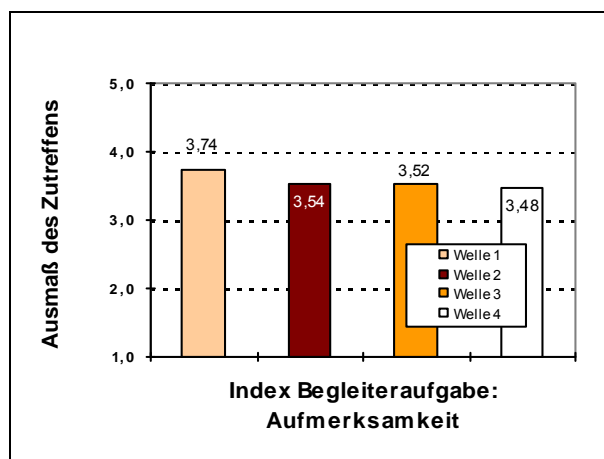


Bild 6-21: Mittelwerte des Index „Begleiteraufgabe: Aufmerksamkeit“ – nach der Panelwelle

Hinsichtlich der Veränderung der Zusammensetzung des Index „Begleiteraufgabe: Aufmerksamkeit“ verweist Bild 6-22 auf ein von Befragungswelle zu Befragungswelle stetiges Anwachsen des Anteils unveränderter Meinungsäußerungen im Zuge längerer Begleitedauern. Bei allen Vergleichen der Indexwerte von zwei aufeinander folgenden Befragungswellen zeigt sich, dass dem Aspekt der Aufmerksamkeit des Begleiters jeweils von mehr Jugendlichen ein schwächeres statt ein stärkeres Gewicht beigemessen wurde.

Einzelaussagen / Items zu „Begleiteraufgabe: Aufmerksamkeit“	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit
	Welle 1			Welle 2			Welle 3			Welle 4		
Mein häufigster Begleiter beobachtet mein Fahrverhalten aufmerksam.	3.223	-.908	.384	1.814	-.558	-.194	1.161	-.660	-.059	600	-.645	-.203
Während der Fahrt hat mein häufigster Begleiter immer ein Auge auf den Verkehr.	3.220	-.975	.797	1.818	-.577	-.035	1.166	-.737	.463	605	-.650	-.057
Während der Fahrt verlasse ich mich darauf, dass mein häufigster Begleiter mit aufpasst.	3.229	.534	-.815	1.826	.629	-.554	1.166	.616	-.678	605	.658	-.668
Beim Fahren weist mich mein häufigster Begleiter auf gefährliche Situationen hin.	3.222	-.847	.187	1.808	-.433	-.331	1.159	-.461	-.290	603	-.380	-.326

Reliabilität (Cronbach's Alpha): Welle 1: $\alpha = .572$, Welle 2: $\alpha = .563$, Welle 3: $\alpha = .593$, Welle 4: $\alpha = .603$;

Tab. 6-8: Begleiteraufgabe Aufmerksamkeit – Prüfung der Einzelaussagen des Index auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

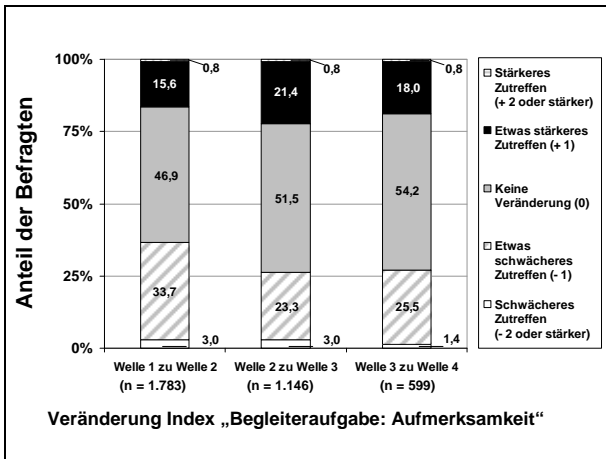


Bild 6-22: Veränderung der Zusammensetzung des Index „Befragter: Aufmerksamkeit“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Auch bezüglich dieses Index soll die individuelle Entwicklung der Antworten unabhängig von deren Ausgangsniveau betrachtet werden. Bild 6-23 dokumentiert, wie das Zutreffen der Einzelaussagen dieses Index von den einzelnen Befragten mit jeder Panelwelle – d. h. mit zunehmender Begleitdauer – immer schwächer zum Ausdruck gebracht wurde. War der individuelle Mittelwert des Index in der ersten Befragung noch deutlich über dem Gesamtmittelwert, so sackte er bereits in der zweiten Befragung auf einen Wert darunter ab und entfernte sich mit jeder weiteren Panelwelle immer mehr davon. In der Panelbetrachtung der einzelnen Jugendlichen sind die Unterschiede hinsichtlich der wahrgenommenen Begleiteraufmerksamkeit zwischen den Befragungswellen allesamt signifikant.

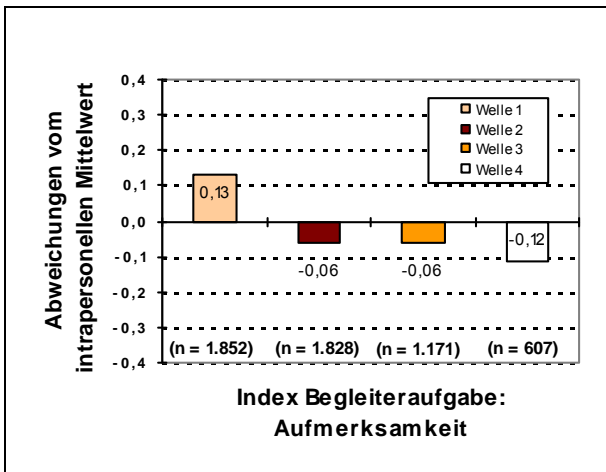
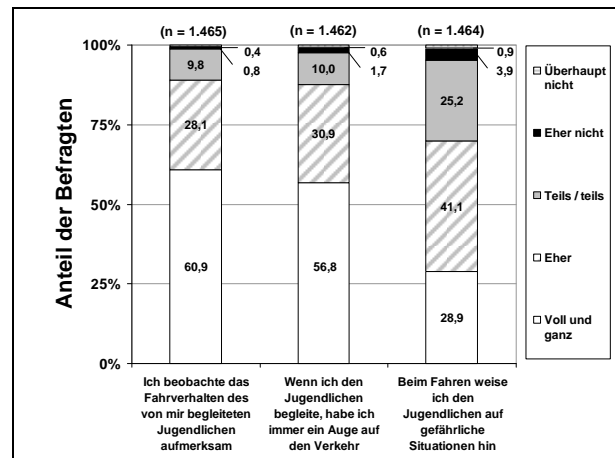


Bild 6-23: Intrapersonelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Index „Befragter: Aufmerksamkeit“ – nach den Panelwellen

Vergleicht man abschließend den letzten Mittelwert jedes Befragten aus seiner Zeit als aktiver Modellversuchsteilnehmer mit seinem Index-Mittelwert als 18-jähriger Ehemaliger so zeigt sich ein weiteres signifikantes Absinken. Retrospektiv bezeichneten ehemalige BF17-Teilnehmer also die Wahrnehmung der Begleiteraufgabe der Beobachtung von Fahrverhalten und Verkehrsgeschehen weniger stark als zutreffend als während der vorhergehenden Modellversuchsteilnahme.

Fazit

Die zu einem Index zusammengefassten Antworten zur „Begleiteraufgabe: Aufmerksamkeit“ verweisen auf eine über die gesamte Begleitdauer als hoch wahrgenommene Aufmerksamkeit des Begleiters, die jedoch mit zunehmender Begleitdauer leicht absinkt. Inhaltlich ist die leicht rückläufige Entwicklung plausibel, verweist sie doch auf zunehmende Fahrfertigkeiten, die dem Fahranfänger das Gefühl vermitteln, immer weniger auf die zusätzliche Aufmerksamkeit des Begleiters angewiesen zu sein.



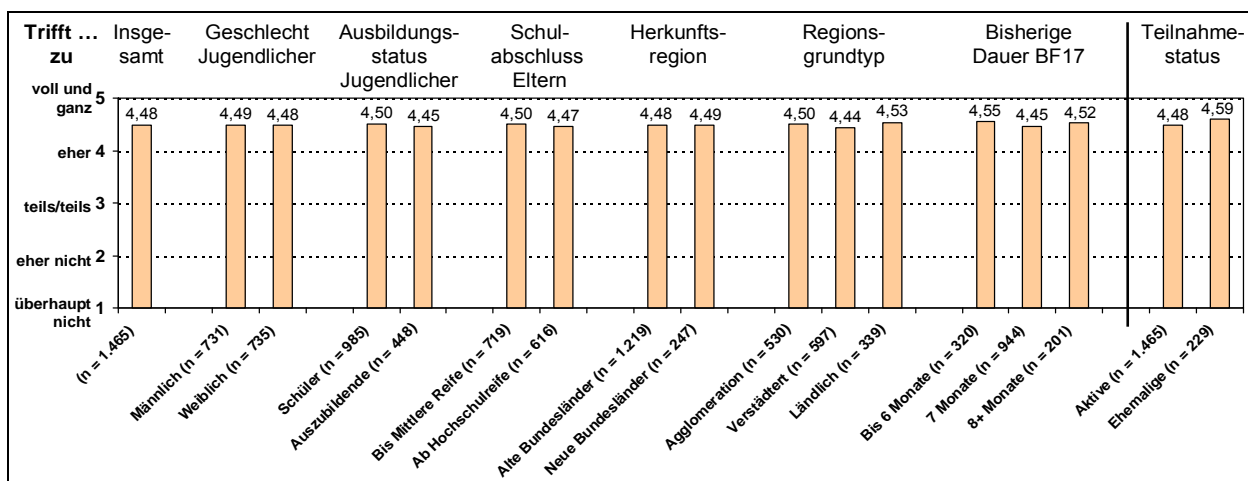
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-24: Einschätzung des Begleiters: Aspekte der Beobachtung des Fahrverhaltens und des Verkehrsgeschehens

6.2.3.3 Beurteilung durch die Begleiter

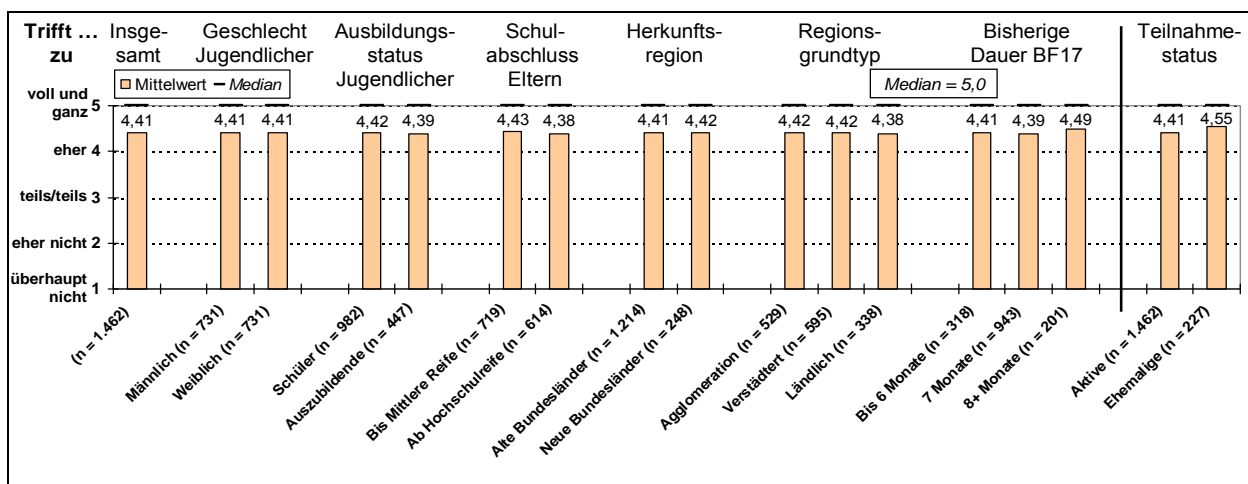
„Ich beobachte das Fahrverhalten des von mir begleiteten Jugendlichen aufmerksam.“

Nahezu neun von zehn Begleitern brachten zum Ausdruck, dass diese Aussage „voll und ganz“ (60,9 %) oder „eher“ (28,1 %) zutraf (vgl. Bild 6-24). Der Mittelwert der Antworten liegt mit $\bar{x} = 4,48$ deutlich über den entsprechenden Einschätzungen der Jugendlichen in allen vier Panelwellen (vgl.



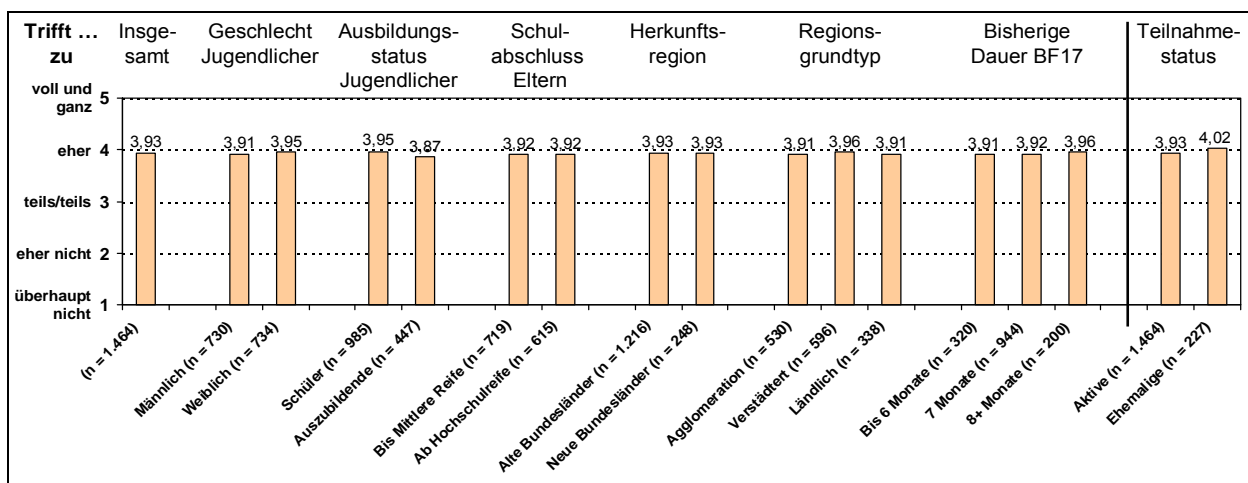
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-25: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Ich beobachte das Fahrverhalten des von mir begleiteten Jugendlichen aufmerksam“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-26: Mittelwerte und Mediane Begleiterbefragung: „Wenn ich den Jugendlichen begleite, habe ich immer ein Auge auf den Verkehr“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-27: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Beim Fahren weise ich den Jugendlichen auf gefährliche Situationen hin“ – nach relevanten Subgruppen

Tab. 6-4). Die Begleiter- und Jugendlichenurteile zu dieser Einzelaussage korrelieren unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern mit $r = .278$ (vgl. Tab. 6-6).

Bild 6-25 dokumentiert wieder die subgruppenspezifischen Mittelwerte der entsprechenden Begleiteraussagen. Signifikante Unterschiede lassen sich nur zwischen Begleitern aktiver und ehemaliger Modellversuchsteilnehmer feststellen: Im Rückblick brachten ehemalige Begleiter ihre Aufmerksamkeit stärker zum Ausdruck als aktive.

„Wenn ich den Jugendlichen begleite, habe ich immer ein Auge auf den Verkehr.“

Auch zu diesem Item brachten die allermeisten Begleiter ihre Zustimmung „voll und ganz“ (56,8 %) oder „eher“ (30,9 %) zum Ausdruck (vgl. Bild 6-24). Der Median¹⁸¹ der Antworten zu dieser Einzelaussage war erneut höher als das von den jungen Fahrern in allen vier Panelwellen berichtete Zutreffen dieser Aussage (vgl. Tab. 6-4). Die Antworten der Jugendlichen und ihrer Begleiter korrelieren mit $r = .334$ (vgl. Tab. 6-6). Bild 6-26 dokumentiert auch zu diesem Item die subgruppenspezifischen Mediane und Mittelwertunterschiede. Bei gleichen Medianen zeigt sich lediglich eine rückblickend stärker zum Ausdruck gebrachte Aufmerksamkeit von Begleitern ehemaliger Modellversuchsteilnehmer.

„Beim Fahren weise ich den Jugendlichen auf gefährliche Situationen hin.“

Der in dieser Einzelaussage zum Ausdruck gebrachte aktive Aspekt der Aufmerksamkeit wurde von sieben von zehn Begleitern (70,0 %) als mehr oder weniger zutreffend bezeichnet (vgl. Bild 6-24). Nur Fahranfänger in der ersten Befragungswelle nahmen das entsprechende Engagement der Begleiter intensiver wahr als diese selbst (vgl. Tab. 6-4). Die entsprechenden Aussagen der Jugendlichen der zweiten Panelwelle und ihrer Begleiter korrelieren mit $r = .304$ (vgl. Tab. 6-6).

Die Dokumentation der subgruppenspezifischen Mittelwertunterschiede in Bild 6-27 verdeutlicht die hinsichtlich aller unabhängigen Variablen sehr ähnliche Einschätzung dieses Aspektes der Begleiteraufgabe durch die Begleiter selbst. Es lassen sich dementsprechend keine signifikanten Mittelwertunterschiede berichten.

¹⁸¹ Eine starke Steigung in der Häufigkeitsverteilung der Antworten spricht gegen die Annahme der Normalverteilung und die Interpretation des arithmetischen Mittelwertes.

Fazit

Die Begleiter betonen ihre Aufmerksamkeit hinsichtlich des jugendlichen Fahrverhaltens und des Verkehrsgeschehens stärker als die jungen Fahrer selbst dies wahrnehmen. Eine aktive Rolle mit Hinweisen auf gefährliche Situationen wird aus Sicht der Begleiter etwas seltener eingenommen. Die drei erfragten Aspekte der Begleiteraufmerksamkeit legen die weit verbreitete Entsprechung des Begleiterverhaltens zur geforderten Beobachtung des jugendlichen Fahrverhaltens und des Verkehrsgeschehens nahe.

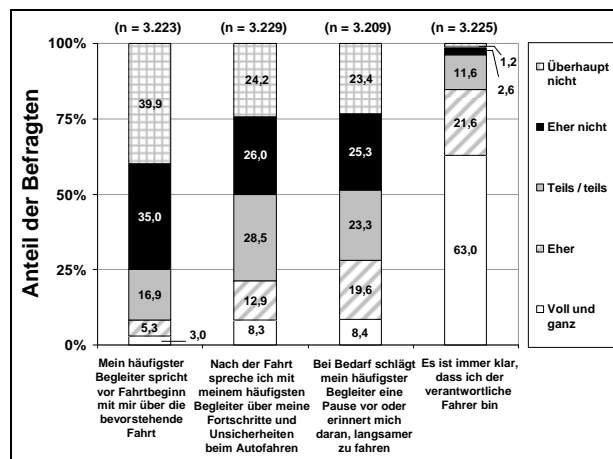
6.2.4 Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten

Die Vor- und Nachbereitung der begleiteten Fahrten sind weitere interessierende Bestandteile der Ausgestaltung der Fahranfänger-Begleiter-Beziehung.

6.2.4.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

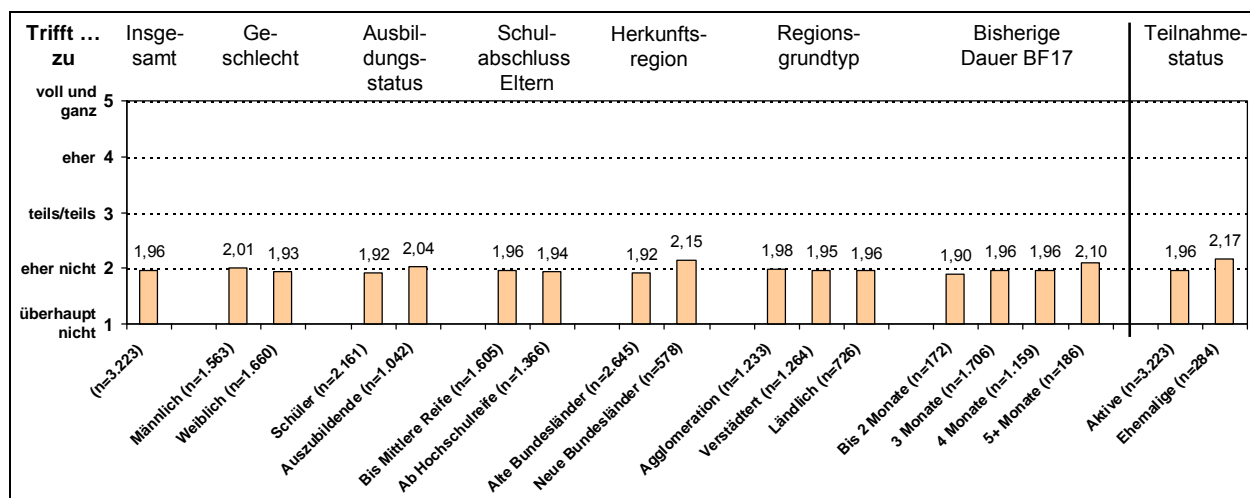
„Mein häufigster Begleiter spricht vor Fahrtbeginn mit mir über die bevorstehende Fahrt.“

Eine dezidierte Vorbesprechung der begleiteten Fahrten zwischen Fahranfänger und Begleiter fand bei drei Vierteln (74,9 %) der aktiven BF17-Teilnehmer nicht statt (vgl. Bild 6-28).



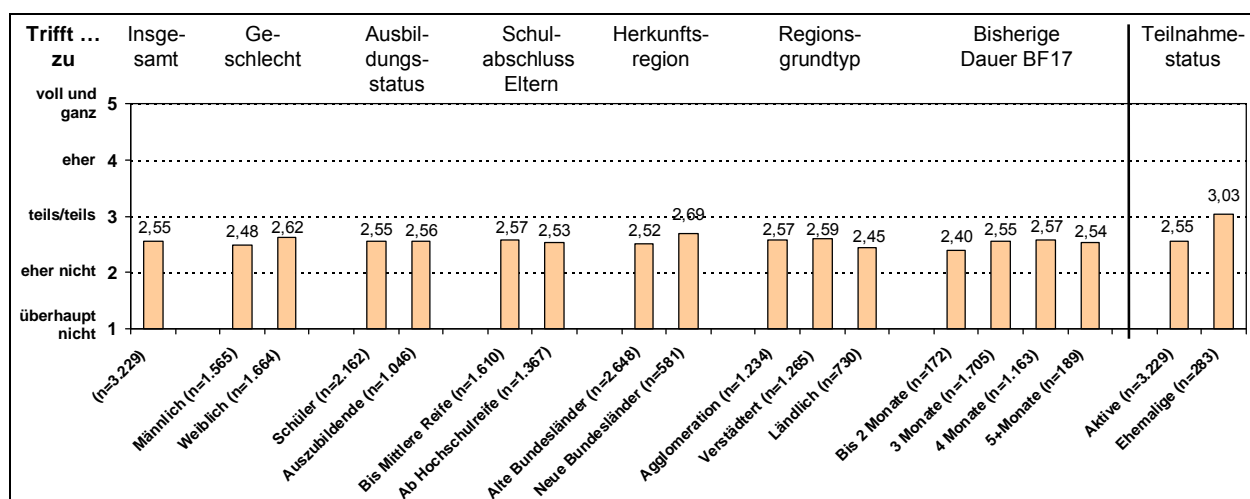
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-28: Einschätzung der Jugendlichen: Kommunikative Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten sowie Entlastungsangebote seitens des Begleiters und Verantwortlichkeit beim Fahren



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-29: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter spricht vor Fahrtbeginn mit mir über die bevorstehende Fahrt“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-30: Mittelwerte: „Nach der Fahrt spreche ich mit meinem häufigsten Begleiter über meine Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren“ – nach relevanten Subgruppen

Einzelaussagen / Items zu „Begleiteraufgabe: Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten“	Anzahl Befragte	Schiefe		Anzahl Befragte	Schiefe		Anzahl Befragte	Schiefe		Anzahl Befragte	Schiefe	
		Welle 1	Steilheit		Welle 2	Steilheit		Welle 3	Steilheit		Welle 4	Steilheit
Mein häufigster Begleiter spricht vor Fahrtbeginn mit mir über die bevorstehende Fahrt.	3.223	1.035	.636	1.823	.988	.430	1.163	.850	.072	605	.909	.076
Nach der Fahrt spreche ich mit meinem häufigsten Begleiter über meine Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren.	3.229	.381	-.745	1.824	.486	-.607	1.170	.554	.072	606	.710	-.294

Reliabilität (Cronbach's Alpha): Welle 1: $\alpha = .590$, Welle 2: $\alpha = .679$, Welle 3: $\alpha = .763$, Welle 4: $\alpha = .763$;

Tab. 6-9: Begleiteraufgabe: Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten – Prüfung der Einzelaussagen des Index auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

Männliche Fahranfänger erwähnten signifikant häufiger entsprechende Gespräche als Fahranfängerinnen und Auszubildende öfter als Schüler. Aus den neuen Bundesländern wurden Vorbereitungsgespräche häufiger berichtet als aus den alten Bundesländern. Schließlich erinnerten sich auch noch ehemalige Modellversuchsteilnehmer öfter an die Vorbesprechung der Begleitfahrten als aktive, oder zumindest erinnerten sie die Situation rückblickend entsprechend (vgl. Bild 6-29).

„Nach der Fahrt spreche ich mit meinem häufigsten Begleiter über meine Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren.“

Weiter verbreitet scheint die Nachbesprechung der Begleitfahrten gewesen zu sein. Mehr als jeder fünfte Fahranfänger (21,2 %) berichtete das „eher“ oder „voll und ganz“ Zutreffen von Gesprächen über Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren (vgl. Bild 6-28).

Eine solche Nachbereitung wurde von Fahranfängerinnen stärker zum Ausdruck gebracht als von Fahranfängern und im Osten stärker als im Westen (vgl. Bild 6-30). Auch hinsichtlich der Regionsgrundtypen lassen sich – allerdings unspezifische – Unterschiede verallgemeinern. Ehemalige BF17-Teilnehmer berichteten retrospektiv in größerem Umfang von solchen Nachbesprechungen als zum Befragungszeitpunkt aktive Modellversuchsteilnehmer.

Fazit

Eine explizite Vor- oder Nachbesprechung der Begleitfahrten findet überwiegend nicht statt. Dies ist ein Beleg dafür, dass das Modell BF17 nicht im Sinne eines Ausbildungsmodells mit einer unterrichtlichen Vor- und Nachbereitung praktiziert wird.

Nach der Fahrt nutzen Fahranfängerinnen die Möglichkeit einer Nachbesprechung häufiger als junge Männer. In den neuen Bundesländern suchen Fahranfänger und ihre Begleiter vergleichsweise öfter das vor- bzw. nachbereitende Gespräch.

6.2.4.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer

Aus den beiden Einzelaussagen zur Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten wurde ein Index gebildet. Tab. 6-9 dokumentiert die Werte für die Schiefe und Steilheit der beiden Variablen in allen vier Panelwellen. Cronbach's Alpha erreicht in der

ersten und zweiten Welle ausreichendes, in den beiden folgenden Befragungswellen sogar ein zufrieden stellendes Niveau.

Bild 6-31 zeigt hinsichtlich dieses Aspektes der Begleiteraufgaben eine im Zeitverlauf nahezu unveränderte Einschätzung seines Zutreffens durch die Jugendlichen.

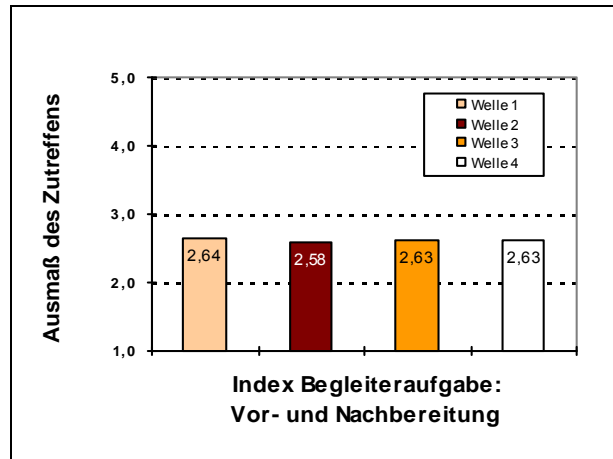


Bild 6-31: Mittelwerte des Index „Begleiteraufgabe: Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten“ – nach der Panelwelle

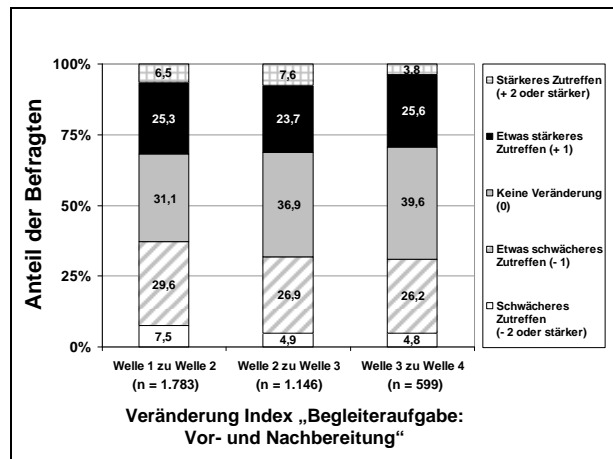


Bild 6-32: Veränderung der Zusammensetzung des Index „Begleiteraufgabe: Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Auch hinsichtlich der Einschätzung der Begleiteraktivität der Vor- und Nachbereitung zeigten sich die Modellversuchsteilnehmer von Welle zu Welle gefestigter (vgl. Bild 6-32). Während zwischen der ersten und zweiten Panelwelle mehr Fahranfänger ein (etwas) schwächeres als ein (etwas) stärkeres Zutreffen der Items des Index zum Ausdruck brachten, hielten sich zwischen der zweiten und dritten Welle die Veränderungen in beide Richtun-

gen die Waage. Zwischen der dritten und vierten Welle war dann festzustellen, dass mehr BF17-Teilnehmer ein (etwas) stärkeres Zutreffen als ein (etwas) schwächeres Zutreffen der Vor- und Nachbereitung protokollierten.

Die in Bild 6-33 dargestellten intrapersonellen Abweichungen vom eigenen Gesamtmittelwert als aktiver Modellversuchsteilnehmer lassen keine nennenswerte Entwicklung während der Begleitedauer nachvollziehen. Lediglich der Unterschied zwischen den Indexwerten der ersten und zweiten Welle erweist sich als statistisch signifikant.

Der Vergleich zwischen der individuellen Beantwortung der relevanten Items als aktiver und als ehemaliger Modellversuchsteilnehmer verweist auf einen signifikanten Unterschied: Retrospektiv wurde weniger Begleiterengagement in der Vor- und Nachbereitung berichtet als zur Zeit der aktiven Modellversuchsteilnahme.

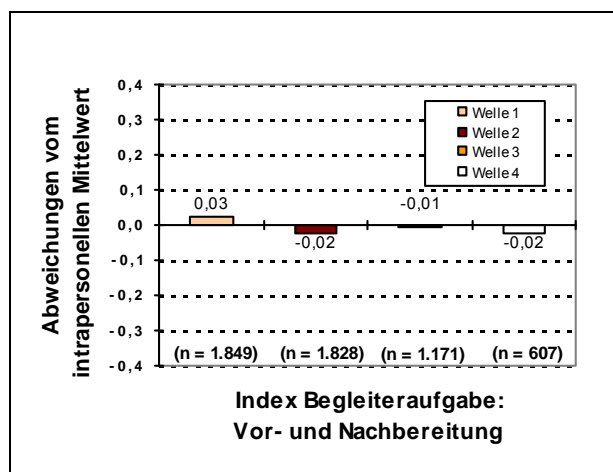


Bild 6-33: Intrapersonelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Index „Begleiteraufgabe: Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten“ – nach den Panelwellen

Fazit

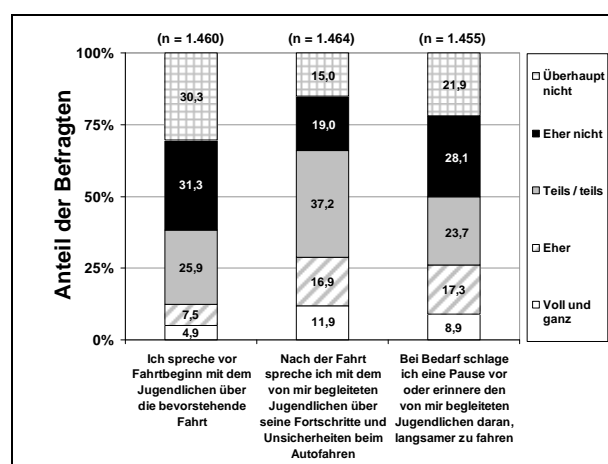
Die Daten legen nahe, dass mit zunehmender Begleitedauer das von den Jugendlichen wahrgenommene relativ geringe Begleiterengagement in der Vor- und Nachbesprechung von Begleitfahrten konstant bleibt.

6.2.4.3 Beurteilung durch die Begleiter

„Ich spreche vor Fahrtbeginn mit dem Jugendlichen über die bevorstehende Fahrt.“

Auch seitens der Begleiter überwog die Einschätzung, dass eine Vorbesprechung anstehender Begleitfahrten „überhaupt nicht“ (30,3 %) oder „eher

nicht“ (31,3 %) stattfand. Zustimmend („eher“ oder „voll und ganz“) äußerten sich nur 12,4 % der Begleiter (vgl. Bild 6-34).¹⁸² Allerdings zeichneten sich die Begleiterantworten durch einen höheren Mittelwert (in Richtung einer stärkeren Bejahung des Statements) als die Antworten der Jugendlichen in allen vier Panelwellen aus (vgl. Tab. 6-4). Die Antworten zu dieser Aussage korrelieren zwischen den aktiven BF17-Teilnehmern und ihren Begleitern mit $r = .423$ (vgl. Tab. 6-6).



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-34: Einschätzung des Begleiters: Aspekte der Vor- und Nachbereitung der Begleitfahrten

Die subgruppenspezifischen Unterschiede der Begleiterurteile werden in Bild 6-35 differenziert. Statistische Tests lassen die Aussage zu, dass nach ihrer Einschätzung unter männlichen Fahranfängern, Auszubildenden und BF17-Teilnehmern in Ostdeutschland Begleitfahrten signifikant häufiger durch ein Gespräch vorbereitet wurden. Auch retrospektiv berichteten ehemalige Begleiter öfter die Vorbesprechung von Fahrten.

„Nach der Fahrt spreche ich mit dem von mir begleiteten Jugendlichen über seine Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren.“

Eine Nachbereitung von Begleitfahrten fand auch aus Sicht der Begleiter häufiger statt als eine Vorbereitung (vgl. Bild 6-34).¹⁸³ Gleichwohl war eine

¹⁸² Bei den Antworten zu diesem Item lassen sich signifikante Unterschiede nach dem Geschlecht der Begleiter feststellen: Mütter sprachen im Vorfeld häufiger mit dem von ihnen begleiteten Jugendlichen über die bevorstehende Fahrt als Väter.

¹⁸³ Auch die Nachbereitung der Begleitfahrten wurde von Müttern signifikant häufiger als zutreffend bezeichnet als von Vätern. Hinsichtlich der Begleiteraufgabe der Vor- und

Nachbereitung jedoch eher die Ausnahme, wie an der Zustimmung von 28,8 % – „eher“ und „voll und ganz“ – zum vorgenannten Item zu erkennen ist. Erneut errechnen sich für die Begleiterantworten höhere Mittelwerte als für alle Panelwellen der Modellversuchsteilnehmer (vgl. Tab. 6-4). Auch die Übereinstimmung der entsprechenden Antworten der Fahranfänger mit jenen ihrer Begleiter ist mit $r = .427$ geringfügig höher als bei der Einzelaussage zur Vorbereitung (vgl. Tab. 6-6).

Die in Bild 6-36 zusammengefassten Mittelwertunterschiede verweisen erneut auf eine signifikant stärker erfolgte Nachbereitung in den neuen Bundesländern. Auch zwischen den bereits unterschiedlich lange am Begleiteten Fahren teilnehmenden Begleitern ließen sich unspezifische, aber nur geringe Mittelwertunterschiede feststellen. Schließlich wurden auch von Begleitern ehemaliger Modellversuchsteilnehmer im Rückblick auf ihre Begleitfähigkeit deutlich häufiger nachbereitende Gespräche erinnert.

Fazit

Begleiter berichten ebenso wie Fahranfänger nur eine geringe Häufigkeit der Vor- und Nachbereitung von Begleitfahrten durch ein Gespräch, wobei es häufiger zu einer Nachbereitung als zu einer Vorbereitung kommt. Vergleichsweise stärker ausgeprägte Vor- und Nachbereitungen sind unter ostdeutschen Fahranfängern und ihren Begleitern zu finden, ebenso in der rückblickenden Sicht ehemaliger Begleiter.

6.2.5 Entlastungsangebote an den Fahrer (Pause einlegen, langsamer fahren)

6.2.5.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

„Bei Bedarf schlägt mein häufigster Begleiter eine Pause vor oder erinnert mich daran, langsamer zu fahren.“

Im Rahmen der Prozessevaluation interessierte auch der Aspekt der Unterbreitung von Entlastungsangeboten an Fahranfänger durch die Begleitpersonen. Nahezu drei von zehn BF17-Teilnehmern (28,0 %) stimmten dem vorgenannten Statement „eher“ oder „voll und ganz“ zu (vgl. Bild 6-28). Im Kanon der unabhängigen Variablen zeigen sich dabei einzig und allein Unterschiede hinsichtlich des höchsten Bildungsabschlusses der El-

tern: Fahranfänger mit Eltern mit Hochschulreife berichteten im Vergleich zu solchen mit Eltern mit niedrigeren Schulabschlüssen verstärkt von entsprechenden Entlastungsangeboten (vgl. Bild 6-37).

Fazit

Von knapp 30 % der Fahranfänger werden die hier betrachteten verbalen Entlastungsangebote ihrer Begleiter berichtet. Der statistisch verallgemeinerbare Unterschied nach der Schulbildung der Eltern verweist auf eventuelle schichtspezifische Unterschiede hinsichtlich dieses Verhaltensaspektes.

6.2.5.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer

Zur Abfrage des Begleiterengagements in Form von Entlastungsangeboten an den Fahranfänger war nur ein Item vorgesehen. Tab. 6-10 informiert über Schiefe und Steilheit der entsprechenden Häufigkeitsverteilungen aktiver Modellversuchsteilnehmer aus allen vier Befragungswellen. Bild 6-38 zeigt anhand der nahezu gleich bleibenden Mittelwerte der Beantwortung dieser Einzelaussage über alle Befragungen hinweg, dass hinsichtlich dieser Begleiteraufgabe mit zunehmender Begleitdauer keine Veränderung durch die Fahranfänger wahrgenommen wurde.

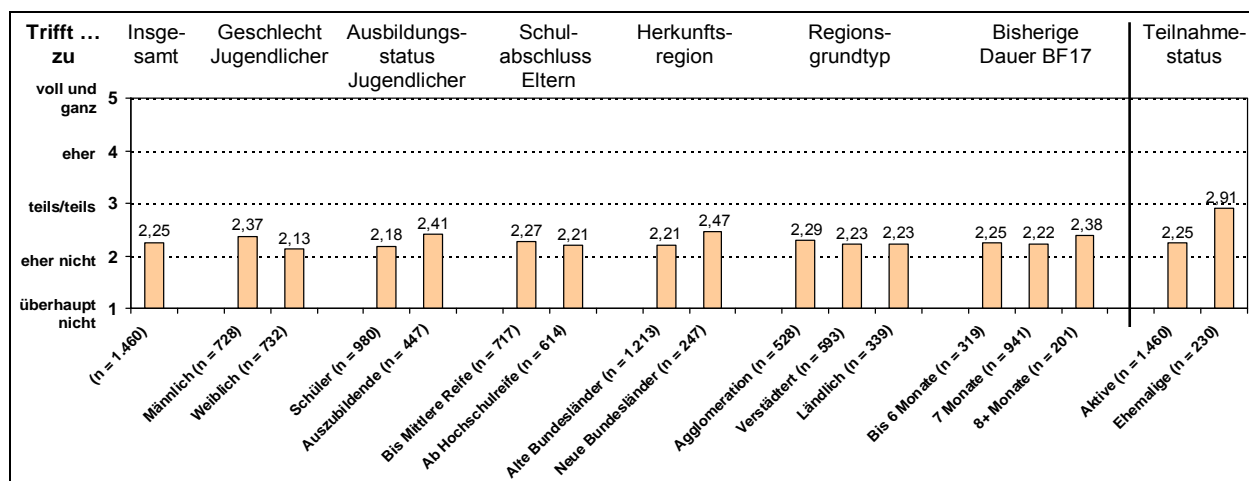
Erneut lässt sich im Vergleich der aufeinander folgenden Befragungswellen nachvollziehen, dass sich der Anteil der Befragten mit gleich bleibender Antwort mit jeder neuen Panelwelle vergrößerte (vgl. Bild 6-39)

Auf der Ebene der individuellen Entwicklung zeigen sich im Antwortverhalten nur minimale Änderungen (vgl. Bild 6-40). Kein Mittelwertvergleich zwischen zwei aufeinander folgenden Panelwellen erweist sich als statistisch verallgemeinerbar. Die individuellen Urteile der jungen Fahrer als Ehemalige brachten – im Vergleich zu ihrer letzten Abfrage als aktive Modellversuchsteilnehmer – ein weniger starkes Zutreffen der Einzelaussage zu dieser Begleiteraufgabe zum Ausdruck.

Fazit

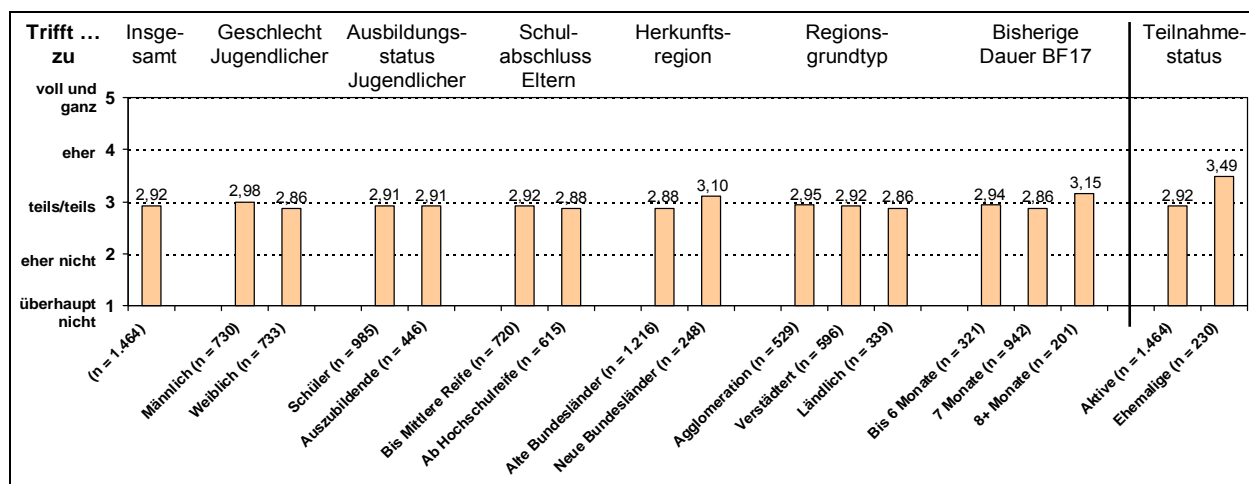
Der Umfang verbal-entlastender Begleiterangebote (Pause einlegen, langsamer fahren), die in etwa drei von zehn Fällen berichtet werden, ändert sich im Verlauf der fortschreitenden Begleitdauer nur wenig.

Nachbereitung der Begleitfahrten kam die kommunikative Kompetenz der Mütter deutlich zum Tragen.



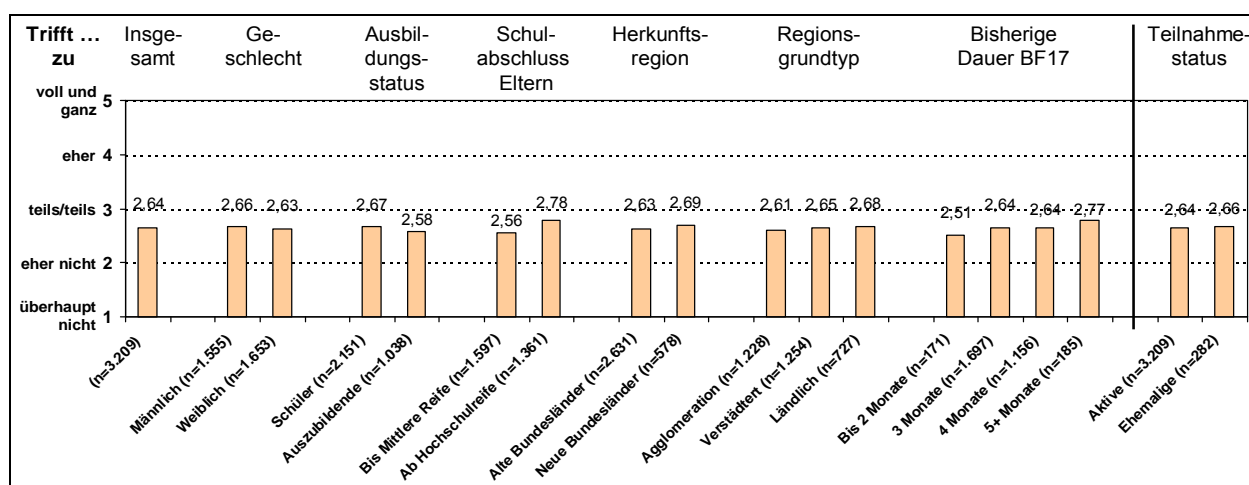
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-35: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Ich spreche vor Fahrtbeginn mit dem Jugendlichen über die bevorstehende Fahrt“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-36: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Nach der Fahrt spreche ich mit dem von mir begleiteten Jugendlichen über seine Fortschritte und Unsicherheiten beim Autofahren“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-37: Mittelwerte: „Bei Bedarf schlägt mein häufigster Begleiter eine Pause vor oder erinnert mich daran, langsamer zu fahren“ – nach relevanten Subgruppen

Einzelaussage / Item zu „Begleiteraufgabe: Entlastung des Fahranfängers“	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit
	Welle 1			Welle 2			Welle 3			Welle 4		
Bei Bedarf schlägt mein häufigster Begleiter eine Pause vor oder erinnert mich daran, langsamer zu fahren.	3.209	.248	-1.026	1.818	.287	-.842	1.165	.199	.072	606	.216	-.976

Tab. 6-10: Begleiteraufgabe „Entlastungsangebote an den Fahrer“ – Prüfung der Einzelaussage auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

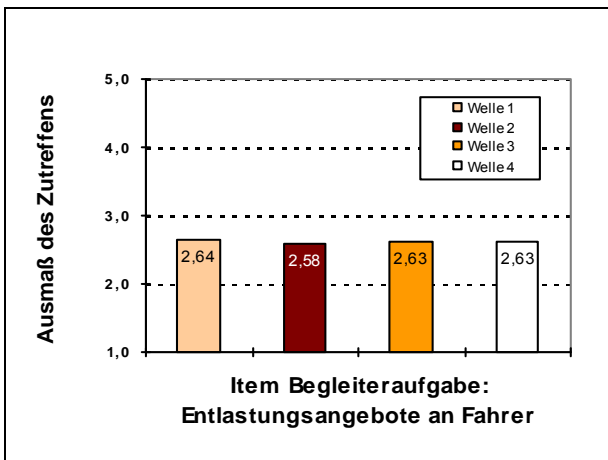


Bild 6-38: Mittelwerte des Items „Begleiteraufgabe: Entlastungsangebote an den Fahrer“ – nach der Panelwelle

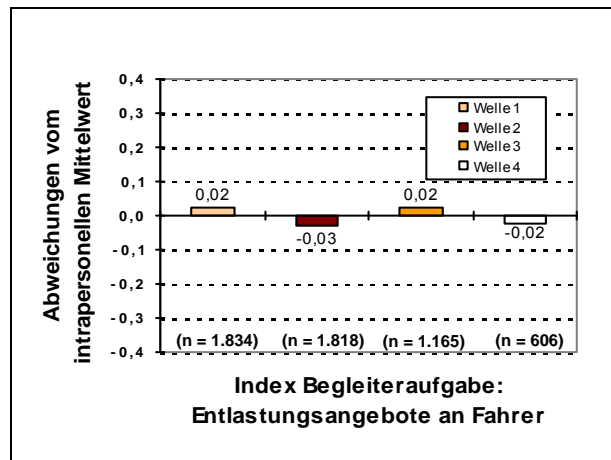


Bild 6-40: Intrapersonelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Items „Begleiteraufgabe: Entlastungsangebote an den Fahrer“ – nach den Panelwellen

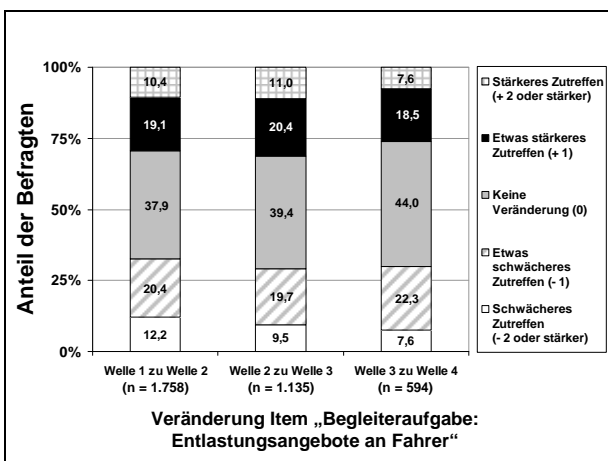


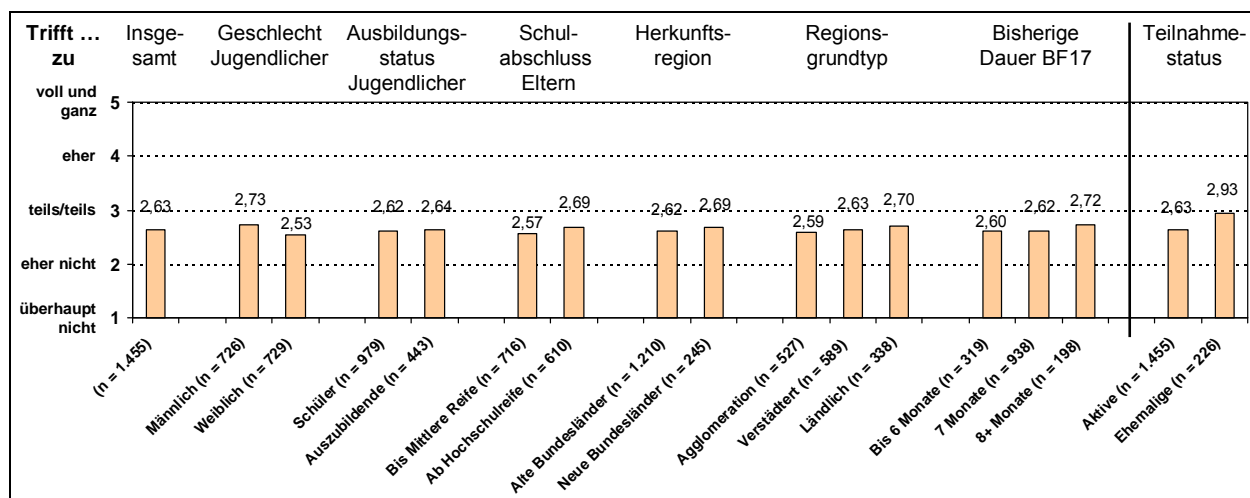
Bild 6-39: Veränderung der Zusammensetzung des Items „Begleiteraufgabe: Entlastungsangebote an den Fahrer“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

6.2.5.3 Beurteilung durch die Begleiter

„Bei Bedarf schlage ich eine Pause vor oder erinnere den von mir begleiteten Jugendlichen daran, langsamer zu fahren.“

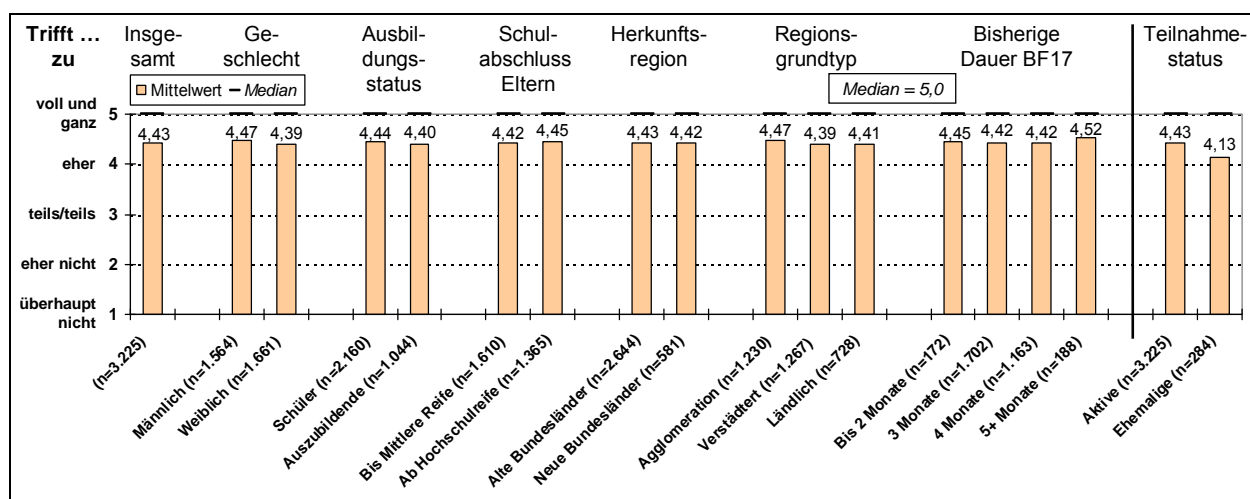
Ein Entlastungsangebot an den Fahranfänger in Form des Vorschlagens einer Pause oder eines Einwandes hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit berichteten auch die Begleiter nur in einem vergleichsweise geringen Umfang: Dem vorgenannten Item stimmten lediglich 26,2 % der Befragten „eher“ und „voll und ganz“ zu (vgl. Bild 6-34). Für exakt die Hälfte der Begleiter traf dieses Statement „überhaupt nicht“ (21,9 %) oder „eher nicht“ (28,1 %) zu. Die Mittelwerte bei Begleitern und Fahranfängern sind sehr ähnlich (vgl. Tab. 6-4). Das Antwortverhalten der Begleiter und der Fahranfänger in der zweiten Panelwelle korreliert mit $r = .401$ (vgl. Tab. 6-6).

Bild 6-41 versammelt auch zu diesem Item die subgruppenspezifischen Mittelwerte der Begleiter. Signifikante Unterschiede lassen sich nach dem Geschlecht der Fahranfänger nachweisen, wobei



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-41: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Bei Bedarf schlage ich eine Pause vor oder erinnere den von mir begleiteten Jugendlichen daran, langsamer zu fahren“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-42: Mittelwerte und Mediane: „Es ist immer klar, dass ich der verantwortliche Fahrer bin“ – nach relevanten Subgruppen

ein entsprechendes Begleiterangebot bei männlichen Fahranfängern stärker berichtet wurde. Auch retrospektiv erinnerten sich ehemalige Begleiter stärker an entsprechende Angebote ihrerseits als aktuelle Begleiter dies taten.

Fazit

Verbale Begleiterangebote zur Entlastung des Fahranfängers (Pause einlegen, langsamer fahren) werden von etwa einem Viertel der Begleiter – und damit in annähernd gleichem Umfang wie von den Fahranfängern selbst – berichtet. Männliche Fahranfänger sind überdurchschnittlich oft die Adressaten solcher entlastender Angebote.

6.2.6 Verantwortlichkeit als Fahrer

6.2.6.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

„Es ist immer klar, dass ich der verantwortliche Fahrer bin.“

Mehr als vier von fünf Modellversuchsteilnehmern (84,6 %) stimmten dem vorgenannten Statement „eher“ oder „voll und ganz“ zu (vgl. Bild 6-28). Dies lässt erkennen, dass sich die BF17-Teilnehmer ihres rechtlichen Status als verantwortliche Fahrzeugführer bewusst sind.

Aufgrund der eindeutigen Zustimmung zur Verantwortlichkeit als Fahrer ist die Häufigkeitsverteilung dieser Variable nicht annähernd normalverteilt. In

Bild 6-42 wird deshalb der Median dokumentiert. Nichtparametrische Tests verweisen auf subgruppenspezifische Unterschiede nach dem Geschlecht, wobei junge Männer ihre klare Verantwortlichkeit als Fahrer stärker betonten als junge Frauen. Auch zwischen den unterschiedenen Regionsgrundtypen lassen sich Unterschiede verallgemeinern, wobei BF17-Teilnehmer aus Agglomerations-

räumen am stärksten ihre klare Verantwortlichkeit hervorhoben. Schließlich unterscheiden sich auch ehemalige von aktiven Modellversuchsteilnehmern insofern, als die klare Verantwortlichkeit retrospektiv von Ehemaligen weniger stark als geklärt empfunden wurde als von Aktiven (vgl. Bild 6-42).

Einzelaussage / Item zu „Begleiteraufgabe: Akzeptieren der Verantwortlichkeit des Fahrers“	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit
	Welle 1			Welle 2			Welle 3			Welle 4		
Es ist immer klar, dass ich der verantwortliche Fahrer bin.	3.225	-1.589	2.149	1817	-1.730	2.969	1.168	-2.067	4.539	605	-2.065	3.730

Tab. 6-11: Begleiteraufgabe „Akzeptieren der Verantwortlichkeit des Fahrers“ – Prüfung der Einzelaussage auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

Fazit

Die Modellversuchsteilnehmer bekennen sich klar zu ihrer Verantwortlichkeit als Fahrer. Sie wird von den jungen Männern etwas stärker als von den jungen Frauen bekundet. Auch Fahranfänger aus Agglomerationsräumen sehen ihre Verantwortlichkeit deutlicher als junge Fahrer aus anderen Raumregionen. Ehemalige BF17-Teilnehmer berichten im Rückblick eine geringer ausgeprägte Klärung ihrer Verantwortlichkeit als aktive Modellversuchsteilnehmer in der Begleitphase.

6.2.6.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitedauer

Auch der Aspekt der Verantwortlichkeit der jungen Fahrer während der Begleitfahrten sollte über einen längeren Zeitraum der Modellversuchsteilnahme nachvollzogen werden. Tab. 6-11 informiert über die Schiefe und Steilheit der Antwortverteilungen der entsprechenden Einzelaussage in den vier Befragungswellen. Das Nicht-Vorliegen einer Normalverteilung wird durch das relativ stark zum Ausdruck gebrachte Zutreffen dieses Items erklärt. Bild 6-43 zeigt die von Welle zu Welle – d. h. mit zunehmender Begleitedauer – ansteigenden Mittelwerte über alle Befragungswellen sowie den dabei gleich bleibenden Median. Der Mittelwertanstieg ist statistisch signifikant.¹⁸⁴

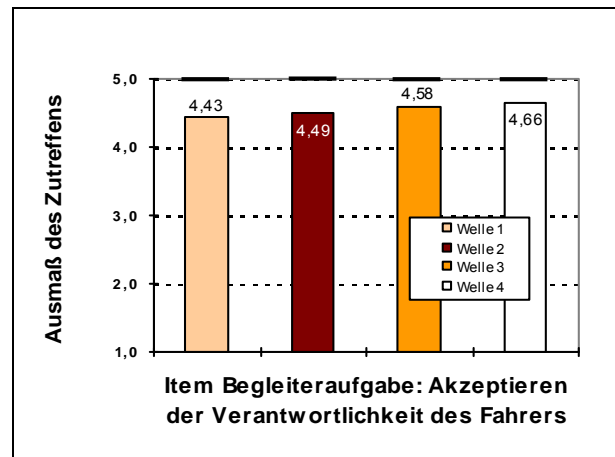


Bild 6-43: Mittelwerte des Items „Begleiteraufgabe: Akzeptieren der Verantwortlichkeit des Fahrers“ – nach der Panelwelle

Wie bei den vorher besprochenen Entwicklungen von Einzelaussagen oder Indizes zeigte sich auch hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Fahrers ein mit zunehmender Begleitedauer größerer Anteil an gleich bleibenden Antworten (vgl. Bild 6-44). Darüber hinaus berichteten stets mehr Fahranfänger in der darauf folgenden Befragungswelle ein (etwas) stärkeres Zutreffen des in Frage stehenden Items als dessen (etwas) schwächeres Zutreffen.

¹⁸⁴ Zur Berechnung wurde die nicht normalverteilte Variable in eine Normalverteilung transformiert (vgl. TABACHNICK, FIDELL 1996: 81ff) und in eine Trendanalyse eingebracht.

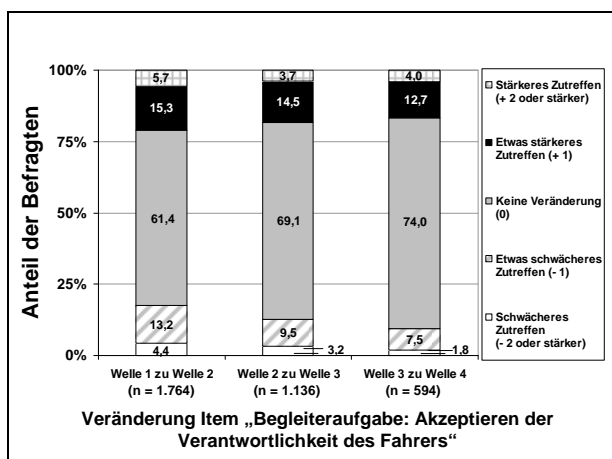


Bild 6-44: Veränderung der Zusammensetzung des Items „Begleiteraufgabe: Akzeptieren der Verantwortlichkeit des Fahrers“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

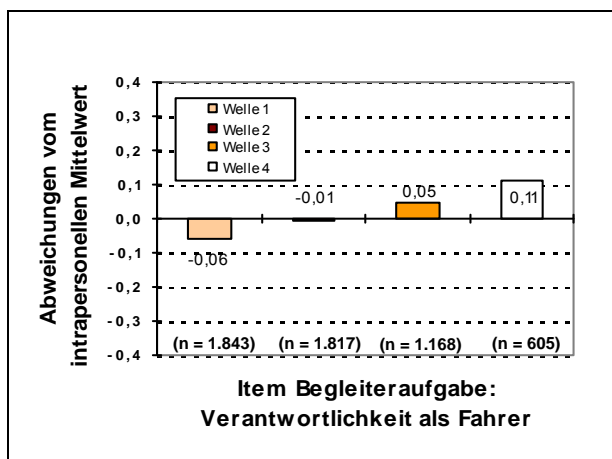


Bild 6-45: Intrapersonelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Items „Begleiteraufgabe: Keine Schmälerung der Verantwortlichkeit des Fahrers“ – nach den Panelwellen

Bild 6-45 zeichnet die individuelle Entwicklung der Antworten der Modellversuchsteilnehmer zum Item „Verantwortlichkeit als Fahrer“ nach. Dabei ist zu sehen, wie die Mittelwerte der ersten Befragungswelle noch deutlich unter dem Gesamtmittelwert aller Befragungen als aktiver Modellversuchsteilnehmer lagen. In der zweiten Panelwelle entsprechen die Antworten knapp der mittleren Antwort über alle Befragungen hinweg. Ab der dritten Befragung war der Mittelwert dann mehr oder weniger höher als der Gesamtmittelwert als aktiver Modellversuchsteilnehmer. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Befragungswellen sind statistisch signifikant. Auch zwischen dem Status aktiver und dem Status ehemaliger Modellversuchsteilnehmer ließ sich mit dem Wilcoxon-Test ein verallgemei-

nerbar Unterschied feststellen: Der Wert des Index sank in der retrospektiven Betrachtung leicht ab.

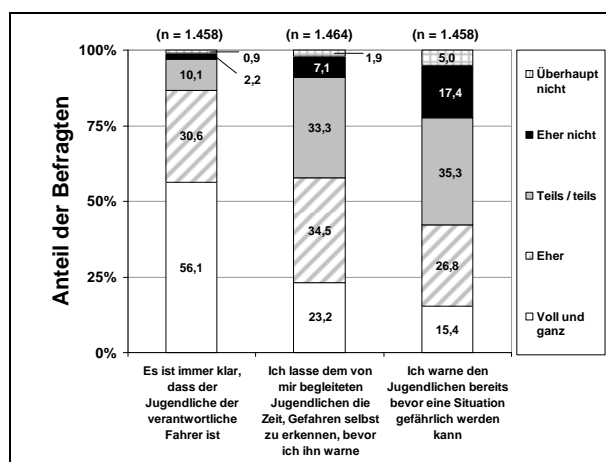
Fazit

Die Modellversuchsteilnehmer bekunden in aller Regel ihren Anspruch auf den Status des verantwortlichen Fahrzeugführers. Diese Statusbeanspruchung verstärkt sich – sowohl in der aggregierten Trend- als auch in der individuellen Panelbetrachtung – mit zunehmender Begleitedauer. Dies ist inhaltlich plausibel, da parallel hierzu die Fahr Erfahrung des Fahranfängers ebenso wächst wie die Bereitschaft des Begleiters, dem Fahranfänger die Verantwortung für das Fahren auch tatsächlich zuzugestehen. Rückblickend wird die eigene Verantwortlichkeit während der Begleitphase etwas zurückhaltender beurteilt als zur Zeit der aktiven Modellversuchsteilnahme.

6.2.6.3 Beurteilung durch die Begleiter

„Es ist immer klar, dass der Jugendliche der verantwortliche Fahrer ist.“

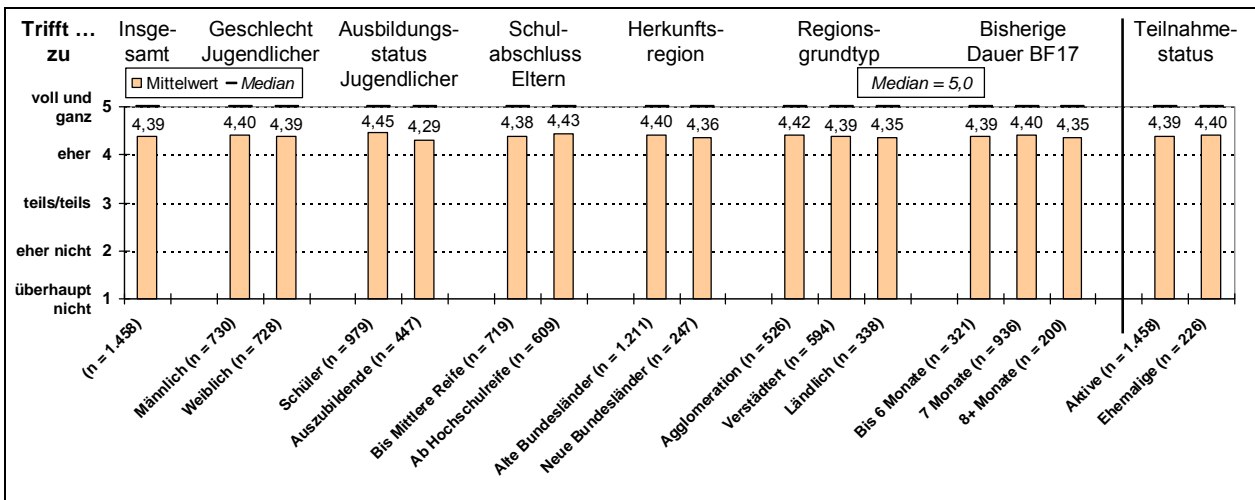
Der Verantwortlichkeit des begleiteten Fahrers als Fahrzeugführer wurde von den Begleitern mit 86,7 % in annähernd gleichem Umfang zugestimmt wie von den Fahranfängern selbst (vgl. Bild 6-46).



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-46: Einschätzung des Begleiters: Verantwortlichkeit des Fahrers und Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung

Der Median der nicht normalverteilten Antworthäufigkeiten ist für die Begleiter ebenso wie in allen Panelwellen der jungen Fahrer gleich $\tilde{x} = 5,0$ (vgl.



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-47: Mittelwerte und Mediane Begleiterbefragung: „Es ist immer klar, dass der Jugendliche der verantwortliche Fahrer ist“ – nach relevanten Subgruppen

Tab. 6-4). Trotz der generellen Betonung der Verantwortlichkeit des Fahrers durch Fahranfänger und Begleiter lässt sich nur ein „geringer“ Zusammenhang von $r = .282$ zwischen den Urteilen von Fahranfängern und ihren jeweiligen Begleitern nachweisen (vgl. Tab. 6-6).

Bild 6-47 zeigt die subgruppenspezifischen Mediane und Mittelwerte für diese Begleitereinschätzung, wobei der Median in allen unterschiedenen Variablenkategorien gleich $\tilde{x} = 5.0$ ist. Schülern wird von ihren Begleitern signifikant stärker die Verantwortung für das Fahren zuerkannt als Auszubildenden.

Fazit

Der Status des begleiteten Fahrers als verantwortlicher Fahrzeugführer wird von den Begleitern in ebenso eindeutiger Weise gesehen wie von den begleiteten Fahrern selbst.

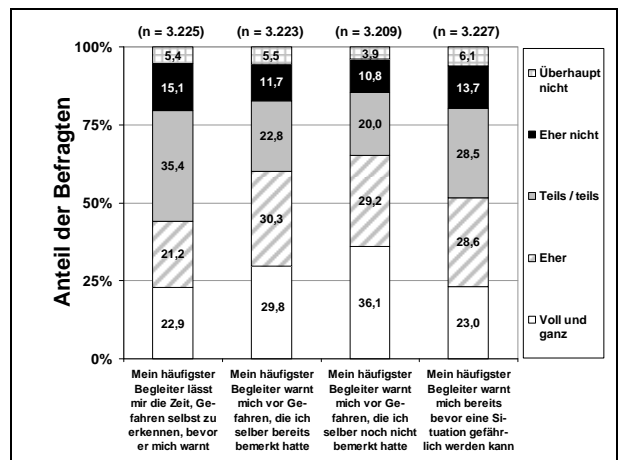
6.2.7 Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung

6.2.7.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

„Mein häufigster Begleiter lässt mir die Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor er mich warnt.“

Die Häufigkeitsverteilung zu diesem Item spiegelt ein durchwachsenes Bild wider (vgl. Bild 6-48). Die Zustimmung zu diesem Statement (44,1 %) überwiegt deutlich die Ablehnung (20,5 %), gleichzeitig

zeigt sich ein hoher Anteil indifferenter Antworten (35,4 %).



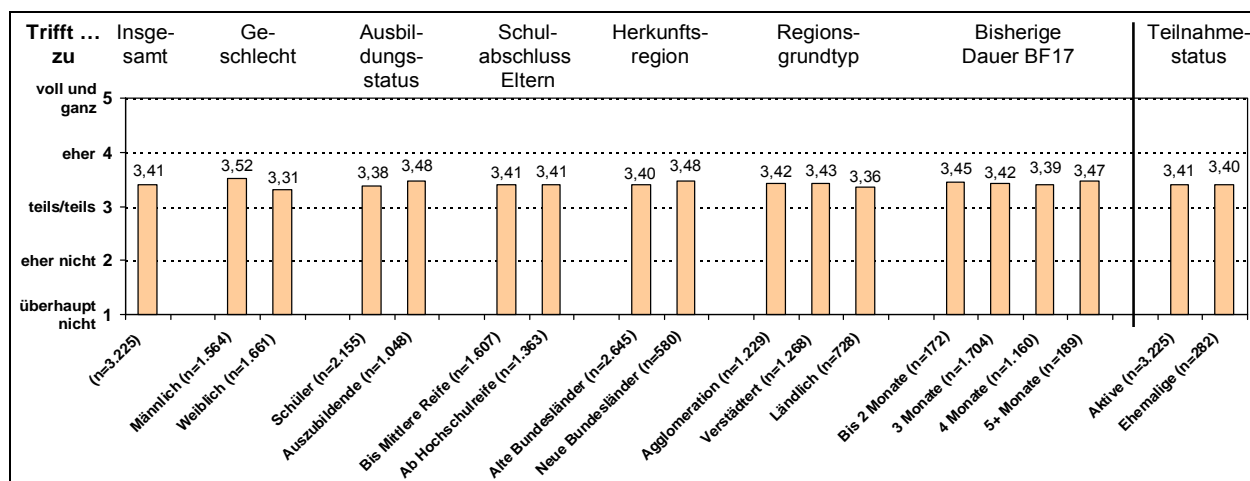
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-48: Einschätzung des Jugendlichen: Ausmaß der Begleiterunterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung

Signifikante Gruppenunterschiede lassen sich hierbei lediglich nach dem Geschlecht und dem Ausbildungsstatus der Fahranfänger feststellen: Junge Männer stimmten dem Statement stärker zu als junge Frauen, Auszubildende stärker als Schüler (vgl. Bild 6-49).

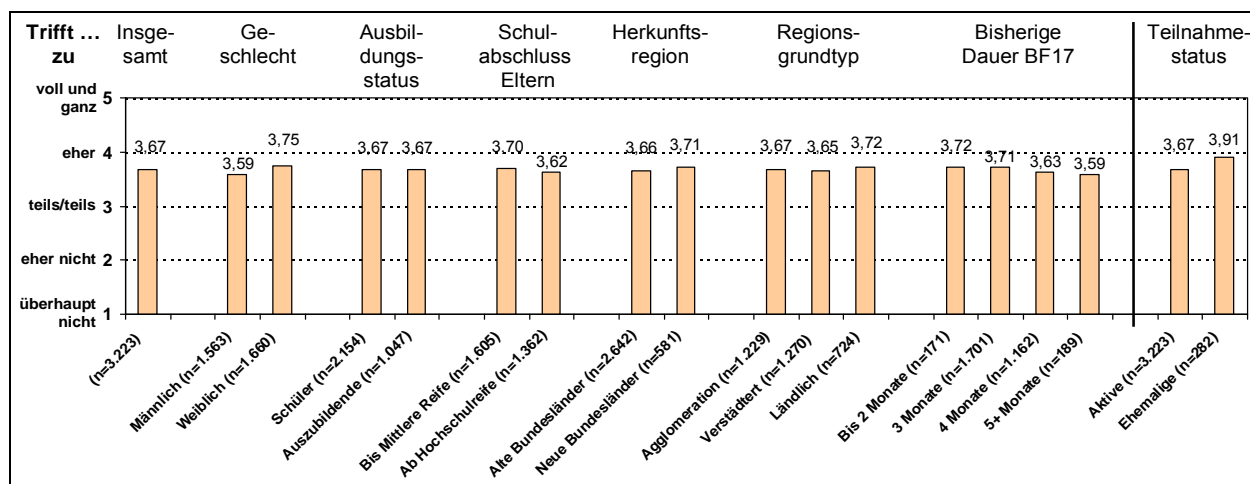
„Mein häufigster Begleiter warnt mich vor Gefahren, die ich selber bereits bemerkt hatte.“

Diesem Statement stimmten sechs von zehn Fahranfängern (60,1 %) mehr oder weniger stark zu,



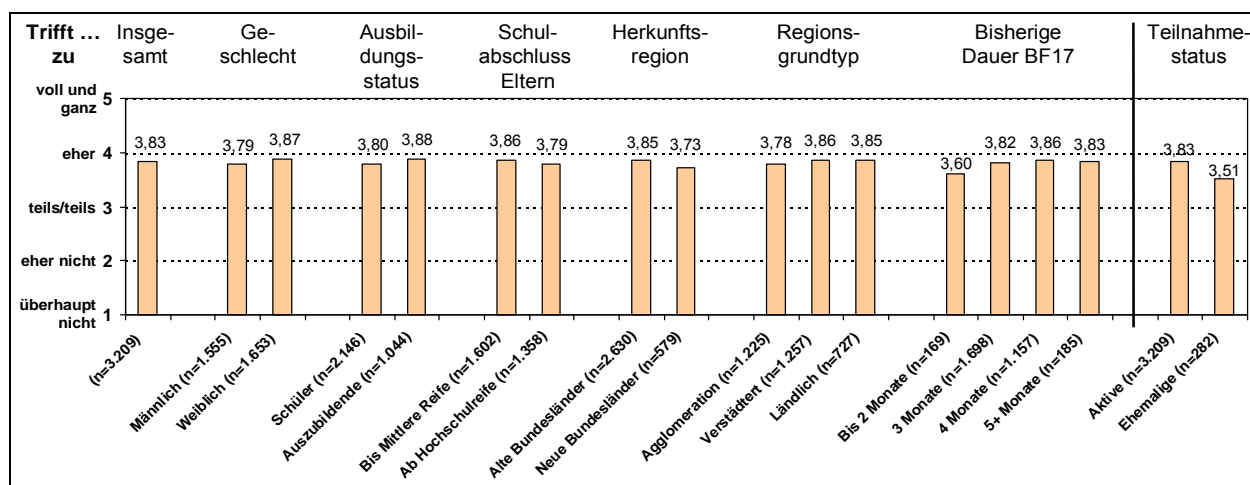
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-49: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter lässt mir die Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor er mich warnt“ – nach relevanten Subgruppen



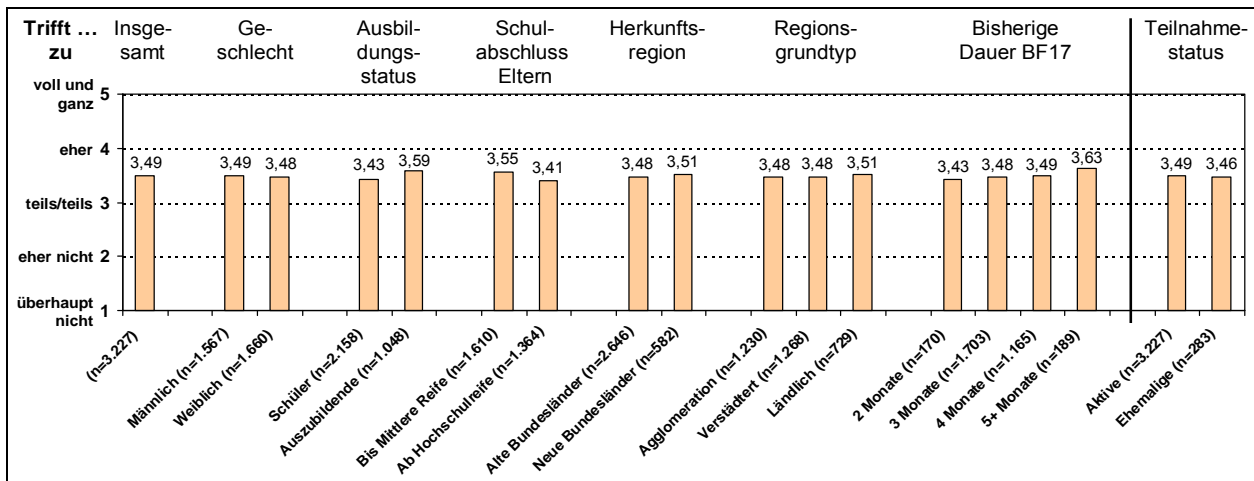
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-50: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter warnt mich vor Gefahren, die ich selber bereits bemerkt hatte“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-51: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter warnt mich vor Gefahren, die ich selber noch nicht bemerkt hatte“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-52: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter warnt mich bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann“ – nach relevanten Subgruppen

jeder Zwanzigste (5,5 %) fand es „überhaupt“ und ca. jeder Zehnte „eher“ nicht zutreffend (vgl. Bild 6-48).

Signifikante Unterschiede lassen sich im Kanon der unabhängigen Variablen lediglich nach dem Geschlecht nachweisen, wobei weibliche Fahranfänger häufiger auf Gefahren, die sie bereits bemerkt hatten, hingewiesen worden waren, als männliche Fahranfänger (vgl. Bild 6-50).¹⁸⁵ Retrospektiv erinnern sich ehemalige Modellversuchsteilnehmer signifikant stärker als aktive an Warnungen vor Gefahren, die sie selber bereits bemerkt hatten.

„Mein häufigster Begleiter warnt mich vor Gefahren, die ich selber noch nicht bemerkt hatte.“

Dieses Statement erhielt mit einem Anteil von fast zwei Dritteln (65,3 %) die vergleichsweise höchste Zustimmung der BF17-Teilnehmer (vgl. Bild 6-48). Inhaltlich berührt es den Aspekt der noch ungenügend entwickelten Fähigkeit von Fahranfängern, sich vorausschauend auf zu erwartende, im Sichtfeld nicht unmittelbar erkennbare Gefahren einzustellen.

Auch in dieser Hinsicht erfuhren Fahranfängerinnen stärkere Unterstützung als ihre männlichen Kollegen. Darüber hinaus wurde aus den alten Bundesländern ein stärkeres Zutreffen solchen

¹⁸⁵ Über den Kanon der standardmäßig getesteten unabhängigen Variablen hinaus lässt sich noch ein interessanter verallgemeinerbarer Unterschied hinsichtlich der gesamten Begleitdauer nachweisen: Je kürzer die Gesamtbegleitdauer, desto stärker wurde das Feedback durch den Begleiter wahrgenommen.

Begleiterverhaltens berichtet als aus den neuen Bundesländern. Schließlich vermerkten aktive Modellversuchsteilnehmer solche Gefahrenwarnungen häufiger als ehemalige (vgl. Bild 6-51).

„Mein häufigster Begleiter warnt mich bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann.“

Auch dieser Aspekt der vorausschauenden Gefahrenwarnung wurde von der Mehrzahl der Fahranfänger (51,6 %) bei ihren Begleitern wahrgenommen (vgl. Bild 6-48). Dieses Begleiterverhalten, sofern es sich auf abstrakte Gefahrenwarnungen beschränkt und Gefahrenbegegnungen bereits im Ansatz verhindert, könnte gegebenenfalls jedoch auch die Herausbildung der eigenen Erfahrung „... to read the road ahead“ (FULLER 2002: 243) hemmen.

Interessanterweise lassen sich in diesem inhaltlichen Kontext nur hinsichtlich der beiden Indikatoren der Bildungsschicht verallgemeinerbare Unterschiede feststellen. Auszubildende und Kinder von Eltern mit niedrigem oder mittlerem Schulabschluss stimmten dem Statement stärker zu als Schüler bzw. Kinder von Eltern mit Hochschulreife (vgl. Bild 6-52).¹⁸⁶

Fazit

Die Angaben der Fahranfänger belegen einen Vertrauensvorschuss der Begleitpersonen, die den Fahranfängern Zeit lassen, Gefahren selbst zu er-

¹⁸⁶ Der eigene Ausbildungsstatus der Fahranfänger und das Niveau der Schulbildung ihrer Eltern korrelieren unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern mit $r = .321$.

kennen. Die Warnhinweise des Begleiters weisen auf seine Funktion als „Frühwarnsystem“ während der Fahrt hin. Dieses Begleiterengagement ist solange als unterstützend anzusehen, wie es die eigenverantwortliche Entscheidung und Handlungsausführung des Fahrers nicht außer Kraft setzt.

Weibliche Fahranfänger erhalten von ihren Begleiter(inne)n häufiger Warnhinweise als männliche Fahranfänger. Allerdings könnte sich in diesem Selbstreport-Befund auch lediglich eine sensiblere Wahrnehmung der weiblichen Fahranfänger kundtun. Warnungen bereits im Vorfeld evtl. gefährlicher Situationen sind bei Befragten mit niedrigerem Bildungsstatus überdurchschnittlich ausgeprägt.

6.2.7.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer

Zur Eruierung der Entwicklung des Ausmaßes des verbalen Begleiterengagements hinsichtlich der Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung wurden die vier Einzelaussagen zu diesem Begleiteraspekt in allen Panelwellen erfragt. Tab. 6-12 informiert über die Verteilung (Schiefe und Steilheit) der entsprechenden Antworten. Cronbach's Alpha weist zwar in den ersten drei Befragungswellen keine statistisch „ausreichende“ Reliabilität auf. Inhaltlich lässt sich die Zusammenfassung der vier Einzelaussagen in jeder Panelwelle jedoch sehr wohl rechtfertigen. Zur Indexbildung wurden drei Items umgepolt. Die inhaltliche Ausrichtung des

Index besagt also, dass der Begleiter dem Fahranfänger die Zeit für eigenes Lernen bei der Gefahrenwahrnehmung zugestand und nicht verfrüht verbal intervenierte.

Die mit jeder neuen Befragungswelle steigenden Mittelwerte dieses Index (vgl. Bild 6-53) verweisen auf eine mit zunehmender Begleitdauer ebenfalls zunehmende Zurückhaltung der Begleiter hinsichtlich diverser verbaler Gefahrenhinweise. Diese Veränderungen sind im Trend statistisch signifikant.

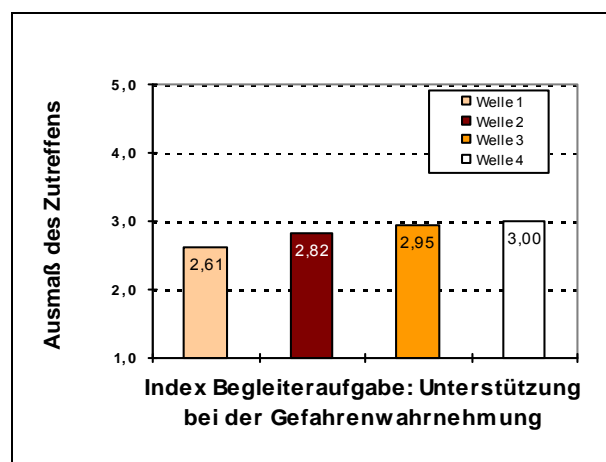


Bild 6-53: Mittelwerte des Index „Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung“ – nach der Panelwelle

Einzelaussagen / Items zu „Begleiteraufgabe: Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung“	Welle 1			Welle 2			Welle 3			Welle 4		
	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit
Mein häufigster Begleiter lässt mir die Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor er mich warnt.	3.225	-.160	-.769	1.824	-.429	-.600	1.169	-.874	.175	607	-.902	.198
Mein häufigster Begleiter warnt mich vor Gefahren, die ich selber bereits bemerkt hatte. ¹⁾	3.223	.589	-.534	1.821	.438	-.638	1.165	.311	-.712	601	.309	-.720
Mein häufigster Begleiter warnt mich vor Gefahren, die ich selber noch nicht bemerkt hatte. ¹⁾	3.209	.711	-.411	1.815	.492	-.622	1.156	.473	-.664	604	.437	-.751
Mein häufigster Begleiter warnt mich bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann. ¹⁾	3.227	.374	-.673	1.818	.186	-.659	1.168	.188	-.603	602	.212	-.783

¹⁾ Dieses Item wurde zur Indexbildung umgepolt.

Reliabilität (Cronbach's Alpha): Welle 1: $\alpha = .445$, Welle 2: $\alpha = .466$, Welle 3: $\alpha = .468$, Welle 4: $\alpha = .525$;

Tab. 6-12: Begleiteraufgabe „Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung“ – Prüfung der Einzelaussagen des Index auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

Bild 6-54 veranschaulicht wieder zweierlei Entwicklungen: Zum einen vergrößerte sich zwischen jeder Befragungswelle der Anteil der jungen Fahrer, die ein unverändertes Ausmaß des Zutreffens verbaler gefahrenbezogener Interventionen des Begleiters zum Ausdruck brachten. Zum anderen verringerten sich die jeweiligen Anteile eines (etwas) stärkeren Zutreffens solcher verbaler Interventionen und die Anteile eines (etwas) schwächeren Zutreffens wurden größer. Auch in dieser Betrachtung zeigt sich also die im Verlauf der Begleitphase abnehmende Intensität der verbalen Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung durch die Begleiter.

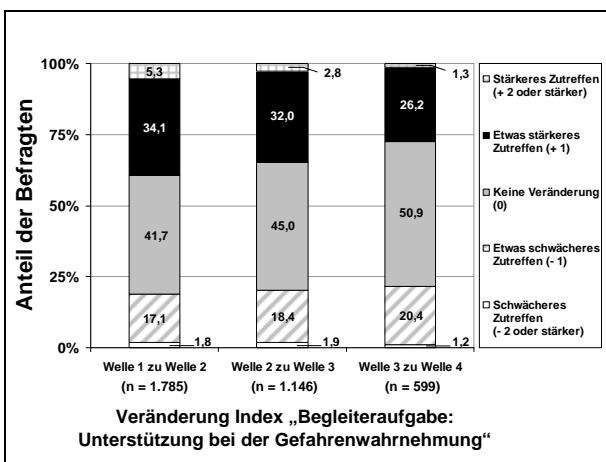


Bild 6-54: Veränderung der Zusammensetzung des Index „Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Auch die in Bild 6-55 zum Ausdruck gebrachte intrapersonelle Veränderung in den Mittelwerten je Panelwelle verweist auf die mit zunehmender Begleitdauer deutlich steigende Eigenverantwortlichkeit begleiteter Fahranfänger bzw. auf den kontinuierlichen Rückgang verbaler gefahrenbezogener Begleiterinterventionen. Diese individuellen Veränderungen sind zwischen allen Panelwellen statistisch signifikant. Verglichen mit dem letzten Indexwert als aktiver Modellversuchsteilnehmer indiziert die abschließende Antwort als Ehemaliger ein statistisch signifikantes und noch einmal stärker empfundenes Zutreffen der Zurückhaltung des Begleiters hinsichtlich verbaler Eingriffe.

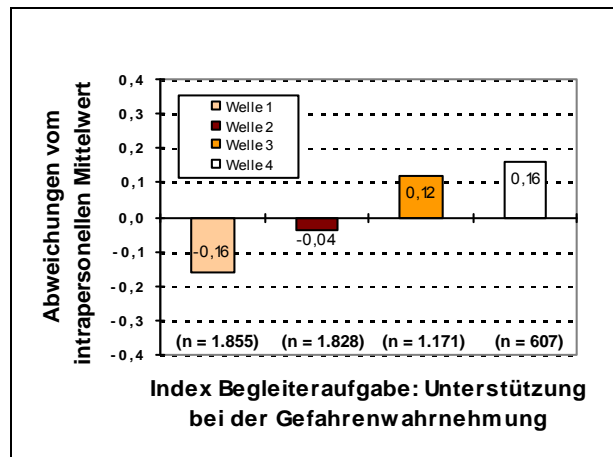


Bild 6-55: Intrapersonelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Index „Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung“ – nach den Panelwellen

Fazit

Inhaltlich entspricht die empirische Entwicklung des Index zur Begleiteraufgabe „Unterstützung bei der Gefahrenwahrnehmung“ der theoretisch erwarteten. Mit längerer Begleitdauer bzw. zunehmender Fahrerfahrung berichten Fahranfänger – sowohl im Trend als auch im Panel – von immer weniger verbalen Gefahrenhinweisen durch die Begleiter.

6.2.7.3 Beurteilung durch die Begleiter

„Ich lasse dem von mir begleiteten Jugendlichen die Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor ich ihn warne.“

Über die Hälfte der befragten Begleiter bezeichneten diese Einzelaussage als „voll und ganz“ (23,2 %) oder „eher“ (34,5 %) zutreffend, nur wenige (9,0 %) widersprachen ihr explizit (vgl. Bild 6-46).¹⁸⁷ Damit vermitteln die Begleiter den Eindruck, dass sie es dem begleiteten Jugendlichen ermöglichen, sein Urteilsvermögen bezüglich potenziell gefährlicher Verkehrssituationen zu schulen. Die Mittelwerte der Einschätzungen aller aktiven Modellversuchsteilnehmer der zweiten Panelwelle und ihrer Begleiter zu diesem Item sind sehr ähnlich (vgl. Tab. 6-4); auf der individuellen Ebene der Jugendlichen und ihrer Begleiter korrelieren sie mit $r = .317$ (vgl. Tab. 6-6).

Bild 6-56 gibt wieder einen Überblick über subgruppenspezifische Mittelwerte der Begleiterantworten. Signifikante Unterschiede gibt es dahinge-

¹⁸⁷ Auch in der Beantwortung dieses Items lassen sich signifikante Unterschiede zwischen begleitenden Müttern und Vätern feststellen: Mütter zeigten sich deutlich geduldiger als Väter und ließen den Jugendlichen eher Zeit, Gefahren selbst zu erkennen.

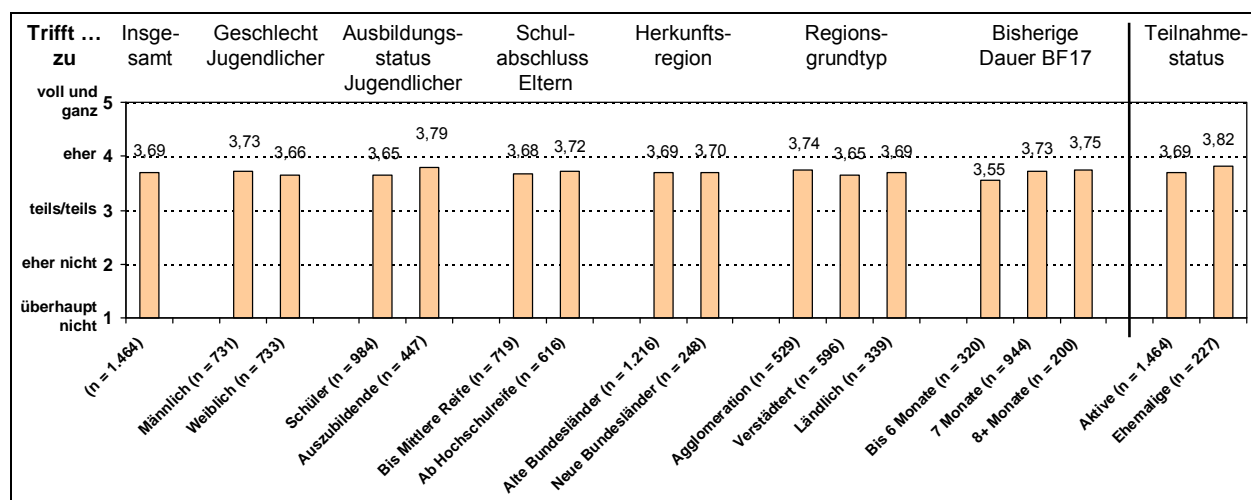
hend, dass Auszubildenden eher als Schülern die Zeit gelassen wurde, Gefahren selbst zu erkennen. Darüber hinaus erweist sich das Ansteigen der Mittelwerte mit zunehmender bisheriger BF17-Dauer als statistisch verallgemeinerbar.

„Ich warne den Jugendlichen bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann.“

Ein solches präventives Begleiterverhalten bezeichneten nur 15,4 % der Befragten als „voll und ganz“ und immerhin weitere 26,8 % als „eher“ zutreffend (vgl. Bild 6-46). Präventive Kommentare

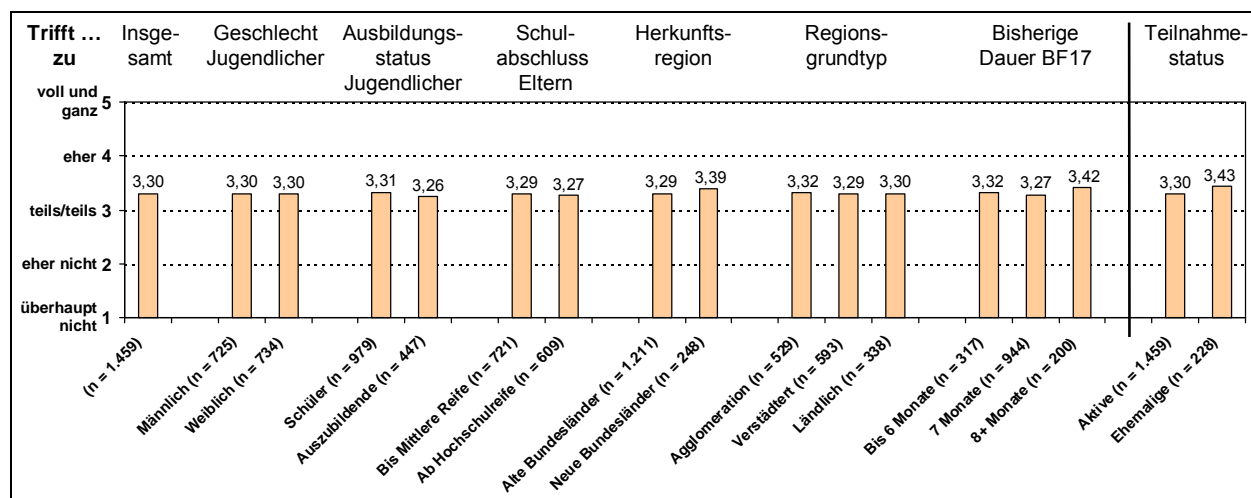
der Begleiter waren nach deren eigenen Angaben also weniger verbreitet als die vorher beschriebene abwartende Haltung. Die Mittelwerte von Jugendlichen und Begleitern sind auch zu diesem Aspekt der Begleitertätigkeiten sehr ähnlich (vgl. Tab. 6-4). Auf der Ebene der einzelnen Fahranfänger und ihrer Begleiter korrelieren die Antworten mit $r = .331$ (vgl. Tab. 6-6).

Bild 6-57 differenziert die Mittelwerte der Beantwortung dieses Items hinsichtlich der üblichen Subgruppen. Diese sind alle sehr ähnlich und zeigen keine verallgemeinerbaren Unterschiede auf.



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-56: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Ich lasse dem von mir begleiteten Jugendlichen die Zeit, Gefahren selbst zu erkennen, bevor ich ihn warne“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-57: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Ich warne den Jugendlichen bereits bevor eine Situation gefährlich werden kann“ – nach relevanten Subgruppen

Fazit

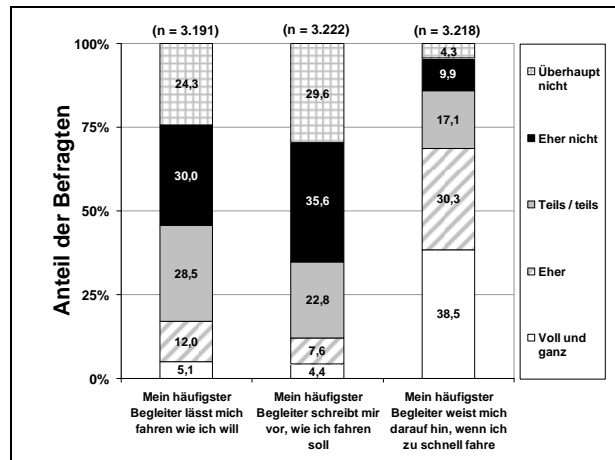
Die Begleiter bringen zum Ausdruck, dass sie den Fahranfängern die Herausbildung eines eigenen Urteilsvermögens über gefahrenträchtige Verkehrssituationen ermöglichen, ohne auf präventive Gefahrenwarnungen zu verzichten. Mit zunehmender Begleitdauer – als Indikator für zunehmende Fahrpraxis – wird den Jugendlichen ein größerer Spielraum bei der selbstständigen Gefahrenwahrnehmung zugestanden.

oder „eher nicht“ zu. Ein hoher Anteil von 28,5 % antwortete indifferent (vgl. Bild 6-58). Damit wird zunächst klargestellt, dass die Begleiternitfahrt aus Sicht der Jugendlichen grundsätzlich einen Einfluss auf ihre Fahrweise hat.

Aus dem Kanon der unabhängigen Variablen lassen sich nur Bewertungsunterschiede hinsichtlich der regionalen Herkunft verallgemeinern: Junge Fahrer aus den alten Bundesländern fanden die permissive Aussage zutreffender als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern (vgl. Bild 6-59).

6.2.8 Keine Ausbildung des Fahranfängers

Die Teilnehmer am Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ haben ihre Fahrausbildung vollständig absolviert und mit einer theoretischen und praktischen Führerscheinprüfung erfolgreich abgeschlossen. Dem Begleiter als fahrschulpädagogischem Laien ist keine Ausbildungsfunktion gegenüber dem jungen Fahrer zugeordnet. Die nachfolgenden Items sollten die Praxisumsetzung dieses Konzeptmerkmals – des „Nicht-Ausbildungscharakters“ der Begleittätigkeit – näher ausleuchten.



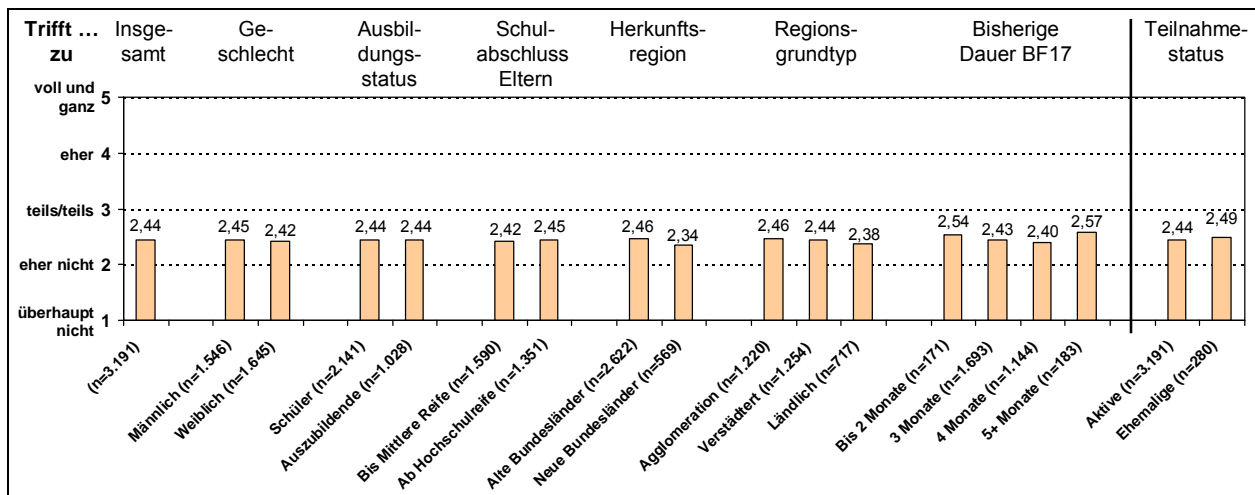
Active Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-58: Merkmale der Begleiterintervention aus Sicht der Jugendlichen

6.2.8.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

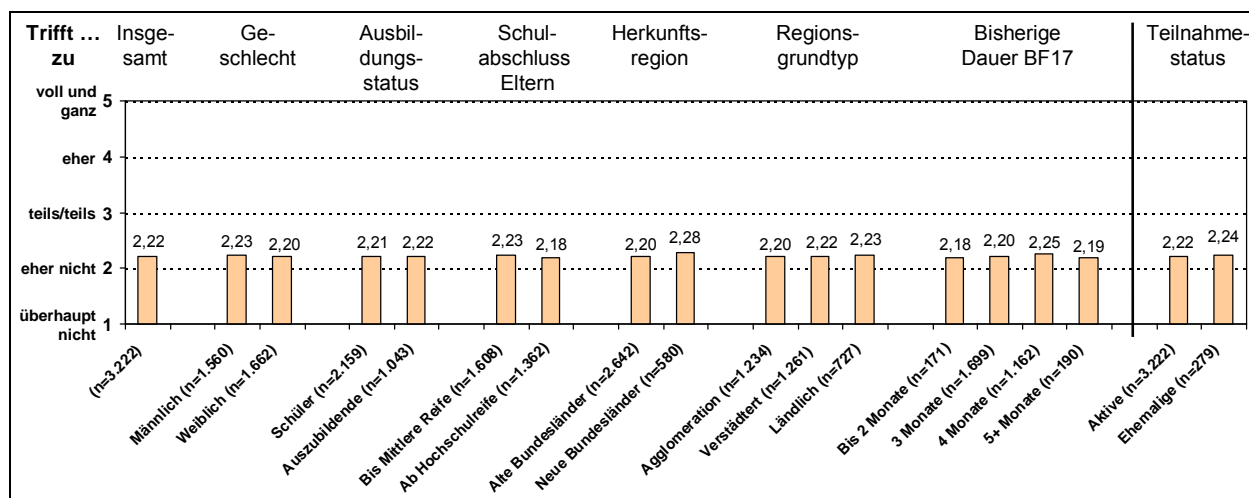
„Mein häufigster Begleiter lässt mich fahren wie ich will.“

Dieses Statement befanden nur 17,1 % der befragten Fahranfänger als „voll und ganz“ oder „eher“ zutreffend. Für 54,3 % traf es „überhaupt nicht“



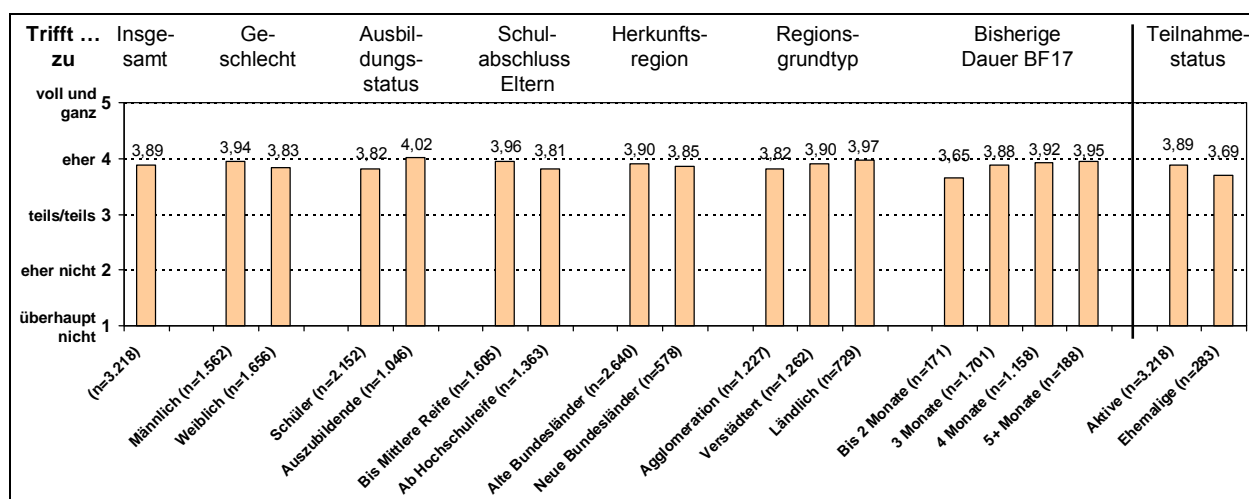
Active Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-59: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter lässt mich fahren wie ich will“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-60: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter schreibt mir vor, wie ich fahren soll“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-61: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter weist mich darauf hin, wenn ich zu schnell fahre“ – nach relevanten Subgruppen

„Mein häufigster Begleiter schreibt mir vor, wie ich fahren soll.“

Für 12,0 % der jungen Fahrer traf die Aussage zu, dass ihr Begleiter ihnen vorschrieb, wie sie fahren sollten. Für zwei Drittel (65,2 %) traf dies dagegen „eher nicht“ oder „überwiegend nicht“ zu. Der Anteil indifferenter Antworten fiel mit 22,8 % etwas kleiner als beim vorigen Item aus, sodass in der Summe gesagt werden kann, dass dieses präskriptiv-reglementierende Statement deutlich stärker zurückgewiesen wird als das permissive Gegenstatement (vgl. Bild 6-58). Hinsichtlich keiner der unterschiedenen Subgruppen lassen sich verallgemeinerbare Unterschiede feststellen (vgl. Bild 6-60). Insgesamt spricht das Ergebnis für eine Zurückhaltung der Begleiter und die Respektierung

der jungen Fahrer als verantwortliche Fahrzeugführer.

„Mein häufigster Begleiter weist mich darauf hin, wenn ich zu schnell fahre.“

Während eine generelle permissive oder reglementierende Ausrichtung des Begleiterengagements überwiegend verneint wird, wird eine spezifisch gefahrenbezogene Ausrichtung des Begleiterengagements – hier die Intervention bei zu hoher Geschwindigkeit – sehr deutlich bestätigt: Mehr als zwei Drittel der Fahranfänger (68,8 %) stimmten der Aussage zu, dass ihr Begleiter sie darauf hinweist, wenn sie zu schnell fahren. Lediglich

Einzelaussagen / Items zu „Begleiteraufgabe: Keine Fahrausbildung“	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit
	Welle 1			Welle 2			Welle 3			Welle 4		
Mein häufigster Begleiter lässt mich fahren wie ich will.	3.191	-.434	-.554	1.815	-.305	-.545	1.163	-.139	-.712	606	-.288	-.869
Mein häufigster Begleiter weist mich darauf hin, wenn ich zu schnell fahre. ¹⁾	3.218	.844	-.185	1.815	.569	-.527	1.166	.663	-.394	607	.560	-.532
Mein häufigster Begleiter schreibt mir vor wie ich fahren soll. ¹⁾	3.222	-.745	-.011	1.821	-.965	.564	1.165	-1.035	.772	607	-1.056	.882

¹⁾ Dieses Item wurde zur Indexbildung umgepolt.

Reliabilität (Cronbach's Alpha): Welle 1: $\alpha = .488$, Welle 2: $\alpha = .442$, Welle 3: $\alpha = .442$, Welle 4: $\alpha = .536$;

Tab. 6-13: Begleiteraufgabe „Keine Ausbildung des Fahranfängers“ – Prüfung der Einzelaussagen des Index auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

14,2 % verneinten diese Aussage. Dieser Befund eines spezifisch ausgerichteten verbalen Begleiterengagements bei Regelübertretungen und gegebenenfalls Gefährdungen stützt die Annahme einer protektiven Ausrichtung des Begleiterengagements, wie es auch im Modellkonzept vorgesehen ist.

Subgruppenspezifisch lassen sich folgende Unterschiede feststellen (vgl. Bild 6-61): Junge Männer artikulierten das Zutreffen entsprechender Begleitereinlassungen stärker als junge Frauen, Auszubildende stärker als Schüler und Kinder von Eltern mit höchstens mittlerem Schulabschluss stärker als Kinder von Eltern mit Hochschulreife. Auch hinsichtlich des Raumbezugs werden Unterschiede deutlich: Hinweise des Begleiters auf eine zu hohe Geschwindigkeit wurden von Jugendlichen umso stärker empfunden, je ländlicher der Regionsgrundtyp war, in dem am häufigsten gefahren wurde.¹⁸⁸ Und schließlich lässt sich nachweisen, dass mit zunehmender bisheriger Teilnahmedauer am BF17 vermehrt Begleiterhinweise auf zu schnelles Fahren berichtet wurden. Im Vergleich zu ehemaligen berichteten aktive Modellversuchsteilnehmer stärker von geschwindigkeitsbezogenen Begleiterhinweisen.

Fazit

Die Befunde lassen erkennen, dass die Fahranfänger das Verhalten der Begleiter weder als ein

permissives noch als ein reglementierendes Verhalten erleben. Anlassbedingte spezifische verbale Begleiterinterventionen wie z. B. ein Hinweis bei zu schnellem Fahren, sind allerdings weit verbreitet, was letztlich für eine selektiv-protektive Ausrichtung des Begleiterengagements spricht. Einwände von Begleitern wegen einer zu hohen Fahrgeschwindigkeit berichten insbesondere junge Männer, Auszubildende und Fahranfänger aus ländlichen Gegenden.

6.2.8.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer

Tab. 6-13 informiert auch zu dieser Begleiteraufgabe wieder über die Schiefe und Steilheit der Häufigkeitsverteilung der Antworten in den einzelnen Befragungswellen. Zur Indexbildung wurden zwei Items umgepolt, die gleichgerichtete Interpretation des Index lautet nun, dass der Begleiter den Fahranfänger möglichst selbstbestimmt fahren ließ. Die Werte für Cronbach's Alpha bewegen sich für die ersten drei Wellen wieder knapp im statistisch nicht ausreichenden Bereich, für die vierte Welle ist es dagegen „ausreichend“.

Bild 6-62 zeigt die Entwicklung der Mittelwerte dieses Index. Die mit zunehmender Begleitdauer höheren Indexwerte verweisen auf eine vermehrt wahrgenommene Selbstbestimmung bzw. vermindert wahrgenommene Fremdbestimmung des jungen Fahrers hinsichtlich der eigenen Fahrweise. Diese empirische Entwicklung ist signifikant von einem zeitlich konstanten Wert verschieden.

¹⁸⁸ Dieser Befund wird durch gleichgerichtete verallgemeinerbare Unterschiede hinsichtlich der Raumeinheit (Kreisfreie Stadt versus Landkreis) und den siedlungsstrukturellen Kreistypen bestätigt. Zusammengefasst scheint in diesen Ergebnissen die in weniger dicht besiedelten Gegenden verbreitetere Gelegenheitsstruktur für eine höhere Fahrgeschwindigkeit durch.

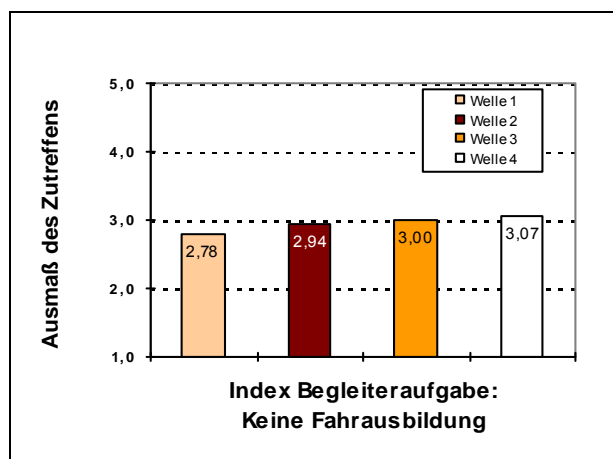


Bild 6-62: Mittelwerte des Index „Begleiteraufgabe: Keine Ausbildung des Fahranfängers“ – nach der Panelwelle

Auch hinsichtlich der Dynamik der Zusammensetzung dieses Index lässt sich wieder der mit fortschreitender Begleitedauer zunehmende Anteil unveränderter Einschätzungen nachvollziehen (vgl. Bild 6-63). Des Weiteren waren bei allen Vergleichen zwischen aufeinander folgenden Panelwellen die Anteile der Jugendlichen, die ein (etwas) stärkeres Zutreffen eines selbst bestimmten Fahrens zum Ausdruck brachten stets höher als die Anteile jener, die ein (etwas) schwächeres Zutreffen im Vergleich zur vorausgehenden Welle indizierten.

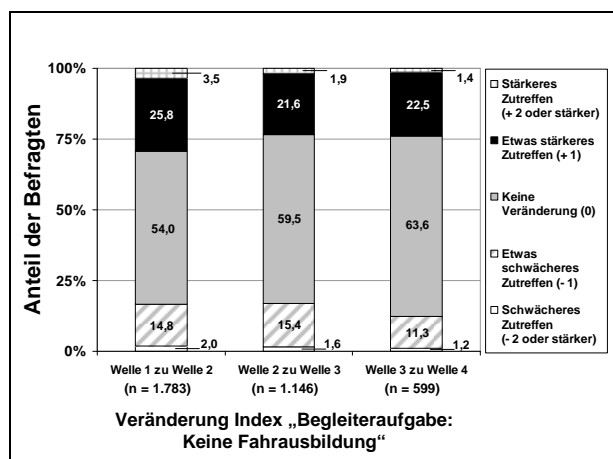


Bild 6-63: Veränderung der Zusammensetzung des Index „Begleiteraufgabe: Keine Ausbildung des Fahranfängers“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Bild 6-64 zeigt deutlich auf, wie sich die individuelle Entwicklung des Mittelwertes dieses Index im Vergleich zum Gesamtmittelwert stets erhöht. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Panelwellen

sind für die intrapersonellen Veränderungen statistisch signifikant.

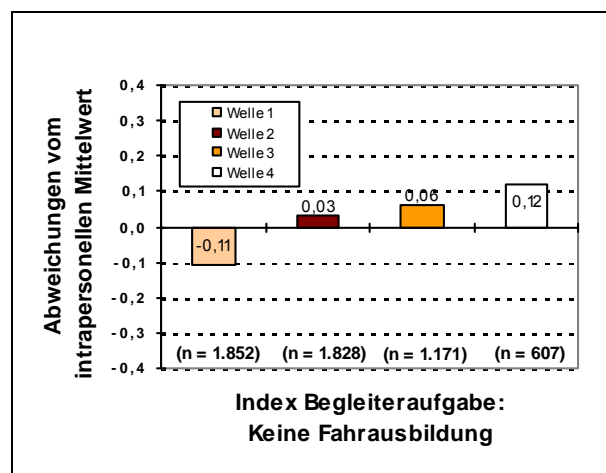


Bild 6-64: Intraindividuelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Index „Begleiteraufgabe: Keine Ausbildung des Fahranfängers“ – nach den Panelwellen

Auch der individuelle Vergleich zwischen dem Mittelwert der letzten Befragung als aktiver Modellversuchsteilnehmer und der Befragung als Ehemaliger erbringt einen statistisch signifikanten Unterschied mit einem retrospektiv höheren Indexwert als vor der Aushändigung des Kartenführerscheins.

Fazit

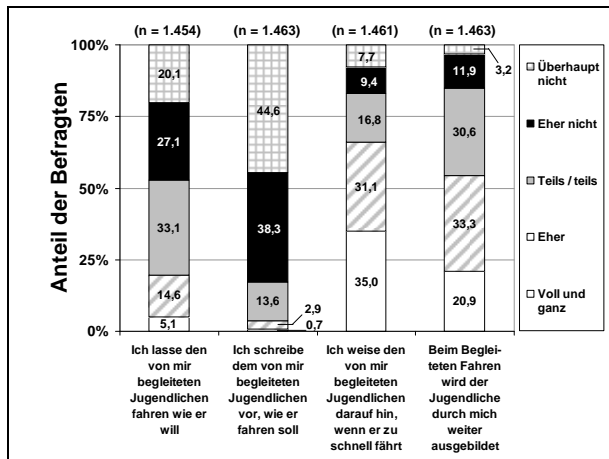
Entsprechend der mit zunehmender Begleitedauer zu erwartenden Abnahme einer „belehrenden Begleitereinwirkung“, zeigen die empirischen Daten auf der Analyseebene der Gesamtstichprobe (Trend) und in der individuellen Panelbetrachtung eine Entwicklung zu stetig mehr selbst bestimmtem Fahren der Jugendlichen.

6.2.8.3 Beurteilung durch die Begleiter

„Ich lasse den von mir begleiteten Jugendlichen fahren wie er will.“

Knapp 20 % der befragten Begleiter bezeichneten diese Aussage als mehr oder weniger zutreffend, 47,2 % als „eher“ oder „überhaupt nicht“ zutreffend und 33,1 % äußerten sich indifferent (vgl. Bild 6-65). Ein Laisser-faire-Stil des Begleiterverhaltens fand somit bei den Begleitern selbst nur wenig Zuspruch. Auf der Aggregatebene der Stichproben der Begleiter und der in der zweiten Panelwelle aktiven Fahranfänger unterscheiden sich die Mittelwerte für dieses Item nur wenig (vgl. Tab. 6-4). Auf

der Individualebene lässt sich ein Zusammenhang von $r = .401$ feststellen (vgl. Tab. 6-6).



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-65: Merkmale der Begleiterintervention aus Sicht der Begleiter

Die subgruppenspezifischen Mittelwerte, wie sie in Bild 6-66 präsentiert werden, unterscheiden sich nur in einem Aspekt signifikant: Begleiter aus den alten Bundesländern lassen die Jugendlichen eher fahren, wie sie wollen, als Begleiter aus den neuen Bundesländern.

„Ich schreibe dem von mir begleiteten Jugendlichen vor, wie er fahren soll.“

Noch ausgeprägter als bei den Fahranfängern selbst fand bei den Begleitern auch der „präskriptiv-reglementierende Interventionsstil“ keinen Anklang. Nur 3,6 % bezeichneten das vorgelegte Item als zutreffend, 82,9 % als „eher“ oder „überhaupt nicht“ zutreffend und 13,6 % antworteten indifferent (vgl. Bild 6-65). Der Mittelwert der Begleiteraussagen ist etwas niedriger als die entsprechenden Urteile der Fahranfänger (vgl. Tab. 6-4). Der Zusammenhang zwischen den einzelnen Jugendlichen und ihren Begleitern lässt sich mit $r = .302$ quantifizieren (vgl. Tab. 6-6).

Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich eines reglementierenden Begleiterstils lassen sich nach dem Geschlecht der Fahranfänger ausmachen (vgl. Bild 6-67). Bei männlichen Fahranfängern berichteten die Begleiter häufiger ein Zutreffen als bei weiblichen. Auch BF17-Teilnehmern aus den neuen Bundesländern wurde stärker präskriptiv begegnet als ihren Pendanten aus den alten Bundesländern. Schließlich unterschieden sich auch Begleiter aktiver von jenen ehemaliger Mo-

dellversuchsteilnehmer, wobei letztere retrospektiv stärker reglementierend auftraten.

„Ich weise den von mir begleiteten Jugendlichen darauf hin, wenn er zu schnell fährt.“

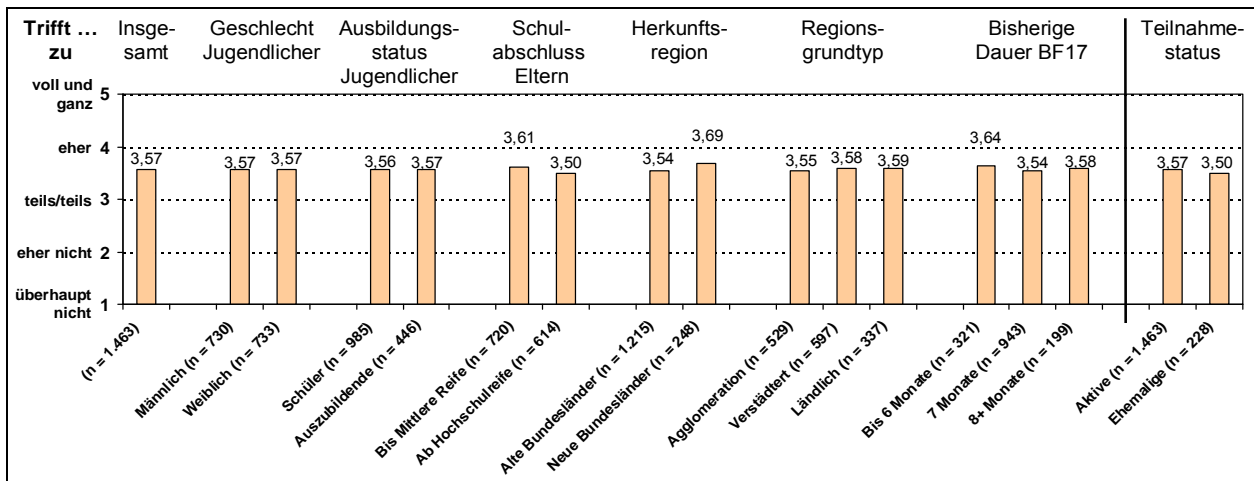
Die anlassbezogene verbale Intervention bei zu hoher Geschwindigkeit wurde dagegen von einer großen Mehrheit der Begleiter berichtet – erneut in Parallelität zum Antwortverhalten der Fahranfänger. 66,1 % der Begleiter bezeichneten das vorgenannte Item als „voll und ganz“ oder „eher“ zutreffend, 17,1 % als „eher“ oder „überhaupt nicht“ zutreffend und 16,8 % äußerten sich indifferent (vgl. Bild 6-65). Im Vergleich der Mittelwerte brachten die Begleiter ihre entsprechenden Hinweise etwas stärker zum Ausdruck, als die aktiven Modellversuchsteilnehmer der zweiten Welle dies wahrnahmen (vgl. Tab. 6-4). Die Stärke der Korrelation der Antworten zwischen den Jugendlichen und ihren individuellen Begleitern lässt sich mit $r = .403$ charakterisieren (vgl. Tab. 6-6).

Subgruppenspezifische Unterschiede zeigen sich nach dem Geschlecht der Fahranfänger, wobei Begleiter männlicher BF17-Teilnehmer das Item als stärker zutreffend bezeichneten (vgl. Bild 6-68). Hinsichtlich der Regionsgrundtypen lässt sich ein schwächeres Zutreffen von Hinweisen auf eine zu hohe Geschwindigkeit in Agglomerationsräumen nachweisen.¹⁸⁹ Schließlich erinnerten sich die Begleiter ehemaliger Modellversuchsteilnehmer stärker an geschwindigkeitsbezogene Hinweise als Begleiter aktueller BF17-Teilnehmer.

„Beim Begleiteten Fahren wird der Jugendliche durch mich weiter ausgebildet.“ (nur Begleiterbefragung)

Obwohl die empirisch ermittelten Merkmale der Interaktionsbeziehung zwischen den Fahranfängern und ihren Begleitern keinen Ausbildungscharakter des Begleiterverhaltens und der Begleiterintervention nahelegen, betrachtete etwa die Hälfte der Begleiter ihre Tätigkeit als eine Weiterführung der Fahrausbildung der Jugendlichen. 30,6 % der Begleiter äußerten sich indifferent und nur 15,1 % sahen darin keine weitere Fahrausbildung (vgl. Bild 6-65).

¹⁸⁹ Auch hinsichtlich der neun siedlungsstrukturellen Kreistypen zeigen sich – wenn auch unspezifische – verallgemeinerbare Unterschiede.



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-69: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Beim Begleiteten Fahren wird der Jugendliche durch mich weiter ausgebildet“ – nach relevanten Subgruppen

Dieser Befund muss vor dem Hintergrund eines alltagssprachlichen Gebrauchs des Begriffs „Ausbildung“ interpretiert werden, der im Unterschied zu einem strenger gefassten Ausbildungsbegriff im Sinne formalen oder curricularen Lernens auch anlassbezogene und informale Formen der Unterstützung beim Kompetenzerwerb mit einbezieht. Eine explizite Entgegensetzung zum Konzept des BF17-Modells ist in der hier dokumentierten Begleitersicht demnach nicht zwingend zu sehen.

Im Vergleich der subgruppenspezifischen Mittelwerte (vgl. Bild 6-69) zeigen sich zwei signifikante Unterschiede: Eltern mit dem höchsten Schulabschluss einer Mittleren Reife fanden die Einzelaussage zutreffender als Eltern mit mindestens Hochschulreife. Darüber hinaus war die Zustimmung zu dieser Aussage in den neuen Bundesländern stärker als in den alten Bundesländern.

Fazit

Ein permissiver Begleitstil wird nach den Aussagen der Begleiter ebenso selten an den Tag gelegt, wie ein präskriptiv-reglementierendes enges Vorschreiben des Fahrstils. Anlassbezogene Interventionen, wie z. B. bei zu schnellem Fahren, werden dagegen in breitem Umfang von den Begleitern berichtet. Adressaten von Geschwindigkeitshinweisen sind vermehrt männliche Fahranfänger und BF17-Teilnehmer in den neuen Bundesländern.

Über die Hälfte der Begleiter sieht in der Begleitung eine Weiterführung der Ausbildung von Fahranfängern. Die empirisch erhobenen Merkmale zum Begleiterverhalten geben jedoch keine Hinweise auf eine in zeitlicher, inhaltlicher und organisatorischer Hinsicht formal strukturierte Begleit-

tigkeit, so dass die hier zum Ausdruck gebrachte Begleitersicht vor dem Hintergrund eines alltagssprachlichen Begriffsverständnisses von Ausbildung und nicht als Entgegensetzung zum Konzept des BF17-Modells zu verstehen ist. Gleichwohl erscheint es empfehlenswert, diesen Sachverhalt angemessen in der Sicherheitskommunikation aufzugreifen und ihm in der weiteren Erforschung der Lernprozesse im Rahmen des Begleiteten Fahrens nachzugehen.

6.2.9 Rückmeldungen zur Fahrweise

Die Beziehung zwischen Fahranfänger und Begleiter ist grundsätzlich so angelegt, dass auf Seiten der jungen Fahrer zwar die Verantwortung für die Fahrt, auf Seiten der Begleiter jedoch die deutlich größere Fahrkompetenz angesiedelt ist. Im Vorfeld der Implementierung des Modellversuchs wurden Bedenken laut, die in dieser Asymmetrie die Quelle eines möglichen Kompetenzkonfliktes vermuteten (vgl. Abschnitt 1.6.2). Aber auch schon vor möglichen Kompetenzkonflikten ist diese Asymmetrie die Grundlage einer permanenten supervidierenden Bewertung der Fahrweise des Fahranfängers durch den Begleiter und entsprechender Begleiterrückmeldungen an den Fahranfänger.

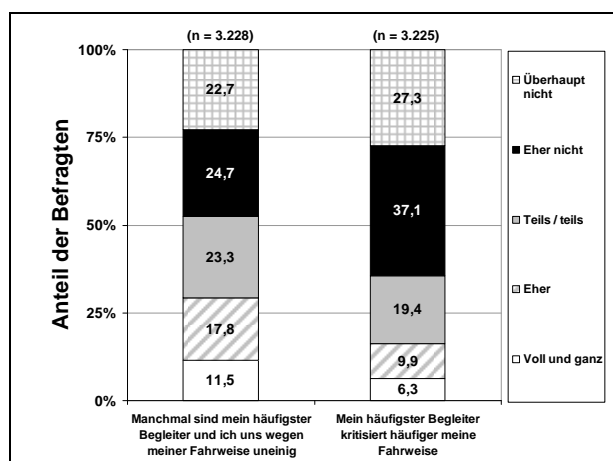
6.2.9.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

„Manchmal sind mein häufigster Begleiter und ich uns wegen meiner Fahrweise uneinig.“

Etwa drei von zehn Fahranfängern (29,3 %) brachten zum Zeitpunkt der ersten Befragung das „eher“

oder „voll und ganz“ Zutreffen dieses Statements zum Ausdruck. Mit 47,4 % lehnten allerdings weit aus mehr Fahranfänger dieses Statement ab. Der Anteil indifferenter Antworten lag bei 23,3 %. (vgl. Bild 6-70).

In den alten Bundesländern verwiesen die jungen Fahrer stärker auf solche gelegentlichen Uneinigkeiten als in den neuen Bundesländern. Auch die bisherige Teilnahmedauer am Begleiteten Fahren zeigte ab drei Monaten Begleitdauer einen Zusammenhang: Je kürzer die Teilnahme zum Befragungszeitpunkt war, desto stärker wurde das Zutreffen gelegentlicher Uneinigkeit zum Ausdruck gebracht (vgl. Bild 6-71).



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-70: Einschätzung des Jugendlichen: Begleiterrückmeldung zur Fahrweise

„Mein häufigster Begleiter kritisiert häufiger meine Fahrweise.“

16,2 % der Modellversuchsteilnehmer bezeichneten diese Aussage als mehr oder weniger zutreffend, 64,4 % als „eher“ oder „überhaupt nicht“ zutreffend, 19,4 % antworteten indifferent (Bild 6-70). In diesem Urteil waren sich die Modellversuchsteilnehmer quer durch alle Subgruppen einig, denn es lassen sich keine signifikanten Mittelwertunterschiede feststellen (vgl. Bild 6-72).

Stärker noch als beim ersten Item zeigt sich hier ein Einvernehmen zwischen Fahranfänger und Begleiter. Hinter diesem Befund ist – gestützt durch die weiteren Ergebnisse dieser Befragung – eine angemessene Rolleninterpretation und Rollenausübung sowohl beim Fahranfänger als auch beim Begleiter zu vermuten, wobei der Fahranfänger den Part des verantwortlichen Fahrzeugführers übernimmt, sich gleichzeitig jedoch Hinweisen des Begleiters öffnet, während der Begleiter sein Engagement sach- und personenbezogen in angemessener Form einbringt und die Verantwortlichkeit des Fahranfängers respektiert.

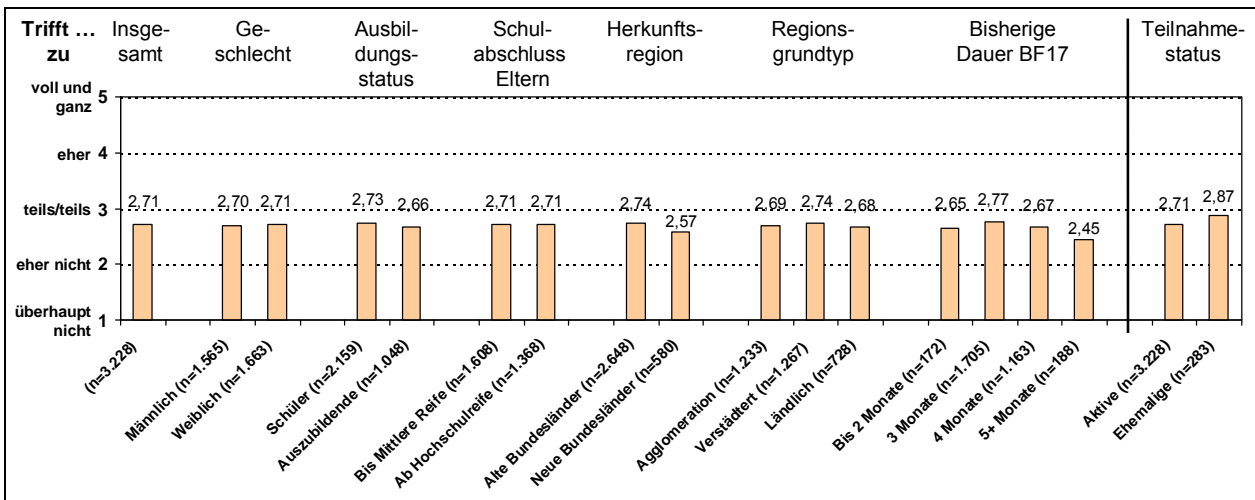
Fazit

Die Befragungsergebnisse zur Begleiterkritik an der Fahrweise des Fahranfängers und möglichen Konflikten in diesem Zusammenhang lassen keine gravierenden Verwerfungen zwischen Fahranfängern und Begleitern erkennen. Unter Berücksichtigung auch der sonstigen Befunde ergibt sich das Bild einer angemessenen Rolleninterpretation und Rollenausübung sowohl beim Fahranfänger als auch beim Begleiter im Rahmen eines insgesamt konstruktiven Zusammenwirkens beim fahrpraktischen Kompetenzerwerb.

6.2.9.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer

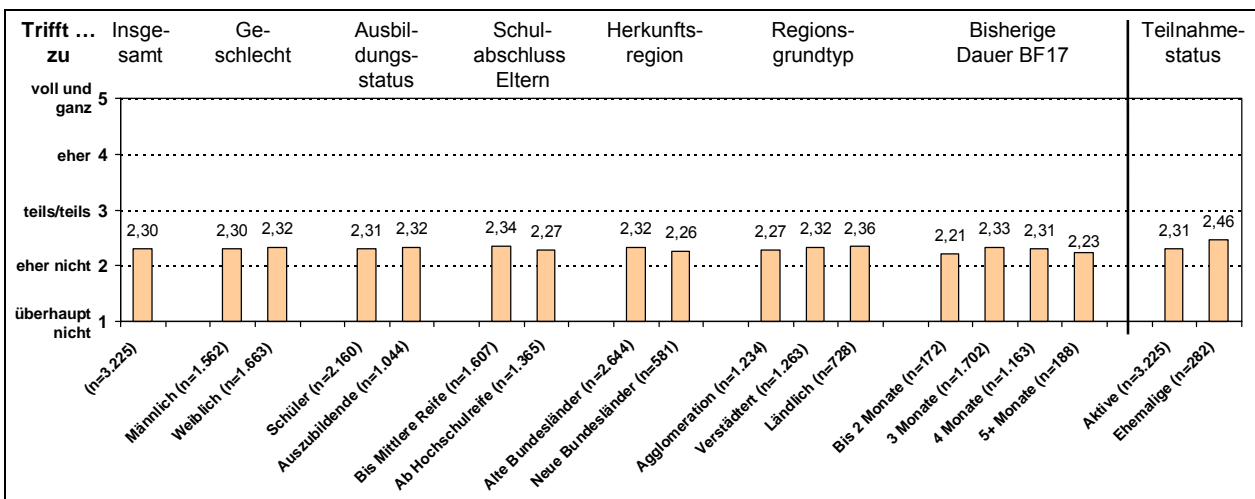
Tab. 6-14 informiert über die Schiefe und Steilheit der Häufigkeitsverteilungen der Variablen zur Indexbildung für die Begleiteraufgabe „Rückmeldungen zur Fahrweise“. Die Werte für Cronbach's Alpha indizieren für alle vier Befragungswellen eine „zufrieden stellende“ Reliabilität. Höhere Indexwerte verweisen hier auf die stärkere Wahrnehmung von Spannungen seitens der Fahranfänger.

Bild 6-73 zeigt auf, wie die Mittelwerte dieses Index von Welle zu Welle sanken, d. h. kritische Begleiterrückmeldungen mit zunehmender Begleitdauer kontinuierlich seltener wurden. Allerdings reichen die zu beobachtenden Veränderungen nicht aus, um diese statistisch verallgemeinern zu können.



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-71: Mittelwerte: „Manchmal sind mein häufigster Begleiter und ich uns wegen meiner Fahrweise uneinig“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Bild 6-72: Mittelwerte: „Mein häufigster Begleiter kritisiert häufiger meine Fahrweise“ – nach relevanten Subgruppen

Einzelaussagen / Items zu „Rückmeldungen zur Fahrweise“	Welle 1			Welle 2			Welle 3			Welle 4		
	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit	Anzahl Befragte	Schiefe	Steilheit
Mein häufigster Begleiter kritisiert häufiger meine Fahrweise	3.225	.043	-.217	1.823	.792	-.050	1.166	.900	.195	602	.921	.226
Manchmal sind mein häufigster Begleiter und ich uns wegen meiner Fahrweise uneinig	3.228	.252	-1.056	1.824	.252	-.955	1.169	.375	-.759	606	.325	-.802

Reliabilität (Cronbach's Alpha): Welle 1: $\alpha = .801$, Welle 2: $\alpha = .829$, Welle 3: $\alpha = .832$, Welle 4: $\alpha = .818$;

Tab. 6-14: Begleitertaufgabe „Rückmeldungen zur Fahrweise“ – Prüfung der Einzelaussagen des Index auf Normalverteilung in allen vier Befragungswellen

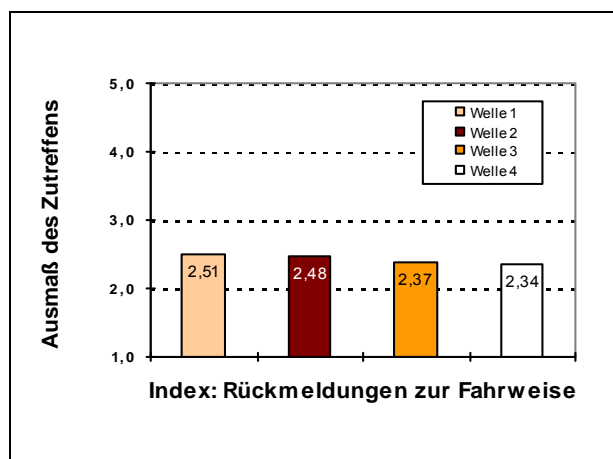


Bild 6-73: Mittelwerte des Index „Befragter: Rückmeldungen zur Fahrweise“ – nach der Panelwelle

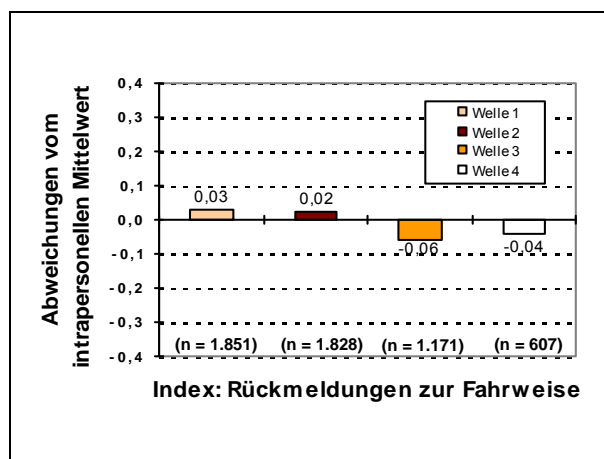


Bild 6-75: Intraindividuelle Veränderung des Gesamtmittelwertes des Index „Befragter: Rückmeldungen zur Fahrweise“ – nach den Panelwellen

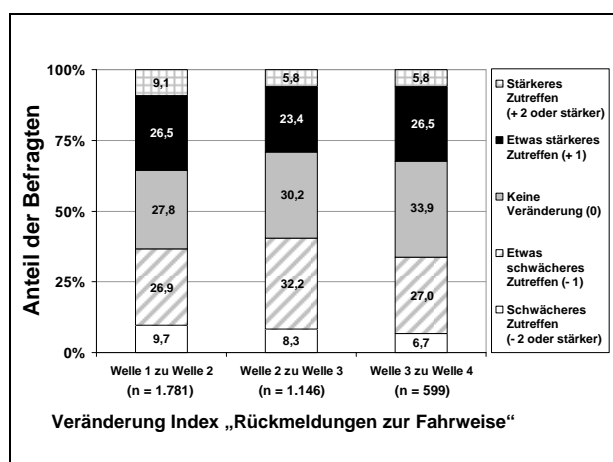


Bild 6-74: Veränderung der Zusammensetzung des Index „Befragter: Rückmeldungen zur Fahrweise“ – nach den Übergängen zwischen den Panelwellen

Bild 6-74 verweist jedoch auf eine vergleichsweise große Dynamik hinsichtlich der Veränderung der Antworten zu den Variablen dieses Index zwischen den einzelnen Befragungswellen. Die Anteile befragter BF17-Teilnehmer, die ein (etwas) stärkeres, gleich bleibendes oder (etwas) schwächeres Zutreffen der in Frage stehenden Items angaben, waren stets ähnlich groß.

Die in Bild 6-75 zum Ausdruck gebrachten intrapersonellen Entwicklungen sprechen für ein Absinken der individuell wahrgenommenen kritischen Rückmeldungen im Zeitverlauf. Diese Entwicklung ist zwischen der zweiten und dritten Welle statistisch signifikant.

Im Vergleich des letzten Mittelwerts als aktiver Modellversuchsteilnehmer mit jenem als 18-jähriger Ehemaliger zeigt sich kein Unterschied der von Fahranfängern wahrgenommenen kritischen Begleiterrückmeldungen.

Fazit

Inhaltlich entsprechen auch diese empirischen Ergebnisse der theoretisch zu erwartenden Entwicklung: Mit zunehmender Begleitdauer und der dabei erworbenen Fahrerfahrung nehmen – zumindest in der Tendenz – die kritischen Rückmeldungen der Begleiter zur Fahrweise der Fahranfänger ab. Diese wird sicherer und den konkreten Verkehrssituationen angepasster, die Begleitereinlassungen werden immer seltener als Kritik empfunden.

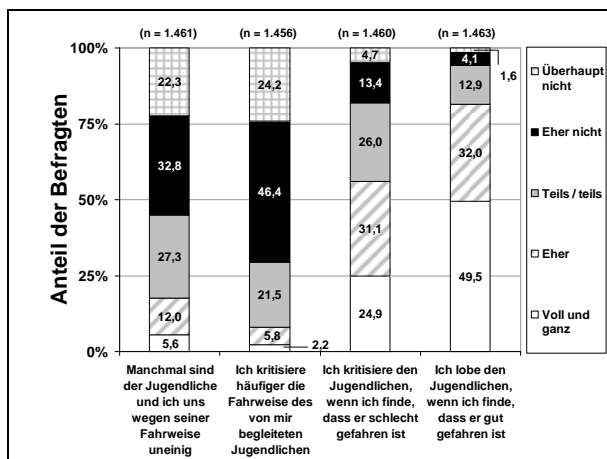
6.2.9.3 Beurteilung durch die Begleiter

„Manchmal sind der Jugendliche und ich uns wegen seiner Fahrweise uneinig.“

17,6 % der Begleiter bezeichneten dieses Statement als zutreffend, 55,1 % als „eher“ oder „überhaupt nicht“ zutreffend und 27,3 % äußerten sich indifferent (vgl. Bild 6-76).¹⁹⁰ Die Zurückweisung dieser Aussage und damit die Bekundung einer weitgehenden Einigkeit über die Fahrweise war unter den Begleitern sogar ausgeprägter als in den ersten beiden Befragungswellen unter den Fahranfängern (vgl. Tab. 6-4). Der Zusammenhang der Urteile der jeweiligen Fahrer-Begleiterpaare beträgt $r = .465$. (vgl. Tab. 6-6).

Bild 6-77 gibt erneut einen Überblick über die subgruppenspezifischen Mittelwerte. Hinsichtlich der Einigkeit über die Fahrweise der Jugendlichen lassen sich keine Unterschiede zwischen Subgruppen verallgemeinern.

¹⁹⁰ Erneut erwiesen sich Mütter als die verträglicheren Begleiter. Sie behaupteten weniger stark das Zutreffen von Uneinigkeit wegen der Fahrweise des Jugendlichen.



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-76: Einschätzung des Begleiters: Uneinigkeit hinsichtlich der Fahrweise des Jugendlichen, Kritik und Lob

„Ich kritisiere häufiger die Fahrweise des von mir begleiteten Jugendlichen.“

Nur 8 % der Begleiter stimmten diesem Statement zu, 70,6 % lehnten es ab und 21,5 % äußerten sich indifferent (vgl. Bild 6-76).¹⁹¹ Auch hier wird eine – verglichen mit den befragten Fahranfängern – harmonischere Sicht deutlich (vgl. Tab. 6-4). Die individuellen Fahrer-Begleiter-Antworten korrelieren mit $r = .439$ (vgl. Tab. 6-6).

Die Mittelwerte der Begleiterantworten für die unterschiedenen Subgruppen in Bild 6-78 zeigen keine signifikanten Unterschiede.

„Ich kritisiere den Jugendlichen, wenn ich finde, dass er schlecht gefahren ist.“ (nur Begleiterbefragung)

56,0 % der Begleiter bejahten das Zutreffen dieses Statements, 18,1 % verneinten es und 26,0 % äußerten sich indifferent (vgl. Bild 6-76). Dieser Befund mit einem arithmetischen Mittel von $\bar{x} = 3,58$ entspricht der bisherigen Erkenntnislage, wonach kritische Rückmeldungen der Begleiter einen ereignisbezogenen Charakter haben und sich offenbar auf konkrete Fahrfehler (z. B. die Geschwindigkeitsanpassung) beziehen.

Signifikante Unterschiede lassen sich zwischen den alten und neuen Bundesländern feststellen, wobei sich Modellversuchsteilnehmer im Osten Deutschlands stärker der Kritik ihrer Begleiter stellen mussten (vgl. Bild 6-79).

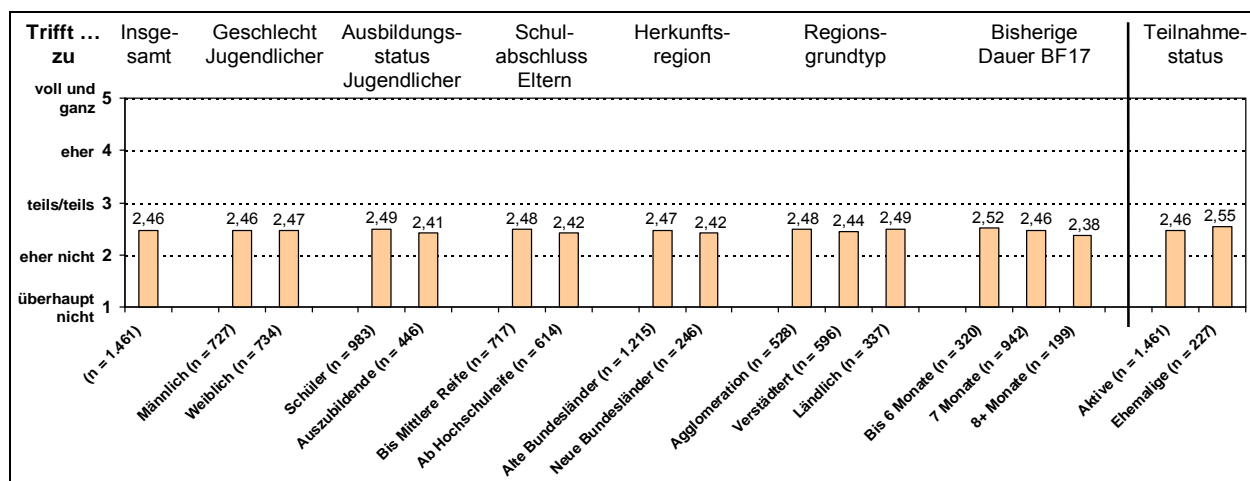
„Ich lobe den Jugendlichen, wenn ich finde, dass er gut gefahren ist.“ (nur Begleiterbefragung)

Die Beantwortung dieses Items zeigt, dass in den Begleiterrückmeldungen Lob offenkundig deutlich vor Kritik rangiert. 81,5 % der Begleiter bezeichneten dieses Statement als „eher“ oder „voll und ganz“ zutreffend, nur 5,7 % lehnten es ab und auch nur ein kleiner Anteil von 12,9 % äußerte sich indifferent (vgl. Bild 6-76). Der Mittelwert der Begleiterantworten ist entsprechend hoch ($\bar{x} = 4,24$). Begleiter aus den alten Bundesländern lobten signifikant stärker als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern (vgl. Bild 6-80).

Fazit

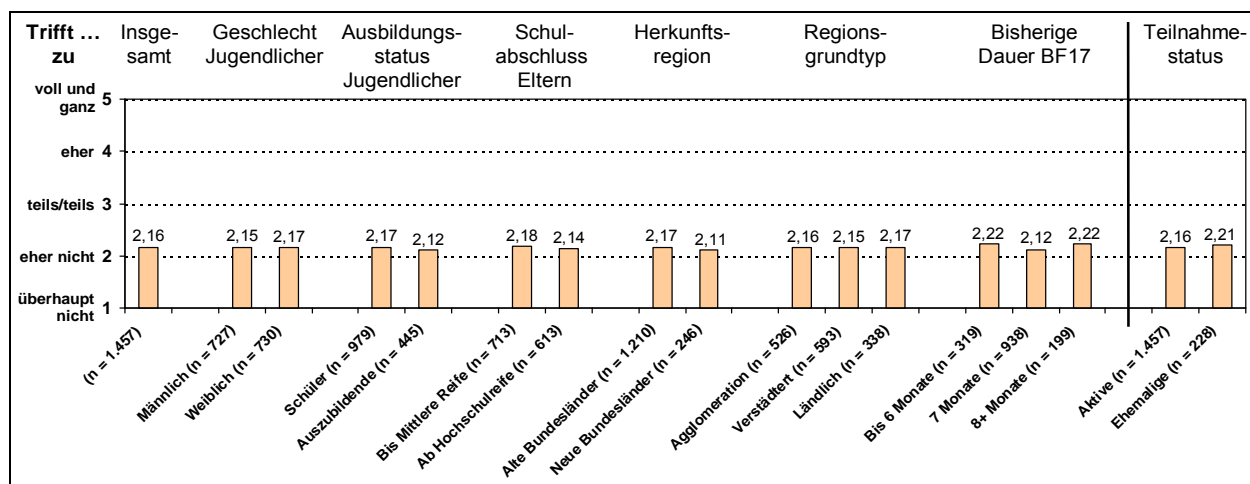
Auch aus den Ergebnissen der Begleiterbefragung lässt sich entnehmen, dass kritische Begleiterrückmeldungen und Uneinigkeit über die Fahrweise eher selten anzutreffen sind. Begleiter haben dabei noch eine harmonischere Sicht auf die Fahrer-Begleiter-Interaktion beim Begleiteten Fahren als die jungen Fahrerinnen und Fahrer selbst. Aus der Begleiterbefragung wird überdies deutlich, dass Lob eine deutlich stärkere Rolle im Begleiterverhalten spielt als Kritik.

¹⁹¹ Geschlechtsspezifische Begleiterunterschiede zeigen sich insofern, als für begleitende Väter stärker die häufigere Kritik an der Fahrweise des Jugendlichen zutrifft als für Mütter.



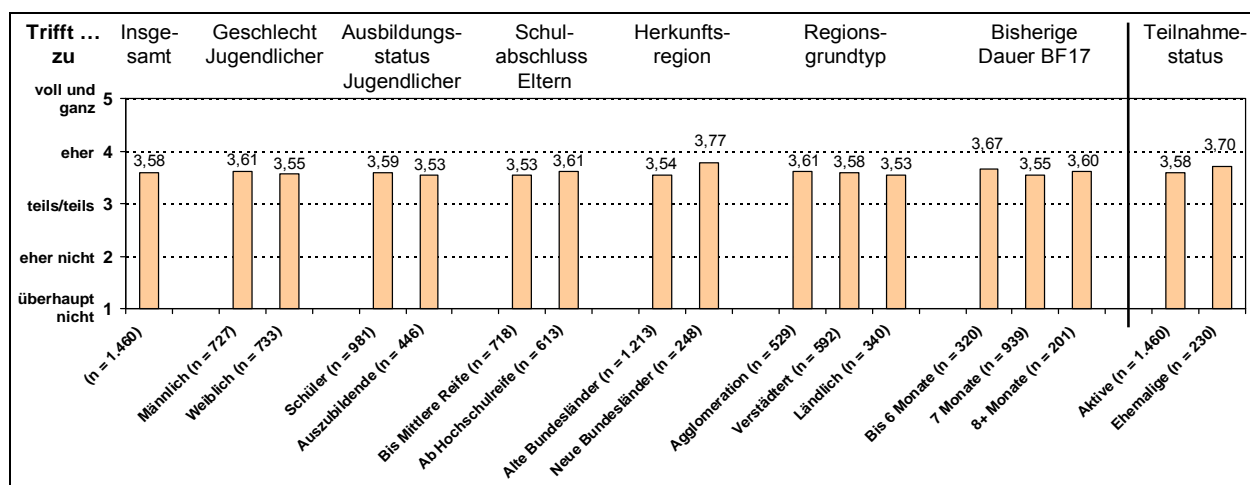
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-77: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Manchmal sind der Jugendliche und ich uns wegen seiner Fahrweise uneinig“ – nach relevanten Subgruppen



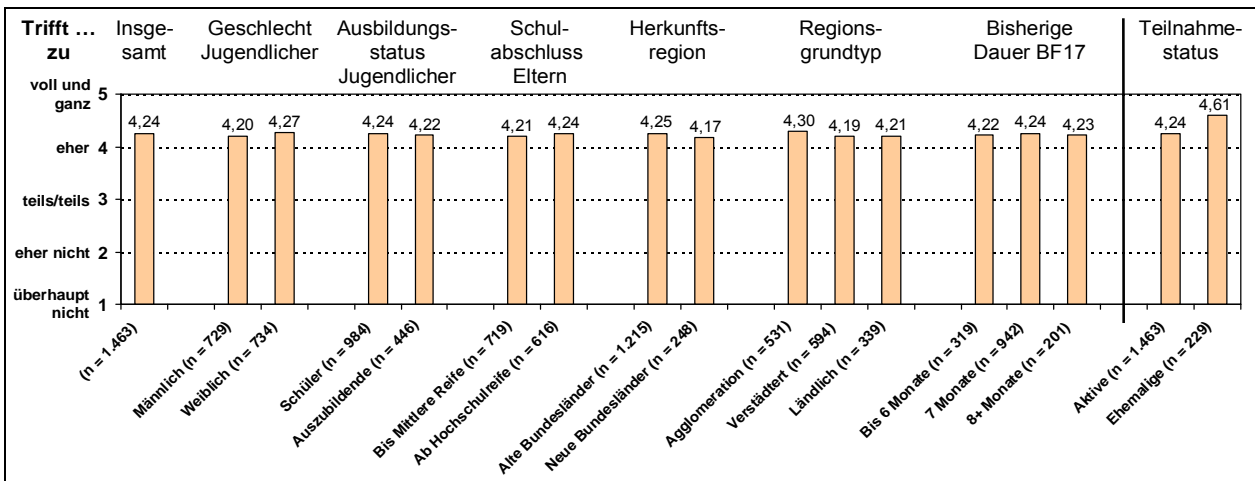
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-78: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Ich kritisiere häufiger die Fahrweise des von mir begleiteten Jugendlichen“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-79: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Ich kritisiere den Jugendlichen, wenn ich finde, dass er schlecht gefahren ist“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-80: Mittelwerte Begleiterbefragung: „Ich lobe den Jugendlichen, wenn ich finde, dass er gut gefahren ist“ – nach relevanten Subgruppen

6.3 Eingreifen in die Fahrtätigkeit und Übernahme von Fahraufgaben durch den Begleiter

6.3.1 Eingreifen in die Fahrtätigkeit

6.3.1.1 Beurteilung durch die Jugendlichen

Die in Abschnitt 6.2.7 besprochenen verbalen Gefahrenwarnungen der Begleiter sind noch nicht als ein Eingreifen in die Fahrtätigkeit anzusehen, welches die eigenverantwortliche Fahrentscheidung des Jugendlichen und die Umsetzung dieser Entscheidung außer Kraft setzen würde. Dies ist jedoch bei bestimmten Interventionen wie z. B. den in diesem Abschnitt betrachteten manuellen Eingriffen durch den Begleiter der Fall. Die weit überwiegende Mehrheit der aktiven BF17-Teilnehmer (88,8 %) konnte in der Erstbefragung¹⁹² allerdings über keine Eingriffe, wie „die Handbremse ziehen“, „ins Lenkrad greifen“ und „auf andere Art und Weise eingreifen“ berichten (vgl. Tab. 6-15).¹⁹³ Allerdings dokumentierten einige wenige junge Fahrer auch konkrete manuelle Eingriffe ihres häufigsten Begleiters, so ca. jeder 14-te (6,5 %) das Ziehen der Handbremse, etwa jeder 24-ste (4,1 %) einen Griff ins Lenkrad und weitere 1,3 % einen anderen Eingriff in die Fahrtätigkeit.

Tab. 6-16 differenziert die entsprechenden Häufigkeiten für die Subgruppen der unabhängigen Variablen. Signifikante Unterschiede lassen sich dabei zwischen männlichen und weiblichen Modellversuchsteilnehmern feststellen. Junge Frauen berichteten manuelle Eingriffe (ins Lenkrad greifen, die Handbremse ziehen) ihres häufigsten Begleiters signifikant öfter als junge Männer. Schüler und Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife berichteten mehr Eingriffe auf „andere“ Weise als Auszubildende und Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife. Mit unterschiedlich langer bisheriger Begleitdauer variierte das Fehlen von Begleitereingriffen zwar signifikant, jedoch unsystematisch. Darüber hinaus erinnerten sich Ehemalige deutlich häufiger als Aktive an die Betätigung der Handbremse durch den Begleiter.

Hat dein häufigster Begleiter schon einmal in die Fahrt eingegriffen?	Antworten		Befragte
	n	%	
Nein, kein Eingriff des Begleiters	2.873	88,1	88,8
Ja, Handbremse gezogen	211	6,5	6,5
Ja, ins Lenkrad gegriffen	133	4,1	4,1
Ja, auf andere Weise eingegriffen	42	1,3	1,3
Insgesamt	3.260	100,0	100,7

1. Panelwelle, Mehrfachantworten: 3.260 Antworten von 3.236 Befragten

Tab. 6-15: Aktive Modellversuchsteilnehmer: Eingreifen des häufigsten Begleiters in die Fahrtätigkeit (Mehrfachantworten)

¹⁹² Zur Erfragung dieses Sachverhaltes unter aktiven Modellversuchsteilnehmern wurde die erste Panelwelle gewählt, weil solche Begleitereingriffe vor allem bei geringer Fahrerfahrung des Jugendlichen in der Anfangsphase des Begleiteten Fahrens vermutet wurden.

¹⁹³ Nennungen, die sich bei dieser Abfrage lediglich auf verbale Äußerungen bezogen, wurden in diesem Kontext nicht noch einmal berücksichtigt.

Hat dein häufigster Begleiter schon einmal in die Fahrt eingegriffen?	Aktive Modellversuchsteilnehmer														BF17-Teilnahmestatus		
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17				Aktive	Ehemalige
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis zu 2 Monate	Bis zu 3 Monate	Bis zu 4 Monate	5+ Monate		
%																	
Nein, kein Eingriff	93,2	84,6	88,2	90,0	9,3	88,3	88,8	88,7	88,0	89,8	88,2	91,5	88,0	90,3	83,3	88,8	86,6
Ja, ins Lenk- rad gegriffen	2,3	5,8	3,9	4,5	4,0	4,1	4,1	4,4	4,3	3,5	4,9	4,5	4,2	3,4	7,3	4,1	3,6
Ja, Hand- bremse gezogen	3,6	9,3	7,0	5,7	6,6	6,5	6,6	6,1	6,7	6,4	6,4	3,4	7,0	6,0	8,8	6,5	9,6
Ja, auf ande- re Weise	1,2	1,4	1,6	0,5	0,8	1,6	1,3	1,5	1,5	1,2	1,2	0,5	1,7	0,9	1,1	1,3	0,9
Insgesamt (n)	1.573	1.664	2.159	1.053	1.613	1.364	2.657	580	1.234	1.270	732	172	1.704	1.171	189	3.236	430

1. Panelwelle, Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-16: Aktive Modellversuchsteilnehmer: Eingreifen des häufigsten Begleiters in die Fahrtätigkeit – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Tab. 6-17 differenziert für die aktiven Modellversuchsteilnehmer die wenigen sog. „anderen“ Eingriffe, die sich zu den aufgelisteten Kategorien zusammenfassen ließen.

Eingriffe des häufigsten Begleiters auf „andere“ Weise	Antworten		Be- fragte
	n	%	%
Scheibenwischer betätigt	10	24,2	24,2
Gangschaltung betätigt	7	16,5	16,5
Hilfe beim Ein- und Ausparken	6	14,5	14,5
Hupe betätigt	4	9,7	9,7
Fahrerwechsel	2	4,5	4,5
Sonstiges	13	30,7	30,7
Insgesamt	42	100,0	100,0

1. Panelwelle, Mehrfachantworten: 42 Antworten von 42 Befragten

Tab. 6-17: Aktive Modellversuchsteilnehmer: Häufigkeit anderer Eingriffe des häufigsten Begleiters in die Fahrtätigkeit (Mehrfachantworten)

Im Abschlussfragebogen jeder Panelwelle wurden schließlich die ehemaligen Modellversuchsteilnehmer noch danach befragt, ob ihr häufigster Begleiter während der gesamten Begleitphase einmal in die Fahrt eingegriffen hatte. Die in der Rückschau gegebenen Antworten finden sich in Tab. 6-18 und

unterscheiden sich kaum von den Angaben der Aktiven in der ersten Befragungswelle.

Hat dein häufigster Begleiter einmal in die Fahrt eingegriffen?	Antworten		Be- fragte
	n	%	%
Nein, kein Eingriff des Begleiters	1.945	89,7	90,6
Ja, ins Lenk- rad gegriffen	125	5,8	5,8
Ja, Handbremse gezogen	86	4,0	4,0
Ja, auf andere Weise eingegriffen	12	0,5	0,5
Insgesamt	2.168	100,0	101,0

Alle Panelwellen; Mehrfachantworten: 2.168 Antworten von 2.147 Befragten

Tab. 6-18: Ehemalige Modellversuchsteilnehmer: Eingreifen des häufigsten Begleiters in die Fahrtätigkeit (Mehrfachantworten)

Bei der Interpretation der Befunde zu Begleitereingriffen müssen folgende Aspekte beachtet werden:

1. Aus ihnen geht meist nicht hervor, in welchem Fahrtkontext die berichteten Eingriffe stattfanden. Zumindest für das Ziehen der Handbremse ist aus weiteren Texteinträgen ersichtlich, dass dies nicht bei „voller Fahrt“ geschah, sondern beim Anhalten an einer Ampel, zu Beginn oder zum Ende einer Fahrt.

2. Es fehlen Vergleichsmöglichkeiten mit Fahrerlern, die ihre Fahrerlaubnis in der herkömmlichen Art und Weise ab ihrem 18. Geburtstag erworben haben. Es ist durchaus denkbar, dass mitfahrende Elternteile auch bei ihnen gelegentlich auf ähnliche Art und Weise eingreifen.

Fazit

Manuelle Eingriffe der häufigsten Begleiter in die Fahrtätigkeit werden von den Jugendlichen nur in Einzelfällen berichtet und betreffen nach Lage der vorhandenen Daten meist eher unspektakuläre Fahrhandlungen wie z. B. das Ziehen der Handbremse. Auch manuelle Eingriffe werden von jungen Frauen öfter berichtet als von jungen Männern. Diesbezüglich fehlende Vergleichsmöglichkeiten zwischen BF17-Teilnehmern und herkömmlichen Fahrerlaubniswerbenden lassen die Interpretation solcher manuellen Eingriffe als typisch für den Modellversuch nicht zu.

6.3.1.2 Beurteilung durch die Begleiter

Auch die Begleiter wurden explizit gefragt, ob sie schon einmal manuell in die Fahrtätigkeit des von ihnen begleiteten Jugendlichen eingegriffen hätten.¹⁹⁴ Neun von zehn Begleitern aktiver Modellversuchsteilnehmer verneinten dies (vgl. Tab. 6-19). Jeder 13-te Begleiter (6,1 %) berichtete jedoch vom Ziehen der Handbremse, jeder 23-te (3,8 %) von einem Griff ins Lenkrad und 1,6 % von einem anderen Eingriff. Wie Tab. 6-20 zeigt, berichteten die begleitenden Mütter und Väter ähnlich häufig von keinen manuellen Eingriffen während der Fahrt.

Bei der Differenzierung der Begleiterantworten nach den Subgruppen der unabhängigen Variablen (vgl. Tab. 6-21) zeigen sich signifikante Unterschiede hinsichtlich des Geschlechts des Fahrerlers: Weiblichen Modellversuchsteilnehmern wurde vom Begleiter häufiger ins Lenkrad gegriffen, bei ihnen wurde häufiger die Handbremse betätigt und es wurde öfter auf „andere“ Weise eingegriffen. Bei männlichen BF17-Teilnehmern fand aus Sicht der Begleiter häufiger kein Eingreifen statt. Weitere signifikante Unterschiede zeigen sich zwischen den alten und neuen Bundesländern hinsichtlich des Ziehens der Handbremse. Begleiter aktiver und ehemaliger Modellversuchsteilnehmer

unterscheiden sich in dieser Hinsicht nicht systematisch voneinander.

Haben Sie als Begleiter schon einmal in die Fahrt eingegriffen?	Antworten		Be-fragte
	n	%	%
Nein, kein Eingriff des Begleiters	1.316	88,6	89,7
Ja, ins Lenkrad gegriffen	56	3,8	3,8
Ja, Handbremse gezogen	90	6,0	6,1
Ja, auf andere Weise eingegriffen	23	1,6	1,6
Insgesamt	1.485	100,0	101,2

Begleiter, 2. Panelwelle; Mehrfachantworten: 1.485 Antworten von 1.468 Befragten

Tab. 6-19: Begleitpersonen aktiver Modellversuchsteilnehmer: Eingreifen in die Fahrtätigkeit (Mehrfachantworten)

Haben Sie als Begleiter schon einmal in die Fahrt eingegriffen?	Begleiter	
	Mutter	Vater
	%	
Nein, kein Eingriff des Begleiters	89,5	89,9
Ja, Handbremse gezogen	6,5	5,4
Ja, ins Lenkrad gegriffen	3,4	4,8
Ja, auf andere Weise eingegriffen	2,0	0,9
Insgesamt (n)	977	469

Begleiter, 2. Panelwelle; Mehrfachantworten von 1.446 Befragten;

Tab. 6-20: Begleitpersonen aktiver Modellversuchsteilnehmer: Eingreifen in die Fahrtätigkeit – nach der Person des Begleiters (Mehrfachantworten)

Tab. 6-22 differenziert für die Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer die sog. „anderen“ Begleitereingriffe. Die Einzelnennungen ließen sich erneut zu den aufgelisteten Kategorien zusammenfassen. Wegen ihrer geringen Häufigkeit ist eine Interpretation nicht angebracht.

Fazit

Für die Sicht der Begleiter auf ihr Eingreifen in die Fahrtätigkeit des BF17-Teilnehmers gilt das Gleiche, was bereits in Abschnitt 6.3.1.1 aus Sicht des Jugendlichen gesagt wurde. Solche Eingriffe sind relativ selten und betreffen Fahrerlernerinnen häufiger als ihre männlichen Kollegen.

¹⁹⁴ Nennungen, die sich dabei lediglich auf verbale Äußerungen bezogen, wurden auch in diesem Kontext nicht erneut berücksichtigt.

Haben Sie als Begleiter schon einmal in die Fahrt eingegriffen?	Aktive Modellversuchsteilnehmer														BF17-Teilnahmestatus	
	Geschlecht Jugendlicher		Ausbildung Jugendlicher		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17				
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis zu 6 Monate	Bis zu 7 Monate	8+ Monate	Aktive	Ehemalige
	%															
Nein, kein Eingriff	94,9	84,5	89,2	90,6	89,8	89,3	89,1	92,8	90,1	89,5	89,4	89,2	90,2	88,0	89,7	91,5
Ja, ins Lenkrad gegriffen	1,4	6,2	3,8	4,1	4,3	3,5	3,8	3,9	4,2	4,0	2,9	4,8	3,3	4,5	3,8	4,6
Ja, Handbremse gezogen	3,2	9,0	6,1	6,6	6,5	5,8	6,7	3,2	6,4	5,9	6,1	6,8	6,2	4,7	6,1	3,8
Ja, auf andere Weise	0,7	2,5	1,9	0,6	1,1	2,1	1,7	1,1	0,9	1,7	2,6	1,3	1,3	3,4	1,6	0,9
Insgesamt (n)	733	735	987	448	720	617	1.220	248	530	598	339	322	947	199	1.468	274

Begleiter, 2. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-21: Begleitpersonen aktiver Modellversuchsteilnehmer: Eingreifen in die Fahrtätigkeit – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

„Andere“ Eingriffe durch den Begleiter	Antworten		Be-
	n	%	fragte
Gangschaltung betätigt	3	15,4	15,4
Scheibenwischer betätigt	3	11,9	11,9
Hilfe beim Ein- und Ausparken	2	10,1	10,1
Hupe betätigt	1	3,8	3,8
Fahrerwechsel	1	5,1	5,1
Sonstiges	12	53,7	53,7
Insgesamt	22	100,0	100,0

Begleiter, 2. Panelwelle; Mehrfachantworten: 22 Antworten von 22 Befragten

Tab. 6-22: Begleitpersonen aktiver Modellversuchsteilnehmer: Häufigkeit anderer Eingriffe in die Fahrtätigkeit (Mehrfachantworten)

6.3.2 Übernahme von Fahraufgaben durch den Begleiter

6.3.2.1 Anfangsbeurteilung durch die Jugendlichen

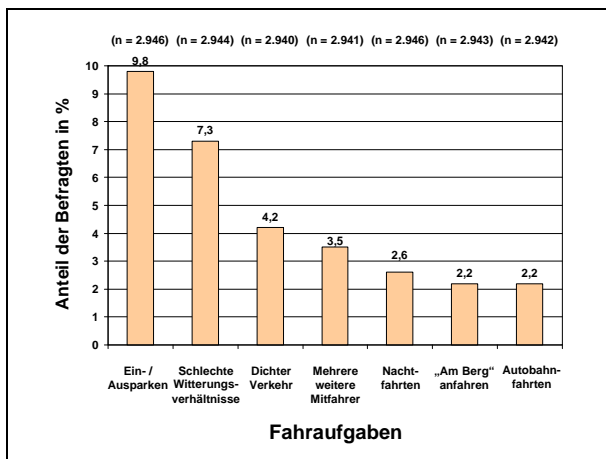
Neben den in Abschnitt 6.3.1 thematisierten manuellen Eingriffen von Begleitern in die Fahrtätigkeit von Fahranfängern war es auch denkbar, dass während der Begleitfahrten in bestimmten Verkehrssituationen oder vor spezifischen Fahraufgaben ein Fahrerwechsel stattgefunden hatte und nicht mehr der Fahranfänger selbst, sondern der Begleiter das Auto fuhr. Um diesen Aspekt näher

zu beleuchten, wurde ab der zweiten Panelwelle die Übernahme von Fahraufgaben durch einen Begleiter erfragt, und zwar für aktive Modellversuchsteilnehmer bezogen auf „... die letzten vier Wochen“, für Ehemalige bezogen auf die Zeit „... gegen Ende des Begleiteten Fahrens“. Darüber hinaus interessierte auch, von wem dabei der Wunsch nach einem Fahrerwechsel ausging.

Insgesamt berichtete in der zweiten Befragungswelle etwa ein Viertel der Modellversuchsteilnehmer (24,0 %) von entsprechenden Fahrerwechseln im Bezugszeitraum. Jeder sechste junge Fahrer (17,1 %) berichtete einen, ca. jeder zwanzigste Fahranfänger (4,8 %) zwei und 2,0 % der Befragten drei oder mehr Verkehrssituationen, in denen die Begleitperson sie als Fahrzeugführer ersetzt hatte. Diesbezüglich lassen sich keine Unterschiede zwischen aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern feststellen. Allerdings errechnen sich für die Teilstichprobe der männlichen Fahranfänger signifikante Unterschiede hinsichtlich der Person des häufigsten Begleiters: War dies der Vater, dann fand signifikant häufiger ein Fahrerwechsel statt.¹⁹⁵

¹⁹⁵ Dabei kann jedoch nicht gesagt werden, ob in der konkreten Fahrsituation des Fahrerwechsels der häufigste oder ein anderer Begleiter anwesend war und den jungen Fahrer als Fahrzeugführer ersetzt hatte.

Bild 6-81 gibt einen ersten Überblick über die im Fragebogen der zweiten Panelwelle aufgelisteten Fahraufgaben, die von den jungen Fahrern oder ihren Begleitern als so schwierig angesehen wurden, dass ein Fahrerwechsel vorgenommen wurde. Demnach stellte sich vor allem das Ein- oder Ausparken als Nagelprobe für junge Fahrer und ihre Begleiter heraus. Etwa jeder zehnte Fahranfänger (9,8 %) berichtete von einem Fahrerwechsel wegen einer solchen Fahraufgabe. Schwierige Witterungsverhältnisse wie Regen, Nebel, Schnee oder Eis auf der Fahrbahn führten bei 7,3 % der begleiteten Fahranfänger zu einem Fahrerwechsel. Bei allen weiteren vorgegebenen Fahrsituationen wurde jeweils nur von weniger als jedem zwanzigsten Fahranfänger ein Fahrerwechsel angezeigt.¹⁹⁶



Aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-81: Von Fahranfängern berichtete Fahrerwechsel – nach der Fahraufgabe

Tab. 6-23a und Tab. 6-23b differenzieren die Antworten zu Fahrerwechseln bei einzelnen Fahraufgaben nach den Kategorien der unabhängigen Variablen.¹⁹⁷

¹⁹⁶ In einer ebenfalls verfügbaren Kategorie „Sonstiges“ wurden darüber hinaus von den Befragten noch folgende Fahrsituationen mit Fahrerwechsel genannt: 31-mal wurde die Ein- oder Ausfahrt in die Garage, eine Einfahrt, einen Hof, ein Parkhaus etc. erwähnt. Aufgrund dieser beachtlichen Häufigkeit wurde diese Fahrsituation in den weiteren Panelwellen als explizite Antwortmöglichkeit vorgegeben. Je 8-mal wurde die eigene Müdigkeit oder ein krankheitsbedingtes Unwohlsein erwähnt, je 7-mal hatte ein Fahranfänger einfach keine Lust mehr zum Fahren oder ein Fahrerwechsel erfolgte aus Zeitdruck, 3-mal gab es schwierige Situationen beim Fahren mit einem Autoanhänger und 5-mal hatte der Fahranfänger Alkohol getrunken. Einzelnennungen thematisierten dann noch das Fahren langer, kurzer oder unbekannter Strecken sowie das Rückwärtsfahren.

¹⁹⁷ Da sich aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer bei keiner der sieben explizit vorgegebenen Fahraufgaben hin-

sichtlich der Fahraufgabe „Ein- / Ausparken“ zeigen sich überraschend viele signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen:¹⁹⁸ Weibliche Fahranfänger, Schüler und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern wurden dabei signifikant häufiger von ihrem Begleiter am Lenkrad abgelöst als ihre jeweiligen Pendanten. Darüber hinaus zeigt sich auch ein klarer Raumbezug: Von ländlichen über verstädterte zu Agglomerationsräumen wurde ein solcher Fahrerwechsel stetig häufiger berichtet.¹⁹⁹ Parallel zur zunehmenden Bevölkerungsdichte darf hier eine zunehmende Enge für den sog. „ruhenden Verkehr“ in Form von Parkmöglichkeiten unterstellt werden.

Auch bezüglich Nachtfahrten berichteten Fahranfängerinnen signifikant häufiger einen Fahrerwechsel als ihre männlichen Kollegen (vgl. Tab. 6-23a). Darüber hinaus zeigten Schüler häufiger als Auszubildende einen Fahrerwechsel in solchen Fahrsituationen an.²⁰⁰

Auch was Autobahnfahrten angeht, gaben junge Frauen signifikant häufiger als junge Männer zu, von ihrer Begleitperson als Fahrzeugführer abgelöst worden zu sein (vgl. Tab. 6-23a).

Das Gleiche gilt für Fahrten bei dichtem Verkehr (vgl. Tab. 6-23a). Bezüglich dieser Verkehrssituation schlugen darüber hinaus auch weitere raumbezogene Merkmale durch: Plausiblerweise war der Anteil der Fahranfänger mit einem Fahrerwechsel hier in Landkreisen höher als in kreisfreien Städten und innerhalb der Agglomerationen, verstädterten und ländlichen Regionen in weniger dicht besiedelten Kreistypen ebenfalls jeweils höher.²⁰¹ In diesen Befunden schlägt sich die Fahrerfahrung der Fahranfänger aus Städten in Städten bzw. dichtem Verkehr und die entsprechende Ungeübtheit ihrer Pendanten „vom Land“ nieder.

sichtlich eines Fahrerwechsels unterscheiden, werden hier alle Befragten zusammen berichtet.

¹⁹⁸ Zur Berechnung der hierbei zugrunde liegenden Chi²-Tests wurden nur Fahranfänger herangezogen, die diesen Fahraufgaben auch (bereits) gegenüber gestanden hatten. Die Antwort „Diese Fahrsituation kam nicht vor“ wurde hierzu als fehlender Wert definiert.

¹⁹⁹ Das gleiche Bild ergab sich bei der Differenzierung nach Stadt versus Landkreis bzw. nach siedlungsstrukturellen Kreistypen und dort innerhalb der Grundtypen.

²⁰⁰ Darüber hinaus findet ein nächtlicher Fahrerwechsel in kreisfreien Städten häufiger statt als in Landkreisen.

²⁰¹ Die Häufigkeitsverteilungen dieser nicht zum Standardset unabhängiger Variablen zählenden Raummerkmale werden in Tab. 6-31 nicht dokumentiert.

Fahrerwechsel beim Ein- / Ausparken	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			BF17-Teilnehmerstatus		Nur Aktive: Bisherige Dauer BF17			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Aktive	Ehemalige	Bis zu 6 Monate	Bis zu 7 Monate	8+ Monate	
	%																
Ein- / Ausparken																	
Ja, ein Begleiter hat das übernommen	5,5	13,9	10,4	7,4	8,8	10,4	9,1	12,8	12,3	9,3	6,6	9,8	9,8	6,8	10,3	12,0	9,8
Nein, ich bin immer selbst gefahren	91,3	82,8	86,8	88,5	87,6	86,6	87,6	84,2	83,6	88,5	89,4	86,0	88,4	89,5	85,2	84,2	86,9
Diese Situation kam nicht vor	3,3	3,3	2,8	4,2	3,6	2,9	3,4	3,0	4,0	2,2	4,0	4,2	1,8	3,6	4,5	3,8	3,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.430	1.516	1.929	941	1.452	1.223	2.388	558	1.095	1.151	700	1.827	1.120	399	1.166	261	2.946
Nachtfahrten																	
Ja, ein Begleiter hat das übernommen	0,9	4,2	3,0	1,3	2,5	2,5	2,5	3,1	2,6	2,4	2,9	2,6	2,5	3,1	2,8	1,1	2,6
Nein, ich bin immer selbst gefahren	90,3	86,1	88,1	89,1	88,1	89,1	89,1	83,9	86,3	89,2	89,3	85,7	92,2	88,0	85,4	83,2	88,1
Diese Situation kam nicht vor	8,8	9,7	8,8	9,6	9,4	8,4	8,4	13,0	11,1	8,4	7,8	11,7	5,3	8,8	11,8	15,7	9,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.431	1.515	1.929	941	1.453	1.223	2.387	559	1.094	1.150	702	1.828	1.118	400	1.167	261	2.946
Autobahnfahrten																	
Ja, ein Begleiter hat das übernommen	1,2	3,2	2,5	1,9	1,9	2,6	2,2	2,6	2,5	2,3	1,9	2,1	2,5	2,5	2,0	2,0	2,1
Nein, ich bin immer selbst gefahren	75,7	70,4	75,5	69,1	69,3	79,3	74,6	66,0	78,6	71,7	66,2	69,7	78,4	74,0	69,1	65,6	69,7
Diese Situation kam nicht vor	23,1	26,4	22,0	29,0	28,8	18,0	23,2	31,4	18,9	26,0	31,9	28,3	19,1	23,5	29,0	32,4	28,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.429	1.514	1.927	939	1.450	1.222	2.384	558	1.094	1.148	700	1.825	1.117	400	1.164	261	1.825
Fahrten bei dichtem Verkehr																	
Ja, ein Begleiter hat das übernommen	2,6	5,6	4,1	3,9	4,4	4,3	3,9	5,2	3,3	4,2	5,4	4,0	4,4	4,3	3,9	4,3	4,2
Nein, ich bin immer selbst gefahren	90,4	86,6	88,9	88,5	87,8	89,2	89,5	83,9	89,6	89,1	85,7	87,0	90,9	87,6	86,6	87,5	88,4
Diese Situation kam nicht vor	7,0	7,8	6,9	7,6	7,8	6,5	6,6	11,0	7,1	6,7	8,9	9,0	4,8	8,1	9,5	8,1	7,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.427	1.513	1.924	939	1.447	1.221	2.384	556	1.091	1.149	700	1.824	1.116	399	1.165	260	2.940

Aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-23a: Fahrerwechsel bei ausgewählten Fahraufgaben – nach relevanten Subgruppen

Fahrerwechsel bei Regen, Nebel, Schnee oder bei Eis auf der Fahrbahn	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			BF17-Teilnahmestatus		Nur Aktive: Bisherige Dauer BF17			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Aktive	Ehemalige	Bis zu 6 Monate	Bis zu 7 Monate	8+ Monate	
	%																
Fahrten bei Regen, Nebel, Schnee oder bei Eis auf der Fahrbahn																	
Ja, ein Begleiter hat das übernommen	3,6	10,9	7,9	5,8	7,1	7,6	7,2	8,0	6,8	7,5	8,0	6,6	8,6	6,2	6,4	8,0	7,3
Nein, ich bin immer selbst gefahren	85,6	76,5	79,6	84,8	81,0	81,1	81,5	78,8	80,0	80,9	82,5	80,5	81,7	80,2	80,3	81,5	81,0
Diese Situation kam nicht vor	10,8	12,6	12,5	9,4	11,9	11,3	11,3	13,3	13,2	11,6	9,5	12,9	9,7	13,6	13,2	10,5	11,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.429	1.515	1.927	941	1.453	1.221	2.385	559	1.094	1.150	700	1.827	1.118	400	1.166	260	2.944
An einer Steigung („am Berg“) anfahren																	
Ja, ein Begleiter hat das übernommen	0,9	3,4	2,1	2,5	2,5	1,8	2,1	2,6	2,4	2,0	2,1	2,0	2,6	1,8	1,8	2,9	2,2
Nein, ich bin immer selbst gefahren	90,6	87,9	88,8	89,9	88,0	90,9	89,3	89,1	88,2	89,1	91,1	87,0	92,8	87,1	87,4	85,3	89,2
Diese Situation kam nicht vor	8,5	8,7	9,1	7,6	9,4	7,3	8,6	8,3	9,4	8,9	6,8	11,0	4,6	11,1	10,8	11,9	8,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.431	1.513	1.926	941	1.452	1.223	2.385	559	1.092	1.150	701	1.825	1.119	399	1.164	261	2.943
Fahrten mit mehreren weiteren Mitfahrern																	
Ja, ein Begleiter hat das übernommen	2,4	4,6	4,3	2,2	3,3	3,8	3,6	3,2	4,1	2,9	3,7	3,5	3,5	3,4	3,5	3,6	3,5
Nein, ich bin immer selbst gefahren	93,1	90,0	91,1	92,0	91,4	91,7	91,9	89,8	90,4	92,2	92,2	90,8	92,7	92,3	90,3	90,8	91,5
Diese Situation kam nicht vor	4,5	5,4	4,6	5,8	5,2	4,5	4,5	7,0	5,5	4,9	4,1	5,7	3,8	4,3	6,1	5,6	5,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.430	1.511	1.925	940	1.452	1.220	2.384	558	1.090	1.150	701	1.825	1.116	398	1.166	260	2.941

Aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

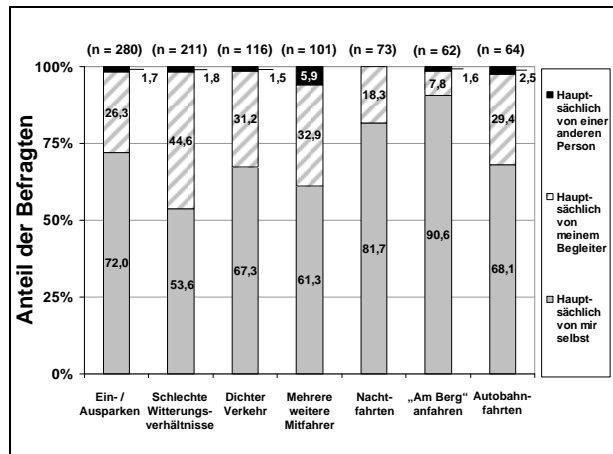
Tab. 6-23b: Fahrerwechsel bei ausgewählten Fahraufgaben – nach relevanten Subgruppen

- Auch hinsichtlich widriger Witterungsbedingungen zeigen sich die bekannten geschlechts- und ausbildungsspezifischen Unterschiede häufigerer Fahrerwechsel unter BF17-Teilnehmern (vgl. Tab. 6-23b). Darüber hinaus wurde auch bei diesen Verkehrsbedingungen von Fahranfängern, die meist in Städten unterwegs waren, seltener ein Fahrerwechsel bei schlechtem Wetter berichtet als von ihren Kollegen, die meist in Landkreisen Auto fahren.
- Beim Anfahren an einer Steigung („am Berg“) zeigt sich als einziger verallgemeinerbarer Unterschied erneut ein häufigerer Fahrerwechsel unter Fahranfängerinnen (vgl. Tab. 6-23b).
- Dieser Geschlechtsunterschied ist auch bei der letzten explizit erfragten Fahraufgabe feststellbar: Wenn mehrere weitere Mitfahrer im Pkw anwesend waren, wurden weibliche Fahranfänger häufiger durch ihre Begleitperson ersetzt

als ihre männlichen Pendanten. Auch Schüler berichteten häufiger als Auszubildende einen Fahrerwechsel aus diesem Grund (vgl. Tab. 6-23b).

Hinsichtlich der Frage, von wem der Wunsch nach einem Fahrerwechsel in einer spezifischen Verkehrssituation hauptsächlich ausging, fasst Bild 6-82 die relevanten Informationen zusammen. Offensichtlich waren es in allen schwierigen Verkehrssituationen stets zu mehr als der Hälfte die Fahranfänger selbst, die den Wunsch nach einem Fahrerwechsel zum Ausdruck brachten. Dies deutet auf nach wie vor vorhandene verkehrssituations-spezifische Unsicherheiten bei den Modellversuchsteilnehmern hin (vgl. hierzu auch Abschnitt 7.1).

Lediglich bei Fahrten im Regen, bei Nebel, Schnee oder Eis auf der Fahrbahn ging die entsprechende Initiative in fast der Hälfte der berichteten Fälle vom jeweiligen Begleiter oder einer anderen Person aus. Diese widrigen Witterungsverhältnisse erschienen Begleitern als so anspruchsvoll, dass sie dem Fahranfänger – aus welchen konkreten Gründen auch immer – nicht zugemutet werden sollten.



Aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-82: Sicht der Jugendlichen: Initiatoren des Fahrerwechsels bei diversen Fahraufgaben

Die durchgehend von weiblichen Modellversuchsteilnehmern häufiger berichteten Fahrerwechsel werfen natürlich die Frage auf, ob dabei die Initiative hauptsächlich vom Fahrnovizen oder vom Begleiter ausging. Tab. 6-24 informiert über die Anteile der jungen Männer und Frauen, welche den Fahrerwechsel hauptsächlich selbst wünschten.²⁰²

²⁰² Da zwischen aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern diesbezüglich keine signifikanten Unterschiede

Lediglich in den Verkehrssituationen „Ein- / Ausparken“ und „An einer Steigung („am Berg“) anfahren“ brachten junge Frauen den Wunsch nach einem Fahrerwechsel signifikant häufiger selbst zum Ausdruck als junge Männer. Bei Autobahnfahrten ergriffen dagegen männliche Fahranfänger häufiger als weibliche die Initiative zum Fahrerwechsel, ohne dass dieser Unterschied statistische Signifikanz erreicht. In den restlichen genannten Verkehrssituationen zeigen sich mehr oder weniger höhere Anteile eigeninitiierten Fahrerwechsels durch weibliche im Vergleich zu männlichen Fahranfängern, allerdings ebenfalls ohne statistische Signifikanz.²⁰³

Fahraufgabe / Verkehrssituation	Geschlecht der Fahranfänger	
	Männer	Frauen
	% und Anzahl	
Ein- / Ausparken	61,6 % (n = 48)	76,0 % (n = 154)
Fahrten bei Regen, Nebel, Schnee oder bei Eis auf der Fahrbahn	52,9 % (n = 27)	53,8 % (n = 86)
Fahrten bei dichtem Verkehr	64,6 % (n = 23)	68,4 % (n = 56)
Fahrten mit mehreren weiteren Mitfahrern	51,9 % (n = 17)	65,7 % (n = 45)
Nachtfahrten	74,6 % (n = 9)	83,2 % (n = 51)
An einer Steigung („am Berg“) anfahren	75,9 % (n = 10)	94,5 % (n = 46)
Autobahnfahrten	78,2 % (n = 12)	64,8 % (n = 31)

Aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Tab. 6-24: Häufigkeit der vom Fahranfänger selbst gewünschten Fahrerwechsel in der zweiten Panelwelle – nach dem Geschlecht der Fahranfänger

6.3.2.2 Entwicklung mit zunehmender Begleitdauer

Nach 24,0 % in der zweiten Panelwelle berichteten in der darauf folgenden Befragung noch 16,7 % der aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmer von der Übernahme spezifischer Fahraufgaben durch einen Begleiter, in der vierten Welle schließlich noch 13,7 %. Dabei gaben junge Frauen in der dritten und vierten Befragung jeweils durchschnittlich mehr von anderen übernommene Fahraufgaben an als Männer. In der vierten Pa-

feststellbar waren, wurden beide Gruppen in der Datenanalyse belassen.

²⁰³ Die Differenzierung nach weiteren unabhängigen Variablen erscheint aufgrund der geringen Fallzahlen nicht sinnvoll.

nelwelle vermerkten die ehemaligen Modellversuchsteilnehmer schließlich mehr solcher Fahrerwechsel „... gegen Ende des Begleiteten Fahrens“ als die Aktiven „... in den letzten vier Wochen“.

Inhaltlich ist die Abnahme der Häufigkeit solcher Fahrerwechsel im Zeitverlauf plausibel, sollte doch die zunehmende Begleitdauer mit einer ebenfalls zunehmenden Fahrerfahrung einhergehen, die eine Übernahme bestimmter Fahraufgaben durch den Begleiter immer seltener als notwendig erscheinen lässt.

Tab. 6-25 dokumentiert die Anteile der Befragten in den aufeinander folgenden Befragungswellen, die für bestimmte Fahraufgaben einen Fahrerwechsel berichteten. Auch in dieser Betrachtung ist mit zwei Ausnahmen eine stetige Abnahme der durch einen Begleiter ersetzten Fahranfänger mit jeder weiteren Befragungswelle zu erkennen. Nur bei „Fahrten bei dichtem Verkehr (z. B. in einer großen Stadt)“ und bei dem ab der dritten Welle explizit erfragten „In / aus (Tief-)Garage oder Grundstückseinfahrt fahren“ ist in der vierten Panelwelle sogar eine leichte Erhöhung der Anteile betroffener Jugendlichen festzustellen.

Fahraufgabe / Verkehrssituation	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% und Anzahl		
Ein- / Ausparken	9,8 % (n = 288)	6,8 % (n = 109)	4,0 % (n = 44)
Regen, Nebel, Schnee, Eis	7,3 % (n = 216)	3,0 % (n = 48)	1,3 % (n = 14)
Fahrten bei dichtem Verkehr	4,2 % (n = 122)	1,7 % (n = 26)	2,2 % (n = 24)
Fahrten mit weiteren Mitfahrern	3,5 % (n = 103)	2,6 % (n = 41)	1,8 % (n = 20)
Nachtfahrten	2,6 % (n = 76)	1,9 % (n = 31)	1,3 % (n = 15)
„Am Berg“ anfahren	2,2 % (n = 65)	1,5 % (n = 24)	0,6 % (n = 7)
Autobahnfahrten	2,2 % (n = 66)	1,4 % (n = 22)	1,3 % (n = 15)
(Tief-)Garage, Grundstückseinfahrt	- ¹⁾	4,3 % (n = 70)	4,5 % (n = 50)

¹⁾ Nicht explizit erfragt.

Tab. 6-25: Anteil der Fahranfänger mit Fahrerwechsel – nach der Panelwelle

Tab. 6-26 vollzieht die Häufigkeiten der von den Fahranfängern selbst gewünschten Fahrerwechsel für diverse Fahraufgaben über alle Panelwellen nach. Dabei zeigt sich zwar ein deutliches Absinken der absoluten Häufigkeiten, jedoch keine einheitliche Entwicklung zu immer geringeren Anteilen

selbst gewünschter Fahrerwechsel, vielmehr waren diese teilweise in der vierten Welle sogar merklich höher als in der vorausgehenden Befragung – allerdings bei deutlich geringerer absoluter Anzahl.

Inhaltlich spricht diese Entwicklung dafür, dass mit zunehmender Begleitdauer den Fahranfängern auch die Beherrschung schwierigerer Verkehrssituationen zugestanden wurde. Einige wenige Fahranfänger konnten die Begleitphase jedoch nicht dazu nutzen, durch hinreichende Fahrpraxis eine entsprechende (Selbst-)Sicherheit zu erwerben.²⁰⁴

Fahraufgabe / Verkehrssituation	Welle 2	Welle 3	Welle 4
	% und Anzahl		
Ein- / Ausparken	72,0 % (n = 202)	68,5 % (n = 75)	74,5 % (n = 32)
Regen, Nebel, Schnee, Eis	53,6 % (n = 113)	44,1 % (n = 21)	41,4 % (n = 6)
Fahrten bei dichtem Verkehr	67,3 % (n = 78)	65,6 % (n = 16)	74,4 % (n = 18)
Fahrten mit weiteren Mitfahrern	61,3 % (n = 62)	53,4 % (n = 22)	44,5 % (n = 9)
Nachtfahrten	81,7 % (n = 60)	72,2 % (n = 21)	82,9 % (n = 11)
„Am Berg“ anfahren	90,6 % (n = 56)	62,3 % (n = 15)	87,7 % (n = 6)
Autobahnfahrten	68,1 % (n = 44)	48,4 % (n = 10)	64,7 % (n = 9)
(Tief-)Garage, Grundstückseinfahrt	- ¹⁾	59,5 % (n = 40)	70,3 % (n = 34)

¹⁾ Nicht explizit erfragt.

Tab. 6-26: Häufigkeit der vom Fahranfänger selbst gewünschten Fahrerwechsel – nach der Panelwelle

6.3.2.3 Beurteilung durch den Begleiter

Auch aus Begleitersicht lässt sich die mit einem Fahrerwechsel verbundene Übernahme bestimmter Fahraufgaben in den letzten vier Wochen (bzw. für Begleiter Ehemaliger: Gegen Ende des Begleiteten Fahrens) gut nachvollziehen. Fast ein Fünftel (19,6 %) der Begleiter berichtete im Rahmen der zweiten Befragungswelle, selbst solche Fahraufgaben für den Jugendlichen übernommen zu haben. 12,2 % protokollierten ein singuläres Eingreifen, 5,7 % berichteten zwei Fahrerwechsel und 1,7 % drei oder mehr.

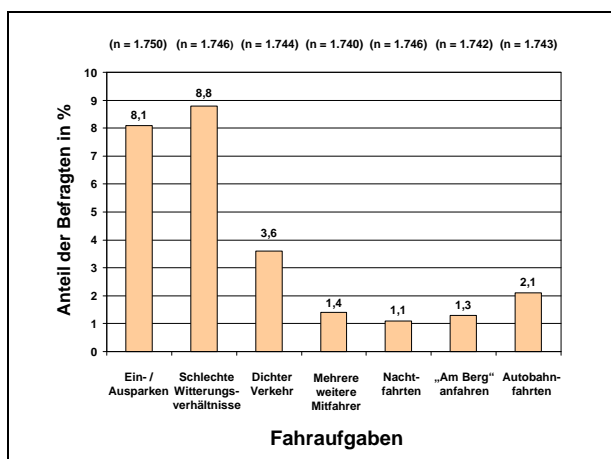
Die Angaben von Begleitern aktiver und ehemaliger Modellversuchsteilnehmer unterscheiden sich

²⁰⁴ Allerdings sprechen die geringen Fallzahlen gegen eine Überinterpretation dieser Befunde. Und schließlich war es in der Datenanalyse auch nicht möglich, die Gelegenheitsstruktur für eine Konfrontation mit solchen „schwierigen“ Verkehrssituationen konstant zu halten.

nicht statistisch signifikant. Dagegen berichteten begleitende Mütter signifikant mehr Fahrerwechsel als Väter (21,4 % versus 16,4 %) und während aus Begleitersicht lediglich bei jedem siebten Sohn (13,6 %) eine Fahraufgabe übernommen wurde, war dies bei mehr als jeder vierten Tochter (26,1 %) der Fall. Das Bild wird komplettiert durch etwa gleich viele mütterliche (13,1 %) und väterliche (14,6 %) Fahrerwechsel bei begleiteten Söhnen, jedoch signifikant mehr Übernahmen von Fahraufgaben durch Mütter (28,6 %) im Vergleich zu Vätern (19,0 %) bei der Begleitung von Töchtern.

Die Wahrnehmung der Häufigkeit solcher Fahrerwechsel ist bei den Jugendlichen und ihren Begleitern unterschiedlich. Der statistische Zusammenhang zwischen der von Begleitern und Fahranfängern protokollierten Fahrerwechsel-Häufigkeiten ist nur „gering“ ($r = .466$).²⁰⁵

Bild 6-83 differenziert die Häufigkeiten der von den Begleitern berichteten Fahrerwechsel nach den vorgegebenen Fahraufgaben. Hier wie dort wurden Fahrerwechsel bei einzelnen Fahraufgaben von weniger als 10 % der Befragten genannt (vgl. Bild 6-81) und ganz vorne standen Fahrerwechsel beim Ein- oder Ausparken, bei widrigen Witterungsverhältnissen (Regen, Nebel, Schnee, Eis auf der Fahrbahn) und bei dichtem Verkehr.



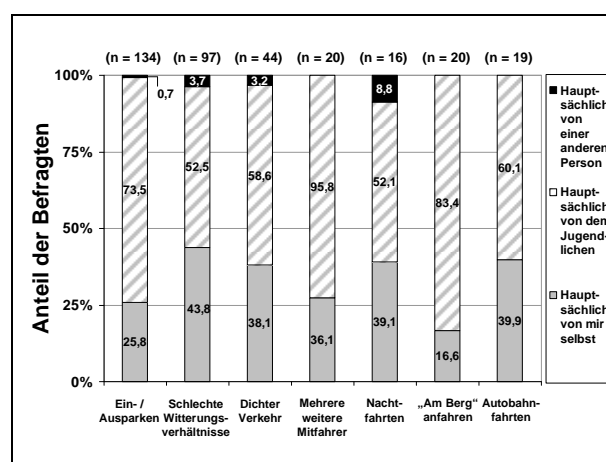
Begleiter aktiver und ehemaliger Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-83: Von Begleitern berichtete Fahrerwechsel – nach der Fahraufgabe

Auch aus Begleitersicht ist nachvollziehbar, von wem der Wunsch nach einem Fahrerwechsel

²⁰⁵ Allerdings muss hierbei bedacht werden, dass prinzipiell auch ein anderer als der in der Befragung antwortende Begleiter eine Fahraufgabe übernommen haben könnte.

hauptsächlich ausgegangen war. Bild 6-84 zeigt für die meisten Fahraufgaben eine mit den Angaben der Jugendlichen grob übereinstimmende Wahrnehmung der Begleitsituation. Nur hinsichtlich des Ein- / Ausparkens und der schlechten Witterungsbedingungen sahen sich die Begleiter etwas seltener die Initiative für einen Fahrerwechsel ergreifen, als die Jugendlichen dies empfanden (vgl. Bild 6-82). Größere Abweichungen von den Jugendlichenurteilen in Richtung eines Begleiterwunsches zum Fahrerwechsel lassen sich bei Nachtfahrten, dem Anfahren „am Berg“ und Autobahnfahrten feststellen.



Begleiter aktiver und ehemaliger Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-84: Sicht der Begleiter: Initiatoren des Fahrerwechsels bei diversen Fahraufgaben

Fazit

Fahrerwechsel bei Begleitfahrten kommen nur in geringem Umfang vor, und zwar überwiegend auf Wunsch des jungen Fahrers selbst.

Fahrerwechsel werden von weiblichen Modellversuchsteilnehmern signifikant häufiger berichtet. Allerdings initiieren junge Frauen nur in zwei Verkehrssituationen („Ein- / Ausparken“, „An einer Steigung („am Berg“) anfahren“) häufiger als ihre männlichen Pendanten den Fahrerwechsel selbst.

Ebenso wie aus Fahranfängersicht kommt es auch aus Sicht der Begleiter bei Töchtern häufiger als bei Söhnen zur Übernahme von Fahraufgaben durch den Begleiter oder die Begleiterin. Dabei sind es vermehrt die Mütter, die ihren Töchtern Fahraufgaben abnehmen. Beim „Ein- / Ausparken“ und bei Fahrten bei schlechten Witterungsverhältnissen („Regen, Nebel, Schnee oder Eis auf der Fahrbahn“) werden sowohl von Jugendlichen als auch von ihren Begleitern am häufigsten Fahrer-

wechseln berichtet. Fahranfänger- und Begleiter-sicht entsprechen sich weitgehend hinsichtlich der Benennung des Initiators des Fahrerwechsels.

6.4 Weitere Aspekte des Begleiterverhaltens

6.4.1 Fahrstil des Begleiters

Im Zuge der kritischen Auseinandersetzung mit dem Modellversuch wurde auch die Vorbildfunktion des Begleiters (vgl. Abschnitt 1.6.2) vor dem Hintergrund seines eigenen Fahrstils thematisiert. Die Befragung von Modellversuchsteilnehmern und ihren Begleitern bot die Möglichkeit, eine Selbst- und Fremdeinschätzung zum Fahrstil des Begleiters zu erheben.²⁰⁶ Erfragt wurden die Aspekte

- Sicherheit,
- Ruhe und Ausgeglichenheit sowie
- Sportlichkeit.²⁰⁷

Fast durchgängig, nämlich zu 97,3 %, schätzten die aktiven Modellversuchsteilnehmer den Fahrstil ihres häufigsten Begleiters als „sicher“ ein (vgl. Tab. 6-27). Begleitende Väter wurden dabei signifikant positiver beurteilt als Mütter.²⁰⁸

Die zweite Panelwelle bot die Möglichkeit, diese Einschätzung auch durch die Begleiter selbst vornehmen zu lassen (vgl. Tab. 6-27). Auch diese Selbstbeurteilung fiel überaus positiv aus, 98,0 % der begleitenden Mütter und Väter bezeichneten ihren Fahrstil als sicher. Mütter und Väter unterscheiden sich dabei nicht signifikant. Die Mittelwerte – zum Aspekt des „sicheren“ Fahrstils auch die Mediane $\tilde{x} = 5,00$ – der Jugendlichen und der begleitenden Eltern werden in Bild 6-85 gegenübergestellt.

Fahrstil Begleiter: Begleiter fährt sicher	Fremdbeurteilung durch den Jugendlichen			Selbstbeurteilung durch den Begleiter		
	Mut- ter	Vater	Insgesamt	Mut- ter	Vater	Insgesamt
	%					
Trifft voll und ganz zu	74,3	83,3	77,4	67,6	70,0	68,5
Trifft eher zu	22,9	13,9	19,9	29,9	28,9	29,5
Teils / teils	2,3	2,4	2,4	2,3	1,0	1,9
Trifft eher nicht zu	0,4	0,3	0,4	0,1	0	0,1
Trifft überhaupt nicht zu	0	0	0	0	0,1	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.177	599	1.777	975	462	1.438

Aktive Modellversuchsteilnehmer und ihre Begleiter, 2. Panelwelle;

Tab. 6-27: Einschätzung des Begleiter-Fahrstils als „sicher“ – durch den Jugendlichen und den Begleiter

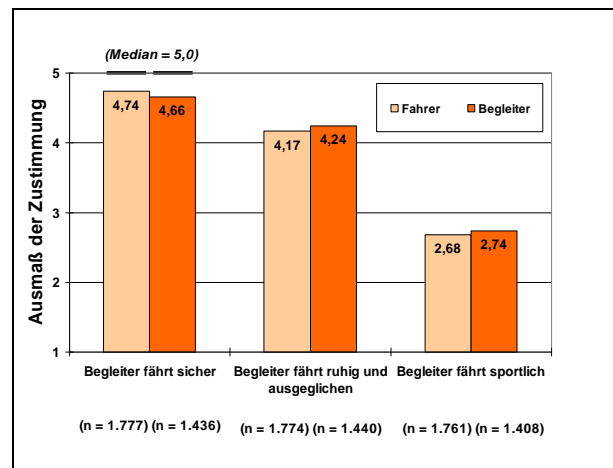


Bild 6-85: Arithmetische Mittelwerte und Mediane der Selbst- und Fremdbeurteilung von Aspekten des Fahrstils des Begleiters

²⁰⁶ Einem möglichen Zusammenhang zwischen dem Fahrstil der Fahranfänger und jener ihrer Begleiter wird in Abschnitt 7.2 nachgegangen.

²⁰⁷ Die Befragten konnten ihre Zustimmung zu diesen Items erneut folgendermaßen abstufen (numerische Codes in Klammern): (5) „Trifft voll und ganz zu“, (4) „Trifft eher zu“, (3) „Teils / teils“, (2) „Trifft eher nicht zu“ und (1) „Trifft überhaupt nicht zu“.

²⁰⁸ Die nachfolgenden Auswertungen wurden auf begleitende Mütter und Väter beschränkt, die zusammen 97,1 % der häufigsten Begleiter ausmachten. Hinsichtlich der Merkmalsausprägungen der unabhängigen Variablen zeigen sich folgende signifikanten Unterschiede: Weibliche Fahranfänger beurteilten den Fahrstil ihres Begleiters positiver als männliche. Der Fahrstil der häufigsten Begleiter in Familien, in denen ein Elternteil mindestens die Hochschulreife besaß, wurde ebenfalls positiver beurteilt als jener von Eltern mit Schulabschlüssen bis zur Mittleren Reife.

Auf der individuellen Ebene der einzelnen Jugendlichen und ihrer Begleiter waren sich die jeweiligen Paare diesbezüglich nur wenig einig.²⁰⁹ Die individuellen Jugendlichen- und Begleiterurteile unter-

²⁰⁹ Zur Erinnerung: Die Fragen an die jugendlichen Modellversuchsteilnehmer bezogen sich meist auf den „häufigsten“ Begleiter. Der Begleiterfragebogen konnte jedoch von jedem Begleiter ausgefüllt worden sein. Bei den hier berichteten Korrelationen wurden nur Paare von Fahranfängern und ihren häufigsten Begleitern herangezogen.

scheiden sich signifikant und korrelieren lediglich mit Spearman's Rho = .268.²¹⁰

Die Einschätzung des Begleiterfahrstils als „ruhig und ausgeglichen“ fiel etwas differenzierter aus (vgl. Tab. 6-28), aber auch diesbezüglich beurteilten mehr als drei Viertel (78,1 %) der Jugendlichen den Fahrstil ihrer Eltern „voll und ganz“ oder „eher“ als „ruhig und ausgeglichen“. Verallgemeinerbare Unterschiede zwischen Müttern und Vätern ergaben sich hierbei nicht.²¹¹

Die Selbsteinschätzung durch die Begleiter fiel etwas positiver aus, 82,6 % der Mütter und Väter bezeichneten ihren Fahrstil „voll und ganz“ oder „eher“ als „ruhig und ausgeglichen“ (vgl. Tab. 6-28). Auch hier ergaben sich zwischen Müttern und Vätern keine verallgemeinerbaren Unterschiede. Die Mittelwerte der Jugendlichen- und Begleiterurteile zum ruhigen und ausgeglichenen Fahrstil finden sich in Bild 6-85.

Fahrstil Begleiter: Begleiter fährt ruhig und ausgeglichen	Fremdbeurteilung durch den Jugendlichen			Selbstbeurteilung durch den Begleiter		
	Mutter	Vater	Insgesamt	Mutter	Vater	Insgesamt
	%					
Trifft voll und ganz zu	43,7	46,6	44,7	43,6	44,1	43,8
Trifft eher zu	36,4	27,5	33,4	39,4	37,3	38,8
Teils / teils	15,1	20,8	17,0	15,0	16,0	15,3
Trifft eher nicht zu	4,1	4,4	4,2	1,8	2,4	2,0
Trifft überhaupt nicht zu	0,6	0,8	0,7	0,1	0,1	0,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.176	598	1.774	974	466	1.442

Aktive Modellversuchsteilnehmer und ihre Begleiter, 2. Panelwelle;

Tab. 6-28: Einschätzung des Begleiter-Fahrstils als „ruhig und ausgeglichen“ – durch den Jugendlichen und den Begleiter

²¹⁰ Aufgrund der überaus positiven und nicht mehr annähernd normalverteilten Antworten der Jugendlichen wurde hier ein Wilcoxon-Test für abhängige Messungen und eine nicht-parametrische Korrelation gerechnet. Sie beruhen auf den Aussagen von 1.237 (Wilcoxon-Test) bzw. 1.122 (Rangkorrelation) Jugendlichen und ihren häufigsten Begleitern.

²¹¹ Signifikante Unterschiede gibt es zwischen Fahranfängern aus den alten und neuen Bundesländern, wobei Begleitern im Westen ein ruhigerer und ausgeglichenerer Fahrstil bescheinigt wird als jenen aus dem Osten.

In den individuellen Paaren von Jugendlichen und ihren begleitenden Elternteilen unterscheiden sich die Mittelwerte hinsichtlich eines ruhigen und ausgeglichenen Begleiterfahrstils signifikant. Die Korrelation zwischen 1.154 individuellen Jugendlichen- und Begleiterurteilen beträgt $r = .429$.

Einen „sportlichen“ Fahrstil attestierte nur ca. ein Viertel (24,2 %) der BF17-Teilnehmer ihren Begleitern (vgl. Tab. 6-29), dabei Vätern signifikant häufiger als Müttern.²¹²

Fahrstil Begleiter: Begleiter fährt sportlich	Fremdbeurteilung durch den Jugendlichen			Selbstbeurteilung durch den Begleiter		
	Mutter	Vater	Insgesamt	Mutter	Vater	Insgesamt
	%					
Trifft voll und ganz zu	7,4	16,0	10,3	8,2	8,4	8,3
Trifft eher zu	11,1	19,2	13,9	13,1	18,3	14,8
Teils / teils	24,3	33,6	27,4	31,0	34,5	32,1
Trifft eher nicht zu	35,3	21,8	30,7	34,4	28,5	32,5
Trifft überhaupt nicht zu	21,8	9,5	17,7	13,3	10,3	12,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.167	594	1.761	951	456	1.409

Aktive Modellversuchsteilnehmer und ihre Begleiter, 2. Panelwelle;

Tab. 6-29: Einschätzung des Begleiter-Fahrstils als „sportlich“ – durch den Jugendlichen und den Begleiter

Die Selbsteinschätzung durch die begleitenden Elternteile fiel diesbezüglich nur geringfügig zurückhaltender aus (vgl. Tab. 6-29), 23,1 % bezeichneten ihren eigenen Fahrstil als sportlich. Erneut werden die Mittelwerte für Jugendliche und Begleiter in Bild 6-85 dokumentiert. Aufgrund der weniger starken Besetzung der beiden aussagekräftigsten Antwortkategorien „voll und ganz“ und „überhaupt nicht“ unter den begleitenden Elternteilen im Vergleich zu ihren Kindern errechnet sich ein geringfügig höherer Mittelwert für die elterliche Begleiterpopulation.

Die Unterschiede der diesbezüglichen Einschätzung des Fahrstils des Begleiters sind in den individuellen Paaren von Jugendlichen und ihren elter-

²¹² Auch Schüler beurteilten im Vergleich zu Auszubildenden den Fahrstil ihres häufigsten Begleiters öfter als „sportlich“, ebenso Fahranfänger aus den neuen Bundesländern im Vergleich zu ihren Pendanten aus dem Westen.

lichen Begleitern erneut statistisch signifikant. Die Urteile von 1.122 Jugendlichen und ihren häufigsten Begleitern zeigen jedoch hinsichtlich des sportlichen Fahrstils einen bemerkenswert hohen, im statistischen Sinn „mittleren“ Zusammenhang von $r = .601$.

Fazit

Sowohl in der Fremdeinschätzung der Fahranfänger als auch in ihrer Selbsteinschätzung erweisen sich die Begleiter als sichere, ruhige und ausgeglichene Fahrer. Dies darf als gute Rahmenbedingung für die Modellversuchspraxis betrachtet werden. Nur ein kleiner Anteil – darunter deutlich mehr Väter als Mütter – neigt zu einer sportlichen Fahrweise.

6.4.2 Auswirkungen der BF17-Teilnahme auf das Familienklima

Das Begleitete Fahren nimmt nicht nur quantitativ einen beachtlichen Anteil der Zeit von Jugendlichen und ihren Begleitern in Anspruch (vgl. Abschnitt 5.6), sondern ist für die Beziehung zwischen den Jugendlichen und ihren Begleitern auch qualitativ von besonderer Bedeutung. Nahezu durchgängig wurden Elternteile als häufigste Begleiter berichtet (vgl. Abschnitt 4.5) und die Interaktionssituation von jugendlichen Fahrern und ihren Begleitern wird ausführlich in Abschnitt 6.2 dokumentiert. Vor diesem Hintergrund ist die Frage berechtigt, ob und inwiefern sich die Teilnahme am Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ ganz allgemein – im ökonomischen Sinn als positiver externer Effekt – auf das Familienklima auswirkt. In der zweiten Panelwelle wurden den aktiv am Modellversuch teilnehmenden Jugendlichen und ihren Begleitern hierzu sieben Items vorgelegt, deren Zutreffen sie beurteilen sollten.²¹³ Tab. 6-30 dokumentiert die Antwortverteilungen der Jugendlichen und ihrer Begleiter für jedes Statement.²¹⁴

²¹³ Aufgrund eines Layoutfehlers waren im Papierfragebogen für die aktiven Modellversuchsteilnehmer Teile der zu beurteilenden Aussagen nicht lesbar. In die Datenauswertung gingen deshalb nur die Online-Fragebogen der Jugendlichen ein.

²¹⁴ Erneut waren die kategorialen Antworten wie folgt vercodet (numerische Codes in Klammern): (5) „Trifft voll und ganz zu“, (4) „Trifft eher zu“, (3) „Teils / teils“, (2) „Trifft eher nicht zu“ und (1) „Trifft überhaupt nicht zu“.

Jugendliche: *„Das Begleitete Fahren ist für mich und meine/-n Begleiter eine Gemeinsamkeit, über die wir uns gut unterhalten können.“*

Begleiter: *„Das Begleitete Fahren ist für mich und den von mir begleiteten Jugendlichen eine Gemeinsamkeit, über die wir uns gut unterhalten können.“*

Das Begleitete Fahren als Kommunikationsgegenstand fanden 28,2 % der Modellversuchsteilnehmer mehr oder weniger zutreffend, etwa gleich viele (28,5 %) fanden dies zumindest teilweise.

Von Begleiterseite aus wurde dieser Einzelaussage noch stärker zugestimmt als von den Jugendlichen (vgl. Bild 6-86). Dabei brachten Väter eine stärkere Zustimmung zum Ausdruck als Mütter.

Die paarweisen Einschätzungen der Kinder und ihrer Elternteile korrelieren diesbezüglich lediglich mit $r = .391$.

Jugendliche: *„Ich unterhalte mich jetzt mit meinem/-n Begleiter/-n öfter als vorher auch über andere Themen als das Autofahren.“*

Begleiter: *„Ich unterhalte mich jetzt mit dem von mir begleiteten Jugendlichen öfter als vorher auch über andere Themen als das Autofahren.“*

28,6 % der Fahranfänger bezeichneten diese Aussage als „voll und ganz“ oder „eher“ zutreffend, jeder Vierte (24,9 %) konnte dies nur zum Teil bestätigen.

Die Begleitpersonen schätzten den Effekt der Modellversuchsteilnahme auf die allgemeine Kommunikation weniger positiv ein als die aktiven Modellversuchsteilnehmer selbst (vgl. Bild 6-86). Erneut äußerten sich die Väter diesbezüglich signifikant positiver als die Mütter.

Zwischen den Antworten der Eltern und ihrer Kinder lässt sich ein „geringer“ Zusammenhang feststellen ($r = .428$).

Jugendliche: *„Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, reden wir in unserer Familie mehr miteinander.“*

Begleiter: *„Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, reden wir in unserer Familie mehr miteinander.“*

Eine solch weit reichende Wirkung des Begleiteten Fahrens wollte nur jeder zehnte Fahranfänger (10,1 %) anerkennen. Etwa ein weiteres Viertel (23,1 %) konnte sich diesbezüglich nicht festlegen

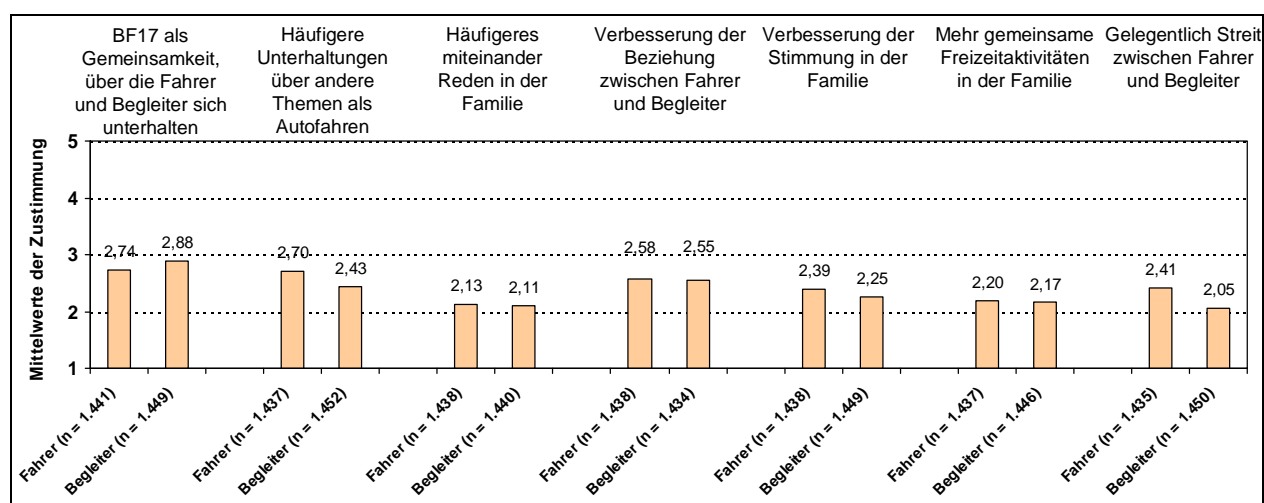
(„teils / teils“) und über zwei Drittel (66,8 %) brachten zum Ausdruck, dass dies nicht zutreffe.

Auch diesem generellen kommunikativen Aspekt des Begleiteten Fahrens stimmten die Begleiter im Vergleich zu den Fahranfängern etwas weniger

stark zu (vgl. Bild 6-86). Jedoch gaben erneut die Väter diesbezüglich signifikant positivere Einschätzungen ab als die Mütter.

Befragte	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Insgesamt	
	Zeilen-%						n
BF17 als Gemeinsamkeit, über die Fahrer und Begleiter sich unterhalten							
Jugendliche	8,6	19,6	28,5	24,0	19,4	100,0	1.438
Begleiter	10,5	22,2	30,0	19,0	18,3	100,0	1.451
Häufigere Unterhaltungen über andere Themen als das Autofahren							
Jugendliche	11,1	17,5	24,9	23,2	23,3	100,0	1.437
Begleiter	5,7	14,3	23,3	30,3	26,3	100,0	1.454
Häufigeres miteinander Reden in der Familie							
Jugendliche	3,1	7,0	23,1	33,7	33,1	100,0	1.438
Begleiter	3,0	7,4	21,1	34,6	34,0	100,0	1.435
Verbesserung der Beziehung zwischen Fahrer und Begleiter							
Jugendliche	6,3	14,8	32,6	23,6	22,8	100,0	1.441
Begleiter	6,3	16,0	27,3	27,5	22,9	100,0	1.451
Verbesserung der Stimmung in der Familie							
Jugendliche	5,6	11,4	27,2	28,0	27,9	100,0	1.438
Begleiter	3,6	10,2	23,8	32,0	30,4	100,0	1.442
Mehr gemeinsame Freizeitaktivitäten in der Familie							
Jugendliche	4,3	9,7	20,7	32,3	33,1	100,0	1.437
Begleiter	3,5	9,6	19,9	34,7	32,3	100,0	1.447
Gelegentlich Streit zwischen Fahrer und Begleiter							
Jugendliche	6,5	13,8	23,9	25,5	30,3	100,0	1.435
Begleiter	2,6	8,7	19,3	29,7	39,7	100,0	1.452

Tab. 6-30: Aspekte der Auswirkungen der BF17-Teilnahme auf das Familienklima – nach der Stärke des Zutreffens



Aktive Modellversuchsteilnehmer und ihre Begleiter, 2. Panelwelle;

Bild 6-86: Mittelwerte der Jugendlichen- und Begleiterurteile zu Auswirkungen der BF17-Teilnahme auf das Familienklima

Bei der Betrachtung der einzelnen Elternteil-Kind-Paare zeigt sich ein „mittlerer“ Zusammenhang ($r = .525$) zwischen beiden Antworten zu diesem Statement.

Jugendliche: „*Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, hat sich die Beziehung zwischen mir und meinem/-n Begleiter/-n im täglichen Umgang miteinander verbessert.*“

Begleiter: „*Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, hat sich die Beziehung zwischen mir und dem von mir begleiteten Jugendlichen im täglichen Umgang miteinander verbessert.*“

Unter den befragten Jugendlichen stimmte immerhin jeder Fünfte (21,1 %) diesem Statement zu, etwa jeder Dritte (32,6 %) antwortete indifferent („teils / teils“).

Die Begleitpersonen der aktiven Modellversuchsteilnehmer stimmten der Aussage weniger stark zu als die Jugendlichen (vgl. Bild 6-86), wobei begleitende Väter erneut signifikant positiver als begleitende Mütter urteilten.

Zwischen den Jugendlichen- und den Erwachsenenurteilen besteht ein „mittlerer“ Zusammenhang ($r = .532$).

Jugendliche: „*Die Teilnahme am Begleiteten Fahren hat die Stimmung in unserer Familie verbessert.*“

Begleiter: „*Die Teilnahme am Begleiteten Fahren hat die Stimmung in unserer Familie verbessert.*“

17,0 % der Modellversuchsteilnehmer hielt diese Auswirkung des Begleiteten Fahrens auf das Familienklima für zutreffend, mehr als ein Viertel (27,2 %) konnte dies immerhin zum Teil bestätigen.

Die Begleitpersonen urteilten diesbezüglich etwas zurückhaltender (vgl. Bild 6-86), darunter jedoch Väter erneut signifikant positiver als Mütter.

Auf der Ebene der individuellen Eltern-Kind-Paare lässt sich ein „mittlerer“ Zusammenhang von $r = .525$ ermitteln.

Jugendliche: „*Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, unternehmen wir öfter gemeinsame Freizeitaktivitäten in der Familie.*“

Begleiter: „*Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, unternehmen wir öfter gemeinsame Freizeitaktivitäten in der Familie.*“

Etwa jeder siebte Jugendliche (14,0 %) stimmte dieser Aussage ganz oder überwiegend zu, ca. ein Fünftel (20,7 %) äußerte sich ambivalent („teils / teils“) und die große Mehrheit (65,4 %) lehnte die Aussage ganz oder überwiegend ab.

Die befragten Begleiter stimmten der Aussage in noch geringerem Maße zu als die Jugendlichen (vgl. Bild 6-86). Erneut finden sich bei Vätern aber wieder stärkere Zustimmungsteile als bei Müttern.

Bei der Betrachtung der einzelnen Elternteil-Kind-Paare zeigt sich ein „mittlerer“ Zusammenhang in den Antworten der Fahrer und ihrer Begleiter von $r = .537$.

Jugendliche: „*Das Begleitete Fahren führt auch mal zu Streit zwischen mir und meinem/-n Begleiter/-n.*“

Begleiter: „*Das Begleitete Fahren führt auch mal zu Streit zwischen mir und dem Jugendlichen.*“

Ein Fünftel der Fahranfänger (20,3 %) fand dieses Item „voll und ganz“ oder „eher“ zutreffend, ca. ein Viertel (23,9 %) konnte sich nicht festlegen („teils / teils“) und mehr als die Hälfte fand es nicht zutreffend.

Von der Begleiterseite wurde dieses Item deutlich seltener als zutreffend bezeichnet (vgl. Bild 6-86), jedoch brachten dies Mütter signifikant stärker zum Ausdruck als Väter.

Die paarweisen Einschätzungen der Kinder und ihrer Elternteile zeigen einen „mittleren“ Zusammenhang und korrelieren mit $r = .512$.

Fazit

Ganz allgemein wird der Einfluss des gemeinsamen Engagements im Begleiteten Fahren auf weitere Aspekte des Familienlebens von den begleiteten Jugendlichen und den Begleitpersonen nicht besonders hervorgehoben. Positive externe Effekte auf das Familienklima lassen sich für nennenswerte Anteile der Teilnehmer jedoch nachweisen und sollten als unbeabsichtigte Folge des absichtsgelenkten Handelns – der Verbesserung der

Verkehrssicherheit zum initialen Gefährdungszeitpunkt der jungen Fahrer – positiv vermerkt werden.

Auf der Ebene der individuellen Eltern-Kind-Beziehungen ist die ausgeprägtere Zustimmung der Väter zu allen Items – außer einem „gelegentlichen Streit“ – erwähnenswert. Dieses Ergebnis könnte darauf hinweisen, dass Väter im Vergleich zu Müttern das Begleitete Fahren stärker als eine Bereicherung der familiären Interaktion erleben.

6.4.3 Ablehnung einer Mitfahrt als Begleiter

Im Begleiterfragebogen der zweiten Panelwelle interessierte auch, ob und warum der befragte Erwachsene evtl. eine Mitfahrt als Begleiter schon einmal abgelehnt hatte. Tab. 6-31 zeigt für Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, dass dies bei sechs von zehn Begleitern (60,1 %) noch nie vorgekommen war. Drei von zehn Begleitern (32,0 %) berichteten, eine Mitfahrt aus Zeitmangel abgelehnt zu haben. Die anderen möglichen Ablehnungsgründe wurden deutlich seltener genannt.

Die vier am häufigsten genannten Ablehnungsgründe beziehen sich auf Aspekte der Begleiter voraussetzungen, erst die selteneren Ablehnungsgründe thematisieren Aspekte der Befindlichkeit des Jugendlichen.

Ich habe eine Fahrt abgelehnt, weil ...	Antworten		Befragte
	n	%	%
... ich selber keine Zeit hatte.	468	25,3	32,0
... ich selber keine Lust hatte.	138	7,4	9,4
... ich mich selbst nicht fit gefühlt habe.	124	6,7	8,5
... ich selber etwas Alkohol getrunken hatte.	99	5,3	6,7
... der Jugendliche zu müde war.	46	2,5	3,2
... der Jugendliche etwas Alkohol getrunken hatte.	29	1,6	2,0
... der Jugendliche zu aufgeregt war.	27	1,5	1,9
... der Jugendliche Medikamente genommen hatte.	25	1,4	1,7
Aus einem sonstigen Grund.	17	0,9	1,2
Nein, ich habe noch nie eine Mitfahrt als Begleiter abgelehnt.	878	47,4	60,1
Insgesamt	1.852	100,0	126,6

Mehrfachantworten: 1.852 Antworten von 1.462 Befragten;

Tab. 6-31: Gründe der Begleiter für die Ablehnung einer Mitfahrt (Mehrfachantworten)

Mütter und Väter aktiver Modellversuchsteilnehmer unterscheiden sich in einer Reihe von Ablehnungsgründen (vgl. Tab. 6-32). So behaupteten Väter signifikant häufiger, entweder keine Mitfahrt abgelehnt zu haben oder aber eine Mitfahrt abgelehnt zu haben, weil sie selbst etwas Alkohol getrunken hatten. Mütter lehnten eine Begleitfahrt dagegen signifikant häufiger aus Zeitmangel oder Lustlosigkeit ab.

Ich habe eine Fahrt abgelehnt, weil ...	Begleiter ist ...	
	Mutter	Vater
	%	
... ich selber keine Zeit hatte.	34,7	26,4
... ich selber keine Lust hatte.	10,7	7,0
... ich mich selbst nicht fit gefühlt habe.	8,3	8,3
... ich selber etwas Alkohol getrunken hatte.	5,8	8,8
... der Jugendliche zu müde war.	3,5	2,0
... der Jugendliche etwas Alkohol getrunken hatte.	2,3	1,3
... der Jugendliche zu aufgeregt war.	1,4	2,4
... der Jugendliche Medikamente genommen hatte.	1,7	1,9
Aus einem sonstigen Grund.	1,2	1,1
Nein, ich habe noch nie eine Mitfahrt als Begleiter abgelehnt.	58,0	64,6
Insgesamt (n)	973	467

Mehrfachantworten von 1.711 Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-32: Gründe der Begleiter für die Ablehnung einer Mitfahrt – nach der Beziehung des Begleiters zum Jugendlichen (Mehrfachantworten)

Hinsichtlich des Standardsets der unabhängigen Variablen zeigen sich nur wenige signifikante Unterschiede (vgl. Tab. 6-33). Begleiter männlicher Fahranfänger gaben häufiger an, noch nie eine Mitfahrt abgelehnt zu haben. Umgekehrt berichteten Begleiter weiblicher Fahranfänger häufiger die Ablehnungsgründe „keine Zeit“ oder „keine Lust“. Diese Unterschiede in den Antworten verlaufen entlang der Geschlechtszugehörigkeit der Begleiter (vgl. Tab. 6-32), denn männliche Fahranfänger werden häufiger von männlichen Personen (bzw. Vätern) und weibliche Fahranfänger häufiger von weiblichen Personen (bzw. Müttern) begleitet (vgl. Abschnitt 4.4).

Gründe der Begleiter für die Ablehnung einer Mitfahrt	Geschlecht des Jugendlichen		Ausbildung des Jugendlichen		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			BF17-Teilnahmestatus	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis zu 6 Monate	Bis zu 7 Monate	8+ Monate	Aktive	Ehemalige
	%															
... ich selber keine Zeit hatte.	29,7	36,3	32,3	32,4	31,8	32,6	33,3	25,9	38,1	29,9	26,1	33,8	33,3	23,1	32,0	24,3
... ich selber keine Lust hatte.	7,4	11,4	8,9	10,6	9,3	8,8	9,8	7,7	10,4	9,9	7,1	11,5	9,5	6,0	9,4	4,5
... ich mich selbst nicht fit gefühlt habe.	8,7	8,3	7,9	10,4	8,2	8,1	8,4	8,9	9,8	8,1	7,0	7,5	9,2	6,8	8,5	7,1
... ich selber etwas Alkohol getrunken hatte.	7,6	5,9	7,6	5,3	6,7	6,1	6,7	6,7	6,6	7,3	6,0	6,0	6,8	7,9	6,7	5,0
... der Jugendliche zu müde war.	3,4	2,9	3,2	2,5	2,7	3,0	3,0	4,0	2,8	3,5	3,0	3,4	2,9	3,8	3,2	3,9
... der Jugendliche etwas Alkohol getrunken hatte.	2,5	1,5	1,7	2,6	1,9	1,9	2,1	1,6	1,8	2,2	1,9	2,4	2,1	0,7	2,0	0,8
... der Jugendliche zu aufgeregt war.	1,9	1,9	1,6	2,6	2,0	1,3	1,8	2,0	2,1	1,8	1,6	1,4	2,0	1,8	1,9	1,9
... der Jugendliche Medikamente genommen hatte.	1,2	2,3	2,0	1,4	2,4	0,7	1,7	2,0	2,5	1,3	1,4	1,8	2,0	0,6	1,7	0,7
Aus einem sonstigen Grund.	1,6	0,7	1,2	0,4	1,0	1,1	1,0	2,3	2,2	0,7	0,5	0,9	1,1	2,1	1,2	0,3
Nein, ich habe noch nie eine Mitfahrt als Begleiter abgelehnt.	61,7	58,4	60,1	59,8	60,6	60,3	59,3	63,6	54,3	61,8	66,0	58,6	59,4	65,6	60,1	68,8
Insgesamt (n)	731	731	984	446	717	615	1.214	248	531	593	338	321	942	200	1.462	277

Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-33: Gründe der Begleiter für die Ablehnung einer Mitfahrt – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Zeitprobleme wurden interessanterweise auch zunehmend von ländlichen über verstädterte Regionsgrundtypen hin zu Agglomerationen genannt.²¹⁵ Begleiter von Jugendlichen mit zum Befragungszeitpunkt (zweite Panelwelle) bis zu sieben Monaten Begleitdauer berichteten häufiger Zeitprobleme als Begleiter von Fahranfängern mit acht oder mehr Monaten Begleitdauer. Mit längerer bisheriger Begleitdauer sank der Anteil der Begleiter, die ihre Lustlosigkeit als Ablehnungsgrund für eine Mitfahrt benannten. Beide rückläufigen Entwicklungen könnten darauf basieren, dass Fahranfänger zu Beginn der Modellversuchsteilnahme evtl. enga-

gierter waren und sich stärker um das Absolvieren von Begleitfahrten bemühten als später. Schließlich hatten noch mehr Begleiter mit Mittlerer Reife als höchstem Schulabschluss eine Medikamenteneinnahme des begleiteten Jugendlichen als Ablehnungsgrund angegeben als ihre Pendants mit Hochschulreife.²¹⁶

²¹⁵ Die Gründe für diese Unterschiede müssen hier offen bleiben. Vertiefende Datenanalysen mit der Erwerbstätigkeit von Müttern in den unterschiedlichen Regionsgrundtypen führten hierbei nicht weiter.

²¹⁶ Die Unterschiede beim letztgenannten Ablehnungsgrund sollten aufgrund der geringen Anzahl von n = 17 bzw. n = 4 nicht überinterpretiert werden.

Fazit

Die große Mehrheit der Begleiter hat noch keine Begleitfahrt abgelehnt. Wenn im Einzelfall ein solches Engagement abgelehnt wird, dann überwiegend aus Zeitmangel seitens des Begleiters, deutlich seltener auch wegen sonstiger Voraussetzungen auf Seiten des Begleiters (keine Lust, nicht fit gefühlt, Alkohol konsumiert).

6.4.4 Sensibilisierung des Begleiters für Verkehrssicherheitsaspekte

Durch ihre Teilnahme an den Autofahrten der Fahranfänger investieren die Begleiter viel Zeit und Energie in den Fahrpraxiserwerb der Jugendlichen. Es ist plausibel anzunehmen, dass dabei auch ihr eigenes Wissen über verkehrssicherheitsrelevante Aspekte des Straßenverkehrs und ihre Einstellungen zu verkehrssicherem Autofahren, evtl. sogar ihr entsprechendes Verhalten, tangiert werden. Dieser Annahme sollte mit einer kurzen Itembatterie im Rahmen der Begleiterbefragung nachgegangen werden.²¹⁷

„Durch das Begleitete Fahren frische ich altes Wissen über Verkehrsregeln auf.“

Über die Hälfte (52,0 %) der Begleiter aktueller Modellversuchsteilnehmer stimmte dieser Aussage zu, nur jeder fünfte Erwachsene (20,2 %) lehnte sie ab (vgl. Tab. 6-34). Der Mittelwert ist mit $\bar{x} = 3,45$ deutlich im positiven Bereich. Offensichtlich hat die Teilnahme am Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ hinsichtlich des Auffrischens verkehrssicherheitsrelevanten Wissens auch Effekte über die primäre Zielgruppe der Fahranfänger hinaus.

Begleitende Mütter stimmten der Aussage signifikant stärker zu als Väter. Der einzige signifikante Mittelwertunterschied zwischen Kategorien der unabhängigen Variablen (vgl. Bild 6-87) zeigt sich zwischen Begleitern aktueller und ehemaliger Modellversuchsteilnehmer, wobei die Begleiter der Ehemaligen der in Frage stehenden Aussage deutlich stärker zustimmten.

„Durch das Begleitete Fahren lerne ich neue Verkehrsregeln, die es noch nicht gab, als ich den Führerschein erworben habe.“

41,7 % der Befragten stimmten der Aussage zu, neue, seit dem eigenen Fahrerlaubniswerb hinzugekommene Verkehrsregeln erlernt zu haben (vgl. Tab. 6-34). Das Zutreffen dieses Statements weist einen Mittelwert von $\bar{x} = 3,14$ auf.

Mütter stimmten auch dieser Aussage signifikant stärker zu als Väter. Bild 6-88 dokumentiert die Mittelwerte für die Subgruppen der unabhängigen Variablen. Dabei zeigen sich keine verallgemeinerungsfähigen Unterschiede. Der im Statement ausgedrückte Aspekt des Erlernens neuer Verkehrsregeln wird über alle Subgruppen hinweg sehr ähnlich beurteilt.

„Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, mache ich mir mehr Gedanken über die Verkehrssicherheit.“

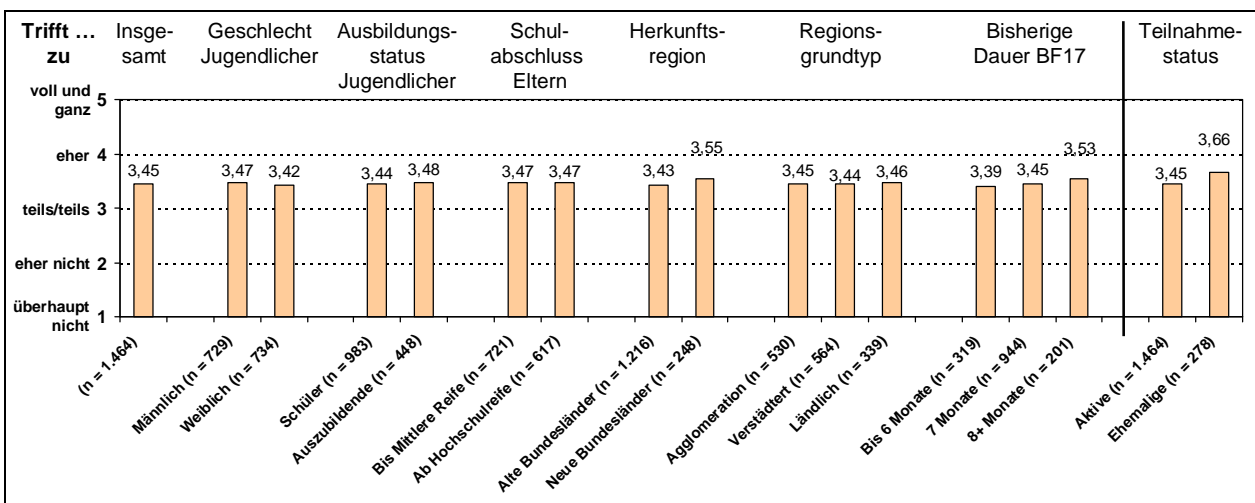
Für 30,5 % der Begleiter war das Begleitete Fahren ein Anstoß zur vermehrten Beschäftigung mit dem Thema Verkehrssicherheit. Mit 37,6 % überwiegt allerdings der Anteil derer, für die das Begleitete Fahren kein solcher Anstoß war (vgl. Tab. 6-34). Als Mittelwert errechnete sich ein Wert von $\bar{x} = 2,88$.

Mütter und Väter unterscheiden sich nicht in der Beurteilung dieses Items. Allerdings wurde das Zutreffen stärker bejaht, wenn der begleitete Fahranfänger männlich war. Eltern mit höchstens mittlerem Bildungsabschluss brachten das Zutreffen der in Frage stehenden Aussage stärker zum Ausdruck als Eltern mit Hochschulreife (vgl. Bild 6-89).

²¹⁷ Die Befragten konnten ihre Zustimmung zu den entsprechenden Einzelaussagen erneut folgendermaßen abstimmen (numerische Codes in Klammern): (5) „Trifft voll und ganz zu“, (4) „Trifft eher zu“, (3) „Teils / teils“, (2) „Trifft eher nicht zu“ und (1) „Trifft überhaupt nicht zu“.

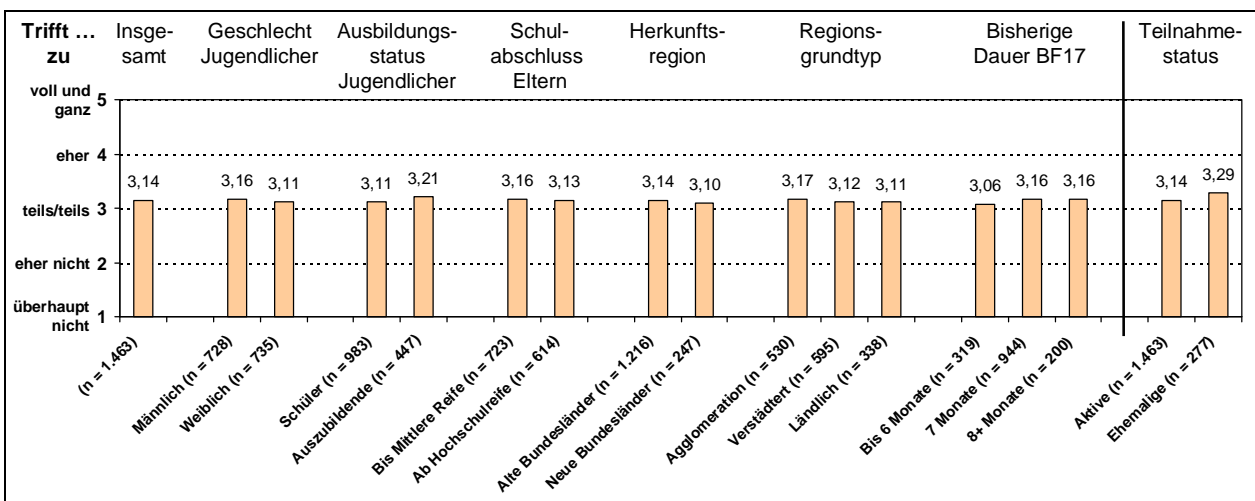
Befragte	Trifft voll und ganz zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	Insgesamt	
	Zeilen-%					n	
„Durch das Begleitete Fahren frische ich altes Wissen über Verkehrsregeln auf.“							
Begleiter	20,9	32,3	26,5	14,7	5,6	100,0	1.745
„Durch das Begleitete Fahren lerne ich neue Verkehrsregeln, die es noch nicht gab, als ich den Führerschein erworben habe.“							
Begleiter	17,5	25,0	23,9	23,1	10,5	100,0	1.743
„Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, mache ich mir mehr Gedanken über die Verkehrssicherheit.“							
Begleiter	9,1	21,9	31,6	24,7	12,7	100,0	1.743
„Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen, fahre ich sicherheitsbewusster.“							
Begleiter	7,5	18,1	24,4	30,5	19,4	100,0	1.737

Tab. 6-34: Sensibilisierung des Begleiters für Verkehrssicherheitsaspekte – nach der Stärke des Zutreffens



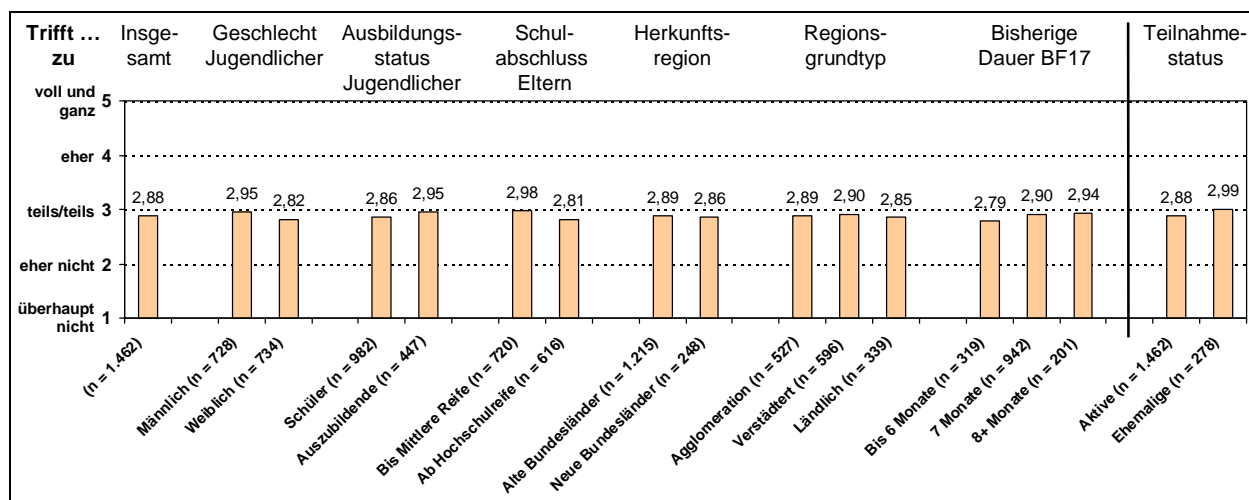
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-87: Durchschnittliche Begleitereinschätzung „Auffrischen des alten Wissens über Verkehrsregeln“ – nach relevanten Subgruppen



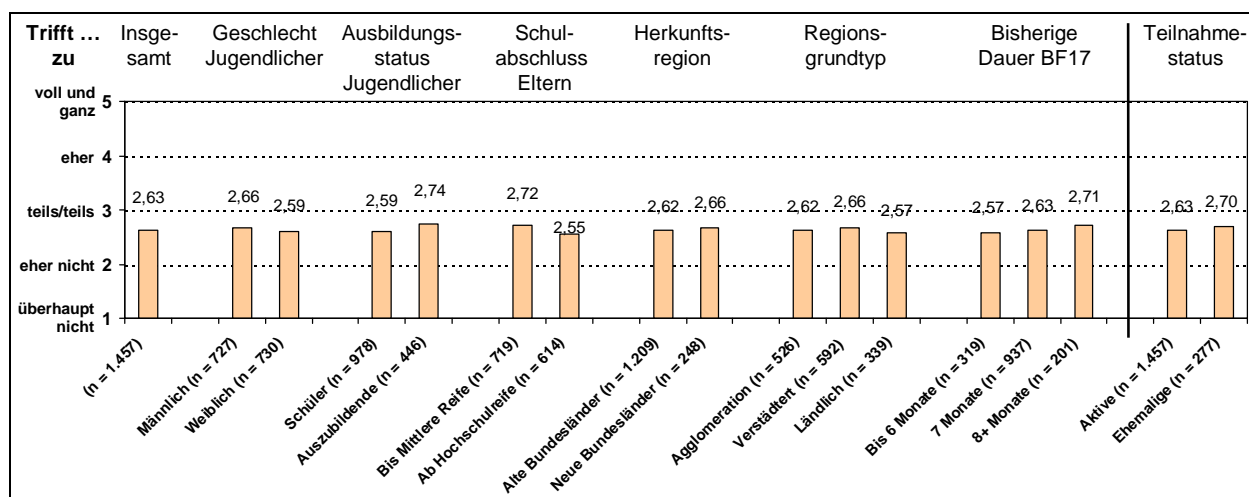
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-88: Durchschnittliche Begleitereinschätzung „Erlernen neuer Verkehrsregeln“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-89: Durchschnittliche Begleitereinschätzung „Mehr Gedanken über Verkehrssicherheit“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 6-90: Durchschnittliche Begleitereinschätzung „Fahre sicherheitsbewusster“ – nach relevanten Subgruppen

„Seit wir am Begleiteten Fahren teilnehmen fahre ich sicherheitsbewusster.“

Als Steigerung zur bloßen gedanklichen Beschäftigung mit Verkehrssicherheitsaspekten wurde abschließend noch erfragt, ob die Teilnahme am Modellversuch für die Begleiter auch verhaltensrelevant wurde. 24,9 % der Befragten befanden diese Aussage mehr oder weniger zutreffend, 50,4 % lehnten sie hingegen mehr oder weniger stark ab (vgl. Tab. 6-34). Für die Gesamtstichprobe der Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer errechnet sich ein Mittelwert von $\bar{x} = 2,63$.

Begleitende Mütter und Väter unterscheiden sich in ihren Antworten zu diesem Item nicht signifikant. Verallgemeinerbar sind jedoch Unterschiede nach dem Ausbildungsstatus des Fahrenanfängers und

dem höchsten Schulabschluss der Eltern: Begleiter von Auszubildenden stimmten einer sicherheitsbewussteren Fahrweise stärker zu als Begleiter von Schülern. Das Gleiche gilt auch für Eltern mit einem höchstens mittleren Bildungsabschluss im Vergleich zu Eltern mit mindestens Hochschulreife (vgl. Bild 6-90).

Fazit

Die Teilnahme als Begleiter am Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ führt offenbar auch zu positiven Verkehrssicherheitswirkungen beim Begleiter selbst. Nennenswerte Anteile der Begleiter (zwischen 25 % und 50 %) bringen zum Ausdruck, aufgrund des Begleiteten Fahrens ihr

Wissen über Verkehrsregeln aufzufrischen, sich mehr Gedanken über die Verkehrssicherheit zu machen und sicherheitsbewusster zu fahren.

Dies ist ein positiver Nebeneffekt des BF17-Modells. Das Begleitete Fahren erhält damit den Charakter einer generationenübergreifend wirkenden Verkehrssicherheitsmaßnahme.

6.4.5 Alkoholkonsum des Begleiters

Ein weiterer Aspekt des Begleiterverhaltens, der im Vorfeld der Modellversuchseinführung diskutiert wurde, war die Gefahr der alkoholbedingten Einschränkung der Verkehrstüchtigkeit des Begleiters. Auch dieser potenzielle Konfliktherd wurde im Teilnehmer-, Abschluss- und Begleiterfragebogen der zweiten Panelwelle angesprochen.

So sollten Jugendliche darüber berichten, ob es während der Teilnahme am Modellversuch vorgekommen war, dass der vorgesehene Begleiter – nach Meinung der Jugendlichen – zu viel Alkohol getrunken hatte. Tab. 6-35 zeigt, dass der Alkoholkonsum eines Begleiters aus der Sicht der Jugendlichen so gut wie keine Rolle spielte. Bei 97,0 % der aktiven Modellversuchsteilnehmer kam es noch nie vor, dass der vorgesehene Begleiter nach

Meinung des Jugendlichen zu viel Alkohol getrunken hatte. In den wenigen Fällen einer von Jugendlichen unterstellten Alkoholisierung des vorgesehenen Begleiters erfolgte die Begleitung zu meist durch eine andere Person oder die Fahrt wurde ausfallen gelassen. Bei 15 von 1.834 befragten Fahrenanfängern (0,8 %) kam es gleichwohl auch in dieser Situation zur Durchführung der Begleitfahrt.

Alkoholkonsum des Begleiters	Antworten		Befragte
	n	%	%
Nein, das kam nie vor.	1.779	96,7	97,0
Ja, ich wurde dann von einer anderen Person begleitet.	24	1,3	1,3
Ja, wir haben die Fahrt dann ausfallen lassen.	22	1,2	1,2
Ja, aber die Person hat mich dennoch begleitet.	15	0,8	0,8
Insgesamt	1.840	100,0	100,3

Mehrfachantworten: 1.840 Antworten von 1.834 Befragten

Tab. 6-35: Alkoholkonsum des Begleiters aktiver Modellversuchsteilnehmer (Mehrfachantworten)

Alkoholkonsum des Begleiters	Aktive Modellversuchsteilnehmer															BF17-Teilnahmestatus	
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			Aktive	Ehemalige	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis zu 6 Monate	Bis zu 7 Monate	8+ Monate			
Nein, das kam nie vor.	97,0	97,0	96,9	97,0	97,2	96,8	97,0	97,2	97,7	96,8	96,3	97,5	96,6	98,1	97,0	97,7	
Ja, ich wurde dann von einer anderen Person begleitet	1,4	1,2	1,3	1,5	0,9	1,6	1,2	1,9	1,4	1,1	1,5	0,8	1,6	0,8	1,3	1,2	
Ja, wir haben die Fahrt dann ausfallen lassen.	1,4	1,1	1,2	1,5	1,5	1,1	1,3	1,0	0,9	1,4	1,4	1,5	1,3	0,4	1,2	0,7	
Ja, aber die Person hat mich dennoch begleitet.	0,6	1,0	1,0	0,3	0,8	0,9	0,8	0,6	0,5	1,0	0,9	1,5	0,6	0,8	0,8	0,7	
Insgesamt (n)	915	919	1.250	543	909	762	1.525	309	664	732	437	399	1.171	264	1.834	1.125	

Mehrfachantworten, Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 6-36: Alkoholkonsum des Begleiters – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Tab. 6-36 dokumentiert die relativen Häufigkeiten der Mehrfachantworten zu den Einzelaussagen zum Alkoholkonsum des Begleiters für jede Subgruppe der unabhängigen Variablen der aktiven Modellversuchsteilnehmer sowie die beiden Gruppen der Aktiven und Ehemaligen. Dabei lassen sich keine statistisch verallgemeinerbaren Unterschiede feststellen.

Neben den Jugendlichen wurde auch den Begleitern eine Reihe von Fragen zum Alkoholkonsum im Kontext ihrer Begleitertätigkeit vorgelegt. Damit sollte die Annahme der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN zur Randständigkeit sog. „Trink-Begleit-Konflikte“ (2003: 21) geprüft werden. Bild 6-91 veranschaulicht, dass die Begleiter weit überwiegend (96,2 %) vom zulässigen höchsten Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille wussten. Fast neun von zehn Begleitern (88,8 %) fand diese Regelung richtig. Fast jeder zehnte Begleiter (9,5 %) konnte schon einmal wegen der 0,5-Promille-Regelung nicht als Begleiter tätig werden.²¹⁸ 1,9 % (n = 34 Begleiter) räumten ein, trotz eines möglicherweise höheren Blutalkoholgehalts als 0,5 Promille als Begleiter tätig gewesen zu sein.

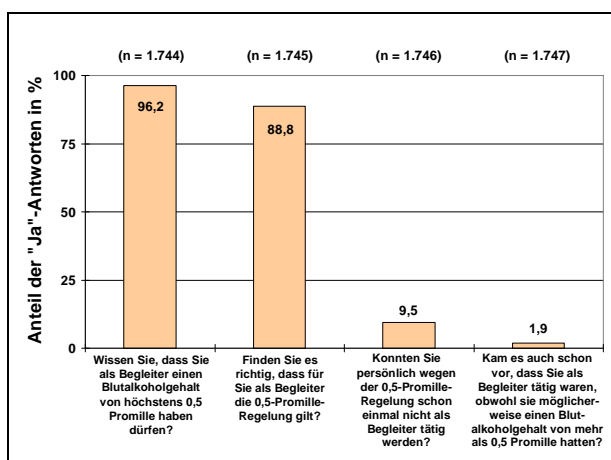


Bild 6-91: Bejahung von Fragen zum Alkoholkonsum des Begleiters (alle Begleiter)

Tab. 6-37 differenziert die entsprechenden Aussagen der Elternteile der begleiteten Jugendlichen. Das Wissen über die Promillegrenze für Begleiter ist unter Müttern signifikant weiter verbreitet als unter Vätern. Hinsichtlich der Einschätzung der Richtigkeit dieser Vorschrift unterscheiden sich Mütter und Väter kaum voneinander. Verallgemeinerbare Unterschiede gibt es jedoch wieder hinsichtlich der

weiteren zwei Fragen: Väter konnten im Vergleich zu Müttern aufgrund der Blutalkoholhöchstmenge häufiger nicht als Begleiter tätig werden und sie verstießen auch häufiger gegen diese Vorschrift als Mütter.

Fragen zum Alkoholkonsum des Begleiters (nur Elternteile aktiver Modellversuchsteilnehmer)		Mutter	Vater	Insgesamt
		%		
Wissen Sie, dass Sie als Begleiter einen Blutalkoholgehalt von höchstens 0,5 Promille haben dürfen?	Ja	97,4	94,6	96,5
	Nein	2,6	5,4	3,5
	Insgesamt (n)	976	467	1.443
Finden Sie es richtig, dass für Sie als Begleiter die 0,5-Promille-Regelung gilt?	Ja	90,4	88,7	89,8
	Nein	9,6	11,3	10,2
	Insgesamt (n)	976	468	1.444
Konnten Sie persönlich wegen der 0,5-Promille-Regelung schon einmal nicht als Begleiter tätig werden?	Ja	8,4	12,6	9,8
	Nein	91,6	87,4	90,2
	Insgesamt (n)	976	467	1.443
Kam es auch schon vor, dass Sie als Begleiter tätig waren, obwohl Sie möglicherweise einen Blutalkoholgehalt von mehr als 0,5 Promille hatten?	Ja	1,5	3,2	2,1
	Nein	98,5	96,8	97,9
	Insgesamt (n)	977	467	1.444

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-37: Fragen zum Alkoholkonsum des Begleiters (nur Elternteile aktiver Modellversuchsteilnehmer) – nach der Beziehung des Begleiters zum Jugendlichen

Tab. 6-38 differenziert die Antworten der Begleiter zu den vier Einzelaussagen zum Alkoholkonsum nach dem Set der unabhängigen Variablen. Folgende Unterschiede zwischen den Kategorien dieser Variablen lassen sich verallgemeinern:

- Das Wissen und die Akzeptanz der 0,5-Promille-Regelung waren unter Eltern mit höherem Schulabschluss größer als unter Eltern mit niedrigerem / mittlerem Schulabschluss.
- Auch Begleiter von Schülern fanden diese Vorschrift häufiger richtig als Begleiter von Auszubildenden.
- Darüber hinaus wurde die 0,5-Promille-Regelung von Begleitern aus den alten Bundesländern häufiger als richtig bezeichnet als von Begleitern aus den neuen Bundesländern.

²¹⁸ Vertiefende Analysen zeigen, dass 89,7 % der Begleiter, die wegen der 0,5-Promille-Regelung nicht als Begleiter tätig werden konnten, diese Regelung (trotzdem) richtig fanden.

- Auch Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer unterstützten diese Vorschrift stärker als Begleiter Ehemaliger.
- Schließlich zeigen sich hinsichtlich eines möglichen Verstoßes gegen die 0,5-Promille-Regelung

Unterschiede nach der bisherigen Begleitdauer, wobei die häufigsten Verstöße von den Begleitern mit der (bisher) längsten Begleitdauer zugegeben wurden.

Fragen zum Alkoholkonsum des Begleiters	Aktive Modellversuchsteilnehmer													BF17-Teilnahmestatus		
	Geschlecht des Jugendlichen		Ausbildung des Jugendlichen		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17				
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis zu 6 Monate	Bis zu 7 Monate	8+ Monate	Aktive	Ehemalige
	%															
	Wissen Sie, dass Sie als Begleiter einen Blutalkoholgehalt von höchstens 0,5 Promille haben dürfen?															
Ja	96,3	96,5	96,9	95,1	95,1	97,9	96,3	97,2	96,2	96,3	97,1	95,0	96,6	98,0	96,5	94,9
Nein	3,7	3,5	3,1	4,9	4,9	2,1	3,7	2,8	3,8	3,7	2,9	5,0	3,4	2,0	3,5	5,1
Insgesamt (n)	733	734	986	447	721	616	1.217	249	531	595	339	322	943	200	1.465	276
	Finden Sie es richtig, dass für Sie als Begleiter die 0,5-Promille-Regelung gilt?															
Ja	90,7	89,5	90,7	87,0	86,9	93,2	90,6	85,1	88,9	89,6	90,9	90,0	89,2	93,9	89,6	84,2
Nein	9,3	11,5	9,3	13,0	13,1	6,8	9,4	14,9	11,1	10,4	9,1	10,0	10,8	6,1	10,4	15,8
Insgesamt (n)	733	732	986	447	720	616	1.216	248	532	594	339	321	926	214	1.465	278
	Konnten Sie persönlich wegen der 0,5-Promille-Regelung schon einmal nicht als Begleiter tätig werden?															
Ja	9,8	9,7	10,7	8,5	8,9	10,2	9,8	9,7	10,2	9,7	9,2	10,6	9,6	9,0	9,8	7,6
Nein	90,2	90,3	89,3	91,5	91,1	89,8	90,2	90,3	89,8	90,3	90,8	89,4	90,4	91,0	90,2	92,4
Insgesamt (n)	734	732	985	449	721	625	1.218	248	532	596	338	322	944	201	1.466	277
	Kam es auch schon vor, dass Sie als Begleiter tätig waren, obwohl Sie möglicherweise einen Blutalkoholgehalt von mehr als 0,5 Promille hatten?															
Ja	2,3	1,8	2,1	2,0	1,8	2,8	1,8	3,6	1,5	1,7	3,6	2,5	1,4	4,5	2,0	1,1
Nein	97,7	98,2	97,9	98,0	98,2	97,2	98,2	96,4	98,5	98,3	96,4	97,5	98,6	95,5	98,0	98,9
Insgesamt (n)	734	732	986	447	721	615	1.219	248	532	597	337	322	943	201	1.466	278

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-38: Fragen zum Alkoholkonsum des Begleiters – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fazit

Nach den Angaben der begleiteten Fahranfänger kommt es beim Begleiteten Fahren kaum zu Problemen wegen einer Alkoholisierung des Begleiters. In den wenigen Einzelfällen, in denen Jugendliche vor Fahrtantritt einen zu hohen Alkoholkonsum des Begleiters vermuten, handeln sie in aller Regel verantwortungsvoll und fahren entweder mit einem anderen Begleiter oder lassen die Begleitfahrt ausfallen. Bei weniger als einem Prozent der Modellversuchsteilnehmer ist es vorgekommen, dass gleichwohl eine Begleitfahrt angetreten wurde.

Unter den Begleitern ist die Bekanntheit und Akzeptanz der Vorschrift zur Blutalkoholhöchstmenge durchgängig verbreitet. Jeder zehnte Begleiter hat

nach eigenem Bekunden wegen vorherigem Alkoholkonsum schon einmal auf die Durchführung einer Begleitfahrt verzichtet. Begleiter, die trotz ihrer Unsicherheit in Bezug auf den eigenen Blutalkoholgehalt als Begleiter tätig geworden sind, stellen nach den vorliegenden Daten Einzelfälle dar. Männliche Begleiter befürworten die 0,5-Promille-Regelung für Begleiter nur geringfügig weniger als weibliche Begleiter.

6.4.6 Weitere Aspekte des Begleiterverhaltens

Abschließend zum inhaltlichen Kontext der Interaktion zwischen Fahranfängern und Begleitern sollen noch einige weitere im Rahmen der zweiten Pa-

nelwelle erfragte Aspekte des Begleiterverhaltens, behandelt werden.

6.4.6.1 Mitführungspflicht des Führerscheins

Die Begleiter sind dazu verpflichtet, ihre Fahrerlaubnis durch das Mitführen des Führerscheins zu belegen. Allerdings gab ein Fünftel der Begleiter (20,8 %) zu, diesen auf einer Begleitfahrt auch schon einmal nicht mitgeführt zu haben (vgl. Bild 6-92). Mütter und Väter aktiver Modellversuchsteilnehmer unterscheiden sich diesbezüglich nicht voneinander (vgl. Tab. 6-38). Deutliche Unterschiede zeigen sich dagegen hinsichtlich der Herkunftsregion: Mehr als doppelt so viele Begleiter aus den alten wie aus den neuen Bundesländern gaben an, ihren Führerschein schon einmal nicht mitgeführt zu haben (vgl. Tab. 6-39). Von Agglomerationen über verstärkte zu ländlichen Regionen nimmt der Anteil der Befragten, die als Begleiter ohne Führerschein unterwegs waren, signifikant zu.

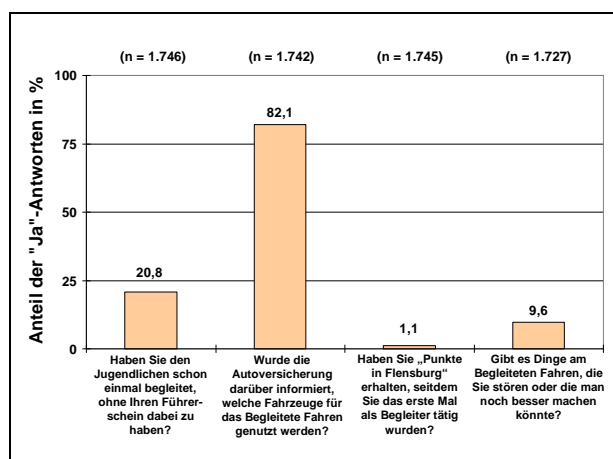


Bild 6-92: Bejahung von Fragen zu weiteren Aspekten des Begleiterverhaltens (alle Begleiter)

6.4.6.2 Information der Autoversicherung über die Teilnahme am Modellversuch

In die Kalkulation der Kfz-Versicherungsprämie geht häufig auch das Alter der Fahrer des versicherten Wagens mit ein. Deshalb wird von Versicherungsunternehmen überwiegend gefordert, ihnen Änderungen in der vom Versicherungsvertrag abgedeckten Altersspanne der unterschiedlichen Fahrer des versicherten Kraftfahrzeugs mitzuteilen. Diese Regelung ist für die Modellversuchsteilnahme einschlägig, da nun ein 17-Jähriger im Rahmen des Begleiteten Fahrens als verantwortlicher Fahrzeugführer agiert. Das Unterlassen einer solchen Mitteilung führt im Schadensfall zur Nacherhebung von Versicherungsbeiträgen und kann gegebenen-

falls die Androhung einer Vertragsstrafe nach sich ziehen.

Bild 6-92 dokumentiert, dass 82,1 % der Begleiter die Kfz-Haftpflichtversicherung über die Nutzung des Wagens im Rahmen des Modellversuchs informiert hatten. Tab. 6-38 zeigt, dass Mütter häufiger eine entsprechende Information der Kfz-Versicherung behaupteten und ebenfalls häufiger den Sachstand nicht wussten. Die Antwortunterschiede zwischen Müttern und Vätern zu diesem Item sind statistisch signifikant. Verallgemeinerbare Unterschiede zeigen sich auch unter Begleitern aktiver Modellversuchsteilnehmer nach der Herkunftsregion und zwischen Begleitern Aktiver und Ehemaliger. Begleiter aus den alten Bundesländern und Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer berichten häufiger von entsprechenden Mitteilungen an die Kfz-Versicherung (vgl. Tab. 6-39).

Fragen zu weiteren Aspekten des Begleiterverhaltens (nur Elternteile aktiver Modellversuchsteilnehmer)		Mutter	Vater	Insgesamt
		%		
Haben Sie den Jugendlichen schon einmal begleitet, ohne Ihren Führerschein dabei zu haben?	Ja	21,8	21,2	21,6
	Nein	78,2	78,8	78,4
	Insgesamt (n)	978	468	1.446
Wurde die Autoversicherung darüber informiert, welche Fahrzeuge für das Begleitete Fahren genutzt werden?	Ja	84,9	80,9	83,6
	Nein	5,1	11,4	7,1
	Weiß nicht	10,0	7,7	9,3
Insgesamt (n)	977	465	1.442	
Haben Sie „Punkte in Flensburg“ erhalten, seitdem Sie das erste Mal als Begleiter tätig wurden?	Ja	1,0	1,5	1,2
	Nein	99,0	98,5	98,8
	Insgesamt (n)	977	466	1.443
Gibt es Dinge am Begleiteten Fahren, die Sie stören, oder die man besser machen könnte?	Ja	8,7	11,0	9,4
	Nein	91,3	89,0	90,6
	Insgesamt (n)	967	462	1.429

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-38: Fragen zu weiteren Aspekten des Begleiterverhaltens (nur Elternteile aktiver Modellversuchsteilnehmer) – nach der Beziehung des Begleiters zum Jugendlichen

6.4.6.3 Legalbewährung von Begleitern

In ihrem Maßnahmevorschlag betonte die PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN die „Positiv-Auslese“ bei der Begleiterauswahl und ging „... von einem Fortbestehen der Verkehrszuverlässig-

keit nach dem Erwerb der Begleitbefugnis aus“ (2003: 22).

Die Erwartung einer fortbestehenden Verkehrszuverlässigkeit wird durch die erhobenen Daten empirisch bestätigt. Fast ausnahmslos (98,9 %) vermeldeten die Begleiter, seit der ersten Begleitertätigkeit keine „Punkte in Flensburg“ erhalten zu haben (vgl. Bild 6-92). Mütter und Väter unterscheiden sich dabei nur unwesentlich und auch zwischen den Kategorien der einzelnen unabhängigen Variablen lassen sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede feststellen (vgl. Tab. 6-38 und 6-39).

Von den n = 20 Begleitern, die zwischenzeitlich punktebewehrte Regelverstöße begangen hatten,

begleiteten n = 17 aktive Modellversuchsteilnehmer. Sechs dieser Begleiter berichteten einen neu erhaltenen Strafpunkt im Verkehrszentralregister, vier Personen teilten zwei Strafpunkte mit, fünf Begleiter nannten drei und zwei Begleiter vier Strafpunkte. Ohne Vorwissen über die bereits vor der Modellversuchsteilnahme angesammelte Punktezahl lässt sich lediglich für die zwei aktuellen Begleiter mit vier neuen Strafpunkten die zwischenzeitliche Überschreitung der als Voraussetzung für die Erteilung der Begleitbefugnis festgelegten Obergrenze von drei Punkten im Verkehrszentralregister feststellen.

Fragen zu weiteren Aspekten des Begleiterverhaltens	Aktive Modellversuchsteilnehmer													BF17-Teilnahmestatus			
	Geschlecht des Jugendlichen		Ausbildung des Jugendlichen		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			Aktive	Ehemalige	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis zu 6 Monate	Bis zu 7 Monate	8+ Monate			
	%																
	Haben Sie den Jugendlichen schon einmal begleitet, ohne Ihren Führerschein dabei zu haben?																
Ja	20,8	22,0	21,2	22,9	23,4	20,5	23,9	9,3	18,3	20,4	28,2	18,4	22,4	21,9	21,4	17,4	
Nein	79,2	78,0	78,8	77,1	76,6	79,5	76,1	90,7	81,7	79,6	71,8	81,6	77,6	78,1	78,6	82,6	
Insgesamt (n)	734	733	985	449	721	616	1.220	247	531	598	337	321	944	201	1.467	276	
	Wurde die Autoversicherung darüber informiert, welche Fahrzeuge für das Begleitete Fahren genutzt werden?																
Ja	83,5	83,1	83,9	82,2	83,4	83,1	84,4	77,8	83,6	83,2	82,8	82,9	83,6	82,1	83,3	75,7	
Nein	8,3	6,0	7,1	7,8	7,8	7,2	6,5	10,5	7,5	7,5	5,9	8,7	7,1	5,0	7,2	15,2	
Weiß nicht	8,2	10,9	8,9	10,0	8,9	9,8	9,1	11,7	8,9	9,2	11,3	8,4	9,3	12,9	9,5	9,1	
Insgesamt (n)	735	728	984	449	721	614	1.125	248	530	597	337	322	940	201	1.462	276	
	Haben Sie „Punkte in Flensburg“ erhalten, seitdem Sie das erste Mal als Begleiter tätig wurden?																
Ja	1,4	1,0	1,5	0,4	1,0	1,6	1,1	1,6	1,5	1,2	0,6	0,9	1,2	1,5	98,8	98,9	
Nein	98,6	99,0	98,5	99,6	99,0	98,4	98,9	98,4	98,5	98,8	99,4	99,1	98,8	98,5	1,2	1,1	
Insgesamt (n)	732	732	984	447	723	612	1.215	249	529	596	339	320	942	202	1.464	278	
	Gibt es Dinge am Begleiteten Fahren, die Sie stören, oder die man besser machen könnte?																
Ja	9,5	9,7	11,3	6,8	6,7	12,8	9,2	11,2	8,7	10,6	9,1	11,9	8,7	9,5	9,6	9,2	
Nein	90,5	90,3	88,7	93,2	93,3	87,2	90,8	88,8	91,3	89,4	90,9	88,1	91,3	90,5	90,4	90,8	
Insgesamt (n)	725	725	975	444	718	609	1.202	249	527	584	339	320	930	199	1.450	273	

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 6-39: Fragen zu weiteren Aspekten des Begleiterverhaltens – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

6.4.6.4 Verbesserungsvorschläge zum Begleiteten Fahren

Fast jeder zehnte Begleiter (9,6 %) meldete sich mit einem Textbeitrag zu störenden Aspekten oder Verbesserungsvorschlägen zum BF17 zu Wort

(vgl. Bild 6-92). Mütter und Väter aktiver Modellversuchsteilnehmer taten dies nahezu gleich häufig (vgl. Tab. 6-38). Unter den unabhängigen Variablen lassen sich lediglich hinsichtlich der Ausbildung des Jugendlichen und dem Schulabschluss der Eltern verallgemeinerbare Unterschiede fest-

stellen (vgl. Tab. 6-39): Begleiter von Schülern und Begleiter mit dem elterlichen Schulabschluss der Hochschulreife meldeten sich signifikant häufiger zu Wort als ihre jeweiligen Pendants.

Unter den 156 Wortmeldungen von 153 Begleitern fallen vor allem die folgenden Forderungen auf (vgl. Tab. 6-40): Eine strengere Alkoholregelung für Begleiter, Veranstaltungen zur Begleitervorbereitung und Ausnahmen von der Begleitpflicht für bestimmte Wege, nach einer kürzeren Begleitzeit oder nach einer bestimmten Anzahl zurückgelegter Kilometer. Die restlichen Antwortkategorien finden sich deutlich seltener.

Vorschläge zur Verbesserung des BF17	Antworten		Befragte
	n	%	%
Strengere Alkoholregelung für Begleiter	22	14,1	14,4
Veranstaltungen zur Begleitervorbereitung (teilweise als verpflichtend gewünscht)	21	13,2	13,5
Mehr Ausnahmegenehmigungen nach bestimmter Zeit, km-Zahl, Strecken; Kürzere Begleitphase	21	13,1	13,4
Herabsetzung des Alters für das Begleitete Fahren auf 16 Jahre	13	8,4	8,6
Begleiter werden ist bürokratisch, vorherige Festlegung der Begleitpersonen ist zu unflexibel	11	6,9	7,1
Zu hohe Kosten (Gebühren, Versicherung)	9	6,0	6,1
jüngere Begleiter zulassen	8	5,2	5,3
Verbesserungsvorschläge zur Fahrschulausbildung	7	4,2	4,3
Kennzeichnung des Autos durch Aufkleber	6	4,0	4,1
Sollte für alle Fahranfänger eingeführt werden	5	3,0	3,1
Mein Kind könnte alleine fahren	4	2,5	2,6
Fahrsicherheitstraining für Jugendliche	2	1,4	1,4
Prüfbescheinigung handlicher gestalten	2	1,1	1,1
Sitz des Begleiters	2	1,0	1,0
Sonstiges	25	15,8	16,1
Insgesamt	156	100,0	102,3

Mehrfachantworten: 156 Antworten von 153 Befragten

Tab. 6-40: Verbesserungsvorschläge der Begleiter für das Begleitete Fahren (Mehrfachantworten)

Tab. 6-41 offenbart, dass insbesondere begleitende Mütter Vorbereitungsveranstaltungen für Begleiter wünschten. Aufgrund der geringen absoluten Häufigkeiten soll von einer weiteren Interpretation der Antworten abgesehen werden.

Vorschläge zur Verbesserung des BF17	Begleiter ist ...	
	Mutter	Vater
	%	
Strengere Alkoholregelung für Begleiter	15,5	13,6
Veranstaltungen zur Begleitervorbereitung (teilweise als verpflichtend gewünscht)	15,7	10,7
Mehr Ausnahmegenehmigungen nach bestimmter Zeit, km-Zahl, Strecken; Kürzere Begleitphase	12,9	13,4
Altersherabsetzung für das BF auf 16 Jahre	7,8	10,8
Begleiter werden ist bürokratisch, vorherige Festlegung der Personen der Begleitpersonen ist zu unflexibel	8,3	5,5
Zu hohe Kosten (Gebühren, Versicherung)	4,1	10,3
Jüngere Begleiter zulassen	6,6	1,9
Verbesserungsvorschläge zur Fahrschulausbildung	5,1	1,5
Kennzeichnung des Autos durch Aufkleber	4,8	3,1
Sollte für alle Fahranfänger eingeführt werden	0,9	6,0
Mein Kind könnte alleine fahren	4,2	0
Fahrsicherheitstraining	1,2	2,0
Prüfbescheinigung handlicher gestalten	1,8	0
Sitz des Begleiters	1,6	0
Sonstiges	10,4	25,9
Insgesamt (n)	95	53

Mehrfachantworten von 148 Befragten;

Tab. 6-41: Verbesserungsvorschläge der Begleiter für das Begleitete Fahren – nach der Person der Begleitperson (Mehrfachantworten)

Fazit

Etwa jeder fünfte Begleiter räumt ein, beim Begleiteten Fahren entgegen der Vorschriften die eigene Fahrerlaubnis bereits einmal nicht mitgeführt zu haben. Dieses Verhalten wird häufiger von Begleitern in den alten Bundesländern und in ländlichen Regionen berichtet.

Etwa vier von fünf Begleitern geben an, dass die Kfz-Haftpflichtversicherung über die Nutzung des versicherten Fahrzeugs für das Begleitete Fahren informiert wurde.

Seit der Erteilung der Begleitbefugnis kam es bei Begleitern nur in wenigen Einzelfällen zur Eintragung von Verkehrsverstößen im Verkehrszentralregister und damit zu einer Erhöhung des Punktekontos.

Etwa jeder zehnte Begleiter äußert sich zu Aspekten, die am BF17-Modell zu beanstanden bzw. zu verbessern wären. Die meisten Vorschläge beziehen sich auf eine strengere Alkoholregelung für Begleiter, das Angebot von Vorbereitungsveranstaltungen für Begleiter, Regelungen zur vorzeitigen Befreiung von der Begleitauflage und eine Ab-

senkung des Einstiegsalters für das Begleitete Fahrer auf 16 Jahre. Allerdings ist die absolute Anzahl solcher Wortmeldungen nur gering.

7 Fahrfertigkeiten, Fahrstil, Erfahrungsaufbau, Extramotive und Persönlichkeitsmerkmale der Modellversuchsteilnehmer

7.1 Fahrfertigkeiten

Probleme bei der Wahrnehmung, der Risikoeinschätzung und dem Multitasking sind nach MAYHEW, SIMPSON (1996: 64) besonders relevant für das Unfallrisiko junger Fahrer. In allen vier Panelwellen der Prozessevaluation bekamen die Modellversuchsteilnehmer deshalb eine Auflistung typischer Verkehrssituationen vorgestellt, die einer dieser drei Dimensionen zugeordnet werden können. Ergänzt wurden diese um typische Fahrmanöver mit Unsicherheitspotential und ein Item zur Anwesenheit von Mitfahrern. Zu allen Aspekten sollten die aktiven Fahranfänger angeben, ob sie sich in diesen Situationen in den letzten vier Wochen unsicher gefühlt hatten. Für die ehemaligen Modellversuchsteilnehmer erstreckte sich der Zeithorizont in der Erstbefragung auf deren gesamte kurze Verweildauer im BF17 (vgl. Abschnitt 4.4), in den nachfolgenden Wellen auf die Zeit „gegen Ende des Begleiteten Fahrens“.²¹⁹

In Tab. 7-1 werden diese Verkehrssituationen für aktuelle und ehemalige Modellversuchsteilnehmer gemeinsam nach ihrem Unsicherheitspotential in der Erstbefragung geordnet.²²⁰

Unsicher gefühlt in folgenden Verkehrssituationen	Anteil Unsichere (Gesamt (n))
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. (Risikoeinschätzung)	34,5 % (n = 2.490)
Rückwärts Einparken. (Fahrmanöver)	34,1 % (n = 2.573)
An einer Steigung („am Berg“) anfahren. (Fahrmanöver)	32,5 % (n = 2.919)
Überholen auf Landstraßen. (Risikoeinschätzung)	28,5 % (n = 2.227)
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. (Risikoeinschätzung)	27,5 % (n = 3.321)
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. (Multitasking)	24,7 % (n = 2.703)
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. (Wahrnehmung)	22,0 % (n = 3.320)
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln. (Multitasking)	20,7 % (n = 2.340)
Fahren bei Dunkelheit. (Fahrmanöver)	20,2 % (n = 3.267)
Fahren bei dichtem Verkehr. (Fahrmanöver)	19,8 % (n = 3.023)
Verkehrssituationen voraussehen. (Risikoeinschätzung)	16,0 % (n = 3.270)
Beim Einbiegen in eine Vorfahrtsstraße den Abstand zu einem herannahenden Fahrzeug einschätzen. (Wahrnehmung)	15,5 % (n = 3.190)
Fahren auf regennasser Fahrbahn. (Fahrmanöver)	14,2 % (n = 3.187)
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. (Wahrnehmung)	13,4 % (n = 3.374)
Auf der Landstraße in eine unübersichtliche Kurve fahren. (Risikoeinschätzung)	12,9 % (n = 3.056)
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten. (Risikoeinschätzung)	9,9 % (n = 3.367)
Schnelles Fahren auf der Autobahn. (Fahrmanöver)	9,0 % (n = 2.394)
Anwesenheit weiterer Mitfahrer außer dem Begleiter. (Begleitetes Fahren)	7,7 % (n = 3.115)

Tab. 7-1: Unsicherheiten der Fahranfänger in den letzten vier Wochen in ausgewählten Verkehrssituationen, 1. Panelwelle

Relativ früh im Verlauf des Begleiteten Fahrens fühlte sich etwa ein Drittel der Befragten in letzter Zeit unsicher beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen (34,5 %) sowie bei den Fahrmanövern rückwärts Einparken (34,1 %) und Anfahren an einer Steigung (32,5 %). Auch das Überholen auf Landstraßen (28,5 %) und das richtige Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer (27,5 %) verunsicherte die Jugendlichen noch in starkem Maße. Etwa ein Viertel von ihnen (24,7 %) war auf mehrspurigen Straßen beim Ein-

²¹⁹ In der ersten Panelwelle war noch kein separater Papier-Fragebogen für ehemalige Modellversuchsteilnehmer vorgesehen. Aufgrund eines für diesen Personenkreis missverständlichen zeitlichen Bezugs der Fragen zu den Fahrfertigkeiten in den Papier-Fragebogen für Aktive in der ersten Panelwelle wurde die Substichprobe der schriftlich befragten Ehemaligen von der Auswertung der nachfolgenden Items ausgeschlossen.

²²⁰ Die Antwortalternative „Diese Situation kam nicht vor.“ wird bei der Datenauswertung nicht als gültige Antwort behandelt. Es interessieren nur Fahranfänger, die eine bestimmte Verkehrssituation in den letzten vier Wochen auch tatsächlich erlebt hatten. Dies resultiert in unterschiedlich großen Stichprobenumfängen je Item („Gesamt (n)“) in Tab. 7-1. Die Rangfolge der potenziell verunsichernden Verkehrssituationen unterscheidet sich in der Subgruppe der aktiven Modellversuchsteilnehmer nur durch den Tausch der Rangplätze 8 und 9.

ordnen in die richtige Fahrspur unsicher, nur geringfügig weniger (22,0 %) beim richtigen Abschätzen der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs während des Linksabbiegens. Auch das Einfädeln in den fließenden Verkehr auf der Autobahn (20,7 %) sowie das Fahren bei Dunkelheit (20,2 %) oder bei dichtem Verkehr (19,8 %) verunsicherten in den zurückliegenden vier Wochen etwa noch ein Fünftel der Modellversuchsteilnehmer. Etwas weniger Befragte waren beim Voraussehen von Verkehrssituationen (16,0 %), beim Einbiegen in eine Vorfahrtsstraße (15,5 %), beim Fahren auf regennasser Fahrbahn (14,2 %), beim schnellen Erkennen der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung (13,4 %) oder beim Einfahren in eine unübersichtliche Kurve auf Landstraßen (12,9 %) verunsichert. Jeder zehnte Fahrnovize (9,9 %) fühlte sich beim Achten auf schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kinder) unsicher. Als vergleichsweise wenig unsicher wurde das schnelle Fahren auf der Autobahn (9,0 %) und insbesondere die Anwesenheit weiterer Mitfahrer erlebt (7,7 %).

Die Bilder 7-1 bis 7-18 dokumentieren die Anteile von Fahranfängern an den Kategorien der unabhängigen Variablen, die in der ersten Panelbefragung angegeben, sich in den zurückliegenden vier Wochen in unterschiedlichen Verkehrssituationen unsicher gefühlt zu haben. Während die Unterscheidung nach dem Teilnahmestatus aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer gegenüberstellt, beziehen sich die restlichen unabhängigen Variablen lediglich auf die 17-jährigen Aktiven. Zusätzlich zum bekannten Set der unabhängigen Variablen wird der Anteil unsicherer Fahranfänger jeweils nach der am Median ($\bar{x} = 58$ km) dichotomisierten durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung aus dem Wochenprotokoll der ersten Panelwelle differenziert. Folgende Befunde lassen sich verallgemeinern:

- Bei allen abgefragten Verkehrssituationen gaben junge Frauen signifikant häufiger Unsicherheitsgefühle in den letzten vier Wochen zu. Bei diesem durchgehenden Antwortmuster muss allerdings offen bleiben, ob damit eine tatsächlich höhere Unsicherheit zum Ausdruck gebracht wurde, oder ob junge Frauen Unsicherheitsgefühle sensibler wahrnehmen oder lediglich ehrlicher berichten als junge Männer.
- In fünf der sieben am häufigsten genannten unsicheren Verkehrssituationen („Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen“, „Rückwärts Einparken“, „Überholen auf Landstraßen“, „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“ und „Beim Linksab-

biegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen“) brachten Schüler ihre Unsicherheit häufiger zum Ausdruck als Auszubildende. Ferner ist dieses Antwortmuster auch beim Item „Beim Einbiegen in eine Vorfahrtsstraße den Abstand zu einem herannahenden Fahrzeug einschätzen“ und bei der „Anwesenheit weiterer Mitfahrer außer dem Begleiter“ zu beobachten. Ad hoc ist zu vermuten, dass die Ursache dieser signifikanten Unterschiede in der höheren Fahrleistung von Auszubildenden und dem damit einhergehenden Kompetenzgewinn begründet liegt (vgl. Abschnitt 5.5.2). Aber auch eine sensiblere Selbstwahrnehmung bzw. eine stärkere, auf die eigene Person bezogene Reflexivität von Schülern im Vergleich zu Auszubildenden könnte hier wirksam sein.

- In drei Verkehrssituationen, in denen Schüler sich öfter unsicher fühlten als Auszubildende („Rückwärts Einparken“, „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“ und „Beim Einbiegen in eine Vorfahrtsstraße den Abstand zu einem herannahenden Fahrzeug einschätzen“) zeigt sich auch die bereits bekannte analoge Antwortstruktur in Form seltenerer Unsicherheit bei Kindern von Eltern mit niedrigem oder mittlerem Schulabschluss im Vergleich zu Kindern von Eltern mit Hochschulreife. „An einer Steigung anfahren“ verunsicherte dagegen Kinder von Eltern mit niedrigem oder mittlerem Schulabschluss mehr als Kinder von Eltern mit höherem Schulabschluss.
- Die Herkunftsregion eignet sich nicht zur „Erklärung“ der Unsicherheiten im Straßenverkehr. Nur bei den Fahrmanövern „Rückwärts Einparken“ und „Fahren auf regennasser Fahrbahn“ verliehen mehr ost- als westdeutsche Fahranfänger ihrer Unsicherheit Ausdruck.
- Auch nach der zweiten sozialräumlichen Erklärungsvariable lassen sich nur zwei Unterschiede verallgemeinern: Unsicherheiten beim „Rückwärts Einparken“ wurden in Agglomerationsräumen häufiger als in verstädterten Räumen und dort öfter als in ländlichen Räumen genannt. Umgekehrt waren die Modellversuchsteilnehmer beim „Überholen auf Landstraßen“ in ländlichen Räumen am häufigsten verunsichert, gefolgt von verstädterten und Agglomerationsräumen. Beide Male dürfte die Gelegenheitsstruktur (beengte Parkverhältnisse in Städten, Verbreitung von Landstraßen in ländlichen Räumen) erst die Exposition und dadurch die Unsicherheitsgefühle ermöglicht haben.

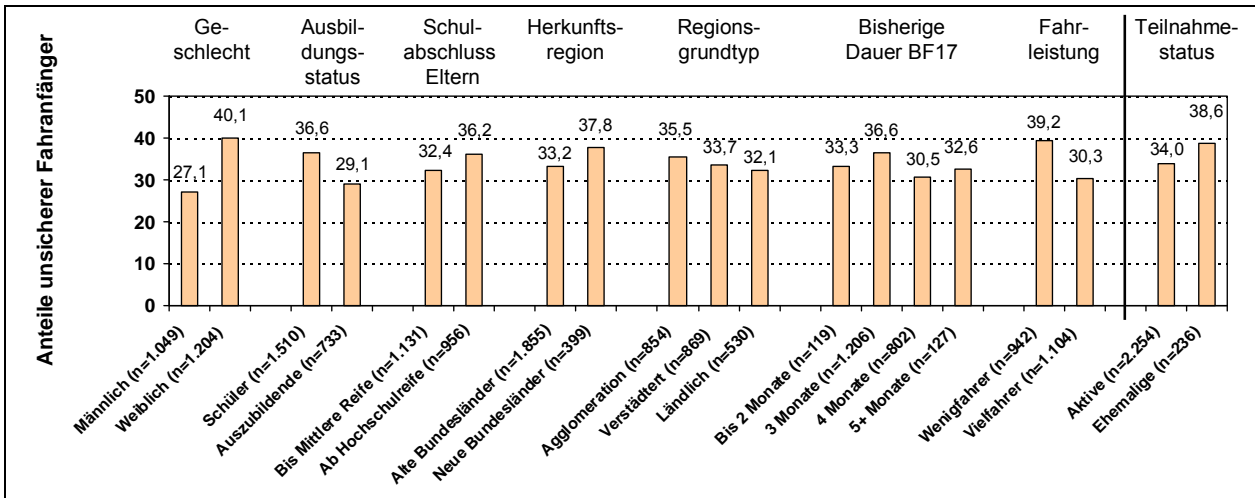


Bild 7-1: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

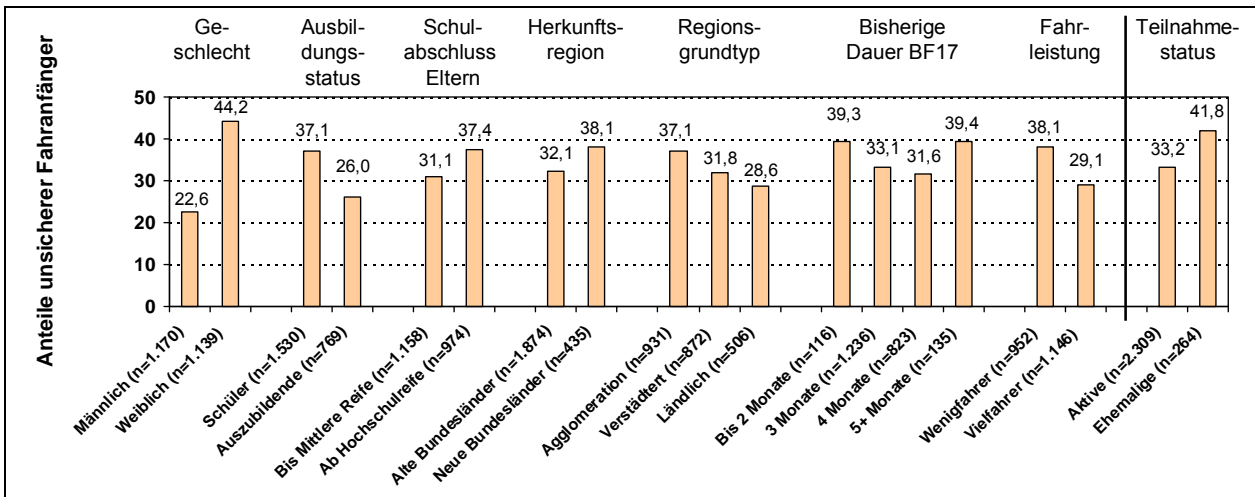


Bild 7-2: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Rückwärts Einparken, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

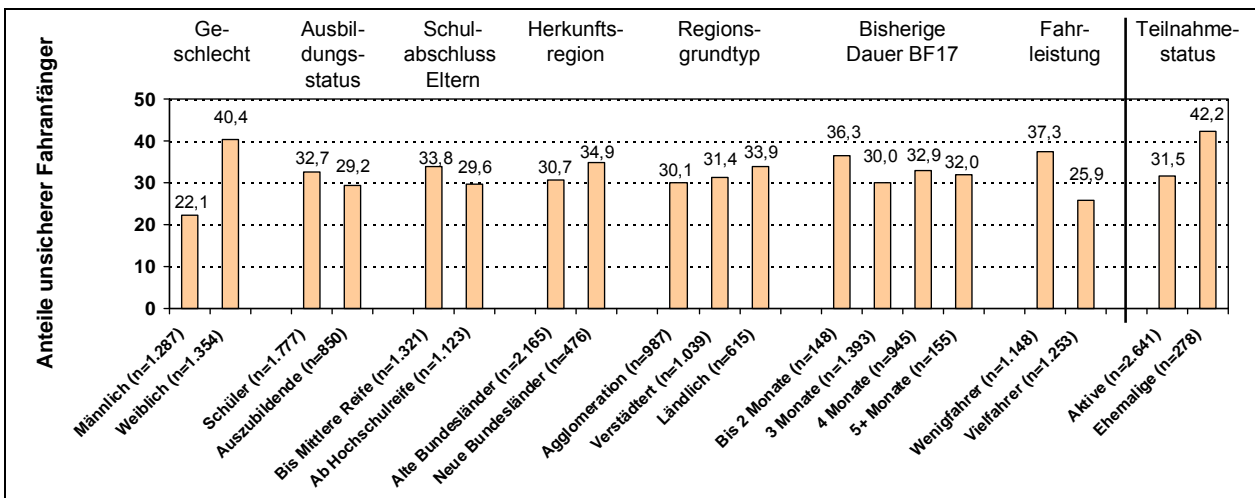


Bild 7-3: Unsicher in folgender Verkehrssituation: An einer Steigung („am Berg“) fahren, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

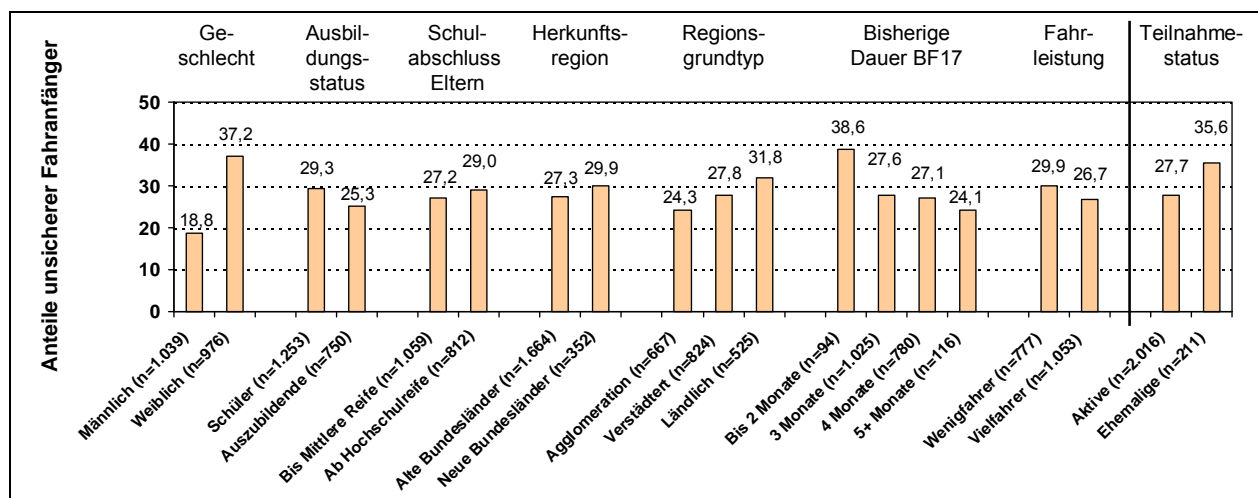


Bild 7-4: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Überholen auf Landstraßen, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

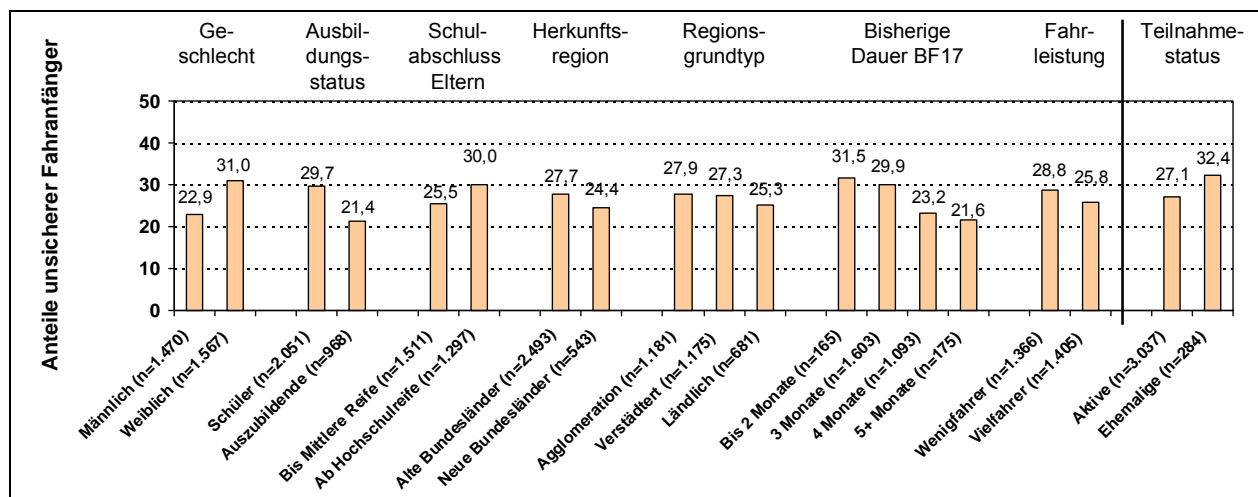


Bild 7-5: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Die Absichten andere Verkehrsteilnehmer richtig erkennen, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

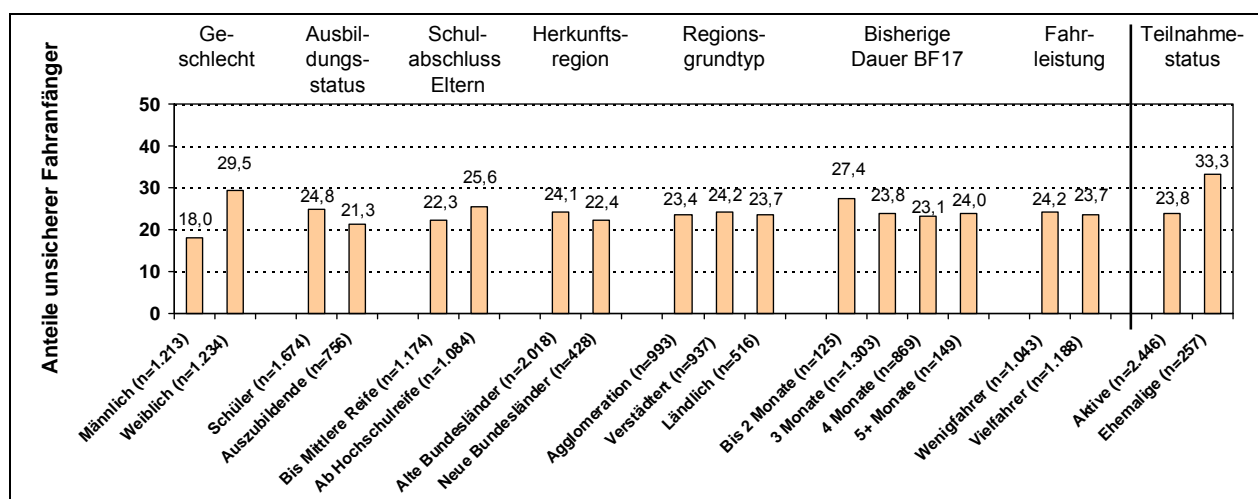


Bild 7-6: Unsicher in folgender Verkehrssituation: In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

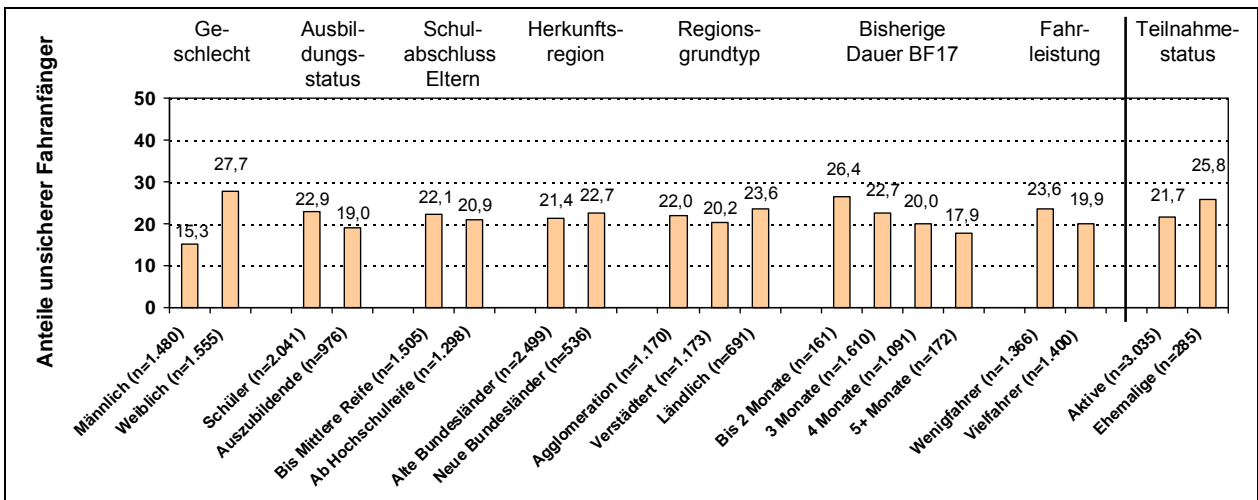


Bild 7-7: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

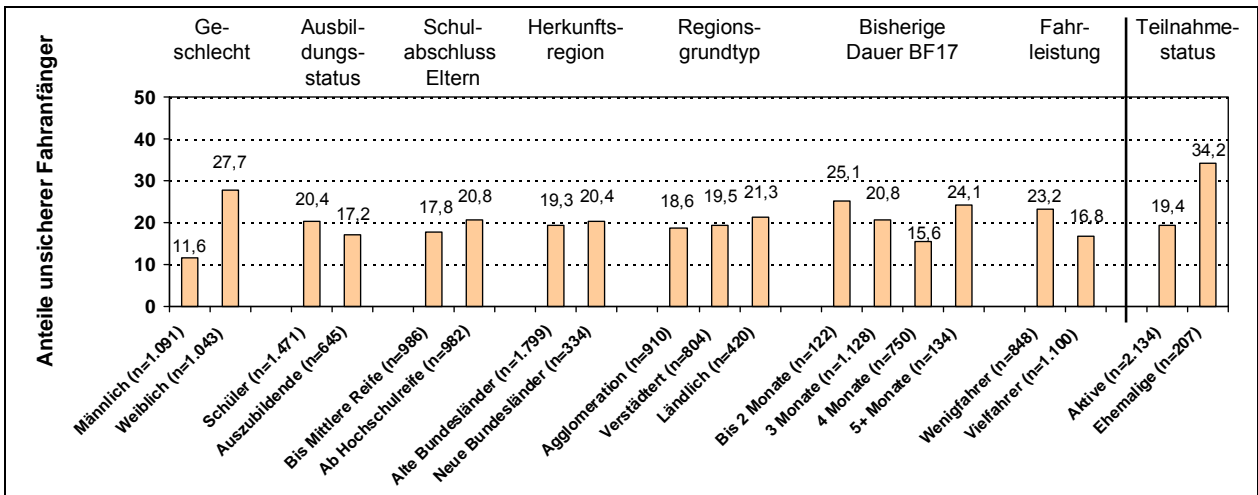


Bild 7-8: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

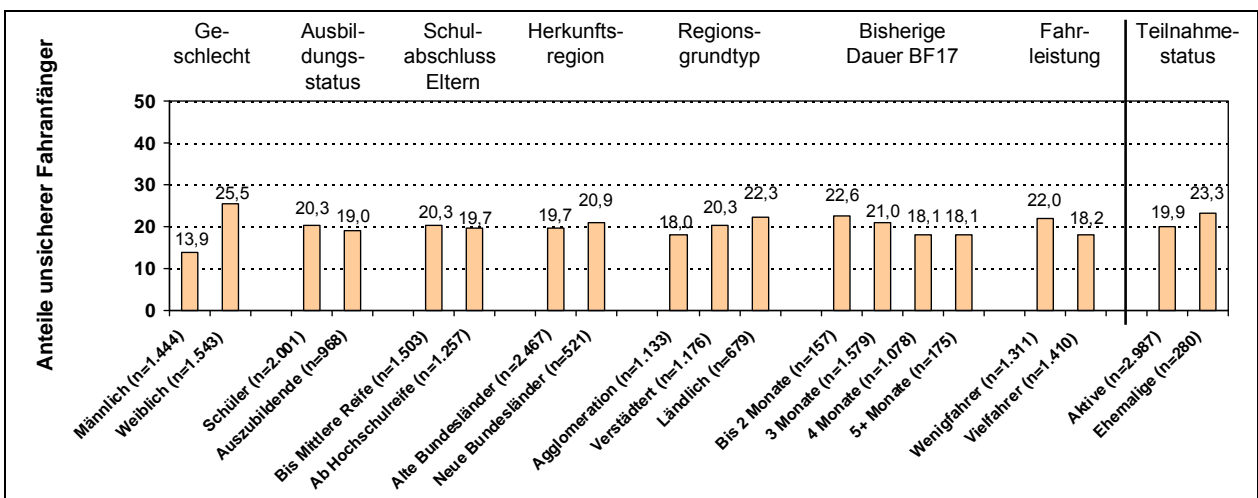


Bild 7-9: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren bei Dunkelheit, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

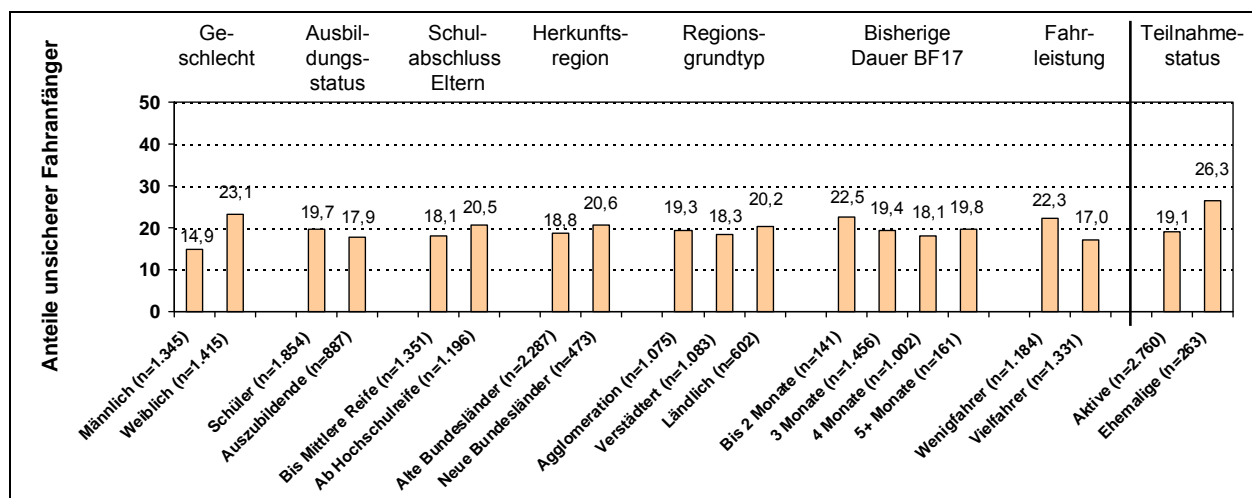


Bild 7-10: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren bei dichtem Verkehr, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

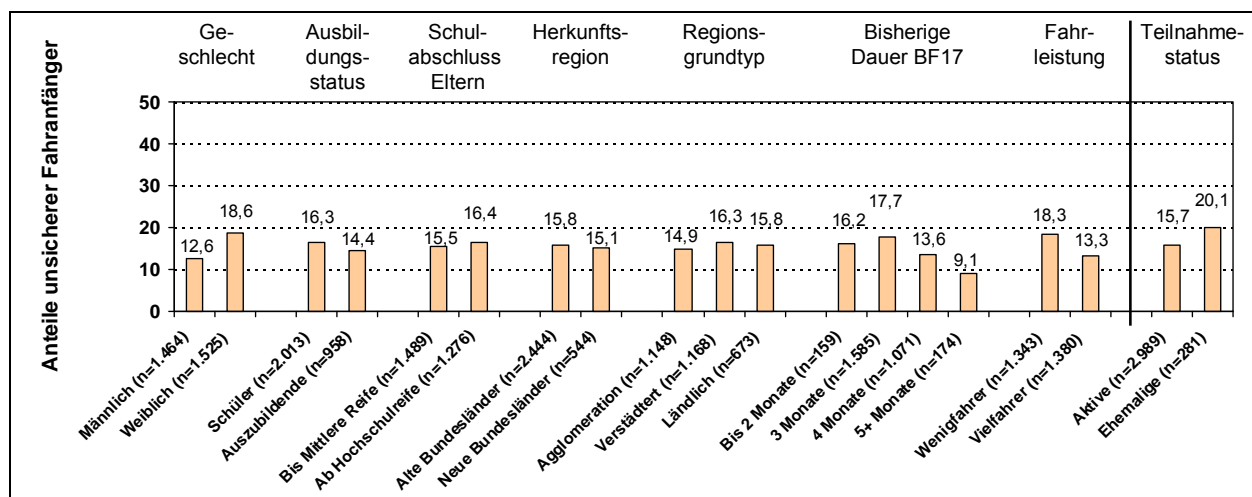


Bild 7-11: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Verkehrssituationen voraussehen, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

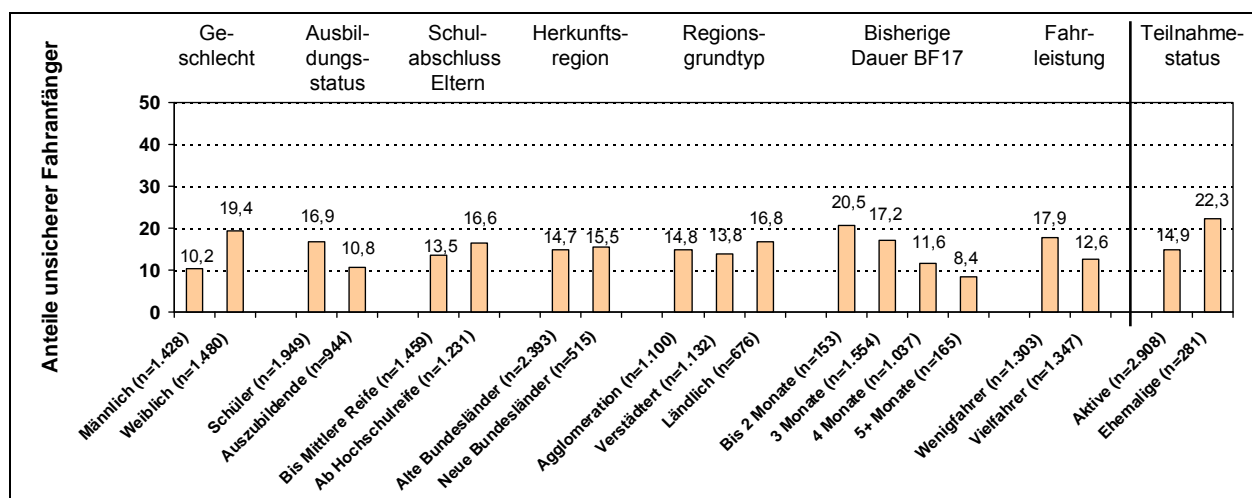


Bild 7-12: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Einbiegen in eine Vorfahrtsstraße den Abstand zum herannahenden Fahrzeug einschätzen, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

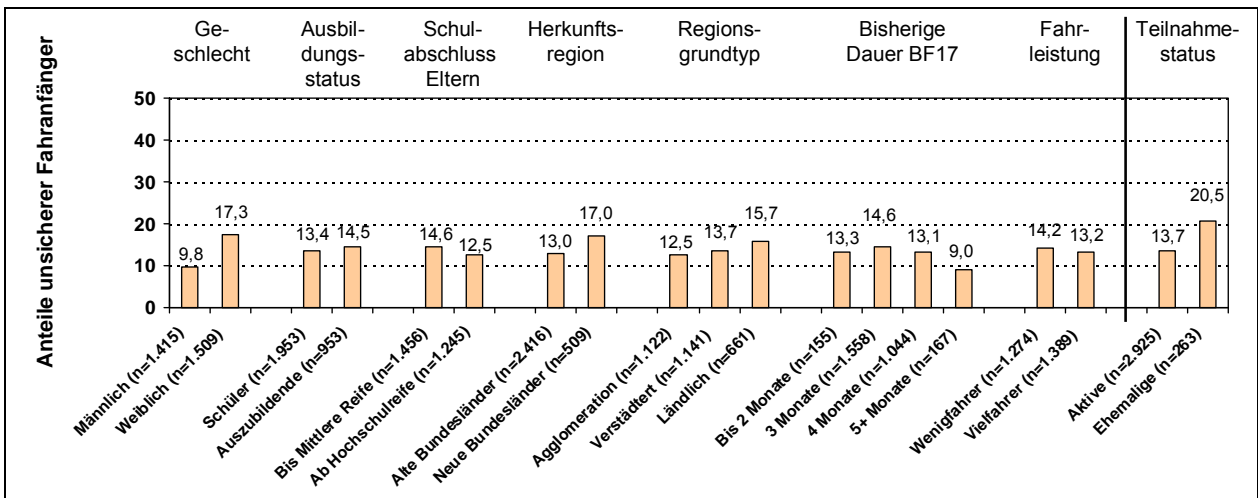


Bild 7-13: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Fahren auf regennasser Fahrbahn, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

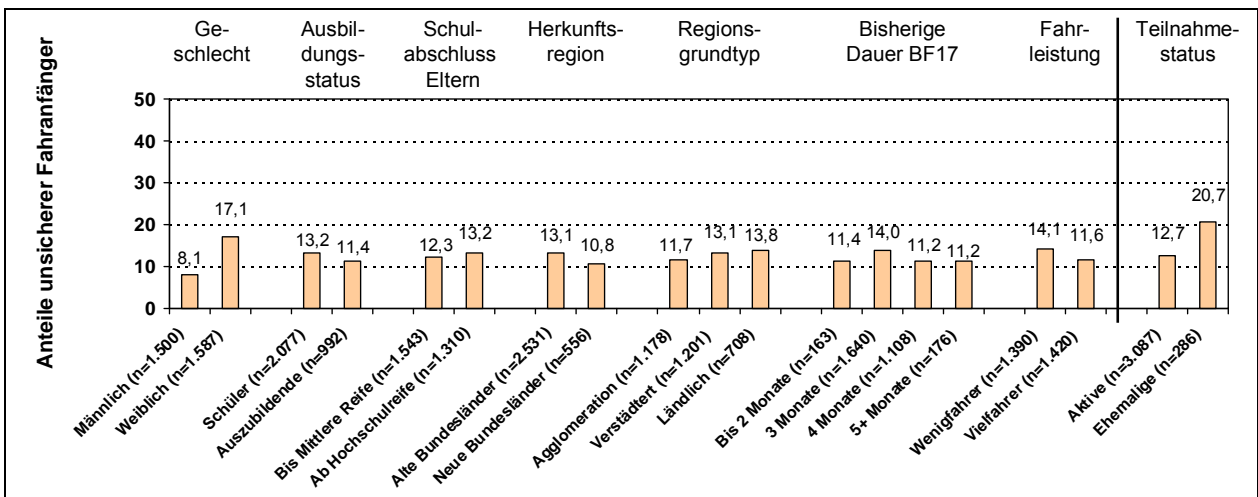


Bild 7-14: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

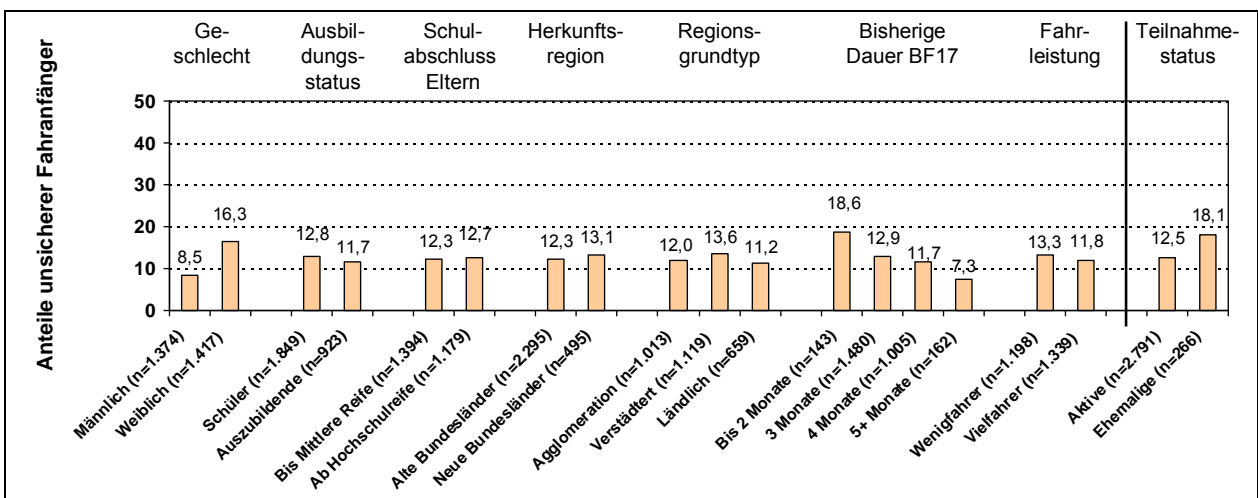


Bild 7-15: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Auf der Landstraße in eine unübersichtliche Kurve fahren, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

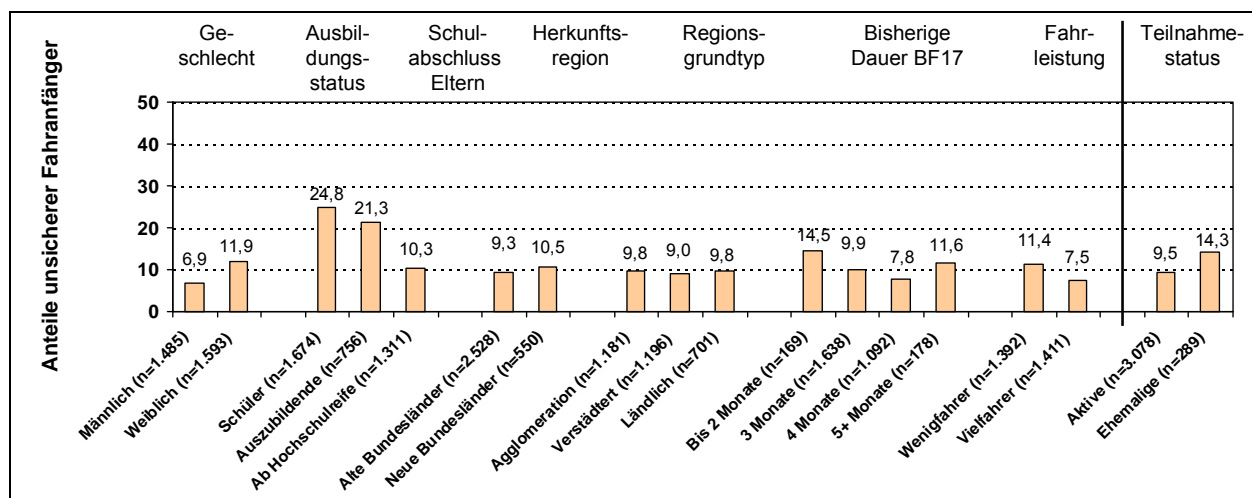


Bild 7-16: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

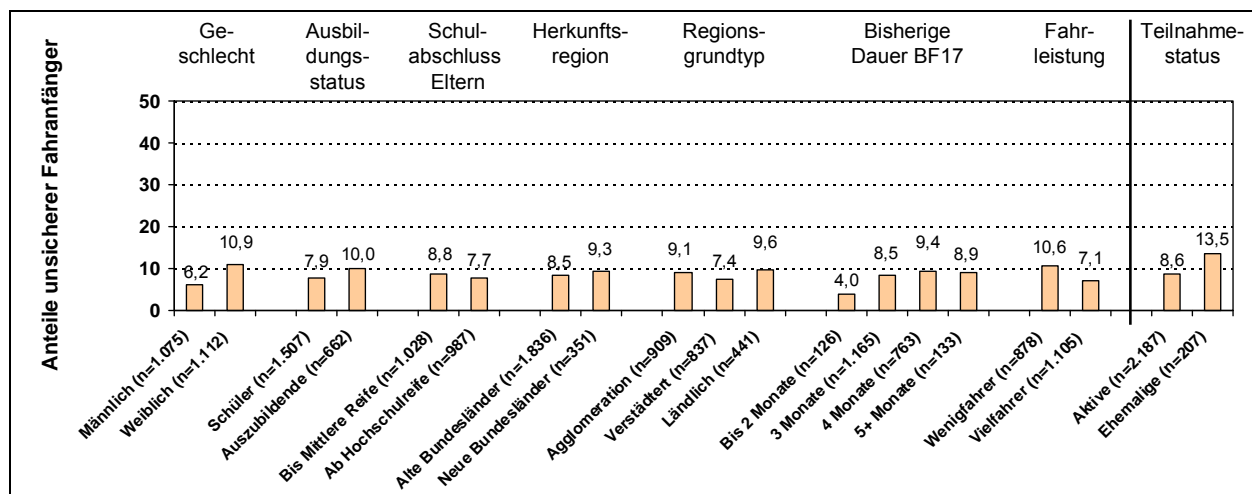


Bild 7-17: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Schnelles Fahren auf der Autobahn, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

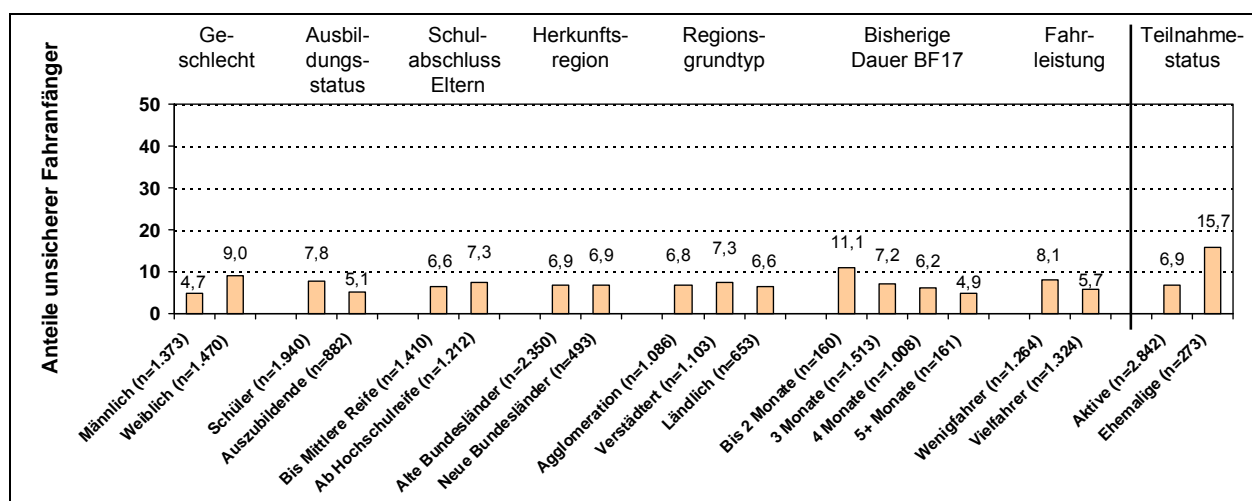


Bild 7-18: Unsicher in folgender Verkehrssituation: Anwesenheit weiterer Mitfahrer außer dem Begleiter, 1. Panelwelle – aktive Modellversuchsteilnehmer nach relevanten Subgruppen, Vergleich Aktive und Ehemalige

- Mit zunehmender Begleitdauer stetig abnehmende Anteile unsicherer Modellversuchsteilnehmer lassen sich für die drei Verkehrssituationen „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“, „Beim Einbiegen in eine Vorfahrtsstraße den Abstand zu einem herannahenden Fahrzeug einschätzen“ und „Auf der Landstraße in eine unübersichtliche Kurve fahren“ feststellen. Darüber hinaus lassen sich in vier weiteren Verkehrssituationen verallgemeinerbare Unsicherheitsunterschiede erkennen,²²¹ die jedoch in ihrem Muster unspezifisch bleiben.
- Sehr deutlich lässt sich der Zusammenhang zwischen der Fahrerfahrung und den Unsicherheitsgefühlen nachzeichnen. Mit Ausnahme von lediglich drei Verkehrssituationen²²² kann behauptet werden, dass sich Fahranfänger mit höherer Fahrleistung („Vielfahrer“) im Straßenverkehr weniger unsicher fühlten als ihre Pendants mit geringerer Fahrleistung („Wenigfahrer“).
- Schließlich eröffnet auch der Vergleich der aktiven mit den ehemaligen Modellversuchsteilnehmern eine interessante Perspektive. Mit wenigen Ausnahmen²²³ war der Anteil unsicherer aktiver Modellversuchsteilnehmer in den dargebotenen Verkehrssituationen geringer als unter Ehemaligen. Da dieser Vergleich mit den Daten der ersten Panelwelle²²⁴ arbeitet, kann die Begleitdauer von lediglich einem bis drei oder vier Monate nicht als ausreichend für den Erwerb

hinreichender Fahrerfahrung zur Vermeidung von Unsicherheitsgefühlen angesehen werden.

Unsicherheiten in den letzten vier Wochen	17-jährige Modellversuchsteilnehmer	18-jährige Fahranfänger ¹⁾
	%	
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen		
Unsicher gefühlt	19,3	22,5
Nicht unsicher gefühlt	80,7	77,5
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen		
Unsicher gefühlt	26,2	42,5
Nicht unsicher gefühlt	73,8	57,5
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen		
Unsicher gefühlt	13,2	18,9
Nicht unsicher gefühlt	86,8	81,1
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen		
Unsicher gefühlt	20,9	21,5
Nicht unsicher gefühlt	79,1	78,5

¹⁾ Datenquelle: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (FUNK et al. 2010)

Tab. 7-2: Ausgewählte Unsicherheiten beim Autofahren in den letzten vier Wochen – Vergleich 17-jähriger Modellversuchsteilnehmer mit 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern

Für vier Items der abgefragten Unsicherheiten ist ein Vergleich der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer mit 18-Jährigen aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) möglich.²²⁵ Verwendet man hierzu die Antworten aus der ersten Panelwelle der Prozessevaluation, also zum Zeitpunkt der relativ kürzesten Begleitdauer bzw. des geringsten Fahrerfahrungserwerbs der Modellversuchsteilnehmer, zeigen sich hinsichtlich der Unsicherheitspotentiale „In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen“ (Multitasking), „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“ (Risiko einschätzung) und „Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen“ (Wahrnehmung) ausgeprägte Niveauunterschiede mit jeweils signifikant niedrigeren Anteilen unsicherer Modellversuchsteilnehmer (vgl. Tab. 7-2).²²⁶ Lediglich „Beim Linksabbiegen die Ge-

²²¹ „Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen“, „Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln“, „Verkehrssituationen voraussehen“ und „Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten“.

²²² Die Verallgemeinerung dieses Zusammenhangs ist nicht möglich für „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“, „In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen“ und „Auf der Landstraße in eine unübersichtliche Kurve fahren“.

²²³ Diese Ausnahmen waren: „Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen“, „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“, „Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen“, „Fahren bei Dunkelheit“ und „Verkehrssituationen voraussehen“.

²²⁴ Vergleicht man die in der Panelperspektive letzte Antwort nach dem Teilnahme status, verlieren die beiden Items „In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen“ und „Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln“ ihre verallgemeinerbaren Unterschiede zwischen aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern. Dafür lassen sich die entsprechenden Unterschiede bezüglich der Items „Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen“ und „Fahren bei Dunkelheit“ statistisch verallgemeinern.

²²⁵ Bei der Stichprobe der 18-Jährigen handelte es sich um einen Querschnitt im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes.

²²⁶ Aufgrund anderer Antwortkategorien in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ („Kein Mal“, „1-2 Mal“, „Mehr als 2 Mal“) wurden die Antworten „Nein, ich habe mich nicht unsicher gefühlt“ und „Diese Situation kam nicht vor“ der Prozessevaluation zusammengefasst.

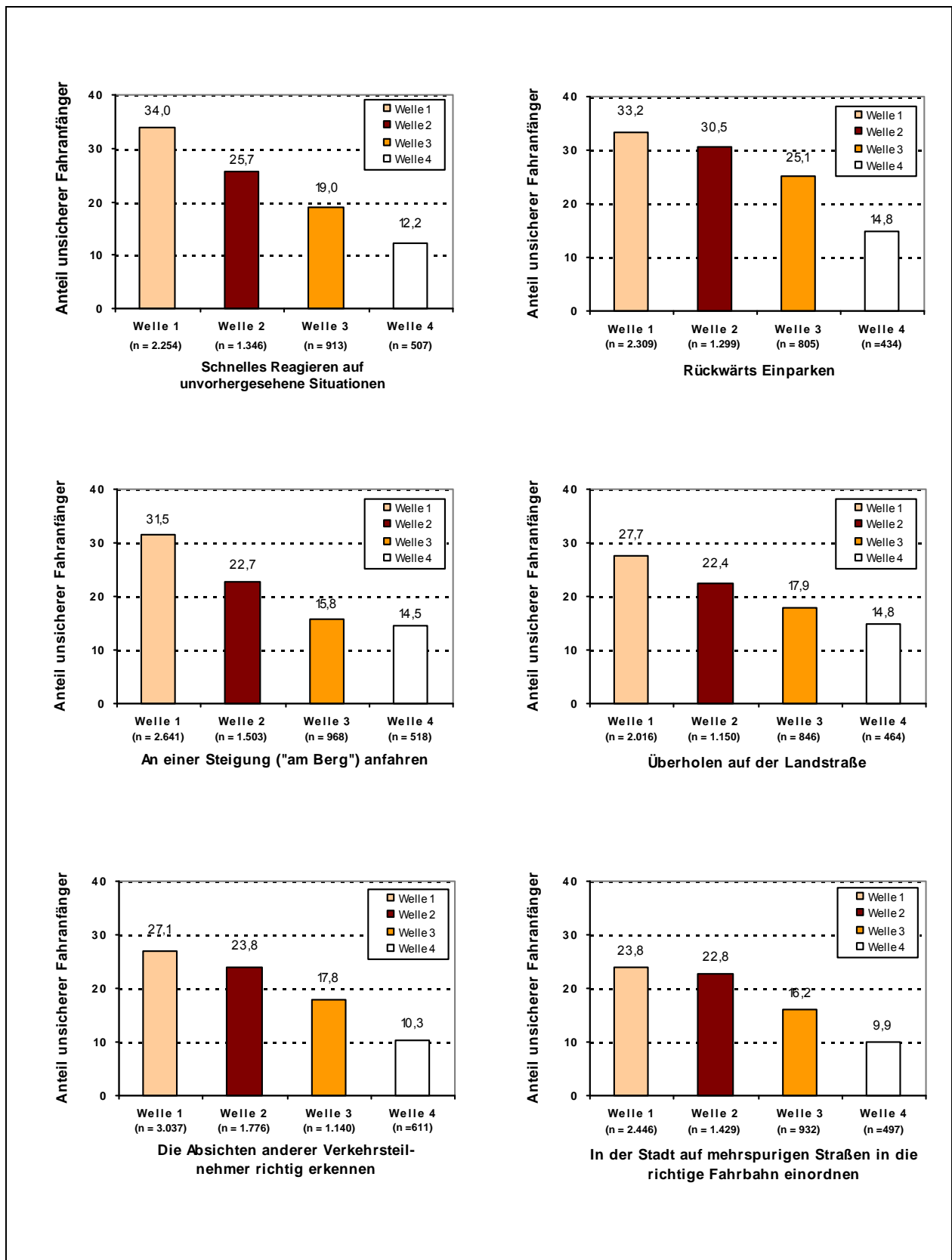


Bild 7-19a: Entwicklungstrends der Unsicherheiten unter aktiven Modellversuchsteilnehmern in ausgewählten Verkehrssituationen – Teil 1 von 3

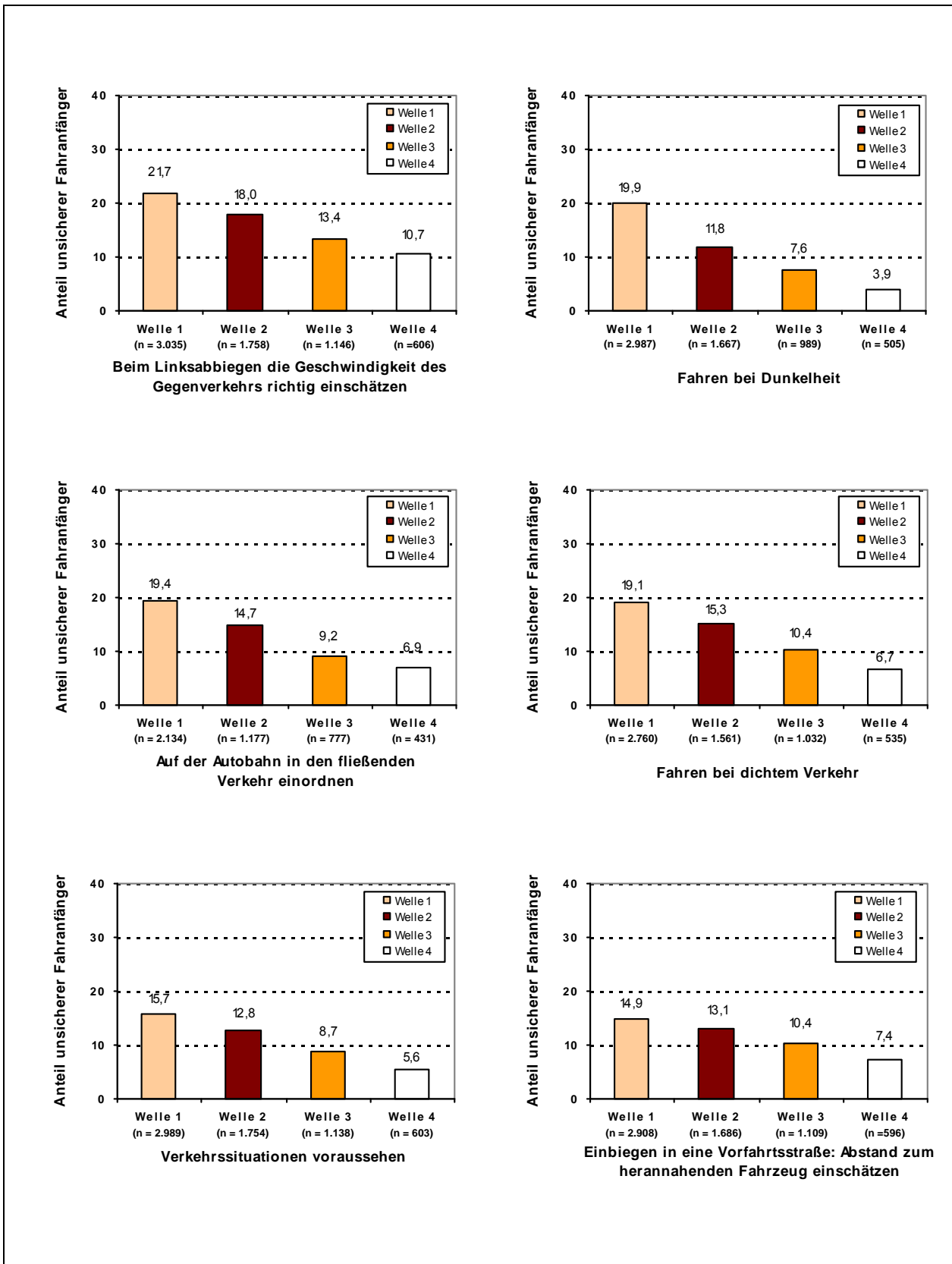


Bild 7-19b: Entwicklungstrends der Unsicherheiten unter aktiven Modellversuchsteilnehmern in ausgewählten Verkehrssituationen – Teil 2 von 3

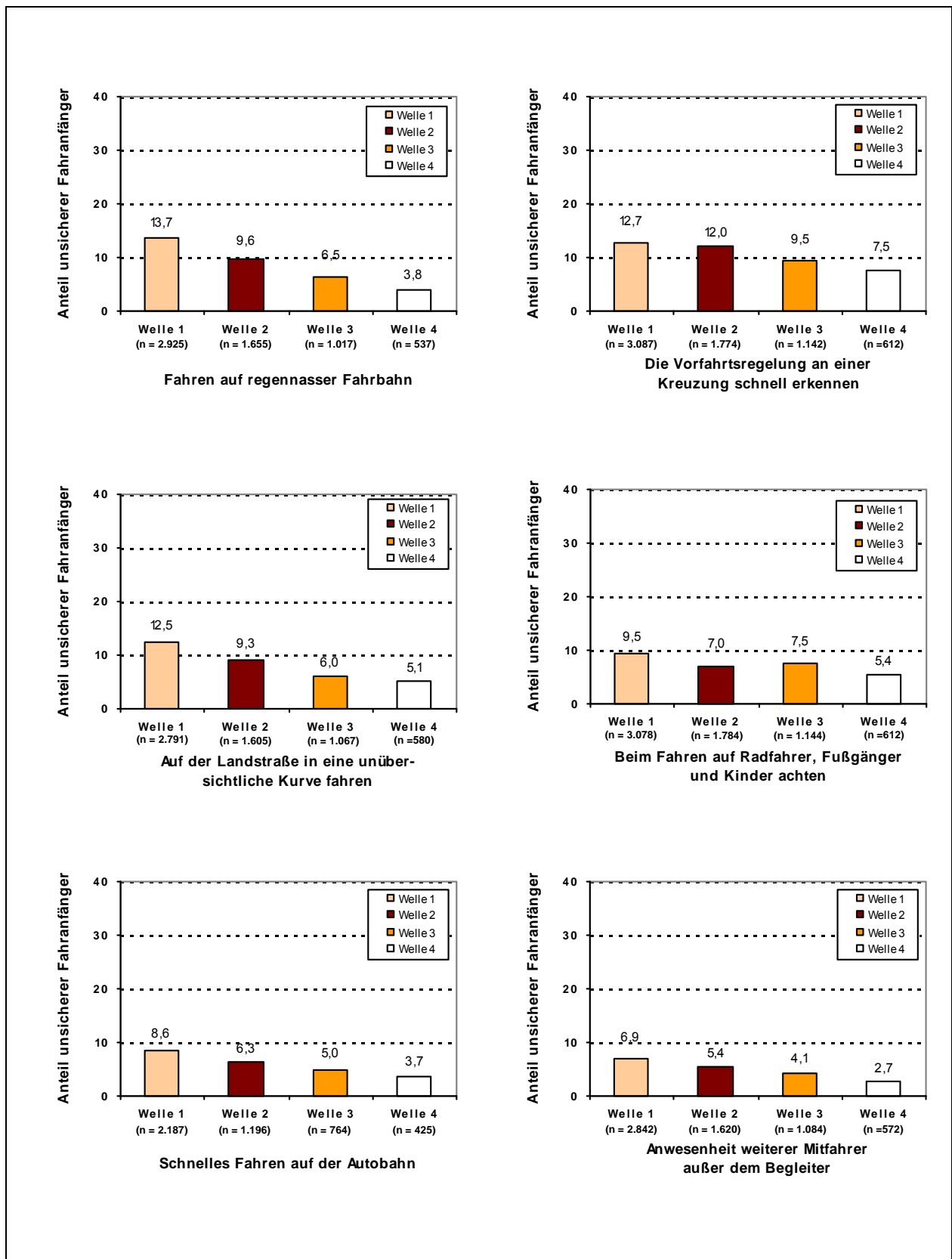


Bild 7-19c: Entwicklungstrends der Unsicherheiten unter aktiven Modellversuchsteilnehmern in ausgewählten Verkehrssituationen – Teil 3 von 3

schwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen“ (Wahrnehmung) verunsicherte beide Fahrergruppen ähnlich oft. Die festgestellten Unterschiede zwischen 17- und 18-jährigen Fahrern können als deutlicher Hinweis auf die Sicherheitswirkung des im Modellversuch mitfahrenden Begleiters interpretiert werden.

Aufgrund des – zumindest für aktive Modellversuchsteilnehmer – engen Bezugszeitraums der Fragen zu Unsicherheitsgefühlen von vier Wochen waren die Antwortmöglichkeiten auch von der Gelegenheitsstruktur, also der Chance, beim Autofahren überhaupt solche Situationen zu erleben, abhängig. Dies schlug sich in der Wahl der Antwortmöglichkeit „Diese Situation kam nicht vor“ nieder.²²⁷ Auch die häufigen Tage ohne Begleitfahrten unterstützten die Diskontinuität der Fahrerfahrungsbildung in potenziell verunsichernden Verkehrssituationen. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht angebracht, die individuelle Entwicklung der Unsicherheitsgefühle im Set der vorgegebenen Verkehrssituationen in der Panelperspektive nach zu verfolgen.

Auf der Aggregatebene der gesamten Stichprobe lässt sich jedoch der Trend des Anteils der Unsicheren je Verkehrssituation über die vier Panelwellen hinweg unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern gut nachvollziehen.

In Bild 7-19a-c werden die Anteile der unsicheren aktiven Modellversuchsteilnehmer je Verkehrssituation über alle vier Befragungswellen hinweg abgetragen. Mit einer Ausnahme²²⁸ ist unter diesen Aktiven ein von Befragung zu Befragung stetig sinkender Anteil unsicherer Fahrer erkennbar. Dies drückt sich auch darin aus, dass auf der Aggregatebene ein lineares Polynom (Trend 1. Ordnung) 16 der verbleibenden 17 Entwicklungen signifikant beschreibt. Lediglich zur Modellierung des „Rückwärts Einparkens“ ist ein quadratisches Polynom (Trend 2. Ordnung) notwendig. Inhaltlich lässt sich damit für 17 der 18 betrachteten Verkehrssituationen ein im Verlauf der Begleitphase sinkender Trend unsicherer Modellversuchsteilnehmer behaupten. Dieser Rückgang kann als Ausdruck des Zuwachses von Fahrerfahrung im Verlauf der Modellversuchsteilnahme interpretiert werden.

²²⁷ Die Anteile dieser Antwortkategorie schwankten zwischen 3,6 % für „Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten“ und über 30 % für „Überholen auf Landstraßen“ (35,7 %), „Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln“ (32,5 %) und „Schnelles Fahren auf der Autobahn“ (30,9 %).

²²⁸ „Beim Fahren auf Radfahrer, Fußgänger und Kinder achten“.

Die Begleiterbefragung im Rahmen der zweiten Panelwelle erlaubte zusätzlich zur Selbsteinschätzung der jungen Fahrer auch die Fremdeinschätzung der Unsicherheiten der Modellversuchsteilnehmer durch einen mitfahrenden erfahrenen Autofahrer. Tab. 7-3 vergleicht die Anteile unsicherer Fahrer, wie sie in der zweiten Panelwelle durch die Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer und die 17-Jährigen selbst zum Ausdruck gebracht wurden, informiert über die Rangplätze der potenziell verunsichernden Verkehrssituationen²²⁹ und die Stärke des Zusammenhangs zwischen den Urteilen von Fahrern und ihren Begleitern.

Am häufigsten benannte etwa ein Drittel der Begleiter (34,0 %) ein konkretes Fahrmanöver, bei dem sich der begleitete Jugendliche unsicher gefühlt hatte: das „Rückwärts Einparken“. An zweiter und dritter Stelle folgten Aspekte der Risikoeinschätzung, nämlich „Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen“ (28,8 %) und „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“ (24,4 %). Auf der Aggregatebene der gesamten Stichprobe stimmten die Jugendlichen und ihre Begleiter im Rangplatz und der Reihenfolge dieser am häufigsten identifizierten verunsichernden Verkehrssituationen überein. Der Zusammenhang zwischen Fahrern und ihren Begleitern ist jedoch lediglich beim „Rückwärts Einparken“ mittelstark²³⁰ ausgeprägt, bei den beiden Items zur Risikoeinschätzung dagegen lediglich gering (vgl. Tab. 7-3). Die stärksten Zusammenhänge zwischen der Beobachtung der Begleiter und der Selbsteinschätzung der Jugendlichen finden sich bei gut beobachtbaren Fahrmanövern.²³¹

Zwar ergibt sich aus den Beobachtungen der Begleiter eine leicht andere Rangfolge von Verkehrssituationen, in denen sie den begleiteten Jugendlichen als verunsichert einschätzten, als aus den Selbsteinschätzungen der jungen Fahrer. Allerdings unterscheidet sich die Rangfolge der Selbst- und Fremdwahrnehmung selten um mehr als zwei Rangplätze.

²²⁹ Die Reihenfolge der Verkehrssituationen in Tab. 7-3 entspricht jener der Selbsteinschätzung 17-jähriger Modellversuchsteilnehmer aus der ersten Panelwelle.

²³⁰ Vgl. zur Sprachregelung für die Stärke von Zusammenhängen WITTENBERG (1998: 153).

²³¹ Neben dem „Rückwärts Einparken“ auch noch bei „An einer Steigung (,am Berg‘) anfahren“ und „Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln“.

Unsicher gefühlt in folgenden Verkehrssituationen	Aus Sicht der ...				Stärke des Zusammenhangs zwischen Begleitern und Jugendlichen ¹⁾
	Begleiter	Jugendlichen	Begleiter	Jugendlichen	
	Anteil unsicherer aktiver Modellversuchsteilnehmer (Gesamt (n))		Rangplatz der potenziell verunsichernden Verkehrssituation		
Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen.	28,8 % (n = 1.099)	25,7 % (n = 1.346)	2	2	.290
Rückwärts Einparken.	34,0 % (n = 1.097)	30,5 % (n = 1.299)	1	1	.533
An einer Steigung („am Berg“) anfahren.	20,6 % (n = 1.207)	22,7 % (n = 1.503)	6	5	.521
Überholen auf Landstraßen.	22,2 % (n = 951)	22,4 % (n = 1.150)	4	6	.454
Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen.	24,4 % (n = 1.083)	23,8 % (n = 1.776)	3	3	.251
In der Stadt auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen.	20,7 % (n = 1.127)	22,8 % (n = 1.429)	5	4	.343
Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einzuschätzen.	16,7 % (n = 1.430)	18,0 % (n = 1.758)	8	7	.299
Auf der Autobahn in den fließenden Verkehr einfädeln.	15,0 % (n = 973)	14,7 % (n = 1.177)	9	9	.510
Fahren bei Dunkelheit.	10,7 % (n = 1.583)	11,8 % (n = 1.667)	13	13	.381
Fahren bei dichtem Verkehr.	11,7 % (n = 1.225)	15,3 % (n = 1.561)	11	8	.367
Verkehrssituationen voraussehen.	20,3 % (n = 1.416)	12,8 % (n = 1.754)	7	11	.251
Beim Einbiegen in eine Vorfahrtsstraße den Abstand zu einem herannahenden Fahrzeug einschätzen.	13,1 % (n = 1.421)	13,1 % (n = 1.686)	10	10	.317
Fahren auf regennasser Fahrbahn.	7,6 % (n = 1.350)	9,6 % (n = 1.655)	15	14	.299
Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen.	11,2 % (n = 1.446)	12,0 % (n = 1.774)	12	12	.307
Auf der Landstraße in eine unübersichtliche Kurve fahren.	7,8 % (n = 1.329)	9,1 % (n = 1.605)	14	15	.247
Beim Fahren auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder achten.	5,2 % (n = 1.419)	7,0 % (n = 1.784)	17	16	.255
Schnelles Fahren auf der Autobahn.	6,6 % (n = 983)	6,3 % (n = 1.196)	16	17	.372
Anwesenheit anderer Mitfahrer außer mir. / Anwesenheit weiterer Mitfahrer außer dem Begleiter.	4,7 % (n = 1.294)	5,4 % (n = 1.620)	18	18	.204

¹⁾ Zusammenhangsmaß Phi;

Tab. 7-3: Unsicherheiten der Fahrenanfänger in den letzten vier Wochen – aus Sicht der Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer und der 17-jährigen Jugendlichen, 2. Panelwelle

Eine Option zur Behebung der mehr oder weniger weit verbreiteten Unsicherheiten unter den Modellversuchsteilnehmern stellt – neben dem alltäglichen Fahrerlaubniswerb – z. B. der Besuch einer, gegebenenfalls kostenpflichtigen, Verkehrssicherheitsveranstaltung während der Zeit des Begleiteten Fahrens dar. Aktive Modellversuchs-

teilnehmer, die mittels eines Papierfragebogens an der zweiten Panelwelle teilnahmen, sowie Ehemalige der zweiten, dritten und vierten Erhebungswelle sollten über die Teilnahme an weiteren kostenpflichtigen Veranstaltungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nach der Führerscheinprüfung Auskunft geben. Die Teilnahme an solchen Wei-

terbildungskursen für Fahrer wurde nur von wenigen Befragten als Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt. Lediglich 87 Jugendliche (3,9 %) bejahten die Frage nach einer Teilnahme, für die große Mehrheit von 2.111 Befragten (96,1 %) spielten solche Veranstaltungen keine Rolle mehr. 43 Fahranfänger benannten für ihre Fortbildung ein konkretes Schulungsangebot, davon allein elfmal das ADAC Fahrsicherheitstraining.

Fazit

Bezüglich 18 ausgewählter Verkehrssituationen mit Unsicherheitspotential berichten junge Frauen durchgehend häufiger Unsicherheitsgefühle als junge Männer. Die Wirkung vermehrter Fahrerfahrung zeigt sich darin, dass in 13 dieser Verkehrssituationen Vielfahrer sich seltener unsicher fühlen als Wenigfahrer. In zwölf Verkehrssituationen fühlen sich ehemalige Modellversuchsteilnehmer öfter unsicher als aktive. Dieser Befund aus der Erstbefragung spricht dafür, dass eine kurze Begleitdauer von lediglich bis zu drei Monaten für den wirkungsvollen Aufbau von Fahrerfahrung nicht ausreicht.

Vergleiche zwischen 17-jährigen Modellversuchsteilnehmern und 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern erbringen deutliche Hinweise auf die Sicherheitswirkung des mitfahrenden Begleiters.

Im Trend drückt sich die Zunahme von Fahrerfahrung unter aktiven Modellversuchsteilnehmern in der Abnahme des Anteils unsicherer Fahranfänger im Zeitverlauf aus.

Hinsichtlich der drei am häufigsten genannten potenziell verunsichernden Verkehrssituationen stimmen Jugendliche und ihre Begleiter überein. Die größte Übereinstimmung zeigt sich bei abgrenzbaren Fahrmanövern wie rückwärts Einparken, Anfahren „am Berg“ und Einfädeln auf der Autobahn.

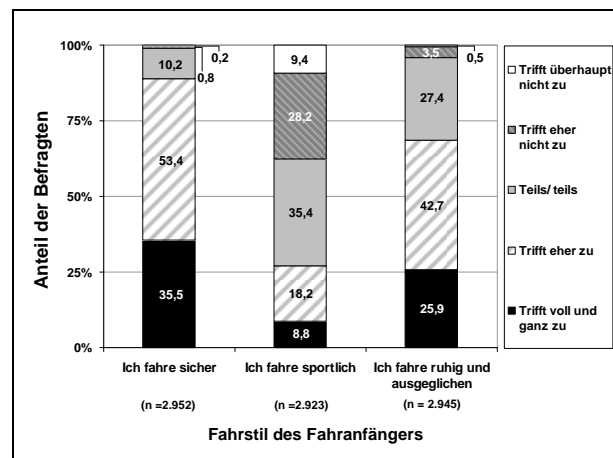
7.2 Einschätzung des Fahrstils

Drei weitere Fragen im Rahmen der zweiten Panelwelle sollten zusätzliche Auskunft über die sichere, sportliche bzw. ruhige und ausgeglichene Fahrweise der jungen Fahrer im Modellversuch geben. Bild 7-20 zeigt zunächst die Häufigkeitsverteilungen der drei Items für alle Befragten.²³²

²³² Folgende Antworten waren möglich (numerische Codes in Klammern): (5) „Trifft voll und ganz zu“, (4) „Trifft eher zu“, (3) „Teils / teils“, (2) „Trifft eher nicht zu“ und (1) „Trifft überhaupt nicht zu“.

Hinsichtlich einer sicheren Fahrweise fällt auf, dass nahezu neun von zehn Modellversuchsteilnehmern „voll und ganz“ (35,5 %) oder „eher“ (53,4 %) von sich behaupteten, sicher Auto zu fahren. Nur jeder zehnte Befragte (10,2 %) bezeichnete dies nur als „teils / teils“ zutreffend. Lediglich 1,0 % der jungen Fahrer hielten sich selbst zum Zeitpunkt der zweiten Panelwelle „eher“ (n = 22) oder „überhaupt“ nicht (n = 6) für einen sicheren Fahrer (vgl. Bild 7-20).

Unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern schätzten männliche 17-Jährige im Vergleich zu gleichaltrigen Frauen ihre Fahrweise ausgeprägter als sicher ein (vgl. Bild 7-21). In den alten Bundesländern fand sich eine stärker sicherheits-affine Einschätzung der Fahrweise als in den neuen Bundesländern, in verdichteten Räumen war diese Selbsteinschätzung stärker ausgeprägt als in Agglomerationsräumen und dort wiederum stärker als in ländlichen Räumen. Schließlich bezeichneten ehemalige Modellversuchsteilnehmer im Vergleich zu Aktiven ihre Fahrweise beim Alleinefahren signifikant häufiger als sicher.



2. Panelwelle, alle Modellversuchsteilnehmer;

Bild 7-20: Fahranfänger: Selbsteinschätzung des Fahrstils

Eine „sportliche“ Fahrweise attestierten sich lediglich ca. ein Viertel der Modellversuchsteilnehmer (27,0 %) „voll und ganz“ oder „eher“, etwa ein Drittel (35,4 %) „teils / teils“ und weitere 37,6 % „eher“ oder „überhaupt“ nicht (vgl. Bild 7-20).

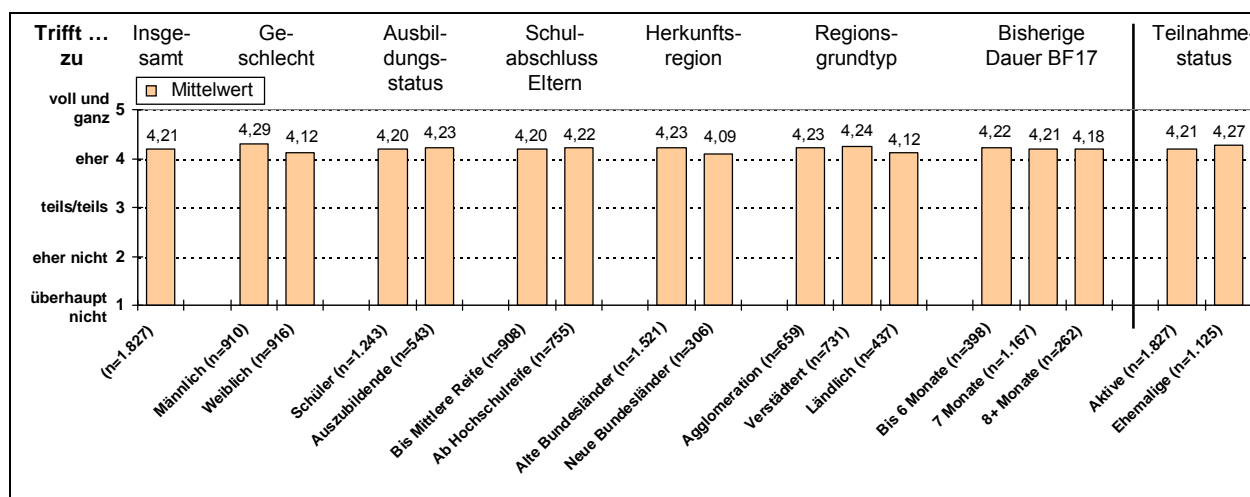
Bild 7-22 verweist auf deutliche Unterschiede zwischen 17-jährigen Männern und Frauen, wobei männliche Fahranfänger sich signifikant ausgeprägter als „sportliche Fahrer“ einschätzten. Auch der höhere Mittelwert unter Auszubildenden im Vergleich zu Schülern lässt sich statistisch verallgemeinern. Im Vergleich des begleiteten mit dem

anschließenden Alleinfahren lässt sich kein Unterschied hinsichtlich einer „sportlichen“ Fahrweise verallgemeinern.

Wenn man unter einer „sportlichen“ Fahrweise alltagssprachlich das Ausfahren der Gänge, das zügige Beschleunigen, das schnelle Einfahren in Kurven oder das späte Bremsen versteht, dann stellt die Formulierung des dritten Items hierzu einen Gegenpol dar, dem die Modellversuchsteilnehmer offenkundig eher zuneigten. So behauptete ein Viertel der Befragten (25,9 %) von sich das „voll und ganz“ Zutreffen einer ruhigen und ausgeglichenen Fahrweise (vgl. Bild 7-20). Für weitere 42,7 % traf dies „eher“ zu. Mehr als ein Viertel der Fahranfänger (27,4 %) konnten sich zumindest

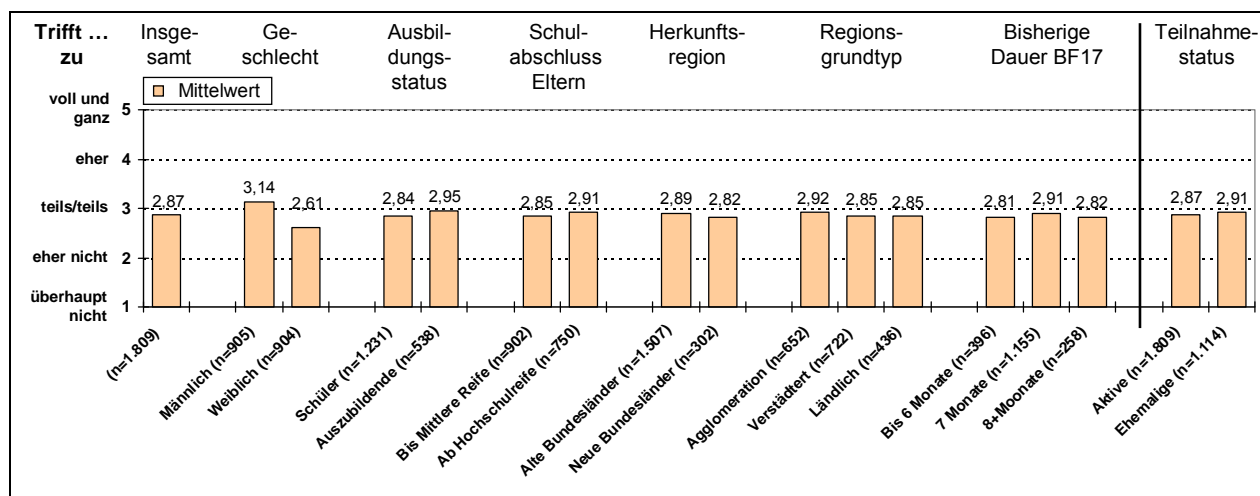
„teils / teils“ mit dieser Charakterisierung identifizieren. Nur wenige Befragte gaben zu Protokoll, dass die Charakterisierung ihrer Fahrweise als ruhig und ausgeglichen „eher“ (3,5 %) oder „überhaupt“ nicht (0,5 %) auf sie zuträfe.

Unter den aktiven Modellversuchsteilnehmern unterscheiden sich nur junge Männer und Frauen in dieser Einschätzung, wobei weibliche Modellversuchsteilnehmer ihren Fahrstil signifikant stärker als ruhig und ausgeglichen einschätzten (vgl. Bild 7-23). Die diesbezügliche Selbsteinschätzung aktiver und ehemaliger Modellversuchsteilnehmer unterscheidet sich nicht signifikant.



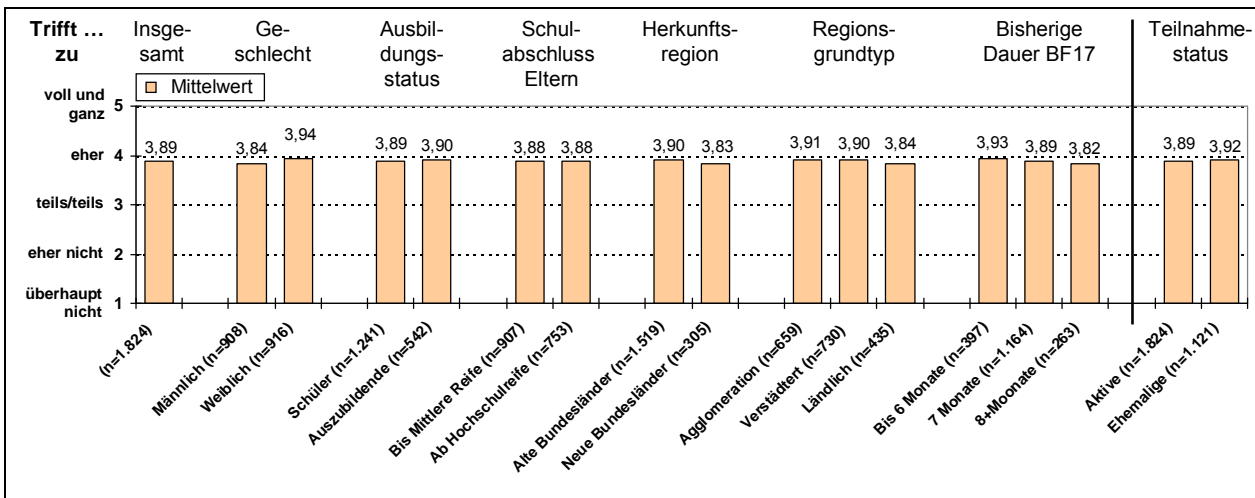
Aktive Modellversuchsteilnehmer der 2. Panelwelle

Bild 7-21: Selbsteinschätzung des Fahrstils: „Ich fahre sicher“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer der 2. Panelwelle

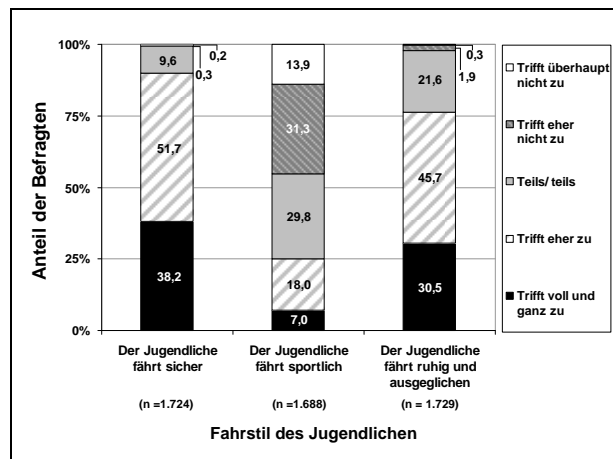
Bild 7-22: Selbsteinschätzung des Fahrstils: „Ich fahre sportlich“ – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer der 2. Panelwelle

Bild 7-23: Selbsteinschätzung des Fahrstils: „Ich fahre ruhig und ausgeglichen“ – nach relevanten Subgruppen

Im Rahmen der Begleiterbefragung konnten auch fahrerfahrene Erwachsene den Fahrstil des von ihnen begleiteten Jugendlichen auf den gleichen Dimensionen einschätzen.²³³ Eine sichere Fahrweise des Jugendlichen wurde von 38,2 % der Begleiter „voll und ganz“ und von über der Hälfte (51,7 %) „eher“ als zutreffend bezeichnet. Lediglich fünf Begleiter konnten der Aussage „eher“, drei weitere „überhaupt“ nicht zustimmen (vgl. Bild 7-24). Der Charakterisierung der Fahrweise des begleiteten Jugendlichen als „sportlich“ stimmte ein Viertel der Begleiter „voll und ganz“ (7,0 %) oder „eher“ (18,0 %) zu, weitere 29,8 % bezeichneten dies noch teilweise als zutreffend und eine Mehrheit von 45,2 % beurteilte diesen Aspekt als nicht zutreffend. Eine ruhige und ausgeglichene Fahrweise wurde den Jugendlichen von mehr als drei Vierteln ihrer Begleiter (76,2 %) „voll und ganz“ oder „eher“ bescheinigt. Ein weiteres Fünftel der Erwachsenen (21,6 %) fand diese Aussage zumindest teilweise zutreffend. Nur 1,9 % waren diesbezüglich „eher“ nicht einverstanden und lediglich fünf Begleiter bezeichneten eine ruhige und ausgeglichene Fahrweise des Jugendlichen als „überhaupt nicht“ zutreffend.



2. Panelwelle, Begleiter von allen Modellversuchsteilnehmern;

Bild 7-24: Begleiter: Fremdeinschätzung des Fahrstils des Jugendlichen

Vergleicht man die Selbsteinschätzungen von Fahranfängern mit den Fremdeinschätzungen durch ihre jeweiligen Begleiter, so errechnen sich die in Tab. 7-4 aufgelisteten Zusammenhänge. Daraus wird ersichtlich, dass sich die jungen Fahrer und ihre Begleiter über das Zutreffen oder Nicht-Zutreffen einer „sicheren“ oder „ruhigen und ausgeglichenen“ Fahrweise weniger einig waren („geringe Zusammenhänge“) als über die „Sportlichkeit“ der Fahrweise des Jugendlichen („mittlere Zusammenhänge“).²³⁴

²³³ Dabei standen ihnen die gleichen Antwortkategorien wie den Fahranfängern zur Verfügung.

²³⁴ Zur Sprachregelung für die Stärke von Zusammenhängen vgl. WITTENBERG (1998: 153).

Fahrstil des Jugendlichen	Alle Fahranfänger und ihre Begleiter	Aktive BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter	Aktive BF17-Teilnehmer	
			Begleiter = Mutter	Begleiter = Vater
Korrelationskoeffizient				
sicher	.344 * (n = 1.683)	.358 * (n = 1.413)	.324 * (n = 935)	.395 * (n = 457)
sportlich	.560 * (n = 1.636)	.577 * (n = 1.384)	.605 * (n = 916)	.507 * (n = 449)
ruhig und ausgeglichen	.365 * (n = 1.684)	.369 * (n = 1.415)	.396 * (n = 936)	.303 * (n = 458)

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p \leq .05$; zweiseitige Signifikanz).

Tab. 7-4: Korrelation der Selbsteinschätzung des Fahrstils des Jugendlichen mit der Fremdeinschätzung durch ihre Begleiter

Bild 7-25 differenziert für die Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer die Mittelwerte der Einschätzungen eines sicheren Fahrstils der Jugendlichen nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Einzig der Unterschied nach der bisherigen Fahrleistung erweist sich als statistisch signifikant. Aus der Sicht der Begleiter führen Jugendliche mit mehr Fahrerfahrung („Vielfahrer“) sicherer als solche mit weniger Fahrerfahrung („Wenigfahrer“).²³⁵ Die Einschätzungen von Müttern und Vätern bezüglich der Sicherheit des Fahrstils des begleiteten Jugendlichen unterscheiden sich nicht. Im Vergleich der aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmer wurde 18-Jährigen von ihren ehemaligen Begleitern eine sicherere Fahrweise attestiert als 17-jährigen Aktiven.

In der Beurteilung des Zutreffens einer sportlichen Fahrweise unterscheiden sich die Begleiter hinsichtlich des Geschlechts der BF17-Teilnehmer, wobei männlichen Fahrern eine deutlich sportlichere Fahrweise bescheinigt wurde (vgl. Bild 7-26). Begleiter mit hohem Bildungsabschluss schätzten den Fahrstil des Jugendlichen ebenfalls als sportlicher ein als solche mit bis zu einem mittlerem elterlichen Bildungsabschluss. Differenziert nach der Fahrleistung lässt sich feststellen, dass der Fahrstil von Vielfahrern von ihren Begleitern als deutlich sportlicher wahrgenommen wurde als jener von Wenigfahrern. Auch hierbei unterscheiden sich Mütter und Väter aktiver Modellversuchsteilnehmer nicht in ihren Urteilen. Das Gleiche gilt für die Bewertung der Sportlichkeit des

²³⁵ Diese Dichotomisierung der Fahrleistung im Rahmen der zweiten Panelwelle trennt die Fahranfänger bei einer geschätzten bisherigen Gesamt-Fahrleistung im Modellversuch von 1.000 km.

Fahrstils aktiver im Vergleich zu ehemaligen Modellversuchsteilnehmern.

Bild 7-27 unterstreicht die weitgehende Einigkeit der Begleiter hinsichtlich einer ruhigen und ausgeglichenen Fahrweise der Jugendlichen. Nur Vielfahrern wird wieder ein stärkeres Zutreffen eines solchen Fahrstils bescheinigt als Wenigfahrern. Väter und Mütter unterscheiden sich in ihren diesbezüglichen Urteilen nicht voneinander.

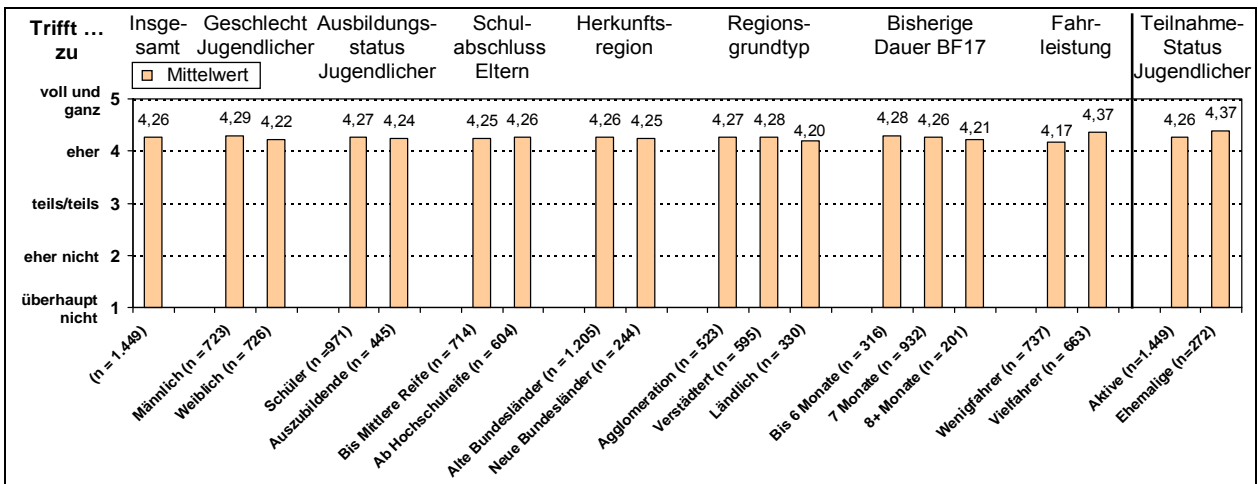
Abschließend zu dieser Thematik soll noch auf die mögliche Übereinstimmung der Fahrstile der Jugendlichen und ihrer individuellen Begleiter als Indikator für die mögliche „Vererbung“ des Fahrstils vom Begleiter auf den Jugendlichen eingegangen werden.²³⁶ Hierzu werden die Selbsteinschätzungen des Fahrstils der Begleiter (vgl. Abschnitt 6.4.1) wieder aufgegriffen und folgende Zusammenhänge gemessen (vgl. Tab. 7-5): Die Übereinstimmung

- der Selbsteinschätzung der Jugendlichen mit der Selbsteinschätzung der häufigsten Begleiter,
- der Selbsteinschätzung der Jugendlichen mit der Fremdeinschätzung der häufigsten Begleiter durch die Jugendlichen selbst,
- der Selbsteinschätzung des Begleiters mit seiner Fremdeinschätzung durch den Jugendlichen und
- die Fremdeinschätzung des Jugendlichen durch den Begleiter mit der Fremdeinschätzung des häufigsten Begleiters durch die Jugendlichen.²³⁷

Die Selbsteinschätzungen der Jugendlichen und ihrer häufigsten Begleiter zeigen hinsichtlich eines „sicheren“ bzw. „ruhig und ausgeglichenen“ Fahrstils lediglich „sehr geringe“ Zusammenhänge und hinsichtlich eines „sportlichen“ Fahrstils einen „geringen“ Zusammenhang. Das Gleiche gilt auch für die jugendlichen Selbst- und Fremdeinschätzungen ihrer Begleiter.

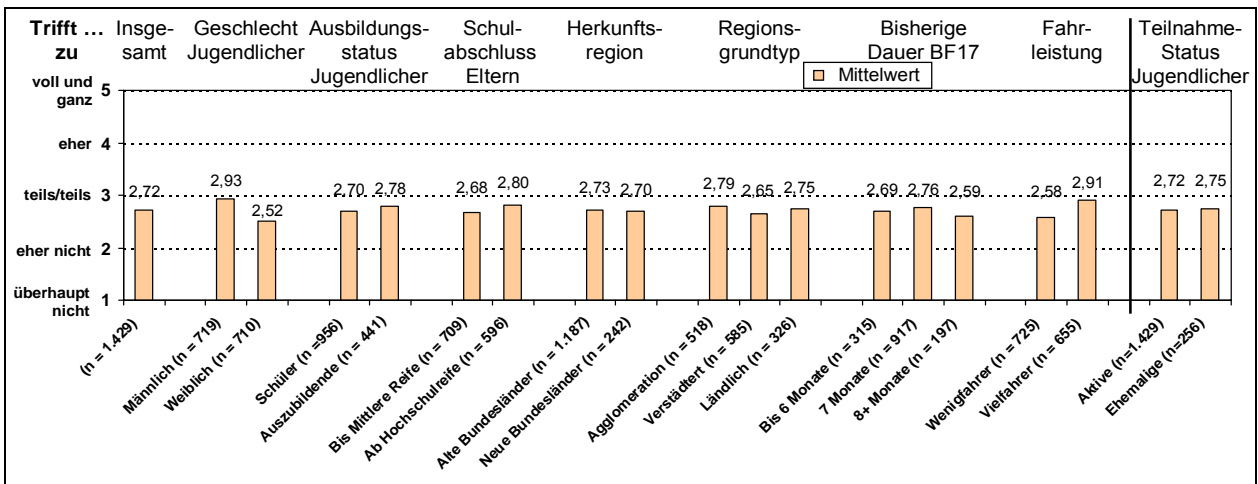
²³⁶ In diese Berechnungen gehen nur die Urteile von Jugendlichen mit Elternteilen als häufigste Begleiter bzw. Müttern oder Vätern als Begleiter ihrer Kinder ein, da nur diese Urteile eindeutig als aufeinander bezogen identifizierbar sind.

²³⁷ Dabei gilt es zu beachten, dass die Jugendlichen nach ihrem häufigsten Begleiter gefragt wurden, diese Person jedoch nicht identisch sein musste mit dem Beantworter des Begleiterfragebogens.



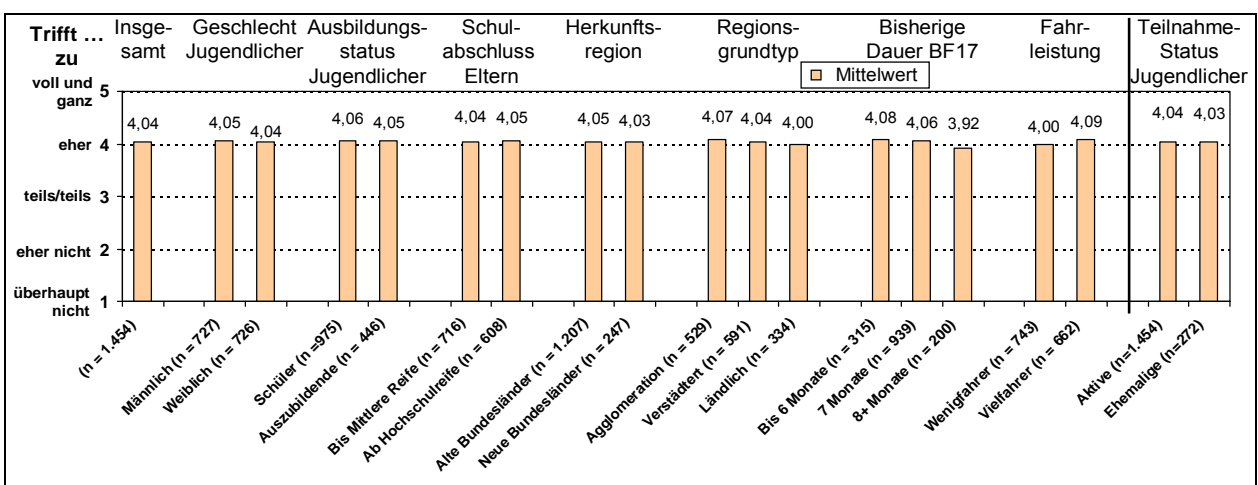
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer der 2. Panelwelle

Bild 7-25: Begleitereinschätzung des Jugendlichen-Fahrstils: „Der Jugendliche fährt sicher“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer der 2. Panelwelle

Bild 7-26: Begleitereinschätzung des Jugendlichen-Fahrstils: „Der Jugendliche fährt sportlich“ – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer der 2. Panelwelle

Bild 7-27: Begleitereinschätzung des Jugendlichen-Fahrstils: „der Jugendliche fährt ruhig und ausgeglichen“ – nach relevanten Subgruppen

Einschätzung des Fahrstils als ...	Selbsteinschätzung des Jugendlichen und Selbsteinschätzung des Begleiters	Selbsteinschätzung des Jugendlichen und Fremdeinschätzung des Begleiters durch den Jugendlichen	Selbsteinschätzung des Begleiters und Fremdeinschätzung des Jugendlichen durch den Begleiter	Fremdeinschätzung des Jugendlichen durch den Begleiter und Fremdeinschätzung des Begleiters durch den Jugendlichen
	Korrelationskoeffizienten nach Pearson			
... sicher	.148 * (n = 1.151)	.135 * (n = 1.186)	.292 * (n = 1.176)	.059 * (n = 1.145)
... sportlich	.339 * (n = 1.120)	.409 * (n = 1.172)	.509 * (n = 1.148)	.307 * (n = 1.125)
... ruhig und ausgeglichen	.153 * (n = 1.154)	.277 * (n = 1.182)	.356 * (n = 1.180)	.208 * (n = 1.147)

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p \leq .05$; zweiseitige Signifikanz).

Tab. 7-5: Korrelationen der Einschätzung des Fahrstils der Jugendlichen und ihrer Begleiter

Stärkere Zusammenhänge lassen sich für die Selbsteinschätzungen des Fahrstils der Begleiter und ihre Fremdeinschätzung durch die Jugendlichen feststellen. Aus der Sicht der Begleiter errechnen sich hinsichtlich eines „sicheren“ bzw. „ruhigen und ausgeglichenen“ Fahrstils „geringe“ Zusammenhänge, hinsichtlich eines „sportlichen“ Fahrstils ein „mittlerer“ Zusammenhang.

Die gegenseitige Fremdeinschätzung eines „sicheren“ Fahrstils ist nur „sehr gering“, jene eines „ruhigen und ausgeglichenen“ bzw. „sportlichen“ Fahrstils ebenfalls nur „gering“.

Am stärksten sind die Zusammenhänge bei der Einschätzung der Fahrstile des Jugendlichen und seines Begleiters auf der Dimension der „Sportlichkeit“ bzw. bei der beiderseitigen Beurteilung der Fahrstile durch den Begleiter. Die meist nur geringen Zusammenhänge lassen jedoch die Annahme der „Vererbung“ eines bestimmten Fahrstils vom Begleiter auf den Jugendlichen nicht generell erhärten.

Fazit

In der Selbsteinschätzung ihres Fahrstils charakterisieren sich Modellversuchsteilnehmer weit überwiegend als „sicher“, zu zwei Dritteln als „ruhig und ausgeglichen“ und nur zu etwa einem Viertel als „sportlich“. In allen drei Urteilen unterscheiden sich junge Männer und junge Frauen. Nur hinsichtlich eines sicheren Fahrstils bringen ehemalige begleitete Fahrer ihre Selbsteinschätzung stärker zum Ausdruck als noch aktive Modellversuchsteilnehmer.

Begleiter bezeichnen den Fahrstil ihrer Fahrnovizen ebenfalls weit überwiegend als „sicher“ und

„ruhig und ausgeglichen“ und ähnlich häufig wie die Fahranfänger selbst als „sportlich“. Die individuellen Übereinstimmungen mit den Urteilen der Fahranfänger sind lediglich „gering“ bis „mittelstark“. Vielfahrende Jugendliche fahren im Urteil ihrer Begleiter sicherer, ruhiger und ausgeglichener sowie sportlicher als Wenigfahrer, ehemalige sicherer als aktive Modellversuchsteilnehmer. Auch nach dem Geschlecht der Fahranfänger und der höchsten Schulbildung ihrer Eltern äußern sich Begleiter unterschiedlich in Bezug auf einen sportlichen Fahrstil.

Im Vergleich der Selbst- und Fremdeinschätzungen der Fahrstile der Jugendlichen und ihrer Begleiter lässt sich die Annahme der „Vererbung“ eines bestimmten Fahrstils vom Begleiter auf den Jugendlichen nicht generell erhärten.

7.3 Subjektive Indikatoren des Erfahrungsaufbaus

Sieben weitere Items im Fragebogen der zweiten Panelwelle sollten die Fortschritte des Fahrerfahrungsaufbaus beim Autofahren nachvollziehen lassen.²³⁸

Bild 7-28 fasst die Häufigkeitsverteilungen zu unterschiedlichen Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus aus der Sicht der Jugendlichen für alle Modellversuchsteilnehmer zusammen. Die stärksten Fortschritte sahen die Befragten hinsichtlich einer besseren Beherrschung des Autos („voll und

²³⁸ Auch hier waren folgende Antworten möglich (numerische Codes in Klammern): (5) „Trifft voll und ganz zu“, (4) „Trifft eher zu“, (3) „Teils / teils“, (2) „Trifft eher nicht zu“ und (1) „Trifft überhaupt nicht zu“.

ganz zutreffend“: 62,1 %; „eher zutreffend“: 30,6 %). Nur sehr vereinzelt konnten die Jugendlichen keinen Fortschritt in ihrer Fahrzeugbeherrschung erkennen. Diese Ansicht wurde so weitgehend geteilt, dass sich bei der Differenzierung der Antworten der Aktiven nach den Kategorien der unabhängigen Variablen ebenso wenig ein verallgemeinerbarer Unterschied feststellen ließ, wie zwischen aktiven und ehemaligen Modellversuchsteilnehmern, bei deren Rückblick auf ihre abgeschlossene Begleitdauer (vgl. Bild 7-29).

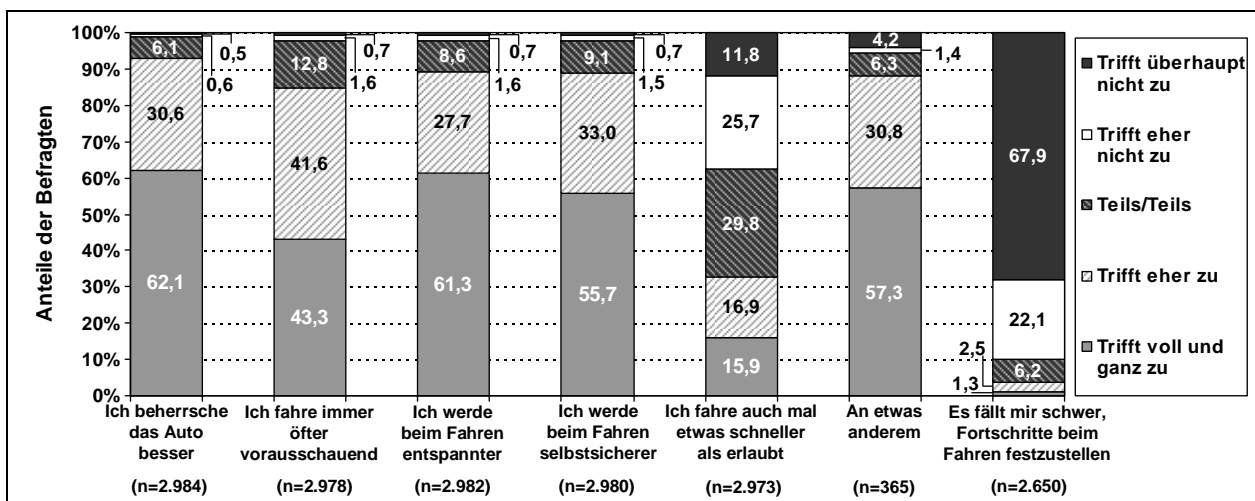
Jeweils mehr als vier von zehn Modellversuchsteilnehmern stimmten der Aussage, immer öfter vorausschauend zu fahren, „voll und ganz“ (43,3 %) oder „eher“ (41,6 %) zu. Weitere 12,8 % sahen hier „teils / teils“ Fortschritte (vgl. Bild 7-28). Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen lassen sich lediglich nach der bisherigen Begleitdauer verallgemeinern, und zwar mit der stärksten Zustimmung zum immer öfter vorausschauenden Fahren unter den Fahranfängern mit der (bisher) relativ längsten Begleitdauer (vgl. Bild 7-30). Aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer unterscheiden sich hierbei nicht.

Ein weiterer Indikator für den zunehmenden Erfahrungsaufbau ist das von 61,3 % der Befragten als „voll und ganz“ zutreffend bezeichnete entspanntere Autofahren. Weitere 27,7 % stimmten dem noch „eher“ zu und 8,6 % „teils / teils“ (vgl. Bild 7-28). Bei dieser Einschätzung lassen sich signifikante Unterschiede zwischen Kindern von Eltern mit niedriger Schulbildung und solchen mit höherer Schulbildung sowie zwischen Personen aus West-

und Ostdeutschland feststellen (vgl. Bild 7-31). Kinder von Eltern mit mindestens Hochschulreife und Fahranfänger aus den alten Bundesländern brachten ihren subjektiv wahrgenommenen entspannteren Fahrstil deutlicher zum Ausdruck.

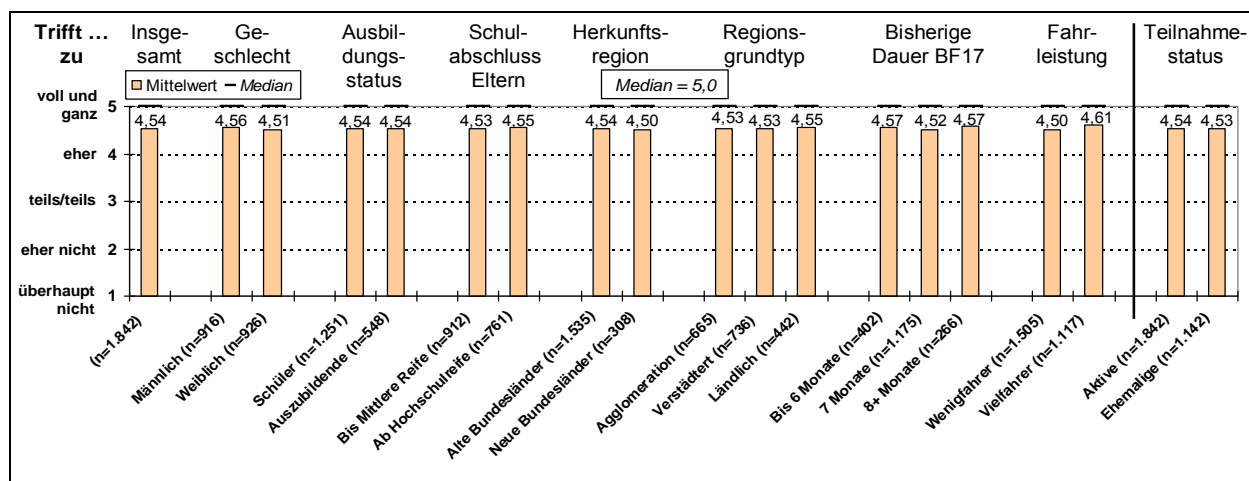
Eine wachsende Selbstsicherheit beim Autofahren diagnostizierte mehr als die Hälfte der Modellversuchsteilnehmer (55,7 %) als „voll und ganz“, ein weiteres Drittel (33,0 %) als „eher“ zutreffend (vgl. Bild 7-28). Im Vergleich der Kategorien der unabhängigen Variablen behaupteten nur Aktive aus den neuen Bundesländern in signifikant geringerem Maße eine Zunahme des selbstsichereren Fahrens (vgl. Bild 7-32).

Das Übertreten der vorgeschriebenen Geschwindigkeit beim Autofahren interpretierte nahezu ein Drittel aller Fahranfänger als Anzeichen eines fahrerischen Fortschritts („voll und ganz zutreffend“: 15,9 %; „eher“ zutreffend: 16,9 %). Fast gleich viele Modellversuchsteilnehmer (29,8 %) fanden dies zumindest teilweise zutreffend (vgl. Bild 7-28). Unterschiede in der Beurteilung dieses Items lassen sich nach der Schulbildung der Eltern und den Regionsgrundtypen feststellen. Kinder von Eltern mit höherer Schulbildung fanden die in Frage stehende Aussage eher zutreffend als ihre Pendanten mit Eltern mit niedriger bis mittlerer Schulbildung. Auch mit zunehmender Bevölkerungsdichte lässt sich ein stärkeres Zutreffen der Interpretation einer Geschwindigkeitsüberschreitung als Hinweis auf eine zunehmende Fahrerfahrung nachweisen (vgl. Bild 7-33).



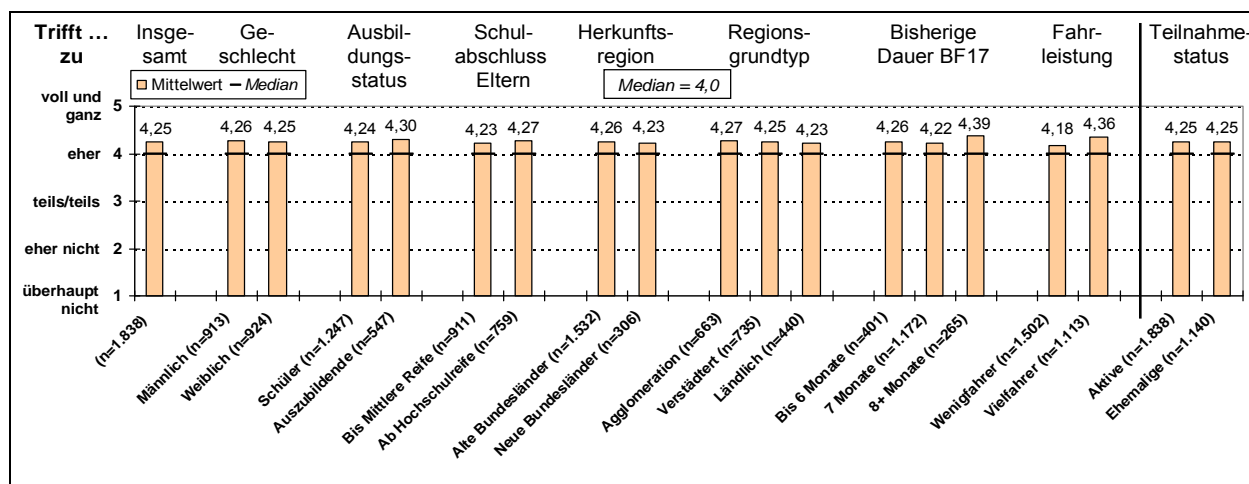
Alle Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-28: Häufigkeitsverteilung der Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus aus Sicht der Jugendlichen



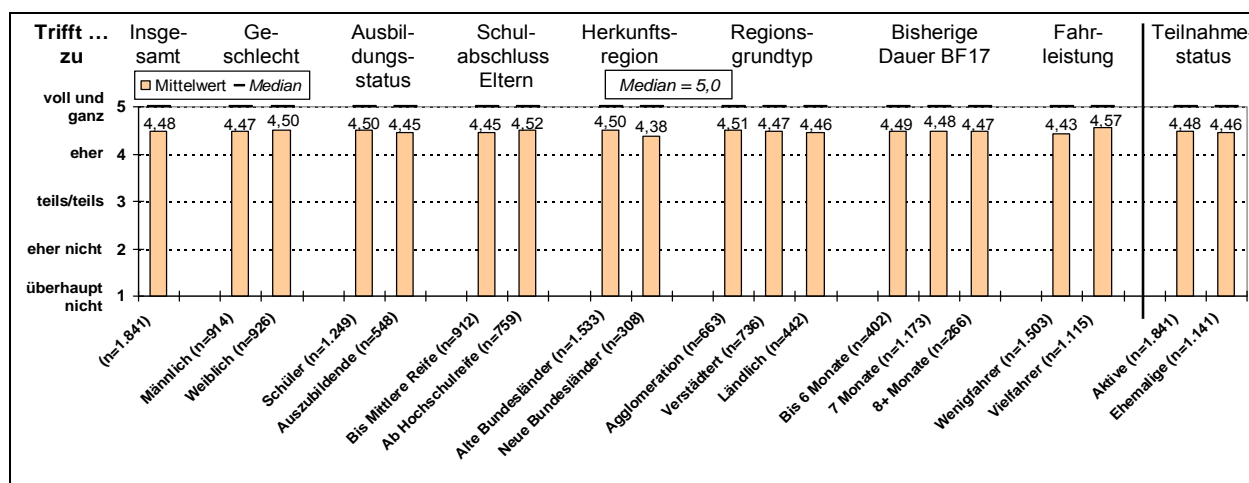
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-29: Einschätzung des Jugendlichen: „Ich beherrsche das Auto besser“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen



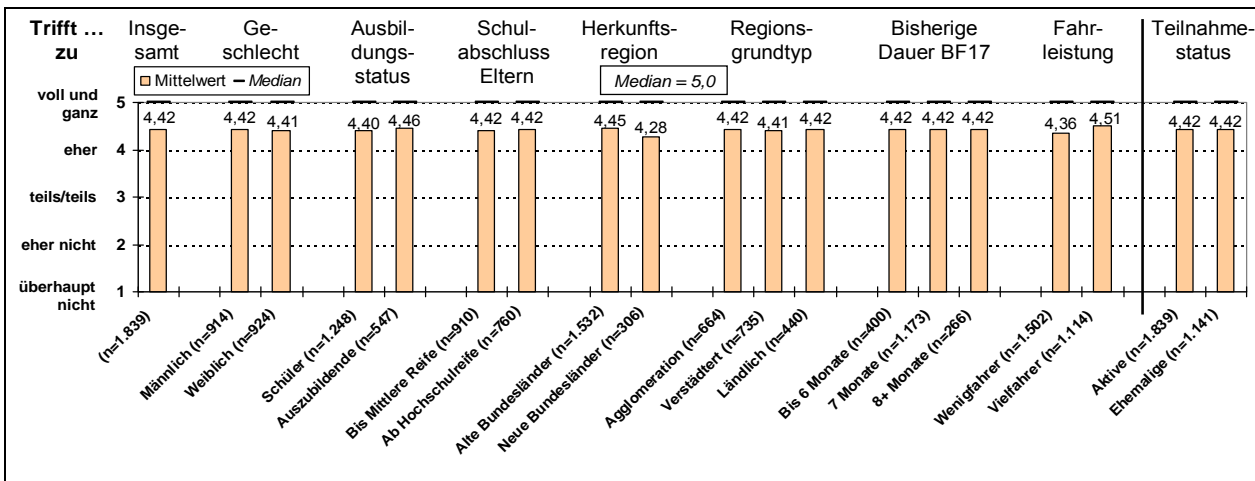
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-30: Einschätzung des Jugendlichen: „Ich fahre öfter vorausschauend“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen



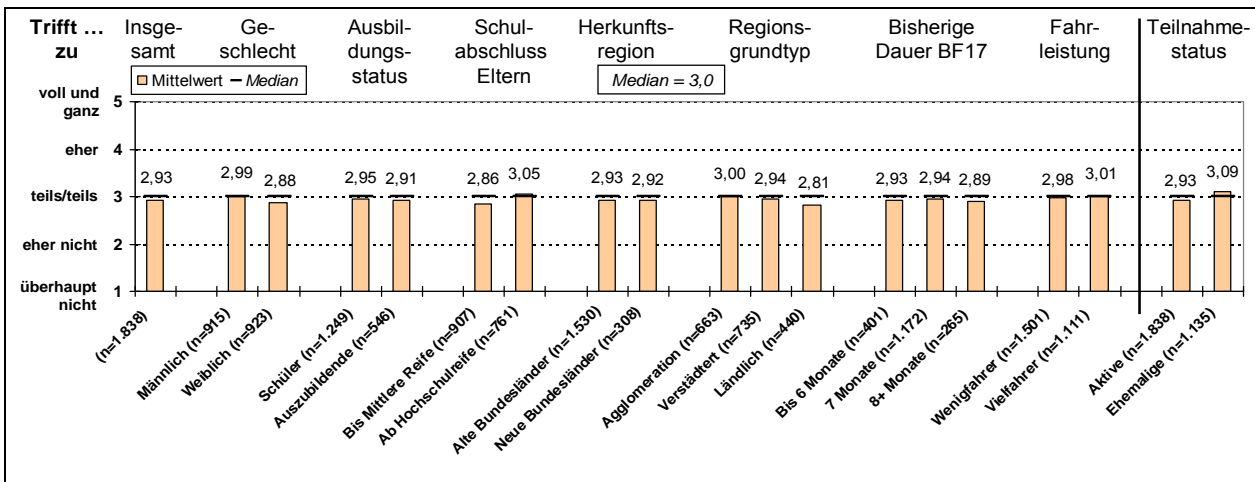
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-31: Einschätzung des Jugendlichen: „Ich werde beim Fahren entspannter“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen



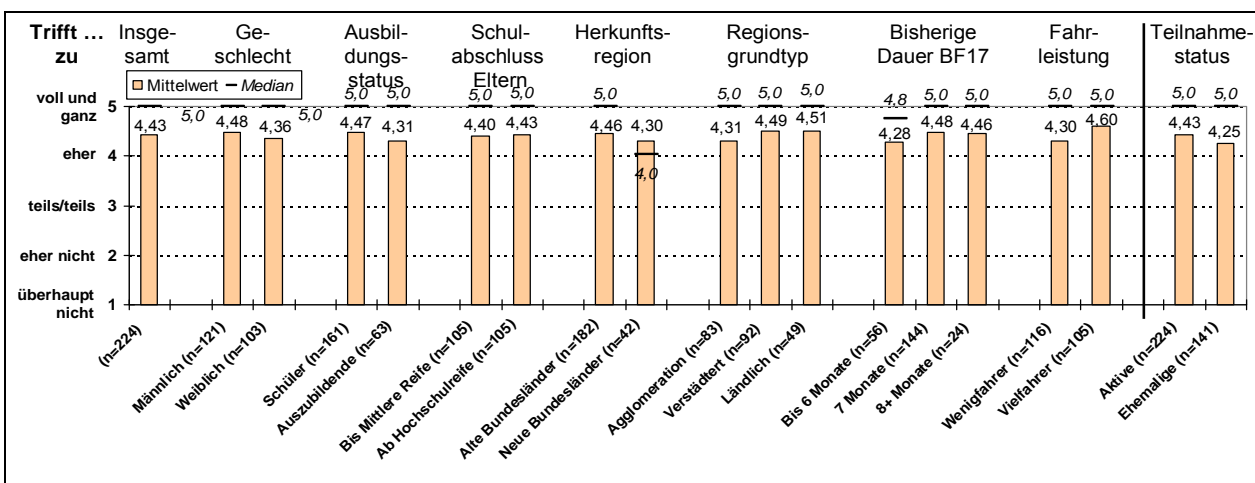
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-32: Einschätzung des Jugendlichen: „Ich werde beim Fahren selbstsicherer“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen



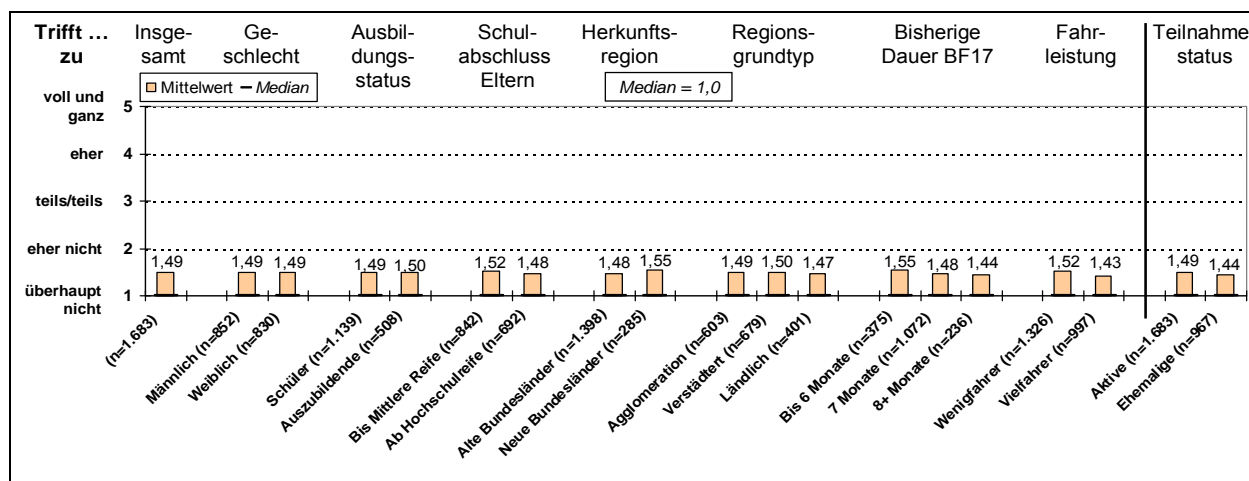
Aktive Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-33: Einschätzung des Jugendlichen: „Ich fahre auch mal etwas schneller als erlaubt“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-34: Einschätzung des Jugendlichen: „Etwas anderes“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-35: Einschätzung des Jugendlichen: „Es fällt mir schwer, Fortschritte beim Fahren festzustellen“ – nach relevanten Subgruppen

Bei der Frage nach Fortschritten beim Autofahren lud das Item „An etwas anderem, nämlich ...“ die Jugendlichen ein, ihre eigenen diesbezüglichen Eindrücke zu benennen. Die heterogenen Antworten werden in Tab. 7-6 kategorisiert. Dabei wird erkennbar, dass insbesondere das Feedback des Begleiters als Indikator für Fortschritte beim Fahrerfahrungsaufbau herangezogen wurde. Obwohl im ersten Item bereits thematisiert, sprachen die Fahranfänger in diesem Zusammenhang erneut Aspekte der Fahrzeugbedienung bzw. des Manövrierens (z. B. (rückwärts) Ein- / Ausparken) an. Automatismen beim Fahren bzw. ein entspannteres, angstfreies Fahren und bessere Reaktionen oder Einschätzungen wurden ebenso benannt wie mehr Spaß am Fahren.

Andere Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus	%
Feedback des Begleiters	26,6
Fahrzeugbedienung, Fahrmanöver	26,0
Fahrautomatismen, Entspannung, Angstfreiheit	17,3
Bessere Fahrfertigkeiten	12,7
Mehr Spaß am Fahren	5,2
Sonstiges	12,2
Insgesamt	100,0
Basis (n)	380

Alle Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Tab. 7-6: Einschätzung des Jugendlichen: Andere Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus

Aufgrund der Heterogenität der von den Fahranfängern in dieser offenen Antwortkategorie genannten Indikatoren ihres Fahrerfahrungsaufbaus

werden die Mittelwertunterschiede in Bild 7-34 lediglich dokumentiert, aber nicht weiter interpretiert.

Ein Item, mit dem die Befragten umgekehrt ausdrücken konnten, nur schwerlich Fortschritte beim Fahren zu erkennen, wurde von neun von zehn Modellversuchsteilnehmern (90,0 %) als „überhaupt“ oder „eher“ nicht zutreffend bezeichnet. Nur sehr wenige Fahranfänger stimmten dieser Aussage zu (vgl. Bild 7-28). In dieser Beurteilung waren sich die Jugendlichen weitgehend einig. Lediglich aktive BF17-Teilnehmer aus den neuen Bundesländern stimmten diesem Item stärker zu als ihre Pendanten aus dem Westen. Im Vergleich nach dem Teilnahmestatus zeigen aktive Modellversuchsteilnehmer eine stärkere Zustimmung als ehemalige.

Auch die Fragen zu möglichen Indikatoren des Erfahrungsaufbaus wurden in der Begleiterbefragung im Rahmen der zweiten Panelwelle aus der Sicht des fahrerfahrenen Partners der BF17-Teilnehmer erhoben. Bild 7-36 offenbart zunächst, dass die Begleitereinschätzungen weitgehend jenen der Fahranfänger ähneln. Fahrzeugbeherrschung, vorausschauendes, entspannteres und selbstsichereres Fahren wurden den Fahranfängern von ihren Begleitern in sehr hohem Maße zugeschrieben. Bezüglich einer besseren Fahrzeugbeherrschung urteilten mehr Begleiter (94,5 %) als Fahranfänger (92,7 %, vgl. noch einmal Bild 7-28), dass dieser Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus auf den Jugendlichen „voll und ganz“ oder „eher“ zutrifft. Ebenfalls ähnlich waren die Anteile hinsichtlich des „voll und ganz“- oder „eher“-Zutreffens eines vorausschauenden (Begleiter: 88,4 %; Fahranfänger: 84,9 %) oder selbstsichereren Fahrens (Begleiter: 90,4 %; Fahranfänger: 88,7 %). Ein ent-

spannteres Fahren fanden dagegen etwas weniger Begleiter (87,6 %) als Fahranfänger (89,0 %) zutreffend. Fahrerfahrene Begleiter machten ihre Urteile zum Erfahrungsaufbau bei den Jugendlichen seltener an anderen Eindrücken fest (78,9 %) als die Jugendlichen dies selbst taten (88,1 %). Die Ablehnung der Aussage, dass es schwer sei, Fortschritte beim Jugendlichen festzustellen, fiel unter Begleitern dezidierter aus (94,0 %) als unter den Jugendlichen (90,0 %).

Bild 7-37 differenziert die Mediane und Mittelwerte für die Zustimmung der Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer zur Aussage „Der Jugendliche beherrscht das Auto besser“ nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Statistisch verallgemeinern lassen sich dabei die Unterschiede zwischen dem stärkeren Zutreffen unter Begleitern von Schülern bzw. Kindern von Eltern mit mindestens Hochschulreife und dem schwächeren Zutreffen unter Begleitern von Auszubildenden oder Kindern von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife. Interessanterweise befanden Begleiter von Vielfahrern das Zutreffen des Indikators stärker als Begleiter von Wenigfahrern.

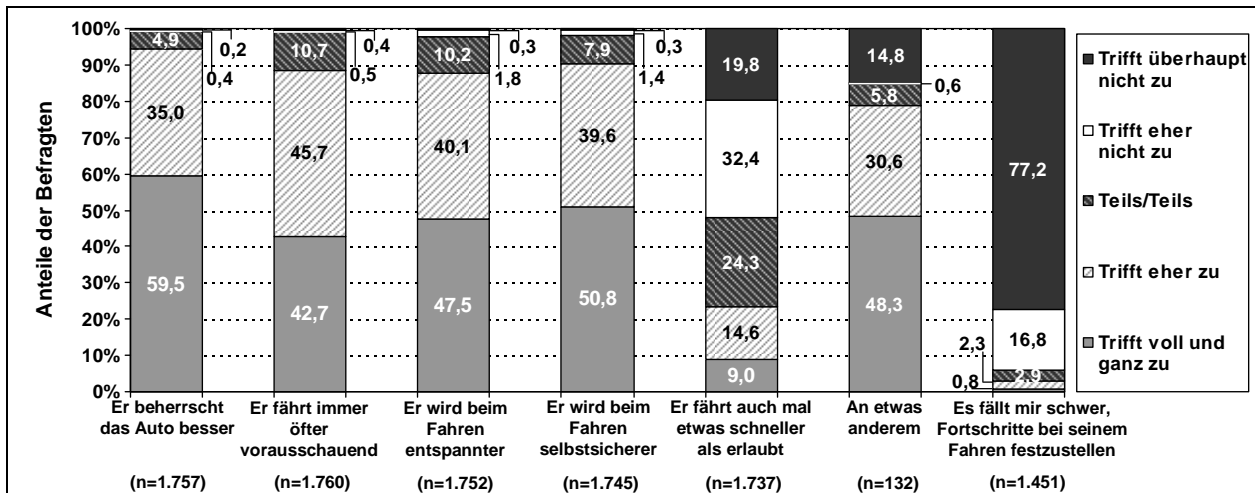
Bild 7-38 dokumentiert die Mittelwerte des annähernd normalverteilten Items „Der Jugendliche fährt immer öfter vorausschauend“ für die Aktiven. Auch dieser Indikator wurde von den Begleitern

von Vielfahrern signifikant häufiger als zutreffend bezeichnet, als von Begleitern von Wenigfahrern. Ansonsten lassen sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede ausmachen.

Hinsichtlich des Indikators eines entspannteren Fahrens erweisen sich zwei Differenzierungen als statistisch signifikant: Ja kürzer die bisherige Begleitdauer des Jugendlichen war, umso stärker stimmten die Begleiter diesem Item zu. Erneut brachten Begleiter von Vielfahrern das Zutreffen dieser Aussage deutlicher zum Ausdruck als jene von Wenigfahrern (vgl. Bild 7-39).

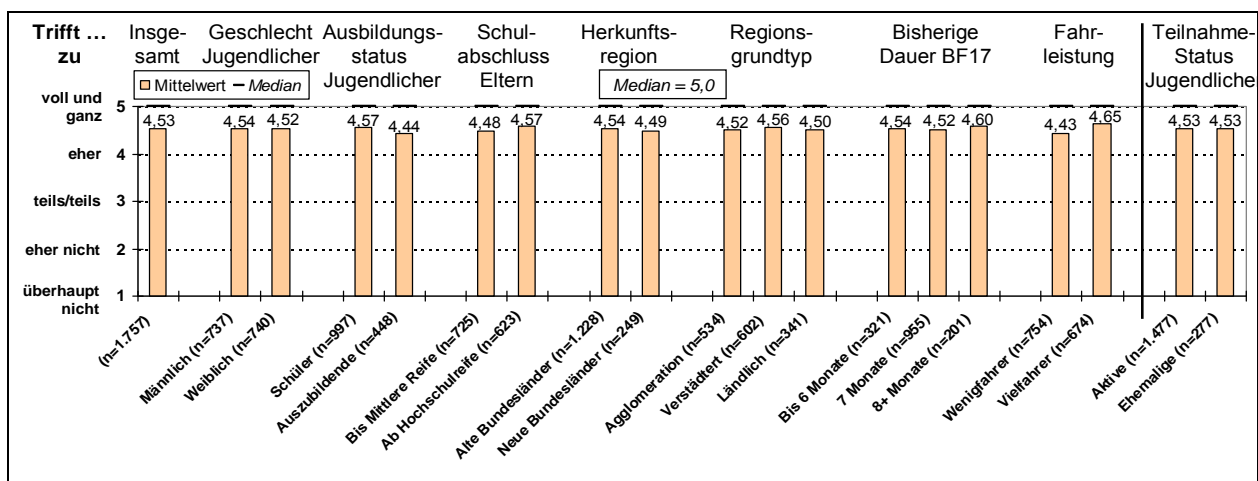
Auch ein selbstsichereres Fahren gestanden Begleiter viel fahrender Fahranfänger diesen signifikant stärker zu als wenig fahrenden Fahranfängern (vgl. Bild 7-40).

Die gelegentliche Übertretung der erlaubten Fahrgeschwindigkeit konstatierten die Begleiter signifikant häufiger männlichen als weiblichen Fahranfängern und ebenfalls häufiger Vielfahrern als Wenigfahrern (vgl. Bild 7-41). Den entsprechenden Subgruppen wurde dieses Verhalten von ihren Begleitern stärker als Indikator für zunehmende Fahrerfahrung ausgelegt. Das Gleiche gilt für aktive Modellversuchsteilnehmer im Vergleich zu den inzwischen 18-jährigen Ehemaligen.



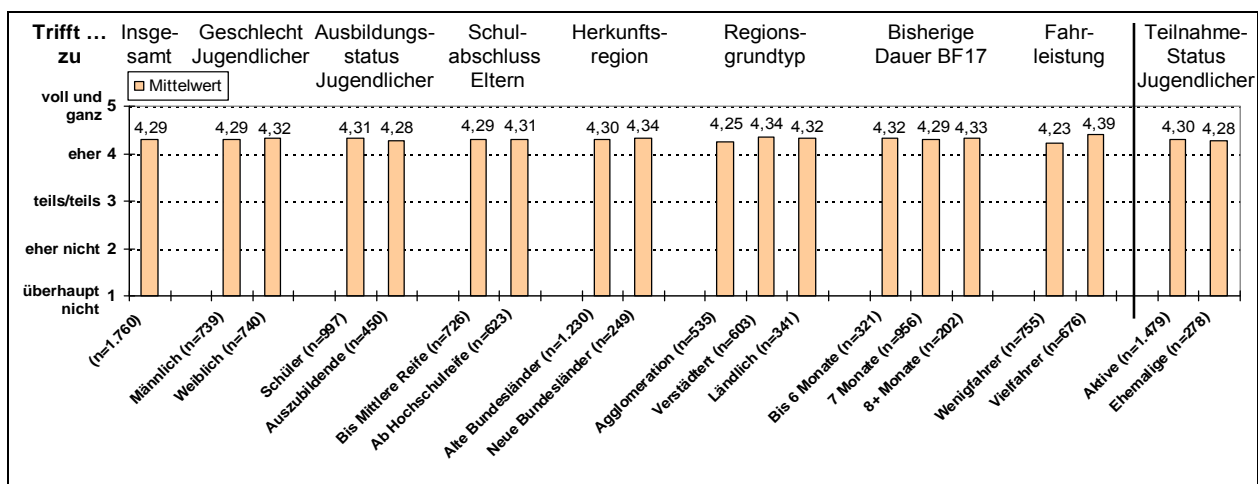
Alle Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-36: Häufigkeitsverteilung der Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus aus Begleitersicht



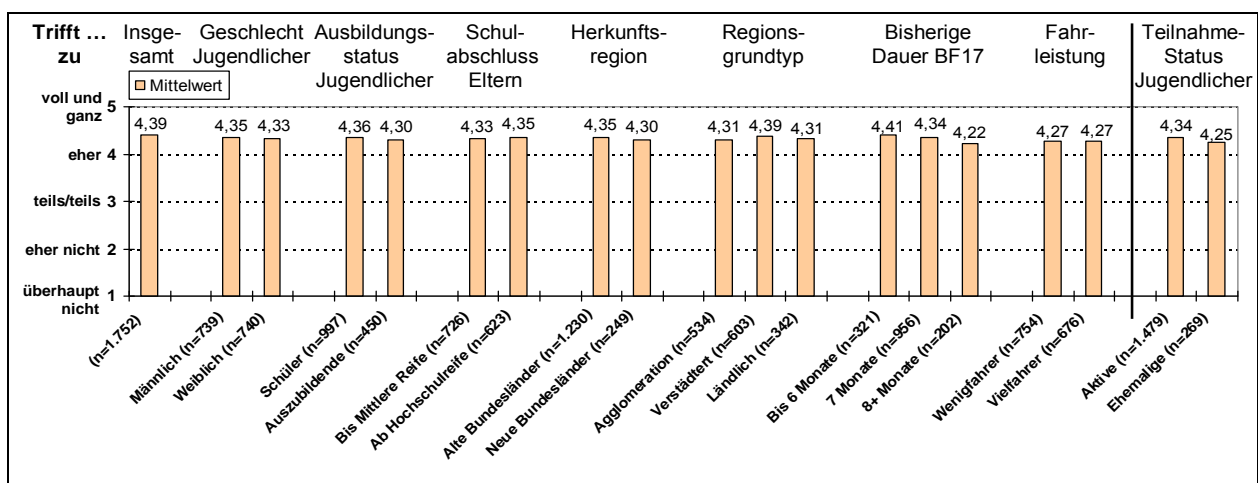
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-37: Einschätzung des Begleiters: „Er beherrscht das Auto besser“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus beim Jugendlichen – nach relevanten Subgruppen



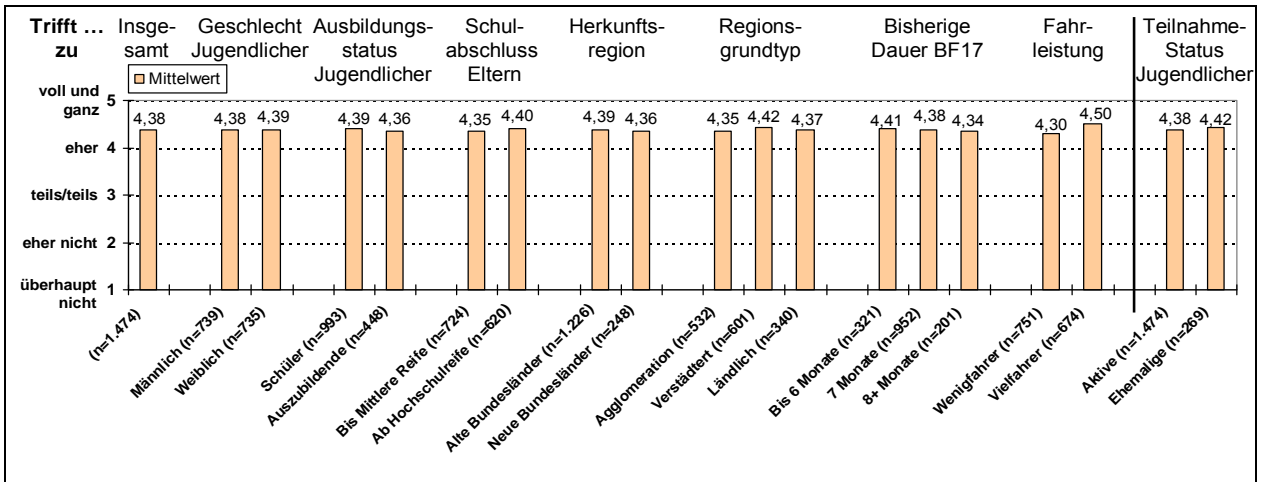
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-38: Einschätzung des Begleiters: „Er fährt immer öfter vorausschauend“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus beim Jugendlichen – nach relevanten Subgruppen



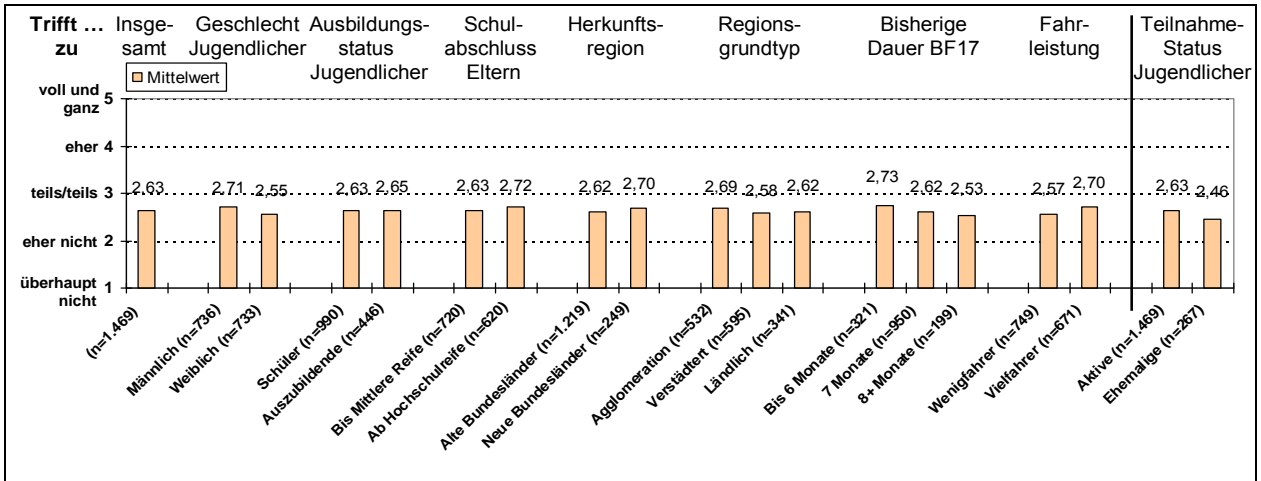
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-39: Einschätzung des Begleiters: „Er wird beim Fahren entspannter“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus beim Jugendlichen – nach relevanten Subgruppen



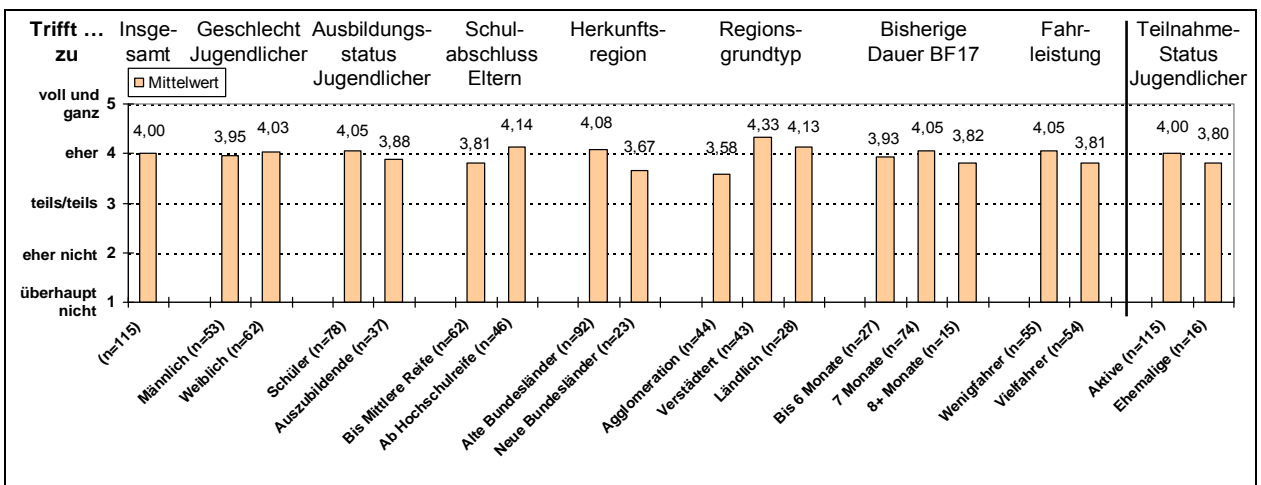
Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-40: Einschätzung des Begleiters: „Er wird beim Fahren selbstsicherer“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus beim Jugendlichen – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-41: Einschätzung des Begleiters: „Er fährt auch mal etwas schneller als erlaubt“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus beim Jugendlichen – nach relevanten Subgruppen



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-42: Einschätzung des Begleiters: „Etwas anderes“ als Indikator des Fahrerfahrungsaufbaus beim Jugendlichen – nach relevanten Subgruppen

Andere Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus	%
Entspannung des Jugendlichen, Automatismen	40,2
Fahrzeugbedienung, Fahrmanöver	20,9
Mehr Spaß am Fahren	14,4
Bessere Fahrfertigkeiten	12,8
Begleiter ist entspannter	3,5
Sonstiges	8,1
Insgesamt	100,0
Basis (n)	132

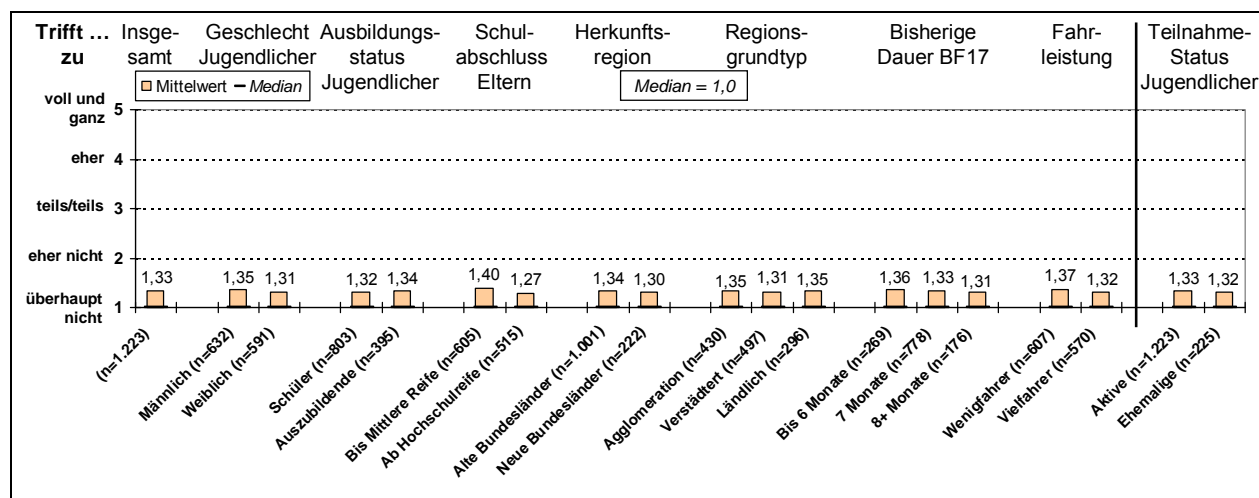
Alle Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Tab. 7-7: Einschätzung des Begleiters: Andere Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus beim Jugendlichen

Zwar zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Subgruppen der Begleiter hinsichtlich der Einschätzung einer zunehmenden Fahrerfahrung aufgrund „anderer“ Indikatoren (vgl. Bild 7-42). Allerdings erreichen diese aufgrund geringer Fallzahlen

nur in der Unterscheidung der Regionsgrundtypen statistische Signifikanz. Die genannten anderen Indikatoren lassen sich zu den in Tab. 7-7 aufgelisteten Kategorien zusammenfassen. Demnach bezogen sich die Begleiter am häufigsten auf ein entspannteres Fahren des Jugendlichen, das sich auch in Fahr-Automatismen niederschlug. Der Übergang zu Aspekten der Fahrzeugbedienung und der sicheren Bewältigung von Fahrmanövern war fließend. Die weiteren „anderen“ Indikatoren für Fortschritte beim Autofahren nannten die Begleiter seltener.

Einhellig fanden die Begleiter die Aussage nicht zutreffend, dass es schwer falle, Fortschritte des Jugendlichen beim Autofahren festzustellen (vgl. Bild 7-36). Der einzige diesbezügliche Einschätzungsunterschied zeigt sich zwischen Begleitern von Modellversuchsteilnehmern mit bis zu mittlerer Schulbildung der Eltern (stärkeres Zutreffen) und jenen mit höherer Schulbildung der Eltern (weniger starkes Zutreffen; vgl. Bild 7-43).



Begleiter aktiver Modellversuchsteilnehmer, 2. Panelwelle;

Bild 7-43: Einschätzung des Begleiters: „Es fällt mir schwer, Fortschritte des Jugendlichen beim Fahren festzustellen“ – nach relevanten Subgruppen

Woran merkst du, ob du beim Autofahren Fortschritte machst? / Woran merken Sie, ob der von Ihnen begleitete Jugendliche beim Autofahren Fortschritte macht?	Alle BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter	Aktive BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter	Aktive BF17-Teilnehmer	
			Begleiter = Mutter	Begleiter = Vater
Korrelationskoeffizienten				
Ich beherrsche das Auto besser. / Er beherrscht das Auto besser.	.290 * (n = 1.691)	.311 * (n = 1.460)	.347 * (n = 979)	.208 * (n = 458)
Ich fahre immer öfter vorausschauend. / Er fährt immer öfter vorausschauend.	.279 * (n = 1.692)	.303 * (n = 1.459)	.304 * (n = 982)	.290 * (n = 454)
Ich werde beim Fahren entspannter. / Er wird beim Fahren entspannter.	.310 * (n = 1.687)	.329 * (n = 1.461)	.351 * (n = 980)	.262 * (n = 469)
Ich werde beim Fahren selbstsicherer. / Er wird beim Fahren selbstsicherer.	.299 * (n = 1.679)	.315 * (n = 1.452)	.343 * (n = 973)	.254 * (n = 468)
Ich fahre auch mal etwas schneller als erlaubt. / Er fährt auch mal etwas schneller als erlaubt.	.490 * (n = 1.667)	.512 * (n = 1.445)	.505 * (n = 968)	.516 * (n = 468)
An etwas anderem.	.200 (n = 36)	.169 (n = 34)	.069 (n = 24)	.500 (n = 8)
Es fällt mir schwer, Fortschritte (des Jugendlichen) beim Fahren festzustellen.	.216 * (n = 1.293)	.216 * (n = 1.123)	.257 * (n = 739)	.140 * (n = 365)

* Statistisch signifikanter Zusammenhang ($p \leq .05$; zweiseitige Signifikanz).

Tab. 7-8: Korrelation der Wahrnehmung von Fortschritten beim Fahren durch die Jugendlichen selbst und ihre Begleiter

Tab. 7-8 vergleicht für die Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus noch die Übereinstimmung der Urteile der individuellen Paare von Fahrerfängern und ihren Begleitern.²³⁹ Diese Zusammenhänge sind mit Ausnahme des heterogenen Items „An etwas anderem“ stets signifikant, liegen meist zwischen .200 und .500²⁴⁰ und sind hinsichtlich der Übereinstimmung in der Interpretation einer überhöhten Geschwindigkeit als Indikator für Fortschritte beim Fahren am stärksten.

Fazit

Bereits in der zweiten Panelwelle bringen die Modellversuchsteilnehmer die Wahrnehmung ihrer zunehmenden Fahrerfahrung anhand unterschiedlichster Indikatoren deutlich zum Ausdruck. Über die unabhängigen Variablen hinweg gibt es dabei weitgehend konsistente Einschätzungen.

Vielfahren wird von ihren Begleitern signifikant stärker eine verbesserte Fahrzeugbeherrschung bzw. ein vorausschauenderes, entspannteres oder selbstsichereres Fahren bescheinigt. Vielfahren, jungen Männern und aktiven Modellversuchsteilnehmern wird eine Geschwindigkeitsübertretung eher als Indikator zunehmender Fahrerfahrung ausgelegt.

²³⁹ Aufgrund der vielen nicht normalverteilten Häufigkeiten des insbesondere von den Jugendlichen geäußerten Zutreffens von Indikatoren wurden hier Rangkorrelationskoeffizienten nach Spearman berechnet.

²⁴⁰ Nach vorherrschender Sprachregelung sind sie damit lediglich „gering“ (vgl. WITTENBERG 1998: 153).

Fahrerfänger und ihrer Begleiter stimmen in der Einschätzung der Indikatoren des Fahrerfahrungsaufbaus überwiegend überein.

7.4 Extramotive

Für eine möglichst umfangreiche Praxis des Autofahrens im Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ könnte ein gewisses Ausmaß an Erlebnisfreude oder Fahrspaß durchaus hilfreich sein. Die Prozessevaluation des BF17 griff in der zweiten Panelwelle deshalb vier der Items aus der Fragenbatterie zu Extramotiven von SCHULZE auf²⁴¹, erkundigte sich bei den Modellversuchsteilnehmern nach deren „Meinung zum Autofahren“ und verwendete die dichotomen Antwortvorgaben „Ja“ und „Nein“. Die nachfolgenden Abbildungen differenzieren für aktive Modellversuchsteilnehmer die Anteile der zustimmenden Antworten zur jeweils in Frage stehenden Aussage nach den Kategorien der unabhängigen Variablen.

„Beim Autofahren will ich etwas erleben“

Durchschnittlich stimmte mehr als ein Drittel der Modellversuchsteilnehmer dieser Aussage zu (35,9 %) (vgl. Bild 7-44). Im Vergleich fällt zunächst der deutlich höhere Anteil der männlichen Modellversuchsteilnehmer ins Auge, die dieser Aussage zustimmten. Junge Männer und Frauen

²⁴¹ Dabei handelt es sich um die bei SCHULZE (1999) dokumentierten Items V148, V152, V167 und V169.

unterscheiden sich diesbezüglich signifikant. Auch BF17-Teilnehmer aus den neuen Bundesländern stimmten der in Frage stehenden Aussage signifikant häufiger zu als ihre Pendanten aus den alten Bundesländern. Das Gleiche gilt für Vielfahrer im Vergleich zu Wenigfahrern. Dies erscheint deshalb plausibel, weil ein gewisser Erlebnishunger zum vermehrten Fahren in der Begleitphase anregen kann. Im Vergleich aktiver mit ehemaligen Modellversuchsteilnehmern zeigt sich die deutlich höhere Zustimmung unter den Aktiven. Dieser Unterschied könnte auf die Alltäglichkeit des Autofahrens unter 18-Jährigen im Vergleich zu seiner nach wie vor gewissen Besonderheit unter 17-Jährigen verweisen.

Auch der Vergleich der aktiven BF17-Teilnehmer mit 18-jährigen „herkömmlichen“ Fahrerlaubnisern (vgl. FUNK et al. 2010) zeigt einen signifikanten Unterschied: 17-jährige Modellversuchsteilnehmer wollten häufiger beim Autofahren etwas erleben als 18-Jährige herkömmlich ausgebildete Fahrerlaubnisnehmer (26,2 %). Dies ist ein weiteres Indiz für einen positiven Erlebnisgehalt des Autofahrens bei einem Teil der Modellversuchsteilnehmer.

„Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“

Auch dieser Aussage wurde noch von mehr als einem Viertel der aktiven Modellversuchsteilnehmer (26,5 %) zugestimmt (vgl. Bild 7-45). Erneut zeigt sich eine signifikant höhere Zustimmung unter jungen Männern im Vergleich zu jungen Frauen. Je ländlicher die Region war, in der begleitet gefahren wurde, umso geringer fiel die Zustimmung zu dieser Aussage aus. Inwieweit dies auf eine mit zunehmender Verstädterung seltener vorfindbare Gelegenheitsstruktur für „höhere“ Geschwindigkeiten zurückgeführt werden kann, muss hier offen bleiben.²⁴² Auch Vielfahrer stimmten diesem Item signifikant stärker zu als Wenigfahrer. Ohne genauer bestimmen zu können, welche Geschwindigkeit von den Befragten als „hohes“ Tempo interpretiert wurde, kann doch festgehalten werden, dass Modellversuchsteilnehmer mit Fahrspaß bei höherem Tempo eher mehr fahren und entsprechend Fahrerfahrung kumulieren.

Vergleicht man die Modellversuchsteilnehmer mit 18-jährigen „herkömmlichen“ Fahrerlaubnisern, erweist sich die Mitfahrt eines Begleiters kei-

neswegs als „Spaßbremse“. Signifikant mehr 17-jährigen Aktiven als 18-jährigen herkömmlichen Fahrerlaubnisern (17,5 %; vgl. FUNK et al. 2010) machte es Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden.

„Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig“

Nur etwas mehr als jeder zehnte BF17-Teilnehmer (11,0 %) stimmte dieser Aussage zu (vgl. Bild 7-46). Die Spannungssuche beim Autofahren ist also unter den Modellversuchsteilnehmern nur wenig verbreitet. Dies kommt auch in weitgehend fehlenden verallgemeinerbaren Unterschieden zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen zum Ausdruck. Mehr als doppelt so häufig wie junge Frauen (7,1 %), und damit auch statistisch verallgemeinerbar, erweisen sich jedoch junge Männer (15,0 %) als besonders thrill-orientiert.

Allerdings bejahten die 17-jährigen Aktiven immer noch etwas häufiger die in Frage stehende Aussage als 18-jährige herkömmlich ausgebildete Fahrerlaubnisnehmer (6,8 %) (vgl. FUNK et al. 2010). Dabei fällt es nicht nur aufgrund der insgesamt doch geringen Zustimmungsraten schwer, die Modellversuchsteilnehmer als spannungssuchend oder thrill-orientiert zu charakterisieren. Vielmehr dürfte für sie der Aspekt des Besonderen und Neuen beim Autofahren im Alter von 17 Jahren eine stimulierende Rolle spielen.

„Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren“

Die Zustimmung zu dieser Aussage fiel erkennbar am niedrigsten aus (vgl. Bild 7-47), die Modellversuchsteilnehmer sind keine Verkehrsrowdys. Allerdings stimmten auch dieser Aussage nahezu doppelt so viele junge Männer (10,1 %) wie junge Frauen (5,5 %) zu. Ein weiterer signifikanter Unterschied lässt sich entlang des dichotomisierten höchsten Schulabschlusses der Eltern nachweisen, mit einer weiter verbreiteten Zustimmung unter Kindern von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife.

Im Vergleich zu 18-jährigen herkömmlichen Fahrerlaubnisern (10,0 %; vgl. FUNK et al. 2010) behaupteten die aktiven Modellversuchsteilnehmer signifikant seltener, dass sie sich beim Autofahren gut abreagieren könnten.

²⁴² Immerhin stieg mit zunehmender Bevölkerungsdichte der Anteil der Fahrerfahrung, der auf Autobahnen erworben worden war. Allerdings fiel parallel dazu auch der Anteil der Fahrerfahrung auf Landstraßen (vgl. Abschnitt 5.1.4).

Fazit

Allen erfragten Extramotiven stimmt nur eine Minderheit der BF17-Teilnehmer zu. Je sicherheitskritischer das Extramotiv einzuschätzen ist, umso geringer fällt die Zustimmung aus.

Extramotive des Fahrens sind bei jungen Männern stärker verbreitet als bei jungen Frauen. Im Vergleich zu 18-jährigen herkömmlichen Fahrerlaubnisern zeigen die 17-Jährigen teilweise höhere Zustimmungsraten zu den erfragten Items.

Zumindest das „Etwas-Erleben-Wollen“ kann prinzipiell im Sinne des Modellversuchs interpretiert werden, der die Eigenaktivität der Teilnehmer voraussetzt. Zudem darf davon ausgegangen werden,

dass erlebnisorientierten Jugendlichen oder Jugendlichen mit Spaß am Autofahren das Sammeln von Fahrerfahrungen bzw. Fahrpraxis im Modellversuch leichter fällt.

In ihrer Gesamtheit können die Befunde nicht als Tendenz zu einem psychologischen Missbrauch des Autofahrens im Modellversuch gedeutet werden. Im Rahmen der Begleitung können Tendenzen zu Extramotiven beim Fahren sozial- und sicherheitsverträglich aufgearbeitet werden. Ein Hang der Modellversuchsteilnehmer zur Spannungssuche oder zum Rowdytum ist nirgends erkennbar.

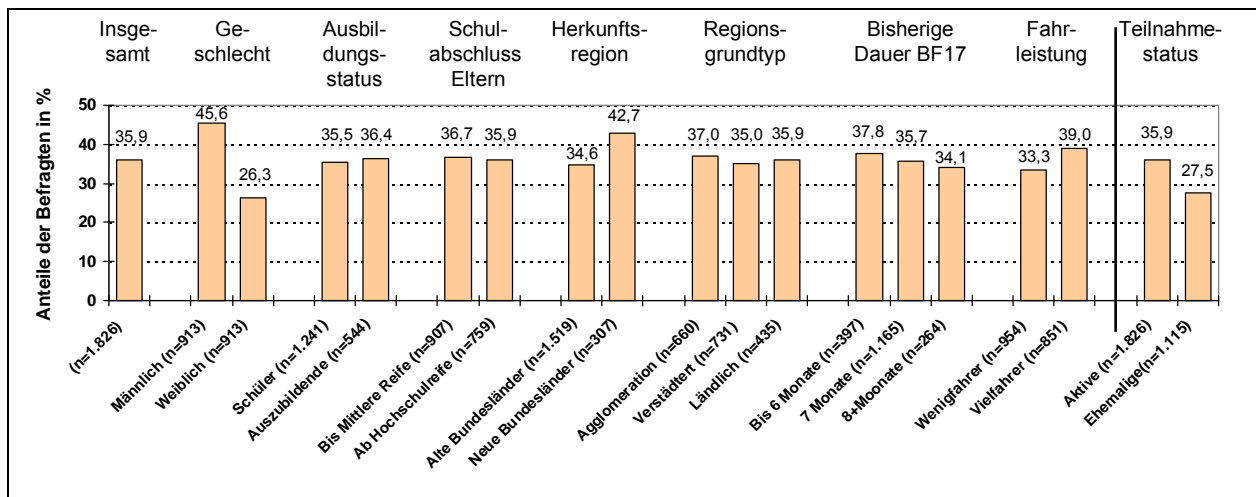


Bild 7-44: Extramotiv „Beim Autofahren will ich etwas erleben“ – nach relevanten Subgruppen

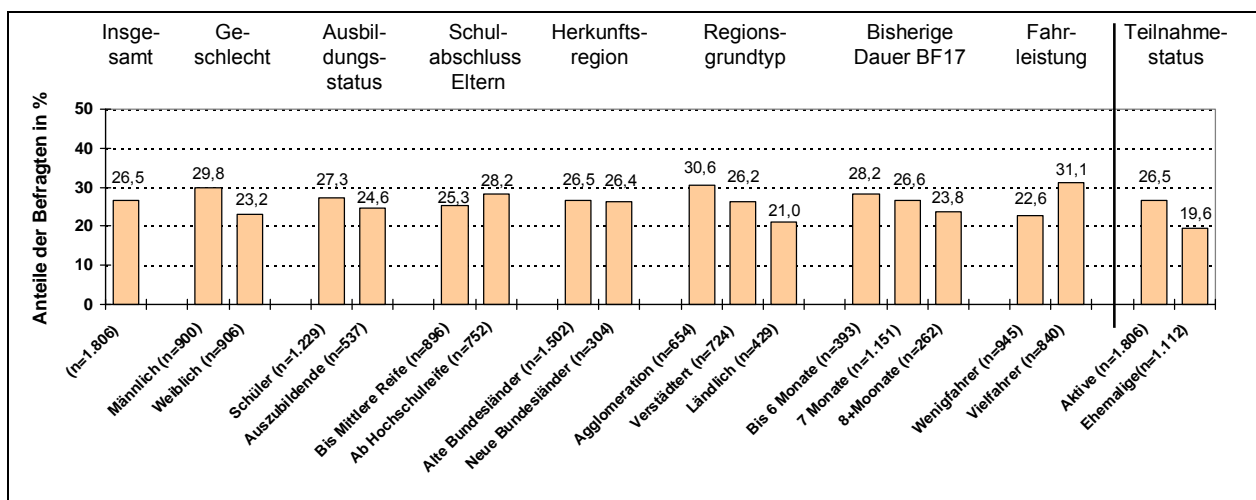


Bild 7-45: Extramotiv „Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“ – nach relevanten Subgruppen

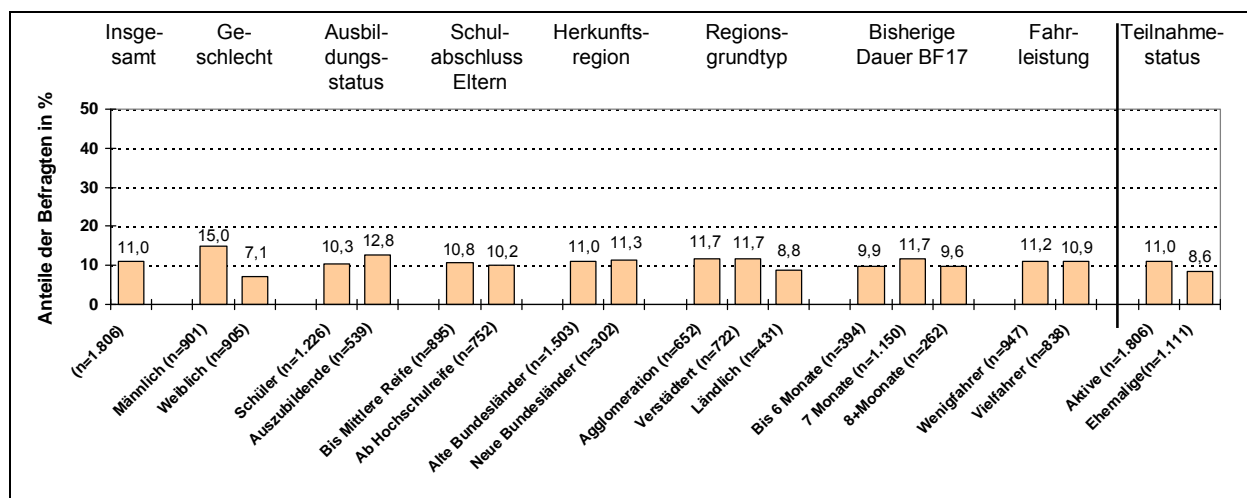


Bild 7-46: Extramotiv „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig“ – nach relevanten Subgruppen

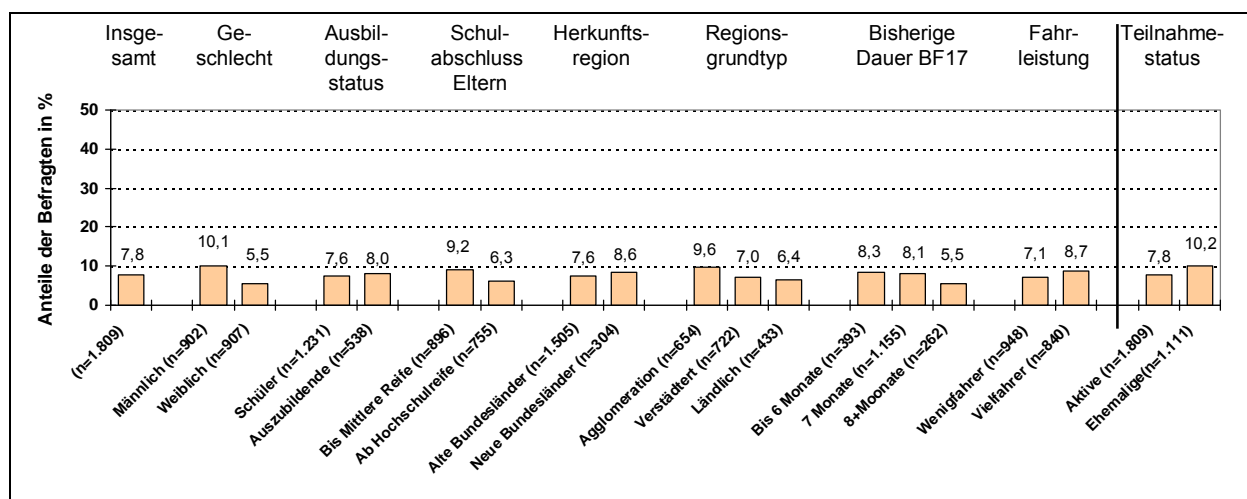


Bild 7-47: Extramotiv „Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren“ – nach relevanten Subgruppen

7.5 Persönlichkeitsmerkmale der Modellversuchsteilnehmer

„Eine Vielzahl spezieller Studien belegt, dass die Persönlichkeit der Befragten einen bedeutsamen Anteil der Varianz von Umfragedaten erklären“ (RAMMSTEDT et al. 2004: 5), also einen Einfluss auf die eigentlichen Umfrageergebnisse haben kann (vgl. auch RAMMSTEDT 2007). Erfragt man also grundlegende Persönlichkeitseigenschaften der Antwortenden, kann das die Interpretation der Befragungsergebnisse optimieren.

Um Persönlichkeitsstrukturen und Dispositionen vergleichen zu können, setzte sich in der klassischen Theorie der Persönlichkeitsforschung in den 1980er Jahren ein Konstrukt aus fünf Dimensionen durch: Offenheit, Gewissenhaftigkeit, Extraversion, Umgänglichkeit (bzw. Verträglichkeit) und Neurotizismus. Diese „Big Five“ gelten als umfassend,

statistisch unabhängig und kulturell unveränderlich (vgl. ANDRESEN 2000). Vereinfacht gesprochen lässt sich durch sie feststellen, ob eine Person eher wissbegierig oder konventionell, eher durchorganisiert oder nachlässig, eher gesprächig oder zurückhaltend, eher umgänglich oder kritisch, eher nervös oder gelassen ist. Untersuchungsergebnisse legen nahe, dass z. B. Kenntnisse über den Grad der „Offenheit“ einer Person die Vorhersage für Variablen, die ihre Interessen (seien es Hobbys, politische Präferenzen oder anderes) erfassen, verbessern. Ebenfalls optimiert die Dimension „Extraversion“ die Vorhersageergebnisse über das Aktivitätsniveau eines Menschen etc. (vgl. RAMMSTEDT 2007: 14).

ANDRESEN schlug ferner eine sechste Dimension vor, welche die Risikofreude eines Menschen umfasst. Diese vervollständigt sozusagen das bisherige Fünf-Dimensionen-Modell und verbessere sig-

nifikant die Vorhersage anderer Variablen (vgl. ANDRESEN 2000).

Bisher wurde die Persönlichkeit der Antwortenden kaum routinemäßig in empirischen Erhebungen untersucht, da dies mit einem umfangreichen Fragenkatalog verbunden war – insgesamt 44 Items wurden in den 1980er Jahren hierzu genutzt (vgl. RAMMSTEDT, JOHN 2007: 204). Heute steht zur Messung der „Big Five“ ein in der Umfrageforschung gut handhabbarer 10-Item-Katalog zur Verfügung, dessen deutsche Version unter anderem von RAMMSTEDT, JOHN (2007) optimiert wurde.

Im Kontext von Fahrverhalten und Unfallverwicklung wurden die „Big Five“ bereits von SÜMER, LAJUNEN, ÖZKAN erfolgreich eingesetzt – mit dem Ergebnis, dass alle fünf Dimensionen sich im Fahrverhalten niederschlugen und hierdurch auf die Unfallverwicklung auswirkten (vgl. SÜMER, LAJUNEN, ÖZKAN 2005). Um die Effekte der Per-

sönlichkeitsstruktur auf das Antwortverhalten von Teilnehmern am BF17-Modell zu berücksichtigen, soll in der Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens ebenfalls gezielt auf die als „Big Five“ operationalisierten Persönlichkeitsdimensionen zurückgegriffen werden. Da der verkürzte Satz aus zwei Items für jede der fünf Persönlichkeitsdimensionen die „Verträglichkeit“ einer Person nicht zufrieden stellend widerspiegelte (vgl. RAMMSTEDT, JOHN 2007: 210), wurde diese Dimension in der vorliegenden Untersuchung durch ein zusätzliches Item gemessen.

Für das Begleitete Fahren war zusätzlich die „neue“, sechste „basic dimension ‚risk‘“ (ANDRESEN 2000: 5) und ihre mögliche Bedeutung für das Fahrverhalten sowie für den Erfolg des Modellversuchs interessant. Hierzu wurden zwei weitere ad hoc für die Prozessevaluation formulierte und mit

Items	Persönlichkeitsdimension					
	Extra- version	Gewis- senhaftig- keit	Neuroti- zismus	Offen- heit	Um- gänglich- keit	Risiko- bereit- schaft
	Rotierte Faktorladungen					
Ich bin eher zurückhaltend, reserviert. [Extraversion (umgedreht)]	-.765					
Ich schenke anderen leicht Vertrauen, glaube an das Gute im Menschen. [Umgänglichkeit]					.818	
Ich bin bequem, neige zur Faulheit. [Gewissenhaftigkeit]		-.629				
Ich bin entspannt, lasse mich durch Stress nicht aus der Ruhe bringen. [Neurotizismus (umgedreht)]			.839			
Ich habe nur wenig künstlerisches Interesse. [Offenheit (umgedreht)]				-.828		
Ich bedenke die Folgen einer Handlung schon bevor ich etwas tue. [Risikobereitschaft: kontrollierte Vorsicht]		(.593)	(.355)			.258
Ich gehe aus mir heraus, bin gesellig. [Extraversion]	.759					
Ich neige dazu, andere zu kritisieren. [Umgänglichkeit (umgedreht)]					-.227	(.773)
Ich erledige Aufgaben gründlich. [Gewissenhaftigkeit]		.801				
Ich werde leicht nervös und unsicher. [Neurotizismus]			-.675			
Ich habe eine aktive Vorstellungskraft, bin phantasievoll. [Offenheit]				.742		
Ich bin rücksichtsvoll zu anderen, einfühlsam. [Umgänglichkeit]					.562	
Ich nutze meine Chancen, riskiere auch mal etwas. [Risikobereitschaft: Suche nach Chancen]	(.564)					.405

Hauptkomponentenanalyse, Varimax-Rotation mit Kaiser-Normalisierung;
„Umgedreht“: Die Formulierung des Items weist in entgegengesetzter Richtung zur abgefragten Persönlichkeitsdimension.

Tab. 7-9: Rotierte Komponentenmatrix der Itembatterie zu Persönlichkeitsmerkmalen

ANDRESEN abgestimmte Items zur Untersuchung des „risk and competition seeking“-Faktors (ANDRESEN 2000: 5) in die Itemliste aufgenommen. Persönlichkeitseigenschaften der Modellversuchsteilnehmer wurden in der zweiten Panelwelle der Prozessevaluation also mittels des „Big Five Inventory-10 (BFI-10)“ plus des zusätzlichen Items für Umgänglichkeit (vgl. RAMMSTEDT, JOHN 2007) sowie zweier selbst formulierter Items zur Risikobereitschaft eingeschätzt.

In den Antworten der Modellversuchsteilnehmer lassen sich die sechs unterschiedenen Persönlichkeitsdimensionen tatsächlich nachweisen. Tab. 7-9 zeigt die rotierte Komponentenmatrix einer entsprechenden Faktorenanalyse. Die fünf Dimensionen der „Big Five“ werden gut getroffen, allerdings zeigen sich bei den beiden Items, deren Zustimmung Neurotizismus indizieren soll, die Vorzeichen in der falschen Richtung. Die Einpassung der Risikodimension in den Reigen der anderen fünf Dimensionen ist noch nicht befriedigend.

Im Zuge eines Vergleichs von Modellversuchsteilnehmern mit herkömmlichen Fahrerlaubnisbewerbern könnten die sechs Dimensionen im nächsten Schritt für die Suche nach Unterschieden zwischen diesen Fahranfängerpopulationen in Bezug auf die Persönlichkeitsmerkmale genutzt werden. Mangels befragter 18-jähriger Fahranfänger kann ein solcher Vergleich in der Prozessevaluation des BF17 nicht geleistet werden.

Auch die Differenzierung der Modellversuchsteilnehmer auf den sechs Persönlichkeitsdimensionen nach dem bekannten Set der unabhängigen Variablen soll an dieser Stelle unterbleiben. Sie könnte zwar interne Strukturen in den Persönlichkeitsdimensionen der 17-jährigen Fahranfänger aufzeigen, jedoch ohne auf die in der Prozessevaluation zentrale Praxis der Maßnahmenutzung abzustellen.

Einen solchen Bezug zur Nutzung des Begleiteten Fahrens erhält man jedoch, wenn man z. B. nach Unterschieden in den Persönlichkeitsdimensionen zwischen Viel- und Wenigfahrern sucht. Hierzu wurde für jede Dimension ein einfacher summativer Index aus den beiden (bzw. drei) zugehörigen Items gebildet.²⁴³ Viel- und Wenigfahrer werden erneut am Median von etwa 1.000 km der von den Jugendlichen grob geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung in der zweiten Panelwelle dichotomisiert. Bei diesem Vorgehen zeigen sich in der

Subgruppe der aktiven und der Gesamtstichprobe aller Modellversuchsteilnehmer zwei verallgemeinerbare Unterschiede:²⁴⁴

- Vielfahrer erreichen auf der Persönlichkeitsdimension Gewissenhaftigkeit einen signifikant höheren Wert als Wenigfahrer.
- Wenigfahrer erreichen auf der Dimension Neurotizismus einen signifikant höheren Wert als Vielfahrer.

Diese Befunde könnten darauf hindeuten, dass Modellversuchsteilnehmer mit einer vergleichsweise hohen Fahrleistung gerade deshalb vermehrt begleitet Auto fahren, weil sie den Fahrerfahraufbau gewissenhaft betreiben wollen. Umgekehrt könnte die höhere Ausprägung auf der Dimension Neurotizismus unter Wenigfahrern ein Hinweis auf eine emotionale Instabilität sein, die sich in unsicheren, nervösen oder ängstlichen Verhaltenstendenzen manifestiert und einer intensiveren Nutzung des Modellversuchs entgegensteht.

Fazit

In Bezug auf die Persönlichkeitsdimensionen der sog. Big Five / Big Six – wie sie in dieser Untersuchung verwendet werden – lassen sich nur zwei Unterschiede nach der dichotomisierten bisherigen Gesamtfahrleistung der Modellversuchsteilnehmer feststellen: Vielfahrer erweisen sich als „gewissenhafter“ und weniger „nervös und unsicher“ als Wenigfahrer.

8 Pkw-Charakteristika, Legalbewährung und Verunfallung in der Begleitphase

8.1 Pkw-Charakteristika

Die Sicherheit während der Teilnahme am Modellversuch wird nicht nur durch das Fahrverhalten der Jugendlichen oder die Auswahl der Fahrtstrecken beeinflusst, sondern auch durch die Art und den Zustand des benutzten Pkw. Auch zu diesen technischen Voraussetzungen eines sicheren Fahrerfahraufbaus kann die Prozessevaluation

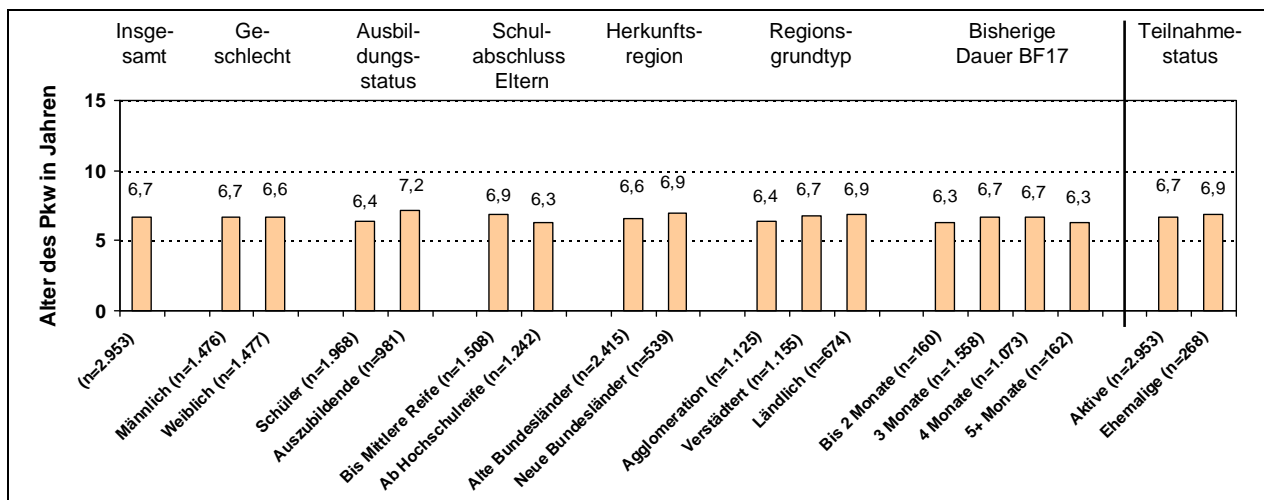
²⁴³ Die Variablen wurden zuvor gleichgerichtet, die Summenwerte wurden durch die Anzahl der gültigen Antworten dividiert, so dass die neu gebildeten Variablen den gleichen Wertebereich wie die Ursprungsvariablen aufweisen.

²⁴⁴ Da die Häufigkeitsverteilungen der Persönlichkeitsvariablen annähernd normalverteilt waren, wurden t-Tests für unabhängige Stichproben berechnet.

Jahr der Erstzulassung	Aktive Modellversuchsteilnehmer														BF17-Teilnahmestatus		
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17				Aktive	Ehemalige
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate		
	%																
2007 bis 2005	21,2	21,5	23,1	17,7	19,8	23,4	21,9	18,9	22,8	21,4	18,8	20,0	21,7	20,6	24,3	21,3	21,7
2004 bis 1999	44,1	45,1	45,1	43,6	43,9	45,5	44,7	44,1	44,8	43,4	46,2	53,1	43,2	45,5	43,8	44,6	44,1
1998 bis 1993	28,9	27,3	26,4	31,7	30,0	26,0	27,5	30,9	27,1	29,0	28,2	23,2	29,1	27,7	26,4	28,1	25,9
Vor 1993	5,8	6,1	5,4	7,0	6,2	5,2	5,9	6,1	5,3	6,2	6,7	3,8	6,0	6,3	5,5	6,0	8,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.486	1.481	1.975	986	1.515	1.247	2.425	542	1.130	1.160	677	160	1.565	1.079	163	2.967	268

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 8-1: Jahr der Erstzulassung des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach relevanten Subgruppen



Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Bild 8-1: Alter des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach relevanten Subgruppen

des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ differenzierte Aussagen machen.²⁴⁵

8.1.1 Erstzulassung

Etwa ein Fünftel der aktiven Modellversuchsteilnehmer (21,3 %) benutzte zum Zeitpunkt der ers-

ten Panelwelle für die Begleitfahrten ein bis zu zwei Jahre altes Auto. 44,6 % absolvierten ihre Begleitfahrten in drei bis acht Jahre alten Autos (Zulassung zwischen 2004 und 1999).²⁴⁶ Über ein Viertel der Fahranfänger (28,1 %) war jedoch auch in neun bis 14 Jahre alten Wagen (Zulassung zwischen 1998 und 1993) unterwegs und 6,0 % sogar in noch älteren Fahrzeugen. Als Mittelwert errechnete sich für das am häufigsten für das Begleitete

²⁴⁵ Alle Fragen zu den Pkw-Charakteristika wurden in der ersten Befragungswelle gestellt. Für aktive Modellversuchsteilnehmer wurde nach dem „... von dir zur Zeit ...“ am häufigsten benutzten Auto gefragt, für Ehemalige bezog sich diese Frage auf die Zeit „... während (...) der [d. A.] Teilnahme am Begleiteten Fahren ...“.

²⁴⁶ Bei der Berechnung des Pkw-Alters gehen 2007 erstmals zugelassene Fahrzeuge mit einem Alter von „0“ Jahren ein, im Jahr 2006 zugelassene mit „1“ Jahr etc.

Fahren benutzte Auto ein Fahrzeugalter von 6,7 Jahren.

Tab. 8-1 und Bild 8-1 dokumentieren das Fahrzeugalter bzw. Erstzulassungsjahr in den einzelnen Subgruppen. Unterschiede lassen sich dabei beim Ausbildungsstatus des Fahranfängers und beim Schulabschluss der Eltern feststellen: Auszubildende und Kinder von Eltern mit niedrigem / mittlerem Bildungsabschluss absolvierten ihre Begleitfahrten in etwas älteren Autos als ihre jeweiligen Pendanten. Aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer unterscheiden sich nicht hinsichtlich des Alters des meistgefahrenen Pkw.²⁴⁷

Auch hinsichtlich des Pkw-Alters lassen sich die Modellversuchsteilnehmer mit den 18-jährigen Fahrerlaubniserwerbenden aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) vergleichen. Bild 8-2 verweist auf deutliche, statistisch verallgemeinerbare Unterschiede: 17-jährige Fahranfänger fahren Autos, die mit durchschnittlich 6,7 Jahren seit der Erstzulassung signifikant jünger sind als die Pkw 18-jähriger Fahranfänger (8,2 Jahre).

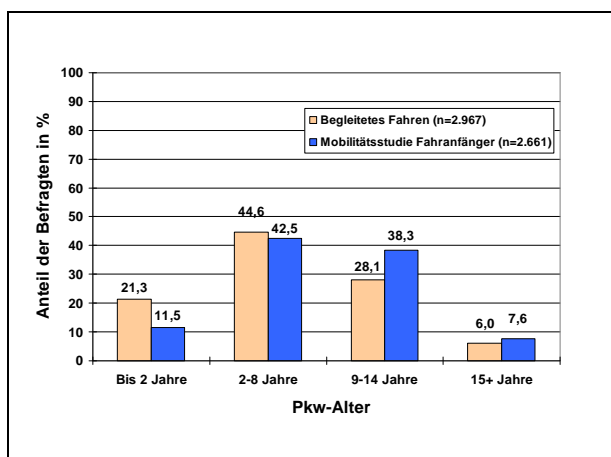


Bild 8-2: Alter des am häufigsten benutzten Pkw – Vergleich 17-jährige Modellversuchsteilnehmer und 18-jährige herkömmliche Fahranfänger

Signifikant jüngere Pkw zeigen sich auch beim Vergleich des zu vier Kategorien zusammengefassten Pkw-Alters im Begleiteten Fahren mit den

Zulassungsjahren des Bestandes an Personenkraftwagen im Jahr 2008 (vgl. KBA 2008a: 7).²⁴⁸

8.1.2 Kilometerstand

Neben dem Alter steht der Kilometerstand als weiteres Indiz für die Neuwertigkeit des für Begleitfahrten benutzten Pkw. Der von den Modellversuchsteilnehmern in der ersten Panelwelle zeitnah zum Beginn des Begleiteten Fahrens berichtete Tachostand variierte zwischen lediglich 5 km²⁴⁹ und 400.000 km.

Kilometerstand laut Tacho	Modellversuchsteilnehmer		
	Aktive	Ehemalige	Insgesamt
	in km		
1. Perzentil	600	44	582
5. Perzentil	5.000	2.000	5.000
Median	85.000	71.661	83.881
95. Perzentil	205.000	180.000	200.000
99. Perzentil	270.000	242.508	270.000
Mittelwert	91.967	78.928	90.912
Anzahl (n)	2.840	250	3.090

1. Panelwelle;

Tab. 8-2: Kilometerstand des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach dem Teilnahmestatus am Modellversuch

Die für Begleitfahrten benutzten Autos wiesen durchschnittlich eine Fahrleistung von knapp über 90.000 km auf. Die Hälfte der Modellversuchsteilnehmer fuhr in Pkw mit einer Fahrleistung von bis zu etwa 84.000 km (= Median; vgl. Tab. 8-2). Gemessen am Kilometerstand der am häufigsten benutzten Fahrzeuge waren ehemalige Modellversuchsteilnehmer während ihrer Begleitzeit in neuwertigeren Autos unterwegs als noch aktive BF17-Teilnehmer.²⁵⁰

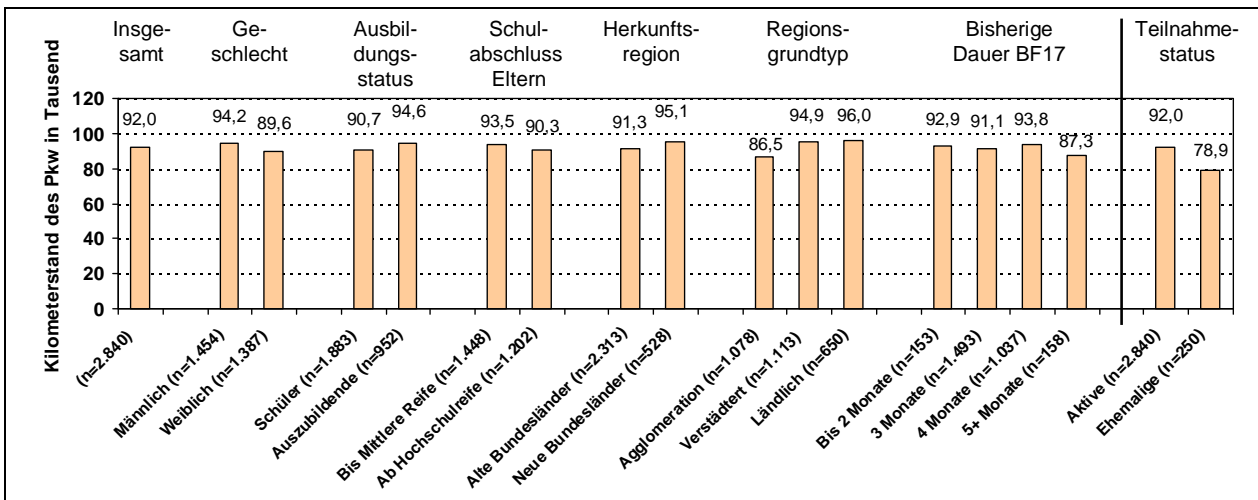
Neben diesem signifikanten Unterschied lassen sich unter aktiven BF17-Teilnehmern lediglich noch sozialräumliche Unterschiede verallgemeinern (vgl.

²⁴⁷ Bei allen Fragen zum während des Begleiteten Fahrens am häufigsten benutzten Autos werden die ehemaligen Modellversuchsteilnehmer, die einen Papier-Fragebogen ausgefüllt hatten, aufgrund einer missverständlichen Frageformulierung von der Auswertung ausgeschlossen.

²⁴⁸ Bundesweiter Bestand an Pkw 2008: Erstzulassung 2007 bis 2005: 21,8 %, 2004 bis 1999: 39,4 %, 1998 bis 1993: 28,6 % und vor 1993: 10,3 %.

²⁴⁹ Tatsächlich wurde im Wochenprotokoll vereinzelt von Autokäufen der Modellversuchsteilnehmer berichtet.

²⁵⁰ Während Aktive den Tachostand am Tag der ersten Befragung angeben sollten, bezog sich die Frage für ehemalige Modellversuchsteilnehmer auf den Kilometerstand „zum Ende“ ihrer BF17-Zeit.



Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Bild 8-3: Kilometerstand des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach relevanten Subgruppen

Motorleistung	Aktive Modellversuchsteilnehmer														BF17-Teilnehmerstatus		
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17				Aktive	Ehemalige
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate		
	%																
Bis 50 kW (68 PS)	15,1	21,2	16,3	21,7	19,1	16,7	18,5	16,3	19,8	16,3	18,4	21,6	16,2	19,9	21,0	18,1	22,2
51 bis 80 kW (109 PS)	43,9	44,9	43,6	45,8	44,8	42,8	43,1	50,0	41,6	45,3	47,3	42,3	45,4	43,3	44,0	44,4	45,7
81 bis 110 kW (150 PS)	30,4	26,7	29,7	26,4	29,0	29,2	29,1	26,3	28,8	29,8	26,1	27,1	28,6	28,8	28,6	28,6	24,4
Mehr als 110 kW	10,6	7,2	10,4	6,1	7,1	11,3	9,3	7,4	9,8	8,6	8,2	9,0	9,9	8,0	6,4	9,0	7,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.498	1.434	1.951	975	1.506	1.229	2.392	539	1.107	1.154	671	158	1.545	1.066	163	2.931	268

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 8-3: Motorleistung des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach relevanten Subgruppen

Bild 8-3): Je geringer die Bevölkerungsdichte, umso höher war der Tachostand.²⁵¹ Inhaltlich verweist dieses Ergebnis auf ältere Autos (vgl. Abschnitt 8.1.1)²⁵² oder eine höhere Fahrleistung in ländlichen Gegenden im Vergleich zu dichter besiedel-

ten Räumen. Letztere drückt sich sowohl im Tachostand des für Begleitfahrten genutzten Pkw aus als auch in den individuell berichteten Fahrleistungen in Abschnitt 5.5.

²⁵¹ Auch die Unterscheidungen nach einer kreisfreien Stadt versus einem Landkreis und nach den siedlungsstrukturellen Kreistypen bestätigen diesen Unterschied.

²⁵² Dies bestätigt sich zwar in der Tendenz (vgl. Tab. 8-1), kann jedoch statistisch nicht verallgemeinert werden. Differenziertere Analysen zeigen, dass innerhalb der vier unterschiedenen Pkw-Altersgruppen keine verallgemeinerbaren Unterschiede hinsichtlich des Tachostandes nach Regionsgrundtypen festgestellt werden können.

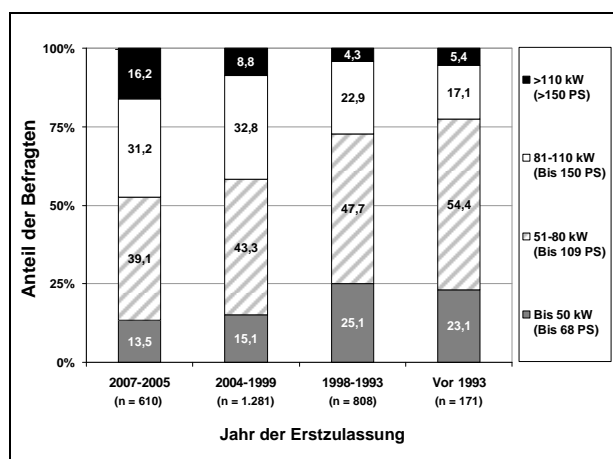
8.1.3 Motorleistung

Weniger als jeder fünfte Fahranfänger im Begleiteten Fahren (18,4 %) war in einem Pkw mit lediglich bis zu 50 kW unterwegs, 44,5 % fuhren Autos mit 51 bis 80 kW, mehr als ein Viertel der Modellversuchsteilnehmer (28,2 %) fuhr mit stärkeren 81 bis 110 kW und weitere 8,9 % waren sogar noch stär-

ker motorisiert. Tab. 8-3 dokumentiert für aktive Modellversuchsteilnehmer die jeweiligen Anteile unterschiedlicher Motorleistungen in den einzelnen Kategorien der unabhängigen Variablen. Signifikante Unterschiede drücken sich in einer vergleichsweise höheren Motorleistung unter jungen Männern, Schülern und Kindern von Eltern mit mindestens Hochschulreife aus. Auch zwischen Aktiven und Ehemaligen ist ein Unterschied hinsichtlich ihrer Pkw-Motorisierung im BF17 verallgemeinerbar, wobei 17-Jährige etwas stärker motorisierte Fahrzeuge führen.

Vergleicht man die Motorleistung des von aktiven Modellversuchsteilnehmern am häufigsten gefahrenen Pkw nach dessen Alter entsprechend der Erstzulassung, ist deutlich zu sehen, dass eine geringere Motorleistung verstärkt in älteren Wagen, eine stärkere Motorleistung dagegen vermehrt in neueren Autos zu finden war (vgl. Bild 8-4).

Im Vergleich zu 18-jährigen Fahrerlaubniswerbenden aus der Mobilitätsstudie Fahranfänger (vgl. FUNK et al. 2010) zeigt sich die signifikant stärkere Motorleistung der bei den Begleitfahrten zum Einsatz gekommenen Pkw (vgl. Tab. 8-4). Hierbei dürfte relevant werden, welche Person als Fahrzeughalter auftrat (vgl. hierzu Abschnitt 8.1.4).



Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Bild 8-4: Motorleistung des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach dem Alter des Pkw

Motorleistung	Personenkraftwagen		
	Begleitetes Fahren	18-jährige Fahranfänger ¹⁾	Deutschland ²⁾
	in km		
Bis 50 kW (68 PS)	18,4	38,9	18,7
51-80 kW (109 PS)	44,5	44,8	42,4
81-110 kW (150 PS)	28,2	14,6	27,9
Mehr als 110 kW	8,9	1,7	10,8
Insgesamt (in 1.000)	3,2	2,6	41.183,6

¹⁾ Datenquelle: Mobilitätsstudie Fahranfänger (vgl. FUNK et al. 2010);

²⁾ Datenquelle: KBA (2008b);

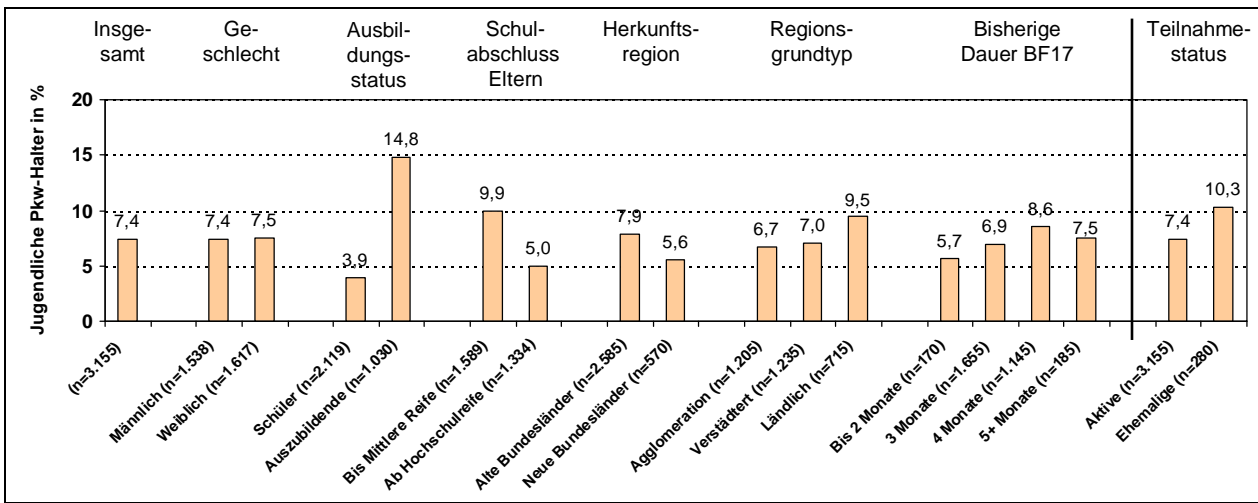
Tab. 8-4: Motorleistung des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach dem Modus der Fahrerlaubnisvorbereitung sowie für Deutschland insgesamt

Im Vergleich der BF17-Motorisierung mit den vom KBA zur Verfügung gestellten kW-Klassen aller zum Jahresbeginn 2008 angemeldeten Pkw kommt die Angleichung der im Modellversuch verwendeten Wagen an den Querschnitt aller Pkw gut zum Ausdruck (vgl. Tab. 8-4).

8.1.4 Fahrzeughalter

Nur 7,4 % der Befragten gehörte das am häufigsten für Begleitfahrten genutzte Auto selbst. 88,9 % nannten in der Erstbefragung ihre Eltern, 2,8 % andere Verwandte und 0,9 % Nichtverwandte als Fahrzeughalter. Bild 8-5 stellt für die 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer die Anteile der Pkw-Halter in den Kategorien der unabhängigen Variablen vor. Signifikante Unterschiede zeigen sich nur hinsichtlich des Ausbildungsstatus und des höchsten Schulabschlusses der Eltern: Auszubildende und Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife traten öfter als Halter des am häufigsten benutzten Autos auf als ihre jeweiligen Pendants. Plausibel erscheint hier, dass Auszubildende aufgrund ihrer Ausbildungsvergütung eher als Schüler zum Kauf und Unterhalt eines eigenen Autos in der Lage waren. Zwar waren die noch aktiven BF17-Teilnehmer seltener Halter des am häufigsten benutzten Pkw als ehemalige Teilnehmer, jedoch lässt sich dieser Unterschied statistisch nicht verallgemeinern.

Im Vergleich zum Modellversuch war der Anteil 18-jähriger Pkw-Halter in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ viel höher. Dort gaben 42,6 % der 18-Jährigen an, dass ihnen das am häufigsten genutzte Auto selbst gehörte.



Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Bild 8-5: Modellversuchsteilnehmer als Pkw-Halter – nach relevanten Subgruppen

Erstzulassung	Fahrzeughalter		
	Fahrer-fänger	Andere Person	Insgesamt
	%		
2007 bis 2005	17,2	21,6	21,3
2004 bis 1999	32,3	45,7	44,6
1998 bis 1993	35,8	27,4	28,1
Vor 1993	14,7	5,2	6,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	231	2.718	2.967

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Tab. 8-5: Jahr der Erstzulassung des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach dem Fahrzeughalter

Motorleistung	Fahrzeughalter		
	Fahrer-fänger	Andere Person	Insgesamt
	%		
Bis 50 kW (68 PS)	43,9	15,9	18,1
51-80 kW (109 PS)	44,7	44,4	44,4
81-110 kW (150 PS)	8,4	30,3	28,6
Mehr als 110 kW	3,1	9,5	9,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	232	2.690	2.931

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Tab. 8-6: Motorleistung des am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach dem Fahrzeughalter

Für die aktiven Modellversuchsteilnehmer vergleicht Tab. 8-5 das Alter der für Begleitfahrten am häufigsten benutzten Pkw nach unterschiedlichen Haltern. Traten die 17-Jährigen selbst als Fahrzeughalter auf, waren die Pkw mit durchschnittlich 8,2 Jahren signifikant älter, als wenn eine andere

Person als Halter fungierte (Durchschnittsalter des Pkw: 6,5 Jahre).

Auch im Vergleich der Motorleistung zwischen Fahrzeugen, die den 17-Jährigen selbst bzw. einer anderen Person gehörten, zeigen sich verallgemeinerbare Unterschiede: Die eigenen Wagen der Fahrerfänger waren merklich schwächer motorisiert als Autos anderer Halter (vgl. Tab. 8-6).

8.1.5 Überwiegender Fahrer des Pkw

Das für Begleitfahrten am häufigsten benutzte Auto wurde bei vier von fünf Fahrerfängern (81,0 %) hauptsächlich von den Eltern gefahren. Allerdings gaben auch 12,9 % der Befragten an, dieses Fahrzeug überwiegend selbst zu fahren, weitere 2,6 % bezeichneten sich selbst als den alleinigen Fahrer dieses Wagens. Eine andere Person wurde von 3,5 % als hauptsächlich Fahrer bezeichnet.

Tab. 8-7 differenziert die überwiegenden Fahrer nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Entsprechend der bereits von der Auswertung des Fahrzeughalters bekannten Unterschiede bezeichneten sich auch mehr Auszubildende als Schüler und mehr Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife als Kinder von Eltern mit höherem Schulabschluss als alleiniger oder hauptsächlich Fahrer des meistgenutzten Fahrzeugs. Nach den Regionsgrundtypen errechnen sich ebenfalls signifikante Unterschiede: Dabei fällt der hohe Anteil hauptsächlich vom Fahrerfänger gefahrener Pkw in ländlichen Räumen auf. Schließlich unterscheiden sich noch aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer, wobei Ehemalige den Pkw öfter ausschließlich oder hauptsächlich führen.

Das am häufigsten für Begleitfahrten genutzte Auto wird gefahren ...	Aktive Modellversuchsteilnehmer														BF17-Teilneh-merstatus		
	Ge- schlecht		Ausbil- dung		Schulab- schluss Eltern		Her- kunfts- region		Regions- grundtyp			Bisherige Dauer BF17				Aktive	Ehemalige
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate		
%																	
... nur von mir selbst	3,0	1,8	0,9	5,1	2,8	1,5	2,6	1,4	2,4	2,4	2,3	2,4	1,9	3,1	1,6	2,4	5,4
... hauptsächlich von mir selbst	12,4	13,1	10,4	17,6	14,4	11,6	13,0	12,0	11,3	11,8	17,0	12,8	11,7	13,7	16,4	12,8	14,0
... hauptsächlich von meinen Eltern	81,4	81,8	85,5	73,7	79,2	84,0	81,4	82,2	82,7	82,7	77,6	82,4	82,8	80,4	76,4	81,6	74,9
... hauptsächlich von jemand anderem	3,2	3,4	3,2	3,6	3,6	2,9	3,1	4,4	3,6	3,1	3,2	2,4	3,5	2,8	5,6	3,3	5,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.531	1.613	2.109	1.028	1.583	1.331	2.575	569	1.201	1.229	713	169	1.653	1.138	184	3.144	280

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 8-7: Fahrer des am häufigsten für Begleitfahrten genutzten Autos – nach relevanten Subgruppen

Potenzieller Reparaturaufwand für Hauptuntersuchung am morgigen Tag	Aktive Modellversuchsteilnehmer														BF17-Teilneh-merstatus		
	Ge- schlecht		Ausbil- dung		Schulab- schluss Eltern		Her- kunfts- region		Regions- grundtyp			Bisherige Dauer BF17				Aktive	Ehemalige
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis 2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate		
%																	
Keinen Aufwand	83,0	80,8	81,8	82,1	82,6	81,4	82,5	79,0	82,2	81,9	81,4	80,4	82,3	80,6	87,5	81,9	88,7
Geringen Aufwand	15,3	17,7	16,7	16,1	16,1	16,8	15,9	19,3	16,5	16,2	17,0	17,8	16,2	17,6	11,4	16,5	9,8
Einigen Aufwand	1,5	1,1	1,2	1,7	1,2	1,6	1,3	1,5	1,0	1,7	1,3	1,8	1,3	1,5	0,5	1,3	1,5
Großen Aufwand	0,2	0,3	0,3	0,1	0,1	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0	0,2	0,3	0,6	0,3	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.519	1.566	2.056	1.022	1.564	1.302	2.536	549	1.171	1.218	696	167	1.622	1.117	178	3.085	274

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 8-8: Potenzieller Reparaturaufwand an dem am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach relevanten Subgruppen

Während im Schnitt lediglich 15,5 % der aktiven und ehemaligen BF17-Teilnehmer das Auto „nur“ oder „hauptsächlich“ selbst fahren, waren dies fast zwei Drittel der 18-Jährigen in der Mobilitätsstudie Fahrenanfänger (vgl. FUNK et al. 2010). In diesem Zusammenhang muss wieder ein Einfluss der Halterfrage vermutet werden: Unter 18-Jährigen gehörte der Wagen deutlich häufiger ihnen selbst und

wurde dann auch noch nahezu durchgängig (98,9 %) „überwiegend“ von ihnen selbst gefahren. Unter 17-jährigen Fahrzeughaltern behaupteten dies nur 91,2 %. Aber auch wenn der Wagen einer anderen Person gehörte, traten 18-Jährige häufiger als „überwiegender“ Fahrer auf als 17-Jährige (35,1 % versus 9,1 %).

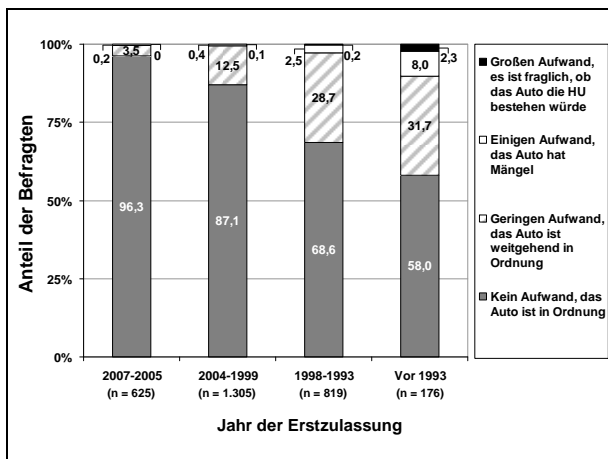
8.1.6 Potenzieller Reparaturaufwand am Pkw

Abschließend zu den technischen Voraussetzungen einer sicheren Begleitfahrt wurde der geschätzte Reparaturaufwand im Falle einer hypothetischen morgigen Hauptuntersuchung (HU) erfragt. Mehr als vier Fünftel der Modellversuchsteilnehmer (82,5 %) stellten in diesem Szenario keinen Reparaturaufwand fest und bezeichneten das von ihnen gefahrene Auto als „in Ordnung“. 16,0 % machten einen „geringen Aufwand“ geltend, 1,4 % „einigen“ Aufwand und lediglich 0,2 % sahen „großen“ Reparaturaufwand und bezeichneten es als „... fraglich, ob das Auto die HU bestehen würde“.

Zwischen den Kategorien der unabhängigen Variablen lassen sich unter den aktiven BF17-Teilnehmern keine Unterschiede verallgemeinern (vgl. Tab. 8-8). Dagegen veranschlagten ehemalige Modellversuchsteilnehmer den potenziellen Reparaturaufwand an dem von ihnen im Modellversuch gefahrenen Auto retrospektiv signifikant als geringer.

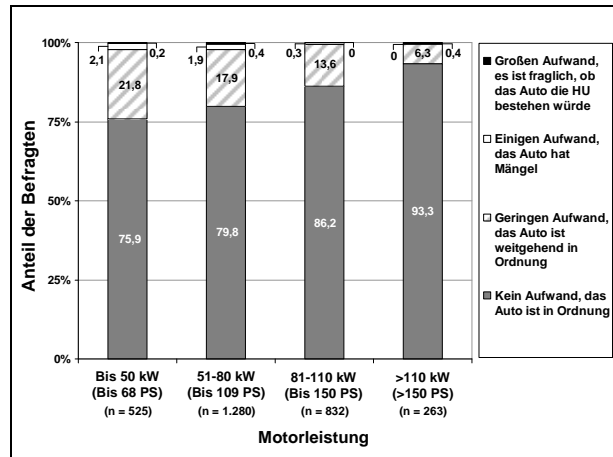
Differenziert nach dem Alter der Fahrzeuge zeigt sich in Bild 8-6 deutlich, dass der potenzielle Reparaturaufwand umso höher eingeschätzt wurde, je länger die Fahrzeuge bereits zugelassen waren.

Umgekehrt ist ersichtlich, dass der potenzielle Reparaturaufwand umso niedriger eingeschätzt wurde, je höher die Motorleistung des am häufigsten benutzten Autos war (vgl. Bild 8-7).



Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Bild 8-6: Potenzieller Reparaturaufwand an dem am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach dem Alter des Pkw



Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Bild 8-7: Potenzieller Reparaturaufwand an dem am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach der Motorleistung des Pkw

Modellversuchsteilnehmer beurteilten den technischen Zustand des von ihnen am häufigsten gefahrenen Autos merklich besser als 18-jährige Fahrerlaubniserwerber aus der „Mobilitätsstudie Fahrenanfänger“ (vgl. Tab. 8-9). Die Unterschiede sind statistisch verallgemeinerbar.

Potenzieller Reparaturaufwand für Hauptuntersuchung am morgigen Tag	Befragte	
	Modellversuchsteilnehmer	18-jährige Fahrenanfänger ¹⁾
	In km	
Keinen Aufwand	82,5	71,5
Geringen Aufwand	16,0	24,9
Einigen Aufwand	1,4	2,5
Großen Aufwand	0,2	1,1
Insgesamt	100,0	100,0
Basis (n)	3.358	2.761

¹⁾ Datenquelle: Mobilitätsstudie Fahrenanfänger (vgl. FUNK et al. 2010);

Tab. 8-9: Potenzieller Reparaturaufwand an dem am häufigsten für Begleitfahrten benutzten Pkw – nach dem Modus der Fahrenanfängervorbereitung

Fazit

Durchschnittlich sind die beim Begleiteten Fahren verwendeten Autos 6,7 Jahre alt und damit merklich neuer als die von 18-jährigen Fahrerlaubniserwerbern gefahrenen Pkw (8,2 Jahre).

Die für Begleitfahrten benutzten Autos weisen einen durchschnittlichen Kilometerstand von knapp über 90.000 km auf und sind am häufigsten mit einer Motorleistung von 51 bis 80 kW (109 PS) ausgestattet. Die Pkw im Begleiteten Fahren haben

eine stärkere Motorleistung als die Autos 18-jähriger Fahranfänger.

Auszubildende sind doppelt so häufig wie der Durchschnitt der Modellversuchsteilnehmer Halter des von ihnen gefahrenen Fahrzeugs. Auch Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife und Fahranfänger aus ländlichen Regionen treten häufiger als Fahrzeughalter auf.

Entsprechend der geringen Halterquote unter den Jugendlichen wird das bei Begleitfahrten genutzte Auto ansonsten hauptsächlich von den Eltern gefahren.

Mehr als vier Fünftel der Jugendlichen bezeichnen das von ihnen gefahrene Auto als technisch in Ordnung und ohne Reparaturaufwand.

8.2 Selbstberichtete Verkehrsverstöße und Verunfallung der Modellversuchsteilnehmer

Zur Beurteilung des Erfolges des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ ist nicht alleine die im Anschluss daran angestrebte Reduzierung von Unfällen beim Alleinefahren ein wichtiger Erfolgsindikator, sondern auch die sichere Durchführung des Modellversuchs selbst. Diese wurde im Rahmen der Prozessevaluation durch die wiederholte Erfragung von Verkehrsverstößen (vgl. Abschnitt 8.2.1) und Unfallbeteiligungen (vgl. Abschnitt 8.2.2) der Modellversuchsteilnehmer während des Begleiteten Fahrens erhoben.

Allerdings ist auch die relativ große Stichprobe der Prozessevaluation noch zu klein, um das „seltene Ereignis“ einer Unfallbeteiligung von Modellversuchsteilnehmern repräsentativ abzubilden. Hier können die wiederholten Befragungen nur eine nicht verallgemeinerbare Momentaufnahme liefern. Um dieses Bild zu vervollständigen wurde parallel zur Befragung von Fahranfängern eine Erhebung unter den für die Fahrerlaubniserteilung zuständigen Länderministerien durchgeführt. Darin wurde das Helffeld der polizeilich bekannten Verkehrsverstöße und Unfallbeteiligungen von 17-jährigen Fahranfängern während der Begleitphase zusammen getragen (vgl. Abschnitt 8.3).

8.2.1 Selbstberichtete Verkehrsverstöße der Modellversuchsteilnehmer

In allen Panelwellen wurden die Modellversuchsteilnehmer gefragt, ob sie seit dem Erwerb der BF17-Prüfbescheinigung bzw. seit der letzten

Befragung eine Verwarnung (z. B. Strafzettel, unter 40 Euro) oder einen Bußgeldbescheid erhalten hatten.

Nur 25 Fahranfänger (23 Aktive und zwei Ehemalige) oder 0,7 % der befragten Modellversuchsteilnehmer waren zum Zeitpunkt der Erstbefragung (Beginn: 30.10.2007) bereits für eine geringfügige Ordnungswidrigkeit im Straßenverkehr verwarnt worden.²⁵³ Die 23 verwarnten aktiven Modellversuchsteilnehmer nahmen bei der Erstbefragung durchschnittlich seit 3,7 Monaten am BF17 teil. Zehn dieser Fahranfänger erhielten eine Verwarnung in den letzten vier Wochen, weitere elf in der Zeit davor und lediglich zwei Fahranfänger waren in beiden Zeiträumen verwarnt worden.

Nur elf Befragte (0,3 %) hatten zum Zeitpunkt der Erstbefragung einen Bußgeldbescheid erhalten, darunter zehn Aktive (0,3 %) und ein Ehemaliger (0,4 %). Unter den Aktiven²⁵⁴ war dies fünfmal nur in den letzten vier Wochen der Fall, zweimal in der Zeit davor und dreimal sogar in beiden Zeiträumen.

Auch in den nachfolgenden Befragungswellen wurde nach Verwarnungen und Bußgeldern gefragt. In der zweiten Panelwelle (Beginn: 01.03. 2008) protokollierten 1,3 % der Aktiven (n = 23) und 5,4 % der Ehemaligen (n = 42), seit der Erstbefragung eine Verwarnung erhalten zu haben.²⁵⁵ Auch der Erhalt von Bußgeldbescheiden in der erfragten Zeitspanne wurde von ehemaligen (1,3 %, n = 10) deutlich häufiger bestätigt als von aktiven Modellversuchsteilnehmern (0,2 %, n = 4).

In der dritten Panelwelle (Beginn: 30.04.2008) berichteten 0,7 % der Aktiven (n = 8) und 1,6 % der Ehemaligen (n = 7) vom Erhalt einer Verwarnung seit der Zweitbefragung. Gegen 0,6 % der aktiven (n = 7) und 0,5 % der ehemaligen Modellversuchsteilnehmer (n = 2) wurde in dieser Zeit ein Bußgeldbescheid erlassen.

Auch in der abschließenden vierten Befragungswelle (Beginn: 04.07.2008) gaben die aktiven Modellversuchsteilnehmer (0,6 % bzw. n = 4) seltener Verwarnungen zu Protokoll als die ehemaligen

²⁵³ Auch in die Auswertungen zu Verkehrsverstößen gehen ehemalige Modellversuchsteilnehmer mit Papier-Fragebogen der ersten Welle aufgrund einer für sie missverständlichen Frageformulierung nicht ein.

²⁵⁴ Auch aktive Modellversuchsteilnehmer, die bei der Erstbefragung den Erhalt eines Bußgeldbescheides berichteten, nahmen zu diesem Zeitpunkt durchschnittlich 3,7 Monate am Modellversuch teil.

²⁵⁵ Für Ehemalige bezog sich der Referenzzeitraum in der zweiten, dritten und vierten Befragungswelle auf die „... Zeit zwischen der letzten Befragung und deinem 18. Geburtstag“.

(3,0 % bzw. n = 14). Während gegen keinen Aktiven seit der letzten Befragung ein Bußgeld verhängt wurde, war dies gegen 1,5 % der Ehemaligen (n = 7) der Fall.

Rückblickend gaben ehemalige Modellversuchsteilnehmer meist häufiger Verwarnungen und Bußgeldbescheide zu Protokoll als aktive. Dieses Antwortmuster lässt Zweifel aufkommen, ob die 18-jährigen Befragten ihre Antworten tatsächlich auf die jeweils vorgegebene Zeitspanne im Modellversuch bezogen oder evtl. Ordnungswidrigkeiten nach Erhalt des Kartenführerscheins hier mit berichteten.

Betrachtet man die Antworten der inzwischen 18-Jährigen als zutreffend und belässt sie in der Datenanalyse, ergibt sich folgendes Bild:

- In der Erstbefragung und nach durchschnittlich 3,3 Monaten im Modellversuch waren nahezu alle Fahranfänger (99,3 %) noch unbelastet durch Verwarnungen.
- Auch in der Zweitbefragung und durchschnittlich 6,1 Monaten im Begleiteten Fahren traf dies auf 97,1 % der Befragten zu. 2,7 % der Fahranfänger (n = 70) wurden in einem der Berichtszeiträume verwarnt, 0,2 % (n = 5) in beiden.
- Das Bild regeltreuer Modellversuchsteilnehmer (97,5 %) ließ sich auch in der dritten Befragungswelle (durchschnittliche Begleitdauer: 8,7 Monate) erhärten. 2,3 % (n = 35) der dreimal Befragten wurden in einem der Berichtszeiträume verwarnt, nur 0,1 % (n = 2) in zwei Berichtszeiträumen und ebenfalls 0,1 % (n = 1) in allen dreien.
- Auch in der vierten Befragungswelle und einer durchschnittlichen Begleitdauer von 10,5 Monaten wurde dieses Bild nur geringfügig getrübt: 96,2 % der Modellversuchsteilnehmer waren über die gesamte beobachtete Begleitzeit unbelastet von Verwarnungen, 3,4 % (n = 35) waren einmal verwarnt worden und 0,5 % (n = 5) zweimal.

Betrachtet man ausschließlich aktive Modellversuchsteilnehmer, so betrug der Anteil der unverwarnten Fahranfänger 99,3 % in der ersten Befragungswelle und sank danach nur schwach auf 98,4 % in der zweiten, 97,8 % in der dritten und 97,1 % in der vierten Welle.

Aufgrund der deutlich selteneren Verhängung eines Bußgeldes sank der Anteil davon unbelasteter Modellversuchsteilnehmer – unabhängig von der Einbeziehung der Ehemaligen – erst in der vierten Befragungswelle unter 99,0 % (vgl. Tab. 8-10).

Befragung	Verwarnungen		Bußgelder	
	Alle Befragten	Nur Aktive	Alle Befragten	Nur Aktive
	% ohne Ordnungswidrigkeiten			
1. Welle	99,2	99,3	99,7	99,7
2. Welle	97,1	98,4	99,1	99,4
3. Welle	97,5	97,8	99,1	99,2
4. Welle	96,2	97,1	98,7	98,7

Tab. 8-10: Anteil der Modellversuchsteilnehmer ohne berichtete Ordnungswidrigkeiten

Auch hinsichtlich der Verkehrsverstöße kann die Stichprobe der 17-jährigen Modellversuchsteilnehmer mit 18-jährigen herkömmlichen Fahrerlaubnis-erwerbenden (mit unterschiedlich langem, bis nahezu einjährigem Fahrerlaubnisbesitz) verglichen werden (vgl. FUNK et al. 2010). Diese hatten bereits fast zu einem Fünftel (18,6 %) eine Verwarnung erhalten und gegen 3,2 % der 18-Jährigen war ein Bußgeld verhängt worden.

Fazit

Die wenigen selbstberichteten Verkehrsverstöße der Modellversuchsteilnehmer, die entweder eine Verwarnung oder die Verhängung eines Bußgeldes nach sich zogen, geben keinen Anlass, an der weit überwiegenden Regeltreue dieser Fahranfängerpopulation zu zweifeln.

8.2.2 Selbstberichtete Verunfallung der Modellversuchsteilnehmer

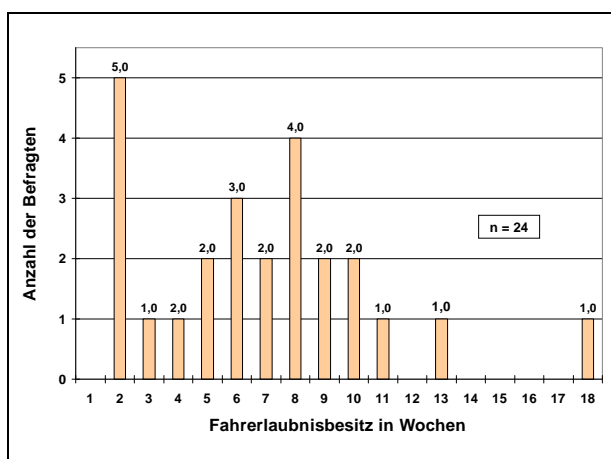
Falls Modellversuchsteilnehmer bereits zu Beginn des Begleiteten Fahrens einen Unfall gehabt hatten, wurden sie in der Erstbefragung gebeten, einige Angaben zu ihrer ersten Unfallbeteiligung zu machen.²⁵⁶ Auf die Erfragung von Schuldanteilen an diesen Unfällen wurde aufgrund deren häufiger Strittigkeit zwischen den Unfallparteien bewusst verzichtet.

Zum Befragungszeitpunkt fuhren 99,0 % der Modellversuchsteilnehmer unfallfrei. Lediglich 24 Fahranfänger (0,7 %) berichteten eine Beteiligung an einem Bagatellschaden (Sachschaden unter 1.000 €, ohne Personenschaden), weitere sechs Personen (0,2 %) einen Unfall mit Sachschaden (Sachschaden ab 1.000 €, ohne Personenschaden).

²⁵⁶ In die Auswertung zu möglichen Unfällen gehen ehemalige Modellversuchsteilnehmer mit Papier-Fragebogen der ersten Welle erneut aufgrund einer für sie missverständlichen Frageformulierung nicht ein.

den) und drei Befragte (0,1 %) waren an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt.

Bild 8-8 dokumentiert in welcher Woche des Fahrerlaubnisbesitzes der Unfall stattgefunden hatte. Ohne die wenigen Unfälle überzuinterprieren ist doch ersichtlich, dass das Gros der Unfälle in den ersten beiden Monaten der Begleitphase passierte. Dies ist deshalb bemerkenswert, weil zum Zeitpunkt der Erstbefragung nur 3,0 % der Modellversuchsteilnehmer bis zu einem Monat, 8,7 % bis zu zwei Monaten, 50,1 % aber bereits seit bis zu drei Monaten, 33,0 % bis zu vier Monaten und 5,2 % sogar bereits seit fünf Monaten begleitet Auto fahren.



1. Panelwelle; alle Modellversuchsteilnehmer;

Bild 8-8: Erste Unfallbeteiligung – nach dem Fahrerlaubnisbesitz in Wochen

Die Unfälle mit Sachschaden geschahen je einmal vier, fünf bzw. sechs Wochen und dreimal neun Wochen nach Erhalt der Prüfbescheinigung, also alle grob innerhalb der ersten beiden Monate des Fahrpraxiserwerbs. Die Unfälle mit Personenschaden wurden von den Befragten je einmal fünf, sechs und neun Wochen nach Beginn der Begleitphase verortet.

Auch in der zweiten bis vierten Panelwelle wurden die zu diesen Befragungszeitpunkten 18-Jährigen zu ihrer Verunfallung befragt. Fasst man die entsprechenden Informationen über alle vier Befragungswellen hinweg zusammen, fahren 97,8 % der befragten Modellversuchsteilnehmer unfallfrei, 1,6 % (n = 47) berichteten einen Bagatellschaden mit lediglich Sachschaden unter 1.000 €, 0,8 % (n = 24) waren in einen Unfall mit einem Sachschaden von 1.000 € oder mehr verwickelt und 0,1 % (n = 3) der Befragten dokumentierten einen Unfall mit Personenschaden.

Einschränkend zu diesen Selbstauskünften bleibt festzuhalten: Bei mehrmaliger Unfallbeteiligung sollte jeweils der erste Unfall im Berichtszeitraum protokolliert werden. Bei der Interpretation der Unfallbeteiligung muss ferner erneut die Problematik der Rechtszensierung der vorhandenen Daten beachtet werden, d. h. von n = 614 auch in der vierten Panelwelle noch aktiven Modellversuchsteilnehmern konnten evtl. Unfalldaten nicht bis zum Abschluss ihrer Begleitphase erhoben werden.

Fazit

Modellversuchsteilnehmer sind laut Selbstauskunft nur sehr selten an Verkehrsunfällen beteiligt. Der Stichprobenumfang der Prozessevaluation erlaubt jedoch keine Verallgemeinerung dieser Ergebnisse.

8.3 Verkehrsverstöße und Verunfallung der Modellversuchsteilnehmer laut polizeilicher Statistik

Die Stichprobe der Prozessevaluation des Begleiteten Fahrens ist zu gering, um sog. „seltene Ereignisse“ wie Unfälle oder Verstöße gegen die Begleitaufgabe mittels Befragung der Modellversuchsteilnehmer verallgemeinerbar zu eruieren. Die entsprechenden Fragen zur Verunfallung in den Fragebogen der Prozessevaluation (Individualebene) wurden deshalb um Auskünfte der zuständigen Länderministerien / Senate ergänzt (Aggregateebene). Die Ergebnisse der entsprechenden Auskünfte der Landesbehörden werden in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst.²⁵⁷

Tab. 8-11 gibt zunächst einen Überblick über die Einführung des Modellversuchs in den einzelnen Bundesländern und umreißt das Ausmaß der Teilnahme daran. Plausiblerweise nehmen in den Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen anteilmäßig die wenigsten Fahranfänger am Begleiteten Fahren teil. Dies ist deshalb nicht verwunderlich, da in großen Städten der ÖPNV relativ gut ausgebaut und die Pkw-Dichte geringer ist. Damit einhergehend scheint die Attraktivität zur BF17-Teilnahme geringer zu sein. In den Flächenstaaten variiert die Teilnahmequote am Begleiteten Fahren im Beobachtungszeitraum zwischen 20 % und annähernd 40 %.

²⁵⁷ Den Auskunftspersonen sei für Ihre Unterstützung dieser Auswertung ausdrücklich gedankt.

Bundesland	Erst-einführung BF17	Anzahl BF17-Teilnehmer seit seiner Einführung	Anzahl aller Fahr-anfänger im Beobach-tungs-zeitraum	Anteil BF17 an allen Fahr-an-fängern in %
Nieder-sachsen ¹⁾	01.04.2004	115.470	554.593	20,8
Bremen	01.06.2005	2.711	15.059	18,0
Hamburg	01.06.2005	4.873	38.534	12,6
Bayern ²⁾	01.09.2005	107.957	276.989	39,0
Nordrhein-Westfalen ³⁾	28.09.2005	107.499	348.903	30,8
Schleswig-Holstein ⁴⁾	01.10.2005	17.373	73.610	23,6
Rheinland-Pfalz ⁵⁾	01.11.2005	42.148	106.991	39,4
Saarland	01.01.2006	11.013	44.129	25,0
Berlin	01.02.2006	5.208	45.741	11,4
Branden-burg	01.02.2006	15.997	152.088	10,5
Sachsen	16.03.2006	32.290	108.790	29,7
Hessen	01.10.2006	32.382	82.400	39,3
Mecklen-burg-Vor-pommern ⁶⁾	25.11.2006	3.843	19.163	20,1
Sachsen-Anhalt	01.01.2007	12.900	50.800	25,4
Thüringen	01.03.2007	9.779	36.618	26,7
Baden-Würt-temberg	01.01.2008	12.855	60.589	21,2

Quelle: Informationen der zuständigen Länderministerien bzw. Senate sowie des Kraftfahrt-Bundesamtes;

k. A. = Keine Angabe möglich;

- ¹⁾ Niedersachsen: Einführung BF17 zunächst nach Landesrecht nur in ausgewählten Kreisen, verbunden mit entsprechend niedrigen Anteilswerten. Im 1. Halbjahr 2008 nahmen ca. 40 % der Fahranfänger am BF17 teil.
- ²⁾ Bayern: Die übermittelten Daten beziehen sich auf den Zeitraum vom 01.01.2006 bis 31.12.2007. Datenquelle zur Anzahl aller Fahranfänger: Kraftfahrt-Bundesamt.
- ³⁾ Nordrhein-Westfalen: Seit Einführung des BF17 wurden 181.294 Teilnehmer gezählt. Die übermittelten Daten beziehen sich auf den Zeitraum vom 01.01.2007 bis zum 30.06.2008.
- ⁴⁾ Schleswig-Holstein: Die übermittelten Daten beziehen sich auf den Zeitraum vom 01.10.2005 bis zum 31.12.2007.
- ⁵⁾ Rheinland-Pfalz: Ohne Angaben der Stadtverwaltung Mayen.
- ⁶⁾ Mecklenburg-Vorpommern: Die übermittelten Daten beziehen sich auf den Zeitraum vom 01.01.2007 bis 31.12.2007. Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Tab. 8-11: Anzahl der BF17-Teilnehmer und Fahranfänger im Beobachtungszeitraum – nach den Bundesländern

Bundesland	Anzahl der Verstöße gegen die Begleitaufgabe des BF17	Anteil an allen BF17-Teilnehmern eines Bundeslandes in %
Niedersachsen	21	0,02
Bremen	3	0,11
Hamburg ¹⁾	5	0,10
Bayern	59	0,05
Nordrhein-Westfalen	Nicht ermittelbar	Nicht ermittelbar
Schleswig-Holstein ²⁾	5	0,03
Rheinland-Pfalz ³⁾	23	0,05
Saarland	1	0,01
Berlin	3	0,06
Brandenburg	4	0,03
Sachsen	20	0,06
Hessen	31	0,10
Mecklenburg-Vorpommern	6	Nicht ermittelbar
Sachsen-Anhalt	9	0,07
Thüringen	6	0,06
Baden-Württemberg	0	0,00

Quelle: Informationen der zuständigen Länderministerien bzw. Senate;

¹⁾ Hamburg: Darüber hinaus vier Ordnungswidrigkeiten wegen Fahrens ohne Prüfbescheinigung.

²⁾ Schleswig-Holstein: Anzahl der Verstöße gegen die Begleitaufgabe im Zeitraum vom 01.01.2006 bis zum 30.06.2008; Anzahl BF17-Teilnehmer im Zeitraum vom 01.10.2005 bis zum 31.12.2007.

³⁾ Rheinland-Pfalz: Ohne Angaben der Stadtverwaltung Mayen.

Tab. 8-12: Verstöße gegen die Begleitaufgabe – nach den Bundesländern

Tab. 8-12 dokumentiert die den Behörden bekannt gewordenen Verstöße gegen die Begleitaufgabe im Modellversuch. Sowohl die absoluten als auch die relativen Häufigkeiten verweisen auf eine sehr geringe Prävalenz dieses Problems. Selbst wenn man eine – nicht näher quantifizierbare – Dunkelziffer von Verstößen gegen die Begleitaufgabe unterstellt, ist nicht zu erkennen, dass die Teilnahme am Modellversuch zum Missbrauch der Fahrerlaubnis verleiten würde.

Bundesland	Anzahl der Unfälle während der Begleitdauer	Anteil an allen BF17-Teilnehmern eines Bundeslandes in %
Niedersachsen	23	0,02
Bremen ¹⁾	31	1,14
Hamburg ²⁾	11	0,23
Bayern ³⁾	123	0,11
Nordrhein-Westfalen ⁴⁾	163	0,13
Schleswig-Holstein ⁵⁾	11	0,06
Rheinland-Pfalz	Nicht ermittelbar	Nicht ermittelbar
Saarland	32	0,29
Berlin ⁶⁾	42	0,81
Brandenburg	48	0,30
Sachsen	28	0,09
Hessen	81	0,25
Mecklenburg-Vorpommern ⁷⁾	2	0,01
Sachsen-Anhalt	70	0,54
Thüringen	7	0,07
Baden-Württemberg	1	0,00

Quelle: Informationen der zuständigen Länderministerien bzw. Senate;

¹⁾ Bremen: Für die Stadtgemeinde Bremerhaven fehlen entsprechende Rückmeldungen. Für die Stadtgemeinde Bremen gilt: Unfälle im Zeitraum von 01.01.2006 bis zum 30.06.2008; BF17-Teilnehmer im Zeitraum vom 01.06.2005 bis zum 30.06.2008.

²⁾ Hamburg: Bis einschließlich 01.07.2008.

³⁾ Bayern: Nur schuldhaftige Beteiligung der BF17-Teilnehmer an schwerwiegenden Unfällen (keine sog. „Kleinunfälle“).

⁴⁾ Nordrhein-Westfalen: Angaben zu Verkehrsunfällen und BF17-Teilnehmern für die Jahre 2006 und 2007.

⁵⁾ Schleswig-Holstein: Anzahl der Unfälle im Zeitraum vom 01.01.2006 bis zum 30.06.2008; Anzahl BF17-Teilnehmer im Zeitraum vom 01.10.2005 bis zum 31.12.2007.

⁶⁾ Berlin: Anzahl der Unfälle im Zeitraum vom 01.02.2006 bis zum 31.05.2008, Anzahl der BF17-Teilnehmer im Zeitraum vom 01.02.2006 bis zum 30.06.2008.

⁷⁾ Mecklenburg-Vorpommern: Die übermittelten Daten beziehen sich auf den Zeitraum vom 01.01.2007 bis zum 31.12.2007. Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Tab. 8-13: Unfälle mit Beteiligung von BF17-Teilnehmern – nach den Bundesländern

Auch die in Tab. 8-13 berichteten Unfälle umfassen lediglich das der Polizei bekannt gewordene Hellfeld. Vor dem Hintergrund der geringen Anteile verunfallter Jugendlicher kann davon ausgegangen werden, dass die Modellversuchsteilnahme überaus sicher ist. Zur Verifizierung dieses ersten Eindrucks sind allerdings vertiefende Analysen anhand polizeilicher Unfalldaten bzw. der Eintragungen in das Verkehrszentralregister beim Kraftfahrt-

Bundesamt aus der Zeit des Begleiteten Fahrens nötig.

Zur Dokumentation und ohne weitere Interpretation listet Tab. 8-14a-b die Rückmeldungen der Landesbehörden zu den Unfällen von BF17-Teilnehmern differenziert auf.

Fazit

Die auf Länderebene vorliegenden Angaben zu Bußgeldbescheiden sprechen eindeutig gegen den Missbrauch des Modellversuchs durch Verstöße gegen die Begleitaufgabe. Die aufgrund der polizeilichen Unfallmeldungen festzustellende geringe Unfallprävalenz der Modellversuchsteilnehmer spricht auch bei dieser Sichtweise für die überaus große Sicherheit der Maßnahmedurchführung.

9 Weiterempfehlung und Kritik des Begleiteten Fahrens sowie Kommentare der Befragten

9.1 Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens

Im Rahmen der Evaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ sollte den 17-jährigen Fahranfängern und ihren Begleitern auch die Gelegenheit gegeben werden, ihr Lob bzw. ihre Kritik am Modellversuch zu äußern. Im Rahmen der ersten Panelwelle wurden die Fahranfänger deshalb gefragt: „Wenn du deine Erfahrungen mit dem Begleiteten Fahren zugrunde legst, würdest du die Teilnahme Freunden und Bekannten weiterempfehlen?“ Über vier Fünftel der aktiven Modellversuchsteilnehmer (81,0 %) beantworteten diese Frage mit „Ja, auf jeden Fall“. Weitere 17,5 % antworteten „Ja, im Großen und Ganzen schon“. Nur 1,3 % (n = 43) der Aktiven machten aus ihrer Skepsis keinen Hehl („Nein, wohl eher nicht“) und 0,2 % (n = 6) bezogen dezidiert gegen das BF17 Stellung („Nein, sicher nicht“).

Tab. 9-1 unterteilt die Weiterempfehlungsabsichten der aktiven Modellversuchsteilnehmer nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Dabei fällt die große Ähnlichkeit der Antwortverteilungen in allen Untergruppen auf, die sich auch in fehlenden verallgemeinerungsfähigen Unterschieden niederschlägt.

Bundesland	Wie häufig waren BF17-Teilnehmer als Führer eines Pkw an Unfällen beteiligt?
Niedersachsen	23 Unfälle, davon 7 Unfälle mit Personenschaden, 1 Unfall mit 2 getöteten Personen;
Bremen ¹⁾	Stadtgemeinde Bremen: 31 Unfälle, davon BF17-Teilnehmer 18 mal Unfallbeteiligte und 13 mal Unfallverursacher; Stadtgemeinde Bremerhaven: Anzahl der Unfälle mit BF17-Teilnehmern unbekannt;
Hamburg ²⁾	11 BF17-Teilnehmer waren an Unfällen beteiligt. Davon waren ... <ul style="list-style-type: none"> • 2 Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden (und davon einmal als Hauptverursacher), • 4 Unfälle mit 5 Leichtverletzten, • 9 Unfälle mit BF17-Fahrzeugführer als Hauptverursacher, • 1 Unfall ohne Begleitperson;
Bayern ³⁾	<ul style="list-style-type: none"> • 123 Unfälle mit folgenden Merkmalen: schuldhafte Beteiligung, 17-jährige/r Fahrer/in, schwerwiegender Unfall (keine sog. Kleinunfälle), auch Unfälle bei Fahrten ohne Begleitperson sind erfasst; • dabei wurden 106 Personen verletzt;
Nordrhein-Westfalen ⁴⁾	<p>163 Unfälle mit Beteiligung von BF17-Teilnehmern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunfälle der Kategorien 1 bis 3 (Unfälle mit Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten): 2006: 14; 2007: 27; Dabei: Getötete: 2006: 1; 2007: 0; Dabei: Schwerverletzte: 2006: 6; 2007: 5; Dabei: Leichtverletzte: 2006: 18; 2007: 28; • Verkehrsunfälle der Kategorien 4 (Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden) und 5 (Unfall mit Sachschaden): 2006: 48; 2007: 61; • Verkehrsunfälle der Kategorie 6 (Unfall mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln): 2006: 3; 2007: 1; • Verkehrsunfälle der Kategorie 7 (Teilnehmer am BF17 ist flüchtig): 2006: 4; 2007: 5; BF17-Teilnehmer als Verursacher der Unfälle: 2006: 40; 2007: 56;
Schleswig-Holstein ⁵⁾	<p>11 Unfälle mit Beteiligung von BF17-Teilnehmern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 Unfall durch Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot; • 1 Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung mit Fahrerflucht (ohne Begleitperson); • 1 Personenschadensunfall durch Vorfahrtmissachtung; • 1 Sachschadensunfall durch nicht angepasste Geschwindigkeit; • 1 Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung (ohne Begleitperson); • 1 Unfall durch Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren; • 2 Unfälle durch Nichtbeachten der Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen; • 1 Sachschadensunfall durch Verstoß des Unfallgegners gegen das Rechtsfahrgebot; • 1 Personenschadensunfall verursacht vom Unfallgegner durch ungenügenden Sicherheitsabstand; • 1 Unfall unter Alkoholeinfluss und mit nicht angepasster Geschwindigkeit;
Rheinland-Pfalz	Keine Angabe möglich, da BF17-Teilnehmer bei Unfällen nicht explizit erfasst werden.
Saarland	<p>32 Unfälle mit Beteiligung von BF17-Teilnehmern:</p> <p>2006: 9 Verkehrsunfälle, dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 mal Leichtverletzte, 8 mal Sachschaden; • 3 Unfälle durch Fehler beim Wenden, nicht angepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Abbiegen • weitere 5 Unfälle (davon 3 „Parkrempler“, 1 Abstandsverstoß, 1 Unachtsamkeit) <p>2007: 14 Verkehrsunfälle, dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9 mal als Unfallverursacher (Folgen: 1 mal Leichtverletzte, 8 mal Sachschaden) • 4 mal als Unfallbeteiligte (Folgen: 4 mal Sachschaden) • 1 mal als Mitverursacher (Folge: Sachschaden) <p>1. Halbjahr 2008: 9 Verkehrsunfälle, dabei</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 mal Unfallverursacher (Folgen: 1 mal Leichtverletzte, 4 mal Sachschaden) • 4 mal Unfallbeteiligte (Folgen: 1 mal Leichtverletzte, 3 mal Sachschaden)
Berlin ⁶⁾	<p>Die Berliner Polizei erhebt keine statistischen Unfalldaten, die die Feststellung zulassen, dass es sich definitiv um einen Teilnehmer des Modellversuches „BF17“ handelt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximal 42 in der fraglichen Zeit verunfallte 17-jährige Pkw-Fahrer können Teilnehmer am BF17 gewesen sein. • Von diesen 42 Fahrern sind 23 als Verursacher eines Verkehrsunfalls in Erscheinung getreten. • Davon: 20 Unfälle mit einfachem Sachschaden, 3 schwerwiegende Verkehrsunfälle (darunter einer mit Personenschaden).

Tab. 8-14a: Differenzierte Aussagen zu den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von BF17-Teilnehmern – nach den Bundesländern

Bundesland	Wie häufig waren BF17-Teilnehmer als Führer eines Pkw an Unfällen beteiligt?
Brandenburg	48 Unfälle mit Beteiligung von BF17-Teilnehmern, <ul style="list-style-type: none"> davon 11 mit Personenschaden, 37 mit Sachschaden, 2 mit schwerwiegendem Sachschaden; darunter 2 Schwerverletzte, 14 Leichtverletzte; 23 BF17-Teilnehmer als Unfallverursacher (davon 3 Unfälle mit Personenschaden);
Sachsen ⁷⁾	28 Unfälle mit Beteiligung 17-jährigen Pkw-Führern; dabei 2006: <ul style="list-style-type: none"> 7 Unfälle mit Personenschaden, darunter bei 4 Unfällen als Hauptverursacher; 1 Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden, darunter bei 0 Unfällen als Hauptverursacher; dabei 2007: <ul style="list-style-type: none"> 7 Unfälle mit Personenschaden, darunter bei 1 Unfall als Hauptverursacher; 7 Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden, darunter bei 5 Unfällen als Hauptverursacher; dabei 2008: <ul style="list-style-type: none"> 1 Unfall der Kategorie 1 (berechtigtes Fahren mit Begleitperson, der 17-Jährige wurde getötet); 2 Unfälle der Kategorie 3 (Unfälle mit Leichtverletzten), davon 1 Unfall, bei dem der Fahrer ohne Begleitperson fuhr; 3 Unfälle der Kategorie 4 (Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden), davon 1 Unfall, bei dem der Fahrer ohne Begleitperson fuhr;
Hessen	81 Unfälle mit Beteiligung von BF17-Teilnehmern, <ul style="list-style-type: none"> dabei 68 mit Sachschaden, 13 Unfälle mit Personenschaden (davon 1 Unfall mit Todesfolge); dabei 53 mal Unfallverursacher (davon 16 „Alleinunfälle“) und 28 mal Unfallbeteiligte;
Mecklenburg-Vorpommern	<ul style="list-style-type: none"> 2 Unfälle beim Fahren ohne Begleitperson; 1 Unfall beim Rückwärtsfahren (Parkrempler); 1 Unfall im Rahmen der Ausnahme von § 10 I 3 FeV; 1 Unfall ohne nähere Angabe;
Sachsen-Anhalt	70 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von BF17-Teilnehmern insgesamt; <ul style="list-style-type: none"> davon 14 Verkehrsunfälle mit Personenschaden und 56 Verkehrsunfälle mit Sachschaden; davon in 34 Fällen Verursacher eines Verkehrsunfalls, in weiteren 36 Fällen Beteiligte; Als Fahrzeugführer eines BF17-Pkw wurde 1 Person schwer verletzt, 6 leicht verletzt und 1 Person getötet (17-Jähriger war nachts allein, ohne Begleitperson mit dem Pkw unterwegs, als er von der Fahrbahn abkam und ins Schleudern geriet);
Thüringen	7 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von BF17-Teilnehmern insgesamt; <ul style="list-style-type: none"> davon 4 mit Leichtverletzten und 3 mit schwerwiegendem Sachschaden; davon 5 mal Hauptunfallverursacher
Baden-Württemberg	1 Verkehrsunfall mit geringem Sachschaden;

Quelle: Informationen der zuständigen Länderministerien bzw. Senate;

¹⁾ Bremen: Für die Stadtgemeinde Bremerhaven liegen keine Zahlen vor. Für die Stadtgemeinde Bremen gilt: Unfälle im Zeitraum vom 01.01.2006 bis zum 30.06.2008.

²⁾ Hamburg: Bis einschließlich 01.07.2008.

³⁾ Bayern: Nur schuldhaftige Beteiligung der BF17-Teilnehmer an schwerwiegenden Unfällen (keine sog. „Kleinunfälle“).

⁴⁾ Nordrhein-Westfalen: Angaben für die Jahre 2006 und 2007.

⁵⁾ Schleswig-Holstein: Anzahl der Unfälle im Zeitraum vom 01.01.2006 bis zum 30.06.2008.

⁶⁾ Berlin: Anzahl der Unfälle im Zeitraum vom 01.02.2006 bis zum 31.05.2008.

⁷⁾ Sachsen: Bezug auf 17-jährige Pkw-Führer, d. h. es könnte sich vereinzelt auch um 17-Jährige mit einer sog. „Ausnahmege-nehmigung“ handeln.

Tab. 8-14b: Differenzierte Aussagen zu den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von BF17-Teilnehmern – nach den Bundesländern

Tab. 9-2 vergleicht aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer. Unter Aktiven war die uneingeschränkte Weiterempfehlung der Teilnahme am Modellversuch größer als unter Ehemaligen. Dieser Unterschied lässt sich statistisch verallgemeinern. Die den 18-Jährigen in der ersten, dritten und vierten Panelwelle vorgelegte Frage lässt die mit zunehmender Begleitdauer steigende uneinge-

schränkte Zustimmung zur Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme nachvollziehen. Fasst man die Häufigkeiten der beiden bejahenden Antwortmöglichkeiten zusammen, unterscheiden sich aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer nicht voneinander.

Weiterempfehlung der Teilnahme am Modellversuch?	Aktive Modellversuchsteilnehmer														
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis zu 2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Ja, auf jeden Fall.	80,5	81,5	80,9	81,3	81,6	81,5	81,2	80,2	81,9	79,9	81,5	82,1	80,0	81,9	84,1
Ja, im Großen und Ganzen.	17,8	17,1	17,7	16,9	16,9	17,1	17,3	18,3	16,5	19,1	16,3	17,4	18,6	16,3	14,4
Nein, wohl eher nicht.	1,5	1,2	1,2	1,6	1,3	1,2	1,3	1,4	1,3	1,0	2,1	0	1,2	1,7	1,6
Nein, sicher nicht.	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3	0,1	0,1	0,5	0,2	0,2	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.562	1.662	2.165	1.052	1.619	1.372	2.643	581	1.228	1.269	727	172	1.692	1.170	190

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Tab. 9-1: Weiterempfehlung der Teilnahme am Modellversuch – nach relevanten Subgruppen

Weiterempfehlung der Teilnahme am Modellversuch?	Aktive ¹⁾	Ehemalige			
	Welle 1	Welle 1	Welle 3	Welle 4	Insgesamt
	%				
Ja, auf jeden Fall	81,7	69,7	75,1	80,3	75,2
Ja, im Großen und Ganzen	16,8	29,4	22,5	17,3	22,8
Nein, wohl eher nicht	1,3	0,7	1,7	1,2	1,2
Nein, sicher nicht	0,1	0,2	0,7	1,2	0,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.277	432	458	492	1.389

¹⁾ 1. Panelwelle; nur wenn die Befragten nicht in einer späteren Panelwelle als Ehemalige antworteten;

Tab. 9-2: Weiterempfehlung der Teilnahme am Modellversuch – nach dem Teilnahmestatus

Über das reine Ankreuzen einer Antwortkategorie hinaus konnten die Fahranfänger ihre Weiterempfehlung auch durch einen frei formulierbaren Text begründen.²⁵⁸ Fahranfänger, welche die Modellversuchsteilnahme „auf jeden Fall“ weiterempfehlen

würden, begründeten dies am häufigsten mit dem Gefühl der Sicherheit, das ihnen die Mitfahrt eines erfahrenen Begleiters vermittelte. Auch der Aspekt des Fahrerfahrungsaufbaus wurde öfter genannt, alle übrigen Gründe dagegen deutlich seltener (vgl. Tab. 9-3).

Gründe für die Weiterempfehlung „auf jeden Fall“	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sicherheitsaspekte	1.597	54,0	61,1
Fahrerfahrungsaufbau	831	28,1	31,8
Früher Fahrerlaubniserwerb	100	3,4	3,8
Verkürzung der Probezeit	51	1,7	2,0
Fahrerlaubniserwerb vor Prüfungen, Ausbildung etc.	34	1,2	1,3
Kostenvorteil	5	0,2	0,2
Sonstiges	338	11,4	13,0
Insgesamt	2.957	100,0	113,2

Mehrfachantworten: 2.957 Antworten von 2.612 Befragten
Alle Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Tab. 9-3: Gründe für die Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme „auf jeden Fall“ (Mehrfachantworten)

²⁵⁸ Die frei formulierten Textbeiträge der Befragten werden als Anlage zu diesem Bericht auf einer CD-Rom dokumentiert.

Gründe für die Weiterempfehlung „auf jeden Fall“	Aktive Modellversuchsteilnehmer														
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Bis zu 2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Sicherheitsaspekte	52,6	67,8	64,8	51,7	59,4	62,7	60,6	60,3	60,2	62,0	58,8	64,3	64,6	54,8	56,6
Fahrerfahraufbau	32,7	31,6	31,4	33,8	33,0	31,7	32,2	32,0	31,9	31,8	33,3	37,7	29,6	36,0	26,6
Früher Fahrerlaubniswerb	5,6	1,9	3,8	3,3	2,9	4,4	3,5	4,5	3,7	4,1	2,9	4,0	3,5	3,6	4,5
Verkürzung der Probezeit	2,6	1,2	1,6	2,4	2,2	1,6	2,0	1,2	2,2	2,3	0,4	0,7	2,1	1,7	2,2
Fahrerlaubniswerb vor Prüfungen, Ausbildung etc.	1,6	0,9	1,4	0,9	0,6	1,8	1,2	1,7	1,0	1,7	1,0	0,8	1,7	0,8	0,7
Kostenvorteil	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1	0,2	0,1	0,3	0,1	0,1	0,2	0	0,2	0	0,7
Sonstiges	16,7	10,5	11,8	17,0	14,3	12,5	13,4	14,0	13,9	13,3	13,1	7,8	12,5	15,3	16,6
Basis (n)	1.110	1.228	1.581	751	1.185	1.004	1.922	417	905	914	519	128	1.222	848	139

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-4: Gründe für die Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme „auf jeden Fall“ – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Tab. 9-4 differenziert die Gründe für die unbedingte Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens durch die aktiven Modellversuchsteilnehmer nach den unabhängigen Variablen. Dabei lassen sich folgende Unterschiede verallgemeinern:

- Weibliche Fahranfänger, Schüler und Modellversuchsteilnehmer mit kurzer bisheriger Begleitedauer knüpften in ihrer Begründung häufiger an Sicherheitsaspekte an als ihre jeweiligen Pendanten.
- Mit unterschiedlich langer bisheriger Begleitedauer wurde auch der Aspekt des Fahrerfahraufbaus in der Begleitphase mehr oder weniger häufig genannt.
- Junge Männer betonten den früheren Fahrerlaubniswerb und die Verkürzung der Probezeit stärker als junge Frauen.
- Die Probezeitverkürzung wurde in Agglomerations- und verstäderten Räumen häufiger genannt als in ländlichen Räumen.
- Schüler begründeten ihre unbedingte Weiterempfehlung häufiger mit der Möglichkeit zur Stressvermeidung aufgrund der zeitlichen Entkoppelung des Fahrerlaubniswerbs von anderen Prüfungen.
- Junge Männer und Auszubildende nannten schließlich noch vermehrt sonstige Gründe für

die Weiterempfehlung der Teilnahme am Begleiteten Fahren.

Gründe für die Weiterempfehlung „auf jeden Fall“	Teilnahmestatus	
	Aktive	Ehemalige
	%	
Sicherheitsaspekte	59,7	60,7
Fahrerfahraufbau	31,8	34,7
Früher Fahrerlaubniswerb	3,8	2,9
Verkürzung der Probezeit	1,8	1,8
Fahrerlaubniswerb vor Prüfungen, Ausbildung etc.	1,2	0,5
Kostenvorteil	0,2	0,3
Sonstiges	14,4	11,1
Gesamt (n)	1.637	979

Letzte Antwort aus 1., 3. und 4. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-5: Gründe für die Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme „auf jeden Fall“ – nach dem Teilnahmestatus (Mehrfachantworten)

Zwischen den Aktiven der ersten Panelwelle und den Ehemaligen der Wellen 1, 3 und 4 gibt es einige verallgemeinerbare Unterschiede in der Begründung der Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme. Ehemalige nannten den Sicher-

heitsaspekt etwas häufiger, Aktive die Entkopplung von Fahrerlaubniswerb und anderen Prüfungen. Auch die heterogene „Sonstiges“-Kategorie war unter Aktiven stärker besetzt (vgl. Tab. 9-5).

Auch bei der eingeschränkten Weiterempfehlung zur Teilnahme am Modellversuch („Ja, im Großen und Ganzen schon ...“) dominierten Sicherheitsaspekte und – mit deutlichem Abstand – der Fahrerfahrungsaufbau in der Begleitphase als Begründungen (vgl. Tab. 9-6).

Gründe für die Weiterempfehlung „im Großen und Ganzen“	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sicherheitsaspekte	354	52,1	57,6
Fahrerfahrungsaufbau	167	24,5	27,1
Früher Fahrerlaubniswerb	30	4,5	5,0
Fahrerlaubniswerb vor Prüfungen, Ausbildung etc.	18	2,6	2,9
Missfallen der Begleitermitfahrt	17	2,5	2,7
Verkürzung der Probezeit	14	2,0	2,3
Kostenvorteil	4	0,6	0,7
Sonstiges	76	11,2	12,4
Insgesamt	680	100,0	110,7

Mehrfachantworten: 680 Antworten von 614 Befragten
Alle Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Tab. 9-6: Gründe für die Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme „im Großen und Ganzen“ (Mehrfachantworten)

Gründe für die Weiterempfehlung „im Großen und Ganzen“	Aktive Modellversuchsteilnehmer														
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis zu 2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Sicherheitsaspekte	50,2	61,8	61,6	44,2	51,5	62,3	57,8	49,3	57,8	54,5	57,0	57,7	58,8	52,5	50,4
Fahrerfahrungsaufbau	30,1	25,1	24,3	35,1	32,3	24,6	26,5	32,0	29,6	26,3	26,6	31,8	27,9	25,1	36,2
Früher Fahrerlaubniswerb	5,2	4,0	4,2	5,5	3,3	5,5	4,4	5,2	3,2	4,7	6,8	3,4	4,6	5,5	0
Fahrerlaubniswerb vor Prüfungen, Ausbildung etc.	5,2	1,8	4,1	2,1	3,0	4,2	2,2	8,7	3,3	4,3	2,0	6,8	2,6	4,3	4,1
Missfallen der Begleitermitfahrt	2,2	4,4	3,1	3,9	3,6	3,1	3,6	2,1	4,4	1,4	5,4	3,4	4,2	2,3	0
Verkürzung der Probezeit	4,8	0	2,1	2,8	1,8	2,0	1,8	4,4	3,0	2,4	1,0	3,8	1,5	3,7	0
Kostenvorteil	0,4	0,4	0,3	0,7	0,8	0	0,2	1,1	0,5	0,5	0	0	0	1,2	0
Sonstiges	14,4	12,0	12,6	13,8	13,7	11,6	12,9	14,2	13,9	12,9	12,5	3,8	11,8	16,8	14,0
Basis (n)	245	259	350	153	241	219	407	97	180	219	105	28	282	172	23

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-7: Gründe für die Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme „im Großen und Ganzen“ – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Unter Aktiven wurde der Sicherheitsaspekt zur Begründung der eingeschränkten Weiterempfehlung des Modellversuchs häufiger von jungen Frauen, Schülern und Kindern von Eltern mit Hochschulreife genannt. Auszubildende betonten den Fahrerfahrungsaufbau stärker als Schüler. Die Entkoppe-

lung des Fahrerlaubniswerbs von sonstigen Prüfungen nannten junge Männer und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern häufiger als ihre jeweiligen Pendanten (vgl. Tab. 9-7).

Gründe für die Weiterempfehlung „im Großen und Ganzen“	Teilnahmestatus	
	Aktive	Ehemalige
	%	
Sicherheitsaspekte	53,1	51,7
Fahrerfahrungsaufbau	27,4	33,5
Früher Fahrerlaubniswerb	4,7	4,7
Fahrerlaubniswerb vor Prüfungen, Ausbildung etc.	3,0	1,6
Missfallen der Begleitemitfahrt	3,2	0,7
Verkürzung der Probezeit	2,5	7,9
Kostenvorteil	0,6	0,8
Sonstiges	14,9	7,1
Gesamt (n)	340	389

Letzte Antwort aus 1., 3. und 4. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-8: Gründe für die Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme „im Großen und Ganzen“ – nach dem Teilnahmestatus (Mehrfachantworten)

Vergleicht man die von Aktiven und Ehemaligen genannten Gründe für die eingeschränkte Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme (vgl. Tab. 9-8) lassen sich folgende Unterschiede ver-

allgemeinern: Aktiven gefiel weniger die Mitfahrt eines Begleiters und sie hatten vermehrt sonstige Gründe für ihre eingeschränkte Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens. Ehemalige bezogen sich in ihren Begründungen häufiger auf die Verkürzung der Probezeit.

Gründe für die „wohl eher nicht“ Weiterempfehlung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Missfallen der Begleitemitfahrt	25	61,2	62,7
Kein Unterschied BF17 und Führerschein mit 18	7	16,6	17,0
Große Verantwortung, Gefahr bei Streit oder späterem Alleinefahren	3	7,2	7,3
BF17 bringt wenig Vorteile	0	0	0
Sonstiges	6	15,0	15,3
Insgesamt	41	100,0	102,3

Mehrfachantworten: 41 Antworten von 40 Befragten
Alle Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Tab. 9-9: Gründe für die „wohl eher nicht“-Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme (Mehrfachantworten)

Gründe für die „wohl eher nicht“ Weiterempfehlung	Aktive Modellversuchsteilnehmer														
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis zu 2 Monate	3 Monate	4 Monate	5+ Monate
	%														
Missfallen der Begleitemitfahrt	63,2	63,2	51,6	85,5	69,6	56,3	64,1	58,7	67,5	66,0	54,2	0	60,6	64,9	68,1
Kein Unterschied BF17 und Führerschein mit 18	10,5	26,3	27,2	0	6,2	30,3	18,8	13,8	19,0	0	36,2	0	22,0	11,5	31,9
Große Verantwortung, Gefahr bei Streit oder späterem Alleinefahren	5,3	5,3	8,0	0	6,2	5,9	6,4	0	13,5	0	0	0	11,3	0	0
BF17 bringt wenig Vorteile	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstiges	21,1	10,5	17,0	14,5	17,9	13,4	13,6	27,5	6,3	34,0	9,6	0	11,3	23,7	0
Basis (n)	20	18	25	13	17	16	31	7	15	12	11	0	18	18	3

Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-10: Gründe für die „wohl eher nicht“-Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Die Gründe für die wahrscheinliche Nicht-Weiterempfehlung („Nein, wohl eher nicht ...“) der Teilnahme am Begleiteten Fahren werden in Tab. 9-9 dokumentiert. Dabei spielte vor allem die Unattraktivität des Autofahrens in Begleitung eines Erwachsenen eine Rolle. Vereinzelt wurde die Meinung vertreten, dass der frühere Fahrerlaubniserwerb und das Begleitete Fahren nichts für die Fahranfänger „gebracht“ hätten.

Auch die Gründe für die wahrscheinliche Nicht-Weiterempfehlung des Modellversuchs werden für Aktive nach den Kategorien der unabhängigen Variablen differenziert (vgl. Tab. 9-10). Allerdings lassen sich dabei keine Unterschiede statistisch verallgemeinern.

Die Differenzierung der Gründe für die „wohl eher nicht“-Weiterempfehlung des BF17 nach dem Teilnahmezustand (vgl. Tab. 9-11) fördert ebenso wenig verallgemeinerbare Unterschiede zu Tage.

Gründe für die „wohl eher nicht“ Weiterempfehlung	Teilnahmestatus	
	Aktive	Ehemalige
	%	
Missfallen der Begleitermitfahrt	61,5	33,6
Kein Unterschied BF17 und Führerschein mit 18	19,0	7,6
Große Verantwortung, Gefahr bei Streit oder späterem Alleinefahren	0	12,0
BF17 bringt wenig Vorteile	0	11,5
Sonstiges	19,5	35,4
Gesamt (n)	26	25

Letzte Antwort aus 1., 3. und 4. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-11: Gründe für die „wohl eher nicht“-Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme – nach dem Teilnahmezustand (Mehrfachantworten)

Gründe für die „sicher nicht“ Weiterempfehlung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Missfallen der Begleitermitfahrt	6	84,7	84,7
BF17 ist zu teuer	1	15,3	15,3
Insgesamt	7	100,0	100,0

Mehrfachantworten: 7 Antworten von 7 Befragten
Alle Modellversuchsteilnehmer, 1. Panelwelle;

Tab. 9-12: Gründe für die „sicher nicht“-Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme (Mehrfachantworten)

Nur sieben Befragte begründeten ihre definitive Ablehnung einer Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens explizit (vgl. Tab. 9-12). Dabei wurde

sechs Mal die geringe Attraktivität des Fahrens zusammen mit einem Begleiter hervorgehoben.

Gründe für die „sicher nicht“ Weiterempfehlung	Teilnahmestatus	
	Aktive	Ehemalige
	%	
Missfallen der Begleitermitfahrt	65,3	75,0
BF17 ist zu teuer	34,7	25,0
Gesamt (n)	3	4

Letzte Antwort aus 1., 3. und 4. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-13: Gründe für die „sicher nicht“-Weiterempfehlung der Modellversuchsteilnahme – nach dem Teilnahmezustand (Mehrfachantworten)

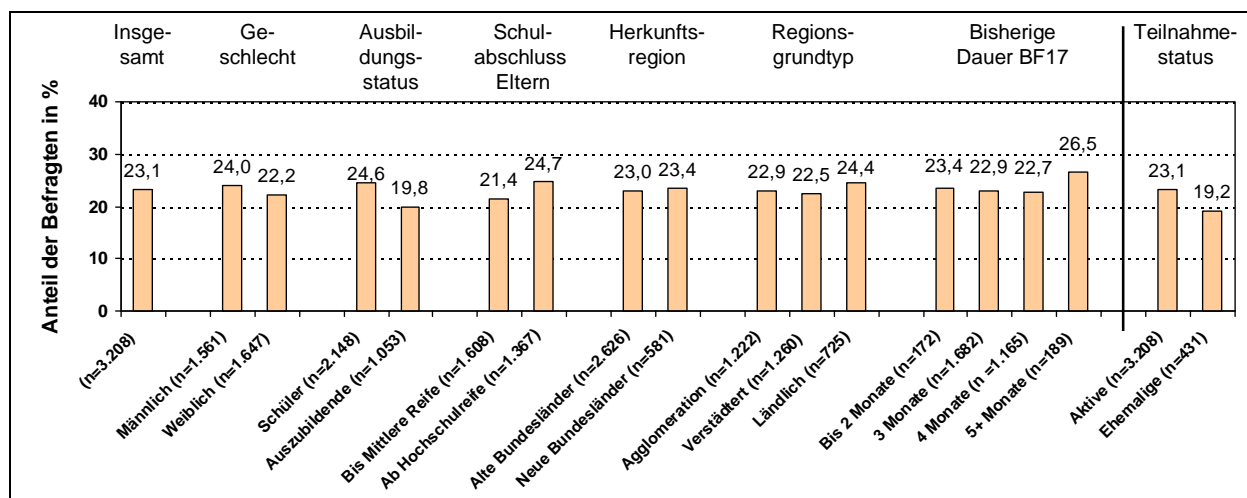
Aufgrund der geringen Anzahl ausdrücklich genannter Gründe für die Ablehnung einer Weiterempfehlung des Modellversuchs, sollen diese nicht nach den Kategorien der unabhängigen Variablen differenziert werden. Die Gegenüberstellung aktiver und ehemaliger Modellversuchsteilnehmer in Tab. 9-13 erbringt keine verallgemeinerbaren Unterschiede hinsichtlich der sicheren Nicht-Weiterempfehlung des Begleiteten Fahrens.

Fazit

Nahezu alle Jugendlichen würden die Modellversuchsteilnahme weiterempfehlen. Das zentrale Anliegen des BF17, nämlich der Fahrerfahrungsaufbau unter sicheren Rahmenbedingungen, drückt sich deutlich in den Gründen für die Weiterempfehlung der Teilnahme am Begleiteten Fahren aus. Die wahrscheinliche oder definitive Ablehnung einer Weiterempfehlung des Modellversuchs stützt sich vor allem auf die – von den entsprechenden Fahranfängern zum Ausdruck gebrachte – geringe Attraktivität des Fahrens in Begleitung eines Erwachsenen.

9.2 Kritik des Begleiteten Fahrens

Auf eine explizite Anfrage hin konnten über drei Viertel aller befragten Fahranfänger (77,4 %) in der ersten Panelwelle keinen störenden oder verbesserungswürdigen Aspekt des Modellversuchs benennen. Allerdings identifizierten mehr als ein Fünftel der befragten Jugendlichen (22,6 %) sehr wohl solche Aspekte.



Aktive Modellversuchsteilnehmer; 1. Panelwelle;

Bild 9-1: Kritik am Modellversuch – nach relevanten Subgruppen

Bild 9-1 gibt einen Überblick über die Anteile der kritisierenden aktiven Modellversuchsteilnehmer in der Erstbefragung nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Verallgemeinerbar sind lediglich die höheren Anteile von kritisierenden Schülern und Kindern von Eltern mit mindestens Hochschulreife im Vergleich zu ihren jeweiligen Pendants.

In der zweiten bis vierten Panelwelle wurden die zwischenzeitlich 18-Jährigen nochmals nach Aspekten des Begleiteten Fahrens, „... die dich gestört haben, oder die man noch besser machen könnte“ gefragt. Tab. 9-14 zeigt, dass der Anteil der kritisierenden Ehemaligen in der zweiten und dritten Panelwelle deutlich niedriger lag und erst nach relativ langer Begleitdauer (vierte Panelwelle) auf das Niveau der Aktiven stieg. Aktive und Ehemalige (Spalte „Insgesamt“) unterscheiden sich in der Häufigkeit der geäußerten störenden oder verbesserungswürdigen Aspekte des Modellversuchs signifikant, wobei aktuell (noch) betroffene Aktive mehr Kritik am Begleiteten Fahren übten als Ehemalige.

Auch die Begleiter erhielten in der zweiten Panelwelle Gelegenheit, ihre Kritik am Begleiteten Fahren zu äußern. Nur weniger als jeder Zehnte machte von dieser Möglichkeit Gebrauch (vgl. Tab. 9-14).

Kritik am Begleiteten Fahren	Aktive ¹⁾	Ehemalige				Insgesamt	Begleiter
		Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4		
%							
Ja	23,0	19,2	15,9	15,3	23,2	17,8	9,8
Nein	77,0	80,8	84,1	84,7	76,8	82,2	90,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,4	100,0	100,0
Basis (n)	1.519	431	1.107	438	477	2.141	1.692

¹⁾ 1. Panelwelle; nur wenn die Befragten nicht in einer späteren Panelwelle noch als Ehemalige antworten;

Tab. 9-14: Kritik am Modellversuch – nach dem Teilnahmestatus

Ihre Kritik konnten die Befragten mit einem frei formulierbaren Texteintrag konkretisieren.²⁵⁹ In Tab. 9-15 wird dieser zu Kategorien zusammengefasst. Verbesserungsvorschläge ehemaliger Modellversuchsteilnehmer aus allen vier Panelwellen werden den Antworten der in der ersten Welle Aktiven, die in späteren Befragungen nicht noch einmal als Ehemalige kritisch Stellung bezogen hatten, gegenübergestellt.

Die drei häufigsten Kritikpunkte betrafen das in den Augen der Fahranfänger zu hohe Mindestalter der Begleitperson, die generelle Abhängigkeit von einem verfügbaren Begleiter und die Forderung nach einer kürzeren Begleitdauer. Jeder dieser Aspekte wird von aktiven Modellversuchsteilnehmern signifikant häufiger genannt als von ehemali-

²⁵⁹ Auch diese frei formulierten Textbeiträge der Befragten werden als Anlage zu diesem Bericht auf einer CD-Rom dokumentiert.

gen. Weitere oft vorgebrachte Kritikpunkte betrafen allgemein zu strenge Zulassungsvoraussetzungen für Begleiter, die Anregung einer leichteren Vergabe von Ausnahmegenehmigungen zum Alleinefahren für bestimmte Wege, zu hohe Kosten der BF17-Teilnahme, Kommunikationsprobleme mit dem Begleiter oder die Pflicht zur ex ante-Bestimmung der Anzahl und der konkreten Personen, die als Begleiter fungieren sollen.

Kritik, Verbesserungsvorschläge für das Begleitete Fahren	Teilnahmestatus	
	Aktive	Ehemalige
	%	
Mindestalter der Begleitperson ist zu hoch	26,4	15,9
Abhängigkeit vom Begleiter	17,1	7,6
Kürzere Begleitdauer	11,1	7,5
Zu strenge Zulassungsvoraussetzungen für Begleiter	5,9	11,4
Leichtere Ausnahmegenehmigung	8,4	6,9
Zu hohe Kosten	7,3	7,5
Kommunikationsprobleme mit Begleiter	5,9	7,2
Bestimmung der Anzahl und der konkreten Personen der Begleiter	5,7	5,9
Veranstaltung zur Begleitervorbereitung	4,5	5,2
Unhandlichkeit der Prüfbescheinigung	3,7	4,2
Fahrverbot im Ausland	2,4	3,0
Begleitetes Fahren ab 16 Jahren einführen	2,4	2,2
Verkürzung der Probezeit	1,0	1,1
Hinweisplakette „BF17“ auf Auto	1,0	0,9
Sonstiges	0	16,5
Gesamt (n)	306	361

Alle Panelwellen; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-15: Kritik am Modellversuch – nach dem Teilnahmestatus (Mehrfachantworten)

Neben den Fahranfängern konkretisierten auch 153 Begleiter ihre Verbesserungsvorschläge für den Modellversuch. Sie forderten vor allem eine strengere Alkoholregelung für Begleiter und regten Vorbereitungsveranstaltungen für potenzielle Begleiter an. Der Wunsch nach dem leichteren Zugang zu einer Ausnahmegenehmigung für die jungen Fahrer wurde ebenfalls vorgetragen und darüber hinaus die weitere Absenkung des Alters für den Fahrerlaubniserwerb gefordert (vgl. Tab. 9-16).

Tab. 9-17 stellt die Antworten begleitender Elternteile gegenüber. Mütter und Väter unterscheiden sich – bis auf die Forderung nach einem Begleiteten Fahren für alle Fahranfänger – nicht in ihren Verbesserungsvorschlägen.

Kritik, Verbesserungsvorschläge für das Begleitete Fahren	Antworten		Befragte
	n	%	%
Strengere Alkoholregelung für Begleiter	22	14,1	14,4
Veranstaltung zur Begleitervorbereitung	21	13,2	13,5
Leichtere Ausnahmegenehmigung	21	13,1	13,4
Weitere Herabsetzung Führerscheinalter	17	11,0	11,2
Flexiblere Begleiterbenennung	11	6,9	7,1
Zu hohe Kosten	9	6,0	6,1
Jüngere Begleiter zulassen	8	5,2	5,3
Verbesserung Fahrschul-ausbildung	7	4,2	4,3
Hinweisplakette „BF17“ auf Auto	6	4,0	4,1
Begleitetes Fahren für alle Fahranfänger	5	3,0	3,1
Sonstige Einzelnennungen	30	19,3	19,7
Gesamt (n)	156	100,0	102,3

Mehrfachantworten: 156 Antworten von 153 Befragten

Tab. 9-16: Verbesserungsvorschläge der Begleiter für das Begleitete Fahren (Mehrfachantworten)

Kritik, Verbesserungsvorschläge für das Begleitete Fahren	Befragte	
	Mutter	Vater
	%	
Strengere Alkoholregelung für Begleiter	15,5	13,6
Veranstaltung zur Begleitervorbereitung	15,7	10,7
Leichtere Ausnahmegenehmigung	12,9	13,4
Weitere Herabsetzung Führerscheinalter	12,0	10,8
Flexiblere Begleiterbenennung	8,3	5,5
Zu hohe Kosten	4,1	10,3
Jüngere Begleiter zulassen	6,6	1,9
Verbesserung Fahrschul-ausbildung	5,1	1,5
Hinweisplakette „BF17“ auf Auto	4,8	3,1
Begleitetes Fahren für alle Fahranfänger	0,9	6,0
Sonstige Einzelnennungen	15,1	27,8
Gesamt (n)	95	53

2. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-17: Verbesserungsvorschläge der Begleiter für das Begleitete Fahren – nach dem Verwandtschaftsverhältnis des Begleiters zum Fahranfänger (Mehrfachantworten)

Fazit

Erwartungsgemäß richtet sich die verhaltene Kritik der Befragten vor allem gegen den institutionellen Rahmen des Modells, konkret die Zulassungsvoraussetzungen für Begleiter oder die Dauer der Begleitphase. (Kommunikations-)Probleme beim Begleiteten Fahren werden vergleichsweise seltener genannt.

Die wenigen kritischen Einwände von Begleiterseite fordern einerseits strengere Alkohol- und Vorbereitungsregelungen für Begleiter, sprechen sich aber andererseits für flexiblere Regelungen bei der Vergabe von Ausnahmegenehmigungen oder der Begleiterbenennung ebenso aus, wie für ein weiteres Absenken des Alters beim Fahrerlaubniserwerb.

9.3 Kommentare der Befragten

Die Fragebogen für Aktive, Ehemalige und Begleiter schlossen in der ersten und zweiten Panelwelle mit der Möglichkeit, einen frei formulierbaren Kommentar zum Fragebogen und zum Begleiteten Fahren zu hinterlassen.²⁶⁰

Kommentare und Anregungen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kritik am Fragebogen	496	38,9	47,3
Lob des Fragebogens	296	23,1	28,2
Allgemeiner Kommentar	166	13,0	15,8
Lob des Begleiteten Fahrens	146	11,4	13,9
Kritik am Begleiteten Fahren	47	3,7	4,5
Kommentar zur Fahrausbildung	41	3,2	3,9
Frage zum Begleiteten Fahren	8	0,6	0,8
Explizit keine Anmerkungen	77	6,0	7,3
Insgesamt	1.277	100,0	121,6

Mehrfachantworten: 1.277 Antworten von 1.050 Befragten

Tab. 9-18: Kommentare und Anregungen zum Fragebogen und zum BF17, 1. und 2. Panelwelle (Mehrfachantworten)

Tab. 9-18 fasst die sehr heterogenen Äußerungen in wenige Kategorien zusammen. Nahezu die Hälfte der Kommentierenden (47,3 %) sprach die verwendeten Fragebogen an, wobei insbesondere deren Länge kritisiert und der Sinn einiger Fragen zur Familiensituation im Rahmen einer Befragung zum Begleiteten Fahren hinterfragt wurde. Mehr als ein

Viertel der Kommentierenden (28,2 %) lobte ausdrücklich die fragebogenbasierte Evaluation des Modellversuchs. Auch allgemeine Kommentare zum Fahrerlaubniserwerb oder Autofahren etc. (15,8 %) sowie explizites Lob des Modellversuchs (13,9 %) wurden häufiger zum Ausdruck gebracht.

Tab. 9-19 differenziert die Kommentare nach den Kategorien der unabhängigen Variablen. Statistisch verallgemeinerbare, aber hinsichtlich der zeitlichen Entwicklung heterogene Unterschiede finden sich nahezu durchgehend nach der bisherigen Dauer der Begleitphase. Hinsichtlich der vier am häufigsten genannten Aspekte unterscheiden sich aktive und ehemalige Modellversuchsteilnehmer signifikant, wobei Aktive lediglich stärkere Kritik am Fragebogen übten und Ehemalige häufiger die anderen Anmerkungen betonten. Darüber hinaus übten Schüler häufiger als Auszubildende und Fahranfänger aus den alten Bundesländern häufiger als jene aus den neuen Bundesländern Kritik am Fragebogen. Allgemeine Kommentare wurden am häufigsten von jungen Fahrern aus ländlichen Räumen abgegeben und junge Männer machten deutlich mehr Anmerkungen zur Fahrausbildung als junge Frauen.

Tab. 9-20 fasst die frei formulierten Textkommentare der Begleiter zu Kategorien zusammen. In ihren Anmerkungen dominierte das Lob für den Modellversuch, etwa ein Viertel der antwortenden Begleiter (26,4 %) brachte jedoch auch kritische Einwände zum Fragebogen vor, oft bezogen auf Fragen, deren Zusammenhang mit dem Begleiteten Fahren sich den Befragten nicht unmittelbar erschloss.

Die Unterscheidung der Kommentare und Anmerkungen nach dem konkret antwortenden Elternteil (vgl. Tab. 9-21) verweist auf keine Unterschiede, die statistisch verallgemeinerbar wären.

Abschließend werden auch die Kommentare und Anmerkungen der Begleiter nach den unabhängigen Variablen der Prozessevaluation differenziert (vgl. Tab. 9-22). Statistisch verallgemeinerbar sind das häufigere Lob des Begleiteten Fahrens mit zunehmender Begleitdauer bzw. rückblickend als Begleiter eines inzwischen 18-jährigen Fahranfängers, die Forderung nach einer strengeren Alkoholregelung für Begleiter durch Begleiter von Auszubildenden und Personen aus den neuen Bundesländern sowie die häufigeren sonstigen Anmerkungen durch Begleiter von Jugendlichen, deren Eltern mindestens die Hochschulreife aufwiesen.

²⁶⁰ Auch diese frei formulierten Textbeiträge der Befragten werden als Anlage zu diesem Bericht auf einer CD-Rom dokumentiert.

Frei formulierbare Anmerkungen etc. zum Fragebogen und zum Modellversuch	Aktive															BF17-Teilnahmestatus	
	Geschlecht		Ausbildung		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17				Aktive	Ehemalige
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	Bis zu 5 Monate	6 Monate	7 Monate	8 Monate		
																%	
Kritik am FB ¹⁾	48,6	50,0	51,8	43,0	46,2	49,9	50,8	40,7	47,3	52,5	47,0	50,0	35,3	54,9	47,3	49,3	43,6
Lob des FB ¹⁾	26,0	26,5	26,5	26,2	28,6	26,3	26,0	27,6	27,2	24,5	27,9	20,8	33,7	27,4	19,2	26,3	31,6
Allgemeiner Kommentar	16,2	14,6	14,8	17,3	15,3	15,9	14,8	18,8	17,5	10,0	22,0	10,3	20,9	15,0	17,7	15,4	16,5
Lob BF17	10,5	11,3	11,7	9,6	10,1	12,2	10,8	11,4	11,2	11,5	9,3	6,0	12,5	11,9	13,3	10,9	19,3
Kritik am BF17	3,5	6,6	4,6	6,2	4,2	5,8	5,3	4,0	7,3	2,9	5,0	10,7	5,5	1,8	7,8	5,1	3,5
Kommentar zur Fahrausbildung	6,7	2,8	3,7	7,1	6,1	3,5	5,0	3,0	3,5	6,5	3,6	3,4	6,5	4,4	5,5	4,7	2,5
Frage zum BF17	1,3	1,1	1,1	1,4	1,2	1,1	1,0	2,1	1,1	1,1	1,4	0,6	0,7	1,9	0	1,2	0
Explizit „Keine Anmerkung“	6,7	8,0	6,3	9,3	8,0	5,8	6,7	10,8	7,8	7,7	5,7	7,0	6,9	6,9	10,5	7,3	7,3
Gesamt (n)	337	341	460	211	322	290	575	103	269	269	139	145	128	329	76	678	372

¹⁾ FB = Fragebogen

1. und 2. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten. Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-19: Anmerkungen der Modellversuchsteilnehmer zum Fragebogen und zum Modellversuch – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Kommentare und Anregungen der Begleiter	Antworten		Befragte
	n	%	%
Lob Begleiteten Fahrens	131	41,9	46,5
Kritik am Fragebogen	74	23,8	26,4
Kritik am Begleiteten Fahren	20	6,5	7,2
Lob des Fragebogens	17	5,3	5,9
Alkoholregelung	16	5,0	5,6
Alter des Jugendlichen	12	3,8	4,2
Explizit „Keine Anmerkung“	6	2,0	2,2
Explizit „Alles in Ordnung“	5	1,5	1,6
Sonstiges	32	10,3	11,4
Insgesamt	312	100,0	110,9

Mehrfachantworten: 312 Antworten von 281 Befragten;

Tab. 9-20: Kommentare und Anmerkungen der Begleitpersonen zum Fragebogen und zum Modellversuch (Mehrfachantworten)

Kommentare und Anregungen der Begleiter	Befragte	
	Mutter	Vater
	%	
Lob des Begleiteten Fahrens	42,9	56,6
Kritik am Fragebogen	30,8	16,3
Kritik am Begleiteten Fahren	5,5	10,0
Lob des Fragebogens	6,2	5,5
Alkoholregelung	4,1	8,3
Alter des Jugendlichen	3,6	6,1
Explizit „Keine Anmerkung“	2,7	1,0
Explizit „Alles in Ordnung“	1,2	2,7
Sonstiges	12,2	9,4
Gesamt (n)	195	81

2. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-21: Kommentare und Anmerkungen der Begleitpersonen zum Fragebogen und zum Modellversuch – nach dem Verwandtschaftsverhältnis des Begleiters zum Fahranfänger (Mehrfachantworten)

Kommentare und Anregungen der Begleiter	Aktive															BF17-Teilnahmestatus	
	Geschlecht des Jugendlichen		Ausbildung des Jugendlichen		Schulabschluss Eltern		Herkunftsregion		Regionsgrundtyp			Bisherige Dauer BF17			Aktive	Ehemalige	
	Männlich	Weiblich	Schüler	Auszubildende	Bis Mittlere Reife	Ab Hochschulreife	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	Agglomeration	Verstädtert	Ländlich	6 Monate	7 Monate	8+ Monate			
%																	
Lob BF	56,0	33,6	45,8	38,8	45,8	46,5	46,5	33,9	52,7	34,2	47,9	40,4	42,5	57,9	44,6	54,4	
Kritik am FB ¹⁾	20,5	33,5	28,2	18,7	24,6	22,6	26,5	30,7	23,1	33,8	23,1	29,7	27,1	24,1	27,1	23,3	
Kritik am BF	9,1	7,8	7,6	12,1	7,5	8,8	9,2	4,3	11,8	4,4	9,6	14,6	8,7	0	8,5	1,8	
Lob des FB ¹⁾	6,2	7,4	6,8	7,7	8,2	6,0	6,7	7,1	3,3	9,7	7,8	7,6	7,2	4,3	6,8	2,0	
Alkoholregelung	4,5	7,4	3,1	14,6	8,2	5,1	3,0	23,1	6,6	4,9	6,7	4,2	6,2	7,6	6,0	3,7	
Alter des Jugendlichen	4,1	3,4	3,4	5,3	6,5	1,3	4,0	2,0	6,9	0,8	3,4	4,8	3,4	3,7	3,7	6,2	
Explizit „Keine Anmerkung“	1,9	3,4	3,3	1,5	4,5	1,6	2,4	4,3	2,9	1,0	4,9	4,9	2,6	0	2,7	0	
Explizit „Alles in Ordnung“	2,0	2,0	2,2	1,7	1,8	2,6	1,7	3,6	1,9	2,6	1,3	0	2,5	2,7	2,0	0	
Sonstiges	9,1	14,0	12,6	10,8	8,4	15,9	12,5	6,3	6,7	18,3	9,1	12,5	13,4	3,8	11,6	10,3	
Gesamt (n)	112	116	160	59	99	108	195	34	87	86	56	48	142	38	228	53	

¹⁾ FB = Fragebogen

2. Panelwelle; Mehrfachantworten möglich; Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten; Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen den Teilstichproben an.

Tab. 9-22: Kommentare und Anmerkungen der Begleitpersonen zum Fragebogen und zum Modellversuch – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fazit

Kommentare und Anmerkungen der befragten Jugendlichen befassen sich häufiger kritisch mit der Länge des Fragebogens oder einzelnen Fragen daraus bzw. loben die empiriegestützte Evaluation des Modellversuchs. Begleiter bringen am häufigsten ihre positive Einstellung zum Begleiteten Fahren zum Ausdruck, setzen sich aber auch kritisch mit der Länge des Fragebogens und Teilen seiner inhaltlichen Ausrichtung auseinander.

10 Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse sowie Handlungsempfehlungen

10.1 Zusammenfassung der Ergebnisse

Aufgabenstellung

In der Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs zur Erprobung des Maßnahmeansatzes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ sollten die Bedingungen einer breiten und zugleich sicheren Maßnahmeumsetzung im Alltag geklärt und aussagekräftige empirische Daten für die Bewertung sowie gegebenenfalls die Weiterentwicklung des Maßnahmekonzepts zur Verfügung gestellt werden. Im Vordergrund standen dabei die Fragen nach der Zugänglichkeit zum Modell, seiner Praktikabilität und den Sicherheitsgegebenheiten bei seiner Umsetzung.

Datenbasis und Untersuchungsdesign (vgl. die Kapitel 2 und 3)

Im Rahmen der Prozessevaluation wurden 3.780 zufällig aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister des Kraftfahrt-Bundesamts ausgewählte Modellversuchsteilnehmer – je nach Dauer ihrer Begleitphase – bis zu viermal mittels Online- und Papier-Fragebogen zur Alltagspraxis der Maßnahmeumsetzung befragt (sog. Paneldesign). Teile des differenzierten Fragenprogramms wurden in allen Befragungen wiederholt, so dass neben Querschnitzauswertungen zu bestimmten Befragungszeitpunkten bzw. Begleitdauern auch die Entwicklungen während der Begleitphase auf der Aggregatebene der BF17-Teilnehmer als Gruppe (Trend) sowie auf der Individualebene der einzelnen Befragten (Panel) nachvollziehbar wurden.

Auch 1.735 der von den Jugendlichen angegebenen Begleitpersonen konnten einmalig interviewt werden. Ihr Fragenprogramm war in weiten Teilen stark an jenes der Fahranfänger angelehnt und komplettiert, zusammen mit der Sichtweise der Jugendlichen, die alltäglichen Umsetzungserfahrungen der Modellversuchsteilnehmer.

Die Ergebnisse zu Umfang und Qualität der Fahrleistung im Rahmen des Begleiteten Fahrens wurden maßgeblich auf der Grundlage von Wochenprotokollen erhoben. Dabei wurden die interessierenden Expositionsmerkmale von den Befragten rückblickend für die letzten sieben Tage vor dem Befragungstermin („Berichtswoche“) erfragt. Dieses Vorgehen gewährleistet geringe Erinnerungsverluste, valide Daten und – aufgrund der mehrmaligen Befragung der Fahranfänger zu unterschiedlichen Zeitpunkten ihrer individuellen Begleitdauer – ein Abbild der Maßnahmep Praxis über die gesamte mögliche Maßnahmedauer von 12 Monaten hinweg.

Nachfolgend werden die zentralen Befunde der Prozessevaluation noch einmal im Überblick wiedergegeben.

Fahrpraxiserwerb

- **Fahrerlaubniserwerb, Beginn und Dauer der Modellversuchsteilnahme (vgl. die Abschnitte 4.1, 4.2 und 4.4)**

Die Wahl des Zeitpunkts für den Fahrausbildungsbeginn, der ab ca. 16,5 Jahren möglich ist, schlägt sich in einer mehr oder weniger langen Begleitphase nieder, die sich – vom 17. bis zum 18. Geburtstag – maximal über ein Jahr erstreckt. Durchschnittlich verbrachten die in der Prozessevaluation befragten Modellversuchsteilnehmer 7,9 Mona-

te im BF17, etwa jeder fünfte Jugendliche (19,1 %) nutzte die maximal mögliche Begleitdauer von 12 Monaten.

12,0 % der Befragten erwarben ihre Prüfbescheinigung so spät, dass sie bis zu ihrem 18. Geburtstag nur noch bis zu einem Vierteljahr in Begleitung fuhren, ca. jeweils einem Viertel der Jugendlichen verblieben bis zu sechs (23,7 %) bzw. bis zu neun Monate (24,9 %) im BF17-Modell. Nahezu vier von zehn Befragten (39,4 %) wiesen eine Begleitphase von mehr als neun Monaten auf.

- **Fahrleistung (vgl. die Abschnitte 5.1, 5.4 und 5.5)**

Die Modellversuchsteilnehmer fuhren durchschnittlich an 3,1 Tagen der Berichtswoche der ersten Panelwelle begleitet Auto. Mit zunehmender Begleitdauer nahm die durchschnittliche Anzahl pkw-mobiler Tage etwas ab.

Die im Modellversuch erbrachte Fahrleistung wurde in der Prozessevaluation auf zwei Arten gemessen: Zum einen über pauschale Schätzungen der jungen Fahrer für die gesamte Begleitdauer und zum anderen über tagesgenaue Protokolle der Exposition der letzten sieben Tage.

Die groben pauschalen Schätzungen über die gesamte Begleitdauer hinweg erwiesen sich aufgrund einer sog. Rechtszensierung der zugrunde liegenden Datenbasis als nur begrenzt aussagekräftig: Sie beruhten lediglich auf den Aussagen von Fahranfängern, welche die maximal mögliche Begleitdauer von zwölf Monaten nicht ausgeschöpft hatten und waren insofern systematisch in Richtung einer niedrigeren Gesamtfahrleistung verzerrt.

Genauere Anhaltspunkte zur tatsächlich erbrachten Fahrleistung bot dagegen deren Erfragung und Hochrechnungen aus Wochenprotokollen, mit denen die Mobilität in der Begleitphase wesentlich detaillierter und zeitnäher erfasst wurde als mit den pauschalen rückblickenden Gesamteinschätzungen.

Fahranfänger im Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ protokollierten in der Berichtswoche eine durchschnittliche tägliche Fahrleistung (Median) von 9,3 km (arithmetisches Mittel: 13,2 km). Darin waren auch jene Tage enthalten, an denen die Fahranfänger – unabhängig vom jeweiligen Grund – nicht begleitet Auto gefahren waren. Die tagesdurchschnittliche Fahrleistung tatsächlich pkw-mobiler Modellversuchsteilnehmer lag bei einem Median von 24,0 km (arithmetisches Mittel: 32,4 km).

Verglichen mit allen Modellversuchsteilnehmern fuhren 18-jährige herkömmlich ausgebildete Fahrerlaubnisbewerber in der „Mobilitätsstudie Fahrerfänger“ (vgl. FUNK et al. 2010) 2,5-mal so viel. Die Vergleiche der Fahrleistungen 17-jähriger Modellversuchsteilnehmer mit 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahrerfängern waren ein starkes Indiz für deutlich unterschiedliche Mobilitätsmuster dieser beiden Fahrerfängerpopulationen.

Weder als Trend (Gesamtstichprobe) noch in der Panelperspektive (Individuen) ließen sich signifikante Veränderungen der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung aller Modellversuchsteilnehmer im Zeitverlauf beobachten. Unter Mobilien stieg sie im Trend an. Auf der Individualebene ließ sich ein solcher Anstieg der pro Tag durchschnittlich gefahrenen Kilometer nur für den Vergleich zwischen der ersten und zweiten Panelwelle verallgemeinern.

Aufaddiert protokollierten die Modellversuchsteilnehmer eine durchschnittliche Wochenfahrleistung (Median) von 65,0 km (arithmetisches Mittel: 92,2 km). In der Trendbetrachtung der gesamten Stichprobe blieb der Median der wöchentlichen Fahrleistung im Verlauf der BF17-Teilnahme ebenso konstant, wie auf der Individualebene der Panelbetrachtung. Mobile Modellversuchsteilnehmer fuhren in der Woche durchschnittlich 71,7 km (Median; arithmetisches Mittel: 102,3 km). Während in der Gesamtstichprobe ihre durchschnittliche wöchentliche Fahrleistung konstant blieb, war die Veränderungsdynamik auf der individuellen Ebene groß und die Zunahme der individuellen wöchentlichen Fahrleistung mobiler Modellversuchsteilnehmer zwischen der ersten und zweiten Panelwelle statistisch verallgemeinerbar.

Hochgerechnet fuhren BF17-Teilnehmer im Durchschnitt 318,5 km pro Monat (arithmetisches Mittel; Median: 260,4 km). Dabei ließ sich kein eindeutiger Trend in der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung der Modellversuchsteilnehmer feststellen. In der Panelbetrachtung zeigte sich zwischen der ersten und zweiten Befragungswelle ein signifikanter Anstieg von einer unterdurchschnittlichen zu einer überdurchschnittlichen monatlichen Fahrleistung.

Für Fahrerfänger mit bis zu drei Monaten Begleitdauer war lediglich eine Fahrleistung von knapp unter 850 km und bei sechsmonatiger Teilnahme am Modellversuch eine Gesamtfahrleistung von etwa 1.750 km zu erwarten. Modellversuchsteilnehmer, die neun Monate am Begleiteten Fahren teilnahmen, erwarben in dieser Zeit etwa 2.700 km Fahrpraxis und unter Jugendlichen, welche die maximale Begleitdauer von bis zu zwölf Monaten

ausschöpften, durfte eine durchschnittliche Fahrleistung von annähernd 3.800 km erwartet werden.

Jugendliche mit der durchschnittlichen Begleitdauer von acht Monaten erwarben in dieser Zeit etwa 2.400 km Fahrpraxis. Oft genannte Hinderungsgründe für mehr Begleitfahrten waren nach Einschätzung der Modellversuchsteilnehmer vor allem fehlende Zeit bei Fahrerfängern oder Begleitern, mangelnde Pkw-Verfügbarkeit sowie fehlende Fahrtanlässe. Nur das Fünftel der Fahrerfänger, das die maximale Dauer der Begleitphase weithin ausschöpfte, erreichte immerhin drei Viertel der von der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 18) ausgesprochenen Fahrleistungsempfehlung im Modellversuch von 5.000 km.²⁶¹

Ehemalige BF17-Teilnehmer berichteten überwiegend von einem Anstieg ihrer Fahrleistung im Anschluss an die Modellversuchsteilnahme. Offensichtlich schlugen sich die neuen Freiheitsgrade der fehlenden Begleiterpflicht in einer vermehrten Exposition der jungen Fahrer nieder.

• Fahrtzeit (vgl. Abschnitt 5.6)

Die meisten Begleitfahrten dauerten lediglich bis zu einer Viertelstunde, an mehreren Wochentagen wurden am zweithäufigsten Fahrdauern von bis zu 30 Minuten berichtet. Länger dauernde Autofahrten waren vor allem samstags und sonntags nachweisbar. Aufgrund der vielen Tage ohne Begleitfahrten war die Hälfte aller Modellversuchsteilnehmer – inklusive der Immobilen – pro Tag durchschnittlich nicht mehr als 9,6 Minuten (Median) als Pkw-Fahrer unterwegs (arithmetisches Mittel: 12,6 Minuten). Ordnet man alle Jugendlichen nach der Dauer ihrer durchschnittlichen täglichen Fahrtzeiten, war das Viertel mit den kürzesten Fahrtzeiten bis zu 4,8 Minuten begleitet unterwegs (25 % Perzentil), das Viertel mit den längsten Fahrtzeiten mehr als 17,1 Minuten (75 % Perzentil).

An Tagen, an denen die Modellversuchsteilnehmer tatsächlich begleitet fuhren, wies die Hälfte dieser Mobilien eine Fahrtzeit von bis zu 25,0 Minuten (Median) aus (arithmetisches Mittel: 30,9 Minuten). Das Viertel der Fahrerfänger, das am kürzesten als Pkw-Fahrer unterwegs war, kam auf eine durchschnittliche tägliche Höchsthahrdauer von 16,5 Minuten (25 % Perzentil), das Viertel der pkw-mobilen Modellversuchsteilnehmer mit den längsten durchschnittlichen täglichen Fahrdauern fuhr pro Tag länger als 37,5 Minuten (75 % Perzentil).

²⁶¹ Eine zusammenfassende Darstellung der Durchschnittsfahrleistungen der Modellversuchsteilnehmer in unterschiedlichen Berichtszeiträumen findet sich in Tab. 5-15.

Summiert man die täglichen Fahrtzeiten einschließlich der Tage ohne Begleitfahrt über die gesamte Berichtswoche auf, dann fuhr die Hälfte aller Fahranfänger pro Woche etwas mehr als eine Stunde begleitet Auto (Median: 67,5 Minuten; arithmetisches Mittel: 88,2 Minuten). Das Viertel der Jugendlichen mit den geringsten Fahrtzeiten protokollierte bis zu 31,9 Minuten (25 % Perzentil), das Viertel der jungen Fahrer mit den längsten Fahrtzeiten fuhr mehr als zwei Stunden in der Woche (120 Minuten, 75 % Perzentil) begleitet.

Betrachtet man auch in der Wochenperspektive wieder nur die Tage, an denen tatsächlich begleitet Auto gefahren wurde, errechnete sich für diese mobilen Modellversuchsteilnehmer ein Median von eineinviertel Stunden Fahrtzeit (75,0 Minuten; arithmetisches Mittel: 97,9 Minuten). Dabei fuhr ein Viertel der mobilen Jugendlichen bis zu 41,3 Minuten (25 % Perzentil), das Viertel mit den längsten Fahrtzeiten war mehr als zwei Stunden pro Woche (127,5 Minuten, 75 % Perzentil) begleitet Auto gefahren.

Die durchschnittliche tägliche Fahrdauer blieb in der Gesamtstichprobe sowohl für alle Modellversuchsteilnehmer als auch für die Mobilen über alle Panelwellen hinweg konstant. Gegen Ende der Begleitdauer waren – bei der gemeinsamen Betrachtung Mobiler und Immobiler – die einzelnen BF17-Teilnehmer kürzer als begleitete Fahrer unterwegs als in der vorhergehenden Befragung. Unter den Mobilen war in der Panelbetrachtung ein Anstieg der Fahrtzeit von der ersten zur zweiten Befragung feststellbar.

- **Befahrene Straßenarten (vgl. Abschnitt 5.9)**

An jedem Wochentag befuhren mindestens neun von zehn Modellversuchsteilnehmern innerörtliche Straßen und etwa zwei Drittel fuhren auch auf Landstraßen. Autobahnen wurden dagegen von Montag bis Freitag lediglich von jedem zehnten BF17-Teilnehmer befahren. Dieser Anteil steigerte sich von Freitag über Samstag bis zu mehr als einem Fünftel der Jugendlichen mit Autobahnfahrten am Sonntag. Erwartungsgemäß ließen sich Unterschiede im Befahren von Landstraßen und Autobahnen nach dem Regionsgrundtyp feststellen.

Zusammenfassend wurde nahezu die Hälfte der Fahrpraxis innerorts erworben, etwas mehr als ein Drittel auf Landstraßen und etwa ein Sechstel auf Autobahnen.

Mit zunehmender Begleitdauer wurden steigende Anteile von Begleitfahrten auf innerörtlichen und Landstraßen berichtet, die Anteile der Begleitfahr-

ten auf Autobahnen zeigten keine eindeutige Entwicklungstendenz.

- **Verkehrsbedingungen (vgl. Abschnitt 5.10)**

Hinsichtlich der Verkehrsbedingungen zeigte sich ein charakteristischer Unterschied zwischen Teilnehmern am BF17-Modell und herkömmlich ausgebildeten 18-jährigen Fahranfängern: Modellversuchsteilnehmer waren deutlich seltener als 18-Jährige nachts als Pkw-Fahrer unterwegs, insbesondere am Wochenende. Über die primäre Intention der Begleitaufgabe hinaus, gab es beim Begleiteten Fahren offensichtlich auch Einschränkungen hinsichtlich der Auswahl mobiler Tageszeiten.

Mit zunehmender Begleitdauer ließen sich die Abnahme von Fahrten in unbekannter Verkehrsumgebung und die Wahrnehmung einer Verkehrssituation als „dichter Verkehr“ der mit jeder Befragung steigenden Fahrerfahrung der Modellversuchsteilnehmer zuordnen. Weitere Entwicklungen, wie der Anstieg der Fahrten bei Tageslicht bzw. trockener Fahrbahn oder der Rückgang der Fahrten in der Dämmerung, nachts oder bei Schneefall / Eis, mussten vor dem Hintergrund der jahreszeitlichen Witterungsverhältnisse zur Zeit der einzelnen Befragungstermine interpretiert werden.

Qualitative Aspekte der BF17-Teilnahme

- **Fahrfertigkeiten (vgl. Abschnitt 7.1)**

Hinsichtlich ausgewählter Verkehrssituationen berichteten weibliche Befragte durchgehend häufiger Fahrsicherheitsgefühle als männliche. Die Wirkung vermehrter Fahrerfahrung zeigte sich darin, dass sich sog. „Vielfahrer“ in 13 der 18 in der Befragung vorgegebenen Verkehrssituationen sicherer fühlten als sog. „Wenigfahrer“. Aus weiteren Befunden war zu erkennen, dass eine kurze Begleitdauer mit geringeren Fahrsicherheitsgefühlen einherging.

Vergleiche zwischen 17-jährigen Modellversuchsteilnehmern und 18-jährigen herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern verwiesen auf meist höhere Anteile fahrunsicherer 18-Jähriger. Dies wurde als deutlicher Hinweis auf die Sicherheitswirkung des mitfahrenden Begleiters interpretiert.

Im zeitlichen Trend zeigte sich eine Abnahme des Anteils fahrunsicherer Fahranfänger, was als Indikator für eine Zunahme von Fahrerfahrung interpretiert wurde. Jugendliche und ihre Begleiter stimmten hinsichtlich der drei am häufigsten genannten potenziell verunsichernden Verkehrssitua-

tionen – „Rückwärts Einparken“, „Schnelles Reagieren auf unvorhergesehene Situationen“ und „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen“ – überein.

- **Einschätzung des Fahrstils (vgl. Abschnitt 7.2)**

Die Modellversuchsteilnehmer charakterisierten sich in der Selbsteinschätzung ihres Fahrstils weit überwiegend als „sicher“, zu zwei Dritteln als „ruhig und ausgeglichen“ und nur zu etwa einem Viertel als „sportlich“. Junge Männer schätzten ihren Fahrstil als sicherer und sportlicher ein als junge Frauen. Diese behaupteten umgekehrt einen ruhigeren und ausgeglicheneren Fahrstil als männliche Befragte.

Begleiter bezeichneten den Fahrstil ihrer Fahrnovizen ebenfalls weit überwiegend als „sicher“ und „ruhig und ausgeglichen“ und ähnlich häufig wie die Fahranfänger selbst als „sportlich“. Vielfahrende Jugendliche fuhren im Urteil ihrer Begleiter sicherer, ruhiger und ausgeglichener sowie sportlicher als Wenigfahrer, ehemalige Modellversuchsteilnehmer sicherer als aktive.

- **Subjektive Indikatoren des Erfahrungsaufbaus (vgl. Abschnitt 7.3)**

Bereits in der zweiten Panelwelle und einer Begleitdauer von durchschnittlich 5,9 Monaten attestierten sich die Modellversuchsteilnehmer eine gewachsene Fahrerfahrung. Dies drückte sich in der Einschätzung verschiedener Indikatoren aus, wie z. B. der Autobeherrschung und einem entspannteren oder selbstsichereren Fahren. Diese Einschätzungen waren durchgängig in vergleichbarer Ausprägung in allen betrachteten Untergruppen festzustellen.

Begleiter attestierten vielfahrenden Jugendlichen signifikant stärker eine verbesserte Fahrzeugbeherrschung, ein vorausschauenderes, entspannteres und selbstsichereres Fahren. Vielfahren, jungen Männern und aktiven Modellversuchsteilnehmern wurde eine Geschwindigkeitsübertretung von Begleitern eher als Indikator zunehmender Fahrerfahrung ausgelegt.

Fahranfänger und ihre jeweiligen Begleiter stimmten in der Einschätzung der Indikatoren des Erfahrungsaufbaus überwiegend überein.

- **Interaktion zwischen Fahranfänger und Begleiter (Kapitel 6)**

Die Begleiter wurden von den Fahranfängern während der Fahrt als aufmerksame Mitfahrer und zuverlässige Ansprechpartner wahrgenommen. Ihre Sicherungswirkung stand für die Fahranfänger nicht im Vordergrund. Eine explizite Vor- oder Nachbesprechung der Begleitfahrten fand überwiegend nicht statt. Verbale Entlastungsangebote der Begleiter (z. B. der Rat zum Pause Einlegen oder langsameren Fahren) wurden von etwa drei von zehn Jugendlichen berichtet. Die Modellversuchsteilnehmer waren sich ihrer eigenen Verantwortlichkeit als Fahrer klar bewusst. Die Begleiterunterstützung bei der Wahrnehmung von Gefahren griff nicht in die eigenverantwortliche Entscheidung des Fahrers ein. Anlassbedingte spezifische Begleiterinterventionen, wie z. B. Hinweise bei zu schnellem Fahren, verweisen auf die protektive Ausrichtung des Begleiterverhaltens.

Mit zunehmender Begleitdauer sank bei den Jugendlichen die Befürwortung der Begleiteranwesenheit. Begleitern wurde nicht mehr das gleiche Maß an Aufmerksamkeit attestiert wie zu Beginn, Unterstützung beim Erkennen von Gefahren, kritische Begleiterrückmeldungen und Belehrungen wurden ebenfalls nur noch in geringerem Ausmaß wahrgenommen. Umgekehrt stieg die Betonung der eigenen Verantwortlichkeit als Fahrer. Diese Entwicklungen entsprechen alle der parallel dazu mit zunehmender Begleitdauer wachsenden Fahrerfahrung der Modellversuchsteilnehmer.

Manuelle Eingriffe der Begleiter in die Fahrtätigkeit wurden von den Jugendlichen nur in Einzelfällen berichtet und betrafen nach Lage der vorhandenen Daten meist eher unspektakuläre Fahrhandlungen wie z. B. das Ziehen der Handbremse. Fahrerwechsel bei Begleitfahrten kamen nur in geringem Umfang vor, und zwar überwiegend auf Wunsch des jungen Fahrers selbst.

Ein Einfluss des gemeinsamen Engagements im Begleiteten Fahren auf den familiären Umgang miteinander wurde mehrheitlich nicht wahrgenommen. Positive Auswirkungen wurden gleichwohl am ehesten noch von begleitenden Vätern registriert.

Die Tätigkeit als Begleiter hatte offenbar auch Auswirkungen auf die eigene Verkehrssicherheit. Nennenswerte Anteile der Begleiter brachten zum Ausdruck, aufgrund der Modellversuchsteilnahme ihr Wissen über Verkehrsregeln aufgefrischt und sich mehr Gedanken über die Verkehrssicherheit gemacht zu haben sowie selbst sicherheitsbewusster gefahren zu sein.

Sicherheit der Maßnahmedurchführung

- **Selbstberichtete Verstöße (vgl. Abschnitt 8.2.1)**

Etwa 97 % der Modellversuchsteilnehmer waren über die gesamte beobachtete Begleitzeit hinweg unbelastet von Verwarnungen. Nur gegen etwa 1,3 % der Befragten war ein Bußgeld verhängt worden. Das äußerst seltene Auftreten normabweichenden Verhaltens im Straßenverkehr gibt keinen Anlass, an der weit überwiegenden Regeltreue der BF17-Fahrerpopulation zu zweifeln.

- **Selbstberichtete Verunfallung (Individual-ebene; vgl. Abschnitt 8.2.2)**

Modellversuchsteilnehmer waren laut Selbstausskunft nur sehr selten an Verkehrsunfällen beteiligt, 98 % der Jugendlichen fuhren auch in der vierten Befragungswelle noch unfallfrei. Der Stichprobenumfang der Prozessevaluation erlaubt jedoch keine Verallgemeinerung dieser Ergebnisse.

- **Verunfallung (Aggregatebene, vgl. Abschnitt 8.3)**

Auch die Aggregatdaten der Bundesländer zu Verstößen gegen die Begleitaufgabe und zu Unfällen unter Beteiligung von BF17-Teilnehmern bestätigten die Unauffälligkeit des Begleiteten Fahrens hinsichtlich des Delikt- und Unfallgeschehens.

Zugangsfreundlichkeit zum Modell

- **Begleiterrekrutierung (vgl. Abschnitt 4.5)**

Die befragten Fahranfänger hatten überwiegend keine Schwierigkeiten, Begleitpersonen zu finden. Dies wurde als Indiz für die Realisierung der gewünschten Zugangsfreundlichkeit des BF17-Modells unter seinen Teilnehmern interpretiert. Ob und inwieweit die im BF17-Modell bestehenden Begleiteranforderungen (Mindestalter und -führerscheinbesitzdauer, VZR-Belastung) eine Zugangsbarrriere für das Begleitete Fahren darstellten, konnte in der vorliegenden Befragung von BF17-Teilnehmern jedoch nicht abschließend geklärt werden, da hierzu die Einschätzungen von Nicht-Teilnehmern fehlten.

Meist wurden zwei Begleitpersonen auf der Prüfbescheinigung eingetragen. Die häufigste Begleitperson war weiblich und die eigene Mutter. Ferner gehörte sie der Generation der 40- bis 49-Jährigen an und wohnte mit dem jungen Fahrer im selben Haus. Über die gesamte Begleitdauer hinweg do-

minierten Elternteile als häufigste Begleitperson. Der einmal benannte häufigste Begleiter blieb im Zeitverlauf weitgehend der Gleiche. Auch weitere Begleitpersonen stammten überwiegend aus der eigenen Familie.

- **Begleiterverfügbarkeit (vgl. Abschnitt 5.3)**

An durchschnittlich fünf Tagen pro Woche hatten die Modellversuchsteilnehmer einen Begleiter zur Verfügung. Die Begleiterverfügbarkeit verbesserte sich im Verlauf der Modellversuchsteilnahme leicht. Mütter waren als häufigste Begleiter öfter verfügbar als Väter oder andere Personen. Die Begleiterverfügbarkeit verbesserte sich auch mit zunehmender Personenzahl im Haushalt und mit zunehmender Anzahl der auf der Prüfbescheinigung eingetragenen Begleiter. Neben dem Fehlen eines Pkw beschränkte vor allem das Fehlen eines Begleiters die Gelegenheiten zum Begleiteten Fahren.

- **Barrieren zur vollen Ausschöpfung der 12-monatigen Begleitdauer**

Als Grund für den verspäteten Fahrerlaubniserwerb – verbunden mit einem späteren Start ins BF17 und einer kürzeren Begleitdauer – machten die Jugendlichen insbesondere Probleme mit der zeitlichen Einpassung des Fahrerlaubniserwerbs in ihren Alltag verantwortlich.

- **Vorbereitung auf die Modellversuchsteilnahme (vgl. Abschnitt 4.6)**

Nur wenige jugendliche Fahrer und ihre erwachsenen Begleiter bereiteten sich formal, d. h. durch den Besuch einer entsprechenden Veranstaltung, auf die Teilnahme am Modellversuch vor. Die Beschäftigung mit dem neuen Maßnahmeansatz geschah eher in informellen Gesprächen.

- **Weiterempfehlung BF17 (vgl. Abschnitt 9.1)**

Nahezu alle Teilnehmer am Begleiteten Fahren würden auch anderen Fahranfängern die Teilnahme am Modell empfehlen. Das zentrale Anliegen des Begleiteten Fahrens, nämlich Fahrerfahrungen unter risikoarmen Bedingungen aufzubauen, drückte sich deutlich in den Gründen für die Weiterempfehlung aus. Die Wenigen, die eine Modellversuchsteilnahme nicht empfehlen würden, führten als Grund die von ihnen empfundene geringe Attraktivität des Fahrens in Begleitung eines Erwachsenen an.

Praktikabilität

- **Fahrtziele (vgl. Abschnitt 5.7)**

Die vier dominanten Fahrtzwecke oder -ziele waren Familienangelegenheiten, Haushaltserledigungen, Freizeitfahrten und Fahrten zur Schule / zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz. Sie veranschaulichten, wie die Modellversuchsteilnahme in den Alltag der Fahranfänger und ihrer Familien eingebettet wurde.

Unterschiede bei den Fahrtzielen zeigten sich vor allem hinsichtlich der Merkmale Ausbildungsstatus (Schüler / Auszubildende) und Geschlecht der Jugendlichen, Schulabschluss der Eltern sowie Herkunftsregion. Die von Modellversuchsteilnehmern angesteuerten Fahrtziele unterschieden sich deutlich von jenen 18-jähriger Fahrerlaubnisbewerber.

Mit fortschreitender Begleitdauer gingen Wege zu Schule / Arbeitsplatz und für Freizeit Zwecke zurück, Ausflugs- und Urlaubsfahrten nahmen dagegen zu.

- **Mitfahrer (vgl. Abschnitt 5.8)**

Von Montag bis Donnerstag berichteten jeweils mehr als zwei Drittel der mobilen Modellversuchsteilnehmer von keinem weiteren Mitfahrer außer dem Begleiter, sonntags traf dies nur auf knapp die Hälfte der entsprechenden Befragten zu.

Die häufigeren „privaten“ Fahrten (Familienangelegenheiten, Besuch von Freunden usw.) am Wochenende schlugen sich in deutlich höheren Anteilen weiterer erwachsener Mitfahrer an diesen Tagen nieder. Auch jüngere Personen fuhren samstags und sonntags vermehrt bei Begleitfahrten mit. Es lag nahe, hierunter weitere Elternteile bzw. Geschwister zu vermuten. Mit zunehmender Begleitdauer ließen sich tendenziell öfter Mitfahrer feststellen.

- **Alkoholkonsum des Begleiters (vgl. Abschnitt 6.4.5)**

In den wenigen Einzelfällen, in denen Jugendliche vor Fahrtantritt einen zu hohen Alkoholkonsum des Begleiters vermuteten, handelten sie in aller Regel verantwortungsvoll und fuhren entweder mit einem anderen Begleiter oder ließen die Begleitfahrt ausfallen.

Rahmenbedingungen

- **Anstoß / Motivation zur Modellversuchsteilnahme (vgl. Abschnitt 4.3)**

Die Teilnahme am Begleiteten Fahren entsprach ganz überwiegend der Willensentscheidung der Jugendlichen selbst. Darüber hinaus erwiesen sich die Eltern und – in etwas geringerem Ausmaß – auch Gleichaltrige als wichtigste Impulsgeber. Die beiden am häufigsten genannten Einzelgründe für die Teilnahme am BF17-Modell bezogen sich explizit auf dessen subjektiv erwarteten Sicherheitsenertrag gleich zu Beginn des begleiteten Autofahrens und später beim Alleinefahren. In der Zusammenschau aller Teilnahmegründe war die eigene Motivation der Jugendlichen vor allem instrumentell bestimmt, d. h. vom Wunsch, Auto fahren zu können. Sicherheitsüberlegungen und alltagspraktische Aspekte spielten auch in dieser Zusammenschau eine annähernd gleich große Rolle.

Bei ihren Eltern nahmen die Jugendlichen am stärksten deren Sicherheitsmotiv – das sich offensichtlich mit dem Maßnahmезweck deckte – als Teilnahmемotivation am BF17-Modell wahr.

Die beiden von den Begleitern selbst am häufigsten genannten Einzelgründe für die BF17-Teilnahme brachten die Sorge um die Verkehrssicherheit ihrer Auto fahrenden Kinder zum Ausdruck. In der Zusammenschau aller Teilnahmegründe aus Begleitersicht war das genuin zu den Sozialisationsaufgaben von Eltern gehörende Motiv der Hilfe und Unterstützung am stärksten ausgeprägt. Die alltagspraktischen Überlegungen der Eltern sprachen für eine gute Praktikabilität des Modellversuchs auch aus Begleitersicht.

- **Soziodemographie (vgl. Abschnitt 3.5)**

Entsprechend der Grundgesamtheit aller Neustarter ins BF17 zur Zeit der Stichprobenziehung, waren in der Prozessevaluation geringfügig mehr junge Frauen (51,5 %) als junge Männer (48,5 %) vertreten und aufgrund der regionalen West-Ost-Verteilung der 17-Jährigen in Deutschland etwa vier Fünftel der Jugendlichen (81,5 %) aus West- und etwa ein Fünftel (18,5 %) aus Ostdeutschland. Zwei Drittel der befragten Fahranfänger (66,8 %) besuchten zur Zeit der Erstbefragung eine allgemeinbildende Schule, drei von zehn (29,5 %) waren Auszubildende.

Die Modellversuchsteilnehmer wiesen – ebenso wie 18-jährige Fahranfänger, jedoch in etwas ausgeprägterem Maße – sozialstrukturelle Unterschiede zu einer repräsentativen Auswahl aller Gleichaltrigen in Deutschland auf. So nahmen zum Zeit-

punkt der Stichprobenziehung im Jahr 2007 Jugendliche aus besser (aus-)gebildeten oder ökonomisch besser gestellten Familien vermehrt am Modellversuch teil.

- **Extramotive (vgl. Abschnitt 7.4)**

„Extramotive des Fahrens“ (vgl. SCHULZE 1999) im Sinne von „Erlebnisorientierung“ ließen sich bei etwa jedem dritten, als „Spaß an hohem Tempo“ bei etwa jedem vierten BF17-Teilnehmer nachweisen. Die Lust auf „Nervenkitzel“ brachte etwa jeder zehnte Fahranfänger zum Ausdruck und Autofahren zum „Abreagieren“ wurde von noch weniger Jugendlichen zugestimmt. Diese Extramotive waren unter jungen Männern stärker verbreitet als unter jungen Frauen. Im Vergleich zu herkömmlich ausgebildeten 18-jährigen Fahranfängern fanden sich bei 17-Jährigen meist höhere Zustimmungsraten zu den Extramotiven. Dies drückt zwar einen größeren Fahrspaß und möglicherweise eine stärkere Erlebnisorientierung aus, die jedoch beide das Sammeln von Fahrerfahrung im Modellversuch begünstigen. Eine Tendenz der BF17-Teilnehmer zur missbräuchlichen Spannungssuche oder zum Rowdytum ist damit jedoch nicht angelegt.

- **Pkw-Verfügbarkeit und -Charakteristika (vgl. die Abschnitte 5.2 und 8.1)**

Mehr als die Hälfte der BF17-Teilnehmer konnte jeden Tag der Berichtswoche auf einen Pkw zurückgreifen. Auf Haushaltsmitglieder der Modellversuchsteilnehmer waren durchschnittlich 2,1 Pkw zugelassen. Neun von zehn der am häufigsten für Begleitfahrten genutzten Pkw gehörten den Eltern.

Durchschnittlich waren die beim Begleiteten Fahren verwendeten Autos 6,7 Jahre alt und damit merklich neuer als die von 18-jährigen Fahrerlaubniserwerbern gefahrenen Pkw (8,2 Jahre). Die für Begleitfahrten benutzten Autos wiesen einen durchschnittlichen Kilometerstand von knapp über 90.000 km auf und waren am häufigsten mit einer Motorleistung von 51 bis 80 kW (109 PS) ausgestattet. Die Pkw im Begleiteten Fahren hatten eine stärkere Motorleistung als die Autos 18-jähriger, herkömmlich ausgebildeter Fahranfänger.

Nur 7,4 % der aktiven Modellversuchsteilnehmer gehörte das im Modellversuch verwendete Auto selbst. Auszubildende waren doppelt so häufig wie der Durchschnitt aller Modellversuchsteilnehmer Halter des von ihnen gefahrenen Fahrzeugs. Auch Kinder von Eltern mit höchstens Mittlerer Reife und Fahranfänger aus ländlichen Regionen traten häufiger als Fahrzeughalter auf. Entsprechend der ge-

ringen Halterquote unter den Jugendlichen wurde das bei Begleitfahrten genutzte Auto ansonsten hauptsächlich von den Eltern gefahren. Modellversuchsteilnehmer konnten seltener über einen Pkw verfügen und waren deutlich seltener selbst Halter eines Pkw als herkömmlich ausgebildete 18-jährige Fahranfänger.

Mehr als vier Fünftel der Modellversuchsteilnehmer fuhren nach eigenen Angaben Autos, die technisch vollständig in Ordnung waren. Einen (nennenswerten) Reparaturaufwand sahen nur 1,6 %. Modellversuchsteilnehmer beurteilten den technischen Zustand des von ihnen am häufigsten gefahrenen Autos signifikant besser als herkömmlich ausgebildete 18-jährige Fahranfänger.

Kritik am Begleiteten Fahren (vgl. Abschnitt 9.2)

Kritik am Begleiteten Fahren wurde nur von wenigen Teilnehmern geäußert. Als kritikwürdig erwiesen sich vor allem zu hohe Zulassungsvoraussetzungen für Begleiter und eine als zu lang empfundene Begleitphase. Kommunikationsprobleme zwischen Fahranfänger und Begleiter wurden vergleichsweise seltener angesprochen.

Auch auf Begleiterseite wurden nur von Wenigen kritische Einwände vorgebracht. Hier wurden die Forderungen nach strengeren Alkohol- und Vorbereitungsregelungen für Begleiter, flexibleren Regelungen bei der Vergabe von Ausnahmegenehmigungen für das Fahren ab 17 Jahre ohne Begleiter, ebenso flexiblere Regelungen für die Begleiterbenennung und ein weiteres Absenken des Alters für den Fahrerlaubniserwerb unter 17 Jahre erhoben.

10.2 Einordnung und Bewertung der Befunde

Das BF17-Modell hat in Deutschland eine schnelle Verbreitung gefunden. Bereits im Verlauf des Jahres 2007 wurde das Modell zur vorherrschenden Form des Fahrerlaubniserwerbs unter 18-jährigen Fahranfängern. Bis zum Januar 2008 hatten sich alle Bundesländer dem Modellversuch angeschlossen. Im Januar / Februar 2008 entschieden sich über die Hälfte der sog. „Früheinsteiger“, also jener Personen, die im Alter zwischen 18 Jahren und 18 Jahren und drei Monaten ihren Kartenführerschein der Klassen B / BE erhielten, für die verlängerte fahrpraktische Fahranfängervorbereitung. In einigen Bundesländern, die das Begleitete Fahren bereits länger als zwei Jahre eingeführt hatten, wur-

den sogar Teilnahmequoten von bis zu 70 % unter „Früheinsteigern“ erreicht (vgl. SCHADE, HEINZ-MANN, FEDDERSEN 2008: 32ff). Aufgrund dieser, sich nach der Stichprobenziehung für die Prozessevaluation abzeichnenden Entwicklung kann zudem von einer mittlerweile stetig breiteren Streuung soziodemographischer und -ökonomischer Merkmale unter den Modellversuchsteilnehmern ausgegangen werden.

Die schnelle und umfassende Verbreitung des BF17-Modells ist nicht nur ein Indikator für die hohe Akzeptanz des Modells bei Fahranfängern und ihren Eltern, sondern zeugt auch von der hohen Praxistauglichkeit des Maßnahmeansatzes, die durch zahlreiche Befunde der Prozessevaluation belegt werden kann.

Die Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ arbeitet die Strukturen heraus, die dieser neue Ansatz der Fahranfängervorbereitung im Kontext der Lebenswirklichkeit der teilnehmenden Jugendlichen und ihrer Familien entwickelt hat. Es wird deutlich, wie die Modellversuchsteilnahme in den Alltag der Fahranfänger und ihrer Familien eingebettet wurde. Hinsichtlich der zentralen Kriterien der Zugangsfreundlichkeit, der Praktikabilität und der Sicherheit bei der Durchführung hat sich das BF17-Modell bewährt.

Die von den Jugendlichen zum Ausdruck gebrachte pragmatische Verknüpfung des Angenehmen (BF17 ist eingepasst in die altersspezifischen Lebensumstände; Wunsch, möglichst früh Auto fahren zu können) mit dem Nützlichen (in einem sicheren Umfeld Fahrerfahrung sammeln) spricht für die Passgenauigkeit des Modells Begleitetes Fahren zur Lebenswirklichkeit und zu zentralen Interessen der jugendlichen Zielgruppe.

Der Maßnahme Begleitetes Fahren gelingt es darüber hinaus offenbar zu einem guten Teil, elterliche Unterstützung sowie die Sorge um die Verkehrssicherheit der Jugendlichen durch das Angebot der Begleiterrolle aufzugreifen und in Form ihrer Ausübung zu aktivieren.

Unter Berücksichtigung aller Befunde zur Interaktion zwischen Fahranfänger und Begleiter ergibt sich das Bild einer angemessenen Rolleninterpretation und Rollenausübung sowohl beim Fahranfänger als auch beim Begleiter, im Sinne eines konstruktiven Zusammenwirkens beim fahrpraktischen Kompetenzerwerb.

Die Tätigkeit als Begleiter hatte offenbar auch Auswirkungen auf deren eigene Verkehrssicherheit. Das Begleitete Fahren zeigt somit den Cha-

rakter einer generationenübergreifend wirkenden Verkehrssicherheitsmaßnahme.

Die Selbstreports der Fahranfänger und die polizeilichen Daten der Bundesländer sprechen für eine überaus sichere und verantwortungsvolle Maßnahmepaxis. Anfängliche Befürchtungen, dass es im Zuge der Modellversuchsteilnahme häufig zur Verletzung der Begleitaufgabe und zu einem Anstieg der Fahranfängerunfälle kommen würde, haben sich als unbegründet erwiesen.

Die erhebliche Ausweitung der fahrpraktischen Vorbereitung durch das Modell „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ hat zu einer strukturellen Veränderung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland geführt. Für die breit gefächerte Nutzung von Fahrgelegenheiten zum Üben und Fahrerfahrung Sammeln bestehen im gegebenen privaten Rahmen gute Voraussetzungen hinsichtlich der Motivation der Beteiligten, der Gelegenheitsstrukturen zum begleiteten Autofahren und der personellen (Begleiterverfügbarkeit) sowie technischen (Pkw-Verfügbarkeit) Voraussetzungen.

Die Vergleiche der Fahrleistungen 17-jähriger Modellversuchsteilnehmer und 18-jähriger herkömmlich ausgebildeter Fahranfänger lassen die unterschiedlichen Mobilitätsmuster und Mobilitätsgründe dieser beiden Fahranfängerpopulationen erkennen: Bei Teilnehmern am Begleiteten Fahren das Üben und Erfahrungen Sammeln, bei herkömmlich ausgebildeten 18-jährigen Fahranfängern die an den individuellen Mobilitätsinteressen ausgerichtete Autobenutzung.

Die gegebenen Möglichkeiten hinsichtlich der Nutzungsdauer der Begleitphase und des Umfangs der erbrachten Fahrleistung erscheinen im BF17-Modell gleichwohl noch nicht ausgeschöpft, und empfehlen sich als Gegenstand künftiger Optimierungsanstrengungen, die an den vielfältigen Ergebnissen der Prozessevaluation ansetzen können (vgl. Abschnitt 10.3).

Neben der vertieften Ausschöpfung des originären Maßnahmepotentials – des längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus – empfiehlt sich zudem eine sinnvolle Verbindung des Maßnahmeansatzes mit weiteren zielführenden Maßnahmen im Rahmen eines integrierten Systems der Fahranfängervorbereitung in Deutschland.

10.3 Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse der Prozessevaluation des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ können für die Beratung von Fahranfängern, die bereits ab

ihrem 18. Geburtstag selbstständig Auto fahren wollen, und deren Eltern herangezogen werden. Darüber hinaus sind sie auch für Überlegungen zur „Weiterentwicklung des Modellansatzes“ (PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 17) von Bedeutung. Diese richten sich auf die Frage, welche Änderungen an den Voraussetzungen der Maßnahmeteilnahme oder an der Maßnahmegestaltung hilfreich erscheinen, um die Zugangsfreundlichkeit des Modells, seine Praktikabilität und die Sicherheitsbedingungen während der Begleitphase weiter zu verbessern.

Im Sinne einer verbesserten Realisierung des Maßnahmeanliegens – der ausgedehnten fahrpraktischen Vorbereitung von Fahranfängern vor dem selbstständigen Fahren – lassen sich zu den nachfolgenden Punkten Handlungsempfehlungen aus den Evaluationsergebnissen ableiten:

- **Zeitmanagement bei der Vorbereitung auf das selbstständige Fahren**

Viele Fahranfänger in der untersuchten Stichprobe nahmen die Möglichkeit einer 12-monatigen fahrpraktischen Vorbereitung nicht voll in Anspruch und kamen deshalb während ihrer verkürzten Nutzung der Begleitphase nur auf einen entsprechend geringeren fahrpraktischen Vorbereitungsumfang. Durch eine längere Begleitphasennutzung könnten also verbesserte zeitliche Voraussetzungen für einen umfassenden vorbereitenden Fahrpraxiserwerb geschaffen werden. Dies setzt wiederum einen frühzeitigen Beginn des vorgezogenen Fahrerlaubniserwerbs (Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung) und ihren rechtzeitigen erfolgreichen Abschluss möglichst zum 17. Geburtstag voraus.

Handlungsempfehlung:

Zur Optimierung des Zeitmanagements bei der Vorbereitung auf das selbstständige Fahren wird deshalb die Konzeption einer auf die Zielgruppen der Fahranfänger und ihrer Eltern hin ausgerichteten Sicherheitskommunikation empfohlen. Im Rahmen dieser Verkehrsaufklärungsmaßnahme wäre demnach nachdrücklich zu betonen, dass Fahranfänger, die ab dem Alter von 18 Jahren selbstständig Auto fahren wollen, möglichst früh (ab ca. 16,5 Jahren) mit der Fahrausbildung beginnen sollten, um den Fahrerlaubniserwerb bis zum 17. Geburtstag abschließen und auf diese Weise über ein volles Jahr für einen vorbereitenden fahrpraktischen Erfahrungsaufbau unter niedrigen Risikobedingungen verfügen zu können. Mit diesem zeitlichen Reservoir ist am ehesten gewährleistet, dass während der Begleitphase der von Experten empfohlene vorbereitende Fahrleistungsumfang von

etwa 5.000 km (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 18) erreicht werden kann.

Die Situation von Fahrschülern, die eine überdurchschnittlich lange Zeit für den vorgeschalteten Fahrerlaubniserwerb (Absolvieren der Fahrschul Ausbildung und Bestehen der Fahrerlaubnisprüfung) benötigen, sollte aufmerksam beobachtet werden, um nach Möglichkeiten zu suchen, einer Verkürzung der fahrpraktischen Vorbereitungszeit durch einen zu hohen Zeitverbrauch beim Fahrerlaubniserwerb entgegenzuwirken.

- **Motivation der Jugendlichen zur Teilnahme am Modellversuch**

Das Interesse am Autofahren (instrumentelle Motivation) und am Fahrsicherheitserwerb (Sicherheitsmotivation) sind die wichtigsten Antriebe unter Jugendlichen für die Teilnahme am BF17-Modell. Die Stärke dieser Motivationslage drückt sich in der hohen Beteiligung am Modellversuch aus (vgl. SCHADE, HEINZMANN, FEDDERSEN 2008: 32ff). Angesichts der generellen Stärke der Teilnahmemotivation scheint nur in Bezug auf besondere Untergruppen der Maßnahmezielgruppe das Erfordernis motivationssteigernder Maßnahmen zu bestehen.

Handlungsempfehlung:

Durch geeignete z. B. zielgruppenbezogene Aufklärungsmaßnahmen sollten Jugendliche und ihre Eltern über die Vorteile einer vollen Ausschöpfung der maximal 12-monatigen Begleitphase informiert und zu einer umfassenden Nutzung motiviert werden. Die wesentlichen Voraussetzungen für eine volle Ausschöpfung der zeitlichen fahrpraktischen Vorbereitungsmöglichkeiten, nämlich der frühestmögliche Beginn der Fahrschul Ausbildung (mit 16,5 Jahren) und ihr Abschluss bis zum 17. Geburtstag sollten dabei klar vermittelt werden.

Für bisher noch nicht für den Modellversuch erschlossene Segmente der Jugendlichen, die ab dem Alter von 18 Jahren selbstständig Auto fahren wollen ebenso, wie für Jugendliche, die am Begleiteten Fahren teilnehmen (wollen), könnte die optimale Ausschöpfung der fahrpraktischen Vorbereitungsmöglichkeiten im Begleiteten Fahren durch Anreize unterschiedlicher Art gefördert werden. Hier kämen im privatrechtlichen Bereich Nachlässe bei Versicherungsprämien in Frage. Im fahrerlaubnisrechtlichen Bereich wären Erleichterungen bei fahranfängerspezifischen Auflagen in der Anfangsphase der selbstständigen Fahrkarriere denkbar. Gratifikationen sollten dabei aber nur in dem Maße gewährt werden, wie sie durch Si-

cherheitsverbesserungen, die durch das Begleitete Fahren erreicht wurden, gerechtfertigt sind.

Zur genauen Identifizierung des bisher noch nicht ausgeschöpften Teilnehmerpotentials und evtl. Teilnahmebarrieren für diese Jugendlichen empfiehlt sich die Durchführung einer empirischen Studie. Dabei sollte nicht nur auf die Motivation der Jugendlichen abgestellt werden, sondern auch auf materielle, organisatorische, soziale und lebenssituationsbezogene Gegebenheiten.

- **Motivation der Eltern zur Teilnahme am Modellversuch**

Eltern sind – nach der Eigenmotivation der Jugendlichen – die wichtigsten Impulsgeber zur Modellversuchsteilnahme. Vor allem die Sorge um die Verkehrssicherheit ihrer Kinder, verbunden mit der Möglichkeit, helfend und unterstützend an der Fahranfängervorbereitung mitwirken zu können, macht das BF17-Modell für Eltern attraktiv.

Handlungsempfehlung:

Das Begleitete Fahren ist explizit eine Maßnahme für Fahranfänger zusammen mit ihren Begleitern. Deshalb sollten neben den Jugendlichen auch die Erwachsenen, nach der Befundlage der Prozessevaluation vor allem die Eltern, mit Mitteln der Verkehrsaufklärung angesprochen werden. Eltern sind offensichtlich empfänglich für ein Engagement bei der Fahranfängervorbereitung ihrer Kinder. Diese positive Grundhaltung sollte durch eine entsprechende Verkehrsaufklärungskampagne gefördert werden. Darin sollte das Eigeninteresse der Eltern an einer sichereren und ausgereifteren Fahrkompetenz ihrer Kinder aufgegriffen und ihnen die Möglichkeit der Unterstützung des hierzu nötigen Fahrerfahrungsaufbaus im Rahmen des Begleiteten Fahrens vermittelt werden.

- **Vorbereitung auf das Begleitete Fahren**

Auf eine verpflichtende Vorbereitung für BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter im Rahmen einer Veranstaltung hat der Gesetzgeber bewusst verzichtet, um der Etablierung eines Garantenstatus des Begleiters und damit einer Schmälerung des Fahranfängerstatus als verantwortlicher Fahrzeugführer keinen Vorschub zu leisten. Die Möglichkeit zu einer freiwilligen Vorbereitung – auch im Rahmen von Einweisungsveranstaltungen – ist dadurch jedoch nicht eingeschränkt. Die Evaluationsergebnisse zeigen, dass Eltern und Fahrschüler von freiwilligen Vorbereitungsveranstaltungen jedoch kaum Gebrauch machen und diesen Ver-

anstaltungen in der Praxis somit keine größere Bedeutung zukommt.

Das von den Eltern ausdrücklich geäußerte große Interesse am Begleiteten Fahren und die nur marginale Teilnahme an einer Vorbereitungsveranstaltung legen nahe, dass sie eine solche Veranstaltung als unnötig betrachten. Eine verpflichtende Teilnahme könnte folglich als aversiv erlebt und zu einem Zugangshemmnis werden.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass gewichtige Gründe für eine Vorbereitung auf die BF17-Teilnahme sprechen – sei es das Anliegen einer optimalen Maßnahmenutzung im Sinne des Erwerbs sicherer Fahrkompetenz oder die optimale Gewährleistung sicherer Bedingungen beim Begleiteten Fahren. Für eine vorbereitende und begleitende Information von BF17-Teilnehmern und ihren Begleitern bieten sich jedoch vielfältige Kommunikationswege und -formen vor allem im Bereich der verkehrsaufklärerischen Sicherheitskommunikation an. Hier ist z. B. an klassische Printmedien (Faltblätter, Informationsbroschüren, Handbuch) oder an elektronische Medien, wie das Internet, zu denken. Aber auch die schulische Verkehrserziehung bietet in diesem Zusammenhang gute Zugangsmöglichkeiten zu den Jugendlichen.

- Im Printbereich bietet sich, neben Kurzinformationen in Form eines Faltblatts, die Konzeption eines einheitlichen Infopakets für Jugendliche und ihre Eltern an, das z. B. in Form eines Handbuchs über allgemein- oder berufsbildende Schulen bzw. Fahrschulen abgegeben werden könnte.
- Das Internet ist für 17-Jährige ein alltägliches Informations- und Kommunikationsmedium. Deshalb verwundert die bisher relativ geringe Nutzung des WWW zur Information im Vorfeld der Modellversuchsteilnahme. Evtl. ist dieses Informationsverhalten auf ein Defizit webbasierter Informationsangebote zum Begleiteten Fahren zurückzuführen, das relativ leicht behoben werden könnte.

Diese Formen der Massenkommunikation könnten durch eine persönliche Ansprache in der Fahrschule oder auch – im Rahmen der Verkehrserziehung – in der allgemeinbildenden oder beruflichen Schule unterstützt werden:

- Der neue Maßnahmeansatz „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ bietet der Verkehrserziehung in der Sekundarstufe der allgemeinbildenden Schule und in beruflichen Schulen die Möglichkeit, das sicherheitsfördernde und dabei ebenso lebensnahe wie alltagstaugliche Modell der

Fahranfängervorbereitung in vielfältiger Form aufzugreifen.

Eine Festlegung auf eine bestimmte Form der Kommunikation scheint dabei wenig sinnvoll. Wichtig ist allein der Kommunikationserfolg. Seine Voraussetzungen – und damit der Weg zu einer zielführenden Vorbereitung auf das Begleitete Fahren – wären durch die Evaluation der unterschiedlichen Kommunikationskonzepte empirisch zu klären.

Handlungsempfehlung:

BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter sollten gut informiert am Begleiteten Fahren teilnehmen, da dies dem Maßnahmeerfolg – der Gewährleistung einer sicheren und umfangreichen Übungspraxis – entgegenkommt. Zur vorbereitenden Information von Fahranfängern und Begleitern sollte ein breites und in seinen Formen diversifiziertes Informationsangebot (Printmedien, E-Kommunikation, unterstützende Ansprache in der Fahrschule und den allgemeinbildenden bzw. beruflichen Schulen) zur Verfügung gestellt werden.

Im Internet sollte eine zentrale Informationsplattform zum Begleiteten Fahren eingerichtet werden. Darauf könnten dann für interessierte Jugendliche und ihre Eltern / Begleiter

- statistische Hintergrundinformationen zur Verunfallung von Fahranfängern,
- leicht verständliche Informationen zum Zusammenhang zwischen Fahrpraxis, Fahrerfahrungserwerb und dem Unfallrisiko sowie zur beabsichtigten Wirkung der verlängerten Fahranfängervorbereitung,
- Tipps zum frühestmöglichen Einstieg in das Begleitete Fahren,
- Anregungen zur optimalen Gestaltung vielfältiger Fahrtanlässe,
- eine Linksammlung zu den bundesländer-spezifischen Informationsangeboten zum Begleiteten Fahren,
- ein interaktives Diskussionsforum für Fragen, Erfahrungen etc.,
- die Möglichkeit des „E-Learning“ zu aktuellen Verkehrsregeländerungen für Begleiter,
- evtl. ein Logo zum Aufdruck auf T-Shirts etc. oder auch
- eine Seite für lustige Anekdoten, Bilder etc. zum Thema Fahrerlaubniserwerb weltweit

angeboten werden. Die Website www.bf17.de, die bisher erfolgreich zur Kommunikation mit den Be-

fragten der Prozessevaluation verwendet wurde (vgl. Abschnitt 2.3.2), bietet sich aufgrund ihrer maßnahme-affinen Adresse für das Hosting einer solchen Informationsplattform an. Ein Beispiel für eine solche Informationsplattform findet sich auf der britischen Website www.helpingdrivers.com.

Erste Versuche der verkehrserzieherischen Aufarbeitung des Begleiteten Fahrens in Form singulärer Schulprojekte oder der Broschüre „Schulebegleitet-Fahren.de“ sollten ausgebaut, systematisiert und auf eine verbreiterte Basis in allgemeinbildenden und beruflichen Schulen gestellt werden. Die Entwicklung entsprechender Curricula sowie Lehr- und Lernmittel sollte unterstützt werden.

Auch der Einsatz fremdsprachiger Informationsmedien für Fahranfänger mit Migrationshintergrund ist zu erwägen. Die Voraussetzungen für einen Kommunikationserfolg und somit zielführende Vorbereitungskonzepte müssen empirisch geklärt werden.

• **Erweiterung der fahrpraktischen Vorbereitung: Anzahl auf der Prüfbescheinigung eingetragener Begleiter**

Meist wurden zwei Begleitpersonen auf der Prüfbescheinigung eingetragen. Jugendliche mit lediglich einem Begleiter bezeichneten dies mehrheitlich als „zu wenig“. Erst die Benennung von mindestens zwei Begleitern beurteilten mehr als drei Viertel der Jugendlichen als „genau richtig“.

Handlungsempfehlung:

Da sich die Begleiterverfügbarkeit mit zunehmender Anzahl der auf der Prüfbescheinigung eingetragenen Begleiter verbessert, sollte den Fahranfängern die Benennung von mindestens zwei Begleitpersonen empfohlen werden.

• **Erweiterung der fahrpraktischen Vorbereitung: Verbreiterung der Maßnahmenbasis**

Unter der Voraussetzung seiner Sicherheitswirksamkeit erscheint eine Ausdehnung des Maßnahmenansatzes einer verlängerten fahrpraktischen Fahranfängervorbereitung auf breitere, letztendlich sogar alle Segmente der Fahranfängerschaft als erstrebenswert.

Als erstes Segment für eine Ausweitung sind jene „Früheinsteiger“ (Fahrerlaubniserwerb bis 18 Jahre und 3 Monate) zu nennen, die bisher nicht am Begleiteten Fahren teilnehmen, sondern sich auf herkömmliche Weise auf das selbstständige Fahren vorbereiten. Bei ihnen ist noch ungeklärt, welche

Faktoren dieses Verhalten bedingen. Dies können materielle, organisatorische, soziale, motivationale und lebenssituationsbezogene Gegebenheiten sein (z. B. fehlende Verfügbarkeit eines Pkw oder eines Begleiters; Erfordernis, schnell die Fahrerlaubnis zu erwerben; Unkenntnis über die Vorteile der Teilnahme am Begleiteten Fahren), die in vielen Fällen vermutlich nicht ohne weiteres verändert werden können. Das Maßnahmekonzept selbst – die Absenkung der Altersgrenze für den Beginn der Fahrausbildung und die Ausdehnung der Lernzeit vor dem Erreichen des Alters von 18 Jahren auf 1,5 Jahre – müsste für dieses Segment der Fahranfängerschaft nicht verändert werden.

Anders verhält es sich, wenn auch für das Segment der „Späteinsteiger“ – d. h. Personen, welche die Fahrerlaubnis erst nach dem 18. Geburtstag erwerben – eine umfassendere fahrpraktische Vorbereitung vor dem selbstständigen Fahren ins Auge gefasst werden soll. Dies erforderte neue und grundsätzliche Überlegungen zu den Gestaltungsmöglichkeiten einer obligatorischen Begleitpflicht für Pkw-Fahranfänger jeglichen Alters, die im deutschen Fahrerlaubnissystem gegebenenfalls denkbar wäre.

Handlungsempfehlung:

In dem Maße, wie sich die Sicherheitswirksamkeit des Maßnahmeansatzes einer umfassenderen fahrpraktischen Fahranfängervorbereitung bestätigt, sollten Initiativen ergriffen werden, weitere Segmente der Fahranfängerschaft für das Begleitete Fahren zu interessieren.

Bei den „Früheinsteigern“ (Fahrerlaubnisenerwerb unmittelbar mit 18 Jahren) wäre empirisch zu untersuchen, welche Gegebenheiten einer Maßnahmenbeteiligung bisher entgegenstehen und auf welche Weise die benötigten Teilnahmevoraussetzungen zukünftig geschaffen werden könnten.

Bei den „Späteinsteigern“ wären grundsätzliche und neue Überlegungen zu den Gestaltungsmöglichkeiten für einen Maßnahmeansatz zur erweiterten fahrpraktischen Vorbereitung vor dem selbstständigen Fahren anzustellen.

- **Erweiterung der fahrpraktischen Vorbereitung: Erhöhung der Fahrleistung im Modellversuch**

Die bisher erreichte durchschnittliche Gesamtfahrleistung in der Begleitphase, die noch erkennbar unterhalb der Expertenempfehlung von 5.000 km liegt, verweist auf die Notwendigkeit weiterer Aufklärung, Motivation und Information der Fahranfänger und ihrer Begleiter über die zentrale Rele-

vanz der im Modellversuch erworbenen Fahrpraxis.

Handlungsempfehlung:

Im Rahmen der bereits mehrfach angeregten Aufklärungskampagnen zum Begleiteten Fahren sollte der Zusammenhang zwischen Fahrpraxis, Fahrerfahrungserwerb und Unfallrisiko leicht verständlich dargestellt werden. In einer solchen Kampagne finden schriftliche Medien und auch das Internet ihren Platz, darüber hinaus bietet sich die schulische Verkehrserziehung als Kommunikationskanal zu den Jugendlichen an (vgl. Aspekt „Vorbereitung auf das Begleitete Fahren“).

Auch an das Erfordernis eines rechtzeitigen Fahrausbildungsbeginns mit 16,5 Jahren sollte erinnert werden, damit ein ausreichendes zeitliches Reservoir für einen sicherheitswirksamen vorbereitenden Fahrerfahrungsaufbau geschaffen wird.

Sollten künftig auf freiwilliger Basis und allein unterstützt durch die Verkehrssicherheitskommunikation keine längeren Begleitdauern und größeren Fahrleistungsumfänge in der Begleitphase erzielt werden, wären gegebenenfalls auch regulative Vorschriften, wie etwa die Verpflichtung zum Nachweis einer bestimmten Stundenzahl oder Fahrleistung, mit in die Maßnahmediskussion einzubeziehen.

Eine Qualitätssicherung des Begleiteten Fahrens durch das Aufstellen von Mindeststandards für die Fahrleistung und die Übungspraxis sowie die Schaffung von Möglichkeiten zu ihrer Überprüfung erscheint angesichts der heterogenen und in Teilen noch suboptimalen Maßnahmeumsetzung sinnvoll. Dabei sollten – entsprechend dem Charakter des BF17-Modells als eines auf privater Initiative beruhenden, zugangsfreundlichen Maßnahmeansatzes – Qualitätssicherungsformen gefunden werden, die praktikabel sind und von den Betroffenen in Eigenregie angewendet werden können. Mögliche Formen wären z. B. Begleithefte (evtl. auch in Verbindung mit vertiefenden Angeboten auf einer Internetplattform), wie sie z. B. von der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003: 18) als freiwillige Qualitätssicherungsmaßnahme angedacht waren.

- **Kommunikative Flankierung der Modellversuchsteilnahme**

Im Zuge der Prozessevaluation hat der intensive Kontakt zu großen Teilen der Befragtenstichprobe via ICQ, SMS und E-Mail immer wieder Rückfragen der begleitet fahrenden Jugendlichen ermöglicht, die sich aus aktuellen Fahrerlebnissen erge-

ben hatten. Die Jugendlichen suchten also auch während der Modellversuchsteilnahme die Möglichkeit des ungezwungenen Austausches über ad hoc aufgetretene Vorkommnisse oder Unklarheiten, bzw. sie hatten den Wunsch, sich über ihre Fahrerlebnisse auszutauschen.

Handlungsempfehlung:

Das Internet ist das für die schnelle und ungezwungene Kommunikation mit und innerhalb der Zielgruppe der 17-Jährigen hervorragend geeignete Medium (vgl. Abschnitt 2.3). Es wird deshalb angeregt, die bereits zur Vorbereitung auf das Begleitete Fahren vorgeschlagene Informationsplattform im Internet auch zur flankierenden Unterstützung der Modellversuchsteilnahme zu nutzen. Hierzu bieten Diskussionsforen im Internet ein technisch leicht umsetzbares und für die Nutzer niedrigschwelliges Angebot.

Auch für die Elterngeneration der Begleiter dürfen hinreichende Kenntnisse im Umgang mit Computer und Internet unterstellt werden, die die Nutzung einer solchen Internetplattform auch durch Begleitpersonen erwarten lassen darf.

• **Fahrpädagogische Unterstützungsangebote**

Gegenwärtig wird die Unterstützung des Begleiteten Fahrens durch professionelle fahrpädagogische Angebote aus dem Bereich der Fahrschulen und des Fahrsicherheitstrainings noch wenig diskutiert.

Mit dem Modell BF17 wurde ein vollständig neues Handlungsfeld mit neuen Akteuren, dem Einsatz erheblicher personeller und zeitlicher Ressourcen sowie neuen Aktivitätsformen in das bestehende System der Fahranfängervorbereitung eingeführt. Dieses Handlungsfeld ist in unmittelbarer Nachbarschaft zu den etablierten Formen der professionellen Fahranfängervorbereitung angesiedelt und auf das gleiche Ziel – die Verbesserung der Anfangskompetenz von Fahranfängern – ausgerichtet.

Handlungsempfehlung:

Bei den Akteuren des Begleiteten Fahrens – den Begleitern und Fahranfängern – sollte deshalb das grundsätzliche Interesse an nutzbringenden professionellen Unterstützungsangeboten eruiert werden, das von den in Frage kommenden Anbietern entsprechend aufgegriffen werden könnte.

• **Nachhaltigkeit des Begleiteten Fahrens**

Vor der Teilnahme an der Prozessevaluation stimmten die befragten Fahranfänger der Einsicht in ihre im Verkehrszentralregister (VZR) auflaufenden Einträge zu. Eine ursprünglich vorgesehene Auswertung dieser „Punktestände“ konnte im Rahmen der Prozessevaluation jedoch nicht mehr erfolgen

Handlungsempfehlung:

Aus der Prozessevaluation des Modellversuchs existiert eine große Stichprobe von Fahranfängern, über die ein breites Hintergrundwissen über die alltägliche Praxis der Maßnahmenutzung vorliegt. Diese Fahranfänger haben zu Beginn der Evaluation ihr Einverständnis für eine personenbezogene Abfrage im VZR gegeben. Durch die Verknüpfung dieser beiden Datenbasen im Rahmen eines Forschungsprojektes könnten vertiefte Einblicke in die nachhaltige Wirkung der Modellversuchsteilnahme nach Erreichen der Volljährigkeit erhalten werden.

Literatur

- ALLERBECK, K. R. (1978)
Meßniveau und Analyseverfahren – Das Problem „strittiger Intervallskalen“. Zeitschrift für Soziologie, Jg. 7, Heft 3: 199-214
- ANDERSON FOHR, S., LAYDE, P. M., GUSE, C. E. (2005)
Graduate Driver Licensing in Wisconsin: Does It Create Safer Drivers? In: Wisconsin Medical Journal, Vol. 104, No. 7: 31-36
- 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, 41. Jg., Heft 1, 5-23
- ANDREY, J. (2006)
Risk Assessment. In: RODRIGUE, J.-O. et al.: Transport Geography on the Web. Hofstra University, Department of Economics and Geography
[<http://www.geog.umontreal.ca/geotrans/eng/ch8en/meth8en/ch8m1en.html> am 23.01.2006]
- BECK, K. H., HARTOS, J., SIMONS-MORTON, B. (2002)
Teen Driving Risk: The Promise of Parental Influence and Public Policy. In: Health Education and Behavior 29: 73-84

- BERG, H.-Y., ELIASSON, K., PALMKVIST, J., GREGERSEN, N. P. (1999)
Learner drivers and lay instruction – how socio-economic standing and lifestyle are reflected in driving practice from the age of 16. In: *Transportation Research Part F 2*: 167-179
- BORTZ, J. (1999)
Statistik für Sozialwissenschaftler. 5., vollständig überarbeitete und aktualisierte Auflage. Berlin und Heidelberg: Springer
- BORTZ, J., DÖRING, N. (1995)
Forschungsmethoden und Evaluation für Sozialwissenschaftler. Berlin: Springer
- BÜSCHGES, G., ABRAHAM, M., FUNK, W. (1998)
Grundzüge der Soziologie. München, Wien: Oldenbourg
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG [BBR] (2008)
Siedlungsstrukturelle Regions- und Kreistypen: Instrumente zum inter- und intraregionalen Vergleich. Auf: BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG: INKAR. Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung. Ausgabe 2007. CD-Rom. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
- BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN [BAST] (2002)
Zweite Internationale Konferenz „junge Fahrer und Fahrerinnen“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- CHATENET, F., LEROUX, P. (1999)
Évaluation qualitative d'un mode de formation: l'apprentissage anticipé de la conduite. vention DSCR n°97 70 013 (Thème n°6). Arcueil: INRETS
- CHIPMAN, M. L., MACGREGOR, C. G., SMILEY, A. M., LEE-GOSSELIN, M. (1993)
The role of exposure in comparisons of crash risk among different drivers and driving environments. In: *Accident Analysis and Prevention* 25: 207-211
- COLEMAN, J. (1988)
Social Capital in the Creation of Human Capital. In: *American Journal of Sociology*, Vol. 94, Supplement: S95-S120
- DEERY, H. A. (1999)
Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers. In: *Journal of Safety Research*, Vol. 30, No. 4: 225-236
- DIEKMANN, A. (1995)
Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Reinbek: Rowohlt's Enzyklopädie
- DRUMMOND, A. E. (1989)
An overview of novice driver performance issues. A literature review. Report No. 9. Victoria: Monash University Accident Research Centre
- ELLINGHAUS, D., SCHLAG, B. (2001)
Beifahrer. Eine Untersuchung über die psychologischen und soziologischen Aspekte des Zusammenspiels von Fahrer und Beifahrer. Uniroyal Verkehrsuntersuchung 26. Köln, Hannover: Uniroyal
- FEDDERSEN, S., HEINZMANN, H.-J. (2007)
Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17. – Zwischenevaluation –. Forschungsprojekt FE 82.316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- FELTZ, M. (2003)
Unfallrisiko Fähranfänger. – Eine rechtliche Betrachtung des Modells "Begleitetes Fahren mit 17" –. In: DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT (HRSG.): 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2003. Veröffentlichung der auf dem 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 30. und 31. Januar 2003 in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen. Hamburg: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 38-55
- FORSYTH, E., MAYCOCK, G., SEXTON, B. (1995)
Cohort study of learner and novice drivers. Part 3: Accidents, offences and driving experience in the first three years of driving. Project Report 111. Crowthorne: Transport Research Laboratory, Safety and Environmental Resource Centre
- FOSS, R. D. (2007)
Improving graduated driver licensing systems: A conceptual approach and its implications. In: *Journal of Safety Research* 38: 185-192
- FRIEDRICHS, J. (1980)
Methoden empirischer Sozialforschung. Opladen: Westdeutscher Verlag
- FULLER, R. (2002)
The Psychology of the Young Driver. In: FULLER, R., SANTOS, J. A. (EDS.): *Human Factors for Highway Engineers*. Amsterdam u. a.: Pergamon, 241-253

- FUNK, W., SCHNEIDER, A. H., ZIMMERMANN, R., GRÜNINGER, G. (2010)
 Mobilitätsstudie Fahranfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Forschungsbericht. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
- FUNK, W., FASSMANN, H. (2002)
 Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 138. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (1994a)
 Einleitung. In: GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (HRSG), Gewichtung in der Umfragepraxis, Opladen: Westdeutscher Verlag
- GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (HRSG.) (1994b)
 Gewichtung in der Umfragepraxis, Opladen: Westdeutscher Verlag
- GILLE, M., SARDEI-BIERMANN, S. GAISER, W. RIJKE, J. DE (2006)
 Jugendliche und junge Erwachsene in Deutschland. Lebensverhältnisse, Werte und gesellschaftliche Beteiligung 12- bis 29-Jähriger. DJI - Jugendsurvey Band 3. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- GINSBURG, K. R., WINSTON, F. K., SENSER-RICK, T. M., GARCIA-ESPANA, F., KINSMAN, S., QUISTBERG, D. A., ROSS, J. G., ELLIOTT, M. R. (2008)
 National Young-Driver Survey: Teen Perspective and Experience With Factors That Affect Driving Safety. In: Pediatrics, Volume 121, Number 5 (May): e1391-e1403
- GREGERSEN, N. P. (2003)
 Young novice drivers. In: ENGSTRÖM, I., GREGERSEN, N. P., HERNETKOSKI, K., KESKINEN, E., NYBERG, A.: Young novice drivers, driver education and training. Literature review. VTI rapport 491A. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute, 21-52
- GREGERSEN, N. P. (1997)
 Evaluation of 16-years age limit for driver training. First report. VTI rapport 418A. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute
- GREGERSEN, N. P., NYBERG, A., BERG, H.-Y. (2003)
 Accident involvement among learner drivers – An analysis of the consequences of supervised practice. In: Accident Analysis and Prevention 35: 725-730
- GREGERSEN, N. P., NYBERG, A. (2002)
 Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för-och nackdelar för trafiksäkerheten. (Lay instruction during driver training – A study on how it is carried out and its impact on road safety.) VTI rapport 481 – 2002. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.
- GREGERSEN, N. P., BERG, H.-Y., ENGSTRÖM, I., NOLÉN, S., NYBERG, A., RIMMÖ, P.-A. (2000)
 Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden – an evaluation of safety effects. In: Accident Analysis and Prevention 32: 25-35
- HANSJOSTEN, E., SCHADE, F.-D. (1997)
 Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 71. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- HAUSTEIN, S., SCHRECKENBERG, D., SCHWEER, I. R. (2002)
 Siedlungsstrukturelle Einflüsse auf die Freizeitmobilität 18- bis 24-Jähriger. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 54, Heft 7+8: 351-354
- HOLTE, H. (2004)
 Schlaglichter der Forschung. Die Big Five und das Autofahren. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 50. Jg., Heft 3, 115-118
- JANSSEN, J., LAATZ, W. (2007)
 Statistische Datenanalyse mit SPSS für Windows. 6., neu bearbeitete u erweiterte Auflage. Berlin, Heidelberg, New York: Springer
- JONAH, B. A. (1986)
 Accident Risk and Risk-taking Behaviour Among Young Drivers. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 18, No. 4: 255-271
- KAUFMANN, F.-X. (1990)
 Zukunft der Familie. Stabilität, Stabilitätsrisiken und Wandel der familialen Lebensformen sowie ihre gesellschaftlichen und politischen Bedingungen. München: C. H. Beck
- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2009)
 Fahrerlaubnisse. Fahrerlaubnisprüfungen. Jahr 2008. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt

- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2008a)
Fahrzeugzulassungen. Bestand. Alter der Fahrzeuge. 1. Januar 2008. Flensburg: KBA
- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2008b)
Fahrzeugzulassungen. Bestand. Motorisierung. 1. Januar 2008. Flensburg: KBA
- KRIZ, J., LISCH, R. (1988)
Methoden Lexikon für Mediziner, Psychologen, Soziologen. München und Weinheim: Psychologie Verlags Union
- LEAF, W. A., SIMONS-MORTON, B. G., HARTOS, J. L., SHABANOVA NORTHROP, V. (2008)
Driving miles estimates by teen drivers: how accurate are they? In: Injury Prevention, Vol. 14: 59-61
- LEUTNER, D., BRÜNKEN, R., WILLMES-LENZ, G. (2009)
Fahren lernen und Fahrausbildung. In: KRÜGER, H.-P. (HRSG.): Enzyklopädie der Psychologie. Serie VI: Verkehrspsychologie, Band 2 Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. Göttingen u. a.: Hogrefe, 1-79
- LEUTNER, D., BRÜNKEN, R. (2002)
Lehr-lernpsychologische Grundlagen des Erwerbs von Fahr- und Verkehrskompetenzen. In: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (HRSG.): Zweite Internationale Konferenz "Junge Fahrer und Fahrerinnen". Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 143. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, 76-87
- LIMBOURG, M., FLADE, A., SCHÖNHARTING, J. (2000)
Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.
- LOTAN, T., TOLEDO, T. (2007)
Driving patterns of young drivers within a graduated driver licensing system.
[http://www.oryarok.org.il/webfiles/audio_files/071080_YD_final_Lotan_Toledo.pdf vom 04.03.2008]
- MACDONALD, W. A. (1994)
Young Driver Research Program – A review of information on young driver performance characteristics and capacities. Federal Office of Road Safety – Contract Report 129. Canberra: Federal Office of Road Safety
- MÄDER, H., PÖPPEL-DECKER, M. (2001)
Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer in den Jahren 1997 und 1998. Berichte aus der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 129. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- MAYCOCK, G., LOCKWOOD, C. R., LESTER, J. F. (1991)
The Accident Liability of Car Drivers. Transport Research Laboratory Research Report 315. Crowthorne: Transport Research Laboratory
- MAYHEW, D. R., SIMPSON, H. M. (1999)
Youth and Road Crashes. Reducing the Risks from Inexperience, Immaturity and Alcohol. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
[http://www.allstate.ca/PDFs/Y&R_report.pdf am 25.10.2004]
- MAYHEW, D. R., SIMPSON, H. M. (1996)
Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system.
[<http://www.drivers.com/article/305> am 15.03.2004]
- MAYHEW, D. R., SIMPSON, H. M., SINGHAL, D. (2005)
Best Practices for Graduated Driver Licensing in Canada. Ontario: Traffic Injury Research Foundation
[www.trafficinjuryresearch.com/publications/pub_details.cfm?intPubID=204 vom 17.04.2007]
- MAYHEW, D. R., SIMPSON, H. M., PAK, A. (2003)
Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. In: Accident Analysis and Prevention 35: 683-691
- MCCARTT, A. T., SHABANOVA, V. I., LEAF, W. A. (2003)
Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers. In: Accident Analysis and Prevention 35: 311-320
- MEDIENPÄDAGOGISCHER FORSCHUNGSVERBUND SUDWEST [MPFS] (2007)
JIM-Studie 2007. Jugend, Information, (Multi-)Media. Basisuntersuchung zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger. Stuttgart: MPFS
- MEDIENPÄDAGOGISCHER FORSCHUNGSVERBUND SUDWEST [MPFS] (2006)
JIM-Studie 2006. Jugend, Information, (Multi-)Media. Basisuntersuchung zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger. Stuttgart: MPFS
- OHNE AUTOR (2005)
Young Driver Safety and Graduated Licensing. Discussion Paper.
[www.arrivealive.vic.gov.au/downloads/Young_driver_discussion/YD_S_v10_web.pdf vom 24.01.2006]

- OHNE AUTOR (2004)
3000 km qui font la différence. In: La revue „Sécurité routière“ No. 140 (Oktober)
[http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/data/revue/revue140/dossier/dossier_deux.html] vom 17. April 2007]
- PAGE, Y., OUMET, M. C., CUNY, S. (2004)
Estimation du risque relatif d'implication accidentelle des jeunes conducteurs ayant suivi l'Apprentissage Anticipé de la Conduite. Rapport final. Nanterre: CEESAR
- PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003)
Begleitetes Fahren ab 17. Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahrerinnen und Fahrer in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M154, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- RAMMSTEDT, B. (2007)
Welche Vorhersagekraft hat die individuelle Persönlichkeit für inhaltliche sozialwissenschaftliche Variablen? ZUMA-Arbeitsbericht Nr. 2007/01. Mannheim: ZUMA
[http://www.gesis.org/Publikationen/Berichte/ZUMA_Arbeitsberichte/07/AB_2007_01_rammstedt.pdf] vom 22.01.2008]
- 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 41: 203-212
- RAMMSTEDT, B., KOCH, K., BORG, I., REITZ, T. (2004)
Entwicklung und Validierung einer Kurzska für die Messung der Big-Five-Persönlichkeitsdimensionen in Umfragen. In: ZUMA-Nachrichten 55, Jg. 28 (November): 5-28
- RÖSCH, G. (1994)
Kriterien der Gewichtung einer nationalen Bevölkerungsstichprobe. In: GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (HRSG.), Gewichtung in der Umfragepraxis, Opladen: Westdeutscher Verlag, 7-26
- ROTHE, G., WIEDENBECK, M. (1987)
Stichprobengewichtung: Ist Repräsentativität machbar? In: ZUMA Nachrichten 21, 43-57
- SAPP, W. (2006)
Das Modell „Beleitetes Fahren ab 17“ im Haftungsrecht. In: Neue Juristische Wochenschrift, Heft 7: 408-410
- SAGBERG, F. (1998a)
Month-by-month changes in accident risk among novice drivers. Paper presented at the 24th International Congress of Applied Psychology, San Francisco, August 9-14, 1998. Oslo: Institute of Transport Economics
- SAGBERG, F. (1998b)
Young drivers: A dramatic decrease in accident risk during the first few months of driving. In: Nordic Road and Transport Research No. 1, 20-21
- SCHADE, F.-D. (2001)
Daten zur Verkehrsbewährung von Fahrerinnen. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung HANSJOSTEN, E. & SCHADE, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahrerinnen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 71. Unveröffentlichtes Manuskript. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- SCHADE, F.-D., HEINZMANN, H.-J., FEDDERSEN, S. (2008)
Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17. Zwischenbericht. Textteil. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- SCHNELL, R., HILL, P. B., ESSER, E. (2005)
Methoden der empirischen Sozialforschung. München, Wien: Oldenbourg
- SCHULZE, H. (1999)
Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 103. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SIMONS-MORTON, B. (2007)
Parent involvement in novice teen driving: Rationale, evidence of effects, and potential for enhancing graduated driver licensing effectiveness. In: Journal of Safety Research 38: 193-202
- SKOTTKE, E.-M., BIERMANN, A., BRÜNKEN, R., DEBUS, G., LEUTNER, D. (2008)
Unfallrisiko und Fahrerlaubnisbesitzdauer bei Fahrerinnen. In: SCHADE, J., ENGELN, A. (HRSG.): Fortschritte der Verkehrspsychologie. Beiträge vom 45. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Wiesbaden: VS Research
- STATISTISCHES BUNDESAMT [DESTATIS] (Ohne Jahr)
Tabelle "A 1 Personen insgesamt, Deutsche und Nichtdeutsche Personen zum 31.12.2007

- für Deutschland". Excel-Dateien. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT [DESTATIS] (2008a)
Verkehrsunfälle 2007. Fachserie 8 Verkehr, Reihe 7. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT [DESTATIS] (2008b)
Verkehr. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2007. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
[\http://www-ec.destatis.de/shop Artikel-Nr. 5462406077004 am 13.01.2008]
- STATISTISCHES BUNDESAMT [DESTATIS] (2008c)
Unfälle im Straßenverkehr nach Geschlecht 2007. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
[\http://www-ec.destatis.de/shop Artikel-Nr. 5462407077004 am 09.03.2009]
- STIENSMEIER-PELSTER, J. (2007)
Abschlussbericht (Kurzversion) zum Niedersächsischen Modellversuch „Begleitetes Fahren mit 17“. Gießen: Justus-Liebig-Universität Gießen, Fachbereich 06 – Psychologie und Sportwissenschaften
[\http://www.f-17.de/fileadmin/downloads/Begleitetes_Fahren/bf17abschlussbericht_kurz.pdf vom 19.07.2007]
- STOPHER, P. R. (2008)
The Travel Survey Toolkit: Where To From Here? Keynote Paper prepared for the 8th International Conference on Travel Survey Methods, Annecy, France, May 2008
[\http://www.isctsc.let.fr/papiers/keynote/keynote_Stopher.doc vom 09.10.2008]
- SÜMER, N., LAJUNEN, T., ÖZKAN, T. (2005)
Big Five Personality Traits as the Distal Predictors of Road Accident Involvement. In: UNDERWOOD, G. (ED.): Traffic and Transport Psychology. Theory and Application. Proceedings of the ICTTP 2004. Amsterdam et al.: Elsevier, 215-227
- TABACHNICK, B. G., FIDELL, L. S. (1996)
Using Multivariate Statistics. Third Edition. New York: HarperCollins College Publishers
- TOURANGEAU, R., ZIMOWSKI, M., GHADIALY, R. (1997)
An Introduction to Panel Surveys in Transportation Studies. Washington, DC: Federal Highway Administration
[\http://tmip.fhwa.dot.gov/clearinghouse/docs/surveys/panel_surveys/panel.pdf vom 17.10.2008]
- WEHMEIER, T., BECKMANN, K. J., BAMBERG, S. (2004)
Leitlinien zur Evaluation verkehrlicher Maßnahmen und Programme. Aachen und Gießen: Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen und Institut für empirische und angewandte Sozialforschung an der JLU Gießen
- WILLMES-LENZ, G. (2005)
Begleitetes Fahren ab 17: Ausblick auf die Entwicklung in Deutschland und Europa. In: NIEDERSÄCHSISCHES MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR (HRSG.): Symposium zum Niedersächsischen Modellversuch „Begleitetes Fahren mit 17“ am 14.11.2005 in Berlin. Kurzfassung der Fachvorträge. Hannover: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 18-22
- WILLMES-LENZ, G. (2004)
Begleitetes Fahren ab 17 – Der Modellvorschlag der BAST-Projektgruppe. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 50. Jg., Heft 1: 41-44
- WILLMES-LENZ, G. (2003)
Unfallrisiko Fahranfänger. – Absenkung des Anfangsrisikos durch begleitetes Fahren –. In: DEUTSCHE AKADEMIE FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT (HRSG.): 41. Deutscher Verkehrsgertag 2003. Veröffentlichung der auf dem 41. Deutschen Verkehrsgertag am 30. und 31. Januar in Goslar gehaltenen Referate und erarbeiteten Empfehlungen. Hamburg: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, 68-84
- WILLMES-LENZ, G. (2002a)
Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M144, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- WILLMES-LENZ, G. (2002b)
Verringerung des Fahranfängerrisikos durch fahrpraktische Vorerfahrung. Referat auf dem 38. BDP-Kongress für Verkehrspsychologie vom 12.-14. September 2002, Universität Regensburg. AG 16: Fahrerausbildung in Deutschland, Österreich und der Schweiz.
[\http://psydok.sulb.uni-saarland.de/volltexte/2006/752/pdf/willmes_01.pdf vom 26.04.2007]
- WILLMES-LENZ, G., BAHR, M. (2006)
Begleitetes Fahren ab 17. Ein neuer Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos von Fahranfängern. In: Zeitschrift für Verkehrs-Erziehung, 56. Jg., Heft 3: 8-9, 27-32

WINKELBAUER, M. (2007)

Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit drei Jahre nach Einführung. In: Zeitschrift für Verkehrsrecht, Heft 3: 104-108

WITTENBERG, R. (1998)

Grundlagen computerunterstützter Datenanalyse. Stuttgart: Lucius & Lucius

WOLFF, H. (2003)

Zusammenfassung der wesentlichen Aussagen zum strafrechtlichen und strafprozessualen Bereich im Rahmen der Sachverständigenanhörung des Arbeitskreises „Recht“ der Projektgruppe „Begleitetes Fahren“. In: PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN: Begleitetes Fahren ab 17. Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M154, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, 37-39

ZUMKELLER, D. (2000)

Eigenschaften von Paneluntersuchungen – Anwendungen und Einsatzmöglichkeiten im Verkehrsbereich. IfV-Report Nr. 00-5 2000. Karlsruhe: Universität Karlsruhe

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2003

- M 148: **Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdaten-speicher und Junge Fahrer**
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: **Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrverhalten**
Färber, Färber € 16,00
- M 150: **Benzodiazepine: Konzentrationen, Wirkprofile und Fahr-tüchtigkeit**
Lutz, Strohbeck-Kühner, Aderjan, Mattern € 25,50
- M 151: **Aggressionen im Straßenverkehr**
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: **Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Ver-kehrsmmedizin e. V.** € 22,00
- M 153: **Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bun-desautobahnen**
Pöppel-Decker, Schep#ers, Koßmann € 13,00
- M 154: **Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallri-sikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland**
Projektgruppe „Begleitetes Fahren“ € 12,50

2004

- M 155: **Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicher-heitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters**
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: **Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t**
Assing € 14,00
- M 157: **Verkehrserziehung in der Sekundarstufe**
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann,
Zügenrucker € 17,50
- M 158: **Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr**
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: **Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendif-ferenzierung in der Kfz-Haftpflicht**
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: **Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haft-pflichtversicherung – Erfahrungen und Perspektiven**
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: **Sicher fahren in Europa – 5. Symposium** € 19,00
- M 162: **Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme**
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: **Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland**
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: **Kinder im Straßenverkehr**
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50

2005

- M 165: **Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte An-sprache junger Fahrerinnen und Fahrer**
Hoppe, Tekaas, Woltring € 18,50
- M 166: **Förderung des Helmtragens Rad fahrender Kinder und Jugendlicher – Analyse der Einflussfaktoren der Fahrradhelmut-zung und ihrer altersbezogenen Veränderung**
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesenitz € 16,00
- M 167: **Fahrausbildung für Behinderte**
Zawatzky, Dorsch, Langfeldt, Lempp, Mischau € 19,00
- M 168: **Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvor-schlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung**
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: **Risikoanalyse von Massenunfällen bei Nebel**
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke,
Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: **Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen**
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: **Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung** € 29,50
- M 172: **Das Unfallgeschehen bei Nacht**
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50
- M 173: **Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundar-stufe“** € 15,00
- M 174: **Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle**
Evers, Auerbach € 13,50

2006

- M 175: **Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland**
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: **Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -pro-gramme im europäischen Ausland**
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski,
Eilenberger € 15,00
- M 177: **Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger**
Krampe, Großmann € 15,50
- M 178: **Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw**
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: **Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprä-vention**
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling,
Lobinger € 17,50
- M 180: **Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehrer-anfänger**
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: **Rennspiele am Computer: Implikationen für die Ver-kehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer**
Vorderer, Klimmt € 23,00
- M 182: **Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreig-nung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis**
Müller, Topic, Huston, Strohbeck-Kühner, Lutz,
Skopp, Aderjan € 23,50
- M 183: **Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungsein-sätze**
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke,
Schlechtriemen € 17,50

2007

- M 184: **Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsaltag**
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger, Engin € 18,50
- M 185: **1st FERSI Scientific Road Safety Research-Conference**
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden € 24,00
- M 186: **Assessment of Road Safety Measures**
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00
- M 187: **Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland**
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50
- M 188: **Leistungen des Rettungsdienstes 2004/05 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2004 und 2005**
Schmiedel, Behrendt € 15,50
- M 189: **Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte**
Henning € 15,00
- M 190: **Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV**
Baier, Benthous, Klemp, Schäfer, Maier, Enke, Schüller € 16,00
- M 191: **ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" – Referate des Symposiums vom 13. Oktober 2006 in Baden-Baden**
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter www.nw-verlag.de heruntergeladen werden. € 24,00

2008

- M 192: **Kinderunfallatlas**
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 14,50
- M 193: **Alterstypisches Verkehrsrisiko**
Schade, Heinzmann € 14,50
- M 194: **Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe**
Debus, Leutner, Brünken, Skottke, Biermann € 14,50
- M 195: **Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM e.V.) – zugleich 50-jähriges Jubiläum der Fachgesellschaft DGVM – 34. Jahrestag** € 28,00
- M 196: **Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer**
Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep, Zimmermann, Klipp, Bornwasser, Glitsch, Dünkel € 18,50
- M 197: **Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit**
Frühauf, Roth, Schygulla € 15,50
- M 198: **Fahreignung neurologischer Patienten – Untersuchung am Beispiel der hepatischen Enzephalopathie**
Knoche € 15,00

2009

- M 199: **Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern**
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50
- M 200: **Entwicklung der Anzahl Schwerverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland**
Liefering € 13,50
- M 201: **Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen**
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00

- M 202: **Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrausbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung**
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krems € 16,00
- M 203: **Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung**
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50
- M 204: **Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern**
Evers € 21,00
- M 205: **Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe**
Heidemann, Hufgard, Sindern, Riek, Rudinger € 16,50

2010

- M 206: **Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher**
Holte € 18,50
- M 207: **ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa"**
nur als CD erhältlich € 24,00
- M 208: **Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland**
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00
- M 209: **Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik**
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ullitsch € 17,50
- M 210: **Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)**
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50
- M 211: **Alkoholverbot für Fahranfänger**
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50
- M 212: **Verhaltensweisen bei Notsituationen in Straßentunneln**
Färber, Färber (in Vorbereitung)
- M 213: **Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs**
Funk, Grüniger, Dittrich, Gößler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 33,00

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.