

Mobilitätsstudie Fahranfänger

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 220



bast

Mobilitätsstudie Fahranfänger

Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere

von

Walter Funk
Andreas H. Schneider
Ralf Zimmermann
Marco Grüninger

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

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 220

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 zum Forschungsprojekt FE 82.210/2001:
Mobilitätsstudie Fahranfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere

Projektbetreuung
Heidrun Grossmann

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 978-3-86918-188-2

Bergisch Gladbach, Februar 2012

Print  kompensiert
Id-Nr. 1216912
www.bvdm-online.de

Kurzfassung – Abstract

Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere

Die Studie beschreibt auf der Grundlage umfangreicher Erhebungsdaten die Pkw-Mobilität von Fahranfängern im ersten Jahr ihrer selbstständigen Fahrkarriere. Die Daten wurden an einer bundesweiten Zufallsstichprobe per einmaliger schriftlicher Befragung in einer Sommer- und einer Winterwelle erhoben. Die Verwendung von Wochenprotokollen mit tagbezogener Dokumentation erlaubt eine Betrachtung einzelner Zeitabschnitte (Tage, Wochen, Monate, Quartale, gesamtes erstes Jahr) und des Mobilitätsverlaufs. Insgesamt liegen der Studie 4.375 auswertbare Fragebogen zugrunde.

Neben Basisdaten zu Umfang und Entwicklung der Fahrleistung wurden Daten zu Fahrtzielen, Mitfahrern, befahrenen Straßenarten, Fahrbedingungen, Motiven des Autofahrens, Charakteristika der gefahrenen Pkw, Unsicherheiten im Straßenverkehr, Verkehrsverstößen und ihrer Sanktionierung sowie zur Beteiligung an Verkehrsunfällen erhoben.

Auf dieser Grundlage wurden charakteristische Ausprägungen der Mobilität und der Mobilitätsentwicklung für die Gesamtstichprobe sowie für Subgruppen, die nach soziodemographischen Merkmalen und nach Fahrerlaubnisbesitzdauer gegliedert sind, aufgezeigt.

Männliche Fahranfänger erbringen am Anfang des ersten Jahres ihrer selbstständigen Pkw-Mobilität geringere Fahrleistungen als gegen Ende dieses Zeitraums. Der aus der Verlaufsbetrachtung des Unfallrisikos bekannte initiale Gefährdungsschwerpunkt fällt für Männer bei fahrleistungsbezogener Betrachtung danach noch gravierender aus.

Auf der Grundlage der Merkmale Geschlecht, Alter bei Fahrerlaubniswerb, Stadt/Land und Berufsbereich wurden clusteranalytisch fünf Fahranfängertypen ermittelt und jeweils relevante Risikomerkmale (Verkehrsverstöße, Unfälle) und Risikoindikatoren (Wochenendmobilität, Extramotive, Fahrleistung/Exposition) ausgewiesen. Es zeigt

sich, dass die gängigen Risikoindikatoren (jugendspezifische Wochenendmobilität, „Extramotive“) nicht zu einer angemessenen Bestimmung des Verkehrsrisikos von Fahranfängern ausreichen.

Mobility study for beginner drivers – development of driving performance and highway use when starting to drive

The study describes the passenger car mobility of beginner drivers in the first year of independent driving, based on extensive survey data. The data were sampled in a nationwide random sampling survey with a single, written questionnaire in summer and a winter campaign. The use of weekly protocols with day-related documentation allows for the consideration of individual time periods (days, weeks months, quarters and the whole first year) and the development of mobility. The study was based on a total of 4 375 questionnaires suitable for evaluation.

In addition to the basic data concerning scope and development of driving performance, data on driving goals, passengers, road types driven, driving conditions, motives for driving, characteristics of the car driven, insecurity while driving, traffic offences and their punishment as well as participation in traffic accidents were collected.

These data were used to show characteristic forms of mobility and mobility development for the whole sample as well as for subgroups that were arranged by socio-demographic characteristics and the time since obtaining a driving licence.

Male beginner drivers drive shorter distances at the beginning of their first year of independent car mobility than at the end of this period. The initial risk concentration, which is known from the analysis of the development of accident risk, is therefore even more severe for men when the kilometres driven are taken into account.

Five beginner driver types were determined, based on a cluster analysis taking into account sex, age at the time the driving licence was acquired, city/state and professional field. The relevant risk

characteristics (traffic offences, accidents) and risk indicators (weekly mobility, additional motives, driving performance/exposure) were shown. It was found that the common risk indicators (youth-specific weekend mobility, "additional motives") are not sufficient to allow for an appropriate assessment of the traffic risk of beginner drivers.

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	7	Gewichtung.....	62
Mathematische Zeichen	7	4.3.1.1 Prüfung der Repräsentativität der Ausgangsstichprobe	62
Danksagung	7	4.3.1.2 Gewichtung.....	63
1 Ausgangspunkte und Ziele der Studie	9	4.3.2 Datenaufbereitung und Analyse- methoden.....	64
1.1 Definitorische Vorbemerkungen	9	5 Zusammensetzung der Fahranfänger nach soziodemographischen und fahrerlaubnisbezogenen Merkmalen	65
1.1.1 Junge Fahrer und Fahranfänger.....	9	5.1 Soziodemographie der Fahranfänger	65
1.1.2 Exposition	10	5.1.1 Alter und Geschlecht	65
1.2 Erkenntnisinteresse	11	5.1.2 Regionale Merkmale	65
1.3 Theoretischer Hintergrund.....	12	5.1.3 Migrationshintergrund.....	67
2 Charakterisierung der Untersuchungs- population und Zielgruppe	13	5.1.4 Schul- und Berufsausbildung	69
2.1 Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B.....	13	5.1.5 Wohnsituation.....	72
2.2 Soziale und entwicklungsspezifische Besonderheiten junger Fahranfänger	14	5.2 Fahrerlaubnisnehmer der Fahranfänger	73
2.2.1 Soziodemographische Struktur	14	5.2.1 Anzahl der Fahrstunden	73
2.2.2 Entwicklungsspezifische Besonderheiten .	15	5.2.2 Anzahl der Prüfungsversuche	74
3 Unfallrisiken junger Fahranfänger	17	5.2.3 Besitz weiterer Fahrerlizenzen	76
3.1. Allgemeine Unfallcharakteristika	18	5.3 Fahranfängerkohorten nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes	78
3.2 Spezifische Risikofaktoren: Unerfahrenheit und Jugendlichkeit.....	23	6 Exposition der Fahranfänger im Straßenverkehr	82
3.2.1 Fahrpraktische Unerfahrenheit	25	6.1 Pkw-Verfügbarkeit der Fahranfänger.....	83
3.2.2 Jugendlichkeit	27	6.1.1 Umfang und Art der Pkw-Verfügbarkeit ..	83
3.2.3 Relative Einflussstärke von Unerfahrenheit und Jugendlichkeit	32	6.1.2 Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche	88
3.3 Weitere sozial-psychologische Einflussfaktoren.....	33	6.2 Charakteristika des am häufigsten benutzten Pkw	95
3.3.1 Fahrmotive	33	6.2.1 Pkw-Alter	95
3.3.2 Lebensstiltypen junger Fahrer	34	6.2.2 Motorleistung	95
4 Untersuchungsanlage	39	6.2.3 Fahrzeughalter	97
4.1 Untersuchungsdesign.....	39	6.2.4 Überwiegender Fahrer	98
4.1.1 Potentiale und Grenzen von Quer- schnittserhebungen für die Abbildung von Entwicklungsverläufen	39	6.2.5 Tuning.....	100
4.1.2 Bildung der Fahranfängerkohorten	40	6.2.6 Aktueller Reparaturaufwand.....	103
4.1.3 Erhebungsinstrument	41	6.3 Fahrleistung im ersten Jahr der Fahrkarriere.....	104
4.1.4 Berechnung des Stichprobenumfangs .	52	6.3.1 Gesamtfahrleistung der Fahranfängerkohorten.....	104
4.2 Durchführung der Erhebung.....	53	6.3.2 Durchschnittliche tägliche Fahrleistung aller Fahranfänger und Pkw-mobiler Fahranfänger, Entwicklung nach Wochentagen sowie subgruppen- spezifische Unterschiede	111
4.2.1 Feldzugang	53	6.3.3 Durchschnittliche wöchentliche Fahr- leistung aller Fahranfänger und Pkw- mobiler Fahranfänger sowie sub- gruppenspezifische Unterschiede	146
4.2.2 Feldphase – Ziehung der Stichproben ...	55	6.3.4 Durchschnittliche monatliche Fahr- leistung aller Fahranfänger und der	
4.2.3 Fragebogenrücklauf	57		
4.3 Grundlagen der Datenanalyse	61		
4.3.1 Repräsentativitätsprüfung und			

	Pkw-mobilen Fahranfänger sowie subgruppenspezifische Unterschiede... 156		
6.3.5	Kumulative Entwicklung der monatlichen Fahrleistung im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes..... 168		
6.4	Fahrtziele im ersten Jahr der Fahrkarriere..... 168		
6.4.1	Fahrtziele und ihre Veränderungen nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes 169		
6.4.2	Fahrtziele in Abhängigkeit vom Wochentag..... 172		
6.4.3	Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der Fahrtziele 175		
6.5	Mitfahrer im ersten Jahr der Fahrkarriere 181		
6.5.1	Mitfahrer und ihre Veränderungen nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes 181		
6.5.2	Mitfahrer in Abhängigkeit vom Wochentag..... 184		
6.5.3	Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der Mitfahrer 185		
6.6	Befahrene Straßenarten im ersten Jahr der Fahrkarriere..... 191		
6.6.1	Befahrene Straßenarten und ihre Veränderungen nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes 191		
6.6.2	Befahrene Straßenarten in Abhängigkeit vom Wochentag 192		
6.6.2	Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der befahrenen Straßenarten.. 192		
6.7	Fahrbedingungen im ersten Jahr der Fahrkarriere..... 199		
6.7.1	Fahrbedingungen und ihre Veränderungen nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes 199		
6.7.2	Fahrbedingungen in Abhängigkeit vom Wochentag 203		
6.7.3	Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der Fahrbedingungen..... 204		
7	Fahrungsicherheiten, Extramotive, Verkehrsverstöße und Verunfallung von Fahranfängern 211		
7.1	Fahrungsicherheiten junger Fahrer 211		
7.1.1	Fahrungsicherheiten nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes..... 212		
7.1.2	Subgruppenspezifische Unterschiede der Fahrungsicherheiten 219		
7.2	Verbreitung von Extramotiven des Autofahrens unter Fahranfängern..... 223		
7.2.1	Entwicklung der Extramotive von Fahranfängern 223		
7.2.2	Subgruppenspezifische Unterschiede der Extramotive von Fahranfängern 228		
7.3	Verkehrsverstöße von Fahranfängern und deren Sanktionierung.....231		
7.3.1	Verkehrsverstöße231		
7.3.2	Verwarnungen und Bußgelder241		
7.3.3	Verunfallung von Fahranfängern.....250		
8	Typologie der Fahranfänger255		
8.1	Auswahl der adäquaten Merkmale255		
8.2	Durchführung der Clusteranalyse257		
8.3	Beschreibung Fahrertypen.....257		
8.3.1	Zuordnung der Fahranfänger zu den Clustern258		
8.3.2	Soziodemographie der Fahrertypen.....258		
8.4	Exposition der extrahierten Fahrertypen..259		
8.4.1	Fahrleistung der Fahrertypen259		
8.4.2	Jugendspezifische Fahrstile der Fahrertypen263		
8.4.3	Fahrpraktische Unsicherheit der Fahrertypen264		
8.4.4	Extramotive der Fahrertypen266		
8.4.5	Verkehrsverstöße der Fahrertypen266		
8.4.6	Verunfallung der Fahrertypen.....267		
9	Zusammenfassung der Ergebnisse268		
9.1	Fragestellung und verwendete Methode..268		
9.2	Zentrale Ergebnisse im Überblick269		
9.2.1	Charakteristika der genutzten Pkw.....269		
9.2.2	Umfang und Entwicklung der Fahrleistung von Fahranfängern im ersten Jahr selbstständiger Fahrpraxis269		
9.2.3	Ausprägung und Entwicklung qualitativer Mobilitätsmerkmale270		
9.2.4	Verkehrsauffälligkeiten und Unfallbeteiligung273		
9.2.5	Typologie der Fahranfänger274		
9.3	Fazit.....275		
	Literaturverzeichnis276		

Abkürzungsverzeichnis

BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
ca.	circa
DEKRA	Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein
et al.	et alii (und andere)
etc.	et cetera
f / ff	folgende
FE	Fahrerlaubnis
FeV	Fahrerlaubnis-Verordnung
GDL	Graduate Driver Licensing (gestufter Fahrerlaubniserwerb)
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
km	Kilometer
km / h	Stundenkilometer
KONTIV	Kontinuierliche Verkehrserhebung
kW	Kilowatt
LK	Landkreis
m. a. W.	mit anderen Worten
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PS	Pferdestärken
sog.	so genannt(e)
StBA	Statistisches Bundesamt
StVG	Straßenverkehrsgesetz
Tab.	Tabelle
TP(s)	Technische Prüfstelle(n)
TÜV	Technischer Überwachungs-Verein
u. a.	und andere
u. ä.	und ähnliche
usw.	und so weiter
VdTÜV	Verband der Technischen Überwachungsvereine
vgl.	vergleiche
vs.	versus
VZR	Verkehrszentralregister
z. B.	zum Beispiel

Mathematische Zeichen

df	degrees of freedom (Freiheitsgrade)
n	Anzahl der Befragten (Umfang der Stichprobe)
p	Exaktes Signifikanzniveau
s	Standardabweichung
χ^2	Chi-Quadrat
\tilde{x}	Median
ξ	arithmetischer Mittelwert
>	größer
<	kleiner

Danksagung

Für die freundliche Unterstützung bei der Durchführung der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ sei folgenden Institutionen herzlich gedankt:

ADAC Verkehrsmarketing und Vertrieb, DEKRA Automobil GmbH, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Landesamt für Straßenbau und Verkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Landesbetrieb Verkehr Hamburg, TÜV Pfalz, TÜV Verkehr und Fahrzeug GmbH („TÜV Süd“), TÜV Saarland Automobil GmbH, TÜV Hessen, TÜV Hannover / Sachsen-Anhalt e. V. („TÜV Nord“), RWTÜV Fahrzeug GmbH, TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e. V.;

1 Ausgangspunkte und Ziele der Studie

Einleitend zur Berichterstattung über die Entwicklung der Fahrleistung und die Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere erfolgt zunächst eine definitorische Klärung zentraler Begriffe (vgl. Abschnitt 1.1), danach wird das Erkenntnisinteresse des Forschungsprojektes näher umrissen (vgl. Abschnitt 1.2) und der forschungsleitende theoretische Hintergrund (vgl. Abschnitt 1.3) skizziert.

1.1 Definitorische Vorbemerkungen

Die wissenschaftliche Beschäftigung mit dem Mobilitätsverhalten in der ersten Phase des selbstständigen Autofahrens legt die definitorische Klärung einiger zentraler Begriffe nahe, wie „Fahranfänger“¹, „Junge Fahrer“ sowie „Junge Fahranfänger“, denn diese erhalten in der vorliegenden Studie besondere Aufmerksamkeit. Erläutert wird des Weiteren der Begriff „Exposition“, als Grundlage der abhängigen Variablen der vorliegenden Untersuchung.

1.1.1 Junge Fahrer und Fahranfänger

Das Adjektiv „jung“ kann im interessierenden Problemkontext zwei Bedeutungen haben:

- Zum einen kann es sich auf das Lebensalter der Fahrer beziehen. Der in der internationalen wissenschaftlichen Diskussion etablierte Begriff „Junge Fahrer“ („young drivers“) trifft hinsichtlich eines geringen Alters vor allem in angelsächsischen Ländern tatsächlich zu, da dort teilweise sogar bereits mit 15 Jahren (Neuseeland) und häufig mit 16 oder 17 Jahren die Pkw-Fahrerlaubnis erworben werden kann.

In der amtlichen Statistik und deutschsprachigen Literatur werden unter dem Begriff „Junge Fahrer“ in der Regel Fahranfänger im Alter von 18 bis unter 24 Jahre verstanden. Diese Altersgruppe ist durch unverhältnismäßig hohe Unfallhäufigkeiten im Straßenverkehr charakterisiert (vgl. hierzu Abschnitt 3.1).

- Zum anderen könnte das Adjektiv „jung“ aber auch auf die noch relativ kurze Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes oder die geringere bishe-

rige Fahrleistung und damit implizit auf den Aspekt noch fehlender Fahrerfahrung hinweisen. In diesem Sinne wären auch 50- oder 60-jährige Führerscheinneulinge „junge“ Fahrer. Hingegen würde nach diesem Begriffsverständnis ein 24-jähriger Fahrer mit sechs Jahren Fahrpraxis nicht mehr zu den „jungen“, sondern zu den erfahrenen „älteren“ Fahrern gehören.

Es gibt bislang in der wissenschaftlichen Diskussion keine etablierten Grenzen – z. B. hinsichtlich der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes oder der Fahrleistung – für die Beendigung des Anfängerstatus als Autofahrer. Um Missverständnisse auszuschließen, empfiehlt es sich, die in der vorliegenden Studie verwendeten Begriffe eindeutig zu definieren:

- Auf den Begriff „Junge Fahrer“ wird nachfolgend im Sinne der Kennzeichnung des Lebensalters 18- bis 24-jähriger Fahrer zurückgegriffen, z. B. bei der Darstellung von Forschungsbefunden zu Unfallrisiken von Jugendlichen und jungen Erwachsenen.

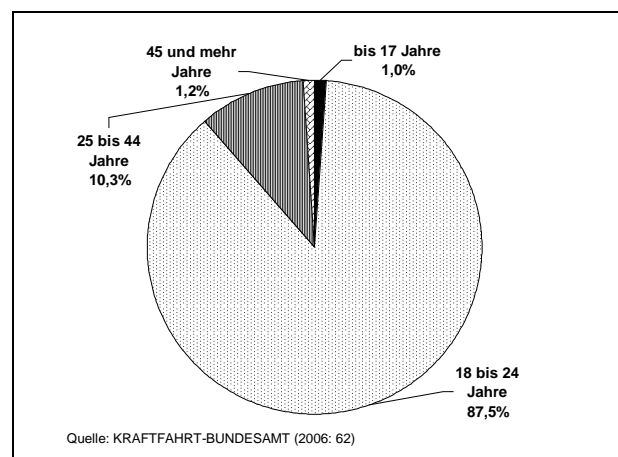


Bild 1-1: Ersterteilungen und Erweiterungen auf die Fahrerlaubnis Klasse B – nach dem Alter, 2004

- Als „Fahranfänger“ werden im allgemeinen Sprachgebrauch Fahrer bezeichnet, die ihre ersten (selbstständigen) Fahrerfahrungen nach der Fahrerlaubnisprüfung machen. In Bild 1-1 ist zu sehen, dass im Jahr 2004 der Großteil der Ersterteilungen und Erweiterungen von Fahrerlaubnissen auf die Klasse B (87,5 %) an junge Erwachsene zwischen 18 und 24 Jahren ging. Der Begriff „Fahranfänger“ ist jedoch nicht an ein bestimmtes Alter gebunden, auch wenn die Mehrheit der Fahranfänger zugleich hinsichtlich des Lebensalters jung ist.

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.

Nachfolgend werden alle Personen als „Fahranfänger“ bezeichnet, die in den zurückliegenden zwölf Monaten die Fahrerlaubnis der Klasse B („Pkw-Führerschein“)² erworben haben.

- Im Mittelpunkt des Interesses dieser Studie stehen die im doppelten Sinne „jungen“ Fahrer, also die jungen Erwachsenen als Führerscheinneulinge, die nachfolgend als „junge Fahranfänger“ bezeichnet werden. Sie sind die vordringliche Zielgruppe für Handlungsempfehlungen zur Verkehrssicherheit von Pkw-Fahranfängern.

Die Untersuchungsgruppe in der vorliegenden Studie umfasst jedoch alle Fahranfänger, unabhängig von ihrem Alter. Um unter anderem auch altersspezifische Einflüsse im Sinne des Jugendlichkeitsfaktors identifizieren zu können, sind auch die Daten älterer Fahranfänger als relevante Vergleichsgruppe erforderlich. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde die möglichst tiefe Durchdringung des ersten Jahres des Fahrerlaubnisbesitzes ins Zentrum des Interesses einer schriftlichen Befragung von Fahranfängern gestellt. Hierfür lassen sich folgende Gründe anführen:

- In den ersten zwölf Monaten des fahrpraktischen Kompetenzaufbaus ist der größte Zuwachs an Fahrkompetenz bzw. der stärkste Rückgang in der Verunfallung zu erwarten (vgl. MAYHEW, SIMPSON, PAK 2003: 684, 690; CARSTENSEN 2002: 115, 121; SCHADE 2000; SAGBERG 1998a; 1998b: 21 sowie Abschnitt 3.1).
- Neu zu implementierende Fahrerlaubnis- oder Verkehrssicherheitsmaßnahmen können zudem am ehesten im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes greifen (vgl. MAYHEW, SIMPSON, PAK 2003: 690).

Anlehnend an die Klassifikationsempfehlung von HANSJOSTEN, SCHADE (1997: 51) werden nachfolgend in der Regel drei Altersgruppen unter den Fahranfängern unterschieden:

- Sog. „Früheinsteiger“ im Alter von 17 und 18 Jahren³

² Dabei handelt es sich um: „Kraftfahrzeuge – ausgenommen Krafträder – mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Führersitz (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg oder mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zur Höhe der Leermasse des Zugfahrzeugs, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 3500 kg nicht übersteigt)“ (§ 6 FeV).

³ Zum Zeitpunkt des Feldzugangs in der ersten Hälfte des Jahres 2005 (vgl. Abschnitt 4.2) wurde in Niedersachsen bereits der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“

- sog. „Mittlere Einsteiger“ im Alter von 19 bis 24 Jahre und

- sog. „Späteinsteiger“, die beim Erwerb der Fahrerlaubnis 25 Jahre und älter sind.

Das Alter zum Zeitpunkt des Fahrerlaubnisbesitzes wird darüber hinaus explizit als kategoriale unabhängige Variable oder Determinante des Mobilitätsverhaltens der Fahranfänger einbezogen.

1.1.2 Exposition

Das (sozial-)epidemiologische Konstrukt der Exposition ist der Medizin entlehnt, wo es zur Bezeichnung der „... Gesamtheit der äußeren Bedingungen, denen ein Organismus ausgesetzt ist“ (PSCHYREMBEL 1999: ohne Seitenangabe), verwendet wird.

In der Epidemiologie spiegelt die Exposition „... die Situation wider, deren Auswirkung beobachtet werden soll“ (BRAND, HELLEMEIER 1993: 20). Im hier interessierenden Problemkontext der Autobenutzung durch Fahranfänger sind insbesondere die „negativen Auswirkungen“ im Sinne von Verkehrsunfällen recht gut quantifizierbar (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2005b). Auch die englischsprachige Ausdrucksweise „exposure to crash risk“ (CHIPMAN et al. 1993: 207) bringt diesen Aspekt markant auf den Punkt. Über die in der Definition angesprochene „Situation“ – also in unserem Problemzusammenhang das Autofahren bzw. die Teilnahme junger Fahrer am (potenziell gefahrträchtigen) Straßenverkehr und dabei insbesondere deren Entwicklung zu Beginn der Fahrkarriere – weiß man bislang noch recht wenig.

Im Kontext dieses Forschungsprojektes bezeichnet die Exposition die Art und Weise der Verkehrsbeteiligung als Pkw-Fahrer. In der Literatur dominieren die Expositionsmaße der zurückgelegten Distanz (Fahrleistung)⁴ und der im Straßenverkehr verbrachten Zeit⁵ (vgl. ANDREY 2006: 3). Über

durchgeführt. Deshalb gelangten vereinzelt auch 17-jährige Modellversuchsteilnehmer in die Stichprobe der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“. Aufgrund ihrer geringen Anzahl (n = 125) werden diese nachfolgend zusammen mit den 18-jährigen Fahranfängern ausgewertet.

⁴ 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).

⁵ Das sog. „Mobilitätszeitbudget“ oder die „Verkehrsbeteiligungsdauer“ bezeichnen dabei „... die für Ortsveränderungen zur Verfügung stehende Zeit pro Person und Zeitein-

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 1994b: 31 sowie Abschnitt 6.4ff).

Vereinfacht ausgedrückt informiert die Exposition der jungen Fahrer im Kontext des hier vorgelegten Berichtes also über das „Wie viel“ und das „Wie“ ihrer Autobenutzung.

1.2 Erkenntnisinteresse

Aktuelle Expositionsdaten sind aus mehreren Gründen für die Straßenverkehrssicherheitsforschung von Interesse:

- Zunächst einmal um überhaupt zu wissen, in welchem Ausmaß Fahranfänger ein Auto für ihre Mobilität nutzen. Hier spielt der quantitative Aspekt der Fahrleistung ebenso eine Rolle wie qualitative Aspekte bezüglich wann, wohin, mit wem, in welchen Verkehrsräumen, bei welchen Witterungsverhältnissen etc.

Dies ist von besonderem Interesse, als sich das erste Jahr der Fahrkarriere als eine hocheffiziente Lernphase erwiesen hat, in der Fahranfänger ihr Unfallrisiko aufgrund des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus um mehr als die Hälfte verringern (vgl. SCHADE 2001). Gleichzeitig ist das Wissen um die näheren Begleitumstände in der initialen fahrpraktischen Lernphase – wie viel gefahren wird, wie gefahren wird und wie sich die Fahranfänger darin unterscheiden – ausgesprochen bruchstückhaft. Auf der Grundlage dieses bruchstückhaften Wissens kann kaum beurteilt werden, welche Gestaltung der initialen fahrpraktischen Lernphase einen besonderen Lernertrag für die Verbesserung der Verkehrssicherheit verspricht. Um hierzu verwertbare und systematische Hinweise zu erhalten, gilt es, die empirische Wirklichkeit zu Beginn der Fahrkarriere in relevanten quantitativen und qualitativen Aspekten nachzuzeichnen. Dies ist das Hauptanliegen dieser Studie.

Darüber hinaus ist das Wissen um die Exposition junger Fahrer aus folgenden Gründen wichtig:

- Um die elaboriert vorliegenden Daten zur Verunfallung junger Fahrer im Straßenverkehr zusammen mit Daten zu ihrer Exposition zu Analysen der Risikoabschätzung heranziehen zu können,
- um Präventionsmaßnahmen zielgruppenadäquat entwickeln und einsetzen zu können und
- um die Auswirkungen bereits implementierter Sicherheitsmaßnahmen fundiert beurteilen zu können.

Vor diesem Hintergrund geht es in der vorliegenden Studie um

- die empirische Bestimmung des Umfangs und der Qualität der Autobenutzung, die sog. Exposition, von Fahranfängern in den ersten zwölf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes bzw. des selbstständigen Fahrens,
- die repräsentative Erfassung der interessierenden Mobilitätsmerkmale der Fahranfänger und
- die Herausarbeitung relevanter Bestimmungsgrößen der Pkw-Mobilität von Fahranfängern.

Der anfängliche Verlauf der Fahrkarriere für Fahranfänger der Klasse B in Deutschland soll durch diese Studie quantitativ und qualitativ nachvollzogen werden. Dabei wird die Aussagefähigkeit der Daten für relativ kurze Zeitintervalle der Fahrkarriere angestrebt. Hierbei interessieren

- die quantitative Exposition (z. B. Erarbeitung einer aktuellen Datenbasis der Fahrleistung in Kilometern),
- qualitative Aspekte der Exposition (z. B. Fahrtziel, Mitfahrer, Straßentyp, Tageszeit, Verunfallung etc.) sowie
- empirisch, z. B. anhand weniger soziodemographischer Merkmale, einfach zu erkennende und leicht zu unterscheidende Fahrertypen, die auch in abschließenden Handlungsempfehlungen maßnahmeseitig relevant werden können.
- Die empirisch ermittelten Expositionsgrößen auf der Aggregatebene diverser soziologisch unterschiedener Fahranfängergruppen können zudem später gegebenenfalls in anderen Forschungsprojekten zusammen mit Daten der Verunfallung (z. B. aus dem Verkehrszentralregister des Kraftfahrt-Bundesamtes) in eine Modellierung auf Aggregatebene eingehen.

Der einschlägige Problemhintergrund der hier bearbeiteten Fragestellung lässt sich durch folgende Fakten benennen:

heit“ (vgl. LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000: 14).

- Fahranfänger weisen – im Vergleich zu Fahrern, die bereits seit längerer Zeit die Fahrerlaubnis besitzen – deutlich höhere Verunfallungshäufigkeiten auf. Unter den Fahranfängern wiederum sind insbesondere die „jungen“ Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren besonders gefährdet, im Straßenverkehr zu verunfallen (vgl. Abschnitt 3.1).
- Zwar ist dieses Phänomen weltweit zu beobachten, jedoch zeigt sich anscheinend in Deutschland – verglichen mit jungen Fahranfängern in anderen Ländern – eine besondere Schwere dieses Problems.

Die Ursachen für das stark erhöhte Unfallrisiko junger Fahrer werden allgemein in Risikofaktoren, die an altersspezifische Einstellungen und Verhaltensweisen geknüpft sind, geringer Fahrerfahrung und einer spezifischen, alterstypischen Verkehrsexposition gesehen (vgl. z. B. KRAMPE 2004; WILLMES-LENZ 2002; MAYCOCK, LOCKWOOD, LESTER 1991; STEVENSON et al. ohne Jahr sowie ausführlich Kapitel 3):

- Als Aspekte jugendtypisch-verhaltensrelevanter Einstellungen benennt WILLMES-LENZ „... erhöhte Risikobereitschaft, Überschätzung der eigenen Fähigkeiten, Unverletzlichkeitsglauben und Neigung zum Austesten persönlicher Grenzen“ (2002: 8).⁶ Diese Persönlichkeitsaspekte, evtl. ergänzt „... durch ein noch brüchiges Selbstkonzept in einem Kontext der Identitätssuche“ (WILLMES-LENZ 2002: 8), sowie eine alterstypisch große Relevanz der Bezugsgruppe kann in bestimmten Freizeitkontexten (z. B. am Wochenende, nachts, beim Diskobesuch) zu prekären Handlungssituationen führen, in denen Normen und Erwartungen des sozialen Umfeldes (Gleichaltrigen- oder Bezugsgruppe, Mitfahrer) die Handlungsabsichten junger Fahrer relativ leicht beeinflussen können (vgl. WILLMES-LENZ 2002: 8).⁷
- Noch fehlende Fahrerfahrung und Handlungs-routinen erfordern ein besonders hohes Maß an bewusster Aufmerksamkeit in allen Aspekten des Autofahrens (vgl. WILLMES-LENZ 2002: 8). Die Entdeckung potenzieller Gefahren („hazard perception“) und das entsprechende richti-

ge Reagieren darauf („decision making“) nötigen Fahranfängern – zusätzlich zur eigentlichen Fahrzeugbeherrschung – offensichtlich größere kognitive Anstrengungen ab als erfahreneren Autofahrern (vgl. GREGERSEN 2003: 31; DEERY 1999: 229; MACDONALD 1994b: 21; DRUMMOND 1989: 26, 28). Als mögliche Folge dieser Mehrfachbeanspruchung unerfahrener Fahranfänger wird in der Literatur die Gefahr einer kognitiven Überlastung („cognitive overload“) thematisiert (vgl. z. B. MAYHEW, SIMPSON 1999: 26), die zu einer Beeinträchtigung der angemessenen Ausführung der Fahraufgabe führen kann.

- Die Verkehrsexposition junger Fahrer ist insofern spezifisch, als sich die in dieser Altersgruppe subjektiv besonders wichtige Freizeitgestaltung in typischen Mustern des Verkehrsverhaltens niederschlägt, wobei im Problemzusammenhang junger Fahrer insbesondere die nächtliche Freizeitmobilität an Wochenenden anzusprechen ist (vgl. MÄDER, PÖPPEL-DECKER 2001; SCHULZE 1998).

1.3 Theoretischer Hintergrund

Probleme der Straßenverkehrssicherheit werden nachfolgend vor dem Hintergrund eines Verständnisses von Verkehrssicherheit als soziales und soziologisches Problem analysiert (vgl. BÜSCHGES 1993a; BÜSCHGES, WITTENBERG 1999). Hierzu wird in den Analysen von der Komplexität des Verkehrsgeschehens als „... Produkt aus einer sachlich, zeitlich und räumlich abgrenzbaren Kombination von Verkehrsteilnehmern und Verkehrsmitteln auf Verkehrswegen in Verkehrsräumen und eingebettet in eine Verkehrsumwelt“ (BÜSCHGES 1993b: 81) ausgegangen. Verkehrszwecke und Verkehrsnormen sind dabei abhängig von soziokulturellen und sozioökonomischen Verhaltensmustern, den vorherrschenden sozialmoralischen Leitideen und Weltbildern, dem Stand der materiellen Kultur sowie den Institutionen sozialer Ordnung (vgl. hierzu allgemein BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998). Generell wird die Verkehrsteilnahme einer Person als „soziales Handeln“ (BÜSCHGES, WITTENBERG 1999: 704) interpretiert.

Zur Analyse des Problems der Verkehrssicherheit junger Fahrer wird auf ein theoretisches Modell rekurriert, das mehr oder minder stabile Rahmenbedingungen menschlichen Handelns (Strukturaspekt) mit den Wünschen und Zielen der handelnden Individuen (individualistischer Aspekt) verknüpft. Ein solcher strukturell-individualistischer Problemzugriff geht davon aus, dass sich soziales

⁶ Vgl. zum Risikoverhalten Jugendlicher und junger Erwachsener HURRELMANN (2003), LIMBOURG, RAITHEL, REITER (2001) oder RENNER, ANDERLE (1999) sowie Abschnitt 2.2.

⁷ Vgl. in diesem Kontext auch HOLTE (2003), der unter anderem auf neurobiologische und -psychologische Aspekte abstellt und das altersspezifische Risikoverhalten evolutionstheoretisch beleuchtet.

Handeln und seine Folgen nicht allein durch Bezugnahme auf die Beweggründe, d. h. die Motivationen der Handelnden erklären lassen, sondern nur, wenn die Interaktionsbeziehungen, das soziale Umfeld, die soziale Ordnung, in der die Handelnden leben, die sozialen Institutionen und deren Funktionen sowie deren Interpretation durch die Handelnden mit herangezogen werden. Hierbei sind folgende Vorstellungen zentral, die sich gut auf die Analyse des Verkehrsverhaltens bzw. die Verkehrssicherheit von Fahranfängern anwenden lassen (vgl. hierzu BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 95ff):

- Menschen handeln intentional und versuchen, mit ihnen geeignet erscheinenden und für sie verfügbaren Mitteln auf der Grundlage ihrer jeweiligen Charaktereigenschaften und Persönlichkeitsmerkmale sowie unter Berücksichtigung der gegebenen Umstände ihre persönlichen Ziele zu erreichen.

Bezogen auf („junge“) Fahranfänger stellt sich in diesem Kontext z. B. die Frage nach der Motivation der Pkw-Nutzung: Soll primär ein bestimmtes Mobilitätsziel erreicht werden, oder stehen Persönlichkeitsmerkmale (wie z. B. Extraversion) bzw. andere Motive (z. B. Imponiergehabe oder sog. „Extramotive“ des Fahrens) im Vordergrund?

- Für die Handlungsmöglichkeiten wie für die Handlungsfolgen sind die Interaktionsbeziehungen der Menschen, sowie deren rechtliche Ordnung und institutionelle Einbindung von besonderem Gewicht.

In dem uns interessierenden Problemkontext ist davon auszugehen, dass zumindest hinsichtlich der Pkw-Verfügbarkeit die Einbindung der „jungen“ Fahranfänger in ihre Herkunftsfamilie nach wie vor bedeutsam ist, darüber hinaus die Einbindung in (Aus-)Bildungsinstitutionen und Erwerbsarbeit.

- Charaktereigenschaften und Persönlichkeitsmerkmale können erhebliche Variationen aufweisen und sind das Produkt der für den individuellen Lebenslauf, die Biografie, charakteristischen Interaktion von Erbeigenschaften und Umweltbedingungen.
- Jede Handlung und jedes Handlungsergebnis, im hier interessierenden Kontext also die Exposition von Pkw-Fahranfängern, ist das Produkt aus kulturellen Rahmenbedingungen, institutionellen Regeln, situationsbezogenen Gegebenheiten und persönlichkeitspezifischen Faktoren.

Diese Heuristik verweist zugleich auf potenziell relevante Einflussfaktoren auf die Verkehrsexposition und Entwicklung der Fahrkarriere von Fahranfängern. Damit lassen sich die folgenden theoretischen Analyseebenen dieser Studie identifizieren:

- die handelnde Person (Fahranfänger),
- die soziale Situation (Fahr-, Freizeitverhalten, Relevanz der Bezugsgruppe),
- institutionelle Vorgaben (Procedere des Fahrerlaubniserwerbs, Altersgrenzen) und
- kulturelle Muster (Normen und Erwartungen).

2 Charakterisierung der Untersuchungspopulation und der Zielgruppe

Zur Charakterisierung der Untersuchungspopulation der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ wird auf die Zusammensetzung der Fahrerlaubniserwerber der Klasse B eingegangen, differenziert nach Art der Erteilung der Fahrerlaubnis sowie nach Alter und Geschlecht (vgl. Abschnitt 2.1). Des Weiteren werden soziale und entwicklungspezifische Besonderheiten der Zielgruppe junger Fahranfänger beleuchtet (vgl. Abschnitt 2.2).

2.1 Fahrerlaubniserwerber der Klasse B

Für das Jahr 2004 gibt das Kraftfahrt-Bundesamt die Anzahl der Fahrerlaubniserteilungen in der Klasse B mit 948.837 an (vgl. KBA 2006: 58). Über drei Viertel (77,4 %) davon waren sog. Ersterteilungen, weitere 12,7 % waren Erweiterungen einer bereits bestehenden Fahrerlaubnis der Klassen M, S, L, T oder A1⁸ auf die Klasse B, bei 5,7 % handelte es sich um eine Registrierung / einen Umtausch einer EU- / EWR-Fahrerlaubnis bzw. einer ausländischen Fahrerlaubnis, 3,9 % waren Neuerteilungen nach vorangegangener Negativentscheidung und 0,2 % sog. Erteilungen / Erwei-

⁸ Folgende Fahrerlaubnisklassen können bereits ab dem Alter von 16 Jahren erworben werden: Klasse M: zweirädrige Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor (Moped, Mokick); Klasse S: dreirädrige Kleinkrafträder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge; Klasse L: selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Stapler und andere Flurförderzeuge; land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen; Klasse T: selbstfahrende Arbeitsmaschinen; land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen; Klasse A1: Leichtkrafträder (vgl. http://www.kba.de/Stabsstelle/Presseservice/Archiv/FE-Klassen/fe_klassen_aktuell.htm vom 12.01.2006).

terungen unter erleichterten Bedingungen⁹ (vgl. Bild 2-1).

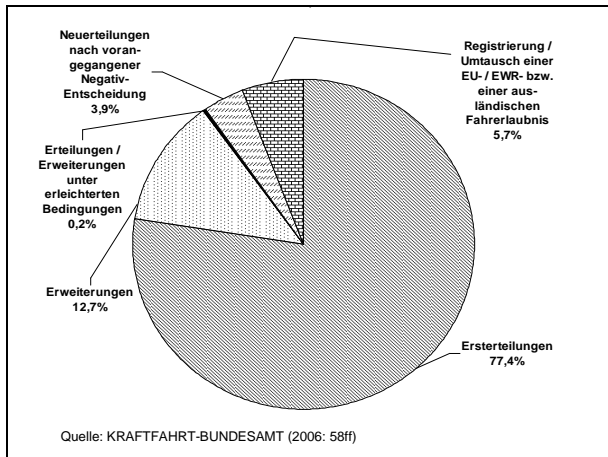


Bild 2-1: Fahrerlaubniserteilungen der Klasse B – nach der Art der Erteilung, 2004

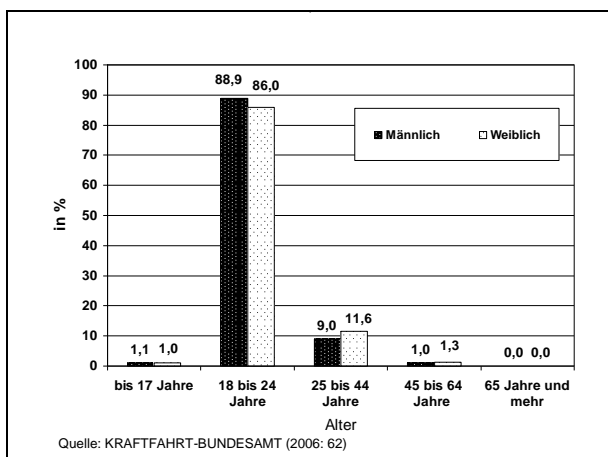


Bild 2-2: Fahrerlaubniserteilungen und Erweiterungen auf die Klasse B – nach Alter und Geschlecht der Fahrerlaubnisnehmer, 2004

Bild 2-2 differenziert das Alter und das Geschlecht jener Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B, welche diese im Jahr 2004 im Zuge einer Ersterteilung oder Erweiterung erworben hatten. Nahezu neun von zehn männlichen und 86 % der weiblichen Fahrerlaubnisnehmer unternahmen diesen Schritt im Alter von 18 bis 24 Jahren. Insbesondere unter den 25- bis 44-Jährigen erwarben relativ mehr Frauen als Männer die Pkw-Fahrerlaubnis.

2.2 Soziale und entwicklungsspezifische Besonderheiten junger Fahrer

Im Mittelpunkt des Forschungsinteresses stehen die – auch hinsichtlich des Alters „jungen“ – Fahrer im Alter von 18 bis 24 Jahre. Differenziertere Informationen über diese Subpopulation stehen amtlicherseits nicht zur Verfügung. Zu deren weiteren Charakterisierung wird deshalb auf die amtliche Bevölkerungsstatistik zurückgegriffen und Befunde der Jugendforschung herangezogen.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Gesamtbevölkerung im Alter von 17 bzw. 18 bis 24 Jahren nicht deckungsgleich ist mit der Gruppe der Fahrer. Denn einerseits erwirbt nicht jeder in diesem Alter die Fahrerlaubnis der Klasse B, und andererseits finden sich unter den Fahrerlaubnisbesitzern selbstverständlich auch Personen, die älter als 24 Jahre sind.¹⁰

2.2.1 Soziodemographische Struktur

Die jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 24 Jahren machten zum Jahresende 2004 ca. 8,2 % der Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland aus (ca. 6,8 Mio. Personen) (vgl. STBA 2005c). In den 16 Bundesländern variierten die Bevölkerungsanteile dieser Altersgruppe mit über zwei Prozentpunkten. Besonders hoch waren ihre Anteile in den neuen Bundesländern und Berlin – ein später Hinweis auf die früher deutlich höheren Geburtenraten in der damaligen DDR (vgl. Bild 2-3).

Wie aus der Bevölkerungsstatistik bekannt ist (vgl. SCHÄFERS, SCHERR 2005: 32f), liegt der Anteil der Männer (ca. 51 %) auch unter den 18- bis 24-Jährigen etwas über jenem der Frauen. Dies ist auch für jeden einzelnen Altersjahrgang nachweisbar (vgl. STBA 2005c).

⁹ Darunter versteht man eine „... Erteilung / Erweiterung auf Grund einer bereits anderweitig bestehenden deutschen allgemeinen oder dienstlichen Fahr(lehr-)erlaubnis (Umschreibung)“ (KBA 2006: 60, Fußnote 3).

¹⁰ Dies schlägt sich auch in der vorliegenden Untersuchung nieder, in der aus forschungspraktischen Gründen das Erhebungsdesign und der Feldzugang altersunabhängig konzipiert werden (vgl. die Abschnitte 4.1 und 4.2).

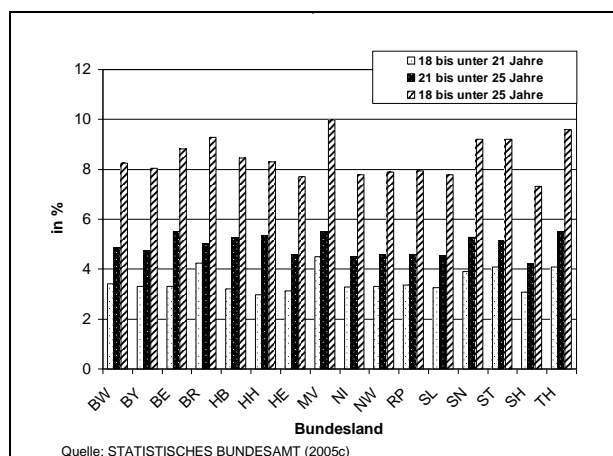


Bild 2-3: Bevölkerungsanteile verschiedener Altersgruppen junger Erwachsener am 31.12.2004 – nach Bundesländern¹¹

In der Jugendforschung werden für diese Altersgruppe je nach Altersbereich unterschiedliche Bezeichnungen verwendet.

- So werden die 17-Jährigen noch als in der Pubertät und als „Jugendliche im engeren Sinn“ bezeichnet,
- die ca. 18- bis 21-Jährigen bereits als nachpubertär oder sog. „Heranwachsende“ und
- die 21-Jährigen und Älteren schließlich als „junge Erwachsene“.
- Auch die Bezeichnung der ca. 12- bis 18-Jährigen als „Adoleszente“ und der über 18-Jährigen als „Post-Adoleszente“ ist gebräuchlich (vgl. SCHÄFFERS, SCHERR 2005: 24f; OERTER, DREHER 1995: 328).

2.2.2 Entwicklungsspezifische Besonderheiten

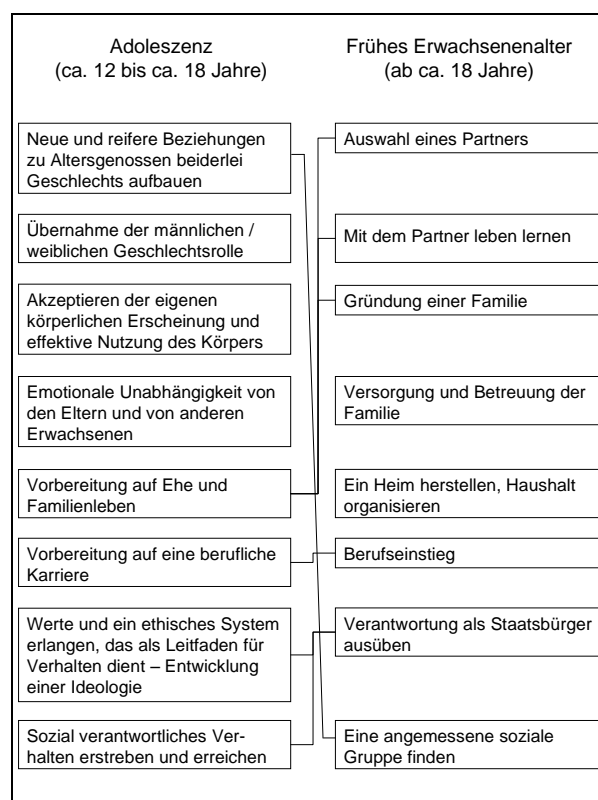
Ältere Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 17 bis 24 Jahren befinden sich häufig in Prozessen des Übergangs

- vom Schul- ins Ausbildungs- bzw. vom Ausbildungs- ins Erwerbssystem und
- vom Wohnen zuhause zum Wohnen in den „eigenen“ vier Wänden.

¹¹ Dekodierliste der hier und nachfolgend 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.

Dieser als „transitorische Phase“ (RAITHEL 1999: 38) bezeichnete Lebensabschnitt geht mit zahlreichen Veränderungen und Umstrukturierungen einher, die auch typisch sind für die in diesem Lebenszyklusabschnitt zu bewältigenden Entwicklungsaufgaben.

Die in weit überwiegendem Ausmaß etwa 18 bis 24 Jahre alte Zielpopulation der jungen Fahrer lässt sich in der in dieser Arbeit gebotenen Kürze nur grob hinsichtlich ihrer Entwicklungsaufgaben charakterisieren. Zusammenfassend wird hierzu auf den bei OERTER, DREHER (1995: 328) aufgelisteten Katalog der Entwicklungsaufgaben nach Havighurst unter der Perspektive des Übergangs zwischen Adoleszenz und frühem Erwachsenenalter verwiesen (vgl. Bild 2-4).



Quelle: OERTER, DREHER (1995: 328)

Bild 2-4: Entwicklungsaufgaben der Adoleszenz und des frühen Erwachsenenalters

Der Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B fällt damit häufig in einen Abschnitt des Lebenszyklus, der durch vielfältige Brüche und Transformationen gekennzeichnet ist. Dies lenkt den Blick auf einzelne Kontexte oder Felder der Sozialisation (vgl. hierzu BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 61ff; HURRELMANN 1998: 14), die für 17- / 18- bis 24-Jährige besondere Relevanz besitzen.

Als alters- bzw. lebensphasenspezifische Sozialisationsfelder sind in diesem Zusammenhang einschlägig:

- die Schule / (Berufs-)Ausbildung,
- die Familie,
- die Gleichaltrigen-Gruppe sowie
- der Freizeit-, Konsum- und Medienbereich.

In jedem dieser Sozialkontexte lassen sich Statusunsicherheiten oder jugendspezifische Risikokonstellationen verorten, die sich – vermittelt über vielfältige interne und externe Prozesse – in jugendspezifischem Risikoverhalten ausdrücken können:

„Das jugendspezifische Risikoverhalten wird als mögliches Resultat eines längerfristig wirkenden lebensphasekennzeichnenden überdurchschnittlichen psychosozialen Belastungsniveaus und unzureichender Bewältigungskapazitäten, als Reaktion auf existentielle Bedrohungen, Orientierungskrisen und Verhaltensunsicherheit sowie als Folge gesetzte Grenzen zu testen und zu überschreiten gesehen“ (RAITHEL 1999: 38).

Schule, Ausbildung und Erwerbsleben

Mögliche Belastungen im Schul- und Ausbildungssystem sind für RAITHEL

- „zu hohe Leistungsanforderungen;
- zu hoher Leistungsdruck;
- unsichere berufliche Zukunftsperspektiven;
- lange ökonomische Abhängigkeit;
- massiver Konkurrenzdruck und soziale Selektion;
- mit sozialer Selektion einhergehende soziale Isolation und fehlende Solidaritätserfahrungen;
- Zunahme an disponibler Zeit und impliziten Risiken“ (1999: 60).

In Ost und West haben sich in den letzten 15 Jahren die Anteile der noch in Ausbildung befindlichen jungen Erwachsenen ständig erhöht und die Anteile der gleichaltrigen bereits Erwerbstätigen entsprechend verringert. Im Jahr 2002 befanden sich in Westdeutschland 60 % dieser Bevölkerungsgruppe noch in einer Ausbildung, in Ostdeutschland waren dies mit 62 % sogar noch etwas mehr. Umgekehrt waren im Westen nur 28 %, im Osten gerade noch 26 % in diesem Alter bereits erwerbstätig (vgl. ISENGARD, SCHNEIDER 2004: 556f).

Familie

In den alten Bundesländern lebten 2002 noch nahezu zwei Drittel der 17- bis 25-Jährigen (63 %) bei den Eltern, in den neuen Bundesländern waren dies mehr als sieben von zehn (72 %). Umgekehrt lebten im Westen erst 14 % und im Osten erst 16 % der jungen Erwachsenen in einer eigenen Familie. Dabei waren deutliche Geschlechtsunterschiede zu beobachten: Während junge Männer zu drei Vierteln (75 %) noch bei den Eltern wohnten, traf dies nur auf 57 % der jungen Frauen zu.

87 % der 18- bis unter 21-Jährigen und 44 % der 21- bis unter 25-Jährigen im Westen gegenüber lediglich 80 % der 18- bis unter 21-Jährigen, aber 47 % der 21- bis unter 25-Jährigen im Osten der Bundesrepublik wohnten „ständig oder überwiegend“ im Haushalt ihrer Eltern. 18- bis 24-jährige Frauen lebten dabei häufiger nicht mehr im Haushalt ihrer Eltern (45 %) als gleichaltrige Männer (30 %). Dies war in den alten Bundesländern deutlicher ausgeprägt als in den neuen Bundesländern (vgl. IPOS 2003: 14). Unter 14- bis 27-Jährigen, die bereits zuhause ausgezogen waren, hatte ca. die Hälfte diesen Schritt im Alter von 19 bis 21 Jahren unternommen, drei von zehn der „flüggen“ Jugendlichen und jungen Erwachsenen bereits in jüngerem Alter, ca. jeder Fünfte aber auch erst im Alter von über 21 Jahren (vgl. IPOS 2003: 18).

Lediglich ca. 1 % der 18- bis unter 21-Jährigen im Westen der Bundesrepublik war im Jahr 2002 bereits verheiratet. 7 % dieser Altersgruppe in den alten Bundesländern und 13 % in den neuen Bundesländern lebten unverheiratet mit einem Partner zusammen. Von den 21- bis unter 25-Jährigen waren im Westen 9 % und im Osten 4 % bereits verheiratet, 23 % dieser Altersgruppe lebten in Westdeutschland unverheiratet mit einem Partner zusammen, in Ostdeutschland waren dies 34 % (vgl. IPOS 2003: 21). Nur 1 % der 18- bis unter 21-Jährigen hatte selbst bereits Kinder. Unter den 21- bis unter 25-Jährigen waren dies ca. 8 % im Westen und 11 % im Osten (vgl. IPOS 2003: 23).

Auch ISENGARD, SCHNEIDER (2004: 557ff) berichten von lediglich 8 % der 17- bis 25-jährigen Männer, aber von mehr als einem Fünftel (21 %) der altersgleichen Frauen, die bereits in einer eigenen Familie leben.

Für die im Rahmen des hier bearbeiteten Forschungsprojektes vorgesehene Befragung junger Fahrer ist aufgrund dieser regionalen Mobilitätsprozesse beim Verlassen des Elternhauses hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit durch die Erhebungsinstrumente bzw. -methoden der empirischen Sozialforschung (z. B. telefonische oder schriftliche

Befragung) mit Zugangsproblemen zu rechnen. Auch aus anderen Ländern werden analoge Zugangsprobleme zur interessierenden Zielpopulation berichtet (vgl. FORSYTH 1992b: 3).

Für die psycho-soziale Entwicklung von Jugendlichen können mit RAITHEL im Sozialisationskontext der Familie die folgenden Aspekte als besonders relevant angesehen werden:

- die finanzielle und soziale Lage der Eltern,
- die familiäre Wohnsituation,
- die verwandtschaftliche Einbindung,
- die Biographie und Persönlichkeitsstruktur der Eltern,
- die Qualität der Partner- / Ehebeziehung und der Eltern-Kind-Beziehung sowie
- das innerfamiliäre Sozialklima (vgl. RAITHEL 1999: 62).

Gleichaltrigengruppe

Gleichaltrigengruppen sind die zentralen nicht-institutionalisierten sozialen Handlungs- und Erfahrungskontexte Jugendlicher, sie gelten als „Normalfall der Jugendkultur“ (SCHÄFERS, SCHERR 2005: 117). Gerade im Kontext der Ablösung vom Elternhaus und der Aufnahme eigener partnerschaftlicher Beziehungen kommt der Gleichaltrigengruppe („peer group“) eine große Bedeutung zu. Wesentliche Funktionen solcher Gruppen sind

- die Entwicklung sozialer Kompetenzen,
- die Bewältigungshilfe bei alters- und generationsspezifischen Problemen,
- eine Identifikationsfunktion,
- eine Stabilisierungs- und Integrationsfunktion,
- die Bereitstellung attraktiver Freizeitpartner und
- die Vorbereitung auf die Erwachsenenrolle (vgl. RAITHEL 1999: 63).

Die Relevanz von Gleichaltrigengruppen scheint in West- und Ostdeutschland unterschiedlich zu sein: Während 72 % der 18- bis unter 21-Jährigen Westdeutschen sich einer Clique – definiert als Gruppe, die sich häufig in der Freizeit trifft, aber nicht fest organisiert ist – zugehörig fühlen, sind dies lediglich 63 % der gleichaltrigen Ostdeutschen. Auch in der Altersgruppe der 21- bis unter 25-Jährigen zeigt sich dieser starke regionale Unterschied (West: 62 %; Ost: 47 %) (vgl. IPOS 2003: 68).

Gleichaltrigengruppen determinieren insbesondere die Freizeitgestaltung (vgl. SCHÄFERS, SCHERR 2005: 141ff) und gewinnen hierdurch auch ihre Relevanz für die Verkehrssicherheitsforschung, denn häufig ist die Gestaltung von Freizeit für junge Erwachsene verbunden mit Mobilität. Die Problematik des Autofahrens in Begleitung gleichaltriger Mitfahrer ist deshalb für das hier bearbeitete Forschungsprojekt einschlägig (vgl. die Abschnitte 3.2.2 und 6.5).

Freizeit

Unter jungen Erwachsenen in der Freizeit besonders beliebt ist das Treffen von Freunden oder Freundinnen, das Betreiben von Sport sowie der Besuch von Kinos oder Gaststätten (vgl. IPOS 2003: 63ff). Sog. „konsumtive Freizeitaktivitäten“ standen im Jahr 2001 bei der Zielgruppe besonders hoch im Kurs: Nahezu drei Viertel (73 %) dieser Bevölkerungsgruppe im Westen und im Osten besuchten mindestens einmal im Monat ein Kino, Popkonzert oder eine Diskothek / Tanzveranstaltung. 57 % der Westdeutschen und 46 % der Ostdeutschen trieben in ihrer Freizeit mindestens einmal im Monat Sport, Männer (59 %) deutlich häufiger als Frauen (49 %) (vgl. ISENGARD, SCHNEIDER 2004: 559f).

Offensichtlich ist das Freizeitverhalten junger Erwachsener für ihre Autobenutzung und Exposition relevant (vgl. Abschnitt 6.4). Für das Jahr 2002 lässt sich feststellen, dass 46 % der 18- bis unter 21-Jährigen im Westen und 37 % der Gleichaltrigen im Osten angaben, „viel“ Freizeit zu haben. Unter den 21- bis unter 25-Jährigen waren dies 37 % (West) bzw. 36 % (Ost). Ca. jeder dritte Befragte meinte, „nicht so viel“ Freizeit zu haben (West: 18 bis unter 21 Jahre und 21 bis unter 25 Jahre: jeweils 33 %; Ost: 18 bis unter 21 Jahre: 32 %, 21 bis unter 25 Jahre: 30 %). Über „wenig“ Freizeit berichteten 21 % der 18- bis unter 21-Jährigen und 30 % der 21- bis unter 25-Jährigen aus dem Westen bzw. 32 % der 18- bis unter 21-Jährigen sowie 34 % der 21- bis unter 25-Jährigen aus dem Osten (vgl. IPOS 2003: 63).

3 Unfallrisiken junger Fahrer

In diesem Kapitel wird zunächst auf die besondere Unfallbelastung junger Fahrer bzw. von Fahrerinnen in Deutschland eingegangen. Dabei werden typische Unfallursachen herausgearbeitet (vgl. Abschnitt 3.1). Danach werden zwei grundlegende

Risikofaktoren – zum einen die fahrpraktische Un- erfahrenheit und zum anderen die mit dem Le- bensalter verbundenen sozialpsychologischen As- pekte der Jugendlichkeit – hinsichtlich ihrer Rele- vanz für das Unfallgeschehen beleuchtet (vgl. Ab- schnitt 3.2). Zum Abschluss des Kapitels wird auf weitere sozialpsychologische Einflussfaktoren – und zwar auf Fahrmotive und Lebensstiltypen – eingegangen, die als unfallrelevant gelten und in der vorliegenden Mobilitätsuntersuchung (junger) Fahrenfänger ebenfalls Berücksichtigung finden (vgl. Abschnitt 3.3).

3.1 Allgemeine Unfallcharakteristika

„18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer haben das mit Abstand höchste Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken“ (STBA 2005b: 3). Während nur ca. jeder zwölfte Einwohner der Bundesrepublik Deutschland in diese Altersgruppe fällt (vgl. STBA 2005c) und 18- bis 24-Jährige nur etwas mehr als jede zehnte (11,8 %) Pkw-Fahrerlaubnis besitzen (vgl. STBA 2005e: Ohne Seitenangabe), weist die Unfallstatistik mehr als jeden fünften Verletzten oder Getöteten in dieser Altersgruppe aus. Im Jahr 2004 verunglückten in der Gesamtbevölkerung 540 von 100.000 Einwohnern im Straßenverkehr, unter den 18- bis 24-Jährigen waren dies 1.371, also 2,5-mal so viele (vgl. STBA 2005b: 3).

(vgl. SCHADE 2000; STERN, SCHLAG 2000). Ei- nen groben Überblick über im Straßenverkehr ge- tötete 18- bis 24-Jährige in Europa gibt Bild 3-1. In dieser internationalen Rangreihe befindet sich Deutschland in der schlechteren „oberen Hälfte“ der aufgelisteten Länder.

Offensichtlich ist die besondere Gefährdung 18- bis 24-Jähriger im Straßenverkehr ein weltweit re- levantes Problem. Entsprechende Zahlen finden sich in Fachpublikationen aus diversen Ländern, so z. B. aus

- Dänemark (vgl. MØLLER 2004: 1081; CARS- TENSEN 2002: 111),
- Großbritannien (vgl. CARCARY 2002: 1; CAR- CARY, POWER, MURRAY 2001: 2; OHNE AUTOR 2000: 4; FORSYTH 1992a: 1),
- Schweden (vgl. GREGERSEN 2003: 21),
- Australien (vgl. HARRISON 2004; LAM et al. 2000: 1; PALAMARA, STEVENSON 2000: 1; DEERY 1999: 225),
- den USA (vgl. ANDERSON et al. 2000),
- Neuseeland (vgl. LTSA 2001) oder
- Kanada (vgl. z. B. BEIRNESS et al. 2004: 5; MAYHEW et al. 2004: 4; MAYHEW, SIMPSON 1999: 5ff; 1990: 17ff) (vgl. zusammenfassend DRUMMOND 1989: 3).



Quelle: obs / Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Bild 3-1: Im Straßenverkehr getötete 18- bis 24-Jährige – Eu- ropäischer Vergleich, 2003

Junge Fahrer sind jedoch nicht nur in Deutschland mit einem besonders hohen Unfallrisiko belastet, sondern auch in anderen europäischen Ländern

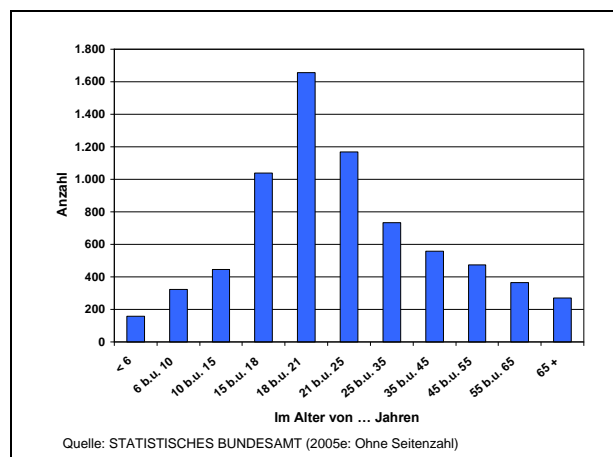


Bild 3-2: Verunglückte je 100.000 Altersgleicher – nach dem Alter, 2004

Insgesamt verunglückten in Deutschland im Jahr 2004 92.223 18- bis 24-Jährige im Straßenverkehr, 1.269 davon wurden tödlich verletzt (vgl. STBA 2005b: 5). Bild 3-2 veranschaulicht die deutliche Spitze der Verunglückten je 100.000 Altersgleicher in dieser Altersgruppe. Insbesondere die 18- bis

unter 21-Jährigen, aber auch die 21- bis unter 25-Jährigen stechen erneut hervor, wenn man die im Straßenverkehr Getöteten nach Altersklassen differenziert (vgl. Bild 3-3).

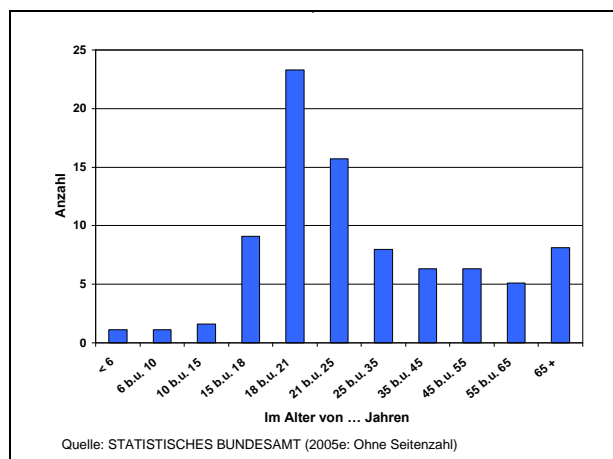


Bild 3-3: Getötete je 100.000 Altersgleicher – nach dem Alter, 2004

Die besondere Gefährdung der 18- bis 24-Jährigen zeigt sich auch darin, dass von allen 3.238 im Jahr 2004 im Straßenverkehr als Pkw-Insassen getöteten Verkehrsteilnehmern 30,5 % zwischen 18 und 24 Jahre alt waren (531 18- bis unter 21-Jährige und 457 21- bis unter 25-Jährige) (vgl. STBA 2005a: 181).

Zwar ist die absolute Anzahl Verunglückter in der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen in Deutschland seit 1991 um ca. 32 % gesunken (vgl. STBA 2005b: 8). Allerdings verringerte sich, wie Bild 3-4 verdeutlicht, im gleichen Zeitraum die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten jungen Fahrer je 100.000 altersgleicher Einwohner lediglich um ca. 23 % (vgl. STBA 2005b: 9).

Die absolute Anzahl im Straßenverkehr getöteter 18- bis 24-Jähriger verringerte sich im Beobachtungszeitraum um 54 % (vgl. STBA 2005b: 8). Bild 3-5 zeigt darüber hinaus, dass auch die Entwicklung der Anzahl Getöteter pro 100.000 altersgleicher Einwohner eine deutlich sinkende Tendenz aufweist.

Vergleicht man jedoch die Entwicklung der bevölkerungsbezogenen Anzahl getöteter junger Fahrer mit jener von 25- bis unter 35-Jährigen (vgl. Bild 3-6), so errechnet sich nach einem stetigen Anstieg des relativen Risikos in den 1990-er Jahren und einem Rückgang kurz nach der Jahrtausendwende, im Jahr 2004 für 18- bis unter 21-jährige junge Fahrer verglichen mit 25- bis

unter 35-jährigen Verkehrsteilnehmern ein 2,8-faches und für 21- bis unter 25-jährige junge Fahrer im Vergleich zur Referenzgruppe ein 1,9-faches Unfalltodrisiko. Offensichtlich konnten die bisher speziell für junge Fahrer konzipierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen deren Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, im Vergleich zu älteren Verkehrsteilnehmern nicht senken.

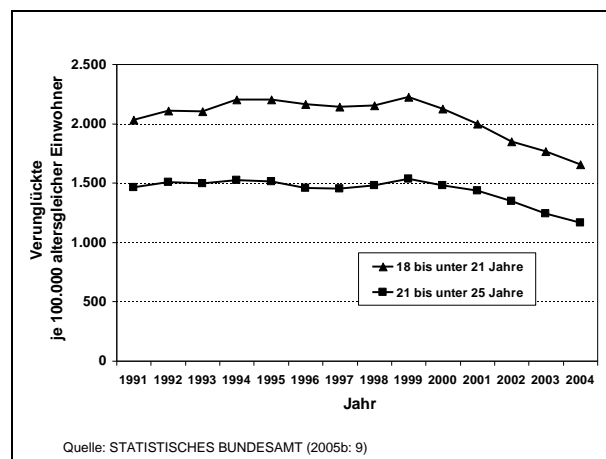


Bild 3-4: Im Straßenverkehr verunglückte 18- bis 24-Jährige je 100.000 Altersgleicher – 1991-2004

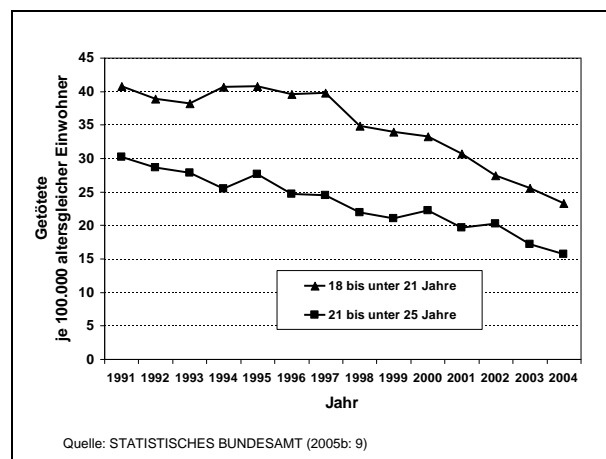


Bild 3-5: Im Straßenverkehr getötete 18- bis 24-Jährige je 100.000 Altersgleicher – 1991-2004

Die Verkehrsunfallstatistik belegt deutlich, dass tödliche Unfälle in der hier interessierenden Altersgruppe insbesondere an Wochenenden – und dabei besonders häufig nachts – stattfinden (vgl. STBA 2005b: 10f).¹² Anhand der Unfallstatistiken lässt sich zeigen, dass in lediglich 16 Stunden zweier Wochenendnächte, nämlich „... freitags zwischen 22 Uhr und samstags 6 Uhr sowie sams-

¹² Für entsprechende empirische Evidenzen aus dem Ausland vgl. z. B. WILLIAMS (2003: 9).

tags 22 Uhr und sonntags 6 Uhr ... 20 % der getöteten 18- bis 24-Jährigen registriert“ (STBA 2005b: 3) werden.

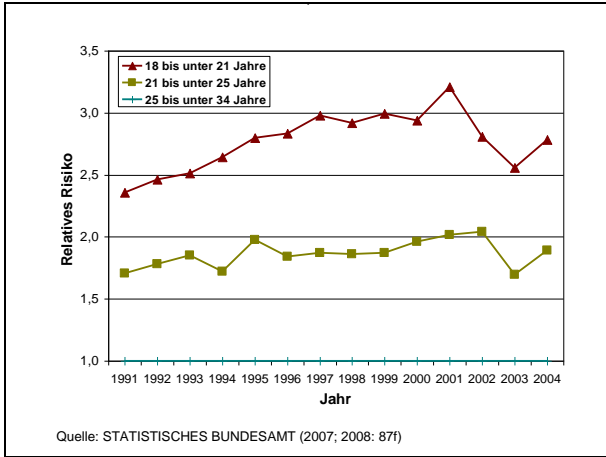


Bild 3-6: Relatives Risiko des Verkehrsunfalltods 18- bis unter 21-Jähriger und 21- bis unter 25-Jähriger im Vergleich zu 25- bis unter 35-Jährigen je 100.000 Altersgleicher in Deutschland, 1991-2004

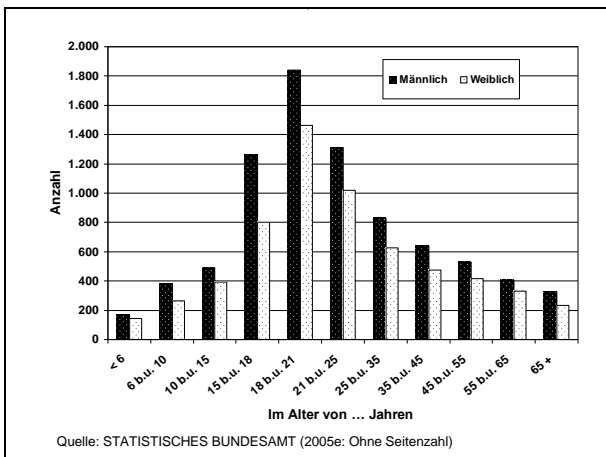


Bild 3-7: Verunglückte je 100.000 Altersgleicher – nach Geschlecht und Alter, 2004

Auffallende Unterschiede zeigen sich bei der geschlechtsspezifischen Betrachtung der Unfallzahlen. Bild 3-7 differenziert die allgemeinen Informationen aus Bild 3-2 nach dem Geschlecht. Offensichtlich ist unter beiden Geschlechtern ein ausgeprägter Gefährdungsschwerpunkt als Pkw-Fahrer zwischen 18 und 20 Jahren zu erkennen. Allerdings verunglücken Männer in allen Altersgruppen deutlich häufiger im Straßenverkehr als Frauen, besonders gilt dies jedoch für die Zeit der Jugend (15 bis unter 18 Jahre) und des jungen Erwachsenseins (18 bis unter 25 Jahre). Während im Jahr 2004 1.532 von 100.000 männlichen 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr verunglückten,

waren dies nur 1.201 von 100.000 weiblichen Gleichaltrigen (vgl. STBA 2005e: Ohne Seitenangabe).

Noch deutlicher wird der geschlechtsspezifische Unterschied bei den Getöteten (vgl. Bild 3-8): Dort ist die Anzahl der je 100.000 Gleichaltriger getöteten 18- bis unter 21-Jährigen unter jungen Männern 2,7-mal so hoch, unter den 21- bis unter 25-Jährigen sogar 4,4-mal so hoch wie unter den gleichaltrigen Frauen. Zusammen betrachtet waren unter 18- bis 24-jährigen Frauen 8,5 Todesopfer je 100.000 Altersgleicher zu beklagen, unter den Männern gleichen Alters jedoch 28,8 (vgl. STBA 2005e: Ohne Seitenangabe).

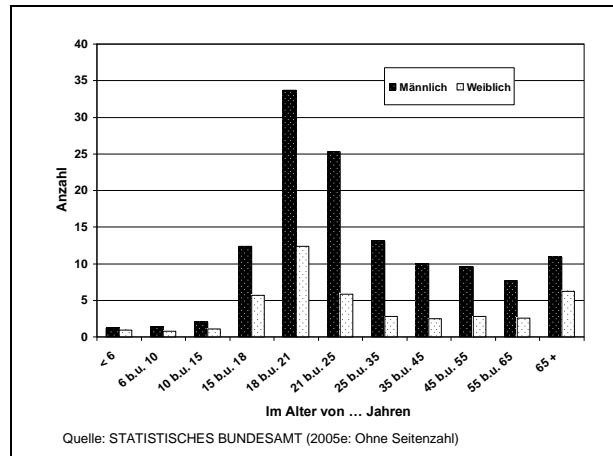


Bild 3-8: Getötete je 100.000 Altersgleicher – nach Geschlecht und Alter, 2004

Von den im Jahr 2004 an Unfällen mit Personenschaden beteiligten 18- bis 24-Jährigen waren nur 35,1 % weiblich, unter den entsprechenden Pkw-Fahrern 37,5 % und unter den Hauptverursachern von Pkw-Unfällen mit Personenschaden ebenfalls lediglich 34,7 % (vgl. STBA 2005b: 15).¹³

Differenziert man die verunglückten bzw. getöteten 18- bis 24-Jährigen nach der Art der Verkehrsbeilegung (vgl. Bild 3-9), dann wird offensichtlich, dass mehr als drei Viertel jeweils als Pkw-Insassen, d. h. als Fahrer oder Mitfahrer, zu Schaden kamen. Insofern ist die Konzentration auf junge Autofahrer in dieser Altersgruppe durchaus gerechtfertigt.

¹³ Auch aus Veröffentlichungen aus dem Ausland geht hervor, dass junge Männer dort häufiger und schwerer verunglücken als junge Frauen (vgl. z. B. ENGSTRÖM et al. 2003: 9; GRÉGERSEN 2003: 22).

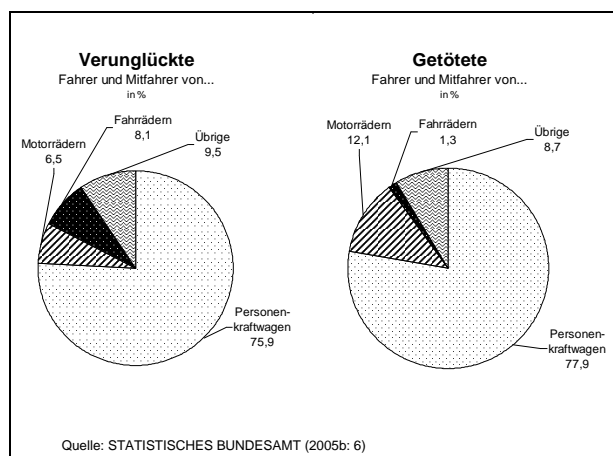


Bild 3-9: Verunglückte und getötete 18- bis 24-Jährige – nach der Art der Verkehrsbeteiligung, 2004

Von den 37.075 im Jahr 2004 verunglückten männlichen Pkw-Insassen zwischen 18 und 24 Jahren verunglückten drei Viertel als Fahrer (75,0 %) und lediglich ein Viertel (25,0 %) als Mitfahrer. Bei den 32.909 weiblichen Gleichaltrigen waren dies nur etwas mehr als zwei Drittel (68,0 %) als Fahrer und ca. ein Drittel (32,0 %) als Mitfahrer. Unter den 734 in diesem Jahr als Pkw-Insassen tödlich verunglückten 18- bis 24-jährigen Männern waren 78,2 % als Fahrer und 21,8 % als Mitfahrer in einem Pkw unterwegs. Unter den 254 gleichaltrigen Frauen waren die entsprechenden Anteile 69,3 % als Fahrer und 30,7 % als Beifahrer (vgl. STBA 2005e: Ohne Seitenangabe).

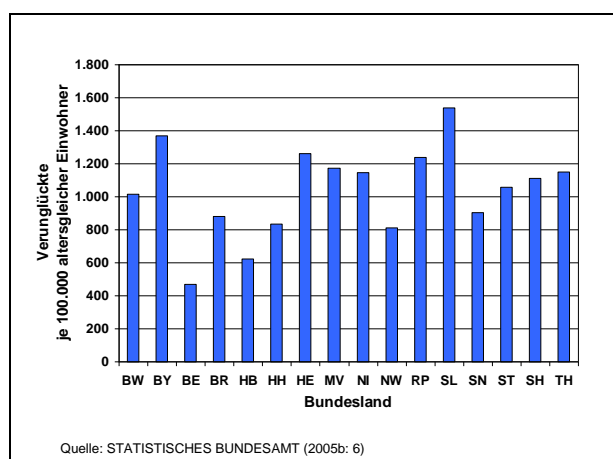


Bild 3-10: Im Pkw verunglückte 18- bis 24-Jährige je 100.000 Altersgleicher – nach Bundesländern, 2004

Auch regional lassen sich deutliche Unterschiede in der Verunfallung der 18- bis 24-Jährigen mit dem Pkw zeigen (vgl. Bild 3-10): Bundesweit wur-

den im Jahr 2004 1.041 Verunglückte je 100.000 Altersgleicher als Fahrer oder Mitfahrer eines Pkw berichtet. Dabei lassen sich deutlich die höchsten Verunfallungsraten im Süden und Südwesten der Republik ausmachen, und zwar im Saarland 1.538, in Bayern 1.368, in Hessen 1.261 und in Rheinland-Pfalz 1.238.

Betrachtet man die als Fahrer oder Mitfahrer von Pkw getöteten 18- bis 24-Jährigen (vgl. Bild 3-11), lassen sich vor allem in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg relativ weniger solcher Todesfälle beobachten als in anderen Bundesländern. Dies verweist auf das dortige Fehlen spezifischer Bedingungskonstellationen für das Verunfallungsrisiko junger Fahrer.¹⁴ Darüber hinaus verschiebt sich der Schwerpunkt der besonders belasteten Regionen in die Flächenländer des Nordens bzw. Ostens der Bundesrepublik, wobei aus Mecklenburg-Vorpommern mehr als doppelt so viele getötete Pkw-(Mit-)Fahrer je 100.000 18- bis 24-jähriger Einwohner gemeldet werden (32) wie im Bundesdurchschnitt (15). Erst mit großem Abstand folgen die Bundesländer Niedersachsen und Sachsen-Anhalt.

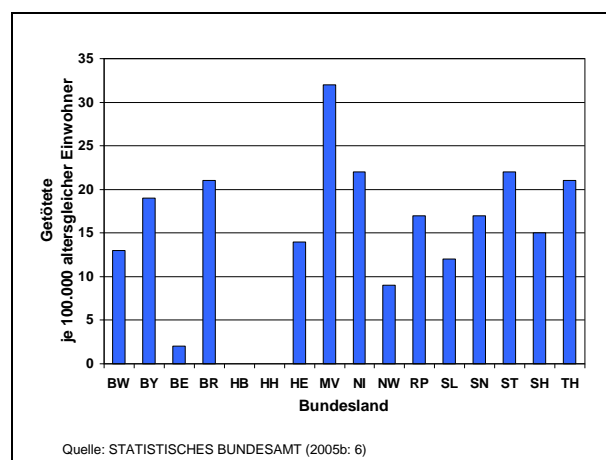


Bild 3-11: Im Pkw getötete 18- bis 24-Jährige je 100.000 Altersgleiche – nach Bundesländern, 2004

18- bis 24-Jährige waren besonders häufig für ihre Beteiligung an Unfällen selbst ursächlich verantwortlich. Sieben von zehn der 18- bis 20-jährigen als Pkw-Fahrer Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden und immerhin sechs von zehn der entsprechenden 21- bis 24-Jährigen wurde im Unfallprotokoll die Hauptschuld für den Unfall zuge-

¹⁴ Hier ist u. a. die bessere ÖPNV-Erschließung von Agglomerationen relevant oder das Fehlen einer gefährdungserhöhenden Gelegenheitsstruktur wie z. B. die Möglichkeit, weitere Strecken auf Landstraßen in hohem Tempo zu fahren.

wiesen. Auch hierbei sind männliche Fahranfänger wieder deutlich stärker betroffen als weibliche (18 bis 20 Jahre: Männer 72,3 %, Frauen 64,8 %; 21 bis 24 Jahre: Männer 62,3 %, Frauen 55,0 %) (vgl. STBA 2005a: 139; 2005b: 15). Zudem waren die Unfälle junger Männer deutlich folgenschwerer als jene junger Frauen. Bei 1.000 durch 18- bis 24-jährige Männer als Pkw-Fahrer verursachten Unfällen wurden im Jahr 2004 26 Personen getötet und 282 schwer verletzt. Bei der entsprechenden Anzahl durch gleichaltrige Frauen verursachter Unfälle waren dies „nur“ 12 Getötete und 234 Schwerverletzte (vgl. STBA 2005b: 4).

Betrachtet man den Unfalltyp (vgl. STBA 2005a: 11) bei Unfällen junger Fahrer, wird deren überdurchschnittliche Verwicklung in sog. „Fahrnfälle“¹⁵ deutlich. Während dies im Jahr 2004 nur für 17,9 % der Unfälle mit Personenschaden 25-Jähriger und Älterer galt, traf dies auf ca. jeden dritten entsprechenden Unfall (32,7 %) junger Fahrer zu. Mit Ausnahme der „Unfälle im Längsverkehr“¹⁶, bei denen 18- bis 24-Jährige (24,7 %) gegenüber älteren Pkw-Fahrern (23,5 %) leicht überrepräsentiert waren, waren junge Fahrer in den anderen unterschiedenen Unfalltypen entsprechend unterrepräsentiert (vgl. STBA 2005a: 58; 2005b: 16).

Als Unfallursache 18- bis 24-jähriger Fahrer wurde 2004 am häufigsten eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ identifiziert. Dies galt für ca. ein Viertel aller Unfallbeteiligten dieser Altersgruppe und bei Unfällen mit Getöteten sogar für fast die Hälfte der jungen Fahrer (vgl. STBA 2005b: 4). Auch hinsichtlich des Fehlverhaltens junger Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden dominierte die „nicht angepasste Geschwindigkeit“, die unter 18- bis 24-Jährigen mehr als doppelt so häufig protokolliert wurde wie die in der Rangreihe folgenden Fehlverhaltensweisen „Abstand“ und „Vorfahrt, Vorrang“ (vgl. Bild 3-12).

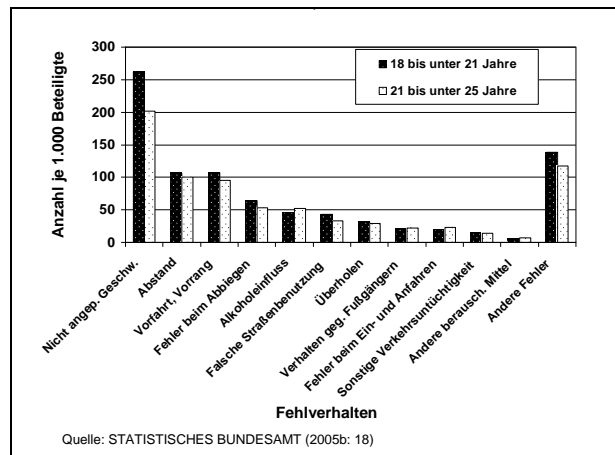


Bild 3-12: Fehlverhalten junger Fahrer je 1.000 Beteiligte – nach dem Alter, 2004

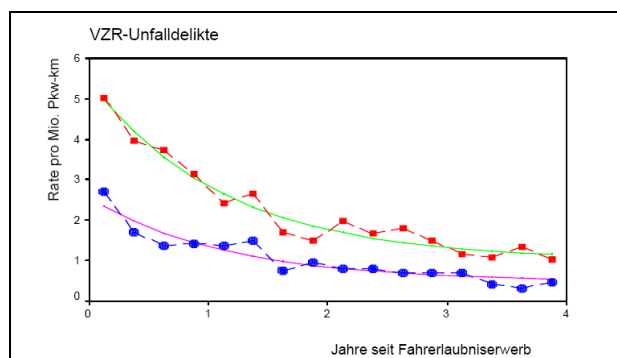
SCHADE (2000) hat unter Rückgriff auf Daten des Verkehrszentralregisters (VZR) ein Modell entwickelt, das die VZR-Auffälligkeiten männlicher Fahrer in Abhängigkeit ihres Lebensalters darstellt. Er differenziert dieses Modell zusätzlich nach 20 Arten von Verkehrsauffälligkeiten. Dabei zeigt sich, dass 18-jährige Fahrer bei 17 Arten dieser Verstöße häufiger auffallen als ältere Fahrer. Lediglich bei Verstößen, die Regelungen über die Vorfahrt, das Abbiegen oder den Abstand betreffen, erreichen ältere Fahrer das Niveau der jüngsten Fahrer. Über alle Lebensjahre und Verkehrsauffälligkeiten hinweg kann das Modell grafisch gesehen als „Badewannenfunktion“ (SCHADE 2000: 9) beschrieben werden. Es hat die Form eines weit geöffneten „U“. Die Wahrscheinlichkeit (bzw. das Risiko), in das VZR eingetragen zu werden, ist demnach für die jungen Fahrer am höchsten. Mit steigendem Lebensalter sinkt dieses Risiko auf ein Minimum, um im Alter dann erneut anzusteigen. Das Ausgangsniveau bzw. das Einstiegsrisiko der jüngsten Fahrer wird dabei – wie erwähnt – nur bei drei VZR-Auffälligkeiten wieder erreicht. SCHADE (2000: 13) kann das gefundene Modell mit einer guten Anpassung auch auf ausländische Daten übertragen. Sein Modell basiert jedoch auf der Annahme einer konstanten Fahrleistung für Altersgruppen bestehend aus mehreren Jahrgängen (vgl. SCHADE 2000: 10).¹⁷

¹⁵ Diese werden ausgelöst „... durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen Nichtangepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben“ (STBA 2005a: 11).

¹⁶ „Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht“ (STBA 2005a: 11).

¹⁷ Für die Annahme einer gleich bleibenden Fahrleistung über Altersjahrgänge oder die Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes hinweg fehlen jedoch empirische Evidenzen. Aufgabe und Ziel der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ ist es deshalb unter anderem auch, eine detailliertere Analyse der Fahrleistung von Fahranfängern in Deutschland vorzunehmen bzw. den Expositionsverlauf detailliert (z. B. in Monatsschritten) nachzuvollziehen und entsprechende Expositionsdaten auf Aggregatenebene zur Verfügung zu stellen.

Der Zusammenhang zwischen Fahrerlaubnisbesitzdauer und Verunfallung (VZR-Delikte) lässt sich für Fahranfänger ebenfalls in einem charakteristischen Kurvenverlauf darstellen (vgl. SCHADE 2001 sowie Bild 3-13). Offensichtlich ist das Verunfallungsrisiko insbesondere in den ersten Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes für Männer und Frauen besonders hoch, fällt aber mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer bereits nach einigen Monaten des Kompetenzerwerbs unter Realbedingungen des Autofahrens deutlich ab (vgl. auch WILLMESLENZ 2002: 28ff). SCHADE (2001: 4) berechnet anhand der Unfalldelikte des Verkehrszentralregisters (VZR) die Halbierung des Unfallrisikos junger Fahrer bereits nach neun Monaten. Eine Verringerung auf lediglich noch 10 % des Anfangsrisikos ergibt sich in diesem Modell nach 2,6 Jahren.



Quelle: SCHADE (2001: 3), obere Kurve = Männer, untere Kurve = Frauen;

Bild 3-13: VZR-Unfalldelikte – nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und Geschlecht

Einen ähnlichen Kurvenverlauf dokumentiert auch HAAS (1987: 59) für Unfallraten von Fahranfängern im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes, differenziert nach Fahrleistungsklassen. Deutliche Hinweise auf die abnehmende Unfallbelastung von Fahranfängern mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes finden bereits HAAS, REKER (1976: 121), auch wenn die zugrunde liegenden Intervalle der Fahrerlaubnisbesitzdauer in Jahresritten sehr grob bemessen sind und keine Differenzierung des Einflusses des Alters und der Fahrerfahrung möglich ist.

Da die Fahrerlaubnis mitunter auch im fortgeschrittenen Alter erworben wird, stellt sich die Frage des Unfallrisikos von Fahranfängern somit prinzipiell auch für ältere Personengruppen. Verschiedene Untersuchungen belegen, „... dass das Einstiegsri-

siko mit wachsendem Einstiegsalter geringer wird (WILLMESLENZ 2002: 11), jedoch bei jedem Einstiegsalter ein initialer Gefährdungsschwerpunkt zu verzeichnen ist (vgl. hierzu auch MAYCOCK 2001; MAYCOCK, LOCKWOOD, LESTER 1991; MAYCOCK, FORSYTH 1997).

Der zu Beginn der Fahrkarriere beobachtbare Trend in der Verunfallung – wie er in Bild 3-13 zum Ausdruck kommt – ist im internationalen Kontext ebenfalls gut zu beobachten, so z. B. in Schweden (vgl. GREGERSEN et al. 2000: 31), Norwegen (vgl. SAGBERG 1998a: 5), Großbritannien (vgl. MAYCOCK 2001: 4), Dänemark (vgl. CARSTENSEN 2002: 114f; 1999: 89), Kanada (vgl. MAYHEW, SIMPSON, PAK 2003: 685f; WILLIAMS 2003: 11) oder Victoria / Australien (vgl. OHNE AUTOR 2005: 7).

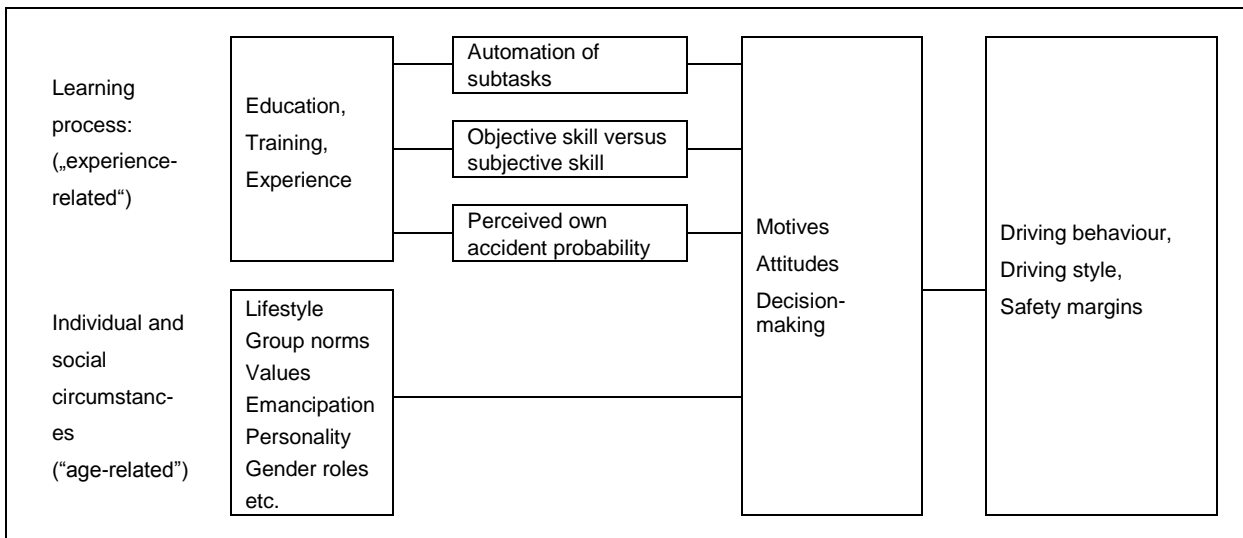
3.2. Spezifische Risikofaktoren: Unerfahrenheit und Jugendlichkeit

Die Bundesregierung hat die besondere Problematik des in Abschnitt 3.1 umrissenen Unfallgeschehens erkannt und erklärt die Reduzierung der Unfallrisiken junger Fahrer in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm von 2001 zu einer ihrer verkehrspolitischen Prioritäten (vgl. BMVBW 2001: 11).

Um entsprechend präventiv handeln zu können, ist jedoch empirisch abgesichertes Wissen über die Exposition von Fahranfängern ebenso nötig wie über die Determinanten der erhöhten Verunfallung junger Fahrer. Mit GREGERSEN lassen sich diesbezüglich in der modernen Verkehrssicherheitsforschung vor allem zwei Erklärungsansätze ausmachen:

„The first deals with learning and the ability to automate behaviour, while the second emphasises the driver's personal and social circumstances, lifestyle etc. and studies how this affects behaviour“ (GREGERSEN 2003: 27).

Hilfreich erscheint die Veranschaulichung dieser Einflüsse auf das Fahrverhalten und die Verunfallung von Fahranfängern, wie GREGERSEN (2003: 28f) sie unter Rückgriff auf eigene frühere Forschungen vorstellt. Beide lassen sich in einem Modell bedeutsamer Faktoren des Fahrverhaltens und der Unfallverwicklung junger Fahrer zusammenführen (vgl. Bild 3-14):



Quelle: GREGERSEN (2003: 29)

Bild 3-14: Modell bedeutsamer Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und die Unfallverwicklung junger Fahrer

- Zum einen wird auf den Lernprozess abgestellt, der durch Bildung, Training und Erfahrungsaufbau gekennzeichnet ist. Dabei werden zunehmende und die Verkehrssicherheit fördernde Fahrfertigkeiten und ein ebenfalls zunehmendes Verständnis für Verkehrsregeln und die Risiken im Straßenverkehr unterstellt. Dieser Prozess ist durch drei Probleme gekennzeichnet:
 - ◆ Die Entwicklung der Fahrfertigkeit und des automatisierten Fahrverhaltens benötigt eine gewisse Zeit zur Herausbildung.
 - ◆ Fahrer neigen u. U. dazu, ihre objektiven Fahrfertigkeiten subjektiv zu überschätzen.
 - ◆ Dagegen fällt es Fahrern schwer, ein realistisches individuelles Risiko wahrzunehmen, tatsächlich zu verunfallen.
- Zum anderen berücksichtigt das Modell die individuellen und sozialen, im Allgemeinen altersspezifischen Einflüsse, die sich am Lebensstil, an den Gruppennormen der Gleichaltrigen- oder Bezugsgruppe, den Werten oder der Persönlichkeit des Fahrers festmachen lassen.

Erfahrungs- und altersspezifische Einflussfaktoren wirken auf die Motive, Einstellungen und den Entscheidungsfindungsprozess hinsichtlich der Verkehrsteilnahme, und diese wiederum beeinflussen das Fahrverhalten, den Fahrstil und den individuell eingehaltenen Sicherheitsspielraum (vgl. GREGERSEN 2003: 28f).

In Anlehnung an dieses Modell werden nachfolgend zwei Faktorenbündel vorgestellt, denen eine

entsprechende Determinationskraft hinsichtlich der Verunfallung junger Fahrer zugesprochen wird:¹⁸

- Die fahrpraktische Unerfahrenheit („Anfängerrisiko“), ausgedrückt in einer relativ geringen Fahrpraxis oder Fahrerfahrung, die mit sich bringt, dass Risiken im Straßenverkehr gar nicht als solche identifiziert werden (vgl. z. B. OHNE AUTOR 2005: 8; MAYHEW, SIMPSON, PAK 2003: 685; WELLS, BAUGHAN 2003: 2; MAYCOCK 2001: 4; LONERO 2000: 2; MAYHEW, SIMPSON 1996: 5; MACDONALD 1994a: 24ff sowie Abschnitt 3.2.1), und
- die Jugendlichkeit der meisten Fahranfänger („Jugendlichkeitsrisiko“), operationalisiert durch ihr Alter, einen spezifischen Lebensstil, typische Expositionsindikatoren (Zeit, Art der Wege, Mitfahrer etc.) und verbunden mit der Annahme einer noch fehlenden Reife sowie der – durch den lebenszyklus-typischen Prozess der Persönlichkeitsentwicklung bedingten – Tendenz, ein höheres Risiko (z. B. hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeit und des Konsums von Alkohol oder Drogen) einzugehen als ältere Verkehrsteilnehmer (vgl. z. B. MAYHEW,

¹⁸ Dieser Dichotomisierung entspricht auch die folgende Einteilung: „Either we take risks because we don't realize we are taking them, or because we are willing to accept them. The first is the 'human factors' or 'ergonomics' approach. Human factors psychologists and engineers ... think we are good people but stupid drivers. ... the second approach ... is the not-so-nice approach of the economist, the criminologist, the lawyer, the traffic cop, some psychologists, and crabby, pessimistic folk in general. [They] '... view the driver as a bundle of motivations' ... [and] think we're good enough drivers but stupid people“ (LONERO 2000: 2).

SIMPSON, PAK 2003: 685; MAYCOCK 2001: 3f; LAM et al. 2000: 2; LONERO 2000: 2; MAYHEW, SIMPSON 1996: 5; MACDONALD 1994a: 16ff sowie Abschnitt 3.2.2).

3.2.1 Fahrpraktische Unerfahrenheit

Einen zentralen Einflussfaktor auf die häufigere Verunfallung junger Fahrer stellt der zu Beginn der Fahrkarriere noch nicht abgeschlossene fahrpraktische Erfahrungsaufbau dar. Viele Fahrfertigkeiten werden erst im Laufe der Fahrkarriere in der alltäglichen Fahrpraxis (weiter-)entwickelt.

MAYHEW, SIMPSON (1999: 25ff; 1996: 64) identifizieren mehrere Fertigungs- bzw. Verhaltensbereiche, die besonders in Risikosituationen im Straßenverkehr wichtig, aber für Fahranfänger nur durch selbstständiges Fahren anzueignen sind. Da sie in einer frühen Phase des Fahrerlaubnisbesitzes defizitär sind, tragen sie zur besonderen Unfallgefährdung der Fahranfänger bei (vgl. auch WILLIAMS, FERGUSON 2002: ii9):

➤ Psychomotorische Fertigkeiten

Dieser Fertigungsbereich bezieht sich auf die Bedienung des genutzten Fahrzeugs und damit auf die Kontrolle, die der Fahrer über sein Fahrzeug ausübt. Solche „handling skills“ oder „vehicle control skills“ verbessern sich schnell mit zunehmender Erfahrung (vgl. BJØRNSKAU, SAGBERG 2005; MACDONALD 1994b: 21).

Aus diesem Bereich der relativ einfachen Fertigkeiten der Fahrzeugkontrolle (vgl. HARRISON 2004: 886) lassen sich nach MAYHEW, SIMPSON (1999: 26; 1996: 64) die Fertigkeiten des Lenkens, Bremsens und der Geschwindigkeitskontrolle („steering control“, „speed control“) sowie die Integration und Kooperation dieser Fertigkeiten („multitasking“) in einen Zusammenhang mit dem Verunfallungsrisiko von Fahranfängern bringen.

Besonders die Geschwindigkeitskontrolle scheint ein Schwachpunkt in der Fertigkeitentwicklung junger Fahrer zu sein: Eine „nicht angepasste Geschwindigkeit“ wird bei ca. einem Viertel aller Unfallbeteiligten dieser Altersgruppe als Unfallursache identifiziert. Bei Unfällen mit Getöteten gilt dies sogar für nahezu die Hälfte aller jungen Fahrer (vgl. STBA 2005b: 4 sowie nochmals Bild 3-12).

Die Tatsache, dass Fahranfänger wenig Routine in der Kontrolle über ihr Fahrzeug und die Interpretation der Verkehrssituation sowie die daraus resultierenden Fahranforderungen ha-

ben, lässt eine große Beanspruchung ihrer mentalen Kapazitäten zur Bewältigung dieser Fahraufgabe plausibel erscheinen. Die bewusst ausgeführte Bedienung des Fahrzeugs (im Gegensatz zur automatisierten Bedienung) führt dazu, dass weniger Aufmerksamkeit für andere Fahraufgaben verfügbar bleibt, z. B. für das Erkennen potentieller Gefahrenquellen. SAGBERG, BJØRNSKAU (2006: 412) sehen in der Verbesserung von Automatisierung und Routine den entscheidenden Faktor für die deutliche Verringerung des Unfallrisikos in den ersten Monaten des Fahrens (vgl. hierzu SCHADE 2001: 3 sowie Abschnitt 3.1).

➤ Wahrnehmung

Aus dem Bereich der vergleichsweise komplexeren Wahrnehmungsaufgaben identifizieren MAYHEW, SIMPSON (1999: 26; 1996: 64) ebenfalls zwei konkrete Anforderungen, deren Beherrschung das Unfallrisiko reduziert: Dies sind zum einen Strategien der visuellen Suche und Beobachtung des gesamten Fahrumfeldes („visual search / scanning strategies“) und zum anderen Routinen zum Entdecken, Erkennen und Reagieren auf potenzielle Gefahrensituationen („hazard perception“) (vgl. auch ROSPA 2002a: 1; LAM et al. 2000: 2; DEERY 1999: 229). Bei Fahranfängern finden sich diesbezüglich tendenziell unwirksame Strategien der visuellen Informationsaufnahme (vgl. MAYHEW, SIMPSON 1999: 26). Verglichen mit erfahrenen Fahrern suchen sie einen kleineren Raum visuell ab und nutzen den Rückspiegel seltener, um sich über die Verkehrsumwelt zu informieren (vgl. MAYHEW, SIMPSON 1996: 64; DRUMMOND 1989: 22).

SAGBERG, BJØRNSKAU (2006: 407) und GREGERSEN (2003: 33) referieren empirische Studien, die zu dem Ergebnis kommen, dass erfahrene Fahrer Gefahrensituationen besser und schneller erkennen als Fahranfänger.¹⁹ SAGBERG, BJØRNSKAU (2006) können entsprechende Unterschiede unter Fahranfängern mit unterschiedlicher Fahrerfahrungsdauer (ein, fünf bzw. neun Monate) zwar in der Tendenz nachweisen, jedoch ist ihre Stichprobe zu klein, um diesbezüglich zu verallgemeinerungsfähigen Aussagen zu gelangen. Auch verschiedene

¹⁹ Darüber hinaus lässt sich zusammenfassen, dass verunfallte Fahrer längere Latenzzeiten aufweisen als unfallfreie Fahrer, Latenzzeiten durch weitere Anforderungen („multitasking“, z. B. Telefonieren am Steuer) verlängert werden und ganz generell das Erkennen und Reagieren auf potentiell gefährliche Situationen geübt werden kann (vgl. SAGBERG, BJØRNSKAU 2006: 407f).

Studien zur visuellen Wahrnehmung im Straßenverkehr belegen Unterschiede zwischen Fahranfängern und erfahrenen Fahrern (vgl. GREGERSEN 2003: 34).

➤ Kognitive Fertigkeiten

Auch hinsichtlich der Verarbeitung der wahrgenommenen Informationen erscheinen den Autoren wieder zwei Fertigkeiten für die Verringerung des Unfallrisikos verantwortlich zu sein, und zwar die objektive Risikobewertung in unterschiedlichen Fahrsituationen („risk assessment“) und das Treffen problemangemessener Entscheidungen („decision making“) in potentiell risikoträchtigen Situationen (vgl. MAYHEW, SIMPSON 1999: 26; 1996: 64 sowie DRUMMOND 1989: 29). Der Entscheidung, wie auf wahrgenommene Umweltreize reagiert wird, geht dabei die Beurteilung und Einschätzung des Wahrgenommenen voraus. Im Vergleich zu erfahrenen Fahrern sind Fahranfänger diesbezüglich jedoch im Nachteil. Aufgrund fehlender fahrpraktischer Erfahrung sind sie „... less able to read the road ahead“ (FULLER 2002: 243).

Die aufgeführten Fertigungs- bzw. Verhaltensbereiche sind nicht trennscharf voneinander abzugrenzen, sie spielen vielmehr im jeweiligen Fahrvorgang zusammen und überlagern sich. Fahranfängern wird – aufgrund ihres noch geringen fahrpraktischen Kompetenzaufbaus – zur Anwendung der beschriebenen Fertigkeiten eine hohe mentale Beanspruchung und der Einsatz großer Aufmerksamkeit unterstellt. Erst mit der zunehmenden Automatisierung der Handlungen durch vermehrte Fahrerfahrung und zunehmende Handlungsroutine geht eine geringere Beanspruchung der mentalen Kapazitäten einher (vgl. GREGERSEN 2003: 31).

Die hier enumerierten Aspekte wirken alle in die Richtung, „... that young drivers may take risks more often because they are less likely to recognize risky situations when they develop“ (JONAH 1986: 265).²⁰ Als mögliche Folge der Mehrfachbeanspruchung unerfahrener Fahranfänger durch gleichzeitige Anforderungen an mehrere dieser Fertigkeiten („attention switching“, vgl. MACDONALD 1994b: 18) wird die Gefahr einer kognitiven Überlastung („cognitive overload“) thematisiert, als Konsequenz der noch unausgereiften Fähigkeit, in komplexen

Situationen wesentliche Informationen von unwesentlichen zu trennen und entsprechend effektiv und effizient zu (re-)agieren (MAYHEW, SIMPSON 1999: 26).

Es ist plausibel anzunehmen, dass Fahranfänger besonders viele geistige Anstrengungen unternehmen müssen, um die vielfältigen Anforderungen der Verkehrsteilnahme zu bewältigen, und dass diese Notwendigkeit mit zunehmender Fahrerfahrung zurück geht (vgl. GREGERSEN 2003: 31). Die Entwicklung der Fahrfertigkeiten bis zu einem hinreichend automatisierten Grad kann in drei Phasen unterteilt werden (vgl. GREGERSEN 2003: 31, der sich dabei auf Rasmussen (1984) beruft; darüber hinaus MACDONALD 1994b: 5):

➤ Wissensbasierte Phase

Zu Beginn des Fahrfertigkeitserwerbs wird das Fahren auf einem bewussten Niveau ausgeübt, da noch nicht auf vorhandene Automatismen bzw. Routinen zurückgegriffen werden kann. Die erlernte Fahrzeugkontrolle wird über den Abruf des vorhandenen theoretischen Wissens ausgeführt. Dabei werden große mentale Kapazitäten beansprucht.

➤ Regelbasierte Phase

Mit der Entwicklung der Fahrzeugkontrolle geht zu einem gewissen Grad eine Automatisierung der Handlungen einher. Zusätzlich werden formelle und informelle Regeln in häufig auftretenden Situationen erlernt und in mentalen Modellen integriert. Das Fahrverhalten richtet sich zunehmend nach diesen Regeln und erfordert weniger Aufmerksamkeit und bewusste Kontrolle.

➤ Fertigungs-basierte Phase

In dieser letzten Phase tritt eine Automatisierung des Fahrverhaltens ein. Die Fahrzeugkontrolle und das regelbasierte Verhalten werden zunehmend ohne bewusste Aufmerksamkeit ausgeführt – zumindest so lange keine unerwartete Situation auftritt.

Die Angaben zur Dauer der einzelnen Phasen, die aufeinander aufbauen und ineinander übergehen, bleiben vage. Die wissensbasierte Phase wird jedoch grob der Periode der Fahrausbildung zugeordnet, wohingegen „... the intermediate ‚rules‘ stage may last for some years, depending on the rate at which drivers gain experience“ (MACDONALD 1994b: 5).

Zusätzlich ist dieser Betrachtung ein dynamischer Aspekt immanent: Beim Auftreten unvorhergesehener oder neuer Situationen kann ein Fahrer auf

²⁰ „Gerade am Anfang fehlen subjektive Standards für noch akzeptable Risiken ebenso wie Erfahrungen, die die Wahrscheinlichkeiten gefährlicher Entwicklungen eingrenzen helfen (...). So können Erprobungsverhalten und ungenaue Gefahrenantizipation zwei Seiten einer Medaille sein: Gerade (später dann zu antizipierende) Risikogrenzen werden erprobt!“ (SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1986: 10).

ein anderes – niedrigeres – Niveau der Fertigkeitentwicklung wechseln. D. h. auch versierte Fahrer auf dem fertigkeitbasierten Niveau greifen zur Meisterung solcher Situationen auf Verhaltensroutinen des regel- oder wissensbasierten Niveaus zurück (vgl. GREGERSEN 2003: 31f).

Die „fahrpraktische Unerfahrenheit“ identifiziert WILLMES-LENZ (2004: 1) als eine der Hauptursachen des erhöhten Unfallrisikos von Fahranfängern. Der Umstand, dass Fahranfänger die Sicherheitsvorteile von entwickelten Fahrfertigkeiten jedoch nicht erwerben können, ohne während des hierzu notwendigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus – aufgrund der dann ja noch fehlenden Fahrfertigkeiten – einem erhöhten Verunfallungsrisiko ausgesetzt zu sein, wird von DEERY (1999: 233) und JONAH (1986: 257) unter Rückgriff auf Warren, Simpson (1976) als das „Junge Fahrer Paradoxon“ („young driver paradox“) bezeichnet.

Die unmittelbar nach der Fahrerlaubniserteilung hohe, aber dann bereits in den ersten Monaten des fahrpraktischen Kompetenzaufbaus stark sinkende Unfallbelastung von Fahranfängern wurde ausführlich bereits in Abschnitt 3.1 thematisiert.

3.2.2 Jugendlichkeit

„Part of the problem of teenage drivers is the fact that they are teenagers“ (GREGERSEN 2003: 38). Damit drückt der Autor aus, dass junge Fahranfänger sich mitten im Prozess der Ablösung von ihren Eltern und der emanzipatorischen Suche nach der eigenen Verortung als junge Erwachsene befinden. Mit diesem Prozess können ein spezifisch ausgeprägter Lebensstil, die Identifikation mit einer jugendkulturellen Strömung, eine entsprechende Gruppenidentität und insbesondere bestimmte Normen und Rollenerwartungen der Bezugsgruppe einhergehen, die für das Verhalten (auch im Straßenverkehr) relevant werden (vgl. GREGERSEN 2003: 38).²¹

Im Kontext des sog. „Jugendlichkeitsfaktors“ („immaturity factor“ (WILLIAMS, FERGUSON 2002: ii9)) lassen sich folgende Dimensionen der altersspezifischen psycho-sozialen Charakteristika des Lebensstils junger Erwachsener unterscheiden:

➤ Alter

MAYCOCK, LOCKWOOD, LESTER (1991) belegen für alle Fahranfänger unabhängig von ihrem Alter einen initialen Gefährdungsschwerpunkt zu Beginn der Fahrkarriere (vgl. auch MAYHEW, SIMPSON, PAK 2003: 685). Dieser ist umso stärker ausgeprägt, je jünger die Fahranfänger sind. Auch für junge Fahranfänger ist ein vergleichsweise schneller Gefährdungsrückgang mit zunehmender Fahrerfahrung festzustellen. Unterschiede in der Unfallbelastung nach dem Alter bestehen jedoch fort.

➤ Gleichaltrigengruppe

Typisch für die Entwicklungsphase der Jugendlichen und jungen Erwachsenen ist deren Zugehörigkeit zu bestimmten Lebens- und Freizeitstilgruppen Gleichaltriger. Parallel zur allmählichen Ablösung vom Elternhaus bauen Jugendliche neue Beziehungen auf, die sich durch Gleichheit und Souveränität kennzeichnen lassen (vgl. OERTER, DREHER 1995: 369; darüber hinaus: GREGERSEN, BJURULF 1996: 237). Insbesondere SCHULZE hat die Zugehörigkeit zu bestimmten Lebens- und Freizeitstilgruppen für die Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Fahrern in der Bundesrepublik Deutschland umfangreich und differenziert aufgegriffen (vgl. SCHULZE 1999, 1996 sowie die Abschnitte 2.2 und 3.3.2).

Weitere psycho-soziale Aspekte der Einbindung in eine Gleichaltrigengruppe sind z. B. die Selbstbehauptung gegenüber Gleichaltrigen, der Umgang mit sozialem Druck (Gruppen- und sozialer Druck), Stress oder Ungeduld (vgl. MAYHEW, SIMPSON 1996: 69; darüber hinaus MAYHEW, SIMPSON, PAK 2003: 690).

➤ Mobile (Tages-)Zeiten

Ein wichtiger Aspekt des jugendlichen Lebensstils ist die alters- und entwicklungspezifische Risikoexposition (vgl. FULLER 2002: 242) aufgrund der zielgruppenspezifischen Tageszeiten bzw. Wochentage der Verkehrsteilnahme, insbesondere Nacht- und Wochenendfahrten im Zusammenhang mit typischen Mustern der Freizeitmobilität junger Erwachsener. Dies drückt sich in einer deutlichen Überrepräsentierung junger Fahrer bei nächtlichen Unfällen (vgl. CLARKE, WARD, TRUMAN 2005: 528; OHNE AUTOR 2005: 11; KRAMPE 2004: 21; GREGERSEN 2003: 23f; McCARTT, SHABANOVA, LEAF 2003: 311; WILLIAMS, FERGUSON 2002: ii10f; MAYCOCK 2001: 5; LAM et al. 2000: 2; PREUSSER, FERGUSON, WILLIAMS 1998: 217; MACDONALD 1994a: 34ff;

²¹ Weiter entwickelt lässt diese Argumentation auch die Spekulation zu, dass „... the onset of new roles (e.g., spouse, employee, parent) and the responsibilities and expectations associated with these might be central to the behavioral changes that lead to reduced risk of collision“ (MAYHEW, SIMPSON 1996: 67). Vgl. hierzu auch die Ausführungen zu entwicklungspezifischen Risikofaktoren in Abschnitt 2.2.

1994b: 32; DRUMMOND 1989: 6 sowie Abschnitt 3.1) ebenso aus wie in den in vielen US-Bundesstaaten zu findenden „night curfews“ (nächtlichen Fahrverboten) für Fahranfänger im Rahmen des gestuften Fahrerlaubniserwerbs („graduated driver licensing systems“) (vgl. RICE, PEEK-ASA, KRAUS 2003: 245).

Insbesondere während der nächtlichen Freizeitmobilität am Wochenende (freitag- und samstagnachts) häufen sich die schweren Verkehrsunfälle mit tödlichem Personenschaden (vgl. STBA 2005b: 3; KRAMPE 2004: 16). Beim nächtlichen Besuch der Fahranfänger in Gaststätten, Diskotheken oder anderen Treffpunkten muss die Relevanz gleich mehrerer der in den Abschnitten 3.2.1 und 3.2.2 enumerierten Einflussfaktoren unterstellt werden: erschwerte Fahrbedingungen in der Dunkelheit²², Alkoholkonsum, Müdigkeit, Gruppendruck durch gleichaltrige Mitfahrer und zu hohe Geschwindigkeit (vgl. LIMBOURG, REITER 2004; GREGERSEN 2003: 25; WILLIAMS 2003: 8; OHNE AUTOR 2000: 10; SCHULZE 1998: 19).

➤ Geschwindigkeit

Je jünger Pkw-Fahrer sind, desto dominanter zeigt sich eine nicht angepasste Geschwindigkeit als häufigste Fehlverhaltensweise bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden (vgl. STBA 2005b: 18). Eine nicht angepasste, m. a. W. überhöhte Geschwindigkeit wird als Ausdruck riskanten Fahrverhaltens junger Fahrer interpretiert (vgl. OHNE AUTOR 2005: 10; GREGERSEN 2003: 26; MAYCOCK 2001: 8; LAM et al. 2000: 2; OHNE AUTOR 2000: 10; MACDONALD 1994b: 26). CLARKE, WARD, TRUMAN (2005: 528) klassifizieren bewusste Geschwindigkeitsübertretungen zusammen mit Rücksichtslosigkeit und exzessivem Alkoholkonsum als Ausdruck jugendlicher Risikobereitschaft („risk taking“). Neben der bewussten oder unbewussten Inkaufnahme des mit einem solchen Verkehrsverhalten einhergehenden Risikos macht MACDONALD (1994b: 26) auch die mangelnde Erfahrung im Erkennen von Gefahrensituationen („hazard perception“) und im bewussten Umgang damit („cognition“) für das Fahren mit nicht angepasster Geschwindigkeit verantwortlich (vgl. Abschnitt 3.2.1).

➤ Alkohol

Der Alkoholkonsum Jugendlicher hat in den letzten Jahren zugenommen (vgl. BZGA 2004a:

18). Zusammenfassend wird festgestellt: „Es gibt mehr Jugendliche, die regelmäßig Alkohol trinken, und die Jugendlichen nehmen im Durchschnitt mehr Alkohol pro Woche zu sich“ (BZGA 2004a: 18). Die Autoren führen dies insbesondere auf das Angebot und die intensive Bewerbung sog. Alkopops zurück. Deren Konsum scheint jedoch unter 16- und 17-Jährigen stärker verbreitet zu sein als unter jungen Erwachsenen (vgl. BZGA Ohne Jahr: 17).

Für 2004 wird berichtet, dass 71 % der 16- bis 19-Jährigen mindestens einmal im Monat alkoholische Mixgetränke trinken. Diese sog. 30-Tage-Prävalenz umfasst 54 % dieser Altersgruppe beim Konsum von Bier, 39 % bei Wein und 32 % bei Spirituosen. In der Altersgruppe der 20- bis 25-Jährigen trinken lediglich noch 59 % mindestens einmal im Monat alkoholische Mixgetränke, 51 % Bier, 49 % Wein und 26 % Spirituosen (vgl. BZGA 2004a: 9ff; darüber hinaus SCHUBERT et al. 2004: 63; STORB 2003: 6ff). Alkohol wird häufiger und verstärkt am Wochenende konsumiert, was STORB (2003: 12) mit den Freizeitaktivitäten der Jugendlichen in Zusammenhang bringt.

Fahren unter Alkoholeinfluss wird im Kanon der Determinanten des Unfallrisikos junger Fahrer immer wieder diskutiert (vgl. z. B. OHNE AUTOR 2005: 9; GREGERSEN 2003: 24; McCARTT, SHABANOVA, LEAF 2003: 311; MÄDER, PÖPPEL-DECKER 2001: 32ff; LAM et al. 2000: 2; OHNE AUTOR 2000: 10; KRÜGER et al. 1998: 20ff; SCHULZE 1998: 15ff; 1996: 11ff; MACDONALD 1994a: 45ff).

Der Grund für die häufige Betonung der Relevanz des Alkoholkonsums für die Verunfallung liegt nicht im Anteil der alkoholisierten jungen Fahrer allein. Denn junge Fahrer werden nicht bedeutend häufiger alkoholisiert am Steuer angetroffen als ältere Fahrer. Allerdings wird für die spezifische Exposition junger Fahrer (nachts, am Wochenende, Freizeitfahrt, evtl. Mitfahrer) ein etwa fünffach höheres Verunfallungsrisiko als für ältere Fahrer beobachtet (vgl. KRÜGER et al. 1998: 58; darüber hinaus GREGERSEN 2003: 24; MAYHEW, SIMPSON 1999; JONAH 1986: 259f). WILLIAMS (2003: 11) führt die besondere Gefährdung junger Fahrer unter Alkoholeinfluss auf die doppelte Unerfahrenheit dieser Personengruppe hinsichtlich des Führens eines Pkw und des Umgangs mit Alkohol zurück.

²² Vgl. generell zu Defiziten von Pkw-Fahrern bei Nachtfahrten COHEN (1994).

➤ Illegale Drogen

Repräsentativerhebungen zeigen, dass mehr als ein Drittel der jungen Erwachsenen seit dem 18. Lebensjahr illegale Drogen zumindest probiert oder sogar regelmäßig konsumiert hat. Ca. 20 % der 16- bis 19-Jährigen und 15 % der 20- bis 25-Jährigen haben in den letzten zwölf Monaten illegale Drogen zu sich genommen („Zwölf-Monats-Prävalenz“, vgl. BZGA 2004b: 9; SCHUBERT et al. 2004: 66f). In einem Sample junger Fahrer, die bei einer Verkehrskontrolle rekrutiert und drei Monate später mittels Fragebogen befragt wurden, berichtete jeder Fünfte (20,2 %) vom Konsum illegaler Drogen in den letzten 30 Tagen („30-Tage-Prävalenz“, vgl. SCHWEER, HODJATI 2005: 4).

Drogenerfahrung ist im Jugendalter weit verbreitet, allerdings meist auf Cannabis beschränkt und ebenfalls häufig auf ein Probieren begrenzt. So berichten 36 % der 16- bis 19-Jährigen und 44 % der 20- bis 25-Jährigen, schon einmal illegale Drogen probiert oder genommen zu haben. Drei Viertel der Drogenerfahrenen haben allerdings außer Cannabis keine anderen Drogen konsumiert (vgl. BZGA 2004b: 7; STORB 2003: 18; SCHULZE 1998: 18), und bei 44 % der Drogenerfahrenen geht diese Erfahrung über ein ein- oder zweimaliges Probieren nicht hinaus (vgl. BZGA 2004b: 8).

Der Würzburger Roadside Survey kam mit seinen Daten von 1992 bis 1994 noch zu dem Schluss „..., daß Fahren unter Drogen und Medikamenten noch kein großflächiges Problem“ (KRÜGER, SCHULZ, MAGERL 1996: 3) darstellte. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden beteiligten 18- bis 24-jährigen Fahrer, bei denen die Unfallursache „andere berauschende Mittel“ festgestellt wurde, ist allerdings von 1997 bis 2002 von 199 auf 572 gestiegen (vgl. SCHULZE 2004). Auch diese vergleichsweise niedrigen Zahlen sollten jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass diesbezüglich mit einem sehr hohen Dunkelfeld gerechnet werden muss (vgl. KUBITZKI 2001: 141).²³

Darauf deuten auch eine Reihe von neueren empirischen Untersuchungen aus Deutschland hin:

- ◆ 18,9 % der männlichen und 7,7 % der weiblichen Befragten im Alter von 16 bis 21 Jahren haben bei ihrem letzten Diskobesuch illegale Drogen konsumiert (vgl. STORB 2003: 120f). Den Anteil der Befragten, der dabei als Pkw-Selbstfahrer vor dem Fahrtantritt illegale Drogen zu sich genommen hat, schätzt die Autorin auf 8,2 % (vgl. STORB 2003: 130).
- ◆ 37,9 % der jungen Befragten, die innerhalb des letzten Jahres illegale Drogen konsumiert hatten, und 45,0 % derjenigen, die dies in den letzten 30 Tagen taten, geben zu, bereits mehrmals unter Alkohol- / Drogeneinfluss als Pkw-Fahrer unterwegs gewesen zu sein (vgl. SCHWEER, HODJATI 2005: 6).²⁴
- ◆ Bei 12,4 % von 1.472 Fahrern zu / von Diskoveranstaltungen konnte ein aktueller Drogenkonsum nachgewiesen werden, wobei auch hier Cannabis bei 8,7 % der Fahrer unter Drogen dominierte (vgl. VOLLRATH et al. 2001: 154).

➤ Mitfahrer

Geradezu charakteristisch für die Lebenszusammenhänge junger Erwachsener ist ihre Einbindung in Gleichaltrigengruppen (vgl. SCHÄFFERS, SCHERR 2005: 217ff sowie Abschnitt 2.2). Für die Verkehrssicherheitsforschung wird die entwicklungspsychologisch nachvollziehbare Umorientierung von Jugendlichen weg vom Elternhaus und hin zu Gleichaltrigen relevant. Gleichaltrigen Mitfahrern wird ein Einfluss auf die Aufmerksamkeit, das Fahrverhalten und die Risikobereitschaft junger Fahrer sowie deren Verunfallungsrisiko zugeschrieben.

Fahrer und Mitfahrer im Pkw bilden eine soziale Gruppe oder ein soziales System (vgl. WILLIAMS 2003: 12). Eine Mehrpersonenfahrt in einem Pkw bezeichnen KRÜGER et al. (1998: 9) als „Verhaltens-“ oder „Schicksalsgemeinschaft“, die sich durch folgende Aspekte kennzeichnen lässt (vgl. KRÜGER et al. 1998: 10):

- ◆ Die räumliche Nähe im Pkw erzeugt einen Zwang zur Interaktion und Kommunikation, dem jedoch aufgrund der Anordnung der Pkw-Sitze nur erschwert nachgekommen werden kann.

²³ Dieses wird insbesondere in neuerer Zeit durch erheblich verbesserte Testmethoden der Polizei vermehrt aufgeheilt, wobei die entsprechenden Häufigkeiten dieser Ursache für Verkehrsuntüchtigkeit deutlich steigen.

²⁴ Eine Differenzierung der konsumierten „berauschenden Mittel“ in Alkohol und Drogen ist hinsichtlich dieser Aussage leider nicht möglich.

- ◆ Die Passagiere erscheinen als Gruppe, die sich aufgrund des durch einen Pkw definierten Raums leicht gegen die Außenwelt abgrenzen kann.
- ◆ Hinsichtlich der Aufgabenverteilung ist der Fahrer der sog. „Aufgabenführer“ (KRÜGER et al. 1998: 10), als sog. „emotionalen Führer“ bezeichnen die Autoren den Passagier mit dem höchsten sozialen Rang.
- ◆ Schließlich sprechen die Autoren auch noch die expressive Dimension des Fahrens als demonstratives „Ausdrucksmittel“ gegenüber den Mitfahrern und der Außenwelt an.

Offensichtlich müssen also bei einer Mehrpersonenfahrt gruppenspezifische Prozesse im Pkw unterstellt werden, die plausiblerweise Auswirkungen auf das Fahrverhalten des Fahrers haben können. Zusammenfassend stellen KRÜGER et al. nach einer Literaturlaufarbeitung diesbezüglich fest, dass „... die Anwesenheit von Beifahrern in aller Regel zu verringerter Geschwindigkeit und zu größerem Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen führt“ (KRÜGER et al. 1998: 14). Allerdings zeigen die Autoren anhand differenzierter Risikoanalysen und unter Beachtung der spezifischen Exposition junger Fahrer (Nacht- und Wochenend-, Freizeitfahrten, Alkohol), dass dieser schützende Beifahrer-Effekt unter jungen Fahrern nicht nachzuweisen ist: „Allgemein gilt, daß Beifahrer einen schützenden Einfluß ausüben, nur nicht bei jungen Fahrern“ (KRÜGER et al. 1998: 58).

Auch Forschungsergebnisse aus dem Ausland sehen junge Fahrer durch gleichaltrige Mitfahrer eher gefährdet (vgl. z. B. OHNE AUTOR 2005: 12; REGAN, MITSOPOULOS 2003). PREUSSER, FERGUSON, WILLIAMS (1998: 220f) weisen nach, dass das Risiko, bei einem Verkehrsunfall tödlich verletzt zu werden, für junge Fahrer dann deutlich höher ist, wenn gleichaltrige Mitfahrer im Pkw sitzen.²⁵ GREGERSEN (2003: 38) thematisiert den Einfluss gleichaltriger Mitfahrer als Gruppendruck auf das Fahrverhalten des Fahrers. SIMONS-MORTON, LERNER, SINGER (2005: 977) messen längere Abstände zum vorausfahrenden Pkw bei „teen drivers“ mit weiblichen Mitfahrern im Vergleich zu männlichen Mitfahrern. Junge Fahrer fahren schneller als junge Fahre-

rinnen und beide Geschlechter fahren mit männlichen Mitfahrern am schnellsten, ohne Passagiere deutlich langsamer und mit weiblichem Mitfahrer noch langsamer als bei einer Solofahrt (vgl. SIMONS-MORTON, LERNER, SINGER 2005: 978). Besonders stechen dabei männliche junge Fahrer mit ebenfalls männlichem Mitfahrer hervor: Jeder fünfte dieser Fahrer (21,7 %) fällt den Autoren durch sein riskantes Fahrverhalten auf (vgl. SIMONS-MORTON, LERNER, SINGER 2005: 979 sowie WILLIAMS 2003: 14). Des Weiteren finden die Autoren Hinweise auf höhere gefahrene Geschwindigkeiten bei der Anwesenheit mehrerer Mitfahrer (vgl. SIMONS-MORTON, LERNER, SINGER 2005: 979).

In der Literatur (vgl. McCARTT, SHABANOVA, LEAF 2003: 311; RICE, PEEK-ASA, KRAUS 2003: 249; ROSPA 2002a: 1; 2002b: 12ff; WILLIAMS, FERGUSON 2002: 111f; ANDERSON et al. 2000: 12; OHNE AUTOR 2000: 10; KRÜGER et al. 1998: 47; PREUSSER, FERGUSON, WILLIAMS 1998: 221; MACDONALD 1994a: 39ff; DRUMMOND 1989: 6) wird davon ausgegangen, dass die Mitfahrt von Gleichaltrigen vermehrt mit Fehlern des Fahrers einhergeht, da dieser bei der Informationsaufnahme und -verarbeitung leichter abgelenkt wird (z. B. durch Unterhaltungen, laute Musik²⁶, physische Interaktionen).

Das höhere Risiko für junge Fahrer, die mit Mitfahrern unterwegs sind, wird – neben dem Aspekt der Ablenkung – auch auf ein ausgeprägteres Risikoverhalten („risk-taking“) der jungen Fahrer in diesen spezifischen sozialen Situationen zurückgeführt (vgl. WILLIAMS 2001: 3). Mit „risky shift“ wird in diesem Zusammenhang die Beobachtung bezeichnet, dass Individuen in Gruppensituationen extremere Urteile fällen oder riskantere Handlungen ausführen – d. h. risikoreicher fahren –, als sie dies ohne weitere Anwesende tun würden (vgl. z. B. FULLER 2002: 242ff; WETZSTEIN, WÜRTZ 2001: 354; SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1986: 26). Entwicklungspsychologisch kann ein solches Verhalten als Ausdruck eines typischen Egozentrismus Jugendlicher interpretiert werden (vgl. z. B. SCHULZE 2004: Folie 5).²⁷ Wird

²⁵ Der Fokus der Untersuchung von PREUSSER, FERGUSON, WILLIAMS (1998) liegt auf „teenage drivers“, also Fahrern im Alter von 16 bis 19 Jahren. Je jünger die tödlich verunglückten Fahrer sind, desto deutlicher lässt sich der berichtete Zusammenhang feststellen.

²⁶ Aufgrund ihrer Fahrsimulator-Experimente zum Musikhören stellen DEY et al. (2006) verlangsamte Reaktionszeiten und eine bei „schneller“ Musik höhere Fahrgeschwindigkeit fest und machen eine hierdurch bedingte erhöhte Unfallgefahr aus.

²⁷ „Jeder hat die Möglichkeit, die anderen als Publikum anzusehen und sich selbst zum Mittelpunkt zu machen. So lassen sich manche überzogenen Aktionen in der Peergruppe,

in einer Gruppensituation ein Risiko eingegangen und gemeistert, dient dies sowohl der positiven sozialen Identität des riskant Handelnden (z. B. dem Pkw-Fahrer) als auch dem Gemeinschaftsgefühl bzw. dem Zusammenhalt der Gruppe (z. B. aller Mitfahrer) (vgl. WETZSTEIN, WÜRTZ 2001: 354).

Bei diesen bisher genannten Merkmalen der Jugendlichkeit handelt es sich durchweg um Aspekte des altersspezifischen Lebensstils der Fahranfänger, die direkt auf deren Exposition im Straßenverkehr durchschlagen. HATAKKA et al. (1992: 76) unterstellen der Exposition einen dreifachen Einfluss auf die Verunfallung: direkt als Exposition und indirekt über den dabei erfolgenden fahrpraktischen Erfahrungsaufbau sowie eine Änderung der Einstellungen. Entsprechend bietet sich die Analyse der Exposition von Fahranfängern auch für die Entwicklung von Handlungsempfehlungen zur Reduktion ihrer Verunfallungsgefahr an (vgl. Abschnitt 9.2).

Weitere Aspekte jugendlicher Unreife werden mit diversen psychischen Konstrukten in Verbindung gebracht. Diese legen nicht unmittelbar eine bestimmte Verkehrssicherheitsmaßnahme als Antwort auf das Problem der hohen Verunfallung von Fahranfängern nahe. Vielmehr können sie dabei helfen, (Hoch-)Risikogruppen („young problem drivers“; vgl. Abschnitt 3.3.2) in der Population der Fahranfänger zu identifizieren (vgl. GREGERSEN, BJURULF 1996: 238). In diesem Zusammenhang interessieren die folgenden Aspekte besonders:

➤ **Selbstüberschätzung**

Weit verbreitet ist die Auffassung, dass junge Fahrer ihre Fähigkeiten oder Fahrfertigkeiten über- und ihr Verunfallungsrisiko unterschätzen (vgl. LIMBOURG, REITER 2004: 42; GREGERSEN 2003: 35; FULLER 2002: 242ff; PSEPHOS-INSTITUT 2000: 34; DEERY 1999: 231; GREGERSEN, BJURULF 1996: 234ff; MAYHEW, SIMPSON 1996: 65; DRUMMOND 1989: 27f). GRAYSON, ELLIOT (2004: 185f) berichten aus der aktuellen britischen Fahranfängerkohortenstudie eine deutliche Selbstüberschätzung der Fahrfertigkeiten durch Fahranfänger ca. zwei Wochen nach der bestandenen Fahrprüfung im Vergleich zu sechs bzw. zwölf Monaten danach. HENNING, LANGE, CHASELON (1994: 104) thematisieren in diesem Zusammenhang eine emotionale Unaus-

geglichenheit, Impulsivität, Sorglosigkeit und mangelnde rationale Steuerung.

Problematisch erscheint einigen Autoren der Zusammenhang, dass zunehmende Fahrerfahrung nicht nur zu einer Zunahme des fahrpraktischen Könnens, sondern auch zu einem Ansteigen der subjektiven Kontrollüberzeugung (vgl. SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1986: 83) führen kann. Dabei wird auch behauptet, dass mögliche Sicherheitsgewinne aufgrund technischer Neuerungen (Engineering) oder Education-Maßnahmen, z. B. der Besuch von Fahrsicherheitstrainings, durch riskanteres Fahrverhalten wieder neutralisiert werden können (vgl. GREGERSEN 2003: 37; HERNETKOSKI, KESKINEN 2003: 64).²⁸ Unter Bezug auf die sog. Risikokompensations- oder Risikohomöostasethorie von WILDE (1974: 230) wird postuliert, dass nach dem Besuch solcher Kurse risikofreudiger gefahren wird, in der (irrigen) Annahme, man beherrsche nun auch gefährlichere Fahrsituationen (vgl. MAYHEW, SIMPSON 1996: 66f; COHEN 1994: 158).

➤ **Risikobereitschaft („risk taking“) / Sensation Seeking**

Als Indikatoren der Risikobereitschaft lassen sich die Impulsivität, Aggressivität, Erregbarkeit und das Dominanzstreben aufzählen, während die soziale Verantwortlichkeit oder die Gewissenhaftigkeit Risikoaversion indizieren. Extraversion oder Angst lassen sich dagegen nicht eindeutig mit Risikobereitschaft in Verbindung bringen (vgl. SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1986: 29).

Befunde zum Fahrstil junger Fahrer wie z. B. ein übermäßig schnelles Fahren, das Einhalten von lediglich kurzen Abständen zum vorausfahrenden Fahrzeug oder der seltenere Gebrauch von Sicherheitsgurten (vgl. GREGERSEN 2003: 36; GREGERSEN, BJURULF 1996: 236; DRUMMOND 1989: 33) sprechen für die generelle Akzeptanz eines riskanteren Fahrstils bzw. eine höhere Risikobereitschaft („risk taking“) in dieser Personengruppe.

Mit ZUCKERMAN (1994: 27) lässt sich Risikobereitschaft als Korrelat von Sensation Seeking auffassen, das wiederum definiert ist als

“... a trait defined by the seeking of varied, novel, complex, and intense sensations and experiences, and the willing-

wie Großsprecherei, exaltierte Bewegungen, lautes Sprechen und Schreien, besser verstehen“ (OERTER, DREHER 1995: 370). Die Analogie zum Autofahren lässt sich unschwer herstellen.

²⁸ „These mechanisms are often used to explain why various types of safety measures do not in fact provide the expected effects“ (GREGERSEN 2003: 38).

ness to take physical, social, legal and financial risks for the sake of such experience" (ZUCKERMAN 1994: 27).

SCHNEIDER, RHEINBERG umschreiben diese Eigenschaft „... als ein multidimensionales Konstrukt zusammenhängender Präferenzen für Verhaltensweisen“ (1995: 412). In der entwicklungspsychologischen Perspektive zeigt sich empirisch eine Zunahme der Sensation Seeking-Werte mit zunehmendem Jugendalter bis um das 20. Lebensjahr herum und ein später folgendes Abklingen (vgl. RENNER, ANDERLE 1999: 14). Die stärkste Ausprägung von Sensation Seeking fällt damit in die Zeit des Beginns der Fahrkarriere, und das Führen eines Pkw bietet sich geradezu an, diese Eigenschaft im Straßenverkehr auszuleben.²⁹ Jungen Fahrern wird deshalb die höchste Risikobereitschaft bzw. das am stärksten ausgeprägte Sensation Seeking zugeschrieben (vgl. McNALLY, STONE 2001: 13).

Sensation Seeking wurde in zahlreichen Untersuchungen als aussagekräftiger Prädiktor für Verkehrsverhalten identifiziert (vgl. JONAH 1997, HERZBERG, SCHLAG 2003).³⁰ Auch zwischen Sensation Seeking und Alkoholfahrten sowie nicht angepasster Geschwindigkeit lassen sich Zusammenhänge nachweisen (vgl. RENNER, ANDERLE 1999: 18).

MAYHEW, SIMPSON (1996: 68f) weisen auf die Schwierigkeiten hin, solche offensichtlich für den Entwicklungs- und Reifeprozess dieser Altersgruppe typischen risikoaffinen Verhaltensweisen – sowie die dahinter stehenden Einstellungen und Motivationen (vgl. ROSPA 2002a: 1) – zu ändern.

➤ Psychische Funktion des Autos und der Fahrerlaubnis

Es ist unbestritten, dass Autofahren nicht allein mit Fortbewegung gleichgesetzt werden darf, sondern vielmehr – gerade für junge Leute – wichtige psychische und soziale Funktionen erfüllt (vgl. z. B. HURRELMANN 2003: 20; MIERNERT 2003: 156; STERN, SCHLAG 2000: 7). MØLLER (2004: 1083ff) identifiziert unter jungen Fahrern vier psycho-soziale Kategorien des Fahrens: Sichtbarkeit, Status, Kontrolle und Mobilität. Hinsichtlich der Beziehung zwischen

Lebensstil und Fahrverhalten macht sie die drei Kategorien Freizeit, Freunde und Fahrmuster aus. Diese Kategorien lassen sich jeweils hinsichtlich mehrerer Dimensionen beschreiben (vgl. MØLLER 2004: 1085f).³¹

Hinsichtlich der Problematik altersabhängiger Aspekte einer Unreife („immaturity“) stellen MAYHEW, SIMPSON (1999: 27) insbesondere auf jene Subpopulation junger Fahrer ab, die durch die Suche nach Nervenkitzel oder aufgrund eines kompromittierenden Gruppendrucks absichtlich ihr Verunfallungsrisiko erhöht. Hierbei ist ein riskanter Fahrstil Teil eines breiteren, risikoaffinen Lebensstils mit entsprechenden Verhaltensweisen wie gesundheitsschädlichem Verhalten (z. B. Rauchen, Übermüdung), anderen „problematischen“ Verhaltensweisen (z. B. Alkohol- und Drogenkonsum, Delinquenz, schlechte Schulleistungen), das Tolerieren abweichenden Verhaltens Anderer oder die generelle Wertschätzung von Nervenkitzel und Sensationslust (vgl. hierzu auch GREGERSEN 2003: 42, ULLEBERG 2002: 293; JESSOR 1987: 8 sowie Abschnitt 2.2). FULLER (2002: 242ff) verweist in diesem Zusammenhang auf eine mangelhafte Sozialisation dieser Subpopulation.

3.2.3 Relative Einflussstärke von Unerfahrenheit und Jugendlichkeit

Üblicherweise wird in der Literatur davon ausgegangen, dass die fahrpraktische Unerfahrenheit der Fahranfänger (vgl. Abschnitt 3.2.1) und die mit ihrem jugendlichen Alter in Verbindung gebrachten entwicklungsbedingten Risikodeterminanten des Fahrens – ausgedrückt als Jugendlichkeit / Unreife (vgl. Abschnitt 3.2.2) – miteinander einhergehen (vgl. HAAS, REKER 1976: 122; SCHULZE 1996: 11) bzw. aufeinander einwirken (vgl. MAYHEW, SIMPSON, PAK 2003: 685) und schwer zu entflechten sind.³² GREGERSEN (2003: 39) schätzt den altersbedingten Anteil des Rückgangs der Verkehrsunfälle mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer auf ca. 30-50 %, den erfahrungsbedingten Anteil dagegen auf ca. 50-70 %. Hinsichtlich der Abwägung des relativen Einflusses der beiden Faktorenbündel wird in der Literatur mehrfach auf MAYCOCK, LOCKWOOD, LESTER (1991: 15) verwiesen, die während der ersten acht

²⁹ „Driving probably represents the most common form of sensation seeking in young men“ (ZUCKERMAN 1994: 138).

³⁰ Sensation Seeking „... scheint ... zwischen 10% und 36% der Varianz des Fahrstils aufzudecken“ (HERZBERG, SCHLAG 2003: 171).

³¹ Auf unterschiedliche mobilitätsrelevante Lebensstile junger Fahrer wird ausführlich in Abschnitt 3.3.2 eingegangen.

³² Die problematische Gemengelage lässt sich derart zusammenfassen, „... that the problem lies with a volatile cocktail of inexperience, immaturity, driving at riskier times under riskier conditions with powerful motivations linked to the influence of the peer group“ (ABBOTT, FREETH 2003: 1).

Jahre des Fahrens eine Verringerung des Verunfallungsrisikos um 59 % aufgrund (zunehmender) Erfahrung und lediglich um 31 % aufgrund des (ebenfalls zunehmenden) Alters quantifizieren (vgl. GREGERSEN, BJURULF 1996: 231; vgl. darüber hinaus auch GREGERSEN 2003: 30; McCARTT, SHABANOVA, LEAF 2003: 319; WILLIAMSON 2003: 15; WILLMES-LENZ 2002: 11; MAYCOCK 2001: 4).

MAYCOCK, LOCKWOOD, LESTER (1991) arbeiten das mit zunehmendem Alter sinkende Einstiegsrisiko von Fahranfängern heraus. Allerdings ist ebenfalls deutlich zu erkennen, dass dieses Risiko z. B. für unter 20-Jährige aufgrund ihrer bis zum Alter von 20 Jahren bereits gesammelten Fahrerfahrung zu diesem Zeitpunkt dann erheblich niedriger liegt als das vergleichbare Risiko 20-jähriger oder älterer Fahranfänger (vgl. WILLMES-LENZ 2002: 11f). Dies ist ein klarer Indikator für die Superiorität der Fahrerfahrung über das Alter.

Aufgrund der Daten ihrer Kohortenstudie isolieren FORSYTH, MAYCOCK, SEXTON (1995) den Einfluss des Alters und der Fahrerfahrung auf die Verringerung der Unfallneigung. Dabei kommen sie zu dem Ergebnis, dass der Rückgang der Unfälle zwischen dem ersten und zweiten Jahr der Fahrpraxis unter den 17- bis 19-Jährigen lediglich zu 8-9 % (8 % für die 18- und 19-jährigen und 9 % für die 17-jährigen Fahranfänger) auf das dann gestiegene Alter, aber zu 32-38% (19-jährige Fahranfänger 32 % und 17-Jährige 38 %) auf die gestiegene Fahrpraxis zurückzuführen ist. Den weiteren Rückgang der Unfallneigung zwischen dem zweiten und dritten Jahr der Fahrpraxis führen sie zu 4 % auf das erneut gestiegene Alter und zu 17 % auf die weiter verbesserte Fahrpraxis zurück (vgl. FORSYTH, MAYCOCK, SEXTON 1995: 32f). Nach diesen Ergebnissen fällt der Fahrerfahrungsfaktor unmittelbar am Anfang der Fahrkarriere und zum Zeitpunkt der stärksten Unfallgefährdung etwa viermal stärker ins Gewicht als der Jugendlichkeitsfaktor.

Auch WEST (1998) kommt bei seiner Analyse der Verunfallung der Fahranfänger zu dem Ergebnis, dass die in den ersten drei Jahren des Fahrerlaubnisbesitzes deutlich abnehmenden selbstverschuldeten Auffahrunfälle, selbstverschuldeten Alleinunfälle aufgrund eines Kontrollverlusts über das Fahrzeug und die Restkategorie der sog. „vermischten“ Unfälle eher auf zunehmende Fahrerfahrung als auf altersbedingte Reifeprozesse der Fahranfänger zurückzuführen ist (vgl. WEST 1998: 5, 8).

Für MAYHEW, SIMPSON, PAK (2003: 684) spricht insbesondere der starke Rückgang der Verunfal-

lungsraten innerhalb der relativ kurzen Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes von sechs Monaten für die Dominanz zunehmender Fahrerfahrungen als entsprechendem Einflussfaktor. Die Autoren halten es für unwahrscheinlich, dass Änderungen im Lebensstil der Fahranfänger in diesem kurzen Zeitintervall so groß sind, dass sie auf die Verunfallung durchschlagen.

GREGERSEN, BJURULF (1996: 231ff) lassen nur in Studien mit sehr jungen 15- bis 17-jährigen Fahranfängern einen größeren Einfluss des Alters im Vergleich zur Fahrerfahrung gelten. Ansonsten ziehen auch diese Autoren das Fazit: „It may be concluded that experience is of greater importance than age-related factors“ (GREGERSEN, BJURULF 1996: 238).³³

Bei der Abwägung erfahrungs- und altersbasierter Einflüsse auf das Unfallrisiko junger Fahrer fragt DRUMMOND (1989: 8) pragmatisch nach den erfolversprechenderen Ansatzmöglichkeiten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Dabei sieht er den Faktor Fahrerfahrung / Fahrfertigkeiten als direkt mit der Verkehrssicherheit verknüpft, die Wirkungsweise altersbedingter Einstellungen oder Motive dagegen noch deutlich zu wenig erforscht. Deshalb plädiert er mit Nachdruck dafür, Verkehrssicherheitsmaßnahmen am Faktor Fahrerfahrung / Fahrfertigkeiten ansetzen zu lassen.

3.3 Weitere sozial-psychologische Einflussfaktoren

Abschließend wird im Kontext der Unfallrisiken junger Fahranfänger noch auf die Relevanz von Fahrmotiven (vgl. Abschnitt 3.3.1) und die umfangreiche Typisierung junger Fahrer nach Lebensstilen (vgl. Abschnitt 3.3.2) eingegangen.

3.3.1 Fahr motive

GREGERSEN (2003: 36ff) unterteilt die Motive, die das Fahren beeinflussen, in zwei Gruppen:

- Motive, „warum“ wir fahren

³³ Die prioritäre Relevanz mangelnder Fahrfertigkeiten für das Verunfallungsrisiko junger Fahrer betonen auch weitere Autoren, z. B. ROSPA (2002b: 9), CATCHPOLE, MACDONALD, BOWLAND 1994: v) und LEVY (1990: 334). Inwieweit der Befund von CATCHPOLE – dass unter Gleichaltrigen „... higher levels of experience (up to about two years) are associated with a greater tendency to offend and engage in risky driving behaviour“ (2004: 11) – verallgemeinert werden kann, muss hierbei offen bleiben.

Als Beispiele für diese Gruppe von Motiven lassen sich der Transport von Personen oder Dingen, das reine Fahrvergnügen, eine gefühlte Entspannung oder soziale Aspekte wie Normen, Rollenerwartungen oder ein Gruppendruck nennen.

➤ Motive, „wie“ wir fahren

Solche Motive können auf Sicherheits-, Wirtschaftlichkeits- oder Umweltverträglichkeitsüberlegungen basieren, sie können aber auch Absichten umfassen wie das Angeben vor anderen, Grenzen auszutesten oder sich mit anderen zu vergleichen (vgl. GREGERSEN 2003: 36).

Problematisch erscheinen dem Autor dabei der Einfluss von Belohnung und Bestrafung auf die Attraktivität der Motive: So führt das schnelle Erreichen eines Zieles mittels überhöhter Geschwindigkeit oder der Übertretung anderer Verkehrsregeln nur sehr selten zu einem Unfall oder der Entdeckung und Bestrafung durch die Polizei, erscheint mithin erfolgreich und bestätigt die entsprechenden Motive. Dagegen lässt die Befolgung von Sicherheitsmotiven keine unmittelbare positive Belohnung erwarten, weil das Ausbleiben eines Unfalles häufig als etwas Selbstverständliches, die mit sicherheitsbetontem Fahren verbundenen Selbstbeschränkungen dagegen eher als negativ empfunden werden (vgl. GREGERSEN 2003: 36f).

GREGERSEN (2003: 38) macht auch auf die Verbindung zwischen Motiven, Fahrverhalten und Verunfallung aufmerksam: So wurde in einer schwedischen Studie nachgewiesen, dass Fahrer, die häufig zum eigenen Vergnügen, zum Frustrationsabbau oder aus Abenteuerlust mobil waren, einen aggressiveren Fahrstil aufwiesen, schneller und mit weniger Sicherheitsabstand fahren als andere Fahrer. Sicherheitsbewusste Fahrer und junge Fahranfänger, die sich ihrer Verantwortung auch für andere Verkehrsteilnehmer bewusst waren, zeigten demgegenüber eher einen umsichtigeren Fahrstil.³⁴

In diesem Kontext soll auch auf die sog. „Extramotive“ des Fahrens verwiesen werden. Diese werden in der Literatur allgemein eher jüngeren Fahrern zugeschrieben (vgl. z. B. LAAPOTTI et al. 2001: 766), können also dem Faktor „Jugendlichkeit“ zugeordnet (vgl. Abschnitt 3.2.2) und als das Verunfallungsrisiko erhöhend angesehen werden (vgl. z. B. KRAMPE 2004: 19; SCHULZE 1999:

33). SCHULZE (1996: 48) macht die Spannungssuche, die Selbstdarstellung, das Imponierenwollen oder Dampfablassen als verkehrssicherheitsgefährdende Extramotive des Fahrens junger Fahrer aus.³⁵ Abschnitt 7.2 befasst sich mit Extramotiven der im Rahmen der vorliegenden Studie befragten jungen Fahrer.

3.3.2 Lebensstiltypen junger Fahrer

„Die Jugendphase gilt infolge sozialstruktureller und kultureller Veränderungen als entstrukturiert“ (TULLY 2002: 13). Jugendspezifische Merkmale dieser mit den Schlagworten „Individualisierung“ und „Pluralisierung“ betitelten Entwicklung (vgl. z. B. BECK 1986) sind unterschiedliche Lebensstile, die sich auch in den Einstellungen zur Mobilität (Mobilitätsstile), der Art der Verkehrsteilnahme (Verkehrsmittelwahl) oder dem Fahrstil ausdrücken (vgl. z. B. HUNECKE 2002: 95; PSEPHOS-INSTITUT 2000: 29).

Trotz der in der Literatur weitgehend übereinstimmenden Benennung der Determinanten risikoaffinen Verhaltens im Straßenverkehr spricht sich ULLEBERG (2002: 292) dagegen aus, junge Fahrer diesbezüglich als homogene Gruppe aufzufassen (ähnlich bereits GREGERSEN, BERG 1994: 301). Auch SCHULZE rät dazu, den „... Mythos der Universalität von Verkehrssicherheitsproblemen junger Fahrer/innen aufzugeben“ (1996: 51). Diverse empirisch gewonnene Typisierungen junger Erwachsener untermauern diese Forderung.

SCHULZE fasst mittels Clusteranalyse fünf Gruppen von 18- bis 24-jährigen Fahrerlaubnisbesitzern in Deutschland anhand von „... 27 lebens- und freizeitstilrelevanten Dimensionen des Freizeitverhaltens und -erlebens“ (1999: 21) zusammen. Die Dimensionen stammen aus den Bereichen Freizeitverhalten, präferierte Musikrichtung und Fernsehsendungen, Selbstaussdruck über Kleidungsstil und Affinität zu Gruppen der Jugendkultur. Auf dieser Basis unterscheidet der Autor fünf Lebensstile der 18- bis 24-Jährigen und quantifiziert die Häufigkeit ihres Auftretens in der Zielgruppe. Die fünf ermittelten Lebensstilgruppen junger Fahrer werden hinsichtlich soziodemographischer Merkmale, Persönlichkeitsmerkmale, Alkohol- und Drogenkonsum sowie Verkehrsverhalten differenziert und dahingehend beurteilt, ob sie im Straßenver-

³⁴ „If a driver feels that it is important to show consideration to others, then one result is lower accident involvement“ (GREGERSEN 2003: 38).

³⁵ GREGERSEN, BJURULF erwähnten darüber hinaus „... time reduction, competition, adventure seeking etc. ... [that, d. A.] will make the driver drive faster and faster“ (1996: 236). Beispiele für Extramotive des Zweiradfahrens finden sich bei RAITHEL (1999: 89).

kehr als Risikokollektive anzusehen sind (vgl. SCHULZE 1999: 21ff):³⁶

- Der sog. „Fashion Typ“ (23 %)
 - (80 % Frauen, höhere Bildung, geringste Fahrleistung, wenig Alkohol- und Drogenkonsum)
- Der sog. „häusliche Typ“ (21 %)
 - (63,5 % Männer, niedrige Bildung, häusliche Freizeitaktivitäten, niedriges Sensation Seeking³⁷, durchschnittliche Fahrleistung, wenig Alkohol- und Drogenkonsum)
- Der sog. „kicksuchende Typ“ (19 %) (Risikogruppe)
 - (61 % Männer, hohe Affinität zur aktuellen Jugend- bzw. Subkultur, höchstes Bildungsniveau, geringe Fahrleistung, höchster Alkohol- und Drogenkonsum, hohes Sensation Seeking)
- Der sog. „Action Typ“ (18 %) (Risikogruppe)
 - (84 % Männer, niedrige Bildung, höchste Fahrleistung, viele außerhäusliche Aktivitäten, Selbstüberschätzung, emotionaler Wert des Autos, starkes Sensation Seeking, hoher Alkohol- und Drogenkonsum)
- Der sog. „kritische Typ“ (18 %)
 - (60 % Frauen, mittlere Bildung, Ablehnung der Konsumorientierung, hohe Fahrleistung, funktionaler Wert des Autos, durchschnittlicher Alkohol- und Drogenkonsum)

Die beiden Gruppen „Action Typ“ und „Kicksuchender Typ“ werden in dieser Typisierung als Risikogruppen identifiziert und machen zusammen ca. 37 % aller Befragten aus. Sie sind gegenüber den anderen Lebensstilgruppen durch einen überproportionalen Anteil an Männern und einen höheren Alkohol- und Drogenkonsum gekennzeichnet, den sie auch vor dem Fahren ausüben. In beiden Risikogruppen werden überdurchschnittlich hohe Sensation Seeking-Werte verzeichnet. Zudem stellt das Autofahren für beide Gruppen mehr als nur ein Mittel zum Transport dar. Sie messen dem Auto und dem Fahren vermehrt eine emotionale Bedeutung bei, z. B. um imponieren zu können, d. h. sie verbinden mit dem Autofahren verstärkt sog. „Extramotive“ (vgl. SCHULZE 1999: 19). Beim Vergleich dieser Typisierung mit älteren Lebensstilanalysen von SCHULZE aus den Jahren 1985 und 1989 zeigt sich, dass der „Fashion Typ“, der „Häusliche Typ“, der „Action Typ“ und der „Kriti-

sche Typ“ in allen drei Untersuchungen vorgefunden werden können (vgl. SCHULZE 1999: 32).

LE QUEAU, OLM (2000) untersuchen den Lebensstil von 700 15- bis 24-Jährigen, um ein genaueres Verständnis der erhöhten Unfallrate dieser Bevölkerungsgruppe zu gewinnen. Die Probanden werden anhand von Fragen zu ihrem Freizeitverhalten, der wahrgenommenen Lebensqualität und ihrer Neigung zu abweichendem Verhalten per Clusteranalyse gruppiert. Auch hier manifestieren sich fünf Typen:

- Jugendliche ohne Probleme (36 %),
- Jugendliche, die „... sich unter Kontrolle haben“ (30 %),
- Jugendliche, die „... sich unwohl fühlen“ (17 %),
- sog. „Hedonisten“ (11 %) (Risikogruppe) und
- sog. „Destabilisierte“ (6 %) (Risikogruppe).

Diese Typen werden hinsichtlich soziodemographischer Merkmale, Alkohol- / Drogenkonsum und Verkehrsverhalten analysiert. Auch diese Untersuchung stellt bei weiblichen Befragten weniger häufig Risikoverhalten fest als bei männlichen Befragten. Zwei Risikogruppen werden identifiziert, die sog. „Hedonisten“ und die sog. „Destabilisierten“, die zusammen allerdings nur 17 % der Befragten ausmachen. Beide Risikokollektive sind auch in dieser Studie durch häufigeren Alkohol- und Drogenkonsum gekennzeichnet, der sie wiederum nicht davon abhält, selbst zum Steuer zu greifen. Die Risikogruppen unterscheiden sich allerdings darin, dass die sog. „Destabilisierten“ eher niedrige Werte auf den Skalen zur seelischen und körperlichen Verfassung aufweisen und Negatives über ihren Lebenshintergrund berichten. Unter den sog. „Hedonisten“ ist dies nicht der Fall, sie berichten im Gegenteil über eine positive Lebensqualität. Trotzdem zeigen sie noch häufiger als die sog. „Destabilisierten“ risikoaffines Verhalten (vgl. LE QUEAU, OLM 2000: 84ff).

ZUZAN (1996: 58) fasst die älteren Typisierungen von Grabenwöger (1991) und Friesl (1995) zusammen und unterscheidet folgende Typen:

- Zwischen 8 % und 11 % der Jugendlichen lassen sich als sog. „Außenseiter“ betiteln, die sich eher in ihr Privatleben zurückziehen und vor allem unter jungen männlichen Arbeitern zu finden sind.
- Als sog. „Aufschneider“ lassen sich zwischen 19 % und 28 % der Jugendlichen charakterisieren. Sie unterliegen einem vergleichsweise starken Einfluss von Gleichaltrigengruppen

³⁶ In Klammern werden die Typen stichwortartig charakterisiert.

³⁷ Vgl. zum Konstrukt des Sensation Seeking Abschnitt 3.2.2.

(„peer groups“). Hierzu werden vor allem Lehrlinge und Angestellte genannt (Risikogruppe).

- Die sog. „Erfolgreichen“ umfassen ca. 23 % der Jugendlichen. Sie sind am stärksten leistungs- und erfolgsorientiert und am ehesten unter Schülern und Studierenden anzutreffen.
- Die sog. „Konventionellen“ machen ca. 18 % bis 19 % der Zielgruppe aus. Sie orientieren sich an überlieferten Lebensentwürfen und rekrutieren sich vor allem aus Angestellten und Beamten.
- Die sog. „Idealisten“ umfassen ca. 8 % bis 16 % der Jugendlichen. Die Vertreter dieses Lebensstils neigen zu alternativen Lebensentwürfen und finden sich vor allem unter Studenten.
- Die sog. „Verzweifelten“ bilden eine Kategorie von ca. 13 % bis 15 % der Jugendlichen. Sie kompensieren ihr subjektiv frustrierendes Leben durch ihre Freizeitaktivitäten. In dieser Gruppe finden sich häufig männliche Lehrlinge und Arbeiter (Risikogruppe).

Auch ZUZAN (1996: 58) zieht den Schluss, dass zwei Hauptrisikogruppen unter jungen Fahrern zu berücksichtigen wären, die er mit den Begriffen „Verzweifelte“ und „Aufschneider“ bezeichnet. Neben der Namensgebung weisen auch die Charakteristika dieser Gruppen starke Parallelen zu den sog. „Hedonisten“ bzw. den sog. „Destabilisierten“ aus der Untersuchung von LE QUEAU, OLM (2000) auf. Die sog. „Aufschneider“ wollen „... so richtig ‚auf den Putz hauen‘ und etwas erleben“ (ZUZAN 1996: 58), wohingegen die überwiegend männlichen „Verzweifelten“ „... ihre Freizeit als Kompensation zum sonstigen frustrierenden Leben“ (ZUZAN 1996: 58) ausleben.

Von SINUS SOCIOVISION (2000) werden im Rahmen der sog. Renault-Studie anhand einer qualitativen Untersuchung und einer Befragung von 934 16- bis 25-jährigen Personen fünf Typen junger Fahrer unterschieden:

- Der sog. „Souveräne“ (ca. 27 %)
 - (geringes Gefahrenpotential im Straßenverkehr, hohe Kompetenz; etwas mehr Frauen, mittlere bis höhere Bildung und Einkommen, positive Selbsteinschätzung, norm-orientiert in Leben und Verkehr, höchste Pkw-Fahrerfahrung)
- Der sog. „Vorsichtige“ (ca. 25 %)
 - (geringes Gefahrenpotential im Straßenverkehr, defensives und partnerschaftliches Verhalten; höhere Bildung, geringe materielle und Norm-Orientierung, Auto hat funktionalen Wert)

- Der sog. „Unauffällige“ (ca. 17 %)
 - (geringes Gefahrenpotential im Straßenverkehr, defensives Verhalten; höchster Frauenanteil, geringe bis mittlere Bildung und Einkommen, sehr normorientiert, häusliche Freizeitgestaltung)
- Der sog. „Unsichere“ (ca. 9 %) (Risikogruppe)
 - (sehr hohes Gefahrenpotential im Straßenverkehr, Mischung aus Unsicherheit und Risiko / Aggressivität; geringe Bildung und Einkommen, Perspektivlosigkeit, ausgeprägtes „Loser“-Bewusstsein, starke materielle Orientierung, enge emotionale Bindung an das Automobil, Frustfahrer)
- Der sog. „Fun-Orientierte“ (ca. 22 %) (Risikogruppe)
 - (hohes Gefahrenpotential im Straßenverkehr, Mischung aus Selbstüberschätzung und Risiko; höchster Männeranteil, mittlere Bildung, höheres Einkommen, konsum- und fun-orientiert, egozentrierter Lebens- und Fahrstil)

Die Gruppenbildung wird anhand von Variablen zu Freizeitverhalten, präferierten Fernsehsendungen, Kleidungsstil, abweichendem Verhalten, Extramotiven des Fahrens, Aggression, allgemeinem Konsumverhalten und Einstellungen zur Politik durchgeführt. Die Kennzeichen der beiden Risikogruppen, die zusammen ca. 30 % ausmachen, erinnern erneut an die Risikogruppen von LE QUEAU, OLM (2000) bzw. ZUZAN (1996).

In der Untersuchung von HENNING, LANGE, CHASELON (1994) werden anhand von Items zur Freizeitgestaltung, Verkehrsbewährung und zum Fahrverhalten 177 junge Fahrer³⁸ ebenfalls per Clusteranalyse in drei Gruppen aufgeteilt:

- Sog. „normale“ Fahrer (82 %),
- sog. „unsicher angepasste“ Fahrer (1 %) und
- sog. „riskant labile“ Fahrer (17 %) (Risikogruppe).

Letztgenannte Risikogruppe weist wiederum Gemeinsamkeiten mit den sog. „Destabilisierten“ aus LE QUEAU, OLM (2000) bzw. den sog. „Verzweifelten“ bei ZUZAN (1996) auf. Die Beziehung zu den Eltern wird für Angehörige dieser Gruppe als „... nicht so gut“ (HENNING, LANGE, CHASELON 1994: 109) bezeichnet. Diese Jugendlichen berichten häufigen Alkoholkonsum (auch als Fahrer), und ihr riskanter Fahrstil wird als „... Teil ihres allge-

³⁸ Die Autoren informieren nicht über das Alter ihrer Probanden.

mein risikofreudigeren Lebens- und Freizeitstils“ (HENNING, LANGE, CHASELON 1994: 113) identifiziert. Darüber hinaus messen die „riskant labilen“ Fahrer dem Auto auch eine Bedeutung bei, die über den rein funktionalen Gebrauch hinausgeht und auf sog. „Extramotive“ des Fahrens hinweist (vgl. HENNING, LANGE, CHASELON 1994: 109f).

Zur Identifikation potenzieller Risikofahrer führt MIENERT (2002) eine Clusteranalyse unter 263 16-Jährigen aus dem Raum Berlin durch. Der Autor weist dabei drei Gruppen aus:

- Sog. „Brave“ (43 %),
- sog. „Ausgewogene“ (44 %) und
- sog. „potenziell Risikoreiche“ (13 %) (Risiko-gruppe).

Die Gruppen werden anhand von Skalen zu den Bereichen „Dominanz und Ausleben“, „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ und „Akzeptanz von Ge- und Verboten / Einstellung zu Regeln des gesellschaftlichen Zusammenlebens“ unterschieden (vgl. MIENERT 2002: 146) und durch „... eine ganze Reihe von Skalen zur Beschreibung der Persönlichkeit und der Lebenswelt der Jugendlichen“ (MIENERT 2002: 147) überprüft. Die Risikogruppe gibt dabei „... stärker als die beiden anderen Gruppen an, dass ihnen Risiko und Stimulation im Leben ... wichtig sind“ (MIENERT 2002: 147). Obwohl im familiären Hintergrund der Risikogruppe häufiger Spannungen auftreten als bei den anderen Gruppen, sind ihre Angehörigen nicht durch emotionale Labilität gekennzeichnet wie die sog. „Destabilisierten“ bei LE QUEAU, OLM (2000) oder die sog. „Verzweifelten“ bei ZUZAN (1996). Sog. „Extramotive“ des Fahrens werden in dieser Gruppe einerseits dadurch deutlich, dass die Jugendlichen sich die Fahrerlaubnis dringender wünschen als die anderen, obwohl ihre Lebensumstände eine selbstständige Mobilität nicht notwendiger erforderlich machen als bei den anderen Gruppen. Andererseits betonen die potenziellen Risikofahrer auch explizit die mit dem Fahrerlaubniserwerb verbundenen psychischen Funktionen (vgl. MIENERT 2002: 148).

GREGERSEN, BERG (1994) unterscheiden in ihrer schwedischen Untersuchung wieder per Clusteranalyse 15 Lebensstilprofile unter 1.774 20-Jährigen, die bereits einen Verkehrsunfall verursacht haben. Die Typenbildung erfolgt anhand von Merkmalen aus den Bereichen Freizeitverhalten, präferierte Musikrichtung, konsumierte Fernsehsendungen, Kleidungsstil und den verkehrsbezogenen Merkmalen Extramotive des Fahrens, Trinkgewohnheiten und Exposition. Die ermittelten

Typen erhalten keine charakterisierenden Namen. Vier der 15 Gruppen werden jedoch aufgrund ihrer Verunfallungshäufigkeit als Hochrisikogruppen klassifiziert (22 % der Befragten), zwei als Niedrigrisikogruppen (29 % der jungen Erwachsenen), und neun Typen gelten diesbezüglich als neutral (49 % der Befragten). Männer sind in den Hochrisikogruppen überrepräsentiert. In drei der vier Hochrisikogruppen werden überdurchschnittlich häufig Extramotive des Fahrens genannt. BERG (1994: 115) stellt in einer qualitativen Folgeuntersuchung fest: „Many of Schultze's [sic!] (1990) results re-appear in the high risk groups in this study“.³⁹

ULLEBERG verfolgt in einer norwegischen Studie das Ziel „... to identify specific subtypes of young drivers on the basis of combinations of certain characteristics“ (2002: 280). 2.524 Personen im Alter von 18 bis 23 Jahren werden per Clusteranalyse anhand von Skalen zu Sensation Seeking, Angst („anxiety“), Aggression, Normlosigkeit („normlessness“), Altruismus und Wut beim Fahren („driving anger“) klassifiziert (vgl. ULLEBERG 2002: 282f). Die Typenbildung erfolgt hier also ausschließlich anhand von Persönlichkeits- und nicht anhand von Lebensstilmerkmalen. Dabei werden sechs trennscharfe Typen von jungen Fahrern unterschieden, ohne dass diese explizit mit einem Label benannt werden. Aufgrund einer Kreuzvalidierung mit Variablen zu riskantem Fahrverhalten, zur Verunfallung, zu Einstellungen zum Fahren („driving attitudes“) und zur Risikowahrnehmung („risk perception“) können zwei davon als Hochrisikogruppen (31 % der Befragten), zwei als risiko-neutral (40 % der jungen Erwachsenen) und zwei als Niedrigrisikogruppen (29 % der Befragten) gelten. Beide Hochrisikogruppen weisen hohe Sensation Seeking-Werte auf, eines der beiden Cluster besteht zu vier Fünfteln aus jungen Männern (vgl. ULLEBERG 2002: 285ff).

Betrachtet man die Ergebnisse der oben dargestellten Typologien in der Zusammenschau (vgl. Tab. 3-1), so verdichtet sich das Bild der „jungen Problemfahrer“ („young problem drivers“). Die in den unterschiedlichen Untersuchungen identifizierten Risikogruppen machen zusammen zwischen 13 % (bei MIENERT 2002) und 43 % (bei ZUZAN 1996) der jungen Erwachsenen aus. Offenbar leistet diese Minderheit junger Fahrer aber einen bedeutenden Beitrag zur Unfallverwicklung in dieser

³⁹ Der Autor bezieht sich hier auf eine Vorgängeruntersuchung zur oben dargestellten Studie von SCHULZE (1999). BERG (1994: 115) gibt somit neben SCHULZE selbst (1999: 32) einen weiteren Hinweis darauf, dass die Charakteristika von dessen Lebensstiltypen zeitlich und sogar örtlich bemerkenswert stabil zu sein scheinen.

Altersgruppe. Die Hauptcharakteristika der Risikogruppen sind zusammengefasst

- hohe Sensation Seeking-Werte (vgl. Abschnitt 3.2.2),
- häufiger Alkohol- und Drogenkonsum (vgl. Abschnitt 3.2.2), der zudem verharmlost wird,
- der überwiegende Männeranteil (vgl. Abschnitt 3.1) sowie
- vermehrte Extramotive des Fahrens (vgl. die Abschnitte 3.3.1 und 7.2).

In der Literatur wird davon ausgegangen, dass zwar die meisten Heranwachsenden im Zuge ihrer Entwicklung eine Phase durchleben, in der sie Teile eines risikoaffinen Lebensstils adaptieren, aber nur wenige junge Erwachsene diesen Lebensstil auf längere Dauer aufrecht erhalten und sich so einem erhöhten Risiko aussetzen (vgl. BEGG, LANGLEY 2001: 3; MAYHEW, SIMPSON 1999: 27). Bei einer Mehrheit junger Fahrer scheint es deshalb angebracht, von einer passageren „Jungen Fahrer“-Problematik („young driver problem“) zu sprechen, während lediglich eine Minderheit der Fahranfänger als „Junge Problemfahrer“ („young problem drivers“) betrachtet werden sollte (vgl. hierzu auch MACDONALD 1994a: 6, 8; 1994b: 36f; DRUMMOND 1989: 7).⁴⁰

⁴⁰ Nach BEGG, LANGLEY (2004) weisen vor allem eine Affinität zu Alkohol oder Cannabis sowie eine niedrig ausgeprägte Selbstkontrolle, eine geringe Tendenz zur Schadensvermeidung und geringer Traditionalismus auf die Zugehörigkeit zu einer Problemgruppe junger Fahrer mit anhaltend riskantem Fahrstil hin.

	SCHULZE (1999)	LE QUEAU, OLM (2000)	ZUZAN (1996)	SINUS SOCIO-VISION (2000)	MIENERT (2002)	GREGERSEN, BERG (1993)	ULLEBERG (2001)
isiko- grisiko- en	Häuslicher Typ (21 %)	Ohne Probleme (36 %) Die sich unter Kontrolle haben (30 %)	Außenreiter (8 % – 11 %) Erfolgreiche (23 %)	Der Souveräne (27 %) Der Vorsichtige (25 %)	Brave (43 %)	Zwei Niedrig- risikogruppen (29 %)	Zwei Niedrigrisiko- gruppen (29 %)
	Fashion Typ (23 %)						
	Kritischer Typ (18 %)	Die sich unwohl fühlen (17 %)	Verzweifelte (Risikogruppe) (13 % – 15 %) Aufschneider (Risikogruppe) (19 – 28 %)	Der Unauffällige (17 %)	Potenziell Risikoreiche (13 %)	Vier Hochrisiko- gruppen (22 %)	Zwei Hochrisiko- gruppen (31 %)
isiko- en – 43 %)	Action Typ (Risikogruppe) (18 %)	Destabilisierte (Risikogruppe) (6 %)		Der Unsichere (Risikogruppe) (9 %)			
	Kicksuchender Typ (Risikogruppe) (19 %)	Hedonisten (Risikogruppe) (11 %)		Der Fun-Orientierte (Risikogruppe) (22 %)			

-1: Empirisch ermittelte Lebensstiltypen unterschiedlicher Autoren

4 Untersuchungsanlage

Im folgenden Kapitel wird zunächst die Entscheidung für die spezifische Anlage der Untersuchung begründet (vgl. Abschnitt 4.1). Dabei werden verschiedene Erhebungsdesigns und -arten diskutiert. Zunächst wird auf die Möglichkeiten und Grenzen eingegangen, über ein Querschnittsdesign erhobene Längsschnittdaten für die Abbildung von Entwicklungsverläufen zu nutzen (Abschnitt 4.1.1). Anschließend wird die Bildung von Fahrerfahrerkohorten auf Grundlage der vorliegenden Querschnittserhebung erläutert (vgl. Abschnitt 4.1.2). Danach werden – ausgehend von der Aussagekraft von Selbstreports zur Exposition – der Aufbau des Erhebungsinstruments (vgl. Abschnitt 4.1.3) und die Berechnung des Stichprobenumfangs erläutert (vgl. Abschnitt 4.1.4). Abschnitt 4.2 widmet sich der Durchführung der Erhebung und beschreibt Feldzugang, Feldphase und Fragebogenrücklauf (vgl. die Abschnitte 4.2.1 bis 4.2.3). Das letzte Teil dieses Kapitels geht auf Grundlage der Repräsentativitätsprüfung auf die Gewichtung der Daten ein (vgl. Abschnitt 4.3.1) und gibt einen Überblick zur Aufbereitung der Daten und den verwendeten Analysemethoden (vgl. Abschnitt 4.3.2).

4.1 Untersuchungsdesign

Nachfolgend werden das für die vorliegende Studie verwendete Untersuchungsdesign sowie die konkrete Art und Weise der Datenerhebung vorgestellt.

4.1.1 Potentiale und Grenzen von Querschnittserhebungen für die Abbildung von Entwicklungsverläufen

„Erhebungsdesigns sind Mittel zum Zweck der Sammlung aussagekräftiger Daten“ (DIEKMANN 1995: 274). Die Daten selbst sollen den Zielen und dem Zweck der zugehörigen Untersuchung dienen, indem aus ihnen Populationskennwerte ermittelt und Forschungshypothesen generiert oder überprüft werden können. Zu berücksichtigen ist jedoch auch, dass über das zugrunde liegende Erhebungsdesign entsprechende Datentypen produziert werden (vgl. DIEKMANN 1995: 274). Es ist dabei von entscheidender Bedeutung, dass der Datentyp den Anforderungen des Erkenntnisinteresses genügt.

Die Ziele der „Mobilitätsstudie Fahrerfahrerkohorten“ wurden bereits in Abschnitt 1.2 näher umrissen: Die

differenzierte Beschreibung der Pkw-Mobilität von Fahrerfahrern in den ersten zwölf Monaten ihrer Fahrkarriere. Die Analyse von Exposition und kritischen Lebensereignissen (z. B. Verunfallung) auf der Individualebene und die statistische Modellierung dieser Kausalbeziehung mittels elaborierter Modelle (z. B. Hazard-Raten) – die ein klassisches Paneldesign vorausgesetzt hätten – wurden nach Absprache mit dem Auftraggeber explizit nicht angestrebt. Vielmehr war vorgesehen, für relativ kurze Zeitintervalle aktuelle Expositionsgrößen von Pkw-Fahrerfahrern zu erheben, deren Entwicklung als Durchschnittswerte auf der Aggregatebene von Gruppen junger Fahrer in den ersten zwölf Monaten ihres Fahrerlaubnisbesitzes zu beschreiben und dabei Unterschiede zwischen relevanten Subgruppen zu identifizieren. Hierbei interessierten insbesondere

- die Ausprägung und Veränderung der quantitativen Exposition (z. B. gemessen an der Fahrleistung in Kilometern),
- die differenzierte Erfassung qualitativer Aspekte der Exposition für verschiedene Fahrerfahrergruppen (wie z. B. die Art und Weise der Automobilität hinsichtlich Mitfahrer, Straßentyp, Tageszeit, Fahrtziel oder die Erfassung von Fahrunsicherheiten, Verkehrsverstößen und Verunfallung) sowie
- empirisch, z. B. anhand weniger soziodemographischer Merkmale und Expositionsindikatoren, einfach zu erkennende und leicht zu unterscheidende Fahrerfahrertypen, die auch für Handlungsempfehlungen in Form spezifischer Verkehrssicherheitsmaßnahmen relevant werden können.

Vor dem Hintergrund des vorrangigen Erkenntnisinteresses wurde ein Untersuchungsdesign entwickelt, das auf einer Querschnittserhebung beruht und durch retrospektive Bildung von Fahrerfahrerkohorten nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes, den Entwicklungsverlauf der Exposition in quantitativer und qualitativer Hinsicht im ersten Jahr des Autofahrens differenziert abbilden lässt.

Bevor näher auf die spezifische Art und Weise der Erhebung und Kohortenbildung eingegangen wird, soll aus methodischer Sicht auf die Interpretation von Daten aus Querschnittserhebungen für eine Untersuchung im Längsschnitt eingegangen werden. DEATON (1985) und VERBEEK, NIJMAN (1992) argumentieren, dass man die Daten mehrerer Querschnittsstudien in ihrer zeitlichen Abfolge, auf dem Aggregatniveau von z. B. Altersgruppen, unter bestimmten Bedingungen auch als sog.

„Pseudo-Panel“ interpretieren kann.⁴¹ D. h. bei diesem Vorgehen werden z. B. die Gruppenmittelwerte zeitlich aufeinander folgender Kohorten nicht als bloße Aneinanderreihung dieser Maßzahlen über unterschiedliche Populationen hinweg interpretiert, sondern analog einer zeitlichen Entwicklung der betreffenden Maßzahl parallel zur zeitlichen Entwicklung einer hypothetischen Panelpopulation. Hierzu verwenden die Autoren mehrere Querschnittserhebungen über die sie interessierende Grundgesamtheit und vergleichen dann z. B. die Alterskohorte 1 der ersten Erhebung mit der um x Jahre älteren Alterskohorte 2 der nach ebenfalls x Jahren durchgeführten zweiten Querschnittserhebung.

Da in der vorliegenden Studie jedoch keine Kohorteneffekte im Sinne von Generationseffekten interessieren, sondern mit dem Begriff „Kohorte“ lediglich eine Zusammengruppierung von Fahrerfängern mit ähnlich langem Fahrerlaubnisbesitz bzw. ähnlich langer Fahrerfahrung bezeichnet wird, erscheint für die Adaption der Interpretation von Aggregatdaten aus wiederholten Querschnitten als „Pseudo-Panel“ die einmalige Erhebung von Daten im Sinne eines Querschnitts und die ex post Differenzierung von „Kohorten“ als ausreichend.

Eine Bedingung für ein solches Vorgehen ist die genügend große Fallzahl der einzelnen Querschnitte. 100 bis 200 Probanden werden von VERBEEK, NIJMAN (1992: 1) hierfür als ausreichend bezeichnet.⁴² Beim Kohortendesign für Längsschnittbetrachtungen wird zusätzlich vorausgesetzt, dass keine Kohorteneffekte vorliegen, die „... systematische Unterschiede zwischen den Kohorten“ (DIEKMANN 1995: 281f) darstellen. Solche Effekte waren bei der Befragung für die „Mobilitätsstudie Fahrerfänger“ jedoch nicht zu erwarten, da von einer Konstanz der Rahmenbedingungen der Verkehrssozialisation für die verschiedenen Gruppen der Fahrerfänger mit höchstens zwölfmonatiger Fahrerlaubnisbesitzdauer ausgegangen werden konnte (vgl. hierzu SCHADE 2000: 12).

Maßzahlen dieser lediglich ein Mal befragten Kohorten mit unterschiedlich langem Fahrerlaubnisbesitz (Querschnittsstudie) lassen sich dann auf der Aggregatebene approximativ analog den Maß-

zahlen eines Panels von Fahrerfängern interpretieren, das über ein Jahr lang begleitet und dabei zwölf Mal befragt worden wäre.

Mit Bezug auf DEATON (1985: 1) und DIEKMANN (1995: 268) sei allerdings nochmals auf die Einschränkung hingewiesen, dass bei Längsschnittdaten auf Grundlage einer Querschnittserhebung – auch bei ihrer Interpretation als sog. Pseudo-Panel – nur Aussagen über die zeitliche Entwicklung auf der Aggregatebene getroffen werden können. D. h. es können nur Nettoveränderungen von Personengruppen ermittelt werden, und es besteht keine Möglichkeit für Kausalanalysen oder die Betrachtung von Veränderungsrichtungen auf individueller Ebene.⁴³

4.1.2 Bildung von Fahrerfängerkohorten

Zur Nachzeichnung des Expositionsverlaufs im ersten Jahr des Autofahrens sollten sich die befragten Fahrerfänger hinsichtlich der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes systematisch unterscheiden. Aus Praktikabilitätsgründen wurde die Bildung von sog. Fahrerfängerkohorten ex-post und empirisch nach dem Fragebogenrücklauf vorgenommen, und zwar auf der Basis der Angaben zum Datum der Fahrerlaubniserteilung.

Zur Bestimmung der Fahrerlaubnisbesitzdauer boten sich mehrere, den Zeitpunkt des Beginns der Fahrkarriere betreffende Datumsangaben an:

➤ Das Datum der Ausstellung des Führerscheins

Das Ausstellungsdatum (in Zeile 4a des Führerscheins) gibt den Zeitpunkt an, zu dem eine Fahrerlaubnisbehörde einem Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis stattgibt (vgl. § 22 (3) FeV). Dieses Datum liegt mehr oder weniger weit vor dem Zeitpunkt, ab dem ein Fahrerfänger tatsächlich einen Pkw fahren darf und ist

⁴¹ „For large enough cohorts, or large enough samples, successive surveys will generate successive random samples of individuals from each of these cohorts. Summary statistics from these random samples generate a time series that can be used to infer behavioral relationships for the cohort as a whole just as if panel data were available“ (DEATON 1985: 110).

⁴² Zur Bestimmung des Stichprobenumfangs vgl. Abschnitt 4.1.4.

⁴³ Um Querschnittsdaten als Approximation von Längsschnittdaten zu verwenden, werden – wie erwähnt – Daten aus verschiedenen Stichproben miteinander verbunden. In diesem Fall ist es nicht möglich, individuelle Entwicklungen über den interessierenden Zeitraum hinweg nachzuvollziehen. Veränderungen können also nur für Kollektive, die anhand bestimmter Merkmale zusammengefasst werden, ermittelt werden. Aussagen wie „n₁ Personen weisen im betrachteten Zeitraum eine zunehmende Fahrleistung auf, n₂ Personen eine abnehmende Fahrleistung“ sind somit nicht möglich. Es kann dann nur noch festgestellt werden: „Personen mit dem Merkmal x weisen im betrachteten Zeitraum eine zunehmende / abnehmende Fahrleistung auf“. Somit können sich individuelle Veränderungen eines interessierenden Merkmals auf Aggregatebene auch kompensieren, selbst wenn einzelne Individuen, die das Kollektiv mit konstituieren, solche Veränderungen in der einen oder anderen Richtung aufweisen.

deshalb für die Bestimmung der Fahrerlaubnisbesitzdauer ungeeignet.

- Das Datum des Bestehens der Fahrerlaubnisprüfung

Dies ist das Datum, an dem ein (von einer Technischen Prüfstelle beauftragter) Prüfer das Bestehen der erforderlichen Fahrerlaubnisprüfung bestätigt. Dieses Datum ist nicht explizit auf dem Führerschein vermerkt. Zudem entspricht es ebenfalls nicht dem Zeitpunkt, ab dem ein Fahranfänger tatsächlich fahren darf, da die Fahrprüfung bereits einige Zeit vor Vollendung des 17. (Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“) oder 18. Lebensjahres abgelegt werden darf. Deshalb ist auch dieses Datum zur Bestimmung der Fahrerlaubnisbesitzdauer ungeeignet.

- Das Datum der Aushändigung des Führerscheins

Das Aushändigungsdatum (in Zeile 14 / Spalte 10 des Führerscheins) ist das Datum, an dem der Führerschein dem Fahranfänger übergeben wird. Es ist damit zugleich das Datum der Fahrerlaubniserteilung (vgl. § 22 (4) FeV) und das für den hier verfolgten Forschungszweck relevante Datum.

Die Dauer der Fahrkarriere eines Probanden wird in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ damit folgendermaßen ermittelt:

$$\begin{array}{r}
 \text{Tagesdatum beim} \\
 \text{Ausfüllen des Fragebogens} \\
 \\
 \text{Datum der} \\
 \text{– Aushändigung des Führerscheins} \\
 \text{(Fahrerlaubniserteilung)} \\
 \hline
 \text{= Dauer der Fahrkarriere in Tagen}
 \end{array}$$

Das aus dieser Rechenoperation resultierende Kontinuum an taggenauen Fahrerlaubnisbesitzdauern kann zu verschiedenen Fahranfängerkohorten gruppiert werden, die sich jeweils nach Zeitabschnitten der Fahrerlaubnisbesitzdauer (Woche, Monat, Quartal) unterscheiden.⁴⁴

⁴⁴ Bei diesem Vorgehen ist zu beachten, dass es in Ausnahmefällen (z. B. bei Verlust und Neuerteilung der Fahrerlaubnis) zu einer mehr oder weniger starken Unterschätzung der Fahrerlaubnisbesitzdauer kommen kann. Um den Fragebogen der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ möglichst schlank zu halten, wurde darauf verzichtet, solchen oder ähnlichen Sonderfällen mittels weiterer Fragen nachzuforschen. Evtl. sich hieraus ergebende Verzerrungen der Er-

Überwiegend erfolgt die nachfolgende Auswertung und Ergebnisdarstellung anhand von zwölf Fahranfängerkohorten, die sich voneinander durch die jeweils um einen Monat längere Dauer des Pkw-Fahrerlaubnisbesitzes unterscheiden.⁴⁵ Dazu wurden zwölf – den Monatsabschnitten des ersten Fahrkarrierejahres zugeordnete – Fahranfängerkohorten auf der Grundlage von zwölf Querschnitten mit je unterschiedlichen Populationen gebildet. Die erste Kohorte umfasst Fahranfänger mit bis zu einem Monat Fahrerfahrung, die zweite Fahranfänger mit mehr als einem und bis zu zwei Monaten Fahrerfahrung usw. Zusammen decken diese zwölf Fahranfängerkohorten den Zeitraum des gesamten ersten Jahres der selbstständigen Fahrpraxis als Autofahrer ab.

Typische Entwicklungsverläufe werden u. a. für die Differenzierung nach Subgruppen auf Grundlage von quartalsbezogenen Fahranfängergruppen abgebildet. Hierbei werden vier Gruppen von Fahranfängern unterschieden: Die erste Gruppe mit einer Fahrerlaubnisbesitzdauer von bis zu einem Vierteljahr, die zweite Gruppe mit drei- bis sechsmonatiger Fahrerfahrung, die dritte Gruppe mit einem Fahrerlaubnisbesitz von mehr als einem halben und bis zu einem dreiviertel Jahr sowie die vierte Gruppe mit zehn bis zwölf Monaten Fahrerfahrung.

4.1.3 Erhebungsinstrument

Prinzipiell können für die Erfassung der Automobilität unterschiedliche Erhebungstechniken zum Einsatz kommen, die jedoch spezifische Vor- bzw. Nachteile aufweisen:

- Fahrtenbuch

Das Führen eines Fahrtenbuches über eine hinreichend lange Zeitdauer bzw. ausreichend viele Fahrten ist für die Teilnehmer eines solchen Forschungsprojektes relativ kompliziert und aufwendig.

- Roadside survey

Das unsystematische („zufällige“) Auswählen und „Herausziehen“ von Fahrzeugen aus dem fließenden Straßenverkehr erfordert regelmäßig den Einsatz der Polizei. Diese Methode ist deshalb kleinräumig zwar durchaus erfolgversprechend umzusetzen (vgl. KRÜGER, SCHULZ,

gebnisse sollten sich jedoch bei einem großen Stichprobenumfang in engen Grenzen halten.

⁴⁵ Dieser Zeitraum muss nicht unbedingt einem Kalendermonat entsprechen, sondern stellt eine Gruppierung der Fahrerlaubnisbesitzdauer in 30- / 31-Tageszeiträume dar.

MAGERL 1996), aber bundesweit kaum praktikabel. Darüber hinaus wird bei dieser Erhebungsmethode eine erhöhte soziale Erwünschtheit der Antworten vermutet (vgl. LAJUNEN, SUMMALA 2003: 98).

➤ **Selbstauskunft mittels schriftlicher Befragung**

Die Einholung von Selbstauskünften mittels schriftlicher Fragebogen, die zuhause ausgefüllt und anonym an das Forschungsinstitut zurück geschickt werden können, erscheint für die Erhebung der Exposition von Fahranfängern als eine praktikable Erhebungsmethode.

Dem Anliegen des Forschungsprojektes, eine differenzierte Datenbasis der Exposition von Fahranfängern im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens zu erstellen, kann mangels anderer Datenquellen nur unter Rückgriff auf Selbstauskünfte zum tatsächlichen Fahrverhalten entsprochen werden (vgl. MAYCOCK, LESTER, LOCKWOOD 1996: 1).⁴⁶ Dabei stellt sich jedoch die Frage nach der Genauigkeit der von den Probanden durch Selbstauskunft erhobenen Exposition. Mögliche Verzerrungen können hierbei u. a. von zwei Fehlerquellen herrühren:

➤ **Positive Selbstdarstellung / soziale Erwünschtheit**

Ein mögliches Problem von Selbstauskünften besteht in der vermuteten Neigung der Befragten, in ihren Antworten das eigene Selbstbild positiv darzustellen (vgl. LAJUNEN, SUMMALA 2003: 103, CARCARY 2002: 7). Das Phänomen der positiven Selbstdarstellung ist jedoch allen sozialen Situationen inhärent (vgl. BORTZ, DÖRING 1995: 212). Selbst wenn der Adressat bei der Beantwortung eines Selbstreports nicht anwesend ist, kann dieser Bias zum Tragen kommen. Insbesondere bei Fragen, die das regelkonforme Fahrverhalten betreffen, muss damit gerechnet werden, dass die Probanden eher sozial erwünschte Antworten geben.

WEST et al. kommen bei der Untersuchung der Abweichungen des berichteten Fahrverhaltens vom tatsächlichen Verhalten zum Ergebnis, dass „... important aspects of driving style do not merely reflect self-report bias, but are valid measures of genuine behavioural trends“ (1993: 565). LAJUNEN, SUMMALA (2003: 106)

bezeichnen Selbstreports als relativ zuverlässig und frei von Antwortverzerrungen aufgrund sozialer Erwünschtheit. Auch LAJUNEN, PARKER, SUMMALA (2004: 236) gelangen zu der Erkenntnis, dass anhand von Selbstauskünften verlässliche Informationen, auch über abweichendes Fahrverhalten, gewonnen werden können. Jedoch weisen LAJUNEN, SUMMALA (2003: 105) darauf hin, dass Angaben über Fahrten unter Alkoholeinfluss hierzu eine Ausnahme darstellen, die mit Vorsicht zu behandeln ist.

Weitere Hinweise darauf, dass Selbstreports eine brauchbare Methode zur Erhebung von Expositionsdaten darstellen, geben ELLIOT et al. (2003) in ihrer Studie zur Einschätzung der Aufprallgeschwindigkeit und somit der Schwere eines Unfalls. WEST et al. (1993: 564) sind ferner der Auffassung, dass die subjektive Geschwindigkeitseinschätzung eines Probanden als Surrogat für eine tatsächliche Geschwindigkeitsmessung verwendet werden kann. In Finnland hatten LAAPOTTI et al. (2001) die Möglichkeit, die Angaben aus Selbstreports von Individuen zu ihrer Verunfallung mit den polizeilichen Unfallstatistiken zu denselben Individuen abzugleichen. Da beide Datenquellen gleiche Ergebnisse lieferten, bezeichnen die Autoren „... the use of self-reports as a valid way to measure accident risk“ (LAAPOTTI et al. 2001: 767).

➤ **Mangelnde Erinnerungsleistung**

Ein zweites mögliches Problem von Selbstauskünften sind mangelnde Erinnerungsleistungen. Gedächtnispsychologisch ist anzunehmen, dass von Befragten selbst durchgeführte Handlungen verhältnismäßig gut erinnert werden. Des Weiteren kann unterstellt werden, dass Fahranfänger noch sehr kognitiv kontrolliert, also bewusst, fahren und auch deshalb die entsprechenden Handlungen gut erinnerbar sein sollten. CHAPMAN, UNDERWOOD teilen diese Ansicht und schreiben unerfahrenen Fahrern eine höhere Wahrscheinlichkeit zu, sich an „specific recent events“ (2000: 32) zu erinnern, als dies bei erfahrenen Fahrern der Fall sei.

Allerdings handelt es sich bei der interessierenden Aktivität des Fahrens stets um die gleiche Handlung. Darüber hinaus sind die in diesem Zusammenhang interessierenden Informationen – wie z. B. gefahrene Distanz, Ziel der Verkehrsbeteiligung, Anwesenheit von Mitfahrern etc. – vermutlich relativ stark interferenzanfällig und werden deshalb evtl. nicht besonders gut erinnert. MAYCOCK, LESTER, LOCKWOOD

⁴⁶ Unregelmäßige Ereignisse in der Exposition (z. B. nicht-regelhaftes Verhalten, Bagatellunfälle) sind zudem über andere Erhebungstechniken als die der Selbstauskunft schwierig zu erfassen (vgl. LAJUNEN, SUMMALA 2003: 98).

(1996) führen eine Untersuchung zur Verlässlichkeit der Angaben zur jährlichen Fahrleistung in Kilometern mittels Selbstreports durch. Obwohl sie die individuellen retrospektiven Schätzungen der Fahrer als nicht akkurat ansehen, sind die Autoren doch der Auffassung, dass „... group averages can be regarded as reasonably reliable“ (MAYCOCK, LESTER, LOCKWOOD 1996: 10). Diese Argumentation macht sich die ebenfalls an Gruppenmittelwerten interessierte „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ zu eigen.

Darüber hinaus ist es plausibel, dass die Erinnerungsleistung umso schwerer zu erbringen und ungenauer sein wird, je länger eine Handlung zeitlich zurückliegt. Von den weiter zurück liegenden Fahrten werden wahrscheinlich nur noch die sog. salienten, also die eher ungewöhnlichen oder vom üblichen Alltag abweichenden genauer erinnert.⁴⁷ Ansonsten ist dann verstärkt mit Verallgemeinerungen und groben Schätzungen zu rechnen.⁴⁸ Darüber hinaus verliert sich bei Vielfahrern leichter die Distinktivität der einzelnen Verkehrsteilnahmen mit dem Auto.

Das für die Mobilitätsstudie entwickelte Erhebungsinstrument trägt diesen Bedenken Rechnung und konzentriert sich deshalb – hinsichtlich der detaillierten quantitativen und qualitativen Erfassung der Exposition – auf den eng begrenzten Zeitraum weniger Tage vor der Befragung. Zentraler Bestandteil des Fahranfänger-Fragebogens ist ein sog. „Wochenprotokoll“ zur Dokumentation der Exposition der Fahranfänger mit einem selbst gefahrenen Pkw in den letzten sieben Tagen vor dem Ausfüllen des Fragebogens.⁴⁹ Vor dem Hintergrund der gedächtnispsychologischen Argumente erschien die retrospektive Abfrage verkehrsteilnahmer Details für den Zeitraum der letzten sieben Tage vor dem Ausfüllen des Fragebogens als angemessen. Egal von welchem Wochentag ab ein Befragter sich diesen Zeitraum rückblickend vergegenwärtigte, stets konnte die Hilfskonstruktion einer – an welchem Tag auch immer beginnenden – Woche ihm dabei ein hilfreiches mentales Gerüst sein.⁵⁰ Mit der Vorgabe des siebentägigen Zeit-

raums bei allen Befragten war zudem ein – hinsichtlich der Exposition junger Fahrer besonders interessantes – Wochenende darin enthalten.

Das Layout dieses Wochenprotokolls ist an das bekannte KONTIV-Layout angelehnt und erfragt – beginnend mit dem gestrigen Tag und dann schrittweise rückwärts gewandt für den jeweils vorhergehenden Tag – folgende taggenauen Informationen:

- Den Wochentag,
- die Verfügbarkeit eines Pkws,
- ob tatsächlich an diesem Tag selbst Pkw gefahren wurde,
- die dabei angesteuerten Fahrtziele,
- evtl. Mitfahrer des jungen Fahrers,
- die benutzten Straßenarten,
- diverse Verkehrsbedingungen und
- die Länge der selbst zurückgelegten Fahrtstrecke (Fahrleistung).

Prinzipiell lässt sich die Exposition quantitativ über die im Straßenverkehr verbrachte Zeit und über die im Straßenverkehr zurückgelegten Wegstrecken messen. Da z. B. Daten zur Verunfallung häufig auf eine Maßzahl der Fahrleistung bezogen werden, eröffnet die Konzentration auf Wegelängen als Expositionsmaß u. E. die vielversprechendsten Anschlussmöglichkeiten der hier erhobenen Daten.

Ein weiterer Vorteil dieser relativ kurzen individuell-retrospektiv zu erinnernden Zeitspanne war ein vergleichsweise geringes „Ausfransen“ der Kohortenränder im Sinne der Zuordnung wochenbezogener Selbstreports zu Fahranfänger-Monatskohorten. Bild 4-1 verdeutlicht, dass die Befragten B₁ bis B₄ sich an einen Zeitraum erinnern sollten, der voll innerhalb der jeweils von der Kohorte B umfassten einmonatigen Zeitspanne liegt. Der Befragte B₅ dagegen erinnerte sich – mit nur einem Tag Unterschied – an die gleiche Zeitspanne wie der Befragte A₁ aus Kohorte A. Diese Unschärfe wäre im Falle einer z. B. vierwöchigen retrospektiven Bestandsaufnahme der Autonutzung deutlich stärker und würde im Extremfall nahezu die gesamte Zeitdauer der nächstälteren Fahrerkohorte umfassen. Eine Beschränkung auf sieben retrospektiv zu erinnernde Tage verbessert folglich die Homogenität der überwiegend verwendeten zwölf Fahranfänger-Monatskohorten.

⁴⁷ Im hier interessierenden Kontext könnten dies z. B. die Fahrten am Wochenende sein.

⁴⁸ Dies ist hinsichtlich der Pkw-Nutzung insbesondere bei werktätlich wiederkehrenden Fahrten z. B. zur Schule, zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz zu erwarten.

⁴⁹ Vgl. den Fragebogen, dort Frage 06.

⁵⁰ Der Begriff „Woche“ bezieht sich hier jedoch nicht auf eine kalendarische Zählung mit einem fest definierten Anfangs- und Endwochentag, sondern auf die sieben aufeinander

folgenden Tage vor dem Wochentag des Fragebogenausfüllens.

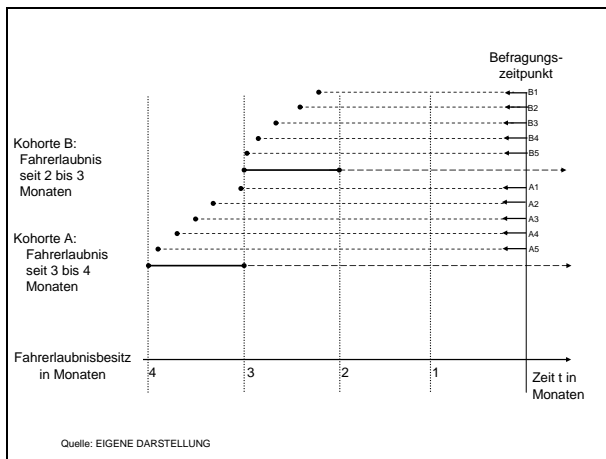


Bild 4-1: Unschärfe bei der Zuordnung wochenbezogener Selbstreports zu Fahrerlaubnis-Monatskohorten

Neben dem siebentägigen Wochenprotokoll enthielt der Fragebogen weitere verkehrssicherheitsrelevante Indikatoren. Aufgetretene Fahrunsicherheiten und begangene Verkehrsverstöße wurden für die letzten vier Wochen vor der Befragung erfragt.⁵¹ Tatsächlich geahndete Verkehrsverstöße, d. h. Sanktionen in Form einer Verwarnung oder eines Bußgeldbescheides, wurden sowohl bezogen auf die letzten Wochen als auch auf die Zeit davor erfasst.⁵² Ebenfalls auf die gesamte Zeit seit Besitz der Fahrerlaubnis waren die Fragen zur Beteiligung an einem Unfall mit bzw. ohne Personenschaden gerichtet, wobei bei Unfällen ohne Personenschaden unterschieden wurde, ob die Polizei verständigt worden war oder nicht.⁵³ In Bezug auf Beinahe-Unfälle gehen CHAPMAN, UNDERWOOD (2000: 31) davon aus, dass bereits nach zwei Wochen ca. 80 % dieser Vorfälle in Selbstreports nicht mehr berichtet werden. In der Studie wurde daher nur auf tatsächliche Unfälle rekurriert. Wie eingangs angemerkt, werden aus gedächtnispsychologischer Sicht besondere Ereignisse länger erinnert, was eine Ausweitung der Zeitspanne der retrospektiven Selbstauskünfte zu Verkehrsverstößen und Unfällen rechtfertigt.

Der Fragebogen umfasste des Weiteren Fragen zur Fahrerlaubnisprüfung (z. B. Anzahl der Fahrstunden, Zahl der theoretischen und praktischen Prüfungen, Alter bei Aushändigung des Pkw-Führerscheins bzw. der F17-Prüfbescheinigung sowie Erwerb weiterer Fahrerlaubnisse)⁵⁴, Fragen einer bereits erprobten Skala zu Extramotiven des Auto-

fahrens⁵⁵ sowie Angaben zum Alter, der Leistung und dem technischen Zustand des am häufigsten genutzten Fahrzeugs.⁵⁶ Zur Prüfung von soziodemographischen Unterschieden des Mobilitätsverhaltens von Fahrerlaubnisbesitzern wurden folgende Merkmale erhoben: Alter, Geschlecht, regionale Herkunft, Migrationshintergrund, Schulabschluss, Ausbildungsberuf, derzeitiger beruflicher Status sowie die Wohnsituation.⁵⁷

Der Fragebogen sollte aus Akzeptanz- und Praktikabilitätsgründen die Gesamtlänge von sechs Seiten nicht überschreiten und neben dem Fragenprogramm auch Erläuterungen zum Datenschutz und Informationen für Eltern minderjähriger Fahrerlaubnisnehmer enthalten. Neben dem geringen Umfang des Erhebungsinstrumentes sollten auch dessen Aufbau, die graphische Benutzerführung und die Anspracheform die Verständlichkeit erhöhen und die Bearbeitung erleichtern. Zur einfachen Handhabung wurde eine Wickelfaltung gewählt, darüber hinaus wurde der Fragebogen auch in einem ansprechenden Layout gestaltet.

Bei der Frageformulierung wurde möglichst durchgängig die „Ich“-Form verwendet, entsprechend der Annahme, dass mit dieser Formulierung die Fragestellung für die Fahrerlaubnisbesitzer am leichtesten verständlich bzw. am eingängigsten ist. Im Zuge der Fragebogenentwicklung wurden umfangreiche und intensive Pretests durchgeführt.⁵⁸ Der eingesetzte Fragebogen wird im Anhang zu diesem Bericht dokumentiert.

Neben dem eigentlichen Fragebogen bestanden die Erhebungsinstrumente aus einem Anschreiben, einer Datenschutzerklärung und einer Eltern-Information für Minderjährige (beides platziert auf der letzten Seite des Fragebogens), einem Rückantwortkuvert sowie einer Postkarte zur Teilnahme an einer Verlosung (auch diese Materialien werden im Anhang dokumentiert):

➤ Anschreiben

Im Anschreiben zur Befragung wurde den ausgewählten Fahrerlaubnisbesitzern kurz erklärt, warum sie angeschrieben wurden. Auch das Prozedere der Beantwortung des Fragebogens wurde erläutert. Darüber hinaus wurden die Freiwilligkeit der Teilnahme und die Einhaltung daten-

⁵⁵ Vgl. Fragebogen, dort Frage 05.

⁵⁶ Vgl. Fragebogen, dort Frage 09.

⁵⁷ Vgl. Fragebogen, dort die Fragen 01 und 12 bis 15.

⁵⁸ Diese wurden in einer ausführlichen Pretest-Dokumentation beschrieben und sollen deshalb in diesem Bericht nicht erneut ausdifferenziert werden.

⁵¹ Vgl. Fragebogen, dort die Fragen 07 und 08.

⁵² Vgl. Fragebogen, dort Frage 11.

⁵³ Vgl. Fragebogen, dort Frage 10.

⁵⁴ Vgl. Fragebogen, dort die Fragen 02 und 03.

schutzrechtlicher Bestimmung zugesichert, die auf die letzte Seite des Fragebogens „Erklärung zum Datenschutz und zur absoluten Vertraulichkeit Ihrer Angaben“ näher beschrieben wurden. Schließlich wurde sowohl eine Telefonnummer als auch eine Internet- und E-Mailadresse zur Kontaktaufnahme für Nachfragen etc. angeboten.

Auf der Rückseite des Anschreibens befanden sich die Teilnahmebedingungen für eine beabsichtigte Verlosung (vgl. „Incentives“) sowie in türkischer und russischer Sprache eine Zusammenfassung des deutschsprachigen Textes auf der Vorderseite des Anschreibens.

➤ Informationen zum Datenschutz

Die auf der letzten Seite des Fragebogens platzierte „Erklärung zum Datenschutz und zur absoluten Vertraulichkeit Ihrer Angaben“ erfüllte die datenschutzrechtlich vorgeschriebenen Informationspflichten und erläuterte beispielhaft die anonymisierte Darstellungsform der erhobenen Daten.

➤ Eltern-Information für Minderjährige

Nach der Adaption des niedersächsischen Modellprojekts „Begleitetes Fahren ab 17 Jahren“ („F-17“) in zahlreichen anderen Bundesländern war eine gewisse Anzahl von 17-jährigen Fahranfängern in der Stichprobe zu erwarten. Darüber hinaus war auch mit 17-Jährigen, die aufgrund einer Ausnahmegenehmigung die Fahrerlaubnis der Klasse B früher als mit 18 Jahren erwerben durften, in der Stichprobe zu rechnen.

Für die Befragung nicht volljähriger Personen sollte die Zustimmung eines Erziehungsberechtigten eingeholt werden. Hierzu diente eine kurze Eltern-Information, die ebenfalls auf der letzten Seite des Fragebogens platziert wurde, mit der Möglichkeit, durch die elterliche Unterschrift die Zustimmung zur Befragung des minderjährigen Kindes zu geben.

➤ Rückantwortkuvert

Ein Rückantwortumschlag ermöglichte den Befragten die für sie kostenlose Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens.

➤ Teilnahmepostkarte an der Verlosung

Zur Steigerung der Teilnahmemotivation wurde den kontaktierten Fahranfängern angekündigt, unter den Teilnehmern der Fahranfängerbefragung eine Verlosung von Incentives zu veranstalten. Zur Teilnahme an der Verlosung wurde den Befragten eine Postkarte mitgesandt, die mit ihrer Anschrift ausgefüllt und getrennt vom

Fragebogen an den Forschungsnehmer zurück geschickt werden sollte. Die separate Rücksendung dieser Teilnahmepostkarte war zur Aufrechterhaltung des Datenschutzes unumgänglich.

➤ Incentives

Zur Stimulierung eines hohen Fragebogenrücklaufs wurde der Einsatz eines Gewinnspiels favorisiert. Hierfür konnten eingeworben werden:

◆ Vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) 50 Gutscheine für je ein kostenloses Fahrtraining „FORD Eco-Driving Kompakt“ und

◆ vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC) 50 Gutscheine für je ein kostenloses ADAC-Sicherheitstraining „Mit Sicherheit mehr Spaß am Fahren“.

➤ Mahn-Postkarte

Zur Erinnerung der Befragten an die Zurücksendung des Fragebogens („Mahnung“) wurde ebenfalls eine entsprechende Postkarte konzipiert. Diese sollte ca. 14 Tage nach Aussendung der ursprünglichen Befragungsunterlagen an die Fahranfänger in der Stichprobe versandt werden.

➤ Internetseite zum Forschungsprojekt

Auf der eigens für die Befragung eingerichteten Website www.fahranfaengerbefragung.de wurden weitere Informationen zur Fahranfängerthematik und zum Forschungsprojekt abgelegt und für die Zielgruppe interessante Links zu Verkehrssicherheitsinhalten platziert.

➤ Corporate identity

Eine einheitliche Gestaltung von Anschreiben, Fragebogen, Briefumschlägen, Postkarten und Internet-Homepage sollten die verschiedenen Erhebungsunterlagen als zusammengehörig erscheinen lassen.

Der zuständige Bundesbeauftragte für den Datenschutz wurde bereits ein dreiviertel Jahr vor dem geplanten Untersuchungsbeginn mit dem Anliegen und den Unterlagen der Untersuchung vertraut gemacht. Datenschutzrechtliche relevante Details konnten weitgehend im voraus geklärt werden, so dass die offizielle Einschätzung des Bundesbeauftragten, dass Fragebogen und Durchführung der Befragung den datenschutzrechtlichen Bestimmungen entsprechen, sehr zügig mitgeteilt werden konnte.

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2005

FRAGE 01

- Ich bin ... weiblich und bin heute ... Jahre alt.
 ... männlich .. (Bitte **Alter** eintragen)

FRAGE 02

- In der Fahrschule habe ich mit Pkw insgesamt ... Fahrstunden genommen.
(Einschließlich Sonderfahrten; 1 Doppelstunde = 2 Fahrstunden)
- Die theoretische Prüfung habe ich beim ... Mal bestanden.
(Bitte **Anzahl** eintragen)
- Die praktische Prüfung habe ich beim ... Mal bestanden.
(Bitte **Anzahl** eintragen)

FRAGE 03

- Ich habe meinen Pkw-Führerschein (in Niedersachsen: auch F17-Prüfbescheinigung) an diesem Tag ausgehändigt bekommen:
(Dieser Tag kann vom Tag der Prüfung abweichen! Siehe hierzu "Erteilungsdatum" auf der Führerschein-Rückseite, Spalte 10, oder, wenn dort ein Sternchen eingetragen ist, links oben in Zeile14.)
 (Tag) (Monat) (Jahr)
- Ich war an diesem Tag ... Jahre alt.
(Bitte **Alter** eintragen)
- Zusammen mit dem Pkw-Führerschein habe ich den Motorrad-Führerschein gemacht. Ja Nein
- Vor dem Pkw-Führerschein hatte ich schon folgende Fahrerlaubnisse erworben:
(Bitte in jeder Zeile eine Antwort ankreuzen!)

	Ja	Nein
Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Klein-, Leichtkraftrad (Moped, Roller bis 125 ccm)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
andere Fahrerlaubnisse (Traktor usw.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FRAGE 04

- Seit dem Erwerb meines Pkw-Führscheins bin ich selbst als Autofahrer/-in insgesamt gefahren:
(Bitte nur eine Antwort ankreuzen!)

gar nicht / 0 km	<input type="checkbox"/>
1 bis 500 km	<input type="checkbox"/>
501 bis 1.000 km	<input type="checkbox"/>
1.001 bis 2.500 km	<input type="checkbox"/>
2.501 bis 5.000 km	<input type="checkbox"/>
5.001 bis 10.000 km	<input type="checkbox"/>
10.001 bis 15.000 km	<input type="checkbox"/>
15.001 bis 20.000 km	<input type="checkbox"/>
mehr als 20.000 km	<input type="checkbox"/>

- Ich fahre am häufigsten ... in der Stadt im Landkreis mit dem Ortskennzeichen:
(Bitte hier nur eine Antwort ankreuzen!) (Bitte nur ein Ortskennzeichen eintragen, z.B. "BTF" für Bitterfeld oder "K" für Köln)

FRAGE 05

- Meine Meinung zum Autofahren:
(Bitte in jeder Zeile eine Antwort ankreuzen!)

	Ja	Nein
Beim Autofahren will ich etwas erleben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2005

Seite 2 von 6

FRAGE 06

• AUTOFAHRTEN IN DEN VERGANGENEN 7 TAGEN

Ganz egal, ob die letzten 7 Tage "typisch" waren oder nicht: Wie waren Sie in dieser Zeit als Fahrer/-in eines Pkw

Das heutige Datum ist der

(Tag)		(Monat)	

	GESTERN	VORGESTERN	VOR 3 TAGEN
• Welcher Wochentag war das (So, Sa, Fr, Do, Mi, Di, Mo)?	WOCHENTAG <input style="width: 50px;" type="text"/>	WOCHENTAG <input style="width: 50px;" type="text"/>	WOCHENTAG <input style="width: 50px;" type="text"/>
• An diesem Tag stand mir ein Pkw zur Verfügung.	PKW ZUR VERFÜGUNG Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW ZUR VERFÜGUNG Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW ZUR VERFÜGUNG Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
• Ich bin an diesem Tag selbst Pkw gefahren.	PKW GEFahren Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW GEFahren Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW GEFahren Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
• Ich habe an diesem Tag folgende Fahrten als Fahrer/-in eines Pkw gemacht: <i>(Bitte alles Zutreffende ankreuzen!)</i>	FAHRTZIELE Zu Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück ... <input type="checkbox"/> Fahrt in der Arbeitszeit <input type="checkbox"/> Zu/von Disko / Kneipe / Party / Konzert usw. <input type="checkbox"/> Ohne Ziel herumfahren <input type="checkbox"/> Andere Freizeitfahrt (Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.) <input type="checkbox"/> Private Erledigung (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt usw.) <input type="checkbox"/> Sonstige Fahrt, und zwar: _____	FAHRTZIELE Zu Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück ... <input type="checkbox"/> Fahrt in der Arbeitszeit <input type="checkbox"/> Zu/von Disko / Kneipe / Party / Konzert usw. <input type="checkbox"/> Ohne Ziel herumfahren <input type="checkbox"/> Andere Freizeitfahrt (Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.) <input type="checkbox"/> Private Erledigung (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt usw.) <input type="checkbox"/> Sonstige Fahrt, und zwar: _____	FAHRTZIELE Zu Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück ... <input type="checkbox"/> Fahrt in der Arbeitszeit <input type="checkbox"/> Zu/von Disko / Kneipe / Party / Konzert usw. <input type="checkbox"/> Ohne Ziel herumfahren <input type="checkbox"/> Andere Freizeitfahrt (Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.) <input type="checkbox"/> Private Erledigung (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt usw.) <input type="checkbox"/> Sonstige Fahrt, und zwar: _____
• An diesem Tag hatte ich als Fahrer/-in eines Pkw folgende Mitfahrer dabei: <i>(Bitte alles Zutreffende ankreuzen!)</i>	MITFAHRER Partner / Partnerin <input type="checkbox"/> Gleichaltrige (Bekannte / Freunde usw.) <input type="checkbox"/> Ältere Personen, z. B. Eltern <input type="checkbox"/> Jüngere Personen, z. B. Kinder <input type="checkbox"/> Keine Mitfahrer an diesem Tag <input type="checkbox"/>	MITFAHRER Partner / Partnerin <input type="checkbox"/> Gleichaltrige (Bekannte / Freunde usw.) <input type="checkbox"/> Ältere Personen, z. B. Eltern <input type="checkbox"/> Jüngere Personen, z. B. Kinder <input type="checkbox"/> Keine Mitfahrer an diesem Tag <input type="checkbox"/>	MITFAHRER Partner / Partnerin <input type="checkbox"/> Gleichaltrige (Bekannte / Freunde usw.) <input type="checkbox"/> Ältere Personen, z. B. Eltern <input type="checkbox"/> Jüngere Personen, z. B. Kinder <input type="checkbox"/> Keine Mitfahrer an diesem Tag <input type="checkbox"/>
• An diesem Tag war ich als Fahrer/-in eines Pkw unterwegs ... <i>(Bitte alles Zutreffende ankreuzen!)</i>	STRASSENART ... in einer Ortschaft <input type="checkbox"/> ... auf Landstraßen <input type="checkbox"/> ... auf Autobahnen <input type="checkbox"/>	STRASSENART ... in einer Ortschaft <input type="checkbox"/> ... auf Landstraßen <input type="checkbox"/> ... auf Autobahnen <input type="checkbox"/>	STRASSENART ... in einer Ortschaft <input type="checkbox"/> ... auf Landstraßen <input type="checkbox"/> ... auf Autobahnen <input type="checkbox"/>
• An diesem Tag bin ich bei folgenden Verkehrsbedingungen gefahren: <i>(Bitte alles Zutreffende ankreuzen!)</i>	VERKEHRSBEDINGUNGEN Bei Tageslicht <input type="checkbox"/> In der Dämmerung <input type="checkbox"/> Nachts <input type="checkbox"/> Bei trockener Fahrbahn <input type="checkbox"/> Bei Regen <input type="checkbox"/> Bei Schneefall oder Eis auf der Fahrbahn <input type="checkbox"/> In unbekannter Verkehrsumgebung <input type="checkbox"/> Bei dichtem Verkehr <input type="checkbox"/>	VERKEHRSBEDINGUNGEN Bei Tageslicht <input type="checkbox"/> In der Dämmerung <input type="checkbox"/> Nachts <input type="checkbox"/> Bei trockener Fahrbahn <input type="checkbox"/> Bei Regen <input type="checkbox"/> Bei Schneefall oder Eis auf der Fahrbahn <input type="checkbox"/> In unbekannter Verkehrsumgebung <input type="checkbox"/> Bei dichtem Verkehr <input type="checkbox"/>	VERKEHRSBEDINGUNGEN Bei Tageslicht <input type="checkbox"/> In der Dämmerung <input type="checkbox"/> Nachts <input type="checkbox"/> Bei trockener Fahrbahn <input type="checkbox"/> Bei Regen <input type="checkbox"/> Bei Schneefall oder Eis auf der Fahrbahn <input type="checkbox"/> In unbekannter Verkehrsumgebung <input type="checkbox"/> Bei dichtem Verkehr <input type="checkbox"/>
• An diesem Tag bin ich insgesamt ... Kilometer als Fahrer/-in eines Pkw gefahren:	SELBST GEFAHRENE KM <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> km <i>(Bitte eintragen!)</i>	SELBST GEFAHRENE KM <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> km <i>(Bitte eintragen!)</i>	SELBST GEFAHRENE KM <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/> km <i>(Bitte eintragen!)</i>

unterwegs ? (Wichtig: Bitte jeden Tag nacheinander vollständig ausfüllen!)

VOR 4 TAGEN	VOR 5 TAGEN	VOR 6 TAGEN	VOR 1 WOCHE
WOCHENTAG <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	WOCHENTAG <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	WOCHENTAG <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>	WOCHENTAG <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/>
PKW ZUR VERFÜGUNG Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW ZUR VERFÜGUNG Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW ZUR VERFÜGUNG Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW ZUR VERFÜGUNG Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
PKW GEFahren Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW GEFahren Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW GEFahren Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	PKW GEFahren Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
FAHRTZIELE Zu Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück ... <input type="checkbox"/> Fahrt in der Arbeitszeit <input type="checkbox"/> Zu/von Disko / Kneipe / Party / Konzert usw. <input type="checkbox"/> Ohne Ziel herumfahren <input type="checkbox"/> Andere Freizeitfahrt (Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.) <input type="checkbox"/> Private Erledigung (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt usw.) <input type="checkbox"/> Sonstige Fahrt, und zwar: _____	FAHRTZIELE Zu Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück ... <input type="checkbox"/> Fahrt in der Arbeitszeit <input type="checkbox"/> Zu/von Disko / Kneipe / Party / Konzert usw. <input type="checkbox"/> Ohne Ziel herumfahren <input type="checkbox"/> Andere Freizeitfahrt (Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.) <input type="checkbox"/> Private Erledigung (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt usw.) <input type="checkbox"/> Sonstige Fahrt, und zwar: _____	FAHRTZIELE Zu Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück ... <input type="checkbox"/> Fahrt in der Arbeitszeit <input type="checkbox"/> Zu/von Disko / Kneipe / Party / Konzert usw. <input type="checkbox"/> Ohne Ziel herumfahren <input type="checkbox"/> Andere Freizeitfahrt (Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.) <input type="checkbox"/> Private Erledigung (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt usw.) <input type="checkbox"/> Sonstige Fahrt, und zwar: _____	FAHRTZIELE Zu Schule / Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück ... <input type="checkbox"/> Fahrt in der Arbeitszeit <input type="checkbox"/> Zu/von Disko / Kneipe / Party / Konzert usw. <input type="checkbox"/> Ohne Ziel herumfahren <input type="checkbox"/> Andere Freizeitfahrt (Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.) <input type="checkbox"/> Private Erledigung (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt usw.) <input type="checkbox"/> Sonstige Fahrt, und zwar: _____
MITFAHRER Partner / Partnerin <input type="checkbox"/> Gleichaltrige (Bekannte / Freunde usw.) <input type="checkbox"/> Ältere Personen, z. B. Eltern <input type="checkbox"/> Jüngere Personen, z. B. Kinder <input type="checkbox"/> Keine Mitfahrer an diesem Tag <input type="checkbox"/>	MITFAHRER Partner / Partnerin <input type="checkbox"/> Gleichaltrige (Bekannte / Freunde usw.) <input type="checkbox"/> Ältere Personen, z. B. Eltern <input type="checkbox"/> Jüngere Personen, z. B. Kinder <input type="checkbox"/> Keine Mitfahrer an diesem Tag <input type="checkbox"/>	MITFAHRER Partner / Partnerin <input type="checkbox"/> Gleichaltrige (Bekannte / Freunde usw.) <input type="checkbox"/> Ältere Personen, z. B. Eltern <input type="checkbox"/> Jüngere Personen, z. B. Kinder <input type="checkbox"/> Keine Mitfahrer an diesem Tag <input type="checkbox"/>	MITFAHRER Partner / Partnerin <input type="checkbox"/> Gleichaltrige (Bekannte / Freunde usw.) <input type="checkbox"/> Ältere Personen, z. B. Eltern <input type="checkbox"/> Jüngere Personen, z. B. Kinder <input type="checkbox"/> Keine Mitfahrer an diesem Tag <input type="checkbox"/>
STRASSENART ... in einer Ortschaft <input type="checkbox"/> ... auf Landstraßen <input type="checkbox"/> ... auf Autobahnen <input type="checkbox"/>	STRASSENART ... in einer Ortschaft <input type="checkbox"/> ... auf Landstraßen <input type="checkbox"/> ... auf Autobahnen <input type="checkbox"/>	STRASSENART ... in einer Ortschaft <input type="checkbox"/> ... auf Landstraßen <input type="checkbox"/> ... auf Autobahnen <input type="checkbox"/>	STRASSENART ... in einer Ortschaft <input type="checkbox"/> ... auf Landstraßen <input type="checkbox"/> ... auf Autobahnen <input type="checkbox"/>
VERKEHRSBEDINGUNGEN Bei Tageslicht <input type="checkbox"/> In der Dämmerung <input type="checkbox"/> Nachts <input type="checkbox"/> Bei trockener Fahrbahn <input type="checkbox"/> Bei Regen <input type="checkbox"/> Bei Schneefall oder Eis auf der Fahrbahn <input type="checkbox"/> In unbekannter Verkehrsumgebung <input type="checkbox"/> Bei dichtem Verkehr <input type="checkbox"/>	VERKEHRSBEDINGUNGEN Bei Tageslicht <input type="checkbox"/> In der Dämmerung <input type="checkbox"/> Nachts <input type="checkbox"/> Bei trockener Fahrbahn <input type="checkbox"/> Bei Regen <input type="checkbox"/> Bei Schneefall oder Eis auf der Fahrbahn <input type="checkbox"/> In unbekannter Verkehrsumgebung <input type="checkbox"/> Bei dichtem Verkehr <input type="checkbox"/>	VERKEHRSBEDINGUNGEN Bei Tageslicht <input type="checkbox"/> In der Dämmerung <input type="checkbox"/> Nachts <input type="checkbox"/> Bei trockener Fahrbahn <input type="checkbox"/> Bei Regen <input type="checkbox"/> Bei Schneefall oder Eis auf der Fahrbahn <input type="checkbox"/> In unbekannter Verkehrsumgebung <input type="checkbox"/> Bei dichtem Verkehr <input type="checkbox"/>	VERKEHRSBEDINGUNGEN Bei Tageslicht <input type="checkbox"/> In der Dämmerung <input type="checkbox"/> Nachts <input type="checkbox"/> Bei trockener Fahrbahn <input type="checkbox"/> Bei Regen <input type="checkbox"/> Bei Schneefall oder Eis auf der Fahrbahn <input type="checkbox"/> In unbekannter Verkehrsumgebung <input type="checkbox"/> Bei dichtem Verkehr <input type="checkbox"/>
SELBST GEFAHRENE KM <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> km (Bitte eintragen!)	SELBST GEFAHRENE KM <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> km (Bitte eintragen!)	SELBST GEFAHRENE KM <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> km (Bitte eintragen!)	SELBST GEFAHRENE KM <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> <input style="width: 40px; height: 20px;" type="text"/> km (Bitte eintragen!)

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2005

Seite 4 von 6

FRAGE 07

- Ich bin in den letzten 4 Wochen selbst Auto gefahren. Nein Ja
- In den letzten 4 Wochen bin ich ...
(Bitte in jeder Zeile eine Antwort ankreuzen!)
- | | Kein Mal | 1-2 Mal | Mehr als 2 Mal |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ... innerhalb einer Ortschaft mehr als 20 km/h über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit gefahren. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ... ohne angelegten Sicherheitsgurt gefahren. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ... in stark ermüdetem Zustand gefahren. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ... unter Alkoholeinfluss gefahren. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ... unter Drogeneinfluss gefahren. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

FRAGE 08

- In den letzten 4 Wochen habe ich mich unsicher gefühlt in folgenden Situationen:
(Bitte in jeder Zeile eine Antwort ankreuzen!)
- | | Kein Mal | 1-2 Mal | Mehr als 2 Mal |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Einfädeln in den fließenden Verkehr. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Beim Fahren auf spielende Kinder achten. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

FRAGE 09

- Das von mir am häufigsten benutzte Auto ...
- ... hatte die erste Zulassung (Baujahr) im Jahr: (Siehe Fahrzeugschein, Zeile 32)
- ... hat eine Motorleistung von ... kW / PS (Siehe Fahrzeugschein, Zeile 7)
- ... gehört ...
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| ... mir selbst | <input type="checkbox"/> |
| ... jemand anderem | <input type="checkbox"/> |
- ... wird überwiegend gefahren von ...
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| ... mir selbst | <input type="checkbox"/> |
| ... jemand anderem | <input type="checkbox"/> |
- ... wurde optisch oder technisch verändert (Tuning).
- | | |
|------------|--------------------------|
| Ja | <input type="checkbox"/> |
| Nein | <input type="checkbox"/> |
- Wenn morgen die nächste Hauptuntersuchung (HU bei TÜV, DEKRA usw.) fällig wäre, würde dieses Auto folgenden Reparaturaufwand benötigen:
(Bitte nur eine Antwort ankreuzen!)
- | | |
|--|--------------------------|
| Keinen Aufwand, das Auto ist in Ordnung | <input type="checkbox"/> |
| Geringen Aufwand, das Auto ist weitgehend in Ordnung | <input type="checkbox"/> |
| Einigen Aufwand, das Auto hat Mängel ... | <input type="checkbox"/> |
| Großen Aufwand, es ist fraglich, ob das Auto die HU bestehen würde | <input type="checkbox"/> |

FRAGE 10

- Seit ich den Pkw-Führerschein habe, war ich als Fahrer/-in eines Pkw beteiligt an einem Unfall ...
(Bitte in jeder Zeile alles Zutreffende eintragen!)
- | | Nein | Ja | 1. Unfall | | Evtl. 2. Unfall | |
|---|--------------------------|--------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| ... ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei (z.B. Rangierunfall, geringer Sachschaden). | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | | | (Monat) | (Jahr) | (Monat) | (Jahr) |
| ... ohne Personenschaden, mit Verständigung der Polizei. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | | | (Monat) | (Jahr) | (Monat) | (Jahr) |
| ... mit Personenschaden. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| | | | (Monat) | (Jahr) | (Monat) | (Jahr) |

FRAGE 11

- Seit ich den Pkw-Führerschein habe, habe ich ...
(Bitte in jeder Zeile alles Zutreffende ankreuzen!)
- | | Nein | Ja, in den letzten 4 Wochen | Ja, in der Zeit vorher |
|---|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| ... eine Verwarnung (z.B. Strafzettel) erhalten (unter 40 Euro). | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ... einen Bußgeldbescheid erhalten (ab 40 Euro). | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

FAHRANFÄNGERBEFRAGUNG 2005

Seite 5 von 6

FRAGE 12

- Ich habe ...
 - ... die deutsche Staatsangehörigkeit
 - ... eine andere Staatsangehörigkeit → und zwar _____
- Ich wurde ...
 - ... in Deutschland geboren
 - ... in einem anderen Land geboren → und zwar in _____
- Meine Eltern wurden ...
 - ... in Deutschland geboren
 - ... in einem anderen Land geboren → und zwar in _____

FRAGE 13

- Mein bisheriger Schulabschluss:
 - Schule ohne Abschluss beendet
 - Sonder- / Förderschulabschluss
 - Haupt- / Volksschulabschluss bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 8. oder 9. Klasse
 - Realschulabschluss (Mittlere Reife) bzw. Polytechnische Oberschule mit Abschluss 10. Klasse
 - Fachhochschulreife
 - Allgemeine Hochschulreife (Abitur) bzw. Erweiterte Oberschule mit Abschluss 12. Klasse
 - Anderer Schulabschluss, und zwar
 - Ich besuche zur Zeit noch eine allgemein bildende Schule und strebe folgenden Schulabschluss an: _____

FRAGE 14

- Meine berufliche Ausbildungssituation:

*(Bitte **alles** Zutreffende ankreuzen!)*

 - Ich mache zur Zeit keine Berufsausbildung und habe auch keine Berufsausbildung abgeschlossen.
 - Ich mache zur Zeit Wehrdienst.
 - Ich mache zur Zeit Zivildienst, Freiwilliges Soziales / Ökologisches Jahr.
 - Ich mache zur Zeit eine Lehre.
 - Ich habe eine Lehre abgeschlossen.
 - Ich besuche zur Zeit eine Fachschule oder Fachakademie.
 - Ich habe eine Fachschule oder Fachakademie abgeschlossen.
 - Ich bin zur Zeit Student.
 - Ich habe einen (Fach-) Hochschulabschluss.
 - Ich mache eine andere Ausbildung, und zwar _____
 - Ich habe einen anderen Abschluss, und zwar _____
- Mein jetziger Ausbildungsberuf oder meine derzeitige Berufsbezeichnung lautet: _____

FRAGE 15

- Meine Wohnsituation:

*(Bei mehreren Wohnsitzen bitte für den Wohnort beantworten, an dem Sie die **meiste Zeit** verbringen.)*

 - In meinem Haushalt wohne ich **allein**.
 - In meinem Haushalt wohnen **noch andere Personen** → und zwar *(Bitte Anzahl anderer Personen eintragen.)*

Bei diesen **anderen Personen** handelt es sich um ... *(Bitte **alles** Zutreffende ankreuzen.)*

 - ... Eltern(-teil)
 - ... (Ehe-)Partner/-in
 - ... Kinder / Jugendliche bis 17 Jahre
 - ... 18-Jährige und Ältere
- Insgesamt sind auf Mitglieder dieses Haushalts Pkw zugelassen. *(Bitte Anzahl Pkw eintragen)*

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen gleich im beiliegenden Umschlag kostenlos zurück an:

Institut für empirische Soziologie, Marienstraße 2, 90402 Nürnberg

© Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg 2005

Erklärung zum Datenschutz und zur absoluten Vertraulichkeit Ihrer Angaben

Die "Fahranfängerbefragung 2005" wird vom **Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS)** im Auftrag der **Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** durchgeführt.

Ihre **Adressdaten** wurden von einer Technischen Prüfstelle (TÜV, DEKRA) oder einer Fahrerlaubnisbehörde zufällig aus dem Adressbestand der Fahranfänger der letzten 12 Monate ausgewählt und lediglich auf den Briefumschlag mit den vor Ihnen liegenden Befragungsunterlagen aufgebracht. Die Befragungsunterlagen wurden direkt von der Technischen Prüfstelle (TÜV, DEKRA) oder Fahrerlaubnisbehörde aus verschickt, und **nicht** an andere Personen oder Organisationen **weitergegeben!** Deshalb kennt weder der Auftraggeber der Studie (BASt) noch das Forschungsinstitut, das die Daten auswertet (IfeS), Ihre Adresse.

Wenn Sie Ihren ausgefüllten Fragebogen im Rückantwortumschlag kostenlos an das Forschungsinstitut zurückschicken, können Ihre Antworten nicht mit Ihrem Namen oder Ihrer Adresse zusammengeführt werden, denn diese sind dort überhaupt nicht bekannt. Umgekehrt haben nur die Wissenschaftler Einblick in die ausgefüllten Fragebögen. Ihre Antworten sind damit **vollständig anonym!**

Ihre Angaben werden im Forschungsinstitut in den Computer eingetippt und mit einem speziellen Programm ausschließlich für Forschungszwecke ausgewertet.

Der Computer zählt dabei z. B. alle Antworten zu Unfällen aus (siehe Tabelle) und errechnet daraus Prozentwerte. Das Gesamtergebnis und die Ergebnisse für Teilgruppen (z. B. Männer und Frauen) werden in Tabellenform dargestellt. **Angaben einzelner Personen sind nicht erkennbar.**

	Männer (in %)	Frauen (in %)	Gesamt (in %)
kein Unfall	30	43	37
1 Unfall	25	21	23
2 Unfälle	21	17	19
3 Unfälle	16	13	14
mehr als 3 Unfälle	8	6	7
Gesamt (in %) (Anzahl Befragte)	100 (980)	100 (1.020)	100 (2.000)

Das Institut für empirische Soziologie (IfeS) trägt die datenschutzrechtliche Verantwortung für diese Studie. Die Befragung wird entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Datenschutzes durchgeführt.

Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz, dem das Forschungsprojekt von der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Begutachtung vorgelegt wurde, hat in seiner Stellungnahme mitgeteilt, dass der Fragebogen und die Abwicklung der Befragung den datenschutzrechtlichen Bestimmungen entsprechen.

Für die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen ist verantwortlich:

Dr. Walter Funk (Datenschutzbeauftragter)
IfeS Nürnberg

In jedem Falle gilt:

Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig. Bei Nicht-Teilnahme entstehen Ihnen keine Nachteile.

Es ist selbstverständlich, dass alle Vorschriften des Datenschutzes eingehalten werden.

Sie können absolut sicher sein, dass wir Ihren Namen und Ihre Anschrift nicht kennen und die Daten ausschließlich zu Forschungszwecken nutzen werden.

Wir danken Ihnen für Ihre Mitwirkung und für Ihr Vertrauen in unsere Arbeit!

Elterninformation für minderjährige Fahrerlaubnisbesitzer/-innen:

Forschungsprojekt "Fahranfängerbefragung 2005"

Der Teilnahme meiner Tochter / meines Sohnes an der Befragung für die Bundesanstalt für Straßenwesen zum Thema "Fahranfänger" stimme ich zu.

(Datum, Unterschrift)

4.1.4 Berechnung des Stichprobenumfangs

Um eine ausreichende Validität der Untersuchungsergebnisse gewährleisten zu können, spielt neben dem Erhebungsdesign, der Auswahltechnik, dem Fragebogendesign und dem Vorgehen bei der Befragung selbst auch der Stichprobenumfang eine wichtige Rolle (vgl. dazu ADM, AG.MA 1999: 56ff; COCHRAN 1977: 72ff; BORTZ, DÖRING 1995: 563ff).

Die Bestimmung des Stichprobenumfangs richtet sich dabei grundsätzlich nach

- der Art und dem Inhalt der zugrunde liegenden Hypothese,
- der Streuung des interessierenden Merkmals,
- der gewünschten Genauigkeit der Ergebnisse und
- der gewünschten Sicherheit, mit der die Ergebnisse zutreffend sein sollen (vgl. BORTZ, DÖRING 1995: 566ff).

Anhand dieser Auflistung ist bereits zu erkennen, dass die klassische Stichprobentheorie die benötigten Fallzahlen nur in Bezug auf einzelne Merkmale ermittelt. Da in der Praxis aber stets mehrere Merkmale (auch in ihren Zusammenhängen) interessieren, gelangt man anhand von stichprobentheoretischen Überlegungen zu einer Vielzahl möglicher Stichprobengrößen.⁵⁹ Damit gilt es, sich für eine Fallzahl zu entscheiden, die für alle interessierenden Forschungshypothesen hinreichend genaue Aussagen liefern kann (vgl. COCHRAN 1977: 81).

Bei der Kalkulation des Umfangs der Stichprobenziehung muss zusätzlich berücksichtigt werden, dass

- nicht alle Personen, die in die Stichprobe gelangen (Bruttostichprobe), auch an der Untersuchung teilnehmen (Nettostichprobe) und
- die Art des Erhebungsdesigns von Bedeutung ist.⁶⁰

Aus forschungsökonomischen und umsetzungstechnischen Gründen wurde die Fahranfängerbefragung in Form einer Querschnitterhebung – mit einer Teilerhebung im Sommer- und einer weiteren im Winterhalbjahr – durchgeführt. Für die Nachzeichnung des Expositionsverlaufs im ersten Jahr

des Autofahrens wurden die Untersuchungsteilnehmer ex-post anhand des Datums der Führerscheinaushändigung in Kohorten aufgeteilt, die sich nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes unterscheiden (vgl. Abschnitt 4.1.2). Die Berechnung des Stichprobenumfangs wurde vorrangig auf die überwiegend zugrunde gelegten zwölf Fahranfängerkohorten ausgerichtet.

Dem Fahrerlaubniserwerb kann im Lebenszyklus eines jungen Erwachsenen eine positive Konnotation zugeschrieben werden. Insofern wurde angenommen, dass die Bereitschaft zur Teilnahme an einer Untersuchung zum Themenkomplex „Pkw-Nutzung“ im Zeitraum von zwölf Monaten nach dem Fahrerlaubniserwerb vergleichsweise hoch ist. Deshalb wurde der Berechnung des Stichprobenumfangs die geschätzte Rücklaufquote von 20 % zugrunde gelegt.

Für eine Kohortenuntersuchung im Längsschnitt auf Grundlage einer Querschnitterhebung muss analog der Maßzahlen aufeinander folgender Querschnittsbefragungen für die Interpretation als Pseudo-Panel eine Mindestanzahl von Probanden pro Kohorte berücksichtigt werden (vgl. Abschnitt 4.1.1). Unter der Annahme, dass zwölf Ein-Monats-Kohorten von Fahranfängern betrachtet werden sollen, um den „durchschnittlichen“ Verlauf des ersten Jahres der Fahrkarriere nachzuvollziehen, ergeben sich zwölf Querschnitte.

Orientiert man sich an der von VERBEEK, NIJMAN (1992: 20) genannten Mindestfallzahl zur Interpretation von Maßzahlen aufeinander folgender Querschnitte als Pseudo-Panel von $n = 100$ Probanden pro ex-post gebildeter Kohorte, so können Querschnittsdaten mit $n = 12 \times 100 = 1.200$ Befragten approximativ als Längsschnittdaten interpretiert werden. Bei einem angenommenen Fragebogenrücklauf von 20 % ließe sich die anzustrebende Stichprobengröße dann auf $n = 1.200 \times 5 = 6.000$ Adressen schätzen.

Dieser Stichprobenumfang würde jedoch nur die Datenauswertung auf der Aggregatebene der Monatskohorten und nur eine undifferenzierte Darstellung der Kohorten in zwölf Gruppen erlauben. Insbesondere das Alter und das Geschlecht der Fahranfänger sollten jedoch in der Auswertung der Daten als differenzierende „Strukturvariablen“ verwendet werden.

Hinsichtlich des Geschlechts würde dies bedeuten, dass für jede Antwortalternative in jeder Kohorte eine Fallzahl von $n = 100$ angestrebt werden müsste. Die realisierte Stichprobengröße müsste dann $n = 12 \times 2 \times 100 = 2.400$ Personen betragen,

⁵⁹ Die Inhalte der Internet-Seite <http://www.stat.uiowa.edu/~rlenth/Power> (Aufruf am 25.03.2004) visualisieren mögliche Konfigurationen der statistischen Formeln mit den zugehörigen Stichprobengrößen.

⁶⁰ Vgl. hierzu Abschnitt 4.1.

die Anzahl der zu ziehenden Adressen (bei 20 % erwartetem Rücklauf) $n = 2.400 \times 5 = 12.000$.

Hinsichtlich des Alters erschien uns die Klassifikationsempfehlung geeignet, wie sie von HANSJOSTEN, SCHADE (1997: 51) vorgeschlagen wurde: „... die bei Führerscheinerwerb 18jährigen (‘Früheinsteiger’), die 19- bis 24jährigen (‘Mittlere Einsteiger’) sowie die über 24jährigen (‘Späteinsteiger’)“ (HANSJOSTEN, SCHADE 1997: 51). Entsprechend der Überlegung, dass dann für jede Alterskategorie in jeder Monatskohorte ein Stichprobenumfang von $n = 100$ angestrebt werden müsste, errechnete sich eine zu realisierende Stichprobengröße von $n = 12 \times 3 \times 100 = 3.600$ bei $n = 3.600 \times 5 = 18.000$ anzuschreibenden Adressen.⁶¹

Eine Zweiteilung der Stichprobe sollte der Tatsache Rechnung tragen, dass bestimmte witterungsbedingte Einflüsse auf die Exposition, z. B. Schneefall oder Straßenglätte, stark von der Jahreszeit abhängen. Dies hat zur Folge, dass z. B. Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis im Winter erwerben, gleich zu Beginn ihrer Fahrkarriere mit diesen Witterungsverhältnissen konfrontiert werden. Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis im Sommer erwerben, können dagegen bis zum Auftreten dieses Wetters bzw. dieser Straßenverhältnisse bereits einige Monate fahrpraktischen Kompetenzaufbaus hinter sich bringen. Die unterschiedlichen Witterungsverhältnisse können eine zusätzliche Varianz in die Daten bringen, indem sie sich in einer unterschiedlichen Exposition der Fahranfänger mit gleich langer Fahrerlaubnisbesitzdauer niederschlagen.

Darüber hinaus gilt es zu bedenken, dass der Fahrerlaubniserwerb sich offensichtlich nicht gleichmäßig über das gesamte Jahr verteilt, sondern vielmehr im Sommermonat Juli eine deutliche Spitze und in den Wintermonaten Dezember bis Februar einen ebenso deutlichen Einbruch erfährt (vgl. Bild 4-2).

Deswegen wurde die Stichprobe der Fahranfängerbefragung unterteilt in zwei Substichproben, die

zu zwei unterschiedlichen Zeitpunkten („Wellen“) einmal im Sommer- („Sommerwelle“, Stichtag: 1. Juni 2005) und einmal im Winterhalbjahr („Winterwelle“, Stichtag: 1. November 2005) kontaktiert wurden.

Zwischen den beiden Stichprobenziehungen veränderte sich die Zusammensetzung der Grundgesamtheit – durch neue Fahrerlaubniserwerber, die dann länger als zwölf Monate ihre Fahrerlaubnis besaßen – um ca. 5/12, also um etwa 42 %. Aufgrund der Größe der Grundgesamtheit war es jedoch sehr unwahrscheinlich, dass aus dem konstanten Fahranfängerpool der restlichen 7/12 derselbe Fahrerlaubniserwerber zweimal für die Befragung ausgewählt wurde.⁶²

Die interessierende Grundgesamtheit setzt sich aus Fahranfängern zusammen, die innerhalb der letzten zwölf Monate die Fahrerlaubnis der Klasse B entweder erstmalig erteilt bekommen haben („Ersterteilung“) oder deren bisherige Fahrerlaubnis (z. B. die Klassen A1, M, T oder L) in dieser Zeit auf die Klasse B erweitert wurde („Erweiterungen auf die Klasse B“).

Die im Frühjahr 2005 zur Verfügung stehende aktuellste Datenbasis des Kraftfahrt-Bundesamtes bezog sich auf das Jahr 2003 (vgl. KBA 2004). Für dieses Jahr wurden 722.360 Ersterteilungen der Klasse B und 116.464 Erweiterungen auf die Klasse B dokumentiert (vgl. KBA 2004: 58). Die insgesamt 838.824 Fahrerlaubniserteilungen der Klasse B wurden nach Bundesländern differenziert und der jeweils zuständigen Technischen Prüfstelle zugewiesen. Tab. 4-1 gibt einen Überblick über die Zuständigkeiten der Technischen Prüfstellen, die ungefähren Anteile an den Fahrerlaubniserteilungen der Klasse B im Jahr 2003, den daraus resultierenden Stichprobenumfang pro Technischer Prüfstelle bei einer Gesamtstichprobe von $n = 18.000$ sowie den Teilstichprobenumfang im Sommer bzw. Winter ($n / 2$).

4.2 Durchführung der Erhebung

4.2.1 Feldzugang

Prinzipiell sind mehrere Möglichkeiten des Zugangs zu Fahranfängern denkbar, z. B. die Ansprache über

⁶¹ Allerdings geht diese Überschlagsrechnung davon aus, dass Fahranfänger aller drei Altersgruppen die gleiche Wahrscheinlichkeit haben, für die Stichprobe gezogen zu werden. Dies ist jedoch – streng genommen – unrealistisch. Da ältere Fahranfänger deutlich seltener in der Zielpopulation anzutreffen sind, müssten – zur Realisierung des beabsichtigten Fragebogenrücklaufs in dieser Altersgruppe – entweder die Adressdaten doch ex ante geschichtet und explizit unter 25-Jährigen und Älteren 6.000 Fahranfänger gezogen werden oder aber bei einer ex post-Schichtung ein deutlich größerer Stichprobenumfang gewählt werden. Beide Alternativen waren aufgrund finanzieller Restriktionen nicht realisierbar.

⁶² Sollte dies vereinzelt trotzdem vorgekommen sein, und sollte der entsprechende Fahranfänger tatsächlich zwei ausgefüllte Fragebogen zurückgeschickt haben, würde dies die Datenanalyse nicht beeinträchtigen.

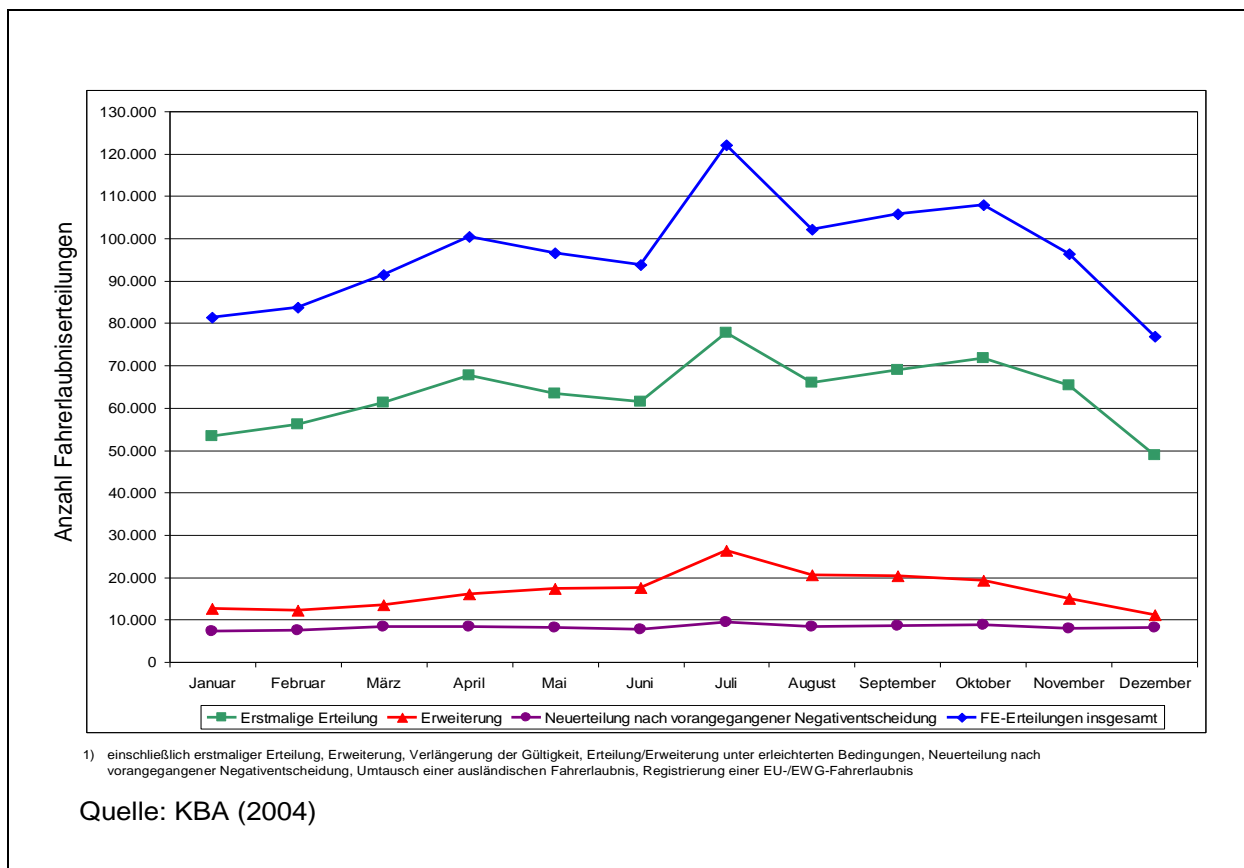


Bild 4-2: Jahreszeitliche Verteilung der Fahrerlaubnis-Erteilungen – 2003

- die örtlichen Fahrerlaubnisbehörden (Führerscheinstellen),
- die Technischen Prüfstellen,
- das Fahrerlaubnisregister bzw. die sog. „Anfrage datei an das Verkehrszentralregister“ des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA),
- Fahrschulen oder
- Gymnasial- und Berufsschulklassen.

Dabei erweisen sich folgende Feldzugänge aus unterschiedlichen Gründen als problematisch:

- Die Nutzung des Datenmaterials des KBA hätte aufwendige Genehmigungsverfahren durch das Ministerium und Datenschutzbeauftragte nach sich gezogen, die zwar sachlich gerechtfertigt gewesen wären, in ihrer zeitlichen Erstreckung aber weder vom Auftraggeber noch vom Forschungsnehmer beeinflusst oder abgeschätzt hätten werden können. Zudem konnte zum Zeitpunkt der Eruiierung eines möglichen Feldzugangs nicht sichergestellt werden, aus KBA-Dateien tatsächlich Namen und Adressen von Fahranfängern auslesen zu können.
- Der Gang über Fahrschulen hätte die Kooperation mit einer sehr großen Zahl von Fahrlehrern

und einen voraussehbar übermäßigen Kooperationsaufwand erfordert.

- Der Feldzugang über Gymnasien und Berufsschulen wurde aufgrund der föderalen Struktur des deutschen Bildungswesens und des damit verbundenen erheblichen Genehmigungs- und Durchführungsaufwandes (vgl. hierzu FUNK 2005) als ineffizient verworfen.

Damit verbleiben die beiden Feldzugänge über die örtlichen Fahrerlaubnisbehörden und die Technischen Prüforganismen, die hinsichtlich der Realisierbarkeit einer retrospektiven Befragung von Fahranfängern (Kohortendesign) weiter exploriert wurden.

Der Zugang zu Fahranfängern über die örtlichen Fahrerlaubnisbehörden wurde deshalb als schwierig eingeschätzt, weil nicht nur die Bereitschaft einer großen Anzahl von Institutionen zur Mitarbeit beim Feldzugang und der Datenerhebung erforderlich gewesen wäre (vgl. KBA 2005), sondern auch software-technische und politisch-administrative Komplikationen nicht ausgeschlossen werden konnten. Diese Alternative des Feldzugangs für das gesamte Bundesgebiet wäre mit großem administrativem und logistischem Aufwand verbunden gewesen, der zudem – bei der Menge an in-

volvierten Personen und Institutionen – ein Einfallstor für Fehler dargestellt hätte. Vor diesem Hintergrund wurde auch diese Feldzugangsalternative zunächst verworfen.

§ 69 Abs. 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) schreibt die Löschung der im Zuge der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung von den Technischen Prüforganisationen erhobenen personenbezogenen Daten nach dem Ablauf von fünf Jahren vor. Positiv gewendet steht damit bei diesen Institutionen eine Datenbasis mit Adressen von Fahrerlaubnisbewerbern der letzten fünf Jahre zur Verfügung, deren Potenzial für die vorgesehene Befragung im Rahmen dieses Forschungsprojektes geprüft werden sollte.

Vorgespräche mit Vertretern des Technischen Überwachungsvereins (TÜV) Rheinland, des Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungsvereins (DEKRA) und des Verbandes der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) signalisierten deren prinzipielle Bereitschaft zur Mitwirkung an der Fahrerlaubnisbefragung.

In der zweiten Junihälfte 2004 kontaktierte die BASt als Auftraggeber der Studie die neun Technischen Prüfstellen in Deutschland mit einem Anschreiben, der offiziellen Projektbeschreibung aus dem Sicherheitsforschungsprogramm der BASt sowie dem Projektexposé des Forschungsnehmers. Dabei wurden folgende Institutionen angesprochen:

- TÜV Hanse in Hamburg,
- TÜV Pfalz in Kaiserslautern,
- TÜV Verkehr und Fahrzeug GmbH („TÜV Süd“) in Filderstadt,
- TÜV Saarland Automobil GmbH in Sulzbach,
- DEKRA Automobil GmbH in Klettwitz,
- TÜV Hessen in Darmstadt,
- TÜV Hannover / Sachsen-Anhalt e. V. („TÜV Nord“) in Hannover,
- RWTÜV Fahrzeug GmbH in Essen und
- TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e. V. in Köln.

Alle Technischen Prüfstellen antworteten auf dieses Anschreiben hin positiv und benannten einen Ansprechpartner für das weitere Procedere. Diese Personen wurden seitens des Forschungsnehmers Ende Juli / Anfang August 2004 erstmalig telefonisch kontaktiert. Dabei stellte sich heraus, dass für die Hansestadt Hamburg nicht der TÜV Hanse, sondern die dortige Fahrerlaubnisbehörde („Land-

esbetrieb Verkehr“) die Anschriften der Fahrerlaubnisbewerber dokumentiert. Der Landesbetrieb Verkehr wurde daraufhin kontaktiert und erklärte sich ebenfalls zur Kooperation bei der Datenerhebung bereit.

4.2.2 Feldphase – Ziehung der Stichproben

Die Information und Abstimmung der externen Kooperationspartner gestaltete sich folgendermaßen:

- Den Technischen Prüfstellen bzw. dem Landesbetrieb Verkehr wurde am 05. April 2005 ein Musterfragebogen sowie eine ausführliche Beschreibung des beabsichtigten Vorgehens bei der Stichprobenziehung und dem Versand der Fragebogen sowie eine Kurzfassung in Checklistenform übermittelt. Auch eine Kopie des positiven Bescheides des Bundesdatenschutzbeauftragten wurde den Kooperationspartnern dabei zur Kenntnis gebracht.
- Zwei bis drei Wochen später wurden die Kooperationspartner telefonisch kontaktiert, und eine Rückversicherung hinsichtlich der Machbarkeit des vorgeschlagenen Vorgehens, insbesondere des Zeitplans und der zu verarbeitenden Anzahl von Fragebogen, wurde eingeholt.
- Am 13. Mai 2005 wurden die nunmehr 13 Kooperationspartner⁶³ brieflich auf das baldige Eintreffen der Erhebungsunterlagen für die Sommerwelle – Aussendekувert und Erinnerungspostkarte für jeden ausgewählten Befragten – eingestimmt.
- Mitte Mai 2005 wurden 18.500 Exemplare der Erhebungsunterlagen gedruckt, und am 20. Mai 2005 wurde den Technischen Prüfstellen bzw. dem Landesbetrieb Verkehr die erste Hälfte der Unterlagen zur Verwendung in der sog. „Sommerwelle“ zugesandt.

Stichtag für die Ziehung der ersten Stichprobenhälfte („Sommerwelle“) war der 01. Juni 2005. Aus dem Pool der Personen, die zwischen dem 01. Juni 2004 und dem 31. Mai 2005 die Fahrerlaubnis der Klasse B erworben hatten, zog jede Technische Prüfstelle bzw. der Landesbetrieb Verkehr eine Zufallsstichprobe im Umfang der Hälfte der für ihren Zuständigkeitsbereich errechneten Gesamt-

⁶³ Der RWTÜV hatte die konkrete Umsetzung der Adressziehung und Fragebogenversendung an vier regionale Büros in Lüdenscheid, Essen, Dortmund und Duisburg delegiert. Auch den dortigen RWTÜV-Mitarbeitern wurde die Checkliste der anfallenden Arbeiten nachgereicht.

Technische Prüfstelle / Fahrerlaubnisbehörde	Zuständigkeit für Bundesland	Fahrerlaubnis- erteilungen 2003 je Bundesland	Fahrerlaubnis- erteilungen 2003 je TP	Stichproben- größe (n = 18.000)	Halbierte Stichpro- bengröße (n / 2)
		in %		n	
TÜV Hanse / Landesbetrieb Verkehr	Hamburg	1,6	1,6	288	144
TÜV Pfalz	Rheinland-Pfalz	5,2	5,2	944	472
TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz	Hälfte Nordrhein-Westfalen	10,3	11,5	2.074	1.037
	Hälfte Berlin	1,2			
TÜV Süd	Bayern	16,4	29,6	5.344	2.672
	Baden-Württemberg	13,2			
TÜV Saarland	Saarland	1,2	1,2	214	107
DEKRA	Brandenburg	4,1	19,9	3.584	1.792
	Mecklenburg-Vorpommern	2,7			
	Sachsen	5,4			
	Sachsen-Anhalt	3,5			
	Thüringen	3,0			
	Hälfte Berlin	1,2			
TÜV Hessen	Hessen	7,1	7,1	1.276	638
TÜV Nord	Niedersachsen	9,2	13,5	2.424	1.212
	Bremen	1,3			
	Schleswig-Holstein	3,0			
RWTÜV	Hälfte Nordrhein-Westfalen	10,3	10,3	1.858	929
Insgesamt		100,0	100,0	18.006	9.003

Tab. 4-1: Aufteilung der Stichprobe der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ auf die Technischen Prüfstellen

anzahl zu befragender Fahranfänger (vgl. Tab. 4-1). Um die Fahrerlaubnisbesitzdauer der Angehörigen der Stichprobe nicht weiter anwachsen zu lassen und um auch jene Fahranfänger zu erreichen, die erst vor kurzem ihre Fahrerlaubnis erworben hatten, wurden die Fragebogen schnellstmöglich nach dem Stichtag versandt.

Die Umsetzung des Zufallsprinzips bei der Ziehung der Stichproben sollte in Abhängigkeit von der in der jeweiligen Technischen Prüfstelle bzw. dem Landesbetrieb Verkehr konkret vorliegenden Sortierung des Datenbestandes und der Zugriffsmöglichkeit darauf (z. B. x % der relevanten Adressen oder jede x-te Adresse) organisiert werden. Bei der Stichprobenziehung fand keine weitere Schichtung statt, lediglich der zugrunde gelegte Zeitraum des Fahrerlaubnisbesitzes und die absolute Anzahl der zu ziehenden Adressen wurden vom Forschernehmer vorgegeben.

Erste Plausibilitätsanalysen mit den Daten der Sommerwelle ließen einen stark erhöhten Anteil von Befragten erkennen, die sich im zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes befanden. Eine weitere Differenzierung offenbarte, dass dieser Bias ausschließlich durch Befragte aus den neuen Bundesländern zustande kam. Weitere Nachforschungen führten dann zu dem Ergebnis, dass der Adresspool der DEKRA den anvisierten bis zu 12-monatigen Zeitraum des Fahrerlaubnisbesitzes

nicht im gewünschten Umfang umfasste. Für die Ziehung der Stichprobe der Winterwelle musste deshalb nach einem alternativen Feldzugang in den neuen Bundesländern gesucht werden. Nach Absprache mit dem Auftraggeber sollten hierzu Fahrerlaubnisbehörden angesprochen werden.

Hierzu kontaktierte die DEKRA großflächig die Leitungsebene von über 40 Fahrerlaubnisbehörden, die über alle neuen Länder verteilt waren und auch Stadt-Land-Unterschiede repräsentieren konnten. Zusätzlich wurden die Fahrerlaubnisbehörden in Mecklenburg-Vorpommern durch das dortige Landesamt für Straßenbau und Verkehr über die „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ informiert und bekamen die Teilnahme empfohlen.⁶⁴ Der Forschernehmer nahm seinerseits mit dem Berliner Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, Referat Fahrerlaubnisse, Kontakt auf. Insgesamt wurden 47 Landkreise und kreisfreie Städte aus den neuen Bundesländern kontaktiert, von denen schließlich 40 an der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ teilnahmen.

Die Information und Abstimmung mit den ostdeutschen Landkreisen, kreisfreien Städten und dem Land Berlin gestaltete sich folgendermaßen:

⁶⁴ Herrn Schliephake vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr des Landes Mecklenburg-Vorpommern sei an dieser Stelle für seine Unterstützung herzlich gedankt.

- Die von der DEKRA benannten Ansprechpartner wurden im Laufe des Novembers 2005 zunächst telefonisch kontaktiert, wobei eine Zusendung grundlegender Informationen über die Fahranfängerbefragung angekündigt wurde.
- Unmittelbar nach den Telefonaten wurden die Ansprechpartner brieflich über das Design und den geplanten Feldzugang unterrichtet. Einige wenige Ansprechpartner, die telefonisch nicht erreicht werden konnten, wurden ohne vorherige Ankündigung mit diesen Informationen beschickt. Hierzu wurde ihnen jeweils in Kopie
 - ◆ die datenschutzrechtliche Stellungnahme des Bundesbeauftragten für den Datenschutz,
 - ◆ ein Fragebogen mit Anschreiben,
 - ◆ die Beschreibung des beabsichtigten Vorgehens sowie
 - ◆ eine „Checkliste Winterwelle 2005“ zu allen erforderlichen Arbeitsabläufen
 zugesandt.
- Ein erneuter Anruf klärte die Teilnahme endgültig ab und bestimmte den Stichprobenumfang.
- Während die Versendung der Erhebungsunterlagen für die Winterwelle zu den Technischen Prüfstellen bzw. dem Landesbetrieb Verkehr in den alten Bundesländern bereits am 06. Oktober 2005 stattfand, konnten die Fahrerlaubnisbehörden in den neuen Bundesländern bzw. das Berliner Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten erst Ende November mit den vorfrankierten Erhebungsunterlagen und Erinnerungspostkarten beschickt werden.

Stichtag für die Ziehung der zweiten Stichprobenhälfte („Winterwelle“) war in den alten Bundesländern der 01. November 2005. Aus dem Pool der Personen, die zwischen dem 01. November 2004 und dem 31. Oktober 2005 die Fahrerlaubnis der Klasse B erworben hatten, zog jede Technische Prüfstelle bzw. der Landesbetrieb Verkehr erneut eine Zufallsstichprobe im Umfang der Hälfte der für ihren Zuständigkeitsbereich errechneten Gesamtanzahl zu befragender Fahranfänger (vgl. erneut Tab. 4-1).

In den neuen Bundesländern musste der Stichtag und der mittels der Fahranfängerbefragung erfasste Zeitraum des Autofahrens aufgrund der zeitaufwändigen Rekrutierung und Information der Fahrerlaubnisbehörden um einen Monat bzw. sechs Wochen verschoben werden. Als Stichtag für die retrospektive Berechnung der Fahrerlaubnisbesitzdauer und zur Versendung der Erhebungsunterla-

gen aus den Fahrerlaubnisbehörden heraus diente dort der 01. Dezember 2005 bzw. der 15. Dezember 2005. Dabei wurden Stichproben gezogen für Personen, die zwischen dem 01. (bzw. 15.) Dezember 2004 und dem 30. November (bzw. 14. Dezember) 2005 die Fahrerlaubnis der Klasse B erworben hatten.

Aufgrund der starken Überrepräsentierung von Fahranfängern aus den neuen Bundesländern mit einer Fahrerlaubnisbesitzdauer von bis zu drei Monaten sollten die dortigen Fahrerlaubnisbehörden überwiegend Fahranfänger mit vier bis zwölf Monaten Fahrerlaubnisbesitzdauer auswählen und mit den Erhebungsunterlagen beschicken. Die Erinnerungspostkarten sollten ca. 14 Tage nach dieser Verschickung versendet werden.

4.2.3 Fragebogenrücklauf

Der Fragebogenrücklauf der Sommerwelle begann bereits am 31. Mai 2005, ab dem 9. Juni setzte ein kontinuierlicher Rücklauf ein. Der letzte Fragebogen aus der Sommerwelle erreichte den Forschungsnehmer am 13. Oktober 2005. Bild 4-3 veranschaulicht den Fragebogenrücklauf über die gesamte Feldphase der Sommerwelle hinweg. Insgesamt lagen schließlich 2.271 ausgefüllte Fragebogen und 1.724 Teilnahmepostkarten aus der Sommerwelle für die Verlosung von 50 Gutscheinen für jeweils ein kostenloses Fahrtraining "FORD Eco-Driving Kompakt" vor. Die Verlosung dieser Incentives fand am 04. Juli 2005 statt, und die Gewinner wurden umgehend mit ihren Gutscheinen beschickt und auf der Internetseite der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ bekannt gegeben (www.fahranfaengerbefragung.de).

Tab. 4-2 informiert über die Anzahl der in der Sommerwelle versendeten und unzustellbaren bzw. zugestellten Fragebogen je Technischer Prüfstelle. Insgesamt ließen sich die Erhebungsunterlagen an 452 Adressen nicht zustellen, das entspricht genau 5 % der versendeten Fragebogen.⁶⁵ Die damit zum Ausdruck gebrachte Dynamik der regionalen Mobilität war besonders hoch in Hamburg, wo 13,2 % der Erhebungsunterlagen nicht zustellbar waren, und besonders gering im Zuständigkeitsbereich des TÜV Pfalz und des RWTÜV in Duisburg (jeweils 2,6 %).⁶⁶

⁶⁵ Als Grund wird plausiblerweise angenommen, dass die der Technischen Prüfstelle bzw. dem Landesbetrieb Verkehr vorliegende Adresse veraltet bzw. der jeweilige Fahrerlaubnisnehmer unbekannt verzogen war.

⁶⁶ Zum TÜV Pfalz ist anzumerken, dass die geringe Rate nicht zustellbarer Erhebungsunterlagen auch auf das dort praktizierte Procedere zurückzuführen ist: Zumindest für den Be-

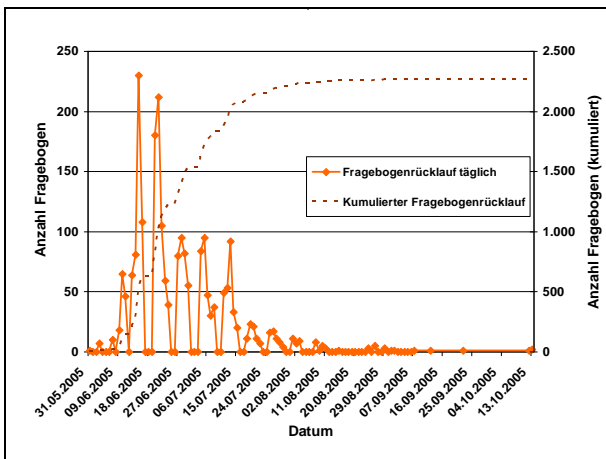


Bild 4-3: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Fragebogenrücklauf der Sommerwelle

Technische Prüfstelle	Bruttostichprobe ¹⁾	Unzustellbar etc.	Zugestellt ²⁾
	Anzahl		
Landesbetrieb Verkehr Hamburg	144	19	125
TÜV Pfalz	460	12	448
TÜV Süd	2.672	138	2.534
DEKRA	1.792	56	1.736
TÜV Hessen	645	44	601
RWTÜV Essen	230	16	214
RWTÜV Lüdenscheid	235	12	223
RWTÜV Dortmund	230	19	211
RWTÜV Duisburg	230	6	224
TÜV Rheinland	1.078	72	1.006
TÜV Saarland	107	4	103
TÜV Nord	1.218	54	1.164
Insgesamt	9.041	452	8.589

¹⁾ Anzahl versandter Erhebungsunterlagen
²⁾ Anzahl zugestellter Erhebungsunterlagen

Tab. 4-2: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Fragebogenaussendungen in der Sommerwelle – nach der Technischen Prüfstelle

reich der Pfalz wurden Fahrlehrer angehalten, zufällig ausgewählte ehemalige Kunden und jetzige Fahranfänger um die Erlaubnis zur Weiterleitung ihrer Adresse an den TÜV zu bitten, zur Verwendung für die Fahranfängerbefragung. Mit diesem Vorgehen wurde zwar die Rate der unzustellbaren Postsendungen minimiert, jedoch lassen sich Selektionseffekte aufgrund der den Fahrlehrern überlassenen Auswahl und Kontaktierung sowie der den Fahranfängern zugestandenen frühzeitigen Entscheidung für oder gegen die Teilnahme an der Befragung nicht ausschließen.

Der Rücklauf der Winterwelle begann am 14. November 2005 und endete am 30. März 2006. Bild 4-4 veranschaulicht den Fragebogenrücklauf über die gesamte Feldphase der Winterwelle hinweg. Insgesamt lagen aus der zweiten Feldphase schließlich 2.157 ausgefüllte Fragebogen und 2.108 Teilnahmepostkarten für die Verlosung von 50 weiteren Incentives vor.

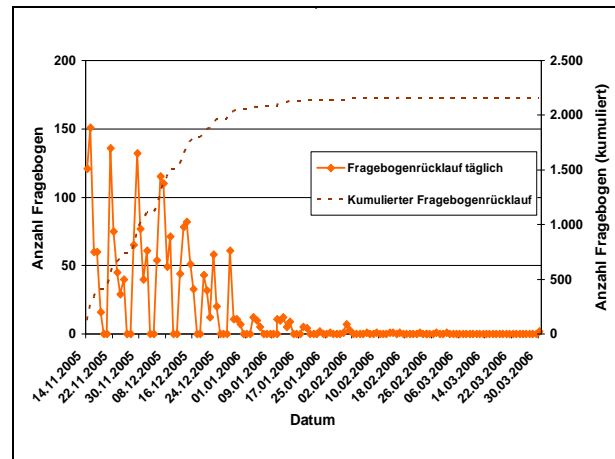


Bild 4-4: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Fragebogenrücklauf der Winterwelle

Technische Prüfstelle	Bruttostichprobe ¹⁾	Unzustellbar etc.	Zugestellt ²⁾
	Anzahl		
Landesbetrieb Verkehr Hamburg	170	15	155
TÜV Pfalz	463	20	443
TÜV Süd	2.672	139	2.533
Fahrerlaubnisbehörden Neue Bundesländer + Berlin ³⁾	1.820	54	1.766
TÜV Hessen	645	29	616
RWTÜV Essen	230	3	227
RWTÜV Lüdenscheid	237	13	224
RWTÜV Dortmund	213	15	198
RWTÜV Duisburg	230	10	220
TÜV Rheinland	1.052	88	964
TÜV Saarland	107	5	102
TÜV Nord	1.154	42	1.112
Insgesamt	8.993	433	8.560

¹⁾ Anzahl versandter Erhebungsunterlagen
²⁾ Anzahl zugestellter Erhebungsunterlagen
³⁾ Vgl. Tab. 4-4 für die kreis- bzw. stadtbezogenen Kennzahlen

Tab. 4-3: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Fragebogenaussendungen in der Winterwelle – nach der Technischen Prüfstelle

Landkreis (LK) / Stadt	Bruttostichprobe ¹⁾	Unzustellbar etc.	Zugestellt ²⁾
	Anzahl		
LK Altmarkkreis Salzwedel	40	0	40
LK Barnim	40	3	37
LK Bautzen	40	2	38
LK Bernburg	40	0	40
LK Dahme-Spreewald	40	1	39
LK Delitzsch	40	4	36
LK Demmin	40	2	38
LK Elbe-Elster	40	0	40
LK Freiberg	40	0	40
LK Gotha	40	1	39
LK Güstrow	40	3	37
LK Kamenz	40	3	37
LK Ludwigslust	40	2	38
LK Merseburg-Querfurt	40	5	35
LK Muldentalkreis	40	1	39
LK Müritz	40	0	40
LK Neubrandenburg	40	0	40
LK Nordvorpommern	40	1	39
LK Nordwestmecklenburg	40	0	40
LK Oberhavel	40	0	40
LK Oberspreewald-Lausitz	40	3	37
LK Ohrekreis	40	0	40
LK Ostprignitz-Ruppin	40	0	40
LK Ostvorpommern	50	0	50
LK Parchim	40	4	36
LK Prignitz	40	3	37
LK Rügen	40	1	39
LK Saalfeld-Rudolstadt	40	0	40
LK Sondershausen	40	0	40
LK Spree-Neiße	40	0	40
LK Torgau	40	0	40
LK Uckermark	40	1	39
LK Uecker-Randow	40	3	37
LK Wittenberg	40	0	40
Landeshauptstadt Dresden	40	1	39
Stadt Frankfurt / Oder	40	4	36
Hansestadt Greifswald	40	4	36
Stadt Halle (Saale)	100	2	98
Landeshauptstadt Schwerin	40	0	40
Hansestadt Wismar	40	0	40
Land Berlin	150	0	150
Insgesamt	1.820	54	1.766

¹⁾ Anzahl versandter Erhebungsunterlagen

²⁾ Anzahl zugestellter Erhebungsunterlagen

Tab. 4-4: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Fragebogenaussendungen in der Winterwelle in den neuen Bundesländern – nach dem Landkreis / der kreisfreien Stadt

Tab. 4-3 dokumentiert erneut – diesmal für die Winterwelle – für jede Technische Prüfstelle bzw. Fahrerlaubnisbehörde den Umfang der Bruttostichprobe, die Anzahl unzustellbarer sowie die Anzahl der tatsächlich versandten Erhebungsunterlagen. Insgesamt ließen sich in der zweiten Hälfte der Feldphase 433 Adressen (4,8 %) nicht kontaktieren. Besonders gering war der Anteil postalischer Irrläufer diesmal beim RWTÜV in Essen (1,3 %) und in den neuen Bundesländern (einschließlich Berlin) (3,0 %). Am schwersten fiel die Kontaktierung der Fahranfänger offensichtlich wieder in Hamburg, wobei dort der Anteil unzustellbarer Erhebungsunterlagen im Vergleich zur Sommerwelle auf 8,8 % gesenkt werden konnte.

Die für die Fahrerlaubnisbehörden in den neuen Bundesländern und Berlin zu vermeldenden Bruttostichprobenumfänge sowie die Anzahlen unzustellbarer bzw. zugestellter Erhebungsunterlagen werden in Tab. 4-4 dokumentiert.

Zum Ende der Feldphase der Winterwelle fand eine weitere Verlosung statt. Hierzu hatte der ADAC 50 Gutscheine für ein kostenloses ADAC-Sicherheitstraining "Mit Sicherheit mehr Spaß am Fahren" zur Verfügung gestellt. Die Gewinner dieser Verlosung wurden erneut umgehend benachrichtigt und ebenfalls auf der Internetseite www.fahranfaengerbefragung.de bekannt gegeben.

Interessant ist nach Abschluss der Feldphase auch die Differenzierung des Fragebogenrücklaufs nach den Technischen Prüfstellen bzw. den Bundesländern (vgl. Tab. 4-5).⁶⁷ Auch bei dieser Betrachtung schlägt der besondere Feldzugang des TÜV Pfalz deutlich auf die Rücklaufquote durch: Die angeschriebenen Fahranfänger hatten der Weitergabe ihrer Adresse für die Fahranfängerbefragung explizit zugestimmt, insofern ist der dortige höhere Fragebogenrücklauf plausibel. Besonders niedrig ist die Rücklaufquote dagegen in Hamburg. Während andere Stadtstaaten in die Zuständigkeit regional weitläufigerer Technischer Prüfstellen fallen, schlägt im Falle Hamburgs die Spezifität des Stadtstaates insofern durch, als der Zuständigkeitsbereich des dortigen Landesbetriebs Verkehr deckungsgleich ist mit dem Bundesland.

Tab. 4-6 listet die Stichprobengrößen und Ausfallgründe detailliert auf und informiert über die Rücklaufquote der Fahranfängerbefragung. Basierend auf den Angaben der Technischen Prüfstellen und Fahrerlaubnisbehörden lässt sich die Aussendung

⁶⁷ Zur Zuteilung der Fragebogen zu Technischen Prüfstellen bzw. Bundesländern vgl. Tab. 4-1.

Technische Prüfstelle / Fahrerlaubnisbehörde	Zuständigkeit für Bundesland	Zugestellte Fragebogen	Gültige Fra- gebogen ^{1) 2)}	Rücklauf- quote
		n		%
TÜV Hanse / Landesbetrieb Verkehr	Hamburg	280	55	19,6
TÜV Pfalz	Rheinland-Pfalz	891	354	39,7
TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz	Hälfte Nordrhein-Westfalen	1.970	391	19,8
	Hälfte Berlin			
TÜV Süd	Bayern	5.067	1.386	27,4
	Baden-Württemberg			
TÜV Saarland	Saarland	205	71	34,6
DEKRA / Diverse Fahrerlaubnisbehörden	Brandenburg	3.502	904	25,8
	Mecklenburg-Vorpommern			
	Sachsen			
	Sachsen-Anhalt			
	Thüringen			
TÜV Hessen	Hessen	1.217	269	22,1
TÜV Nord	Niedersachsen	2.276	542	23,8
	Bremen			
	Schleswig-Holstein			
RWTÜV	Hälfte Nordrhein-Westfalen	1.741	345	19,8
Insgesamt		17.149	4.375	25,6

¹⁾ Im Falle der Zuständigkeit mehrerer Technischer Prüfstellen für ein und dasselbe Bundesland wird die Anzahl der vorliegenden Fragebogen für dieses Bundesland hälftig den jeweils zuständigen Technischen Prüfstellen zugeschlagen.

²⁾ 58 Fragebogen können aufgrund fehlender Angaben keinem Bundesland zugeordnet werden.

Tab. 4-5: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Rücklaufquote – nach den Technischen Prüfstellen / Bundesländern

von insgesamt n = 18.034 Erhebungsunterlagen dokumentieren. Diese Bruttostichprobe wird durch folgende stichprobenneutrale Ausfälle dezimiert (vgl. Tab. 4-6):

	Sommer- welle	Winter- welle	Insgesamt
	Anzahl		
Bruttostichprobe	9.041	8.993	18.034
Neutrale Ausfälle:			
Unzustellbar	-452	-433	-885
Zugestellte Erhebungsunterlagen	8.589	8.560	17.147
Umschreibung ausl. FE	-4	-1	-5
Wiedererteilung	-5	-3	-8
Falsche FE-Klasse	-14	-5	-19
FE noch nicht in Besitz	-3	-	-3
FE-Besitz > 14 Monate	-33	-13	-46
Bereinigte Stichprobe	8.530	8.538	17.068
Tatsächliche Ausfälle:			
Verweigert	-6.292	-6.397	-12.689
Sprachschwierigkeiten	-	-4	-4
Nettostichprobe:			
Auswertbare Fragebogen	2.238	2.137	4.375
Rücklaufquote	26,2 %	25,0 %	25,6 %

Tab. 4-6: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Stichprobenausschöpfung – nach der Welle und insgesamt

➤ 885 Adressen erwiesen sich als falsch, die entsprechenden Erhebungsunterlagen waren unzustellbar.

➤ Offensichtlich ließen sich

- ◆ Umschreibungen ausländischer Fahrerlaubnisse auf einen deutschen Führerschein,
- ◆ Wiedererteilungen von Fahrerlaubnissen der Klasse B oder
- ◆ der Erwerb einer anderen Fahrerlaubnisklasse

nicht bei allen Technischen Prüfstellen / Fahrerlaubnisbehörden im Zuge der Stichprobenziehung ausschließen. Auch einige Personen, welche

- ◆ die Fahrerlaubnisprüfung zwar erfolgreich abgeschlossen, aber den Führerschein noch nicht abgeholt hatten oder
- ◆ die Fahrerlaubnisprüfung vor mehr als 14 Monaten absolviert hatten,

befanden sich in der Stichprobe. Diese differenzierten Ausfallgründe erschließen sich aufgrund der beim Forschungsnehmer eingegangenen telefonischen Rückmeldungen bzw. der Rücksendung von Fragebogen mit entsprechenden

handschriftlichen Vermerken.⁶⁸ Das Kriterium der Fahrerlaubnisbesitzdauer wurde anhand der entsprechenden Angaben in den Fragebogen geprüft.⁶⁹

Da diese Personen nicht zur interessierenden Grundgesamtheit gehören, müssen sie auch aus der Bruttostichprobe ausgeschlossen werden. Damit errechnet sich eine bereinigte Stichprobe von $n = 17.068$ Fahranfängern. Weitere vier Befragte brachten zum Ausdruck, dass sie dem Fragebogen aufgrund mangelhafter Deutschkenntnisse nicht folgen konnten. Die restliche Differenz zwischen den zurückgesandten Fragebogen und der Nettostichprobe gibt die Anzahl der Verweigerer an, also jener Fahranfänger, die sich nach der Fragebogenzusendung nicht meldeten.

Zum Abschluss der Feldphase (Stichtag 30. März 2006) lagen dem Forschungsnehmer 4.375 ausgefüllte Fragebogen vor. In Relation zur bereinigten Stichprobe errechnet sich mithin ein Fragebogenrücklauf von 25,6 %. Zusammenfassend erscheint die Teilnahmebereitschaft an der Mobilitätsstudie von mehr als einem Viertel der angeschriebenen Fahranfänger aus einer überwiegend jungen (vgl. Abschnitt 2.1) und in vielfältigen Umorientierungsprozessen befindlichen (vgl. Abschnitt 2.2) Population sehr beachtlich und lässt sich durchaus als Erfolg der intensiven Vorbereitungen hinsichtlich des Feldzugangs und der ansprechenden Gestaltung der Erhebungsunterlagen bewerten.

Bei der Konzeption der Erhebungsmaterialien wurde ausdrücklich Wert darauf gelegt, dass angeschriebene Fahranfänger bei Bedarf möglichst einfach in Kontakt mit dem Forschungsnehmer treten können. Hierzu wurden auf den Erhebungsmaterialien die Kommunikationswege Telefon, Fax, E-Mail und Internet-Homepage angeboten:

- Insgesamt gingen mehrere Dutzend Telefonanrufe beim Forschungsnehmer ein, wobei die meisten – infolge der Erinnerungspostkarte – die Zusendung eines Ersatzfragebogens betra-

fen. Die restlichen Anrufer teilten Gründe mit, warum sie nicht zur Grundgesamtheit gehörten (vgl. Tab. 4-6).

- Insgesamt gab es 26 E-Mailkontakte, die ebenfalls meist die Zusendung eines Ersatzfragebogens betrafen oder die Nichtteilnahme begründeten.
- Bis zum 01. März 2006 konnte die eigens für die Befragung eingerichtete Internet-Homepage www.fahranfaengerbefragung.de insgesamt 576 „virtuelle“ Besuche verzeichnen. Dabei wurde von den Fahranfängern auch die Möglichkeit zum Download eines Ersatzfragebogens genutzt.
- Es trafen keinerlei Mitteilungen der angeschriebenen Befragten per Fax beim Forschungsnehmer ein.

4.3 Grundlagen der Datenanalyse

Eine zulässige Verallgemeinerung der Ergebnisse einer Stichprobe auf die Grundgesamtheit setzt nicht nur ein angemessenes Verfahren der Stichprobenziehung, sondern auch die Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Verteilung zentraler Strukturvariablen der Stichprobe an die Grundgesamtheit voraus. Mit dieser wichtigen Grundlage für die weitere Datenanalyse beschäftigt sich Abschnitt 4.3.1.

Das 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). Neben der tabellarischen oder grafischen Darstellung der Merkmalsverteilung werden hierfür verschiedene statistische Maße, wie z. B. der zentralen Tendenz (Mittelwerte) oder der Dispersion (z. B. Standardabweichung), verwendet (vgl. BORTZ, DÖRING 1995: 348; KRIZ, LISCH 1988: 247). In Abschnitt 4.3.2 wird auf die Klassifikationen der Daten und die verwendeten statistischen Kennwerte eingegangen.

Die Verallgemeinerung der Ergebnisse von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit ist „... nicht mehr Gegenstand der beschreibenden, sondern der schließenden oder Inferenzstatistik“. (KRIZ, LISCH 1988: 247). Eines der wichtigsten Anwendungsgebiete ist die Durchführung von Signifikanztests. Daher werden zum Abschluss die eingesetzten methodischen Verfahren aufgeführt, die zur

⁶⁸ Von den 2.271 zurückgesandten Fragebogen der Sommerwelle betrifft dies 33 Fragebogen, von den 2.157 zurückgesandten Fragebogen der Winterwelle insgesamt 20 Fragebogen.

⁶⁹ Da die berichteten wenigen Rückmeldungen durch angeschriebene Fahranfänger das Dunkelfeld der Fehlerquellen hinsichtlich der Stichprobenabgrenzung nur ansatzweise erhellen, vielmehr zu erwarten ist, dass Angeschriebene, die gar nicht zur Grundgesamtheit gehörten, eher nicht den Forschungsnehmer kontaktierten, sondern die Erhebungsunterlagen ohne Nachfrage einfach entsorgten, kann der berichtete Fragebogenrücklauf durchaus als konservativ geschätzt gelten. Die tatsächliche Nettostichprobe dürfte also eher niedriger anzusetzen sein, die erreichte Rücklaufquote folglich entsprechend höher.

Prüfung herangezogen wurden, ob ein in den Daten gefundener Zusammenhang zwischen Merkmalen oder Unterschied zwischen Gruppen auf die Unschärfe der Stichprobenziehung zurückzuführen bzw. mit welcher Irrtumswahrscheinlichkeit dies auszuschließen ist.

4.3.1 Repräsentativitätsprüfung und Gewichtung

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 „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ erfüllt (vgl. Abschnitt 4.2.2). Zudem wurde die Stichprobe nach Bundesländern geschichtet, um auch mobilitäts- und verkehrsrelevante sozial-ökologische Lebensbedingungen der Fahranfänger (Stadt / Land- und Ost / West-Unterschiede) adäquat zu fassen.

Ungeachtet dessen sind durch selektive Befragungsausfälle Abweichungen der Zufallsstichprobe von der Struktur der Grundgesamtheit nicht vermeidbar. Daher soll die Randverteilung zentraler Strukturvariablen des Datensatzes mit den wenigen aus der Grundgesamtheit bekannten Verteilungen soziodemographischer Merkmale verglichen und so die diesbezüglich möglichst getreuliche Abbildung der Gesamtheit der Fahranfänger in der Befragungsstichprobe geprüft werden. Als Strukturmerkmale zur Außenvalidierung bieten sich die folgenden Merkmale an:

- das Geschlecht der Fahranfänger,
- ihr Alter sowie
- die regionale Verteilung nach alten bzw. neuen Bundesländern.

4.3.1.1 Prüfung der Repräsentativität der Ausgangsstichprobe

Verteilung nach dem Geschlecht

Den Fragebogen der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ haben insgesamt 2.576 Frauen (58,9 %) und 1.799 Männer (41,1 %) beantwortet. Zur Außenvalidierung kann diese Verteilung mit der Geschlechterverteilung in der Grundgesamtheit der Fahrerlaubnisnehmer des Jahres 2004 verglichen werden. Während dort 54,7 % der Ersterteilungen der Fahrerlaubnisklasse B an Frauen gingen, dominierten Männer mit 72,1 % unter den erteilten Fahrerlaubnisweiterungen auf die Klasse B. Insgesamt zeigt sich in den beiden uns interessieren-

den Erteilungsarten ein geringer Frauenüberschuss von 50,9 % gegenüber 49,1 % männlicher Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B (vgl. KBA 2006: 62).

Offensichtlich weicht also die Verteilung der Geschlechter in der Ausgangsstichprobe von jener in der Grundgesamtheit signifikant ($\chi^2 = 111,477$, $df = 1$, $p = .000$) ab. Somit muss davon ausgegangen werden, dass die Teilnahme an der Fahranfängerbefragung hinsichtlich des Geschlechts der Fahranfänger nicht zufällig erfolgte. Ad hoc lässt sich vermuten, dass Sicherheitsaspekte eher von weiblichen Fahranfängern als attraktives Befragungsthema empfunden wurden, Männer dagegen eher weniger daran interessiert waren, über ihre ersten Fahrerfahrungen zu berichten.

Verteilung nach dem Alter

Im Rahmen der Befragung wurde sowohl das gegenwärtige Alter der Befragten als auch das Alter beim Fahrerlaubniswerb erfragt. Die differenzierte Altersverteilung beim Fahrerlaubniswerb kann mit den entsprechenden Angaben des KBA zum Jahr 2004 verglichen werden (vgl. Bild 4-5).⁷⁰ Dabei fällt auf, dass 17- bzw. 18-Jährige in der Stichprobe deutlich über-, ältere Fahranfänger dagegen entsprechend unterrepräsentiert sind. Auch hinsichtlich der Altersverteilung weicht die „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ signifikant ($\chi^2 = 469,596$, $df = 9$, $p = .000$) von der durch das KBA berichteten Altersverteilung in der Grundgesamtheit ab. Offensichtlich fühlten sich „junge“ Fahranfänger von den Erhebungsunterlagen eher angesprochen als ältere.

Im Datensatz sind auch 125 junge Fahrer enthalten, die angeben, zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniswerbs 17 Jahre alt gewesen zu sein. Diese relativ hohe Anzahl kann auf das während der Feldphase in mehreren Bundesländern eingeführte Modellprojekt „Begleitetes Fahren ab 17“ zurückgeführt werden. Alleine $n = 62$ dieser 17-jährigen Fahranfänger stammen aus Niedersachsen, weitere $n = 26$ aus Bayern. Überdies kann trotz eines ausdrücklichen Hinweises im Fragebogen nicht ausgeschlossen werden, dass einige dieser Befragten das Datum der abgelegten Fahrprüfung mit dem Ausstellungsdatum der Fahrerlaubnis verwechselten. Für die Datenanalyse werden 17- und 18-Jährige Fahranfänger jedoch ohnehin in eine Gruppe zusammengefasst.

⁷⁰ Die entsprechenden Daten wurden vom KBA im Rahmen einer Sonderauswertung für den Forschungsnehmer bereitgestellt.

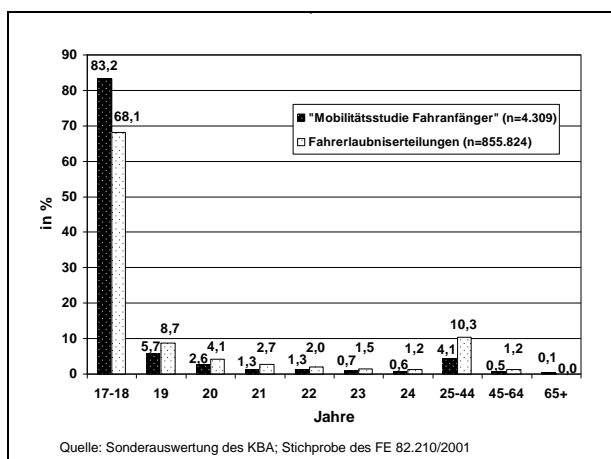


Bild 4-5: Teilnehmer an der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ und Fahrerlaubniserteilungen 2004 (Ersterteilungen und Erweiterungen auf die Klasse B) – nach dem Alter

Regionale Verteilung

Für 4.317 Befragte lässt sich über das Ortskennzeichen des am häufigsten befahrenen Kreises (vgl. Frage 04) eine Zuordnung zu einem Bundesland herstellen. Bild 4-6 dokumentiert die Stichprobenverteilung der Fahranfänger nach Bundesländern im Vergleich zu den Fahrerlaubniserteilungen. Es wird also hinsichtlich des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus nicht auf das Bundesland bzw. den Kreis abgestellt, aus dem die Fahranfänger ursprünglich stammen, sondern auf jenes / jenen, in dem sie tatsächlich am häufigsten mit dem Pkw unterwegs sind. Im weiteren Verlauf des Berichtes wird auf dieser Grundlage eine Kategorisierung nach west- und ostdeutschen Fahranfängern vorgenommen.

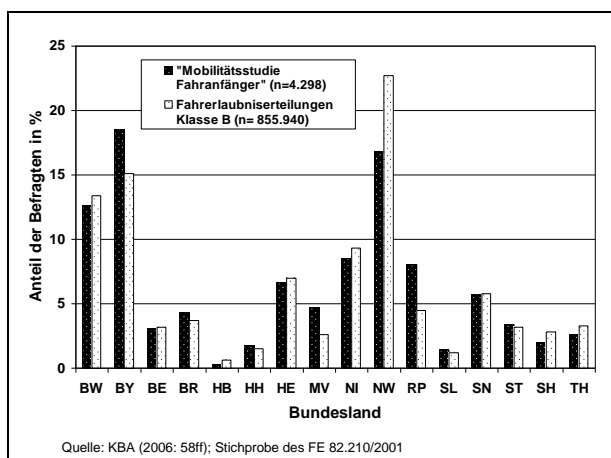


Bild 4-6: Teilnehmer an der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ und Fahrerlaubniserteilungen 2004 (Ersterteilungen und Erweiterungen auf die Klasse B) – nach dem Bundesland

Der Vergleich des bundesländerspezifischen Fragebogenrücklaufs mit der Verteilung der Fahrerlaubniserteilungen (Ersterteilung und Erweiterungen auf die Klasse B) auf die Bundesländer – wie sie aus den Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes nachvollziehbar ist (vgl. KBA 2004: 58f) – zeigt, dass insbesondere aus Rheinland-Pfalz, aber auch aus Bayern und Mecklenburg-Vorpommern verhältnismäßig mehr Fahranfänger an der Befragung teilnahmen, als es ihrem Anteil an allen Fahranfängern entspräche (vgl. Bild 4-6). Relativ weniger Fahranfänger als erwartet nahmen dagegen aus Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, aber auch aus Berlin und Sachsen teil. Die bundesländerspezifische Verteilung der Fragebogen unterscheidet sich signifikant von der entsprechenden räumlichen Verteilung der Fahrerlaubniserteilungen nach KBA-Angaben ($\chi^2 = 418,471$, $df = 15$, $p = .000$).

Allerdings war die bundesländergetreue Abbildung der Fahranfänger bei der Datenerhebung nicht gezielt angestrebt. Diese hätte sich mittels des realisierten Feldzugangs auch nur schwerlich erreichen lassen. Fasst man die einzelnen Bundesländer zu „alten“ und „neuen“ Bundesländern zusammen, dann fahren 78,0 % der jungen Fahrer in der Stichprobe mit ihrem Auto hauptsächlich in den alten und 22,0 % hauptsächlich in den neuen Bundesländern. Diese Verteilung trifft die West-Ost-Relation der Fahrerlaubniserteilungen nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes sehr gut: 78,2 % der Ersterteilungen und Erweiterungen werden dort in den alten und 21,8 % in den neuen Bundesländern registriert. Die Stichprobe und die Grundgesamtheit der Fahrerlaubniserteilungen unterscheiden sich diesbezüglich nicht signifikant voneinander ($\chi^2 = 0,107$, $df = 1$, $p = .743$).

4.3.1.2 Gewichtung

Sowohl hinsichtlich des Geschlechts als auch hinsichtlich des Alters weicht die Stichprobe von der Grundgesamtheit, wie sie das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA 2006) berichtet, ab. Um inhaltliche Aussagen von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit verallgemeinern zu können, ist es notwendig, die Stichprobe entsprechend der Merkmalsverteilung der Variablen Alter und Geschlecht in der Grundgesamtheit zu gewichten.⁷¹

⁷¹ „Durch Gewichten wird die relative Wichtigkeit der Befragten geändert“ (GABLER, HOFFMEYER-ZLOTNIK, KREBS 1994a: 1). Zur Diskussion der Gewichtung von Stichproben vgl. z. B. ROTHE, WIEDENBECK (1987) oder GABLER, HOFFMEYER-ZLOTNIK, KREBS (1994b).

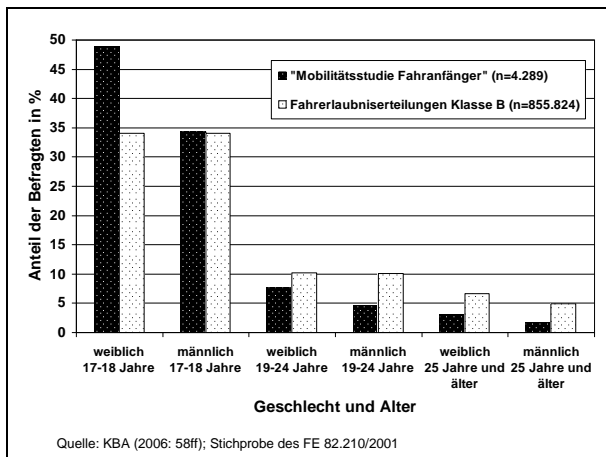


Bild 4-7: Teilnehmer an der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ und Fahrerlaubniserteilungen 2004 (Ersterteilungen und Erweiterungen auf die Klasse B) – nach dem Alter und dem Geschlecht

Bild 4-7 zeigt die Verteilung der Fahrerlaubniserteilungen nach dem Alter und dem Geschlecht, wie sie in der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes und in der Stichprobe der Fahranfängerbefragung vorliegen. Diese Häufigkeitsverteilungen werden zur Errechnung eines sog. Redressmentgewichts, zur „... Anpassung der Stichprobe an externe Strukturen“ (RÖSCH 1994: 11) herangezogen. Alle weiteren Berechnungen und Darstellungen werden mit dem hinsichtlich Alter und Geschlecht gewichteten Datensatz durchgeführt.⁷²

4.3.2 Datenaufbereitung und Analysemethoden

Im Rahmen der Datenauswertung wird zwischen Zielvariablen (sog. „abhängigen“ Variablen) und erklärenden (sog. „unabhängigen“ Variablen) unterschieden. Im vorliegenden Ergebnisbericht werden die inhaltlich interessierenden Variablen zur Automobilität (z. B. Fahrleistung in km), wenn ihre relativen Häufigkeiten nach Subgruppen untergliedert werden, als sog. „abhängige“ Variablen betrachtet und die verwendeten Subgruppen (wie z. B. Alter oder Geschlecht der Fahranfänger etc.) als sog. „unabhängige“ Variablen.

Als Zielvariablen bzw. abhängige Variablen werden in der vorliegenden Untersuchung in der Regel die erhobenen Daten zu quantitativen und qualitativen Aspekten der Exposition betrachtet. Bei der Auswertung und Ergebnisdarstellung werden zu-

dem verschiedene Bezugsrahmen für die abhängigen Variablen (z. B. Fahrleistung in km) berücksichtigt. Z. B. wird jeweils die durchschnittliche

- tägliche,
- wöchentliche,
- monatliche sowie
- die kumulative Fahrleistung im ersten Jahr

differenziert nach relevanten Subgruppen dargestellt.

Relevante Merkmale zur Bildung von Subgruppen sind

- das Geschlecht,
- das Alter, überwiegend klassifiziert nach dem Alter bei Fahrerlaubniserteilung in drei Gruppen (sog. „Früheinsteiger“ im Alter von 17 bis 18 Jahren, „Mittlere Einsteiger“ im Alter von 19 bis 24 Jahren sowie „Späteinsteiger“ im Alter von 25 Jahren und älter),
- der erworbene bzw. angestrebte Schulabschluss klassifiziert in fünf Gruppen („Keinen bzw. Förderschule“, „Hauptschule“, „Mittlere Reife“, „Fachhochschulreife“, „Abitur“),
- der Berufsbereich, operationalisiert durch drei Gruppen („Metall-, Bau, Elektro- oder Sicherheitsbereich“, „andere Berufsbereiche“ und „Nicht berufstätige Personen“ – Schüler, Studenten, Arbeitslose, Hausfrauen etc.),
- regionale Merkmale, unterteilt nach der sog. „Herkunftsregion“ (alte versus neue Bundesländer) sowie differenziert zum einen nach der sog. „Raumeinheit“ („Kreisfreie Stadt“ versus „Landkreis“) und zum anderen nach drei siedlungsstrukturellen Regionsgrundtypen („Agglomerationsräume“, „Verstädterte Räume“ und „Ländliche Räume“) sowie
- das Vorliegen oder Nichtvorliegen eines Migrationshintergrundes (erfasst über die Staatsbürgerschaft, das eigene Geburtsland und das Geburtsland der Eltern).

Die bei solchen Differenzierungen berechenbaren Statistiken, die über die Zulässigkeit der Übertragung der Zusammenhänge zwischen zwei Variablen von der Stichprobe auf die Grundgesamtheit informieren, werden im Text nicht durchgängig explizit dokumentiert, vielmehr wird meist darauf verwiesen, welche Zusammenhänge bzw. Mittelwertunterschiede diese Bedingung erfüllen. Bei der Beurteilung der Signifikanz von Ergebnissen orien-

⁷² Aufgrund dieser Gewichtung kann es in den absoluten und relativen Häufigkeiten der Berechnungen mit dem Datensatz der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ zu Rundungsfehlern kommen, die sich in den Tabellen und Bildern niederschlagen.

tiert sich die Datenauswertung an einem Signifikanzniveau von $\alpha = 0.95$.⁷³

Zur Prüfung der Signifikanz der Ergebnisse der Stichprobe für die Grundgesamtheit aller Fahranfänger wird

- für Zusammenhänge zwischen Variablen der χ^2 -Test [Chi²],
- für Mittelwertunterschiede zwischen zwei Gruppen der t-Test bzw. der Mann-Whitney-U-Test und
- für Varianzunterschiede der abhängigen Variable in Subgruppen der unabhängigen Variable der F-Test bzw. für a posteriori-Varianzkontraste der Scheffé-Test verwendet.

Im Rahmen der grafischen Ergebnisdarstellung werden neben den prozentualen Werten, das arithmetische Mittel (\bar{x}) und der Median (\tilde{x}) sowie mitunter Quantile ausgewiesen, um die zentrale Tendenz bzw. die Streuung eines Datenbündels zu charakterisieren. Der Median ist bei kategorialen (ordinalskalierten) Variablen aussagekräftig. Darüber hinaus findet er als Maß der zentralen Tendenz insbesondere dann Verwendung, wenn eine intervallskalierte Häufigkeitsverteilung sehr schief ist bzw. extreme Ausreißer das arithmetische Mittel verzerren.⁷⁴

5 Zusammensetzung der Fahranfänger nach soziodemographischen und fahrerlaubnisbezogenen Merkmalen

In einem ersten Auswertungsschritt wird die gewichtete Stichprobe hinsichtlich einer Reihe von soziodemographischen Variablen differenziert, die in der Literatur als relevant angesehen werden zum Verständnis der beim Beginn der Fahrkarriere auftretenden (Fahr-)Verhaltensmuster (vgl. Abschnitt 5.1). Danach wird die Verteilung ausgewählter fahrerlaubnisbezogener Merkmale unter den Fahranfängern dargestellt (vgl. Abschnitt 5.2). Ab-

⁷³ Wenn die konkret errechnete Irrtumswahrscheinlichkeit $p < 0,05$ liegt, wird von einem statistisch „signifikanten“ oder „verallgemeinerbaren“ Ergebnis gesprochen.

⁷⁴ 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 gibt, anders als der arithmetische Mittelwert, die „Mitte“ aller Fälle (hier: Fahranfänger) und nicht jene der Werte (z. B.: Fahrstunden oder Fahrleistung) an.

schließend wird die Struktur der Fahranfängerkohorten dokumentiert (vgl. Abschnitt 5.3).

5.1 Soziodemographie der Fahranfänger

5.1.1 Alter und Geschlecht

In der Literatur spielt das Alter („Jugendlichkeit“, vgl. Abschnitt 3.2.2) und das Geschlecht (vgl. Abschnitt 3.1) der Fahranfänger zur Erklärung ihres Fahrverhaltens eine zentrale Rolle. Nach der Gewichtung der Daten entspricht die Geschlechterverteilung in der Stichprobe der Fahranfängerbefragung jener in der Grundgesamtheit: 50,9 % der Befragten sind Frauen und 49,1 % sind Männer.

Das Alter der befragten Fahranfänger zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniserwerbs schwankt zwischen 17 und 70 Jahren und ist – wie in der Grundgesamtheit – extrem schief verteilt. Der Mittelwert nach Alter der Fahranfänger liegt in der gewichteten Stichprobe bei 20,6 Jahren, 50 % der Befragten sind nicht älter als 18 Jahre (Median), drei Viertel sind nicht älter als 20 Jahre. Für die weitere Datenanalyse werden die Altersjahrgänge entsprechend der Empfehlung von HANSJOSTEN, SCHADE (1997: 51) zusammengefasst zu den drei Gruppen der:

- 17- und 18-jährigen sog. „Früheinsteiger“,
- 19- bis 24-jährigen sog. „Mittleren Einsteiger“ und
- über 24-jährigen sog. „Späteinsteiger“.

Alternativ hierzu wird – meist im Kontext der Betrachtung des Entwicklungsverlaufes der Automobilität im ersten Jahr (Interpretation als Pseudo-Panel) – auch mit einer dichotomen Alterskategorisierung gearbeitet. Ausgehend von der schiefen Altersverteilung setzt sich die eine Altersgruppe dabei aus den bis zu 18-Jährigen und die andere Altersgruppe aus den 19-Jährigen und älteren Fahranfängern zusammen.

5.1.2 Regionale Merkmale

Die „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ greift die raumbezogene Analyse der Autobenutzung aus mehreren Gründen auf:

- Regionale Unterschiede nach Bundesländern in der Verunfallung junger Fahrer lassen sich anhand der Unfallstatistik Jahr für Jahr nachweisen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2005a).

- Diverse Autoren beschäftigen sich mit dem Raumbezug der Verkehrsunfälle junger Fahrer: MÄDER, PÖPPEL-DECKER (2001) belegen die regionale Struktur ihrer nächtlichen Freizeitunfälle. HAUSTEIN, SCHRECKENBERG, SCHWEER (2002) stellen die besondere Gefährdung junger Fahrer aus den neuen Bundesländern heraus. ZWERLING et al. (2005) versuchen, das höhere tödliche Verunfallungsrisiko in ländlichen Gegenden zu erklären.
- Schließlich sind hier auch Sicherheitspotenziale zu nennen, die durch eine Regionalisierung der Verkehrssicherheitspraxis und -forschung erschlossen werden können (vgl. FUNK 2004: 110ff) und eine regionalisierte Betrachtung der Exposition und ihrer Determinanten erfordern.

Alte und neue Bundesländer

Nach der Anpassung des Geschlechts und des Alters in der Stichprobe an die Verteilung in der Grundgesamtheit wird erneut die regionale Aufteilung der befragten Fahranfänger überprüft. Im gewichteten Datensatz stammen 76,3 % der Befragten aus den alten und 23,7 % aus den neuen Bundesländern. Diese Verteilung weicht von der entsprechenden Verteilung in der Grundgesamtheit nicht signifikant ab ($\chi^2 = 3,355$, $df = 1$, $p = .067$). Die nachfolgenden Analysen werden also mit einem gewichteten Datensatz durchgeführt, der nicht nur hinsichtlich der Alters- und Geschlechtsverteilung, sondern auch hinsichtlich der regionalen Verteilung der Fahranfänger den entsprechenden Verhältnissen in der Grundgesamtheit entspricht.

Siedlungsstrukturelle Kreistypen

Eine weiteres regionales Merkmal, das anhand des Kreises, in dem die Befragten am häufigsten Auto fahren, ermittelt werden kann, ist die Unterscheidung zwischen einem städtischen und einem ländlichen Umfeld der Fahrsozialisation. In der Fahranfängerbefragung sind 28,8 % der Fahranfänger am häufigsten in einer kreisfreien Stadt und 71,2 % am häufigsten in einem Landkreis mit dem Pkw mobil.⁷⁵

Neben der groben Unterscheidung des hauptsächlichen Erwerbs der Fahrpraxis entweder in der Stadt oder auf dem Land wird im Rahmen der Datenauswertung auch auf die vom Bundesamt für

Bauwesen und Raumordnung zur Verfügung gestellten siedlungsstrukturellen Kreistypen als alternativen Raumbezug zurück gegriffen (vgl. BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 2006).

Die großräumigste Typisierungsebene, nach der das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 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 oder mehr als 300 Einwohner / km² zusammengefasst (vgl. BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 2006).

➤ 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. BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 2006).

➤ Regionstyp III: Ländliche Räume

Dieser Regionstyp 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 oder weniger als 100 Einwohnern / km² (vgl. BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 2006).

Auf einer weiteren, kleinräumlicheren Ebene differenziert das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung die Stadt- und Landkreise auf der Basis der drei unterschiedenen Regionsgrundtypen hinsichtlich der Bevölkerungsdichte. Dabei ergeben sich je nach Regionstyp weitere Differenzierungen, die auf der Ebene der Kreise insgesamt zu folgenden neun siedlungsstrukturellen Kreistypen führen (vgl. BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG 2006):

➤ Agglomerationsräume (Regionstyp I)

- ◆ Kernstädte im Regionstyp I (Kreisfreie Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern)
- ◆ Hochverdichtete Kreise im Regionstyp I (Kreise und Kreisregionen mit einer Dichte von mindestens 300 Einwohnern / km²)

⁷⁵ Entsprechend der bereits ausgeführten sprachlichen Konvention wird dies nachfolgend auch so ausgedrückt, dass 28,8 % der Fahranfänger „aus einer Stadt“, 71,2 % „vom Land“ stammen.

- ◆ Verdichtete Kreise im Regionstyp I (Kreise und Kreisregionen mit einer Dichte von mindestens 150 Einwohnern / km²)
- ◆ Ländliche Kreise im Regionstyp I (Kreise und Kreisregionen mit einer Dichte von 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 einer Dichte von mindestens 150 Einwohnern / km²)
 - ◆ Ländliche Kreise im Regionstyp II (Kreise und Kreisregionen mit einer Dichte von weniger als 150 Einwohnern / km²)
- Ländliche Räume (Regionstyp III)
 - ◆ Ländliche Kreise höherer Dichte (Kreise und Kreisregionen mit einer Dichte von mindestens 100 Einwohnern / km²)
 - ◆ Ländliche Kreise geringerer Dichte (Kreise und Kreisregionen mit einer Dichte von weniger als 100 Einwohnern / km²).

In der gewichteten Stichprobe stammen die befragten Fahranfänger zu 45,4 % aus sog. „Agglomerationsräumen“, weitere 36,7 % aus sog. „verstäderten Räumen“ und 17,9 % aus sog. „ländlichen Räumen“. Tab. 5-1 differenziert die Fahranfänger aus den drei Regionsgrundtypen weiter nach den feingliedrigeren siedlungsstrukturellen Kreistypen.

Siedlungsstruktureller Kreistyp	Regionsgrundtyp			Insgesamt
	Agglomerationsräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	
	Anteil der Befragten in %			
Groß- / Kernstädte	39,8	0,0	0,0	18,1
Hochverdichtete Kreise	31,1	0,0	0,0	14,1
Verdichtete Kreise	17,8	0,0	0,0	8,1
Ländliche Kreise	11,3	0,0	0,0	5,1
Groß- / Kernstädte	0,0	15,4	0,0	5,7
Verdichtete Kreise	0,0	51,7	0,0	19,0
Ländliche Kreise	0,0	32,8	0,0	12,0
Kreise höherer Dichte	0,0	0,0	54,0	9,7
Kreise geringerer Dichte	0,0	0,0	46,0	8,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	1.941	1.566	764	4.271

Tab. 5-1: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Siedlungsstrukturelle Kreistypen, in denen am häufigsten Pkw gefahren wird – nach dem Regionsgrundtyp

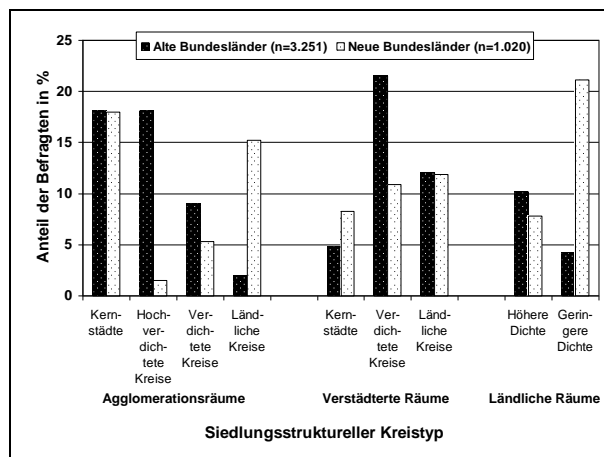


Bild 5-1: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Siedlungsstrukturelle Kreistypen (Frage 4.2) – nach der Herkunftsregion

Bild 5-1 gibt einen Überblick über die großen Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern hinsichtlich dieser Kreistypen. Insbesondere in Agglomerationsräumen und ländlichen Räumen ist ein starkes Übergewicht der jeweiligen Kreistypen mit der geringsten Bevölkerungsdichte in den neuen Bundesländern festzustellen. Diese Überschneidung regionaler Merkmale ist bei der Interpretation von Ergebnissen zu berücksichtigen.

5.1.3 Migrationshintergrund

In der Fahranfängerliteratur wird bisher kaum auf die Relevanz des Migrationshintergrundes beim Erwerb der Fahrkompetenz eingegangen. Die Mobilitätsstudie möchte die Gelegenheit nutzen, diese Fragestellung zu explorieren.

93,7 % der Befragten haben die deutsche Staatsbürgerschaft, 6,3 % eine ausländische. 88,4 % der Fahranfänger wurden in Deutschland geboren, 11,6 % nennen ein anderes Geburtsland. Von 83,3 % der Fahranfänger wurden auch beide Eltern in Deutschland geboren, bei 16,7 % stammt zumindest ein Elternteil aus dem Ausland. In der Mobilitätsstudie wird dann von einem Migrationshintergrund gesprochen, wenn ein Befragter eine ausländische Staatsangehörigkeit besitzt, oder er selbst oder mindestens ein Elternteil im Ausland geboren wurde. Dies trifft auf 746 Fahranfänger zu, das entspricht einem Anteil von 17,1 %.

Migrationshintergrund	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb			Insgesamt
	Weiblich	Männlich	17 bis 18 Jahre	19 bis 24 Jahre	25 Jahre und älter	
	%					
Nein	82,3	83,6	88,3	82,1	52,3	82,9
Ja	17,7	16,4	11,7	17,9	47,7	17,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.222	2.145	2.980	886	501	4.367

Tab. 5-2: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Migrationshintergrund (Frage 12) – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb und insgesamt

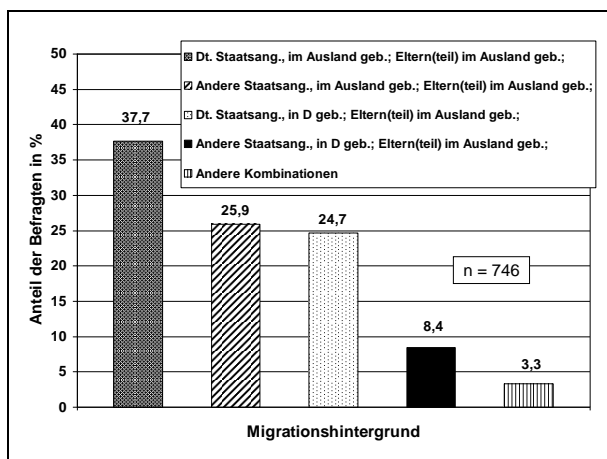


Bild 5-2: „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Fahranfänger mit Migrationshintergrund (Frage 12) – nach der Art des Migrationshintergrundes

Bild 5-2 differenziert die Gruppe der Fahranfänger mit Migrationshintergrund weiter. Dabei ist zu sehen, dass mehr als ein Drittel davon (37,7 %) zwar die deutsche Staatsangehörigkeit besitzt, aber selbst – ebenso wie mindestens ein Elternteil – im Ausland geboren wurde. Ein weiteres Viertel der Fahranfänger mit Migrationshintergrund (25,9 %) hat eine nicht-deutsche Staatsangehörigkeit und wurde ebenso wie ihre Eltern im Ausland geboren. Fast genauso viele Befragte (24,7 %) haben zwar die deutsche Staatsangehörigkeit und wurden auch in Deutschland geboren, aber zumindest ein Elternteil stammt aus dem Ausland.

Tab. 5-2 stellt die Informationen zum Migrationshintergrund differenziert nach dem Geschlecht und dem Alter der Fahranfänger beim Fahrerlaubniserwerb dar. Dabei wird deutlich, dass es in Bezug auf das Geschlecht keine nennenswerten Unterschiede hinsichtlich des Vorliegens eines Migrationshintergrundes gibt. Mit zunehmendem Alter der Fahranfänger steigt dagegen deren Anteil mit Migrationshintergrund deutlich auf fast die Hälfte (47,7 %) der 25-jährigen und älteren Fahrerlaubniserwerber. Während Fahranfänger ohne Migrationshintergrund in der Fahranfängerbefragung durchschnittlich 19,7 Jahre alt sind, beträgt das

Durchschnittsalter der Fahranfänger mit Migrationshintergrund 23,2 Jahre. Letztere sind signifikant älter als Fahranfänger ohne Migrationshintergrund.⁷⁶ Bei möglichen Gruppenunterschieden nach dem Migrationshintergrund ist das höhere Durchschnittsalter dieser Fahranfänger zu berücksichtigen.

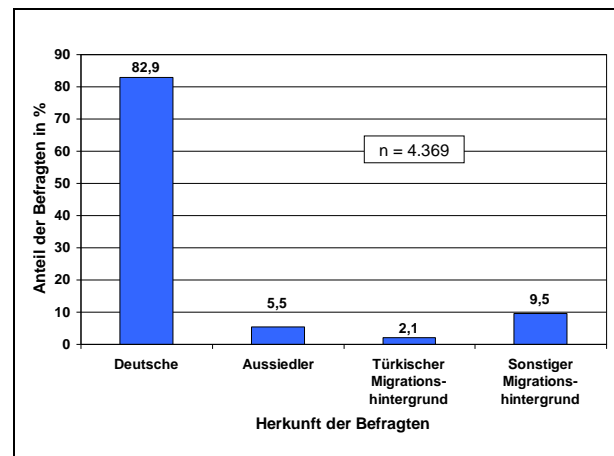


Bild 5-3: Befragte Fahranfänger – nach ausgewähltem Migrationshintergrund (Frage 12)

Mit der Abkehr von der Betrachtung der Nationalität und der Hinwendung zum Migrationshintergrund wird es auch möglich, deutsche „Spätaussiedler“ im Datensatz zu identifizieren. Bild 5-3 veranschaulicht, dass neben 82,9 % autochthonen Deutschen⁷⁷ als größte Gruppe unter den Befragten mit Migrationshintergrund 5,5 % „Spätaussied-

⁷⁶ Eine differenziertere Analyse zeigt, dass Aussiedler in der Fahranfängerbefragung durchschnittlich 22,5 Jahre alt sind, junge Fahrer mit türkischem Migrationshintergrund 25,0 Jahre und Fahranfänger mit sonstigem Migrationshintergrund 23,3 Jahre.

⁷⁷ Darunter werden jene deutschen Fahranfänger verstanden, deren Eltern ebenfalls in Deutschland geboren wurden.

Art des Migrationshintergrundes	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb			Insgesamt
	Weiblich	Männlich	17 bis 18 Jahre	19 bis 24 Jahre	25 Jahre und älter	
	%					
Deutsche	82,3	83,5	88,3	82,1	52,0	82,9
Aussiedler	6,3	4,7	4,0	6,9	12,4	5,5
Türkischer Migrationshintergrund	2,0	2,3	1,1	1,8	8,7	2,1
Sonstiger Migrationshintergrund	9,4	9,5	6,6	9,2	26,9	9,5
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.222	2.148	2.980	886	504	4.369

Tab. 5-3: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Differenzierter Migrationshintergrund (Frage 12) – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb und insgesamt

Schulabschluss (bisher oder angestrebt)	Geschlecht		Alter			Insgesamt
	Weiblich	Männlich	17 bis 18 Jahre	19 bis 24 Jahre	25 Jahre und älter	
	%					
Keinen / Förderschulabschluss	1,6	3,0	0,7	5,2	6,8	2,3
Hauptschulabschluss	10,8	19,0	10,5	22,2	27,7	14,9
Mittlere Reife	36,8	34,7	35,6	39,7	29,6	35,8
Fachhochschulreife	8,9	8,4	8,4	8,2	11,2	8,7
Abitur	41,8	34,9	44,8	24,7	24,7	38,4
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.212	2.137	2.968	881	499	4.348

Tab. 5-4: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Schulabschluss (Frage 13) – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb und insgesamt

ler⁷⁸ und darüber hinaus 2,1 % Fahranfänger mit türkischem Migrationshintergrund zu finden sind. Etwa jeder zehnte Befragte (9,5 %) hat einen sonstigen Migrationshintergrund.

Tab. 5-3 zeigt keine nennenswerten Unterschiede hinsichtlich dieser Differenzierung nach dem Geschlecht. Unterteilt man die Kategorien des Migrationshintergrundes nach dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb, zeigt sich erneut, dass der Anteil autochthoner Deutscher mit zunehmendem Alter auf lediglich noch 52,0 % bei den 25-Jährigen und Älteren sinkt. In dieser ältesten Altersgruppe finden sich dagegen 12,4 % Aussiedler und 26,9 % Personen mit einem sonstigen Migrationshintergrund. Die beiden Tabellen 5-2 und 5-3 legen also nahe, dass die Anteile von Aussiedlern und Ausländern unter den Fahrerlaubniserwerbern mit zunehmendem Alter deutlich steigen.

⁷⁸ Diese Gruppe von Fahranfängern kann auch als allochthone Deutsche mit ost-europäischem Migrationshintergrund bezeichnet werden. Hierunter werden Fahranfänger mit deutscher Staatsangehörigkeit oder der Staatsangehörigkeit eines Landes der ehemaligen UdSSR verstanden, die entweder selbst oder deren Eltern in diesem Land der ehemaligen UdSSR geboren wurden, darüber hinaus Fahranfänger mit „schlesischem“ oder rumänischem Migrationshintergrund.

5.1.4 Schul- und Berufsausbildung

Da über ein Viertel der befragten Fahranfänger noch eine allgemein bildende Schule besucht, ist die Dokumentation des bisher erreichten höchsten Schulabschlusses wenig aussagekräftig. Bild 5-4 fasst darum die Informationen zum bisherigen bzw. angestrebten Schulabschluss zusammen. Demnach besitzen (oder streben einen entsprechenden Schulabschluss an) fast vier von zehn Befragten (38,4 %) das Abitur, mehr als ein Drittel (35,8 %) die Mittlere Reife und 8,7 % die Fachhochschulreife. Weitere 14,9 % der Fahranfänger besitzen den Hauptschulabschluss.

Tab. 5-4 macht deutlich, dass männliche Fahranfänger etwas häufiger keinen bzw. einen Förder- oder Hauptschulabschluss vorweisen als Frauen. Diese haben dagegen vergleichsweise häufiger die Mittlere Reife oder das Abitur bzw. streben diese Schulabschlüsse an. Während der Anteil der Fahranfänger ohne Abschluss bzw. mit Förder- oder Hauptschulabschluss mit zunehmendem Alter deutlich steigt, ist der Anteil der Nennung der Mittleren Reife unter den 19- bis 24-jährigen sog. „Mittleren Einsteigern“ und die Nennung des Abiturs unter den 17- und 18-Jährigen sog. „Früheinsteigern“ jeweils am höchsten.

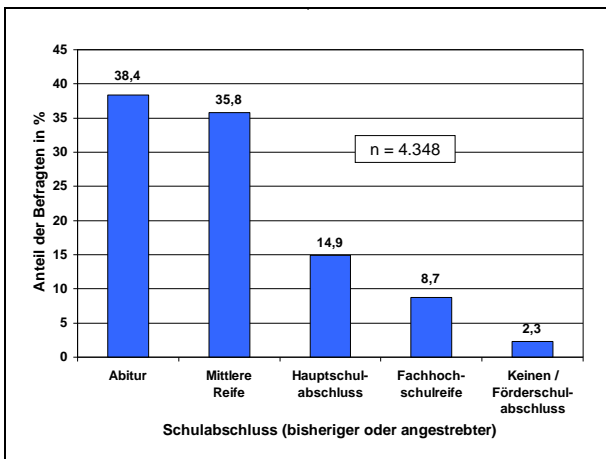


Bild 5-4: Bisheriger bzw. angestrebter Schulabschluss der befragten Fahranfänger (Frage 13)

Die berufliche Ausbildungssituation der Fahranfänger wird in Tab. 5-5 dokumentiert. Etwa ein Viertel der Befragten (27,5 %) besucht zurzeit noch eine allgemein bildende Schule, etwa jeder zehnte (11,5 %) macht aus anderen Gründen zurzeit keine Berufsausbildung und hat auch keine solche abgeschlossen. Wehr- und Zivildienstleistende machen 0,9 % bzw. 2,8 % der Befragten aus. Drei von zehn Fahranfängern (31,9 %) machen zurzeit eine Lehre, 12,7 % haben eine solche bereits abgeschlossen. Fachschulen oder -akademien werden von einem weiteren Zehntel der Befragten (10,1 %) besucht, nur 2,1 % geben an, eine solche Ausbildung bereits abgeschlossen zu haben. Die Anteile aktueller Studenten bzw. Hochschulabsolventen sind relativ gering, und nur wenige Fahranfänger machen eine andere Ausbildung oder haben einen anderen Berufsabschluss.

Auch diese Angaben werden wieder nach dem Geschlecht der Fahranfänger differenziert (vgl. Tab. 5-6). Die größten Unterschiede sind dabei in den geschlechtsspezifischen Anteilen der Auszubildenden festzustellen. Während dort junge Männer häufiger zu finden sind als junge Frauen, sind letztere etwas stärker unter den Schülern, Besuchern einer Fachschule, -akademie, Studenten und Fahranfängern mit Hochschulabschluss vertreten.

Tab. 5-7 zeigt deutlich die größten Anteile der sich gegenwärtig noch in der Schul- oder Berufsausbildung befindlichen Fahranfänger, also der Schüler, Auszubildenden und Fachschüler, in der jüngsten Altersgruppe. Mit zunehmendem Alter steigen lebenszyklustypisch die Anteile der Befragten mit abgeschlossener Lehre, Fachschule / -akademie oder abgeschlossenem Hochschulstudium. Auch der Anteil der Befragten ohne Berufsausbildung steigt mit zunehmendem Alter der Fahranfänger.

Ausbildungssituation	Antworten		% der Befragten
	n	%	
Zurzeit Schüler	1.143	25,4	27,5
Keine Berufsausbildung	480	10,7	11,5
Wehrdienst	37	0,8	0,9
Zivildienst u. ä.	118	2,6	2,8
Zurzeit Lehre	1.326	29,5	31,9
Lehre abgeschlossen	526	11,7	12,7
Zurzeit Fachschule, -akademie	420	9,3	10,1
Fachschule, -akademie abgeschlossen	88	1,9	2,1
Student	177	3,9	4,2
Hochschulabschluss	153	3,4	3,7
Anderer Ausbildung	12	0,3	0,3
Anderer Abschluss	20	0,4	0,5
Gesamt	4.498	100,0	108,2

4.498 Antworten von 4.156 Befragten

Tab. 5-5: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Berufliche Ausbildungssituation (Frage 14, Mehrfachnennungen)

Ausbildungssituation	Geschlecht		Anzahl der Befragten
	Weiblich	Männlich	
	%		n
Zurzeit Schüler	28,4	26,6	1143
Keine Berufsausbildung	11,4	11,7	480
Wehrdienst	0,1	1,7	37
Zivildienst u. ä.	2,2	3,5	118
Zurzeit Lehre	28,6	35,3	1326
Lehre abgeschlossen	13,1	12,1	526
Zurzeit Fachschule, Fachakademie	11,3	8,9	420
Fachschule, Fachakademie abgeschlossen	2,7	1,5	88
Student	5,1	3,4	177
Hochschulabschluss	4,3	3,1	153
Anderer Ausbildung	0,4	0,2	12
Anderer Abschluss	0,7	0,2	20
Insgesamt (n)	2.103	2.053	4.156

Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten

Tab. 5-6: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Berufliche Ausbildungssituation (Frage 14) – nach dem Geschlecht (Mehrfachnennungen)

Zur weiteren Information listet Tab. 5-8 den jetzigen Ausbildungsberuf oder die derzeitige Berufsbezeichnung der Fahranfänger nach den Berufsbereichen der „Klassifizierung der Berufe“ (STATISTISCHES BUNDESAMT 1998) auf.

Ausbildungssituation	Alter beim Fahrerlaubniswerb			Anzahl der Befragten
	17-18 Jahre	19-24 Jahre	25+ Jahre	
	%			n
Schüler	38,2	3,1	0,5	1.143
Keine Berufsausbildung	8,9	17,4	18,6	480
Wehrdienst	0,5	2,3	0,7	37
Zivildienst u. ä.	2,4	5,8	0,0	118
Zurzeit Lehre	35,7	30,8	7,0	1.326
Lehre abgeschlossen	3,8	26,4	47,7	526
Zurzeit Fachschule, Fachakademie	11,4	9,0	3,3	420
Fachschule, Fachakademie abgeschlossen	1,2	2,9	7,0	88
Student	2,5	9,5	5,8	177
Hochschulabschluss	1,9	1,4	21,0	153
Anderer Ausbildung	0,1	0,4	1,0	12
Anderer Abschluss	0,5	0,3	0,5	20
Insgesamt	2.917	829	410	4.156

Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten

Tab. 5-7: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Berufliche Ausbildungssituation (Frage 14) – nach dem Alter (Mehrfachnennungen)

In Anlehnung an SCHULZE (1999: 43) können Fahranfänger in „betont maskulinen Berufsfeldern“ zu einer Risikogruppe zusammengefasst werden. Auf eine solche, maßgeblich aus den Berufsbereichen Metall-, Bau-, Elektrofertigungsberufe, „Ordnung und Sicherheit“ sowie Wehrdienstleistenden gebildete Risikogruppe entfallen 11,0 % der Befragten (vgl. Bild 5-5).

Eine zweite Gruppe mit einem Anteil von 44,6 % sind Fahranfänger aus anderen Berufsbereichen. Weitere 44,4 % können als Schüler, Student, Hausfrau etc. keinem Berufsbereich zugeordnet werden und bilden im Folgenden die Gruppe „Sonstige nichtberufstätige Personen“.

Dabei offenbaren sich in der Verteilung nach Berufsbereich interessante geschlechtsspezifische Unterschiede: Während in der sog. „Risikogruppe“ 94,8 % der Fahranfänger männlichen Geschlechts sind, liegt der Männeranteil in der Gruppe der „anderen Berufsbereiche“ nur bei ca. vier von zehn (40,3 %). Unter den Schülern, Studenten etc. sind deutlich weniger als die Hälfte (46,1 %) der Fahranfänger Männer. Unterschiede beim Alter des Fahrerlaubniswerbes nach dem Geschlecht schlagen sich in den geschlechtsspezifisch geprägten Berufsbereichen nieder. Während Fahranfänger aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. zum Zeitpunkt des Fahrerlaubniswerbes durchschnittlich 19,9 Jahre alt waren, erwarben Fahranfänger aus anderen Berufsberei-

chen ihre Fahrerlaubnis im Alter von 21,3 Jahren, die Nichterwerbstätigen im Alter von 19,0 Jahren.

Berufsbereiche	Antworten		
	Insgesamt		Gültige %
	n	%	
Landwirtschaft etc.	53	1,2	2,8
Bergbauberufe	1	0	0,1
Diverse Fertigungsberufe	190	4,3	10,1
Metall-Fertigungsberufe	271	6,2	14,4
Elektro-Fertigungsberufe	71	1,6	3,7
Bau-Fertigungsberufe	65	1,5	3,4
Technische Berufe	63	1,5	3,4
Kaufleute	258	5,9	13,7
Verkehrsberufe	39	0,9	2,1
Organisation, Verwaltung	330	7,5	17,5
Ordnung, Sicherheit	14	0,3	0,7
Schrift, Kunst	33	0,8	1,7
Gesundheitsberufe	207	4,7	11,0
Sozial, Erziehung etc.	143	3,3	7,6
Sonstige Dienstleistungen	108	2,5	5,7
Sonstige Arbeitskräfte	12	0,3	0,6
Insgesamt	1.856	42,4	100,0
Fehlend:			
Schüler, Student, Praktikant, Wehr-, Zivildienstleistender	1.558	35,6	
Arbeitslos, Hausfrau, Rentner	86	2,0	
Keine Angabe	876	20,0	
Insgesamt	2.519	57,6	
Insgesamt	4.375	100,0	

Tab. 5-8: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Berufsbereich des derzeitigen Ausbildungsberufs bzw. der derzeitigen Berufsbezeichnung (Frage 14)

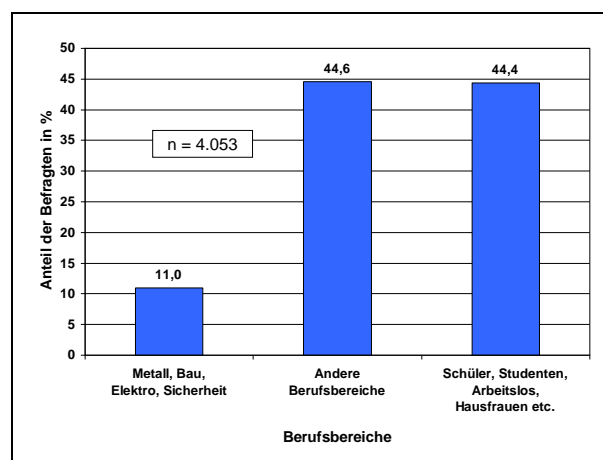


Bild 5-5: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Identifikation von Risikogruppen im Straßenverkehr nach dem Berufsbereich (Frage 14)

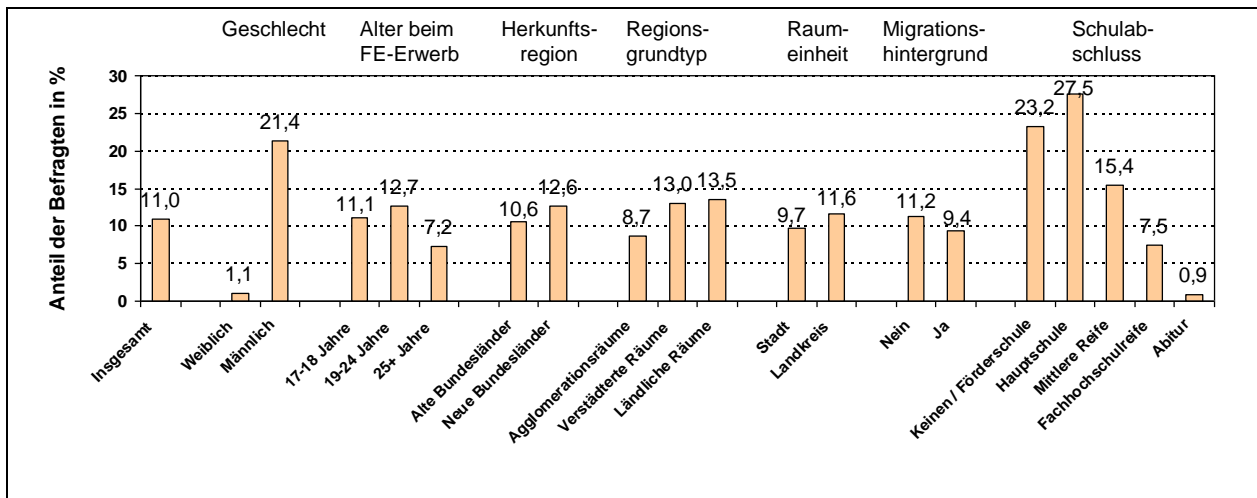


Bild 5-6: Anteil der Angehörigen der Risikogruppe „Metall, Bau, Elektro etc.“ (Frage 14) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.053)

Bild 5-6 stellt die Anteile der Fahranfänger aus risikoreichen Berufsgruppen differenziert nach relevanten Strukturmerkmalen dar. Demnach gehören lediglich 1,1 % der weiblichen, aber mehr als ein Fünftel (21,4 %) der männlichen Fahranfängerpopulation dieser Risikogruppe an. Unter den sog. „Mittleren Einsteigern“ sind Angehörige dieser Risikogruppe am stärksten vertreten. In den neuen Bundesländern gehören etwas mehr Fahranfänger zu dieser Risikogruppe als in den alten Bundesländern. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte steigt der Anteil der Fahranfänger aus diesen betont männlichen Berufen. Er ist auf dem Land etwas höher als in der Stadt und unter Fahranfängern ohne Migrationshintergrund ebenfalls höher als unter jenen mit Migrationshintergrund.⁷⁹ Am verbreitetsten sind die exponierten Berufsbereiche unter Fahranfängern mit Hauptschulabschluss (27,5 %) oder mit Förderschulabschluss bzw. ohne Schulabschluss (23,2 %).⁸⁰

5.1.5 Wohnsituation

Abschließend wird noch auf den Haushaltskontext der Fahranfänger eingegangen. Lediglich ca. jeder zwanzigste Befragte (5,7 %) lebt in einem Einpersonenhaushalt, alle anderen leben mit weiteren

Personen zusammen. Die durchschnittliche Haushaltsgröße der Fahranfänger umfasst 3,7 Personen (Median $\bar{x} = 4$). Wie Bild 5-7 veranschaulicht, leben mehr als vier von fünf Fahranfängern (82,9 %) (noch) zusammen mit mindestens einem Elternteil. Dies ist bei der großen Dominanz der 17- und 18-Jährigen unter den Befragten plausibel. In 43,2 % der Fahranfängerhaushalte leben weitere Kinder unter 18 Jahren, in 31,8 % andere Erwachsene. Lediglich 15,7 % der Befragten leben mit ihrem (Ehe-)Partner zusammen.

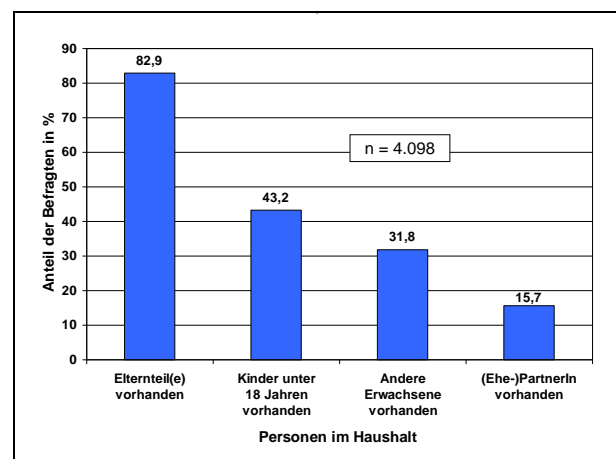


Bild 5-7: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Weitere Personen im Haushalt (Frage 15.1; Mehrfachnennungen)

Tab. 5-9 zeigt, dass männliche Fahranfänger deutlich häufiger (noch) mit einem Elternteil, weibliche Fahranfänger dagegen relativ häufiger mit einem (Ehe-)Partner zusammen leben.

⁷⁹ In einer differenzierten Analyse zeigt sich, dass hierbei insbesondere Fahranfänger mit türkischem Migrationshintergrund hervorstechen (19,9 %). Dagegen sind nur 7,0 % der Aussiedler und 9,5 % der Fahranfänger mit sonstigem Migrationshintergrund den exponierten Berufsbereichen zuzurechnen.

⁸⁰ Hinsichtlich der Zusammenhänge dieser unabhängigen Variablen mit den drei unterschiedlichen Berufsbereichen ist nur der Stadt-Land-Unterschied nicht statistisch signifikant.

Die Differenzierung nach dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb (vgl. Tab. 5-10) lässt wieder die mit zunehmendem Alter lebenszyklustypische Abnahme des Anteils der mit einem Elternteil zusammen wohnenden Fahranfänger ebenso erkennen wie umgekehrt die starke Zunahme der mit einem (Ehe-)Partner zusammen lebenden Befragten. Inwieweit in der Hälfte der Haushalte der 25-Jährigen und Älteren bereits eigene Kinder leben, oder ob es sich hierbei um minderjährige Geschwister der Befragten handelt, lässt sich mit den vorliegenden Daten nicht ergründen. Schließlich zeichnet sich mit zunehmendem Alter noch eine Abnahme im Zusammenwohnen mit anderen Erwachsenen ab.

Weitere Personen im Haushalt	Geschlecht		Insgesamt
	Weiblich	Männlich	
	%		n
Elternteil(e)	78,6	87,3	3.395
(Ehe-)PartnerIn	18,7	12,6	642
Kinder unter 18 Jahren	42,7	43,7	1.769
Andere Erwachsene	33,0	30,6	1.303
Insgesamt (n)	2.078	2.019	4.097

Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 5-9: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Weitere Personen im Haushalt (Frage 15.2) – nach dem Geschlecht der Fahranfänger (Mehrfachnennungen)

Weitere Personen im Haushalt	Alter beim Fahrerlaubniserwerb			Insgesamt
	17-18 Jahre	19- 24 Jahre	25+ Jahre	
	%			n
Elternteil(e)	95,5	75,6	10,2	3.395
(Ehe-)PartnerIn	4,7	20,7	81,0	642
Kinder unter 18 Jahren	44,9	32,0	51,8	1.769
Andere Erwachsene	33,5	31,9	20,4	1.303
Insgesamt (n)	2.893	779	425	4.097

Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 5-10: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Weitere Personen im Haushalt (Frage 15.2) – nach dem Alter der Fahranfänger (Mehrfachnennungen)

5.2 Fahrerlaubniserwerb der Fahranfänger

Im Rahmen der soziodemographischen Beschreibung der Untersuchungspopulation wurde bereits auf das Alter der Befragten beim Fahrerlaubniserwerb eingegangen (vgl. Abschnitt 5.1.1). Auch hinsichtlich der Anzahl der insgesamt absolvierten Fahrstunden sowie der theoretischen und prakti-

schen Prüfungsversuche soll die Stichprobe nachfolgend näher charakterisiert werden. Schließlich wird dargestellt, in welchem Umfang Fahranfänger im Besitz weiterer Fahrerlaubnisse sind.

5.2.1 Anzahl der Fahrstunden

Für das Durchlaufen der fahrpraktischen Ausbildung gibt es keine feste Vorgabe zur Anzahl der Fahrstunden. Zum einen ist deren Zahl von der Fahrlehrereinschätzung des erreichten Lernstands abhängig (Grundausbildung). Zum anderen sind über die Grundausbildung hinaus zwölf obligatorische „Sonderfahrten“ zu absolvieren (fünf „Überlandfahrten“, „Autobahnfahrten“ und drei Fahrten bei Dunkelheit à 45 Minuten). Als untere Grenze ist in der Praxis seit der letzten gesetzlichen Festlegung zu den Sonderfahrten im Jahre 1999 von 20 bis 22 Fahrstunden bis zur Fahrerlaubnisprüfung auszugehen.⁸¹

In der Stichprobe der Fahranfängerbefragung werden von einer kleinen Gruppe weniger als zehn Fahrstunden genannt, 70 Befragte geben jedoch explizit an, lediglich zwölf Fahrstunden genommen zu haben, und auch die Anzahl der Befragten mit 13 bis unter 20 Fahrstunden ist beachtlich. Werden von den Fahranfängern weniger als 20 Fahrstunden genannt, erfolgt eine Recodierung dieser als fehlerhaft eingestuftem Antworten auf den Minimalwert von 20 Fahrstunden.

Unter dieser Prämisse errechnet sich eine nicht normalverteilte Häufigkeitsverteilung mit einem Median $\bar{x} = 28$ Fahrstunden. Ein Viertel der Befragten hat lediglich bis zu 22 Fahrstunden genommen, die Hälfte bis zu 28 (= Median), und drei Viertel der Fahranfänger haben bis zu 36 Fahrstunden absolviert. Die Unterscheidung der Fahrstundenanzahl nach den in Abschnitt 4.3.2 differenzierten soziodemographischen Subgruppen (vgl. Bild 5-8) offenbart, dass

- weibliche Fahranfänger deutlich mehr Fahrstunden berichten als männliche,
- die Anzahl der Fahrstunden mit zunehmendem Alter merklich steigt,
- Fahranfänger in den neuen Bundesländern mehr Fahrstunden benötigen als ihre Pendanten in den alten Bundesländern,
- von Agglomerationsräumen über verstädterte Räume bis zu ländlichen Räumen immer weniger Fahrstunden benötigt werden,

⁸¹ Vgl. http://fahrlehrerverband-bw.de/07-FSKI/KI_pkw.htm vom 30.05.2006.

- Fahranfänger, die überwiegend in Städten Auto fahren, ebenfalls mehr Fahrstunden berichten als junge Fahrer, die überwiegend in Landkreisen unterwegs sind,
- Fahranfänger ohne Schulabschluss bzw. mit einem Förderschulabschluss deutlich die meisten Fahrstunden berichten, Fahranfänger mit Hauptschulabschluss dagegen die wenigsten und
- Angehörige der in Abschnitt 5.1.4 als Risikogruppe definierten Berufsbereiche Metall, Bau, Elektro etc. deutlich am wenigsten Fahrstunden berichten, gefolgt von Schülern, Studenten etc. und allen anderen Berufsbereichen.⁸²

Anzumerken ist an dieser Stelle, dass von der Anzahl der Fahrstunden in der Fahrausbildung nicht unmittelbar auf das Fahrkönnen im Sinne sicheren Fahrens geschlossen werden kann.

5.2.2 Anzahl der Prüfungsversuche

Als weitere Informationen zum Fahrerlaubniserwerb wurden die Fahranfänger gefragt, beim wievielten Mal sie die theoretische bzw. die praktische Führerscheinprüfung bestanden hatten. Dabei zeigt sich, dass mehr als vier von fünf Fahrschülern (82,5 %) die theoretische Prüfung bereits beim ersten Versuch bestanden, weitere 12,6 % der Befragten brauchten einen zweiten Prüfungsversuch und 4,8 % berichteten drei und mehr solcher Prüfungsversuche. Mehr als drei Viertel der jungen Fahrer (77,7 %) bestanden auch die praktische Prüfung beim ersten Versuch, weitere 17,1 % beim zweiten Mal und ca. jeder Zwanzigste (5,2 %) benötigte drei oder mehr Prüfungsversuche.

Der Median der nicht normalverteilten Häufigkeitsverteilungen theoretischer und praktischer Prüfungsversuche ist in allen Subgruppen gleich. Trotzdem zeigen sich wieder interessante statistisch signifikante Unterschiede zwischen folgenden Subgruppen (vgl. die Bilder 5-9 und 5-10):

- Weibliche Fahranfänger berichten etwas weniger theoretische, aber etwas mehr praktische Prüfungsversuche als ihre männlichen Kollegen.
- 17- / 18-jährige „Früheinsteiger“ benötigen weniger theoretische Prüfungsversuche als ältere Fahrschüler. Die Anzahl praktischer Prüfungsversuche steigt mit zunehmendem Alter.
- Fahrschüler aus den neuen Bundesländern benötigen mehr theoretische und praktische Prüfungsversuche als ihre Pendanten aus den alten Bundesländern.
- Die Anzahl der theoretischen Prüfungsversuche sinkt von Fahranfängern aus Agglomerationsräumen über junge Fahrer aus verdichteten Räumen bis zu Befragten aus ländlichen Räumen. Aus Agglomerationsräumen werden auch durchschnittlich die meisten praktischen Prüfungsversuche gemeldet.
- Während hinsichtlich theoretischer Prüfungsversuche kein Unterschied zwischen Fahranfängern aus kreisfreien Städten und Landkreisen festzustellen ist, lassen sich durchschnittlich mehr praktische Prüfungsversuche in Städten nachweisen.
- Fahranfänger mit Migrationshintergrund benötigen mehr theoretische und praktische Prüfungsversuche beim Fahrerlaubniserwerb als Fahranfänger ohne Migrationshintergrund.
- Mit steigendem Schulabschluss sinkt die durchschnittliche Anzahl theoretischer Prüfungsversuche. Die gleiche Tendenz bei praktischen Prüfungsversuchen lässt sich statistisch jedoch nicht verallgemeinern.
- Schüler, Studenten etc. benötigen weniger theoretische Prüfungsversuche als Berufstätige. Hinsichtlich der praktischen Prüfungsversuche weist die Risikogruppe der Metall-, Bau-, Elektroberufe etc. den niedrigsten Durchschnittswert auf.

⁸² Während der Median die Fälle halbiert, führen nichtparametrische Signifikanztests ihre Berechnungen mit den mittleren Rangplätzen der Werte (hier: Anzahl der Prüfungsversuche) durch (vgl. WITTENBERG 1998: 175, 185). Alle diese Subgruppenunterschiede hinsichtlich der mittleren Rangplätze sind statistisch signifikant.

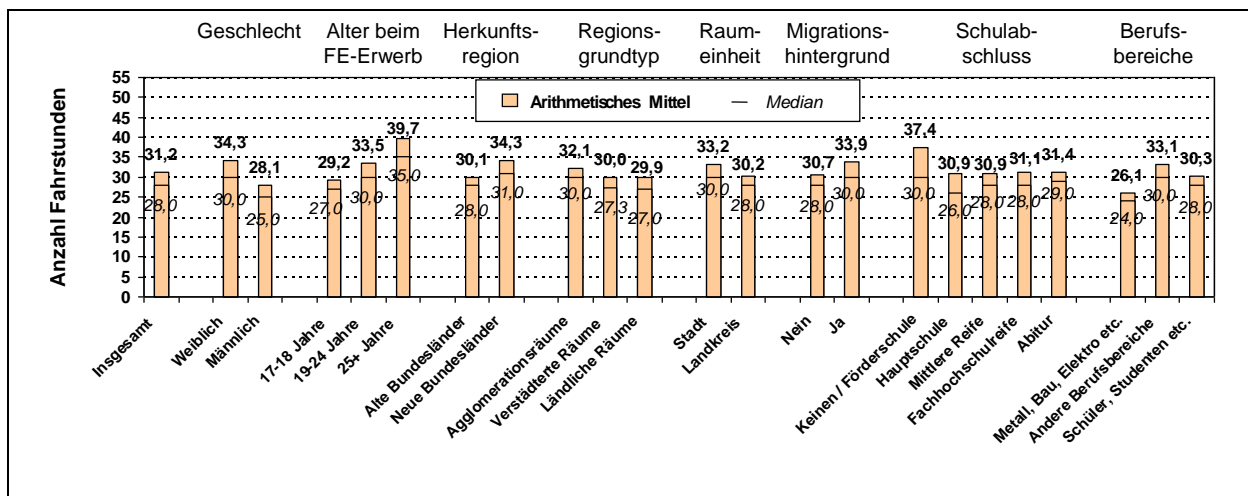


Bild 5-8: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Anzahl Fahrstunden (Frage 2.1) – nach relevanten Subgruppen (n = 3.858)

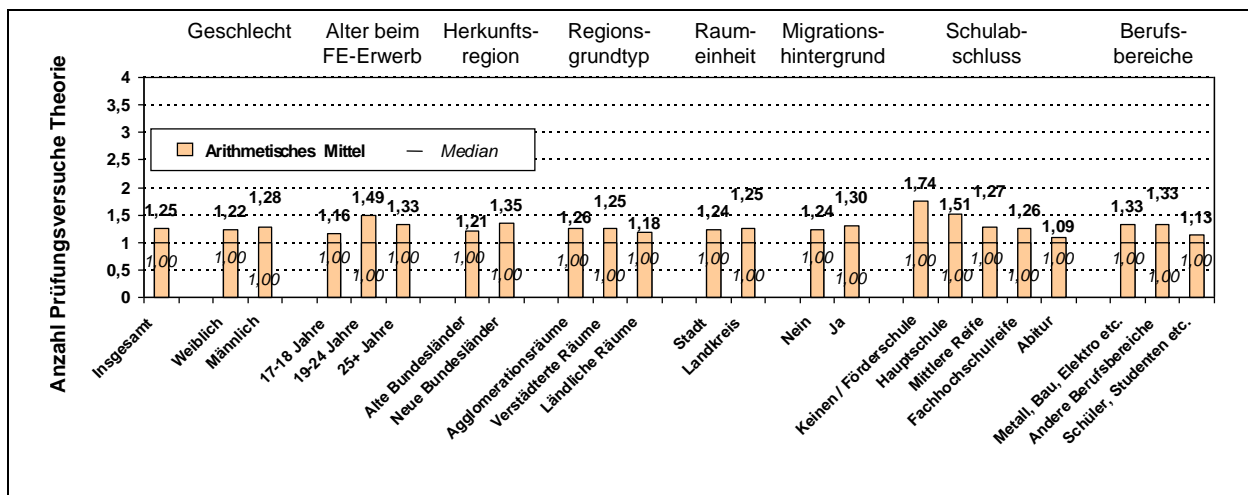


Bild 5-9: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Anzahl Prüfungsversuche bei der theoretischen Führerscheinprüfung (Frage 2.2) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.360)

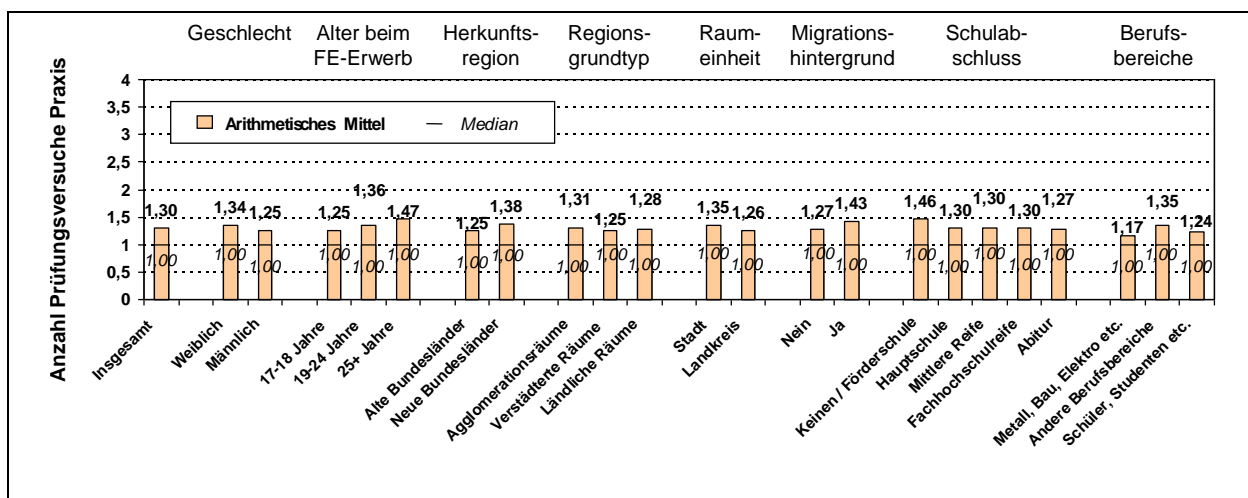


Bild 5-10: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Anzahl Prüfungsversuche bei der praktischen Führerscheinprüfung (Frage 2.3) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.361)

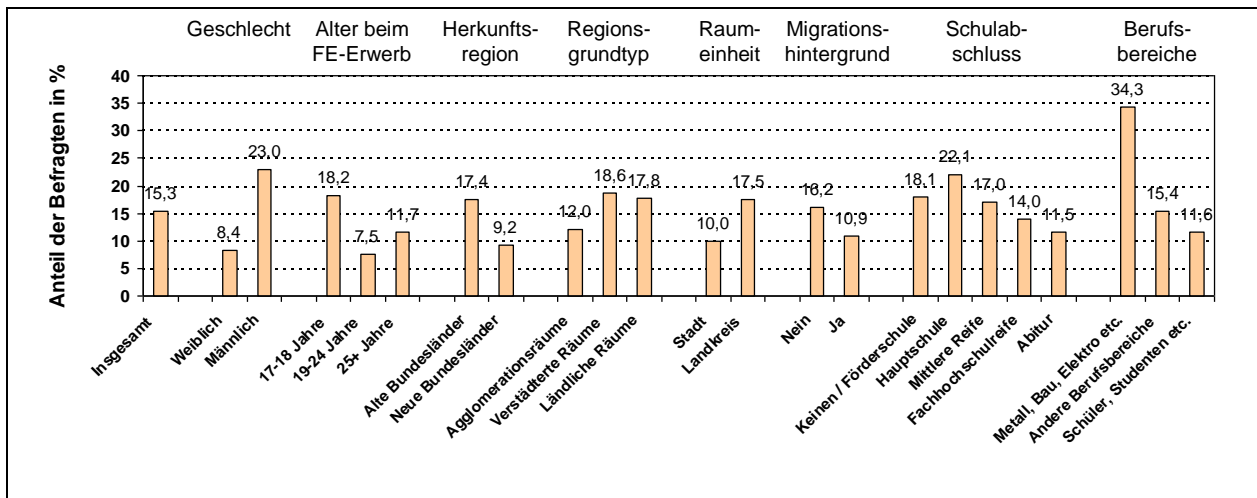


Bild 5-11: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Anteil der Fahranfänger mit Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis (Frage 3.4) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.048)

5.2.3 Besitz weiterer Fahrerlaubnisse

15,3 % der Fahranfänger hatten vor der Fahrerlaubnis für die Klasse B bereits eine Mofa-Prüfbescheinigung oder eine andere Fahrerlaubnis erworben: 12,6 % der Fahranfänger sind im Besitz einer Mofa-Prüfbescheinigung, 11,8 % haben eine Fahrerlaubnis für Klein- / Leichtkrafträder (Moped, Roller bis 125 ccm), lediglich 0,4 % haben ihren Motorradführerschein vor dem Pkw-Führerschein gemacht und 4,9 % berichten eine andere Fahrerlaubnis (z. B. für einen Traktor).

Die Unterscheidung des Anteils von Fahranfängern mit einschlägiger Vorerfahrung nach relevanten Subgruppen zeigt folgende statistisch signifikante Unterschiede auf (vgl. Bild 5-11):

- Nahezu dreimal so viele Männer wie Frauen besitzen vor dem Fahrerlaubniswerb der Klasse B bereits eine andere Fahrerlaubnis.⁸³
- Die Verbreitung anderer Fahrerlaubnisse ist unter 17- und 18-jährigen „Früheinsteigern“ am größten.
- Fahranfänger aus den alten Bundesländern sind nahezu doppelt so häufig wie ihre Kollegen aus den neuen Bundesländern bereits im Besitz einer anderen Fahrerlaubnis.
- Der Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse ist in verstäderten und ländlichen Räumen weiter verbreitet als in Agglomerationsräumen.
- Fahranfänger aus Landkreisen besitzen deutlich häufiger beim Pkw-Fahrerlaubniswerb be-

reits einen anderen Führerschein als ihre Pendanten aus kreisfreien Städten.

- Befragte ohne Migrationshintergrund weisen sich ebenfalls häufiger mit einem entsprechenden Zertifikat aus als Befragte mit Migrationshintergrund.⁸⁴
- Am häufigsten verfügen Hauptschüler bereits über andere Fahrerlaubnisse, gefolgt von Förderschülern, Fahranfängern ohne Schulabschluss und mit mittlerer Reife. Am seltensten sind die weiteren Fahrerlaubnisse unter Abiturienten verbreitet.
- In der Unterscheidung der Berufsbereiche weist mehr als ein Drittel (34,3 %) der Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. bereits eine andere Fahrerlaubnis aus. Das sind mehr als doppelt so viele wie unter den Fahranfängern aus anderen Berufsbereichen (15,4 %) und ca. dreimal so viel wie unter nichtberufstätigen Schülern, Studenten etc. (11,6 %).

Auch differenziert nach dem Vorbesitz einer Fahrerlaubnis lassen sich interessante Unterschiede hinsichtlich der Anzahl von Fahrstunden und Prüfungsversuchen nachweisen. Fahranfänger, die bereits eine andere Fahrerlaubnis besitzen, brauchen demnach signifikant weniger Fahrstunden als ihre Pendanten ohne ein solches Zertifikat (26,3 gegenüber 32,5 Fahrstunden) und auch signifikant weniger Prüfungsversuche in der Praxis, jedoch nicht in der theoretischen Prüfung (vgl. Bild 5-12).

⁸³ Hier und nachfolgend schließt der Begriff „andere Fahrerlaubnis“ eine Mofa-Prüfbescheinigung mit ein.

⁸⁴ Tiefergehende Analysen zeigen, dass in der letztgenannten Subgruppe besonders Fahranfänger mit türkischem Migrationshintergrund nur sehr selten (2,3 %) bereits eine andere Fahrerlaubnis besitzen.

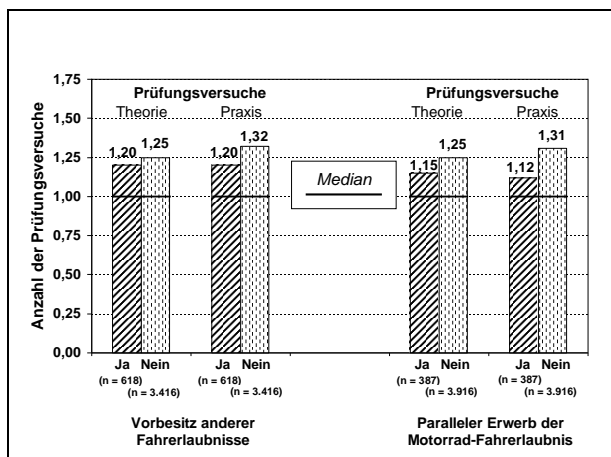


Bild 5-12: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Durchschnittliche Anzahl von Prüfungsversuchen (Fragen 2.2 und 2.3) – nach dem Vorliegen weiterer Fahrerlaubnisse (Frage 3.4)

Nur weniger als jeder zehnte Fahranfänger (9,0 %) hat zusammen mit der Fahrerlaubnis der Klasse B auch den Motorrad-Führerschein gemacht. Diesbezüglich lassen sich folgende signifikanten Unterschiede zwischen Subgruppen der Fahranfänger feststellen (vgl. Bild 5-13):

- Männliche Fahranfänger erwerben nahezu vier Mal so häufig wie ihre weiblichen Pendanten zusätzlich zur Pkw-Fahrerlaubnis auch den Motorradführerschein.
- Der gleichzeitige Fahrerlaubnisenerwerb für Motorräder ist deutlich am häufigsten unter den sog. „Früheinsteigern“ verbreitet.

- In den neuen Bundesländern erwirbt nur ca. jeder zwanzigste (4,6 %), in den alten Bundesländern dagegen ca. jeder zehnte Fahranfänger (10,4 %) zusammen mit der Pkw-Fahrerlaubnis auch jene für ein Motorrad.
- Der parallele Erwerb des Motorradführerscheins ist in verstärkten und ländlichen Räumen weiter verbreitet als in Agglomerationsräumen.
- Auch in Landkreisen ist der parallele Erwerb des Motorradführerscheins deutlich weiter verbreitet als in Städten.
- Unter jungen Fahrern ohne Migrationshintergrund ist der parallele Erwerb des Motorradführerscheins mehr als doppelt so häufig anzutreffen wie unter Fahranfängern mit Migrationshintergrund.
- Hinsichtlich der unterschiedlichen Bildungsabschlüsse berichten Fahranfänger mit mittlerer Reife oder Hauptschulabschluss am häufigsten vom parallelen Erwerb des Motorradführerscheins.

Erneut zeigt sich ein großer Unterschied zwischen Fahranfängern aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. einerseits und anderen Berufsbereichen bzw. nichterwerbstätigen Schülern, Studenten etc. andererseits. Während jeder fünfte Fahranfänger (20,9 %) aus den „... betont maskulinen Berufsfeldern“ (SCHULZE 1999: 43) Metall, Bau, Elektro etc. den Motorradführerschein zusammen mit dem Autoführerschein macht, sind dies nur 7,2 % der jungen Fahrer aus anderen Berufsbereichen bzw.

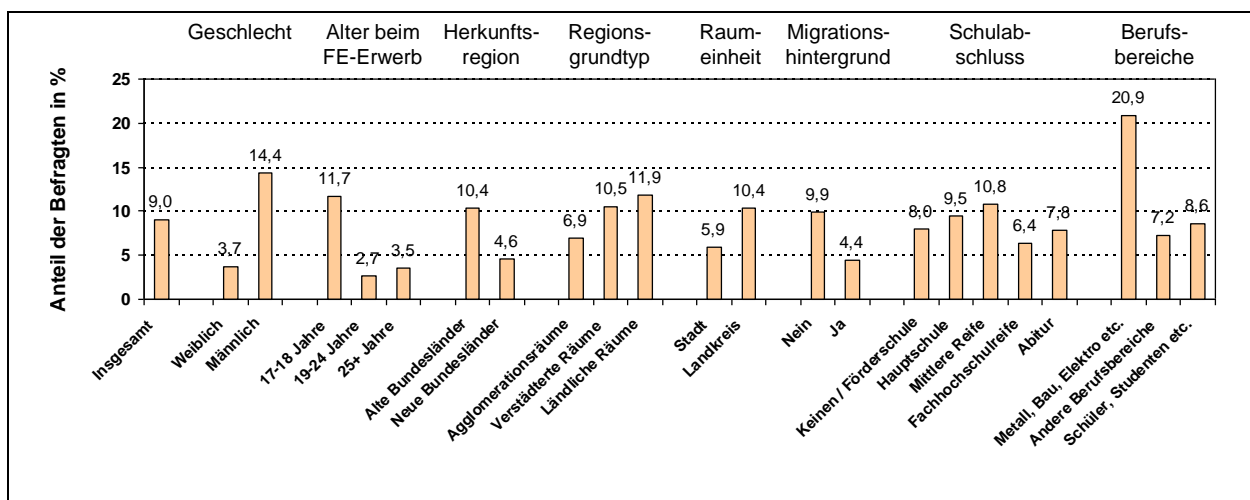


Bild 5-13: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Anteil der Fahranfänger, die den Pkw- und Motorrad-Führerschein zusammen erworben haben (Frage 3.3) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.319)

8,6 % der Schüler, Studenten etc. Differenziert man nun die absolvierten Fahrstunden bzw. unternommenen Prüfungsversuche noch hinsichtlich der Frage des parallel zur Pkw-Fahrerlaubnis erworbenen Motorradführerscheins, so zeigt sich auch diesbezüglich, dass Fahranfänger, die beide Fahrerlaubnisse zusammen erworben haben, signifikant weniger Fahrstunden für den Autoführerschein brauchten (25,6 gegenüber 31,8 Fahrstunden ohne Motorradführerschein) und durchschnittlich auch signifikant weniger theoretische und praktische Prüfungsversuche benötigten (vgl. nochmals Bild 5-12).

5.3 Fahranfängerkohorten nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes

Zur Darstellung der Entwicklung der Automobilität im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes wird auf die eingangs vorgestellten Fahranfängerkohorten zurückgegriffen. Überwiegend beruhen die Auswertungen und Ergebnisdarstellungen auf zwölf Fahranfängerkohorten, die sich nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes jeweils um einen Monat unterscheiden. An dieser Stelle sollen die Verteilung der gewichteten Stichprobe auf die zwölf Monatskohorten dargestellt und Konsequenzen für die Auswertung vorgestellt werden.

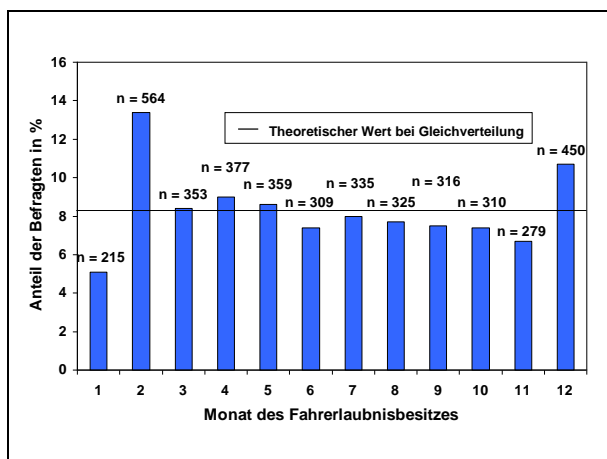


Bild 5-14: Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (Frage 3.1; n = 4.190)

Bild 5-14 zeigt die Verteilung der befragten Fahranfänger auf die einzelnen Monatskohorten. Dabei fallen zunächst einige Abweichungen vom theoretisch zu erwartenden, gleich verteilten Durchschnittswert auf:

- Die relativ stärkste Besetzung der Fahranfänger-Kohorten ist unter Fahranfängern im zwei-

ten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes zu finden. Dies ist auf die bereits in Abschnitt 4.2.2 diskutierten Feldzugangsprobleme in den neuen Bundesländern zurückzuführen. Dort konnte in der Sommerwelle nicht auf Fahranfänger aus dem gesamten interessierenden, bis zu zwölf Monate langen Zeitraum des Fahrerlaubnisbesitzes zurückgegriffen werden. Wie sich nach Abschluss der Sommerwelle zeigte, häuften sich die Fahranfänger aus den neuen Bundesländern vor allem im zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes. Diese Verzerrung war in der Winterwelle – mit einem modifizierten Feldzugang via Fahrerlaubnisbehörden in den neuen Bundesländern und der Ziehung von Fahranfängern mit mindestens drei und höchstens zwölf Monaten Fahrerlaubnisbesitzdauer – nur noch teilweise zu glätten.

Wenn in der nachfolgenden Datenanalyse die Entwicklung der Exposition über das erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes hinweg untersucht wird, werden dazu stets Mittelwerte für die einzelnen Monatskohorten berichtet. Dabei ist nicht zu erwarten, dass die stärkere Besetzung der zweiten Monatskohorte zu Verzerrungen der Ergebnisse führt. Wenn die Stichprobe nachfolgend nach relevanten Subpopulationen differenziert wird, muss jedoch bei der Unterscheidung nach der regionalen Herkunft in den neuen Bundesländern die Überrepräsentierung der Fahranfänger im zweiten Monat stets mit bedacht werden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die entsprechenden Ergebnisse aus den neuen Bundesländern einen leichten Bias hin zum tatsächlichen Verhalten in den ersten acht Wochen des Fahrerlaubnisbesitzes aufweisen.

- Darüber hinaus fallen die relativ geringe Besetzung der ersten und die relativ starke Besetzung der letzten Monatskohorte auf. Diese Schwankungen sind durch das Procedere der Datenerhebung bedingt. Zwischen der Ziehung der Zufallsstichprobe und dem Ausfüllen des Fragebogens vergehen zumindest einige Tage, in Einzelfällen sogar Wochen. In dieser Zeit „altern“ die jungen Fahrer, d. h. ihre Fahrerlaubnisbesitzdauer verlängert sich: Fahranfänger, die zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung ihre Fahrerlaubnis erst zwischen 25 bis 31 Tagen besitzen, also eigentlich in die Monatskohorte 1 fallen, den Fragebogen aber erst mindestens eine Woche nach der Stichprobenziehung ausfüllen, werden dann im Zuge der Datenauswertung bei 32 bis 38 Tagen Fahrerlaubnisbesitzdauer der Monatskohorte 2 zugeordnet. Aufgrund dieses Mechanismus ist die Kohorte der

Fahranfänger mit bis zu einem Monat Fahrerfahrung etwas geringer besetzt als spätere Monatskohorten.

- Der beschriebene Mechanismus ist bei jeder Monatsschwelle wirksam. Die Kohorten „gewinnen“ jeweils junge Fahrer aus der zeitlich nachfolgenden („jüngeren“) Kohorte und „verlieren“ Fahranfänger an die jeweils zeitlich früher zu verortende („ältere“) Kohorte. Der ab dem siebten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes stetig sinkende Anteil an Befragten könnte darauf hindeuten, dass diese jungen Fahrer sich weniger stark als „Fahranfänger“ definieren.
- Für Fahrer, die ihre Fahrerlaubnis zum Zeitpunkt der Stichprobenziehung bereits fast ein ganzes Jahr besitzen, sich mit dem Ausfüllen des Fragebogens aber ebenfalls Zeit lassen, errechnet sich dann leicht eine Fahrerlaubnisbesitzdauer von mehr als zwölf Monaten. Dies trifft bei $n = 161$ Befragten im 13. Monat und auf $n = 13$ Fälle im 14. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes zu. Im Datensatz wurden diese Fahranfänger der zwölften Monatskohorte zugerechnet, weshalb diese etwas stärker besetzt ist als die anderen Monate.⁸⁵ Auch hier gilt, dass für den Nachweis von Unterschieden zwischen den Monatskohorten auf Mittelwerte zurückgegriffen wird.

Die beabsichtigte Interpretation der Expositionsdaten der Fahranfänger als Pseudo-Panel erfordert eine Fallzahl von mindestens 100 Fahranfängern je betrachtetes Zeitintervall, d. h. je Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (vgl. Abschnitt 4.1.4). Diese Bedingung ist mit Blick auf die Gesamtstichprobe für die Prüfung signifikanter bzw. verallgemeinerbarer Gruppenunterschiede nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes erfüllt (vgl. nochmals Bild 5-14). Nachfolgend ist es deshalb legitim, die Daten der Gesamtstichprobe so zu interpretieren, als ob eine einzige Gruppe von Fahranfängern über die ersten zwölf Monate ihres Fahrerlaubnisbesitzes begleitet und monatlich nach Kennziffern ihrer Exposition befragt worden wäre.

Inhaltlich ist jedoch die Unterscheidung der Expositionsdaten nach bestimmten Subgruppen der Stichprobe interessant. Zur Interpretation der so unterteilten Daten als Pseudo-Panel gilt die Voraussetzung der Zellenbesetzung mit 100 Fahranfängern für jede Tabellenzelle (vgl. Abschnitt 4.1.1). Tab. 5-11 differenziert die gewichtete Stich-

probe nach dem Alter der Fahranfänger und der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes. Dabei wird deutlich, dass die zahlenmäßig dominante Gruppe der 17- bis 18-jährigen „Früheinsteiger“ über den gesamten betrachteten Zeitraum des Fahrerlaubnisbesitzes hinweg so stark vertreten ist, dass die Auswertung im Längsschnitt dieser altersspezifischen Datenreihe unproblematisch erscheint. Dies kann für 19- bis 24-jährige „Mittlere Einsteiger“ und erst recht für über 24-jährige „Späteinsteiger“ jedoch nicht behauptet werden. Deren Zellenbesetzung liegt teilweise deutlich unterhalb des Schwellenwerts von $n = 100$, so dass die zeitliche „Entwicklung“ dieser beiden Altersgruppen in Monatschritten lediglich als aneinander gereihte Querschnitte und deskriptiv interpretiert werden darf.

Dieses Problem kann weitgehend entschärft werden, wenn man alle Fahranfänger, die älter als 18 Jahre sind, in einer Altersgruppe zusammenfasst, das Alter der Fahranfänger somit dichotomisiert (vgl. Tab. 5-12). Zwar ist auch dann noch die Zellenbesetzung der älteren Fahranfänger in sieben Monaten kleiner als $n = 100$, jedoch ist diese Differenz – abgesehen vom ersten Monat – meist nur gering. Die Interpretation der zwölf Monatskohorten, differenziert nach dem dichotomisierten Alter der Fahranfänger, kann deshalb eingeschränkt für Analysen zu Veränderungen (oder der Konstanz) von Mobilitätsmerkmalen im Sinne eines Pseudo-Panels herangezogen werden.

Unproblematisch erscheint die Differenzierung der Daten in zwölf Monatskohorten nach dem Geschlecht der Fahranfänger. Mit einer Ausnahme sind alle Zellen der Kontingenztafel ausreichend für eine geschlechtsspezifisch differenzierte Analyse im Längsschnitt besetzt (vgl. Tab. 5-13).

Die Unterscheidung der Fahranfänger nach der regionalen Herkunft (vgl. Tab. 5-14) zeigt eine für die Interpretation beider Herkunftsregionen als Pseudo-Panel zu geringe Zellenbesetzung in den neuen Bundesländern. Während die Monatsquerschnitte der Fahranfänger aus den alten Bundesländern als Pseudo-Panel interpretiert werden dürfen, werden die jungen Fahrer aus den neuen Bundesländern wieder lediglich als aneinander gereihte Querschnitte und deskriptiv vorgestellt. Im Übrigen schlagen sich die Feldzugangsprobleme in den neuen Bundesländern während der Sommerwelle auch in dieser Tabelle nieder: Während in der Gesamtstichprobe Fahranfänger aus den neuen Bundesländern weniger als ein Viertel der Befragten ausmachen, teilen sich die Befragten mit bis zu zwei Monaten Fahrpraxis hälftig auf alte und neue Bundesländer auf.

⁸⁵ Letztlich befinden sich im Datensatz der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ keine jungen Fahrer, die vor Juni 2004 (Sommerwelle) bzw. vor November 2004 (Winterwelle) ihre Fahrerlaubnis erworben haben.

Zur Umgehung der Interpretationsschwierigkeiten aufgrund zu geringer Häufigkeiten in einzelnen Zellen der Kontingenztabelle wird die Fahrerlaubnisbesitzdauer zu längeren Zeitintervallen zusammengefasst. Hierzu bieten sich die Quartale des interessierenden Zwölfmonatszeitraums an. Bild 5-15 veranschaulicht, dass sich die unterschiedlichen Fahrerlaubnisbesitzdauern sehr gut in Vierteljahreszeiträumen zusammenfassen lassen, die nahezu gleich stark besetzt sind.

Tab. 5-15 zeigt, dass in der Unterteilung des Fahrerlaubnisbesitzes nach Quartalen und der gleichzeitigen Differenzierung nach dem Alter beim Fahrerlaubniswerb lediglich noch in einer Zelle der Kontingenztabelle weniger als 100 Fahranfänger zu finden sind. Eine Interpretation dieser vier Quartale als Pseudo-Panel (viermalige Befragung derselben Fahranfänger) erscheint deshalb unproblematisch. Dies gilt auch für die Differenzierung der Quartale nach dem dichotomisierten Alter (vgl. Tab. 5-16).

Auch die Interpretation der Quartalszahlen als Pseudo-Panel, differenziert nach dem Geschlecht

(vgl. Tab. 5-17) oder der regionalen Herkunft (vgl. Tab. 5-18), ist aufgrund der jeweils ausreichenden Zellenbesetzung unproblematisch.

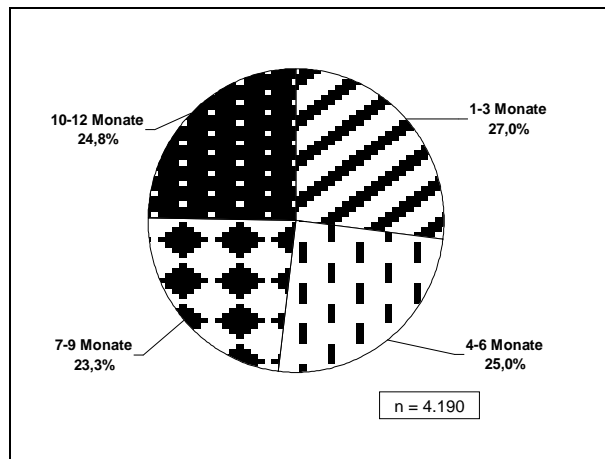


Bild 5-15: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes in Quartalen (Frage 3.1)

Alter beim Fahrerlaubniswerb	Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
	%												
17 bis 18 Jahre	72,6	58,5	67,7	64,5	71,1	72,8	73,5	74,5	69,4	72,5	72,1	63,9	68,5
19 bis 24 Jahre	20,0	28,0	18,7	23,3	18,5	17,2	19,3	15,9	19,4	15,2	18,2	22,3	20,3
25 + Jahre	7,4	13,4	13,5	12,2	10,4	9,9	7,2	9,6	11,2	12,3	9,8	13,7	11,2
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
	n												
17 bis 18 Jahre	155	332	238	243	255	226	246	241	220	225	201	287	2.869
19 bis 24 Jahre	43	159	66	88	67	53	65	51	61	47	51	100	850
25 + Jahre	16	76	47	46	37	31	24	31	35	38	27	62	471
Anzahl	213	567	351	377	359	310	335	323	316	310	280	449	4.190

Tab. 5-11: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Alter beim Fahrerlaubniswerb (Fragen 1 und 3.1) – nach dem Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

Alter beim Fahrerlaubniswerb	Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
	%												
17 bis 18 Jahre	72,6	58,5	67,7	64,5	71,1	72,8	73,5	74,5	69,4	72,5	72,1	63,9	68,5
19 + Jahre	27,4	41,5	32,3	35,5	28,9	27,2	26,5	25,5	30,6	27,5	27,9	36,1	31,5
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
	n												
17 bis 18 Jahre	155	332	238	243	255	226	246	241	220	225	201	287	2.869
19 + Jahre	58	235	113	134	104	84	89	82	97	85	78	162	1.322
Anzahl	213	567	351	377	359	310	335	323	316	310	280	449	4.190

Tab. 5-12: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Dichotomisieretes Alter beim Fahrerlaubniswerb (Fragen 1 und 3.1) – nach dem Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

Geschlecht	Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
	%												
Weiblich	54,0	52,4	50,0	58,2	46,5	51,1	53,0	51,6	47,4	53,9	48,8	50,0	51,4
Männlich	46,0	47,6	50,0	41,8	53,5	48,9	47,0	48,4	52,6	46,1	51,2	50,0	48,6
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
	n												
Weiblich	115	297	175	219	167	158	178	167	150	167	136	225	2.154
Männlich	98	270	175	157	192	152	158	156	166	143	143	225	2.036
Anzahl	213	567	351	377	359	310	335	323	316	310	280	449	4.190

Tab. 5-13: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Geschlecht der Fahranfänger (Frage 1) – nach dem Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

Regionale Herkunft	Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	
	%												
Alte Bundesländer	62,9	50,2	74,4	80,6	76,9	80,1	87,2	84,7	83,1	79,7	82,6	84,7	76,2
Neue Bundesländer	37,1	49,8	25,6	19,4	23,1	19,9	12,8	15,3	16,9	20,3	17,4	15,3	23,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	n												
Alte Bundesländer	132	280	254	299	273	245	290	267	255	243	225	375	3.138
Neue Bundesländer	78	278	88	72	82	61	42	48	52	62	47	68	978
Anzahl	210	558	342	371	354	306	332	315	307	305	273	443	4.116

Tab. 5-14: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Regionale Herkunft der Fahranfänger (Frage 4.2) – nach dem Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

Alter beim Fahrerlaubniserwerb	Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes				Insgesamt
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	
	%				
17 bis 18 Jahre	64,0	69,2	72,5	68,7	68,5
19 bis 24 Jahre	23,6	19,9	18,2	19,1	20,3
25 + Jahre	12,3	10,9	9,3	12,2	11,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	n				
17 bis 18 Jahre	724	724	707	713	2.869
19 bis 24 Jahre	267	208	177	198	850
25 + Jahre	139	114	91	127	471
Anzahl	1.131	1.046	975	1.039	4.190

Tab. 5-15: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Alter beim Fahrerlaubniserwerb (Fragen 1 und 3.1) – nach Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes im ersten Jahr nach dem Fahrerlaubniserwerb

Alter beim Fahrerlaubniserwerb	Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes				Insgesamt
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	
	%				
17 bis 18 Jahre	64,0	69,2	72,5	68,7	68,5
19 + Jahre	36,0	30,8	27,5	31,3	31,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	n				
17 bis 18 Jahre	724	724	707	713	2.869
19 + Jahre	407	322	268	325	1.322
Anzahl	1.131	1.046	975	1.039	4.190

Tab. 5-16: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Dichotomisiertes Alter beim Fahrerlaubniserwerb (Fragen 1 und 3.1) – nach Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes im ersten Jahr nach dem Fahrerlaubniserwerb

Geschlecht	Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes				Insgesamt
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	
	%				
Weiblich	51,9	52,1	50,7	50,8	51,4
Männlich	48,1	47,9	49,3	49,2	48,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	n				
Weiblich	587	545	494	528	2.154
Männlich	543	502	480	511	2.036
Anzahl	1.131	1.046	975	1.039	4.190

Tab. 5-17: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Geschlecht der Fahranfänger (Frage 1) – nach Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes im ersten Jahr nach dem Fahrerlaubniserwerb

Regionale Herkunft	Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes				Insgesamt
	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	
	%				
Alte Bundesländer	60,0	79,2	85,1	82,6	76,2
Neue Bundesländer	40,0	20,8	14,9	17,4	23,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	n				
Alte Bundesländer	667	817	812	843	3.138
Neue Bundesländer	444	215	143	177	978
Anzahl	1.110	1.031	954	1.020	4.116

Tab. 5-18: Befragte der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“: Regionale Herkunft der Fahranfänger (Frage 4.2) – nach Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes im ersten Jahr nach dem Fahrerlaubniserwerb

6 Exposition der Fahranfänger im Straßenverkehr

Im Zentrum des Erkenntnisinteresses dieses Forschungsprojektes steht die Frage nach dem Umfang und der Qualität der Pkw-Mobilität von Fahranfängern im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens. Der Fragebogen der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ versuchte, möglichst viele Aspekte der Exposition junger Fahrer während dieser Zeit in der gebotenen Kürze abzufragen. Mit der nachfolgenden Vorstellung der entsprechenden Ergebnisse wird gleichsam ein Bild vom Einstieg der jetzi-

gen Generation der Fahranfänger in das Autofahren gezeichnet.

Zunächst werden die Pkw-Verfügbarkeit (vgl. Abschnitt 6.1) und diverse Charakteristika des von den Fahranfängern am häufigsten benutzten Pkw (vgl. Abschnitt 6.2) beschrieben. Die Fahrleistung der Fahranfänger im ersten Jahr der Fahrkarriere steht als quantitatives Expositionsmerkmal im Mittelpunkt der Berichterstattung (vgl. Abschnitt 6.3). Die Fahrleistung wird in ihrer Gesamtheit berichtet, für die Zeitintervalle eines Tages, einer Woche und eines Monats – jeweils differenziert nach relevanten Subgruppen – dargestellt und auf das gesamte

erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes hochgerechnet.

Darüber hinaus wird auf qualitative Expositionsmerkmale, wie die angesteuerten Fahrtziele (vgl. Abschnitt 6.4), die Mitfahrer (vgl. Abschnitt 6.5), die befahrenen Straßenarten (vgl. Abschnitt 6.6) und die Fahrbedingungen (vgl. Abschnitt 6.7) im ersten Jahr der Fahrkarriere eingegangen. Diese Merkmale werden nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes, in Abhängigkeit vom Wochentag und differenziert nach Subgruppen dokumentiert.

Die Ergebnisse der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ werden nachfolgend in zwei unterschiedlichen Perspektiven berichtet:

- Einmal in der Entwicklungs- oder Längsschnittsperspektive. Aufgrund der unterschiedlich langen Fahrerlaubnisbesitzdauern streuen die individuellen Befragungszeitpunkte über das gesamte erste Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität. Bei der Betrachtung der zwölf Fahranfängerkohorten, die sich nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes (in Monaten) zum Befragungszeitpunkt unterscheiden, steht die mögliche Veränderung der interessierenden Expositionsmerkmale (wie Fahrleistung, Fahrtziele, Mitfahrer etc.) im Verlauf des ersten Jahres der Fahrkarriere im Mittelpunkt. Die Beschreibung des Entwicklungsverlaufes ist für die Gesamtstichprobe und die Gruppen der männlichen oder weiblichen, höchstens 18-Jährigen oder mindestens 19-Jährigen sowie der Fahranfänger aus den alten Bundesländern möglich (vgl. Abschnitt 5.3).
- Darüber hinaus werden Ergebnisse als sog. Querschnitt aller Befragten berichtet. In dieser Perspektive werden alle Antworten, unabhängig von der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer, zusammen betrachtet. Diese Betrachtung wird z. B. bei der Analyse subgruppen-spezifischer Unterschiede gewählt.

6.1 Pkw-Verfügbarkeit der Fahranfänger

Eine notwendige Voraussetzung für Automobilität ist die Verfügbarkeit eines Fahrzeuges. Im Folgenden werden zunächst der Umfang und die Art der Pkw-Verfügbarkeit im Allgemeinen beschrieben. Danach wird anhand der Berichtswoche der Befragten die Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche für verschiedene Subgruppen dargestellt. Damit wird ein Blick auf die (Dis-)Kontinuität des Fahrerfahrungsaufbaus im Wochenverlauf geworfen.

6.1.1 Umfang und Art der Pkw-Verfügbarkeit

Bild 6-1 gibt einen ersten Überblick über die Anzahl von Pkw in den Haushalten der Fahranfänger. Die nicht normalverteilte Häufigkeitsverteilung gruppiert sich um einen Median von $\bar{x} = 2,0$ (Mittelwert $\xi = 2,1$). Zwei Pkw werden auch am häufigsten als Pkw-Anzahl im Haushalt genannt.

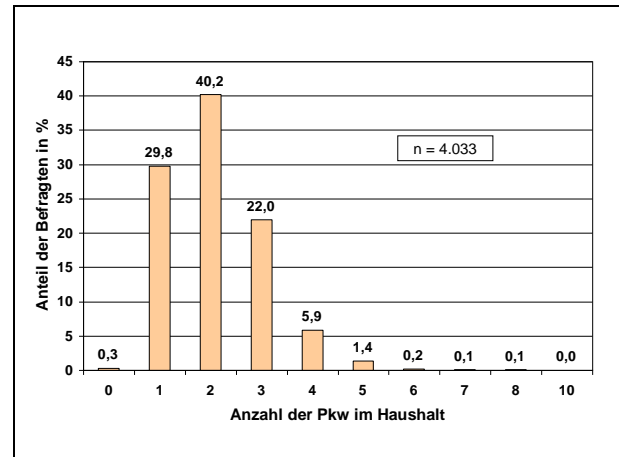


Bild 6-1: Anzahl der Pkw im Haushalt des Fahranfängers (Frage 15.2; n = 4.033)

Bild 6-2 ermöglicht einen Blick auf die Entwicklung der Anzahl von Pkw in Fahranfängerhaushalten differenziert nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes. Bei einem über den gesamten Berichtszeitraum konstanten Median lässt sich keine eindeutige Struktur in der zeitlichen Entwicklung der Pkw-Ausstattung in den Haushalten der Fahranfänger erkennen.

Bild 6-3 informiert über subgruppenspezifische Mediane und Mittelwerte der Pkw-Anzahl in den Haushalten. Neben den wenigen offensichtlichen Unterschieden im Wert des Medians verweisen Signifikanztests auf folgende subgruppenspezifischen Differenzen: In Haushalten männlicher Fahranfänger sind etwas mehr Pkw vorhanden als in Haushalten weiblicher Fahranfänger. Mit zunehmendem Alter der Fahranfänger sind in deren Privathaushalten weniger Pkw zu finden. In den alten Bundesländern sind in Fahranfängerhaushalten mehr Pkw vorhanden als bei ihren Pendanten in den neuen Bundesländern. In Agglomerationsräumen sind in den interessierenden Haushalten weniger Pkw zu finden als in verstäderten oder ländlichen Räumen. Diese Struktur zeigt sich auch im Vergleich zwischen kreisfreien Städten und Landkreisen. In Fahranfängerhaushalten ohne Migrationshintergrund finden sich mehr Pkw als in den Haushalten ihrer Pendanten mit Migrationshintergrund.

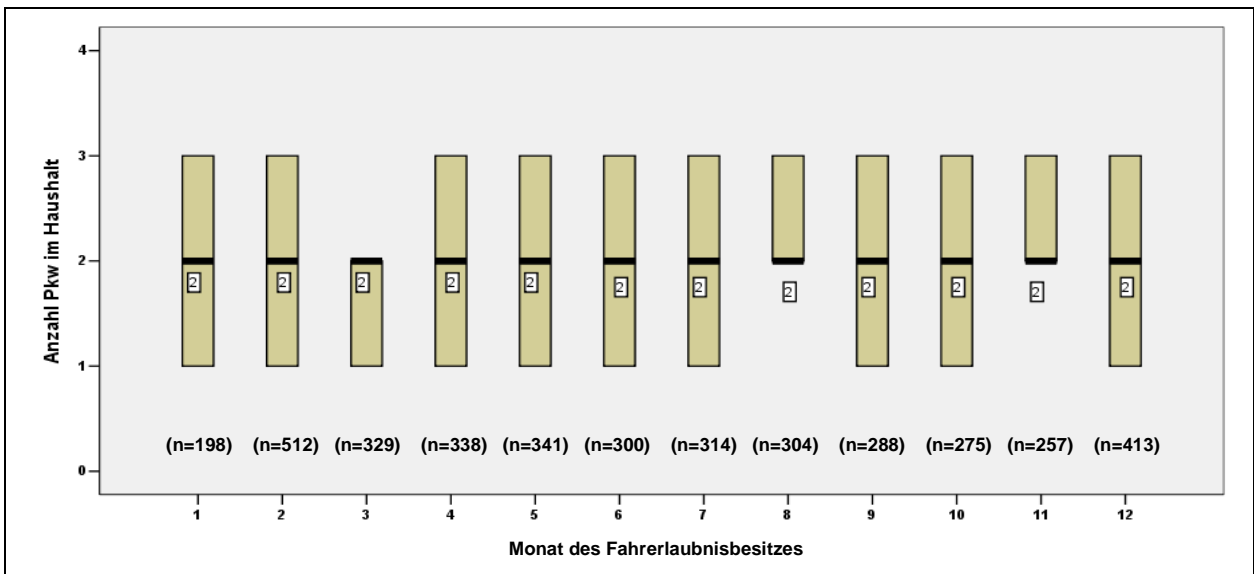


Bild 6-2: Anzahl der Pkw in Fahranfänger-Haushalten (Frage 15.2) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (Mediane und Quartile; n = 3.870)

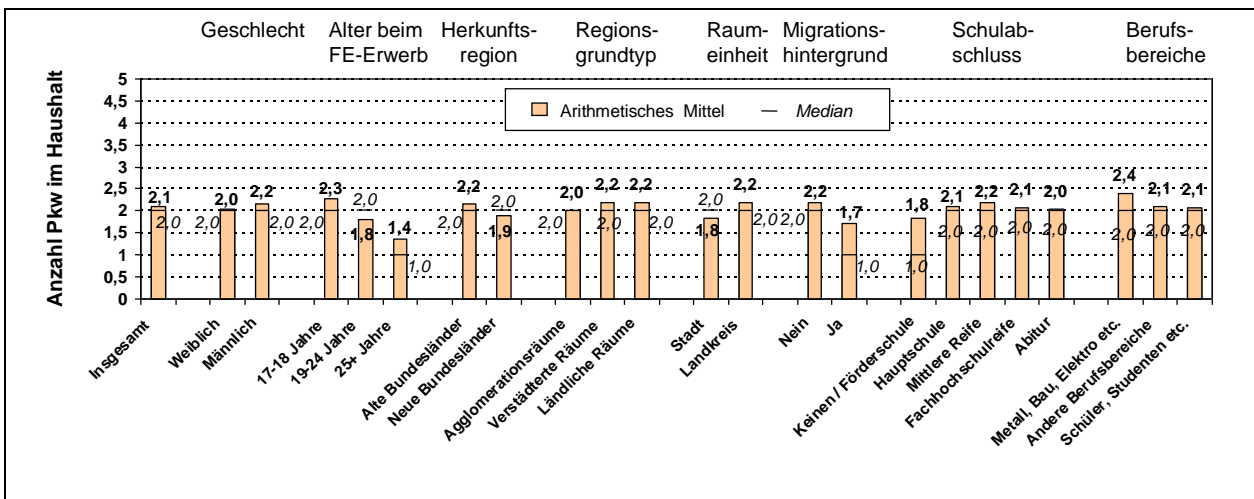


Bild 6-3: Anzahl der Pkw in Fahranfänger-Haushalten (Frage 15.2) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.033)

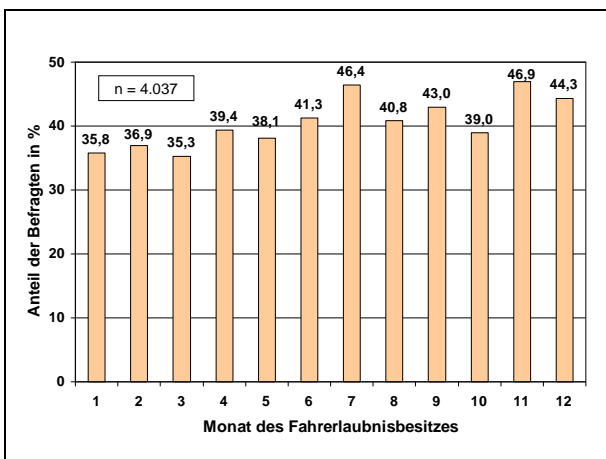


Bild 6-4: Meistgefahrter Pkw ist eigener Pkw (Frage 9.2) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 4.037)

Hinsichtlich der Differenzierung nach dem Schulabschluss gibt es in Haushalten von Fahranfängern ohne Schulabschluss bzw. mit Förderschulabschluss durchschnittlich am wenigsten Pkw. Auch in der abschließenden Differenzierung nach den Berufsbereichen zeigen sich deutliche Unterschiede: In Haushalten von Fahranfängern aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich finden sich durchschnittlich die meisten Pkw, gefolgt von Haushalten nichtberufstätiger Personen (Schülern, Studenten etc.).

Die Verkehrsmittelwahl und vermutlich auch die Fahrleistung sind abhängig davon, ob Fahranfänger selbst ein Auto besitzen. 40,7 % der Fahranfänger geben an, dass das am häufigsten benutzte

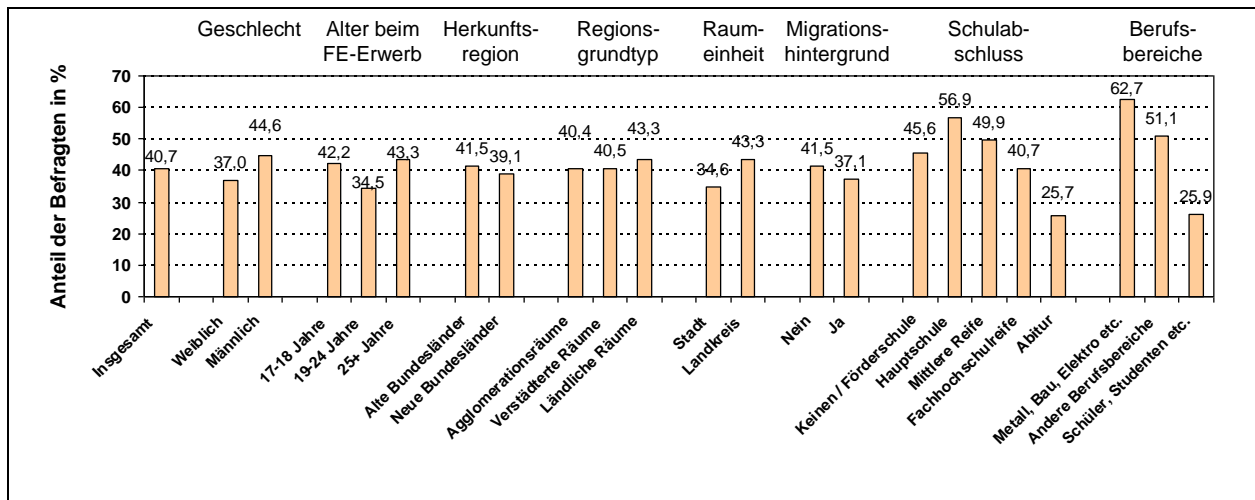


Bild 6-5: Meistgefahrter Pkw ist eigener Pkw (Frage 9.2) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.208)

Auto ihnen selbst gehört.⁸⁶ Ein eigenes Auto wird zwischen dem sechsten und neunten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und dann wieder ab der elften Fahranfängerkohorte von mehr als 40 % der jeweiligen Fahranfänger genannt (vgl. Bild 6-4). Die Entwicklung des eigenen Pkw-Besitzes entlang der Fahrerlaubnisbesitzdauer zeigt eine leicht steigende Tendenz, ist jedoch statistisch nicht signifikant.

Bild 6-5 differenziert hierzu die relevanten Subgruppen.⁸⁷ Offenbar besitzen männliche Fahranfänger deutlich häufiger ein eigenes Auto als weibliche Fahranfänger. Hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubnisbesitz ist interessant, dass die sog. „Späteinsteiger“ (25 Jahre und älter) vergleichsweise am häufigsten bereits einen eigenen Pkw besitzen, gefolgt von den sog. „Früheinsteigern“. Fahranfänger aus Landkreisen berichten häufiger ein eigenes Auto als Fahrer aus kreisfreien Städten. Fahranfänger ohne Migrationshintergrund verfügen öfter über einen eigenen Pkw als jene mit Migrationshintergrund. In der Unterscheidung nach dem Schulabschluss nennen deutlich mehr als die Hälfte der (ehemaligen) Hauptschüler (56,9 %) einen eigenen Pkw, dagegen lediglich ca. ein Viertel (25,7 %) der Fahranfänger, die das Abitur anstreben oder erworben haben. Erneut zeigt sich die besondere Situation der Fahranfänger aus dem

Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich: Sie besitzen zu 62,7 % ein eigenes Auto, Fahrer aus anderen Berufsbereichen dagegen nur zu etwa der Hälfte (51,1 %) und nicht berufstätige Personen sogar lediglich zu etwas mehr als einem Viertel (25,9 %).

Bild 6-6 fokussiert den Blick hinsichtlich der Pkw-Verfügbarkeit auf die im Fragebogen retrospektiv erfragten letzten sieben Tage und veranschaulicht, dass lediglich 4,1 % der Fahranfänger die gesamte Berichtswoche über kein Pkw zur Verfügung stand. Umgekehrt hatten mehr als sechs von zehn Fahranfänger (62,8 %) an jedem Tag der protokollierten Woche Zugang zu einem Pkw und damit die Möglichkeit, mit ihm mobil zu sein.

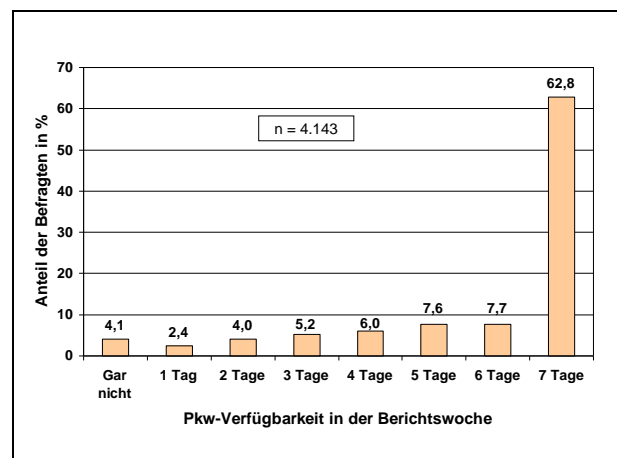


Bild 6-6: Pkw-Verfügbarkeit in der 7-tägigen Berichtswoche (Frage 6.2; n = 4.143)

⁸⁶ In der nachfolgenden Argumentation wird ausgeschlossen, dass ein Fahranfänger zwar einen eigenen Pkw besitzt, diesen aber seltener nutzt als ein anderes Auto.

⁸⁷ Alle berichteten Zusammenhänge sind statistisch signifikant. Kein signifikanter Zusammenhang kann zwischen dem Pkw-Besitz und der regionalen Herkunft bzw. den Regionsgrundtypen festgestellt werden. Die stärksten Zusammenhänge errechnen sich zwischen dem Besitz eines eigenen Pkw und dem Schulabschluss (Cramer's V = .255) bzw. den Berufsbereichen (Cramer's V = .306).

Die durchschnittliche Anzahl von Tagen mit einem verfügbaren Pkw ist mit $\xi = 5,75$ durchweg hoch.⁸⁸ Der Zusammenhang zwischen der durchschnittlichen Anzahl von Tagen mit verfügbarem Pkw und der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes ist statistisch verallgemeinerbar. Die Pkw-Verfügbarkeit sinkt im Verlauf der Fahrkarriere zunächst vom ersten zum zweiten Monat, steigt dann deutlich auf den Spitzenwert von 6,1 Tagen im siebten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und oszilliert im weiteren Verlauf der Fahrkarriere zwischen 5,7 und 5,9 Tagen (vgl. Bild 6-7).

Bild 6-8 vergleicht die Mittelwerte der Pkw-Verfügbarkeit für die Subgruppen der unabhängigen Variablen. Die durchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche ist für Männer höher als für Frauen, für sog. „Früheinsteiger“ höher als für die beiden anderen Altersgruppen und für Fahranfänger aus Westdeutschland ebenfalls höher als für ihre ostdeutschen Pendanten. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte steigt die durchschnittliche Anzahl von Tagen mit einem verfügbaren Pkw. Dies lässt sich auch in der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ nachvollziehen. Fahranfänger ohne Migrationshintergrund haben häufiger einen Pkw zur Verfügung als solche mit Migrationshintergrund. In der Unterscheidung nach dem Schulabschluss haben die Hauptschüler, in der Differenzierung nach Berufsbereichen die Fahranfänger mit Metall-, Bau-, Elektroberufen etc. jeweils am häufigsten einen Pkw zur Verfügung.

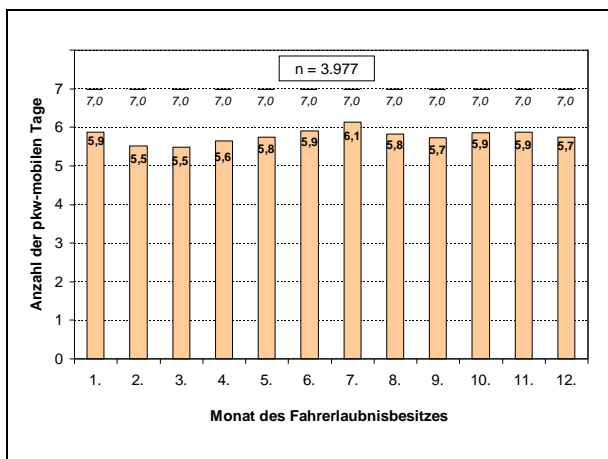


Bild 6-7: Durchschnittliche Anzahl von Tagen mit verfügbarem Pkw in der 7-tägigen Berichtswoche (Frage 6.2) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.977)

⁸⁸ Die Werte für die Schiefe (-1,542) und Steilheit (1,218) indizieren die Zulässigkeit der Interpretation des arithmetischen Mittelwerts.

Das Erhebungsdesign ermöglicht eine Unterscheidung nach der Jahreszeit.⁸⁹ Mit der Unterscheidung eines Sommer- und Winterhalbjahres soll der Einfluss von gegebenenfalls jahreszeitlich typischen Witterungs- und Straßenverhältnissen berücksichtigt werden. Der erkennbar geringe Unterschied der Pkw-Verfügbarkeit zwischen den Sommer- und Wintermonaten (vgl. Bild 6-8) erweist sich jedoch als nicht signifikant.

Bild 6-9 beschreibt die subgruppenspezifischen Anteile der Fahranfänger ohne verfügbaren Pkw in der Berichtswoche. Diese Besonderheit ist unter Frauen etwas häufiger zu finden als unter Männern. Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil der Fahranfänger ohne verfügbaren Pkw. In den neuen Bundesländern ist er höher als in den alten Bundesländern. Je größer die Bevölkerungsdichte ist, desto häufiger wird das Fehlen eines verfügbaren Pkw vermerkt.⁹⁰ In kreisfreien Städten ist dies deutlich häufiger zu beobachten als in Landkreisen. Fahranfänger mit Migrationshintergrund berichten das ganzwöchige Fehlen eines Pkw doppelt so oft wie ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund.

Mit Ausnahme der Fahranfänger ohne Schulabschluss bzw. mit einem Förderschulabschluss lässt sich festhalten (vgl. Bild 6-9): Je niedriger das Niveau des Schulabschlusses ist, desto geringer ist auch der Anteil der Fahranfänger mit durchgängig fehlender Pkw-Verfügbarkeit. Hinsichtlich der Berufsbereiche ist zu sehen, dass die Gruppe der Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich, welche die gesamte Berichtswoche über keinen Pkw zur Verfügung hatte, lediglich 0,8 % umfasst. Von den Befragte aus anderen Berufsbereichen gehören dagegen 3,7 % und von den nichtberufstätigen Personen (Schüler, Studenten etc.) sogar 4,6 % zur Gruppe ohne ein verfügbares Fahrzeug über die gesamte Berichtswoche. Zwischen dem Sommer- und dem Winterhalbjahr gibt es, hinsichtlich einer fehlenden Pkw-Verfügbarkeit in den sieben Tagen vor dem Befragungstermin, so gut wie keinen Unterschied.

⁸⁹ Die im Fragebogen protokollierte Berichtswoche lässt sich über die Datumsangaben einem Sommer- und einem Winterhalbjahr zuordnen. Diese Dichotomisierung ist deckungsgleich mit der Sommer- und Winterwelle der Datenerhebung.

⁹⁰ Differenziertere Analysen zeigen, dass den Fahranfängern in Großstädten von Agglomerationsräumen relativ am häufigsten (7,7 %) die ganze Berichtswoche über kein Pkw zur Verfügung steht.

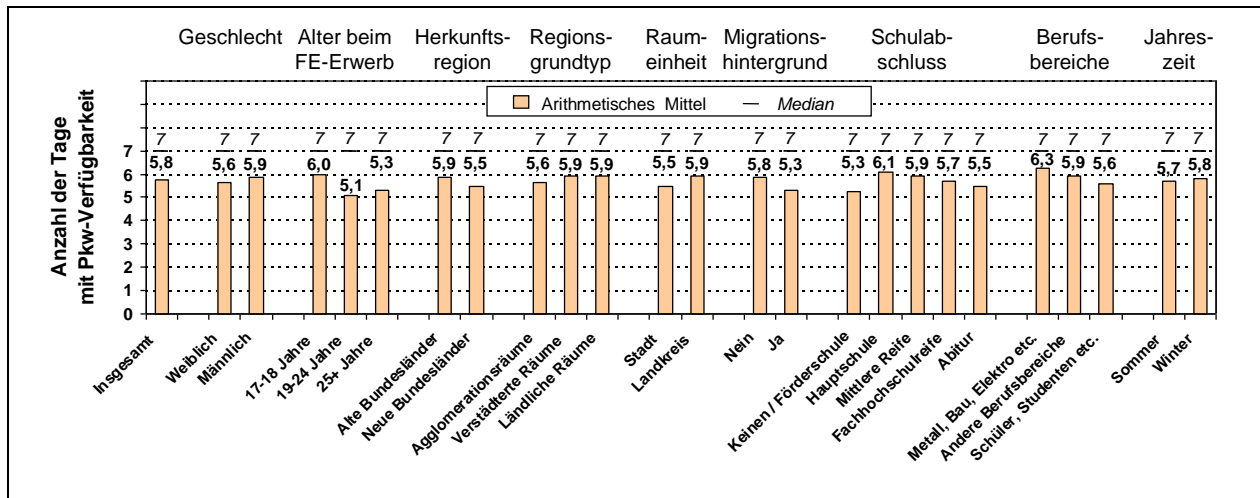


Bild 6-8: Durchschnittliche Anzahl von Tagen mit verfügbarem Pkw in der Berichtswoche (Frage 6.2) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.143)

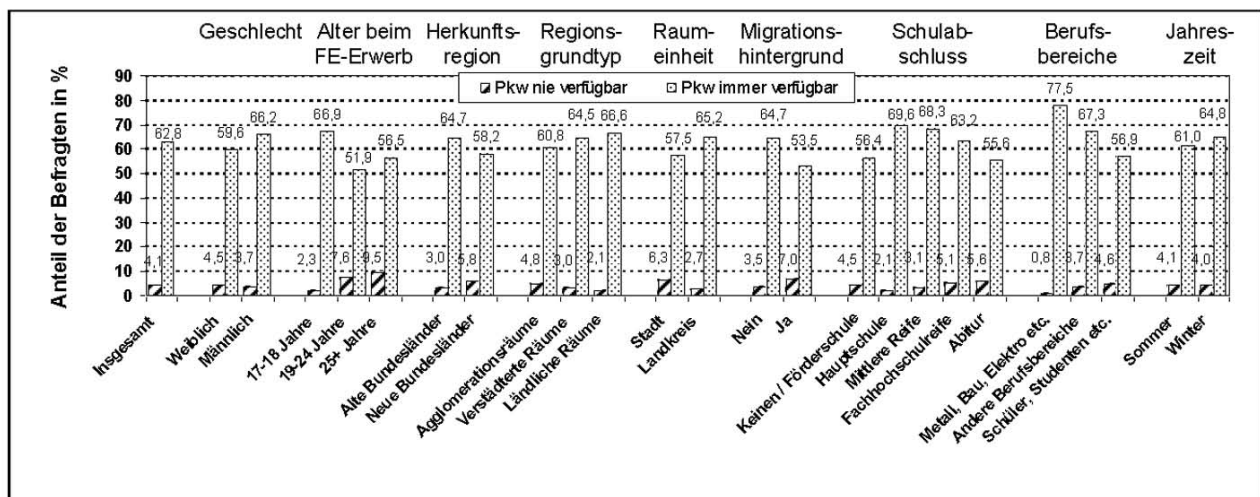


Bild 6-9: Gänzlich fehlende sowie tagtägliche Pkw-Verfügbarkeit in der Berichtswoche (Frage 6.2) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.143)

Auch ein Blick an das andere Ende des Spektrums der Pkw-Verfügbarkeit ist interessant (vgl. erneut Bild 6-9). Männliche Fahranfänger können häufiger in der gesamten Berichtswoche über einen Pkw verfügen als ihre weiblichen Pendanten. Hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubnis-Erwerb zeichnen sich die 17- und 18-Jährigen durch den höchsten Anteil mit ganzwöchig verfügbarem Pkw aus. Auch Fahranfänger aus den alten Bundesländern können dies öfter von sich behaupten als jene aus den neuen Bundesländern. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte – abgebildet über die drei Regionsgrundtypen – steigt der Anteil der Fahranfänger mit täglich verfügbarem Pkw in der Berichtswoche. Diese Tendenz drückt sich auch im Vergleich von kreisfreien Städten und Landkreisen aus. Fahranfänger ohne Migrationshintergrund können deutlich häufiger täglich über einen Pkw verfügen als sol-

che mit Migrationshintergrund. Fahranfänger mit Hauptschulabschluss verfügen im Vergleich der Schulabschlüsse am häufigsten an allen sieben Berichtstagen über einen Pkw. Besonders deutlich ist der Unterschied bezüglich einer durchgängigen Pkw-Verfügbarkeit über einen Zeitraum von einer Woche wieder zwischen den nach Berufsbereich gebildeten Gruppen: Mehr als drei Viertel (77,5 %) der Befragten aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich geben eine ganzwöchige Pkw-Verfügbarkeit an, von den nichtberufstätigen Personen sind es lediglich 56,9 %. Die jahreszeitliche Unterscheidung zeigt schließlich, dass in den Wintermonaten etwas häufiger an allen Tagen der Berichtswoche ein Pkw zur Verfügung steht als in den Sommermonaten.

Schaut man abschließend zu dieser Thematik noch auf die Verteilung der Wochentage, an denen für die Fahranfänger ein Pkw zur Verfügung steht (vgl. Bild 6-10), so sind zumindest kleinere Unterschiede erkennbar: So ist die Pkw-Verfügbarkeit am Wochenanfang (montags und dienstags) am geringsten, steigt mittwochs und donnerstags leicht an und ist an „verlängerten“ Wochenenden (freitags, samstags und sonntags) noch einmal etwas höher, mit der ausgeprägtesten Pkw-Verfügbarkeit an Samstagen. Der Frage, inwieweit dieses Muster mit den protokollierten Fahrtzielen – und dabei insbesondere typischen Freizeitziele wie Disko / Kneipe etc. – korrespondiert, wird in Abschnitt 6.4 nachgegangen.

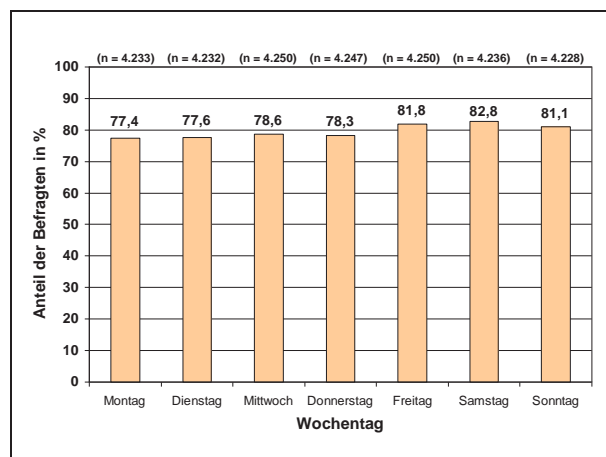


Bild 6-10: Pkw-Verfügbarkeit im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.2; tagesunterschiedliche n)

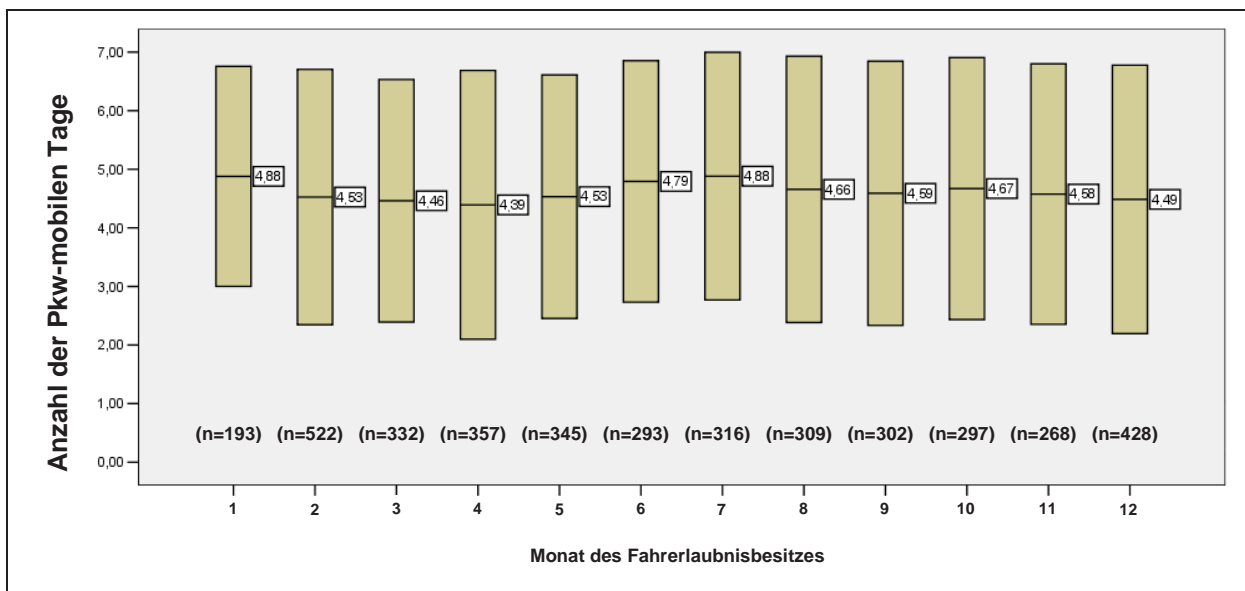


Bild 6-11: Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche (Frage 6.3), arithmetisches Mittel und Standardabweichung – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.963)

6.1.2 Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche

Die befragten Fahranfänger sind an durchschnittlich 4,6 Tagen pro Woche als Pkw-Fahrer unterwegs. Offensichtlich ist die durchschnittliche Anzahl Pkw-mobiler Tage im Zeitverlauf weitgehend stabil. Sie schwankt nur geringfügig, und die Unterschiede zwischen den Kohorten sind nicht statistisch signifikant (vgl. Bild 6-11).⁹¹

Bild 6-12 veranschaulicht die Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche im Querschnitt des ersten Jahres

als Pkw-Fahrer. Dabei wird ersichtlich, dass lediglich 6,0 % der Fahranfänger die letzten sieben Tage vor der Befragung überhaupt nicht Auto gefahren sind. Nur jeder zwanzigste Befragte (4,9 %) gibt nur einen Tag zu Protokoll, an dem er selbst einen Pkw gesteuert hat. Die Anteile der Befragten, die jeweils an einem weiteren Tag mit dem Pkw unterwegs sind, steigen dann stetig weiter an bis auf schließlich 28,2 % der jungen Fahrer, die an allen sieben Tagen der Berichtswoche Auto fahren.

⁹¹ Die Werte für die Schiefe (-.577) und Steilheit (-.803) erlauben erneut die Interpretation der arithmetischen Mittelwerte.

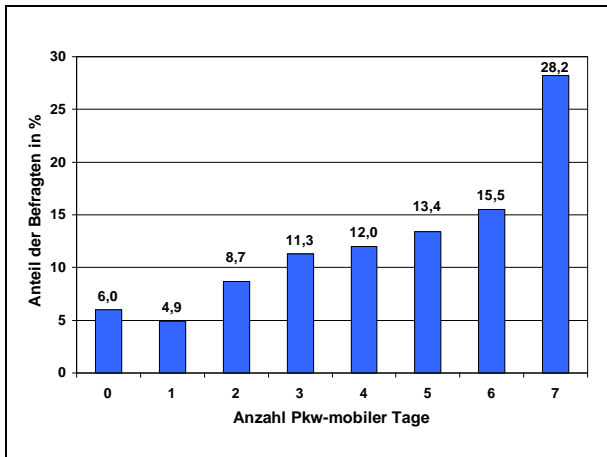


Bild 6-12: Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.3; n = 4.130)

Die Differenzierung der jahresdurchschnittlichen Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche nach dem soziodemographischen Hintergrund der Fahrerfänger zeigt folgende statistisch verallgemeinerbare Unterschiede (vgl. Bild 6-13): Männer fahren durchschnittlich an etwas mehr Tagen mit dem Auto als Frauen. Sog. „Früheinsteiger“ sind im Vergleich zu den beiden anderen Altersgruppen an den meisten Tagen mit dem Auto mobil, „Mittlere Einsteiger“ vergleichsweise am seltensten. Fahrerfänger aus den alten Bundesländern sind an mehr Tagen mit dem Pkw unterwegs als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Je geringer die Bevölkerungsdichte ist, an desto mehr Tagen wird mit einem Auto gefahren. Dies lässt sich auch im Vergleich kreisfreier Städte mit Landkreisen feststellen. Fahrerfänger ohne Migrationshintergrund

sind durchschnittlich an mehr Tagen mit dem Pkw unterwegs als jene mit Migrationshintergrund.

Hinsichtlich des Schulabschlusses erweisen sich Befragte mit Hauptschulabschluss als die Pkw-mobilsten Fahrerfänger, jene mit (angestrebtem) Abitur fahren dagegen erkennbar die wenigsten Tage in der Woche mit einem Auto (vgl. Bild 6-13). Große Unterschiede zeigt auch die Aufgliederung nach den Berufsbereichen: Fahrerfänger aus Metall-, Bau-, Elektroberufen etc. sind deutlich an den meisten Wochentagen mit dem Pkw unterwegs, Schüler, Studenten etc. weit abgeschlagen an den wenigsten.

Auch hinsichtlich der Fahrerlaubnisbesitzdauer ist ein Blick auf die Immobilien und die Höchstmobilen interessant. Bild 6-14 stellt hinsichtlich der Anteile immobil und höchstmobiler Fahrerfänger die Entwicklungsperspektive im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes dar. Dabei zeigt sich, dass im ersten Führerschein-Monat der geringste Anteil Pkw-Immobilien festzustellen ist. Die neu erworbene Freiheit des Fahrens wird in der Berichtswoche, die der Befragung der „Mobilitätsstudie Fahrerfänger“ zugrunde liegt, also von fast allen Fahrerfängern auch tatsächlich genutzt. In den nächsten sechs Monaten sind die Anteile immobil Fahrerfänger sehr heterogen, in den restlichen Monaten schwanken sie dann zwischen 5,5 % und 9,5 %. Die Anteile der an jedem Tag der Berichtswoche Pkw-mobilen Fahrerfänger schwanken in den ersten fünf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes zwischen 22,2 % und 27,4 %. Die folgenden sieben Monate über scheint sich dieser Anteil dann auf

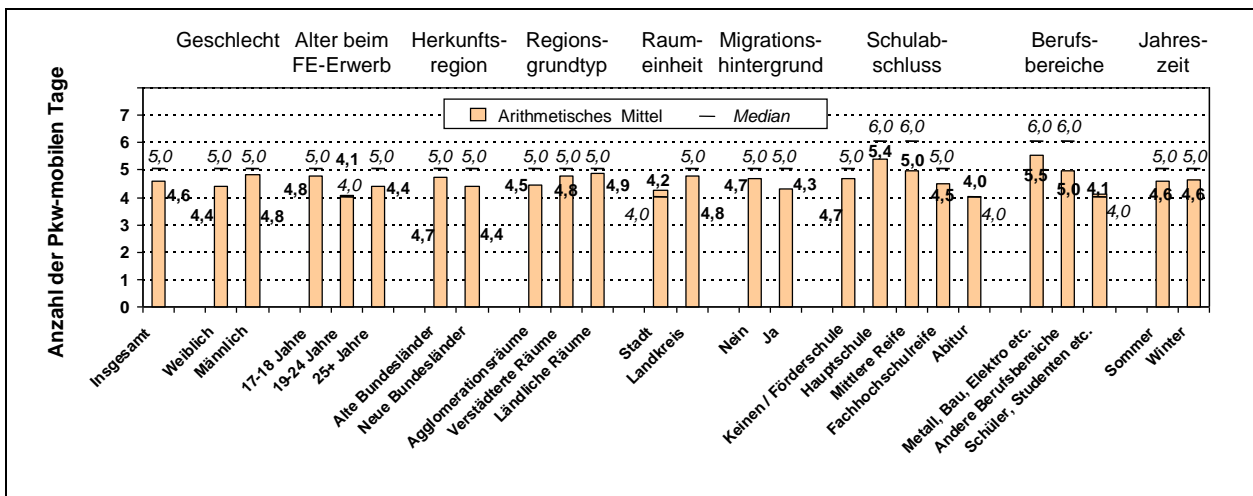


Bild 6-13: Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.3) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.130)

einem höheren Niveau einzupendeln, nämlich zwischen 28,3 % und 31,9 %. Im zweiten Halbjahr des Untersuchungszeitraums sind also sowohl die Anteile immobilier als auch die Anteile höchstmobiler Fahrer tendenziell höher. Evtl. beginnt sich zu dieser Zeit der Fahrkarriere bereits ein Stil der Pkw-Nutzung herauszubilden.

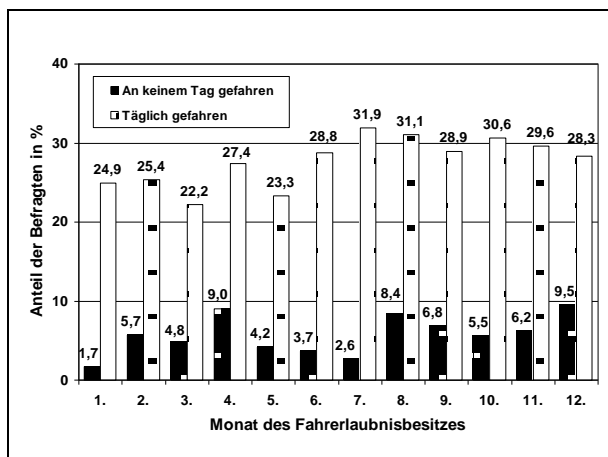


Bild 6-14: Anteile immobilier und höchstmobiler Fahrer pro Woche im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.3) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 4.130)

Bei der Differenzierung nach soziodemographischen Merkmalen (vgl. Bild 6-15) zeigt sich, dass Frauen häufiger den gesamten 7-Tages-Zeitraum über Pkw-abstinent bleiben als Männer. „Früheinsteiger“ sind deutlich seltener nicht als Pkw-Fahrer unterwegs als die beiden älteren Gruppen der Fahrer. Junge Fahrer aus den alten Bundesländern sind ebenfalls klar seltener Pkw-abstinent als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Mit sinkender Bevölkerungsdichte nimmt auch der Anteil der Pkw-Abstinenten stetig ab, in Landkreisen ist er weniger als halb so groß wie in Städten.⁹² Fahrer mit Migrationshintergrund fahren häufiger während der ganzen Woche kein Auto als ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund. Hinsichtlich des Schulabschlusses stehen sich die beiden Gruppen der Fahrer mit Hauptschulabschluss oder Mittlerer Reife mit relativ weniger Pkw-abstinenten Tagen einerseits, und die heterogenen Fahrer mit den drei anderen Bildungsabschlüssen und eher mehr Pkw-abstinenten Tagen andererseits, gegenüber. Nur 1,9 % der

Fahrer aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. sind während der gesamten Berichtswoche nie Auto gefahren. Dies berichten hingegen 5,3 % der jungen Fahrer aus anderen Berufsbereichen sowie 6,6 % der Nicht-Erwerbstätigen (Schüler, Studenten etc.). Nach jahreszeitlichen Einflüssen lässt sich kein Unterschied hinsichtlich der Auto-Immobilität feststellen.

Hinsichtlich der Höchstmobilen zeigt sich: Während ein Drittel der Männer (33,4 %) an jedem Tag der Berichtswoche Auto fährt, trifft dies nur für weniger als ein Viertel der Frauen zu (23,1 %). Der Anteil höchstmobiler 17- bis 18-Jähriger ist nur wenig größer als die entsprechenden Anteile der älteren Fahrer. In den alten Bundesländern finden sich mehr an sieben Tagen mit dem Automobile Fahrer als in den neuen Bundesländern. In verdichteten bzw. ländlichen Räumen ist der Anteil der höchstmobilen Fahrer etwa gleich groß und deutlich höher als in Agglomerationsräumen. Auch die Stadt-Landkreis-Dichotomie unterstreicht diesen Unterschied. Junge Fahrer ohne Migrationshintergrund sind etwas häufiger an allen sieben Tagen mit dem Pkw unterwegs als jene mit Migrationshintergrund. Im Vergleich der Bildungsabschlüsse erweisen sich Fahrer mit Hauptschulabschluss als die mobilsten, jene mit Abitur als die am wenigsten mobilsten Autofahrer. Mit ca. der Hälfte (49,7 %) der Fahrer aus der Metall-, Bau-, Elektrobranche etc. sind dies über alle Subgruppen sämtlicher soziodemographischer Strukturvariablen hinweg die Fahrer, die am häufigsten an allen Tagen des Berichtszeitraums ein Auto fahren. Auf Fahrer aus anderen Berufsgruppen (34,8 %) und Schüler, Studenten etc. (17,1 %) trifft dies deutlich seltener zu. Anhand der jahreszeitlichen Unterscheidung sieht man den im Winter etwas größeren Anteil an Fahrern, die an allen Tagen der Berichtswoche Auto fahren.

Hinsichtlich des Anteils Pkw-mobiler Fahrer an den einzelnen Wochentagen ergibt sich folgendes Bild (vgl. Bild 6-16): Die Anteile von Montag bis Donnerstag sind erstaunlich ähnlich und liegen bei etwa zwei Dritteln. An Freitagen steigt der Anteil automobilier Fahrer auf 72,4 % an. Hier wird es im weiteren Verlauf der Berichterstattung darum gehen zu prüfen, ob mit diesem höheren Anteil auch ein spezifisches Muster der Exposition an Freitagen verbunden ist (vgl. die Abschnitte 6.4ff).

⁹² Differenziertere Analysen zeigen, dass dieser Anteil in Großstädten in Agglomerationsräumen mit 10,9 % der Fahrer besonders hoch ist. Hierbei dürfte sich die in Agglomerationen vergleichsweise bessere Anbindung der Befragten an den ÖPNV bemerkbar machen.

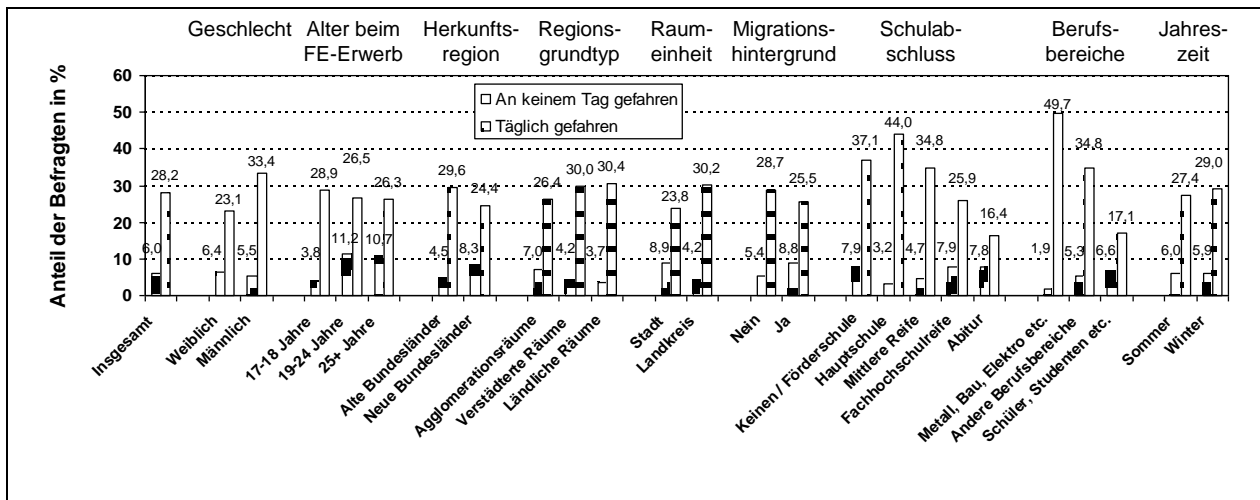


Bild 6-15: Anteile immobilier und höchstmobiler Fahranfänger pro Woche im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.3) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.130)

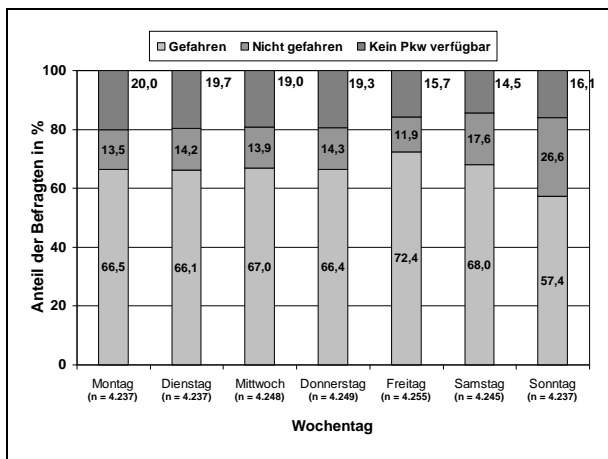


Bild 6-16: Pkw-Verfügbarkeit und -Mobilität in der Berichtswche im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Fragen 6.2 und 6.3) – nach Wochentagen (tagesunterschiedliche n)

Der Anteil der an Samstagen mit einem Pkw mobilen Fahranfänger ist mit 68,0 % nur geringfügig höher als der unter der Woche beobachtete Wert. Sonntags fahren im Wochenverlauf die wenigsten Fahranfänger ein Auto, nur 57,4 % geben dies zu Protokoll. Auch das bereits in Abschnitt 6.1.1 diskutierte Muster der Pkw-Verfügbarkeit nach Wochentagen ist in diesem Bild nachvollziehbar. Deutlich am höchsten ist der Anteil immobilier Fahranfänger trotz zur Verfügung stehender Pkw an Sonntagen.

Fasst man die Wochentage Montag bis Donnerstag als sog. „Arbeitstage“ oder „(verkürzte) Arbeitswoche“ zusammen, dann sind 87,1 % der Befragten an mindestens einem dieser Tage mit dem Pkw gefahren. An den Tagen des „verlängerten“ Wochenendes, also Freitag bis einschließlich

Sonntag, sind 88,3 % der Fahranfänger als Autofahrer unterwegs.

Einen differenzierten Überblick darüber, wie viele der befragten Fahranfänger in den betrachteten Untergruppen an den einzelnen Tagen der Woche mit dem Pkw unterwegs waren gibt Tab. 6-1. Höhere Anteile von Pkw-mobilen Fahranfängern finden sich durchgängig an allen Tagen der Woche bei Männern, „Früheinsteigern“, westdeutschen Fahranfängern, in Landkreisen und in der Subgruppe „Metall-, Bau- und Elektrobranche“.

Bei der Differenzierung nach dem Migrationshintergrund zeigt sich an vier von fünf Arbeitstagen eine vergleichsweise höhere Pkw-Mobilität bei Fahranfängern ohne Migrationshintergrund. Differenziert nach dem Schulabschluss sind es in der Arbeitswoche die Fahranfänger mit Hauptschulabschluss und während des „verlängerten“ Wochenendes diese zusammen mit Fahranfängern ohne Abschluss bzw. mit einem Förderschulabschluss, die relativ am häufigsten als Pkw-Fahrer unterwegs sind. Im gesamten Wochenverlauf sind es darüber hinaus die jungen Fahrer aus der Metall-, Bau-, Elektrobranche etc., die am häufigsten ein Auto nutzen.

Hinsichtlich der Jahreszeit sind nur von Montag bis Mittwoch nennenswerte Unterschiede derart festzustellen, dass der Anteil der auto-mobilen Fahranfänger im Winter etwas höher ist als im Sommer. An den restlichen Wochentagen sind die Unterschiede zwischen den beiden Erhebungszeiträumen nur sehr gering.

Vergleicht man die in Tab. 6-1 eingetragenen Pkw-Mobilitätsquoten⁹³ zeilenweise, zeigt sich, dass mit wenigen Ausnahmen alle unterschiedenen Subgruppen an Freitagen relativ am häufigsten mit dem Pkw unterwegs sind. Diesbezüglich wird in der weiteren Datenauswertung zu prüfen sein, inwieweit am Freitag spezifische Ziele angesteuert oder sonstige Besonderheiten der Verkehrsbeteiligung mit dem Pkw dokumentiert werden können (vgl. die Abschnitte 6.4ff).

Tab. 6-2 differenziert auf die gleiche Art und Weise die Subgruppe der Fahranfänger, die an den Berichtstagen einen Pkw zur Verfügung hatten.⁹⁴ Entsprechend dieser Einschränkung sind die Anteile der auto-mobilen Fahranfänger hier höher. Auch in dieser Betrachtungsweise sind die Anteile der Auto-Mobilen unter Männern stets höher als unter Frauen. Bei der Differenzierung nach dem Alter beim Fahrerlaubniswerb zeigt sich dagegen, dass in dieser Betrachtung mit Ausnahme des Sonntags stets die ältesten Fahranfänger am häufigsten auch ein Auto fahren. Dieser Befund korrespondiert mit dem in Bild 6-5 festgestellten relativ höchsten Anteil eines eigenen Pkws in dieser Altersgruppe.

Hinsichtlich der regionalen Differenzierung sind lediglich an Freitagen Fahranfänger aus den neuen Bundesländern nennenswert häufiger mit dem Auto mobil als ihre Kollegen aus den alten Bundesländern. In der Unterteilung der Fahranfänger nach den siedlungsstrukturellen Kreistypen zeigt sich in dieser Betrachtung die an drei Tagen höchste Mobilitätsquote in ländlichen Kreisen von Agglomerationsräumen. Die generelle Aussage, dass in ländlichen Kreisen eine höhere Mobilitätsquote zu finden ist als in Städten wird – lediglich mit Ausnahme des Sonntags – erneut durch die Dichotomisierung „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ bestätigt.

Die Differenzierung des Migrationshintergrundes legt nahe, dass hinsichtlich dieses Merkmals die Frage der Verfügbarkeit eines Pkw eine wichtige Determinante der Nutzungshäufigkeit ist: Entgegen den Ergebnissen in Tab. 6-1 ist nun nämlich zu sehen, dass dann, wenn ein Pkw verfügbar ist, Fahranfänger mit Migrationshintergrund relativ häufiger als Fahrer ohne Migrationshintergrund diesen auch nutzen. Hinsichtlich des Schulabschlusses sind es auch in dieser Betrachtung

durchweg Fahranfänger ohne Schulabschluss oder mit Förder- bzw. Hauptschulabschluss, welche ein Auto an jedem Wochentag relativ am häufigsten nutzen. Erneut gilt dies für die gesamte Woche auch wieder für Fahranfänger aus der Metall-, Bau-, Elektrobranche etc. Die jahreszeitliche Betrachtung zeigt schließlich, dass Fahranfänger mit verfügbarem Pkw im Sommer meist häufiger fahren als im Winter. Im Vergleich zu Tab. 6-1 verweist dieses Ergebnis darauf, dass Fahranfängern im Sommer häufiger kein Pkw zur Verfügung steht als im Winter (vgl. hierzu die Bilder 6-8 und 6-9).

Auch in Tab. 6-2 offenbart die zeilenweise Betrachtung die herausragende Position des Freitags als Wochentag mit der höchsten Pkw-Mobilität. Dies trifft bei fast allen betrachteten Subgruppen zu. Nur vereinzelt sind an anderen Wochentagen noch etwas höhere Mobilitätsanteile zu finden, so etwa bei Fahranfängern mit Migrationshintergrund sowie in den siedlungsstrukturellen Kreistypen „Agglomeration / ländlich“ und „Stadt / Kernstadt“.

Tab. 6-3 führt neben dem Alter und dem Wochentag als dritte Dimension die Fahrerlaubnisbesitzdauer ein. Für die 17- und 18-jährigen Fahranfänger zeigt sich dabei klar, dass in allen unterschiedenen Kohorten der Freitag der Tag mit der höchsten Pkw-Mobilitätsquote ist. Unter den älteren Fahranfängern zeigt sich diesbezüglich ein etwas heterogeneres Bild. Während in vier Monatskohorten auch hier der Freitag der Tag mit der höchsten Pkw-Mobilitätsquote ist, ist dies in drei weiteren Monatskohorten ein Tag des Wochenendes und in fünf Kohorten ein Arbeitstag.

⁹³ Damit soll der Anteil der mit dem Pkw mobilen Fahranfänger an allen Fahranfängern einer Subgruppe bezeichnet werden.

⁹⁴ Während Fahranfänger ohne verfügbaren Pkw in Tab. 6-1 als Pkw-immobil in die Berechnung der Mobilitätsquoten eingehen, werden sie in Tab. 6-2 als fehlender Wert behandelt.

Strukturvariable		Wochentag						
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		% der Pkw-mobilen Fahranfänger						
		Geschlecht						
Männlich		69,6	69,6	70,3	69,0	75,5	70,4	60,2
Weiblich		63,5	62,7	63,9	64,0	69,5	65,6	54,7
		Alter beim Fahrerlaubniswerb						
17 / 18 Jahre		68,8	68,8	69,4	68,5	75,0	70,4	58,4
19 bis 24 Jahre		59,0	57,8	58,8	60,4	65,9	60,1	53,3
25+ Jahre		65,4	63,6	67,1	64,4	67,5	66,4	58,4
		Herkunftsregion						
Alte Bundesländer		68,5	68,0	68,9	68,0	73,5	69,1	58,6
Neue Bundesländer		61,6	62,5	62,8	63,2	70,8	65,2	54,7
		Siedlungsstruktureller Kreistyp						
Agglomeration	Kernstadt	57,9	57,1	60,7	58,7	65,2	61,7	53,0
	Hochverdichtet	67,8	69,6	69,2	69,1	74,4	68,8	59,3
	Verdichtet	68,8	67,9	67,3	71,0	71,0	68,5	56,9
	Ländlich	66,1	62,7	67,7	62,4	70,2	69,4	55,0
Stadt	Kernstadt	58,1	61,0	59,2	66,3	68,9	64,3	60,7
	Verdichtet	69,5	70,9	70,2	68,0	75,3	70,0	57,0
	Ländlich	69,9	69,2	72,3	70,4	76,9	72,2	61,7
Land	Hohe Dichte	76,1	73,5	69,8	69,5	77,2	71,7	59,4
	Geringe Dichte	69,0	68,3	69,3	70,5	77,5	69,3	59,7
		Kreisfreie Stadt versus Landkreis						
Kreisfreie Stadt		59,3	59,9	61,4	61,9	66,8	63,0	55,7
Landkreis		69,8	69,2	69,6	68,8	75,2	70,4	58,5
		Migrationshintergrund						
Deutsche ohne Mig.hint.		67,1	67,4	68,0	67,0	73,3	68,1	57,3
„Aussiedler“		66,0	61,7	58,5	61,5	67,4	67,1	55,4
Türk. Mig.hintergrund		60,2	54,6	71,0	62,9	68,9	72,5	59,8
Anderer Mig.hintergrund		62,9	59,1	63,1	65,3	68,1	66,6	59,8
		Schulabschluss						
Keinen / Förderschule		68,8	74,3	65,9	68,8	67,4	78,1	74,6
Hauptschule		77,9	78,9	80,2	79,3	83,7	78,6	66,5
Mittlere Reife		70,9	71,4	73,4	71,1	77,4	72,0	63,7
Fachhochschulreife		64,1	64,8	63,7	66,4	69,5	67,0	55,7
Abitur		58,7	56,5	56,7	57,0	64,6	60,1	47,8
		Berufsbereich						
Metall, Bau, Elektro etc.		79,4	79,2	80,7	77,0	84,9	82,4	69,1
Andere Berufsbereiche		71,8	72,0	72,8	72,8	77,8	71,1	62,0
Schüler, Studenten etc.		59,3	58,5	59,1	58,5	65,2	61,9	49,5
		Jahreszeit						
Sommer		65,6	64,3	66,5	66,4	72,5	68,2	57,5
Winter		67,5	67,9	67,5	66,5	72,3	67,7	57,3
		Insgesamt						
Insgesamt		66,5	66,1	67,0	66,4	72,4	68,0	57,4
Anzahl (n)		(4.237)	(4.237)	(4.248)	(4.249)	(4.255)	(4.245)	(4.237)

Tab. 6-1: Anteile Pkw-mobiler Fahranfänger an allen Fahranfängern (mit und ohne Pkw-Verfügbarkeit) im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.3) – nach Wochentagen und relevanten Subgruppen (tagesunterschiedliche n)

Strukturvariable		Wochentag						
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		% der Pkw-Mobilen an den Fahranfängern mit verfügbarem Pkw						
		Geschlecht						
Männlich		85,4	84,4	84,7	83,9	87,3	81,2	71,3
Weiblich		80,7	80,1	80,9	80,7	84,5	77,7	65,5
		Alter beim Fahrerlaubniserwerb						
17 / 18 Jahre		82,3	81,6	82,1	81,5	85,9	79,4	66,9
19 bis 24 Jahre		83,6	83,2	83,9	82,5	85,4	78,3	72,4
25+ Jahre		87,6	85,6	85,8	87,9	86,9	81,9	71,6
		Herkunftsregion						
Alte Bundesländer		83,4	82,5	83,4	82,7	85,8	79,8	68,7
Neue Bundesländer		82,5	82,7	81,3	81,8	86,7	78,1	67,5
		Siedlungsstruktureller Kreistyp						
Agglomeration	Kernstadt	79,8	77,4	79,0	78,1	82,9	76,5	67,4
	Hochverdichtet	82,5	82,2	83,0	82,6	87,3	79,7	70,0
	Verdichtet	84,4	84,2	83,3	82,4	84,5	78,4	66,7
	Ländlich	87,5	83,8	86,6	83,1	87,0	83,1	64,9
Stadt	Kernstadt	77,5	79,7	76,1	83,6	78,8	78,0	70,5
	Verdichtet	84,0	85,0	84,3	81,9	86,8	81,1	66,9
	Ländlich	82,6	83,0	84,8	84,6	87,9	80,6	71,9
Land	Hohe Dichte	87,1	85,0	83,6	84,0	89,0	80,3	67,5
	Geringe Dichte	85,4	84,4	86,5	86,8	88,4	78,2	70,0
		Kreisfreie Stadt versus Landkreis						
Kreisfreie Stadt		80,3	79,1	78,9	80,7	82,9	77,2	69,1
Landkreis		84,2	83,7	84,4	83,1	87,3	80,4	68,3
		Migrationshintergrund						
Deutsche ohne Mig.hint.		82,7	82,2	82,9	81,7	85,9	78,7	67,4
„Aussiedler“		87,9	87,2	79,9	82,9	86,3	83,4	70,9
Türk. Mig.hintergrund		83,1	85,7	88,0	83,6	87,3	87,2	79,8
Anderer Mig.hintergrund		83,6	80,0	81,7	87,6	85,6	82,7	74,5
		Schulabschluss						
Keinen / Förderschule		83,8	91,9	90,0	93,1	88,8	89,5	90,1
Hauptschule		90,4	90,5	91,3	91,2	91,8	87,9	77,9
Mittlere Reife		86,7	87,2	87,1	85,7	88,9	82,0	73,4
Fachhochschulreife		80,2	81,1	80,4	83,3	85,6	78,9	67,5
Abitur		77,1	73,8	74,7	74,3	80,4	73,2	59,0
		Berufsbereich						
Metall, Bau, Elektro etc.		91,4	88,6	91,0	88,5	92,1	87,7	75,5
Andere Berufsbereiche		87,2	87,5	86,6	87,0	89,7	82,0	72,8
Schüler, Studenten etc.		76,3	74,7	76,3	74,8	80,0	73,9	60,4
		Jahreszeit						
Sommer		83,1	81,9	83,5	82,4	86,5	80,2	69,0
Winter		83,1	82,7	82,0	82,3	85,3	78,6	67,7
		Insgesamt						
Insgesamt		83,1	82,3	82,8	82,3	85,9	79,4	68,4
Anzahl (n)		(3.391)	(3.402)	(3.439)	(3.430)	(3.585)	(3.631)	(3.557)

Tab. 6-2: Anteile Pkw-mobiler Fahranfänger an den Fahranfängern mit Pkw-Verfügbarkeit im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.3) – nach Wochentagen und relevanten Subgruppen (tagesunterschiedliche n)

Wochentag	Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Jahresdurchschnittlich	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
	% der Pkw-mobilen Fahranfänger													n
	17 bis 18 Jahre													
Montag	69,7	65,8	63,6	67,7	72,4	74,9	71,5	68,3	72,8	66,8	64,2	68,4	68,8	2.931
Dienstag	68,8	69,8	66,5	65,7	70,7	66,5	73,1	67,0	73,1	64,6	68,2	67,2	68,8	2.937
Mittwoch	68,8	69,6	63,5	64,9	67,4	71,0	73,6	67,8	72,2	72,3	70,7	69,1	69,4	2.942
Donnerstag	70,5	67,8	64,5	67,3	71,2	69,6	68,2	67,4	72,5	67,4	63,1	71,5	68,5	2.942
Freitag	76,4	72,7	70,4	76,8	77,0	75,4	78,9	73,7	77,5	76,4	73,6	72,0	75,0	2.943
Samstag	70,7	69,7	69,7	70,9	75,0	74,4	71,2	68,1	68,0	70,3	68,8	67,0	70,4	2.941
Sonntag	62,1	57,9	55,9	57,6	51,5	62,8	60,0	61,6	56,0	58,3	56,3	59,3	58,4	2.937
	19+ Jahre													
Montag	69,4	60,1	57,4	62,0	52,9	62,5	65,2	58,6	54,1	63,8	68,1	59,0	61,2	1.306
Dienstag	75,9	57,7	61,7	49,9	49,2	69,4	68,2	60,2	45,6	67,0	63,6	63,2	59,9	1.300
Mittwoch	81,8	55,1	66,6	59,0	44,7	66,7	68,0	64,2	58,0	63,1	67,3	61,8	61,7	1.306
Donnerstag	69,4	63,2	63,4	57,8	52,6	49,8	75,6	65,7	49,9	56,2	65,4	64,7	61,8	1.307
Freitag	73,7	65,3	69,3	60,0	64,1	68,0	67,0	69,2	59,1	74,2	66,2	64,3	66,5	1.312
Samstag	79,2	64,8	63,4	53,8	60,9	70,0	63,7	59,0	70,4	60,3	63,3	50,5	62,4	1.303
Sonntag	45,2	59,1	48,3	45,3	52,5	56,0	55,5	69,4	58,4	59,8	53,2	51,1	55,1	1.300

Tab. 6-3: Anteile Pkw-mobiler Fahranfänger an allen Fahranfängern (mit und ohne Pkw-Verfügbarkeit) im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.3) – nach dem Alter beim Fahrerlaubniswerb, den Wochentagen und der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes (tagesunterschiedliche n)

6.2 Charakteristika des am häufigsten benutzten Pkw

6.2.1 Pkw-Alter

Das von den Fahranfängern am häufigsten benutzte Auto ist durchschnittlich 8,2 Jahre alt (Median $\tilde{x} = 8,0$).⁹⁵

In der zeitlichen Perspektive nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes ist für die Gesamtstichprobe und auch die Substichprobe der westdeutschen Fahranfänger keine eindeutige Entwicklung des durchschnittlichen Alters des am häufigsten benutzten Pkw über die Zeit nachvollziehbar (vgl. Bild 6-17).⁹⁶ In der Unterscheidung nach dem Alter sind die stärkeren Schwankungen des Fahrzeugalters unter älteren Fahranfängern zu erkennen, in jener nach dem Geschlecht die weitgehende Parallelität der Entwicklung der entsprechenden Durchschnittswerte für Frauen und Männer.

Bild 6-18 veranschaulicht entsprechende Unterschiede zwischen Subgruppen. Dabei erweisen sich folgende Mittelwertunterschiede als statistisch signifikant:

⁹⁵ Die Häufigkeitsverteilung der Variable Pkw-Alter ist annähernd normalverteilt, deshalb dürfen hier die arithmetischen Mittelwerte interpretiert werden.

⁹⁶ Es werden nur über jene Subgruppen Aussagen gemacht, die analog den Ausführungen in Abschnitt 5.3 als Pseudo-Panel interpretiert werden können.

- Weibliche Fahranfänger fahren signifikant neuere Autos als Männer.
- Die ältesten Fahranfänger fahren die neuesten Wagen, die sog. „Mittleren Einsteiger“ dagegen die ältesten.
- Ausgehend von jungen Fahrern mit Abitur bis zu jenen mit Hauptschulabschluss fahren Fahranfänger mit niedrigerem Schulabschluss jeweils ältere Pkw.
- Die Pkw der nichterwerbstätigen Schüler, Studenten etc. sind signifikant neuer als jene der Erwerbstätigen aus beiden Berufsbereichen.

6.2.2 Motorleistung

Die Motorleistung des von Fahranfängern am häufigsten benutzten Pkw weist einen Median von 55,0 kW auf.

In der Perspektive der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes bleibt der Median der Motorleistung im gesamten Zwölfmonatszeitraum konstant (ohne Bild). Auch in den Subgruppen der westdeutschen Fahranfänger, der „Früheinsteiger“ und älteren Fahranfänger sowie der Männer und Frauen zeigen sich nur in einzelnen Monaten kleinere Unterschiede, die nicht sinnvoll zu interpretieren sind.

Hinsichtlich der Motorleistung des von Fahranfängern am häufigsten benutzten Pkw lassen sich sta-

tistisch signifikante Unterschiede zwischen folgenden Subgruppen nachweisen (vgl. Bild 6-19):

- Männliche Fahranfänger fahren stärker motorisierte Autos als ihre weiblichen Pendanten.
- Die 25-jährigen und älteren sog. „Späteinsteiger“ fahren Pkw mit einer stärkeren Motorleistung als ihre jüngeren Kollegen.
- In ländlichen Räumen wird für Pkw eine höhere durchschnittliche Motorleistung registriert als in verdichteten oder Agglomerationsräumen.
- Fahranfänger mit Migrationshintergrund geben im Durchschnitt eine höhere Motorleistung ihres am häufigsten benutzten Pkw an als Fahranfänger ohne Migrationshintergrund.

- Fahranfänger ohne bzw. mit Förderschulabschluss berichten die durchschnittlich stärksten Motorleistungen des am häufigsten benutzten Pkw.
- Die Pkw-Motorleistung ist am höchsten unter Fahranfängern aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro und Sicherheit, und am niedrigsten unter Fahranfängern aus sonstigen Berufsbereichen.

Je älter die benutzten Pkw sind, umso geringer ist deren Motorleistung: Lässt sich für bis zu fünf Jahre alte Autos noch ein Median von 59,0 kW berechnen, sind dies für sechs bis fünfzehn Jahre alte Pkw 55,0 kW und für noch ältere Pkw lediglich 52,0 kW.

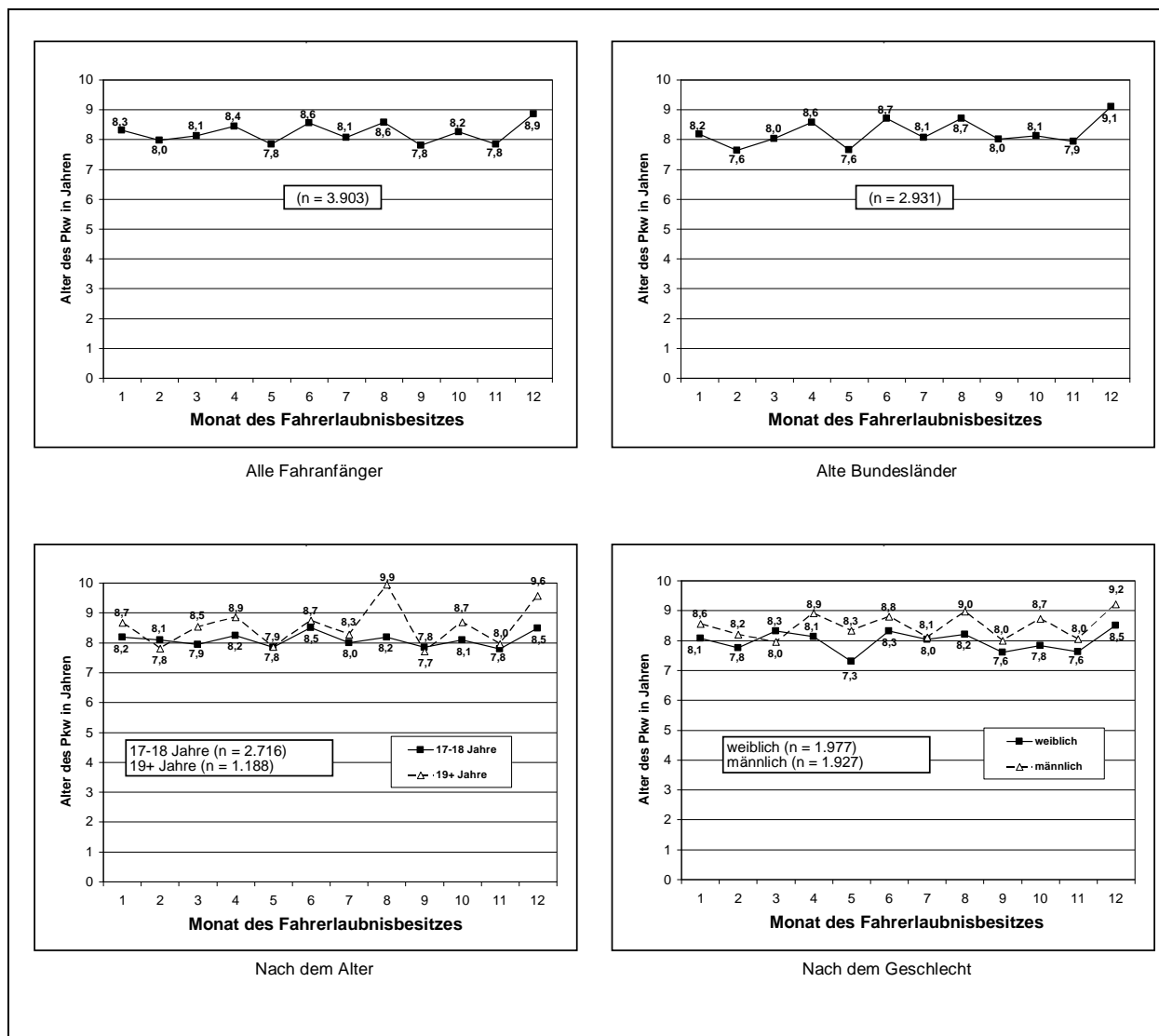


Bild 6-17: Durchschnittliches Alter des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.1), arithmetisches Mittel – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen (unterschiedliche n)

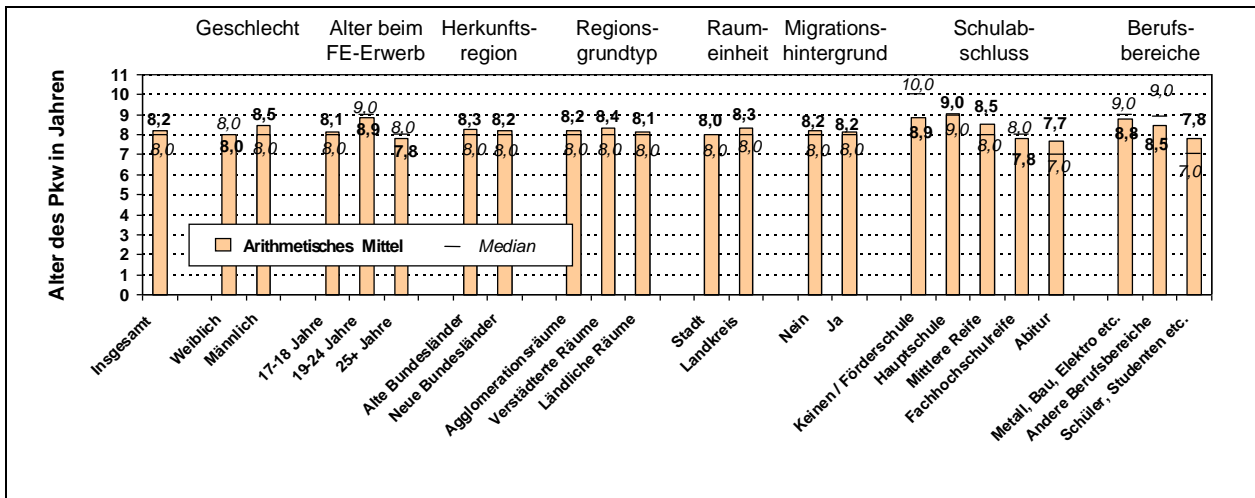


Bild 6-18: Durchschnittliches Alter des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.1) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.064)

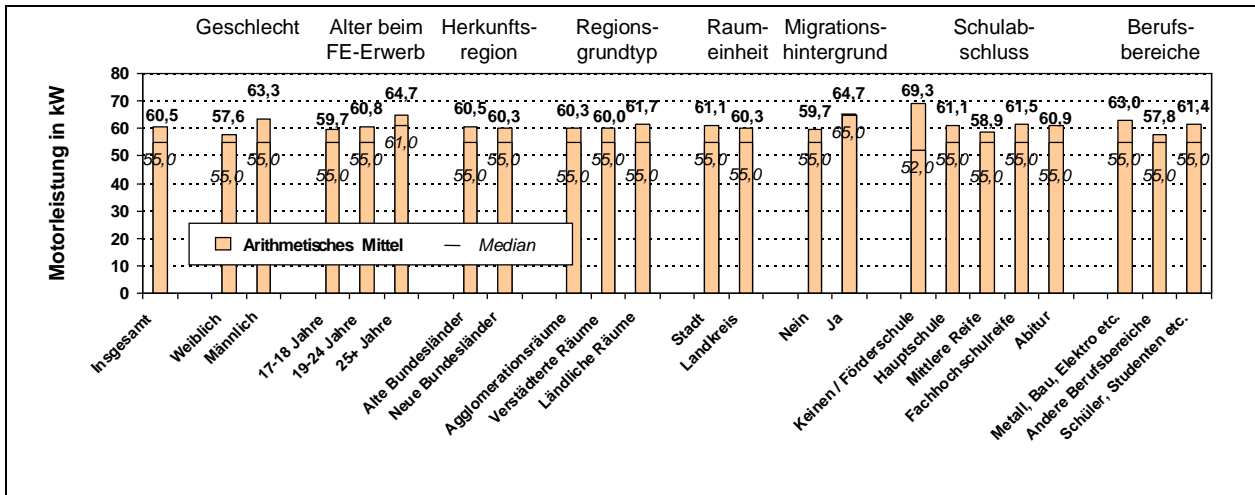


Bild 6-19: Durchschnittliche Motorleistung des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.2) – nach relevanten Subgruppen (n = 3.918)

6.2.3 Fahrzeughalter

Der von den Fahrern am häufigsten gefahrene Pkw gehört überwiegend einer anderen Person.

Bild 6-20 visualisiert den Entwicklungsaspekt des eigenen Pkw-Besitzes.⁹⁷ In der Gesamtstichprobe und der Substichprobe der westdeutschen Fahrer ist diesbezüglich klar die Tendenz zu erkennen, dass mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer der Anteil der Fahrzeughalter unter den Fahrern zunimmt. Während 17- / 18-jährige „Früheinsteiger“ im ersten halben Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes häufiger als Fahrzeugbesitzer auftreten, sind dies im letzten Vierteljahr die älteren

Fahrer. Über den gesamten Zwölfmonatszeitraum hinweg geben sich männliche Fahrer mehr oder weniger deutlich häufiger als Frauen auch als Halter des von ihnen meistgenutzten Autos aus.

Die entsprechenden subgruppenspezifischen Unterschiede wurden bereits in Abschnitt 6.1.1 (Bild 6-5) analysiert. Darüber hinaus lässt sich nachweisen, dass die meistgenutzten Pkw, die den Fahrern selbst gehören, mit durchschnittlich 8,6 Jahren signifikant älter sind als die im Durchschnitt erst 7,9 Jahre alten Pkw, die einem anderen Halter gehören. Zudem verweist ein nicht-parametrischer Mittelwerttest bei gleichem Median auf einen signifikanten Unterschied zwischen der Motorleistung der eigenen Autos (55,8 kW) und der Pkw anderer Halter (63,8 kW).

⁹⁷ Erneut wird sich dabei auf die als Pseudo-Panel interpretierbaren Gruppen (vgl. Abschnitt 5.3) beschränkt.

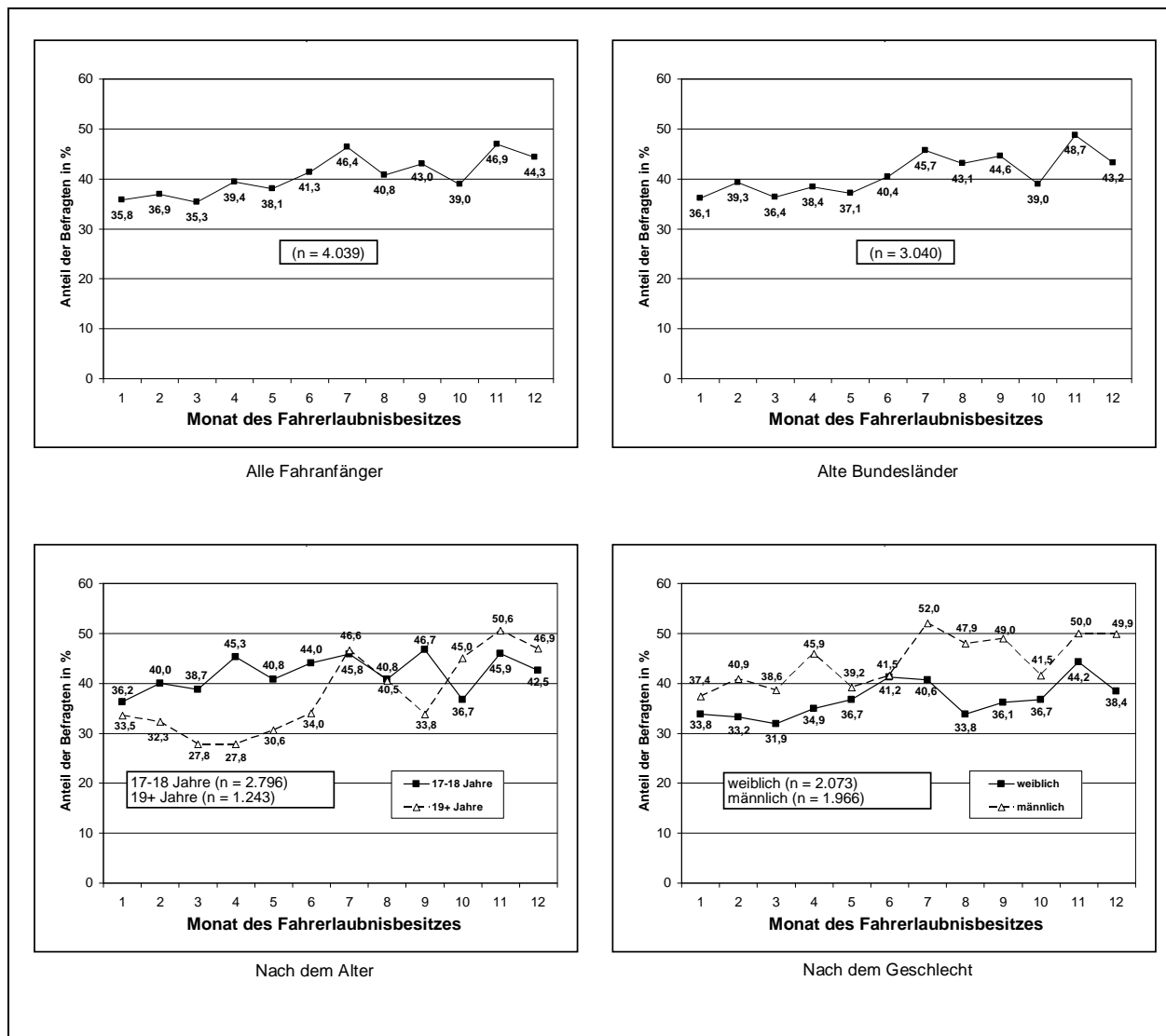


Bild 6-20: Eigener Besitz des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.3) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, für alle Fahreranfänger, Fahreranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen (unterschiedliche n)

6.2.4 Überwiegender Fahrer

Sechs von zehn Fahreranfängern (59,7 %) geben an, dass das von ihnen am häufigsten benutzte Auto auch überwiegend von ihnen selbst gefahren wird.

Bild 6-21 visualisiert die Entwicklung des Anteils der von den Fahreranfängern überwiegend selbst gefahrenen Pkw im Verlauf des ersten Jahres der Fahrkarriere.⁹⁸ Sowohl in der Gesamtstichprobe als auch unter westdeutschen Fahreranfängern steigt mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer der Anteil der Fahreranfänger, die auch die überwiegenden Nutzer des von ihnen am häufigsten ge-

nutzten Pkw sind. Während diese Entwicklung auch unter 17- bis 18-Jährigen zu beobachten ist, schwanken die entsprechenden Anteile unter den älteren Fahreranfängern mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes deutlich, liegen jedoch zum Ende des Einjahreszeitraums über jenen der „Früheinsteiger“. Männer sind nahezu den gesamten Zwölfmonatszeitraum über deutlich öfter auch die überwiegenden Nutzer des von ihnen am häufigsten gefahrenen Autos.

Hinsichtlich der überwiegenden Nutzung des von den Fahreranfängern am häufigsten genutzten Autos erweisen sich mit Ausnahme der regionalen Herkunft alle Differenzierungen nach den relevanten Subgruppen als statistisch signifikant (vgl. Bild 6-22):

⁹⁸ Im Blickpunkt stehen dabei erneut die als Pseudo-Panel interpretierbaren Gruppen (vgl. Abschnitt 5.3).

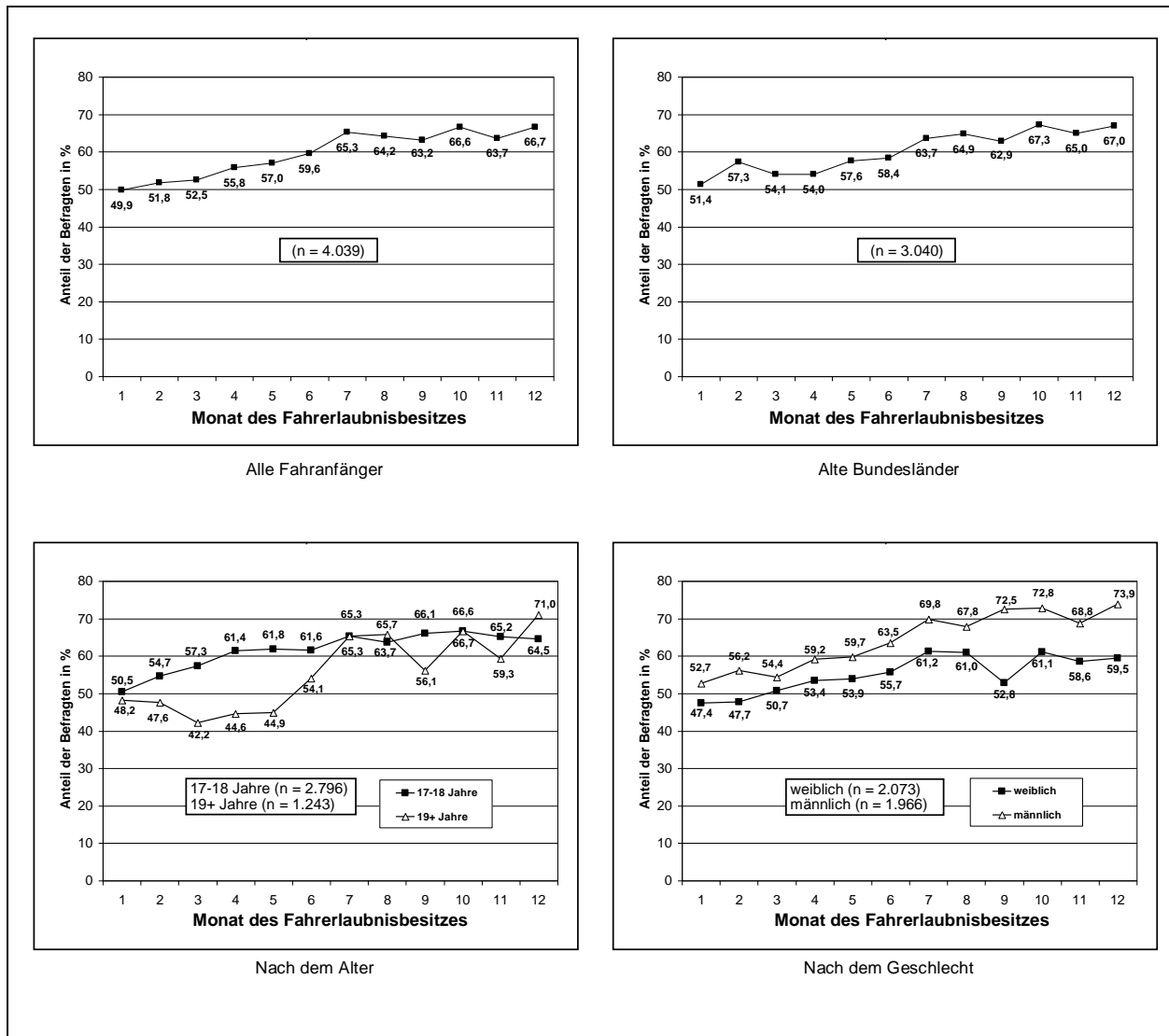


Bild 6-21: Überwiegende Nutzung des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.4) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen (unterschiedliche n)

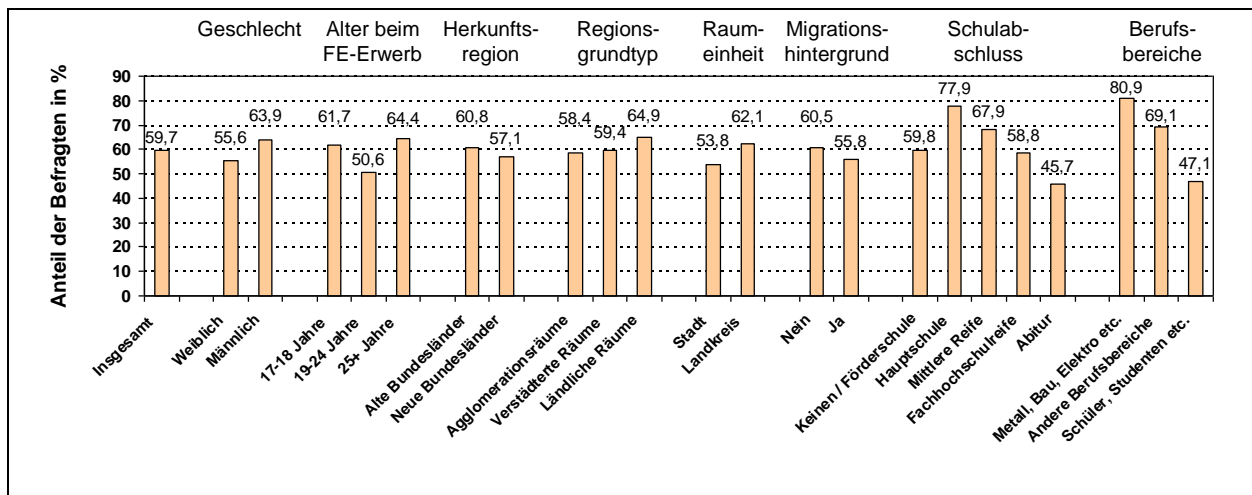


Bild 6-22: Überwiegende Nutzung des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.4) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.159)

- Männliche Fahranfänger sind häufiger der überwiegende Fahrer des entsprechenden Pkw als Frauen.
- Sog. „Späteinsteiger“ berichten am häufigsten, dass der meistgenutzte Pkw auch überwiegend von ihnen gefahren wird.
- Je geringer die Siedlungsdichte, desto häufiger wird der entsprechende Pkw überwiegend von den Fahranfängern gefahren.
- In die gleiche Richtung verweist die Dichotomisierung „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“.
- Fahranfänger ohne Migrationshintergrund berichten häufiger als ihre Pendanten mit Migrationshintergrund, dass der meistgenutzte Pkw auch überwiegend von ihnen gefahren wird.
- Hinsichtlich der Unterscheidung nach dem Schulabschluss findet sich diese Aussage am häufigsten unter (ehemaligen) Hauptschülern.
- Differenziert nach den Berufsbereichen erweisen sich einmal mehr die Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich als die Subgruppe mit dem höchsten Anteil der entsprechenden Merkmalsausprägung.

Pkw, die überwiegend von den Fahranfängern selbst gefahren werden, sind mit durchschnittlich 8,6 Jahren signifikant älter als Autos, die überwiegend von jemand anderem gefahren werden (durchschnittlich 7,6 Jahre). Überwiegend selbst gefahrene Autos weisen darüber hinaus im Vergleich zu von anderen gefahrenen Pkw eine signifikant niedrigere Motorleistung auf (Mediane: 55,0 kW versus 66,0 kW). Während nahezu alle Fahranfänger, denen das am häufigsten benutzte Auto gehört, dieses auch überwiegend fahren (97,8 %) sind dies dann, wenn dieses Auto jemand anderem gehört, gerade noch ein Drittel der Fahranfänger (33,4 %).

6.2.5 Tuning

15,6 % der von den Fahranfängern am häufigsten benutzten Pkw sind optisch oder technisch verändert (Tuning).

In Bild 6-23 wird die Entwicklung des Anteils getunter Pkw von Fahranfängern das erste Jahr der Fahrkarriere über nachverfolgt.⁹⁹ Dieser Anteil ist in der Gesamtstichprobe und unter westdeutschen Fahranfängern in den letzten beiden Monaten des ersten Jahres des Fahrerlaubnisbesitzes beson-

ders hoch. Unter 17- und 18-jährigen „Früheinsteigern“ schwankt der Anteil mit getunten Pkw bis zum zehnten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes um 15 % herum, und steigt dann auf über 20 % an. Unter den älteren Fahranfängern liegt der entsprechende Anteil in den ersten zehn Monaten mehr oder weniger deutlich niedriger, schnell dann im elften Monat auf über ein Viertel hoch und erreicht abschließend fast das Niveau der „Früheinsteiger“. Die Kurvenverläufe für weibliche und männliche Fahranfänger sind insofern interessant, als Frauen ihre Fahrkarriere auf einem leicht höheren Niveau getunter Fahrzeuge beginnen als Männer. Im Verlauf des zwölfmonatigen Fahrerlaubnisbesitzes öffnet sich jedoch zunehmend eine Schere zwischen Männern, mit relativ mehr optisch oder technisch veränderten Pkw, und Frauen, mit entsprechend weniger solcher Wagen.

Hinsichtlich des Tunings des am häufigsten benutzten Pkw lassen sich folgende Unterschiede zwischen Subgruppen statistisch verallgemeinern (vgl. Bild 6-24):

- Männliche Fahranfänger tunen ihr Fahrzeug deutlich häufiger als weibliche Fahranfänger.
- Mit abnehmender Siedlungsdichte ist ebenfalls Tuning häufiger festzustellen.
- Je niedriger der Schulabschluss, desto häufiger sind die Autos der Fahranfänger getunt.
- Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich berichten entsprechende optische oder technische Veränderungen an dem von ihnen am meisten benutzten Auto doppelt so häufig wie Fahranfänger aus anderen Berufsbereichen und dreimal so oft wie Schüler, Studenten etc.

Damit erscheint das optische oder technische Verändern von Autos (Tuning) vor allem als Anliegen männlicher Fahranfänger aus eher ländlichen Gegenden mit eher niedriger Schulbildung und aus häufig „... betont maskulinen Berufsfeldern“ (SCHULZE 1999: 43).

Getunte Fahrzeuge sind durchschnittlich 9,3 Jahre alt und damit signifikant älter als nicht getunte Autos der Fahranfänger. Ein nicht-parametrischer Mittelwerttest verweist bei gleichem Median auf signifikante Unterschiede in der Motorleistung zwischen getunten (62,8 kW) und nicht getunten (60,0 kW) Wagen. Während mehr als ein Viertel der von den Fahranfängern am häufigsten genutzten Autos (26,1 %) getunt sind, wenn sie ihnen selbst gehören, trifft dies nur auf lediglich 7,7 % der entsprechenden Wagen zu, die anderen Personen gehören. Und während ca. ein Fünftel der Autos

⁹⁹ Auch dabei stehen die als Pseudo-Panel interpretierbaren Gruppen im Mittelpunkt (vgl. Abschnitt 5.3).

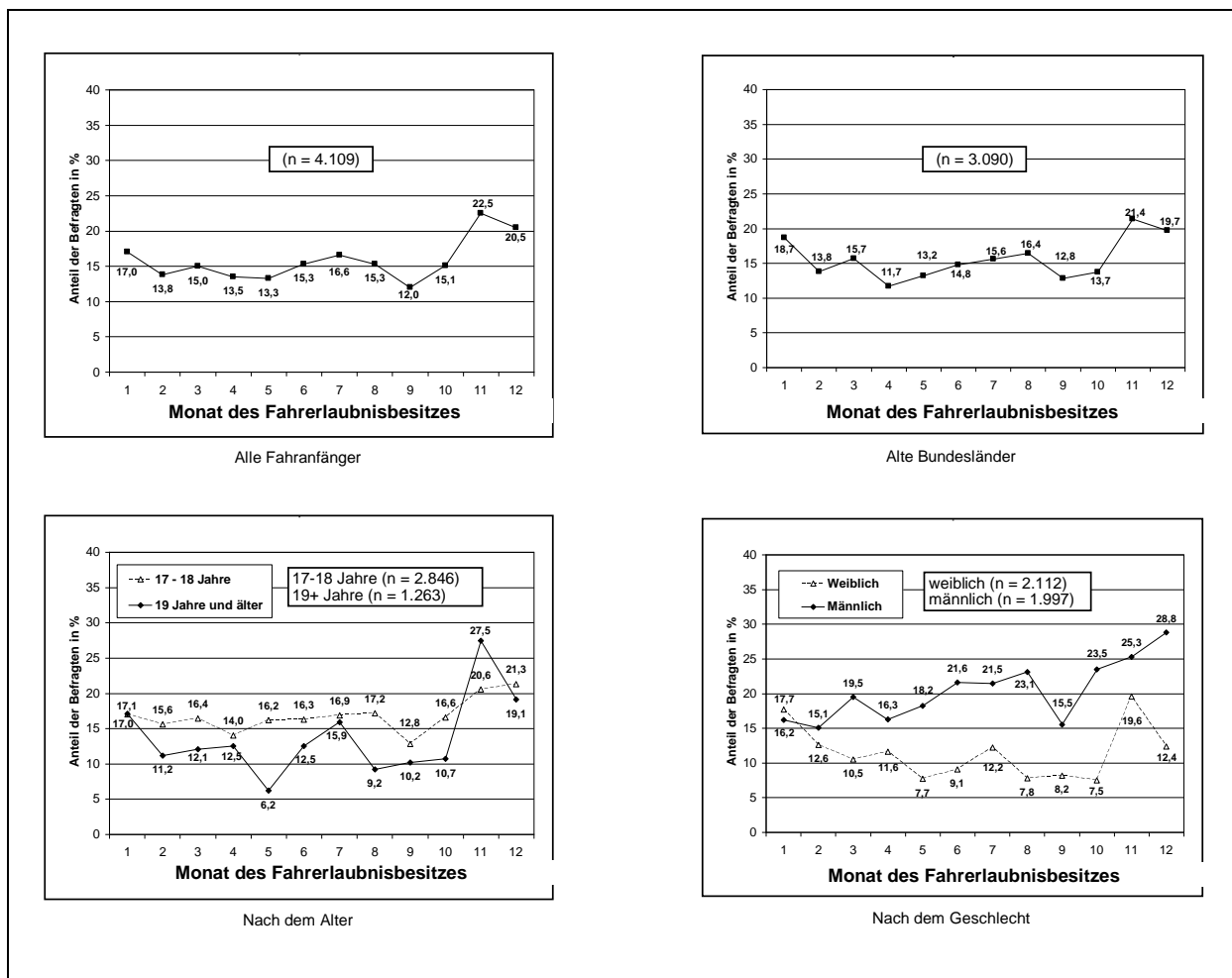


Bild 6-23: Tuning des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.5) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen (unterschiedliche n)

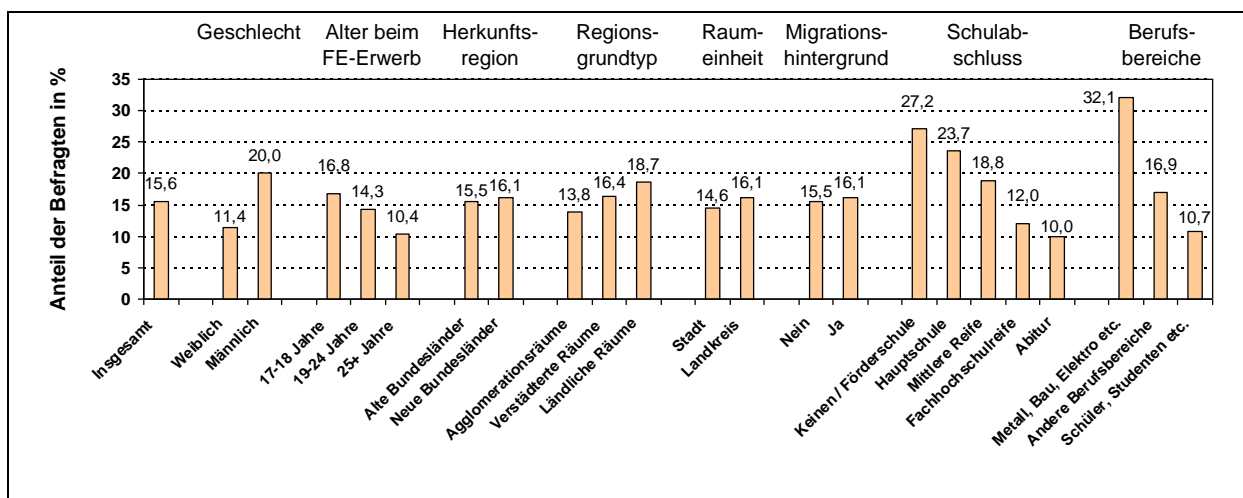
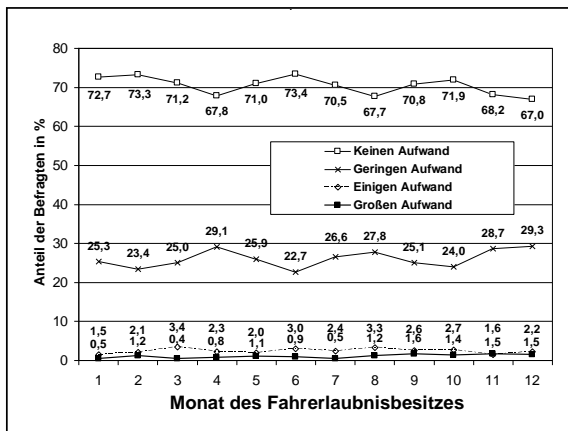
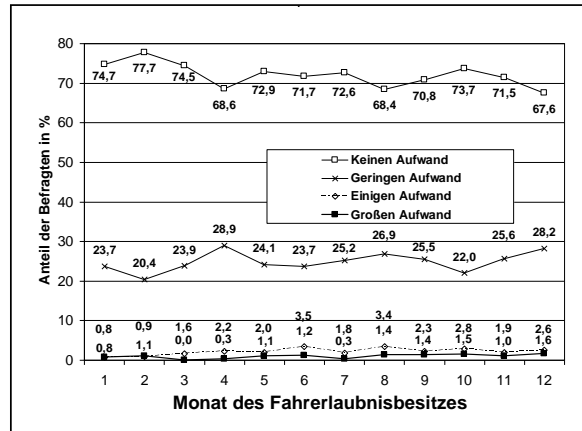


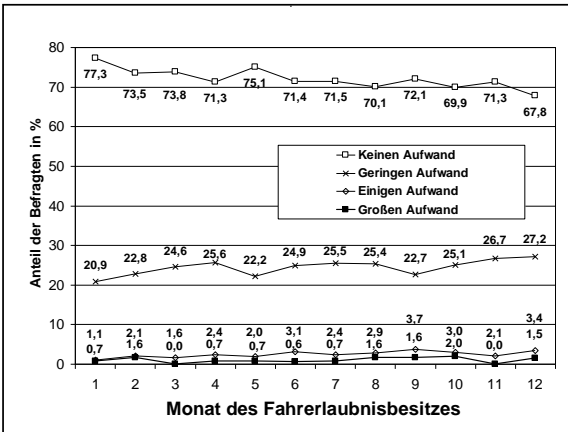
Bild 6-24: Tuning des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.5) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.281)



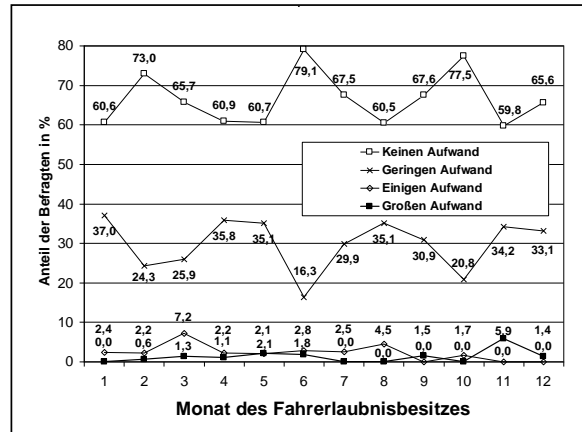
Alle Fahranfänger (n = 4.076)



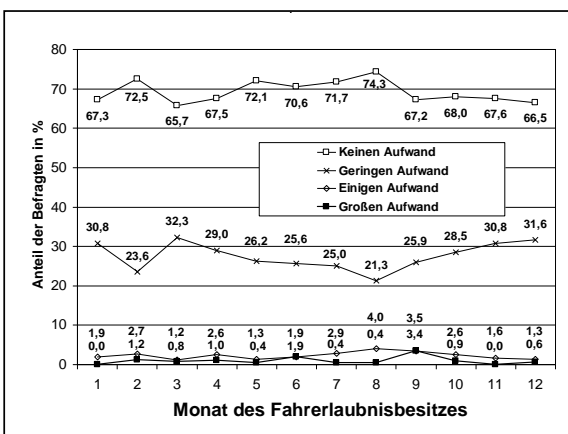
Alte Bundesländer (n = 3.066)



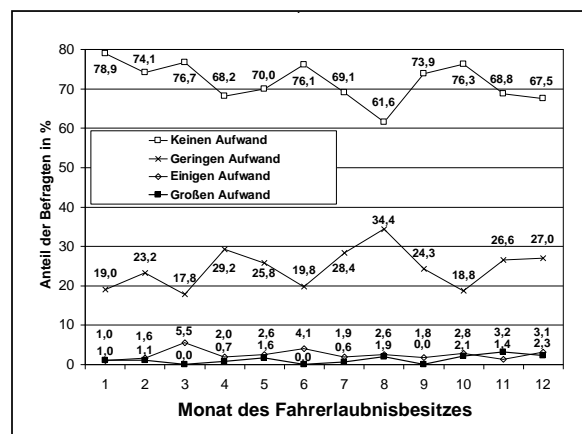
17-18 Jahre (n = 2.817)



19+ Jahre (n = 1.259)



Weiblich (n = 2.084)



Männlich (n = 1.992)

Bild 6-25: Reparaturaufwand des am häufigsten benutzten Pkw (Frage 9.6) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen (unterschiedliche n)

Reparaturaufwand	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft	
	Mann	Frau	17 / 18	19-24	25+	West	Ost
	%						
Keinen Aufwand	71,8	69,2	72,1	62,5	74,9	71,7	67,5
Geringen Aufwand	24,4	27,6	24,3	32,6	24,1	25,1	28,2
Einigen Aufwand	2,6	2,3	2,5	3,0	0,9	2,2	3,0
Großen Aufwand	1,2	0,9	1,0	1,8	0,0	1,0	1,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.102	2.145	2.929	858	461	3.197	1.001

Tab. 6-3a: Aktueller Reparaturaufwand am Pkw (Frage 9.6) – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb und der regionalen Herkunft

Reparaturaufwand	Regionsgrundtyp			Raumeinheit		Migration	
	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Kreisfreie Stadt	Landkreis	Nein	Ja
	%						
Keinen Aufwand	69,6	71,8	70,9	67,5	71,7	70,5	71,0
Geringen Aufwand	26,8	24,7	26,2	28,9	24,9	26,1	25,4
Einigen Aufwand	2,7	2,3	1,8	2,6	2,4	2,5	2,5
Großen Aufwand	0,9	1,2	1,1	1,0	1,0	1,0	1,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.883	1.535	753	1.195	3.016	3.556	687

Tab. 6-3b: Aktueller Reparaturaufwand am Pkw (Frage 9.6) – nach dem Regionsgrundtyp, der Raumeinheit und dem Migrationshintergrund

Reparaturaufwand	Schulabschluss					Berufsbereich		
	Ohne / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	FH-Reife	Abitur	Metall, Bau, Elektro	Anderere	Schüler, Studenten
	%							
Keinen Aufwand	61,2	70,7	70,5	71,4	70,9	73,2	70,1	70,6
Geringen Aufwand	33,4	25,1	25,9	25,6	26,0	23,5	26,8	25,7
Einigen Aufwand	3,1	2,5	2,9	1,7	2,2	1,9	2,5	2,5
Großen Aufwand	2,3	1,7	0,7	1,2	1,0	1,4	0,6	1,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	93	628	1.509	363	1.620	439	1.766	1.751

Tab. 6-3c: Aktueller Reparaturaufwand am Pkw (Frage 9.6) – nach dem Schulabschluss und der Berufsgruppe

(20,6 %), die überwiegend von den Fahranfängern selbst gefahren werden, optisch oder technisch verändert sind, wird dies nur für 8,3 % der überwiegend von Anderen gefahrenen Autos berichtet.

6.2.6 Aktueller Reparaturaufwand

Wenn morgen die nächste Hauptuntersuchung (HU) fällig wäre, dann würden sieben von zehn der von Fahranfängern meistgenutzten Autos (70,5 %) nach deren eigener Einschätzung keinen Reparaturaufwand benötigen. Nach Auskunft der Fahran-

fänger sind die Wagen technisch in Ordnung. Ca. jedes vierte Auto der Fahranfänger (26,0 %) benötigte lediglich „geringen“ Reparaturaufwand. Mangelhafte Pkw, die „einigen Aufwand“ erforderten und Autos, deren Bestehen der HU aufgrund großer technischer Mängel fraglich wäre, werden nur von sehr wenigen Fahranfängern berichtet (2,5 % bzw. 1,1 %).

Die Entwicklung des geschätzten Reparaturaufwandes im Verlauf des ersten Jahres des Fahrer-

laubnisbesitzes veranschaulicht Bild 6-25.¹⁰⁰ Dabei ist ersichtlich, dass der Anteil an Pkw, der keinen aktuellen Reparaturaufwand aufweist, im Beobachtungszeitraum in der Gesamtstichprobe schwach und unter westdeutschen Fahranfängern etwas stärker um 70 % schwankt. Auch die Anteile der Pkw mit geringem Reparaturaufwand zeigen in beiden (Teil-)Stichproben eine ähnliche Entwicklung.

Deutliche Unterschiede bezüglich des Reparaturaufwandes sind zwischen jungen und älteren Fahranfängern zu erkennen. Unter den 17- bis 18-jährigen „Früheinsteigern“ sinkt mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes der Anteil der technisch einwandfreien Pkw; parallel hierzu steigt der Anteil der Wagen mit geringen technischen Mängeln. Unter älteren Fahranfängern zeigen die Kurvenverläufe der technisch einwandfreien Pkw bzw. der Fahrzeuge mit geringem Reparaturaufwand deutliche Schwankungen, ohne dass eine eindeutige Tendenz klar ersichtlich wäre. Während unter Frauen der Fahranfängeranteil mit einem Pkw ohne Reparaturaufwand im Zeitverlauf nicht stark variiert, sind unter Männern diesbezüglich stärkere Schwankungen sowie eine auf etwas höherem Niveau beginnende und auf dem Niveau der weiblichen Fahranfänger endende Entwicklung nachzuverfolgen. Umgekehrt ist der Anteil der Pkw mit geringem Reparaturaufwand unter Männern meist etwas niedriger als unter Frauen.

Tab. 6-3a-c differenziert die subgruppenspezifischen Anteile der Pkw der Fahranfänger mit unterschiedlichem technischem Zustand. Dabei sind lediglich die Unterscheidungen nach dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb und der regionalen Herkunft statistisch signifikant: 19- bis 24-jährige sog. „Mittlere Einsteiger“ fahren im Vergleich zu den beiden anderen Altersgruppen die Pkw mit dem schlechtesten technischen Zustand. Auch die ostdeutschen Fahranfänger fahren Autos mit höherem aktuellem Reparaturaufwand als ihre westdeutschen Pendanten.

Der geschätzte Reparaturaufwand beim meistgenutzten Auto ist signifikant höher, wenn es nicht dem Fahranfänger selbst gehört. Weder nach dem überwiegenden Fahrer des Pkw noch nach der Unterscheidung, ob der Wagen getunt oder nicht getunt ist, lassen sich nach den Angaben der Fahranfänger Unterschiede hinsichtlich des Reparaturaufwandes festmachen. Dagegen gibt es sehr wohl einen Zusammenhang zwischen dem Alter

des Pkw und dem geschätzten Reparaturaufwand: Parallel zur Verschlechterung des technischen Zustandes bzw. zur Erhöhung des abgeschätzten Reparaturaufwandes, steigt das Durchschnittsalter der Pkw von 7,2 Jahren („Keinen Aufwand“) über 10,4 Jahre („Geringer Aufwand“), 12,0 Jahre („Einer Aufwand“) bis auf 13,5 Jahre („Großer Aufwand“). Auch der Zusammenhang zwischen dem geschätzten Reparaturaufwand und der Motorleistung ist statistisch signifikant, aber zwischen den nach Motorleistungen unterteilten Gruppen uneinheitlich.

6.3 Fahrleistung im ersten Jahr der Fahrkarriere

Der zentrale Aspekt der Exposition junger Fahrer ist die Fahrtstrecke, die sie mit einem Pkw zurücklegen (Fahrleistung im km). Im Rahmen der Untersuchung wurde die Fahrleistung von den Fahranfängern zunächst pauschal retrospektiv für die gesamte bisherige Fahrerlaubnisbesitzdauer geschätzt (vgl. Abschnitt 6.3.1) und dann im Rahmen der Protokollierung der letzten sieben Tage noch einmal tagesgenau erfragt. Aus den Angaben des Wochenprotokolls werden die tägliche, wöchentliche und monatliche Fahrleistung errechnet (vgl. die Abschnitte 6.3.2ff). Differenzierungen nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes lassen die Entwicklung dieser Aufwandsmobilität nachvollziehen. Darüber hinaus wird die Fahrleistung für alle Fahranfänger und die Subgruppe der Pkw-Mobilien nach dem bereits bekannten Set unabhängiger Variablen differenziert. Abschließend erfolgt jeweils eine Betrachtung der Fahrleistungsentwicklung im Trend.

6.3.1 Gesamtfahrleistung der Fahranfängerkohorten

Ein erster grober Indikator für die Exposition der Fahranfänger ist die seit dem Fahrerlaubniserwerb als Autofahrer insgesamt zurückgelegte Fahrtstrecke. Diese wurde in kategorisierter Form erfragt. Die bisherige Gesamtfahrleistung muss jedoch in Abhängigkeit von der Fahrerlaubnisbesitzdauer betrachtet werden, da sich entsprechend des Erhebungsdesigns die Befragten hinsichtlich der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes unterscheiden und damit auch Unterschiede in der Gesamtfahrleistung verbunden sind. Bild 6-26a-b veranschaulicht die Häufigkeitsverteilung der kategorisierten selbst geschätzten Gesamtfahrleistung separat für jeden Monat des Fahrerlaubnisbesitzes. Dabei zeigt sich die sehr starke Konzentration auf eine

¹⁰⁰ Erneut wird sich dabei auf die bekannten Gruppen beschränkt, die als Pseudo-Panel interpretiert werden können (vgl. Abschnitt 5.3).

Fahrleistung von bis zu 500 km im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, die sich bereits im zweiten Monat deutlich abschwächt. In den darauf folgenden Monaten füllen sich auch die höheren Fahrleistungsklassen zusehends auf. Umgekehrt sinken plausiblerweise mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer die Anteile der Fahranfänger, die eher eine geringe Fahrleistung aufweisen.

Aus den Selbsteinschätzungen der bisherigen Gesamtfahrleistung geht hervor, dass lediglich 34 Fahranfänger – das sind 0,8 % der Befragten – seit ihrem Fahrerlaubniserwerb noch überhaupt nicht Auto gefahren sind. Bild 6-26a-b zeigt, dass der Anteil dieser bisher vollständig pkw-immobilen „Fahranfänger“ im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes relativ am höchsten ist. Ansonsten verteilen sich die wenigen entsprechenden Befragten über das gesamte erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes und beeinträchtigen das Gesamtbild eines kontinuierlichen Fahrerfahrungsaufbaus der Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität nicht.

Die in Bild 6-26a-b präsentierten Verteilungen der bisherigen Gesamtfahrleistung im Querschnitt lassen sich für jeden Monat des Fahrerlaubnisbesitzes durch ihren Median charakterisieren. Bild 6-27 stellt diese Maßzahlen in einer Verlaufsperspektive für die einzelnen Monatskohorten der jungen Fahrer vor, zusammen mit den sie jeweils umgebenden Quartilen.¹⁰¹ Plausiblerweise steigt die Fahrleistung seit dem Fahrerlaubniserwerb mit jedem weiteren Monat des Fahrerlaubnisbesitzes tendenziell an.

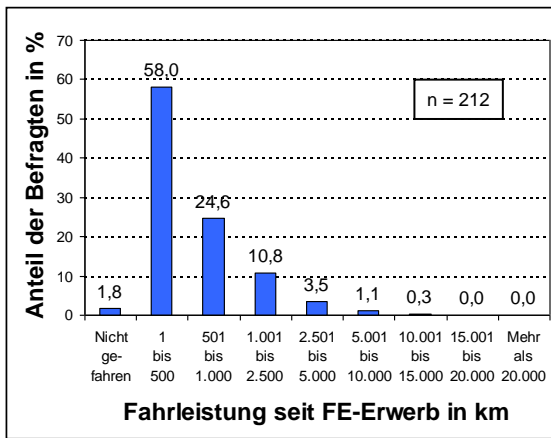
Statistische Tests zeigen signifikante Unterschiede zwischen allen Subgruppen der jeweiligen unabhängigen Variablen (vgl. Abschnitt 5.1) hinsichtlich des Medians der bisherigen Gesamtfahrleistung. Nachfolgend wird diese, differenziert nach den zwölf unterschiedenen Monatskohorten der Fahranfänger und den einzelnen Subgruppen, rein deskriptiv vorgestellt: Diese Beschreibungen geben einen ersten Überblick über die Entwicklung der Exposition im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes.

Bild 6-28 differenziert die bisherige Gesamtfahrleistung der Fahranfänger nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und dem Geschlecht und verdeutlicht die ab dem dritten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes – lediglich mit Ausnahme des fünften Monats – jeweils höheren Mediane der männlichen Fahranfänger. Männer fahren also bereits nach wenigen Monaten im Durchschnitt mehr Kilometer mit einem Auto als Frauen.

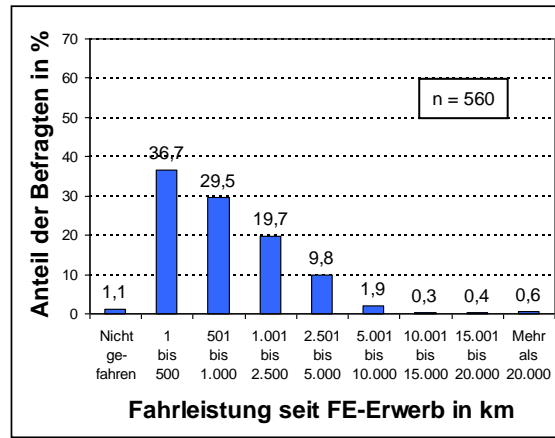
Die Differenzierung der selbst geschätzten Gesamtfahrleistung nach der Dauer der bisherigen Fahrkarriere und dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb veranschaulicht Bild 6-29. Dabei ist zu sehen, dass in den ersten beiden Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes noch keine Unterschiede zwischen den drei Altersgruppen („17 bis 18 Jahre“, „19 bis 24 Jahre“, „25 Jahre und älter“) festzustellen sind. In einer zweiten Phase, die das nächste halbe Jahr vom dritten bis zum achten Monat der Fahrkarriere umfasst, zeichnen sich dann die sog. „Früheinsteiger“ (17- und 18-Jährige) jeweils entweder durch einen höheren Median als ihre Vergleichsgruppen oder – bei gleichem Median – durch eine höhere untere Grenze des Interquartilsabstandes aus. Die letzten vier Monate des ersten Jahres der Fahrkarriere lassen schließlich keine durchgehende Struktur hinsichtlich der Unterscheidung der Gesamtfahrleistung nach dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb mehr erkennen.

Die Unterscheidung der selbst geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung der Fahranfänger nach der Herkunftsregion zeigt eine weitgehend ähnliche Entwicklung der Fahrleistung mit fortschreitender Fahrerlaubnisbesitzdauer in West und Ost (vgl. Bild 6-30). Die geringen Unterschiede sind uneinheitlich, so weisen z. B. im dritten, achten, zehnten und elften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes Fahranfänger aus den alten Bundesländern entweder einen höheren Median oder einen Interquartilsabstand auf, der auf eine geringere Streuung der durchschnittlichen Gesamtfahrleistung verweist. Umgekehrt trifft dies im sechsten, neunten und zwölften Monat auf Fahranfänger aus den neuen Bundesländern zu.

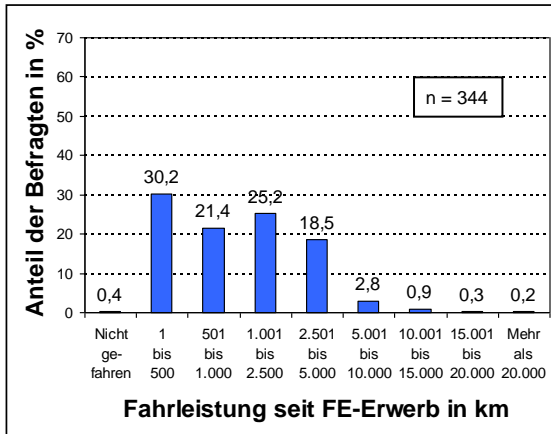
¹⁰¹ Jeder Balken dieser Graphik beschreibt den Wertebereich der Fahrleistung, in dem 50 % der Mitglieder einer Fahranfängerkohorte liegen. Den Abstand zwischen dem oberen und dem unteren Ende des abgedruckten Balkens nennt man Interquartilsabstand. Je 25 % der Fahranfänger weisen eine größere bzw. kleinere Fahrleistung aus. Die schwarzen Querstreifen in den Balken kennzeichnen den jeweiligen Median, d. h. genau die Hälfte der Fahranfänger mit einer bestimmten monatlichen Fahrerlaubnisbesitzdauer weist eine größere Fahrleistung aus und 50 % eine kleinere.



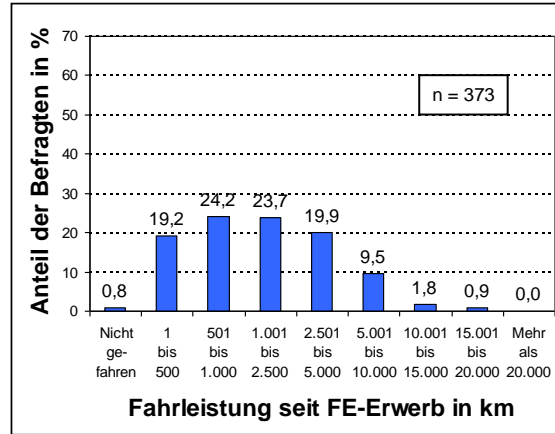
1. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



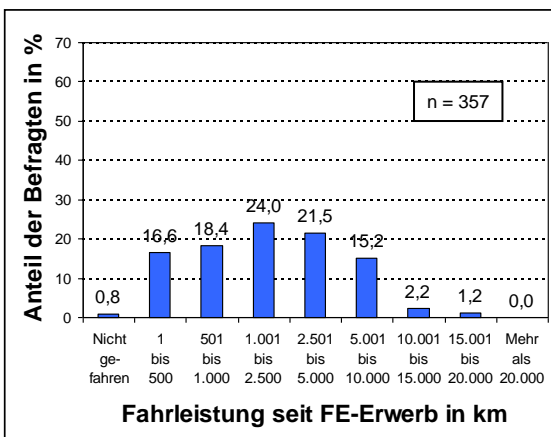
2. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



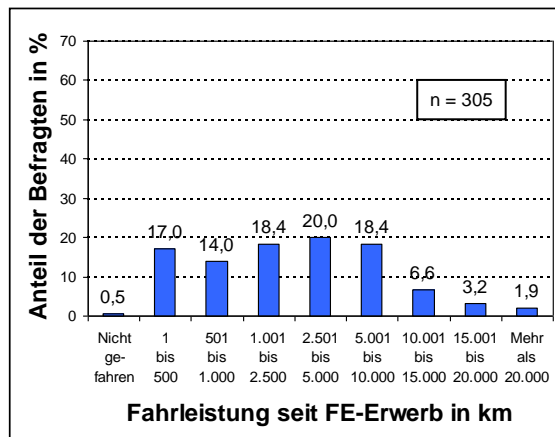
3. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



4. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

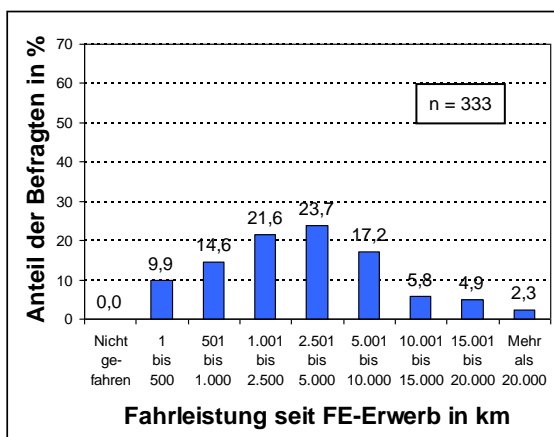


5. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

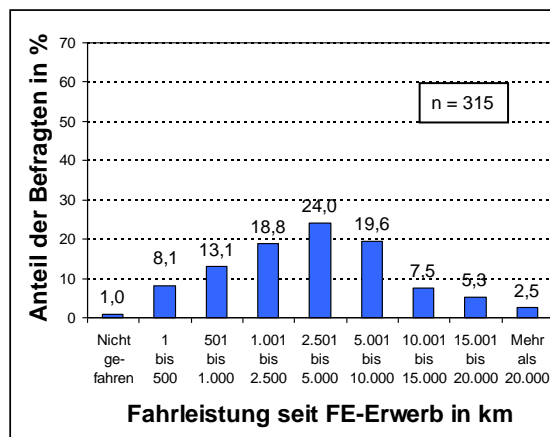


6. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

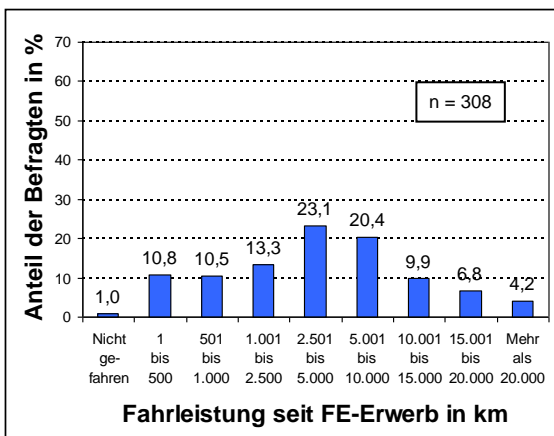
Bild 6-26a: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisenerwerb (Frage 4.1) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (monatsunterschiedliche n)



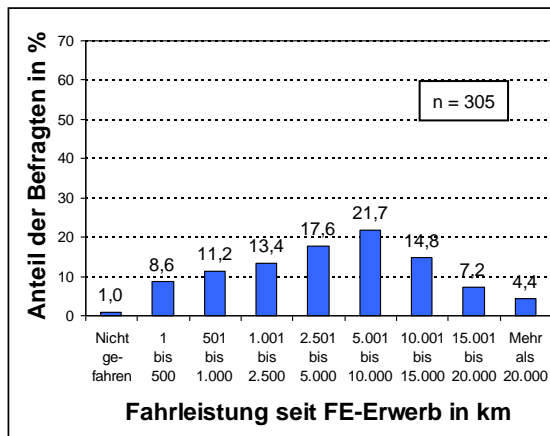
7. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



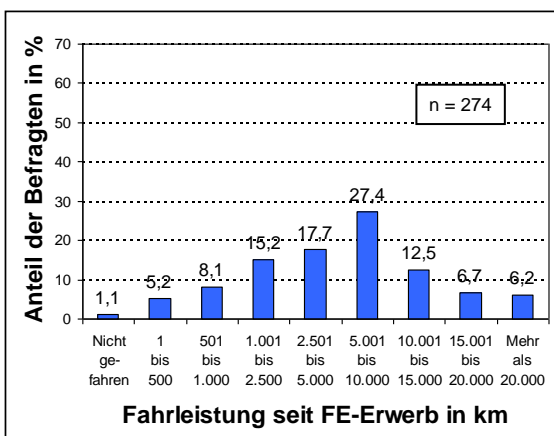
8. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



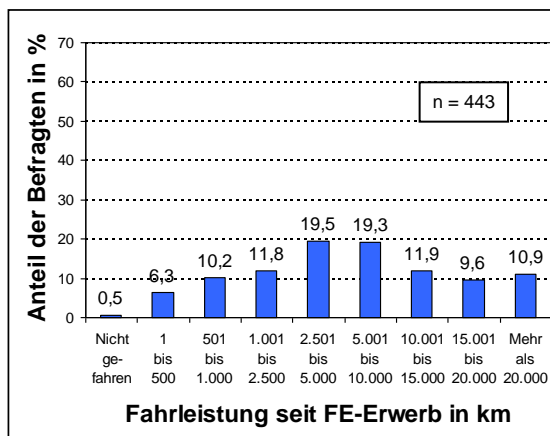
9. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



10. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



11. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



12. Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

Bild 6-26b: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubniswerb (Frage 4.1) – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (monatsunterschiedliche n)

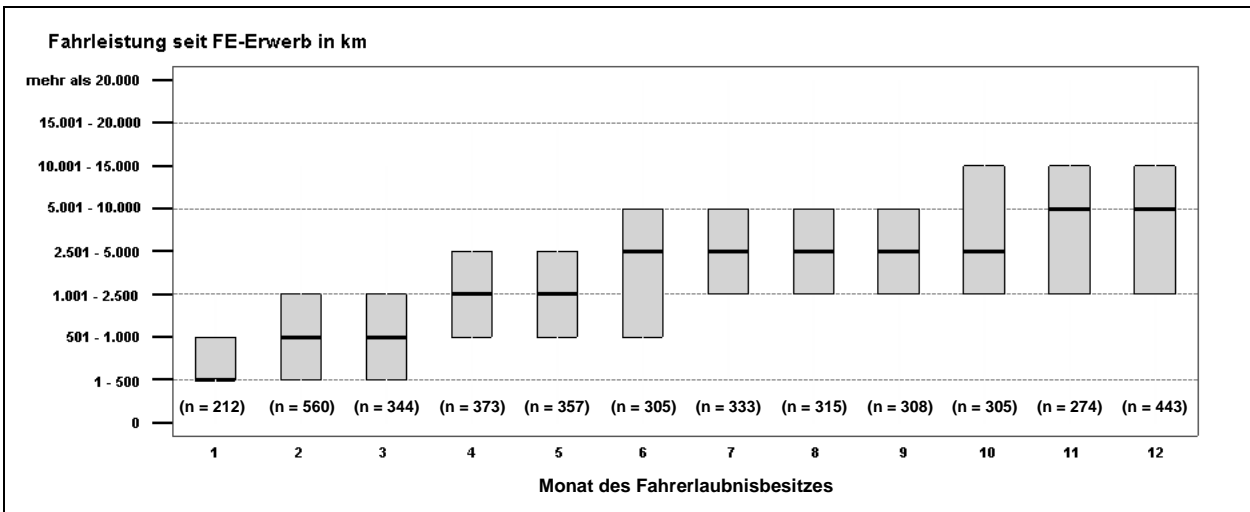


Bild 6-27: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisenerwerb in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 4.129)

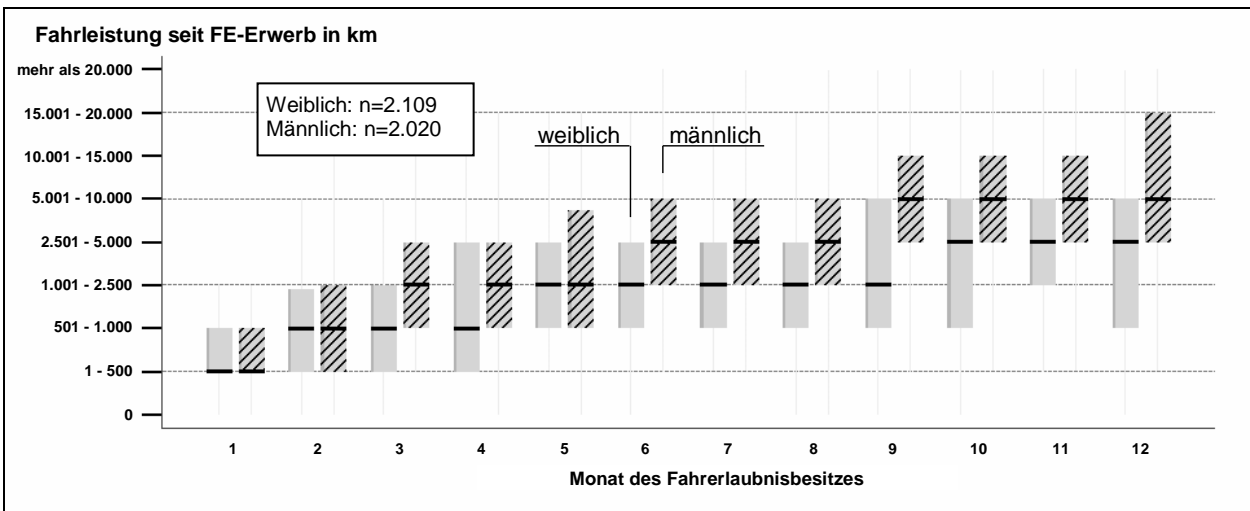


Bild 6-28: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisenerwerb in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und dem Geschlecht (n = 4.129)

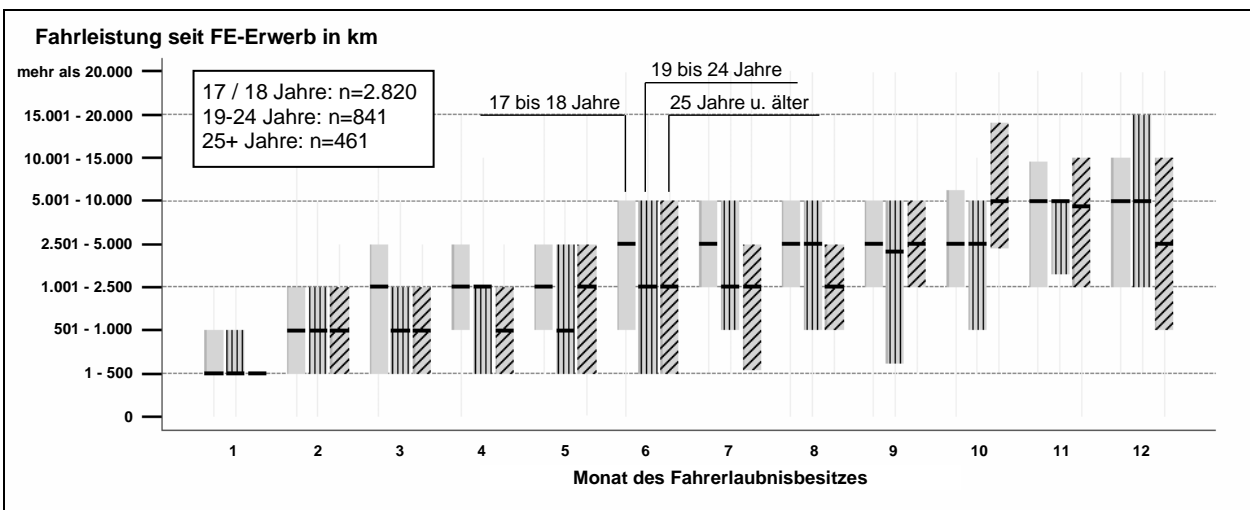


Bild 6-29: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisenerwerb in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und dem Alter beim Fahrerlaubnisenerwerb (n = 4.121)

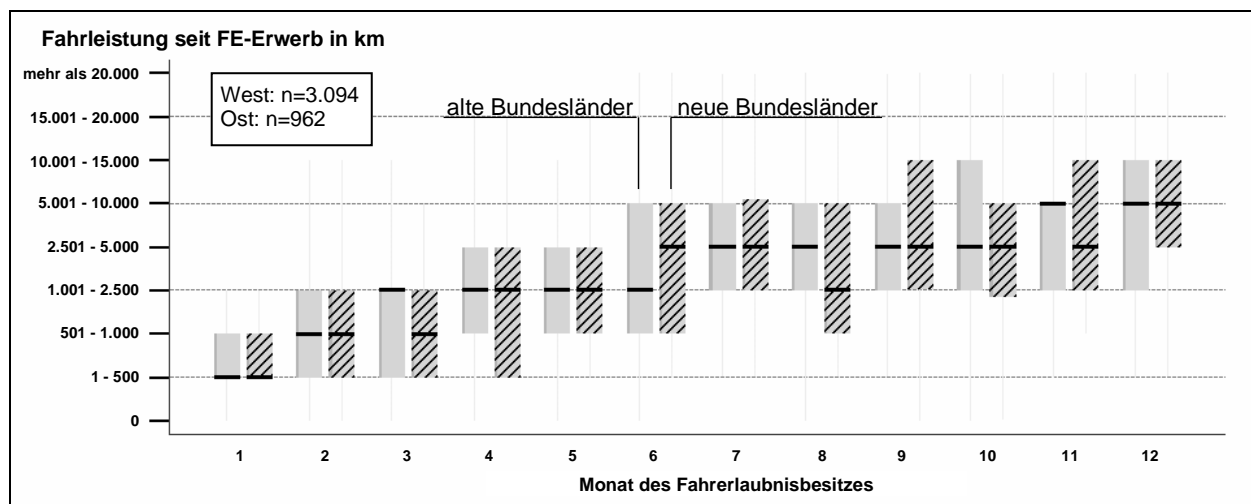


Bild 6-30: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisbesitz in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und der Herkunftsregion (n = 4.056)

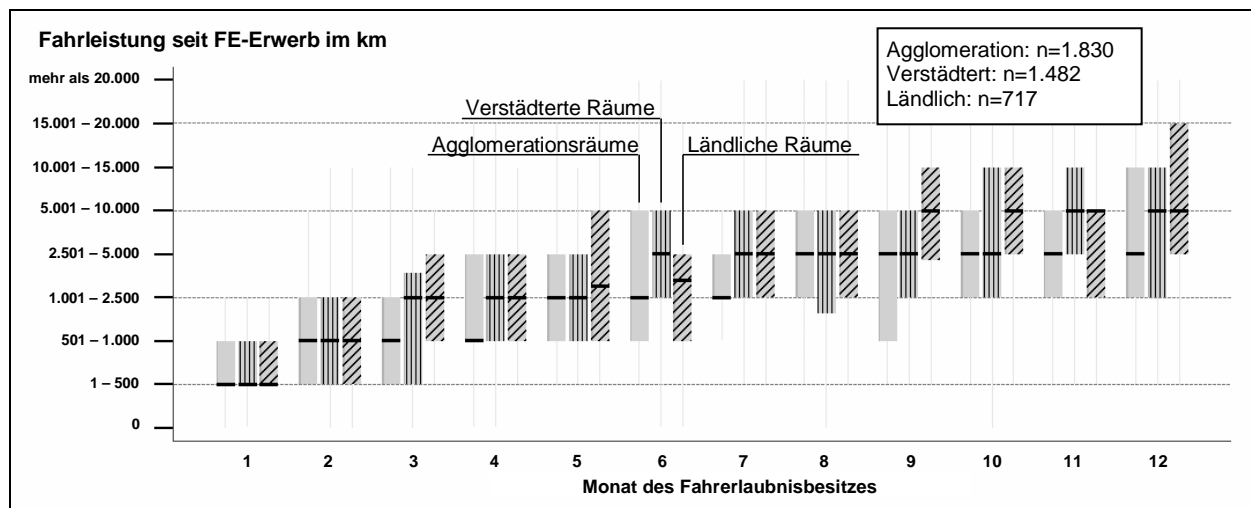


Bild 6-31: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisbesitz in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und dem Regionsgrundtyp (n = 4.029)

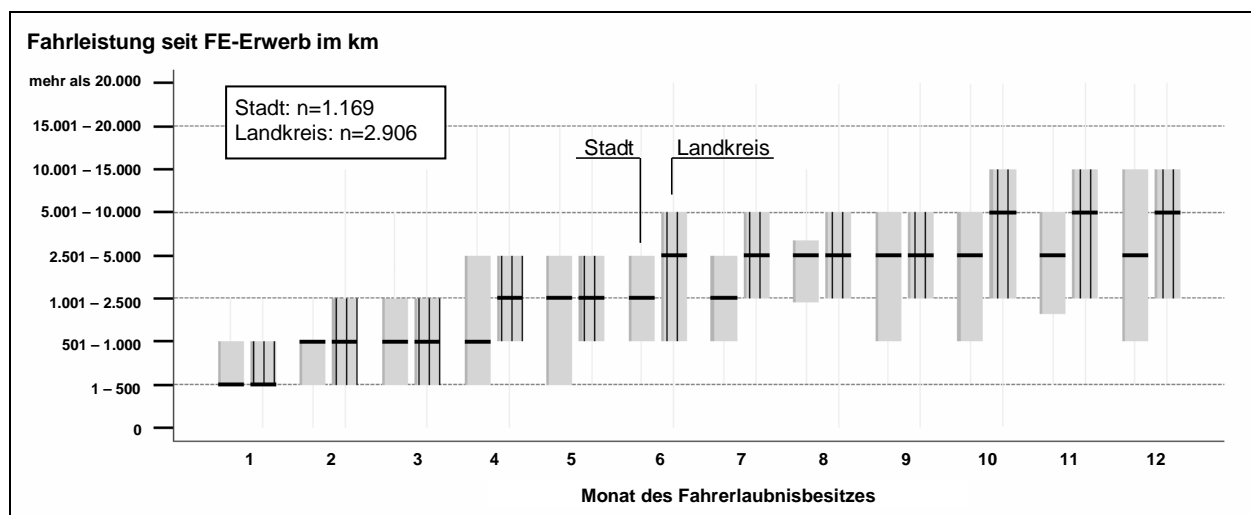


Bild 6-32: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisbesitz in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und der Lokalisierung der größten Fahrerfahrung (n = 4.075)

Die Differenzierung nach dem Regionsgrundtyp („Agglomerationsräume“, „Verstädterte Räume“, „Ländliche Räume“) verweist auf interessante siedlungsstrukturell bedingte Unterschiede in der Entwicklung der Gesamtfahrleistung (vgl. Bild 6-31). In den ersten beiden Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes zeigen sich keine Unterschiede zwischen den drei Regionsgrundtypen. Danach zeigen Fahranfänger aus Agglomerationsräumen allein in sechs der zehn verbleibenden Monate des Beobachtungszeitraums einen im Vergleich zu den anderen beiden Grundtypen niedrigeren Median. Junge Fahrer aus ländlichen Räumen weisen dagegen in fünf dieser Monate entweder einen höheren Median als die beiden Vergleichsgruppen aus oder – bei gleichem Median – eine höhere untere Grenze des Interquartilsabstandes. In zwei weiteren Monaten trifft dieser Befund auch auf Fahranfänger aus verdäderten Räumen zu. Damit zeichnet sich ein Bild, das – ab dem dritten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes – auf eine höhere Gesamtfahrleistung in Regionen mit geringerer Bevölkerungsdichte verweist.

Der soeben herausgestellte Befund wird in Bild 6-32 verstärkt, das über die ersten zwölf Monate des Fahrerlaubnisbesitzes unterscheidet, ob die Fahrerfahrung meist in einer kreisfreien Stadt oder einem Landkreis erworben wird. Bereits im zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und dann durchgehend vom vierten bis zum zwölften Monat zeigt sich bei Fahranfängern aus Landkreisen entweder ein höherer Median oder eine höhere untere Grenze des Interquartilsabstandes. Fahranfänger „vom Land“ berichten also eine vergleichsweise höhere Gesamtfahrleistung als ihre Pendanten „aus der Stadt“.

Hinsichtlich des Migrationshintergrundes zeigen sich unter Fahranfängern mit maximal bis zu drei Monaten Fahrerfahrung keine Unterschiede in der Gesamtfahrleistung (vgl. Bild 6-33). Erst unter Fahranfängern mit bis zu einem weiteren halben Jahr an Fahrerfahrung deutet sich eine größere Gesamtfahrleistung unter Fahranfängern ohne Migrationshintergrund an. Während im elften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes Fahranfänger mit Migrationshintergrund einen höheren oberen Rand des Interquartilsabstandes aufweisen, zeigt sich im letzten betrachteten Monat erneut das vertraute Bild einer größeren Gesamtfahrleistung unter Fahranfängern ohne Migrationshintergrund.

Bild 6-34 zeigt die Unterschiede in der selbst geschätzten Gesamtfahrleistung nach der Fahrerlaubnisbesitzdauer und dem (bisherigen oder angestrebten) Schulabschluss. Dabei fällt im zweiten Halbjahr des betrachteten Zeitraums des Fahrerlaubnisbesitzes besonders die exponierte Rolle der Fahranfänger mit Hauptschulabschluss auf. Diese Fahrer zeigen in diesen sechs Monaten zwei Mal den höchsten Median und zwei Mal die höhere untere oder obere Interquartilsgrenze.

Abschließend zu diesem Themenkomplex differenziert Bild 6-35 die Entwicklung der selbst geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung nach den gruppierten Berufsbereichen. Bereits ab dem ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes ist dabei zu erkennen, dass Fahranfänger aus der Metall-, Bau- oder Elektro-Branche in allen zwölf Monatskohorten durch einen höheren Median oder höhere Interquartilsabstände eine höhere Gesamtfahrleistung als die Vergleichsgruppen indizieren. Umgekehrt weisen nichtberufstätige Personen in acht Monatskohorten die geringste Gesamtfahrleistung aus.

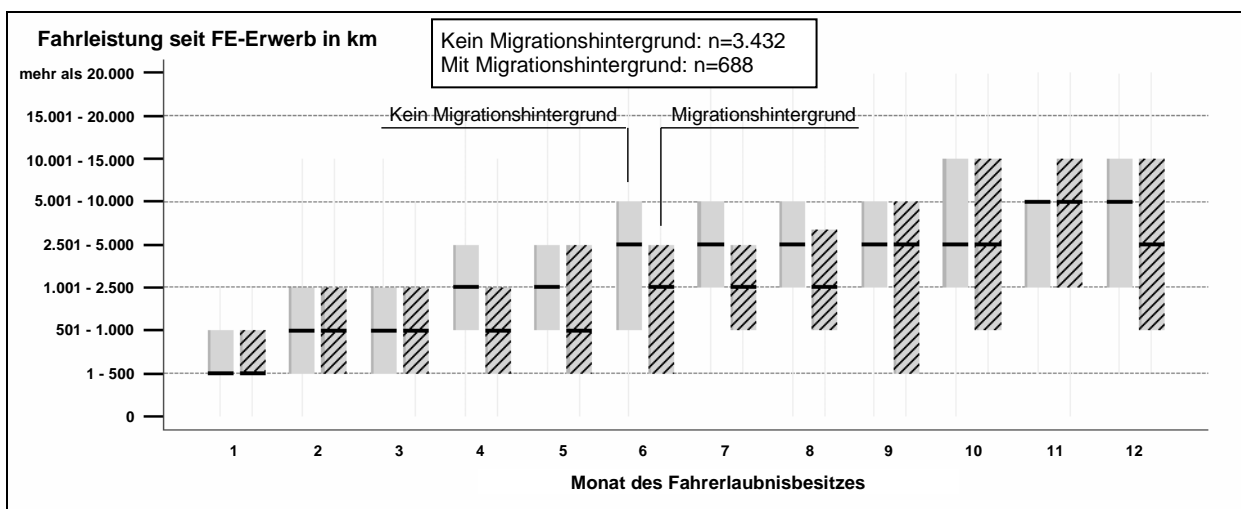


Bild 6-33: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisserwerb in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und dem Migrationshintergrund (n = 4.120)

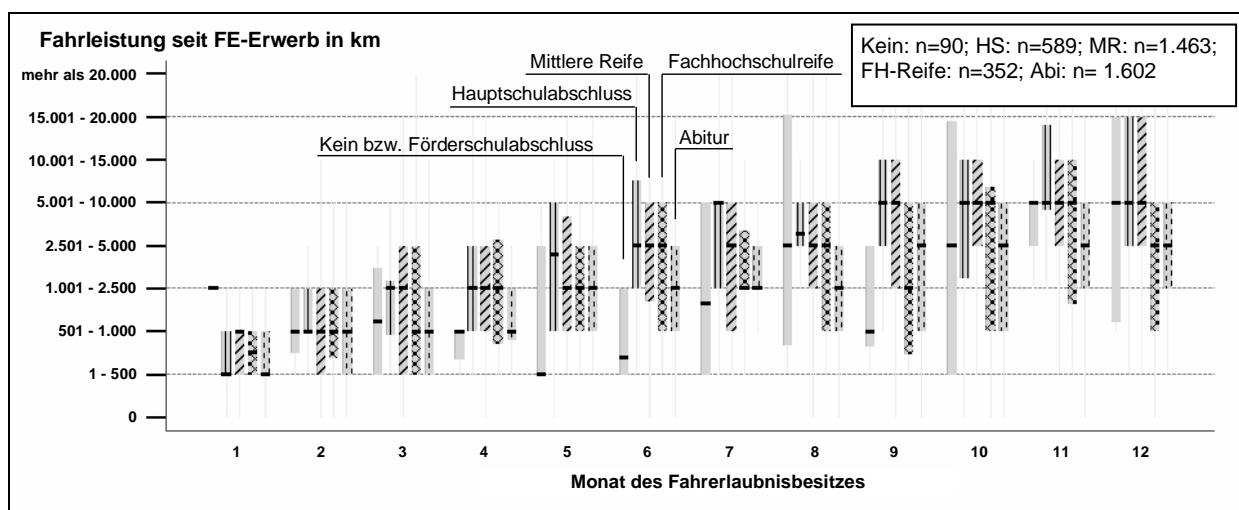


Bild 6-34: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisbesitz in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und dem Schulabschluss (n = 4.096)

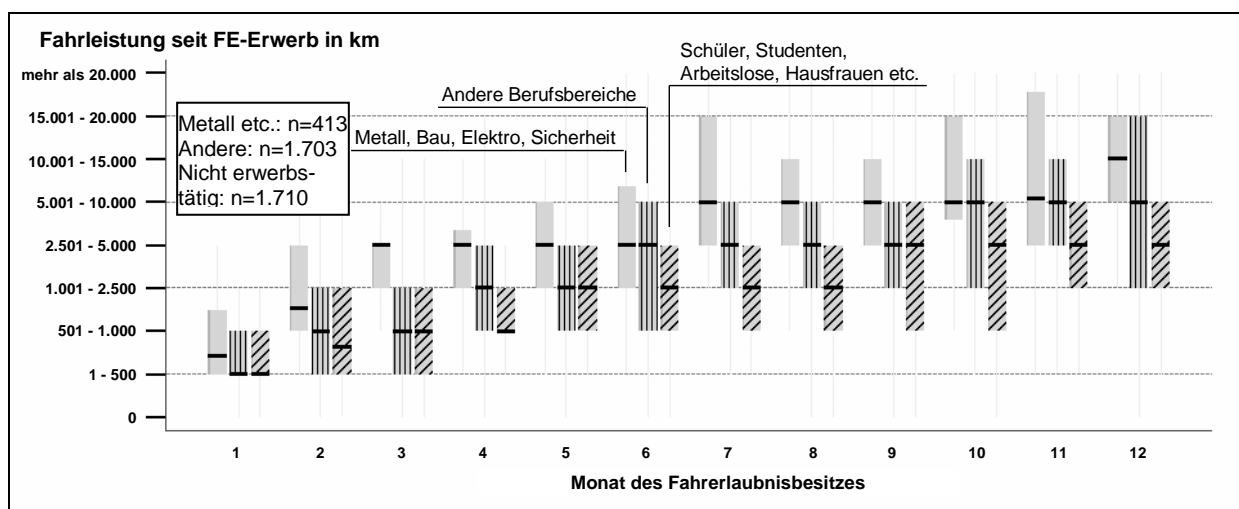


Bild 6-35: Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung seit dem Fahrerlaubnisbesitz in km (Frage 4.1), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und den Berufsbereichen (n = 3.827)

6.3.2 Durchschnittliche tägliche Fahrleistung aller Fahranfänger und Pkw-mobiler Fahranfänger, Entwicklung nach Wochentagen sowie subgruppenspezifische Unterschiede

Die in Abschnitt 6.3.1 berichtete bisherige Gesamtfahrleistung beruht auf einer pauschalen Schätzung der Fahranfänger über die gesamte Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes. Für die Berechnung der tages-, wochen- und monatsbezogenen Fahrleistungen werden nachfolgend die zeitnah ermittelten Fahrleistungsangaben zu den letzten sieben Tagen vor der Befragung zugrunde gelegt.

Anhand des sog. „Wochenprotokolls“ im Fragebogen der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (Frage 6) errechnet sich eine durchschnittliche Tagesfahr-

leistung von 22,6 km (Median) bzw. 32,0 km (arithmetischer Mittelwert) im ersten Jahr selbstständiger Pkw-Mobilität.¹⁰² In diese Berechnung gehen auch die Tage ein, an denen die jungen Fahrer – unabhängig davon, ob sie ein Auto zur Verfügung haben oder nicht – kein Auto gefahren sind, also hinsichtlich des hier interessierenden Verkehrsmittels Pkw immobil sind.

Bild 6-36 gibt einen Überblick über die durchschnittliche Fahrleistung als Pkw-Fahrer an den einzelnen Wochentagen. Offensichtlich sind die Fahranfänger montags bis donnerstags täglich weniger mit dem Auto unterwegs, die Hälfte von

¹⁰² Dieser Mittelwert wird nur für jene Fahranfänger errechnet, für die zu mindestens vier von sieben Tagen Fahrleistungsangaben vorliegen.

ihnen fährt lediglich bis zu 15 km.¹⁰³ Freitags wird am meisten gefahren, hier beträgt der Median 20 km. Auch an Samstagen sind die Fahranfänger mit $\bar{x} = 18$ km Pkw-mobiler als unter der Woche. An Sonntagen wird im Wochenverlauf am wenigsten Auto gefahren ($\bar{x} = 10$ km). Die durchweg deutlich höheren arithmetischen Mittelwerte verweisen auf sog. „Ausreißer“, d. h. Fahranfänger mit einer sehr hohen Fahrleistung. Es liegt nahe, den Grund für die erhöhte Auto-Mobilität an Freitagen und Samstagen im Freizeitverhalten der jungen Fahrer zu vermuten. Diese Hypothese wird in Abschnitt 6.4 ausführlich diskutiert.

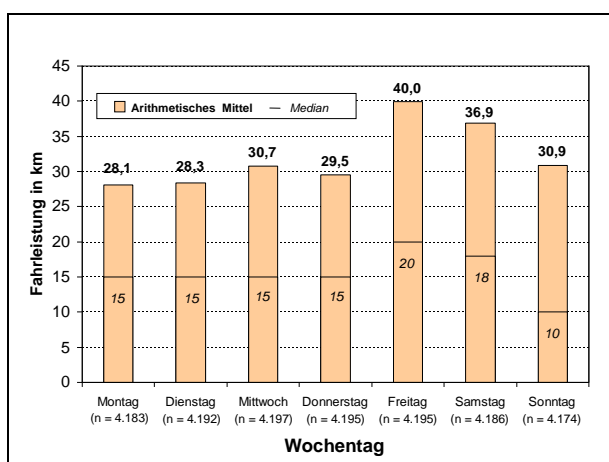


Bild 6-36: Durchschnittliche Tagesfahrleistung (Frage 6.8), arithmetische Mittel und Mediane – nach den Wochentagen (tagesunterschiedliche n)

Aufgrund des Lebensstils (vgl. Abschnitt 3.3.2) der überwiegend jungen Fahranfänger ist zu vermuten, dass die Freizeitmobilität einen bedeutenden Platz in ihrem Fahrverhalten einnimmt. Darüber hinaus deutet auch die Unfallstatistik darauf hin, dass in der weiteren Analyse der Exposition der Fahranfänger eine Unterscheidung zwischen der von Montag bis Donnerstag dauernden „verkürzten“ Arbeitswoche und dem „verlängerten“ Wochenende sinnvoll erscheint.

Entwicklung der täglichen Fahrleistung aller Fahranfänger an allen Wochentagen

Entsprechend den Ausführungen in den Abschnitten 4.1.1 und 5.3 lassen sich die Angaben zur Fahrleistung für die aus der Befragungsstichprobe gebildeten Monatskohorten der Fahranfänger als Zeitreihe interpretieren, welche die durchschnittliche Entwicklung der Fahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Fahrkarriere abbildet.

Bild 6-37 dokumentiert zunächst die Mediane¹⁰⁴ der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung der zwölf Monatskohorten für alle Fahranfänger, unabhängig davon, ob sie an einem Tag als Pkw-Fahrer mobil waren oder nicht. Dabei wird ersichtlich, wie der Median in den ersten fünf Monaten meist zwischen 21 km und 22 km pro Tag liegt, ab dem sechsten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes ansteigt und den Rest des ersten Jahres zwischen 22 km und 25 km schwankt. Allerdings sind diese Unterschiede nicht statistisch signifikant.

Tab. 6-4 listet neben den Medianen auch die arithmetischen Mittelwerte und Standardabweichungen für jede Fahranfängerkohorte auf. Des Weiteren wird nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb und der Herkunftsregion unterschieden. Damit werden subgruppenspezifischen Informationen für die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung zur Verfügung gestellt. Für die Fahranfänger aus den neuen Bundesländern sind aufgrund der zum Teil

¹⁰³ Das deutlich niedrigere Niveau der wochentagsgenauen Fahrleistungen ist auf die Anzahl der Pkw-immobilen Fahranfänger zurückzuführen, die in die jeweiligen Berechnungen mit dem Wert „0“ eingehen. Ihre Zahl schwankt montags bis donnerstags zwischen 1.400 und 1.450, sinkt an Freitagen auf 1.182, an Samstagen auf 1.368 und steigt an Sonntagen auf den Höchstwert von 1.813. In der vorhergehenden Wochenbetrachtung sind dagegen lediglich 259 Fahranfänger an keinem Tag der Berichtswoche als Pkw-Fahrer unterwegs.

¹⁰⁴ Die Häufigkeitsverteilungen der berechneten durchschnittlichen Fahrleistungen sind – aufgrund Pkw-immobiler Fahranfänger einerseits und einigen jungen Fahrern mit sehr vielen gefahrenen km in der Berichtswoche andererseits – nahezu durchgehend nicht annähernd normalverteilt. Aufgrund dessen erscheinen die Mediane der Fahrleistungen der zwölf Fahranfängerkohorten im Vergleich zu den arithmetischen Mittelwerten meist als aussagekräftigere Maße der zentralen Tendenz. Lediglich die monatliche Fahrleistung ist auf der Ebene der individuellen Fahranfänger annähernd normalverteilt und wird deshalb auch auf der später betrachteten Aggregationsebene der Monate des Fahrerlaubnisbesitzes in Form der arithmetischen Mittelwerte vorgestellt (vgl. Abschnitt 6.3.4). Die entsprechenden Mediane sind auch dort den zugehörigen Tabellen zu entnehmen.

In die Berechnungen gehen hier und bei den nachfolgenden vergleichbaren Auswertungen nur Befragte ein, für die zur Fahrleistung, der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und der Zugehörigkeit zur (Sub-)Population gültige Angaben vorliegen. Deshalb können sowohl der „Index 100“-Wert der Fahrleistung als auch die zur Berechnung verwendete Fallzahl („n“) von den entsprechenden Werten, die unabhängig von der Fahrerlaubnisbesitzdauer oder der Zugehörigkeit zu einer bestimmten (Sub-)Population errechnet wurden, abweichen.

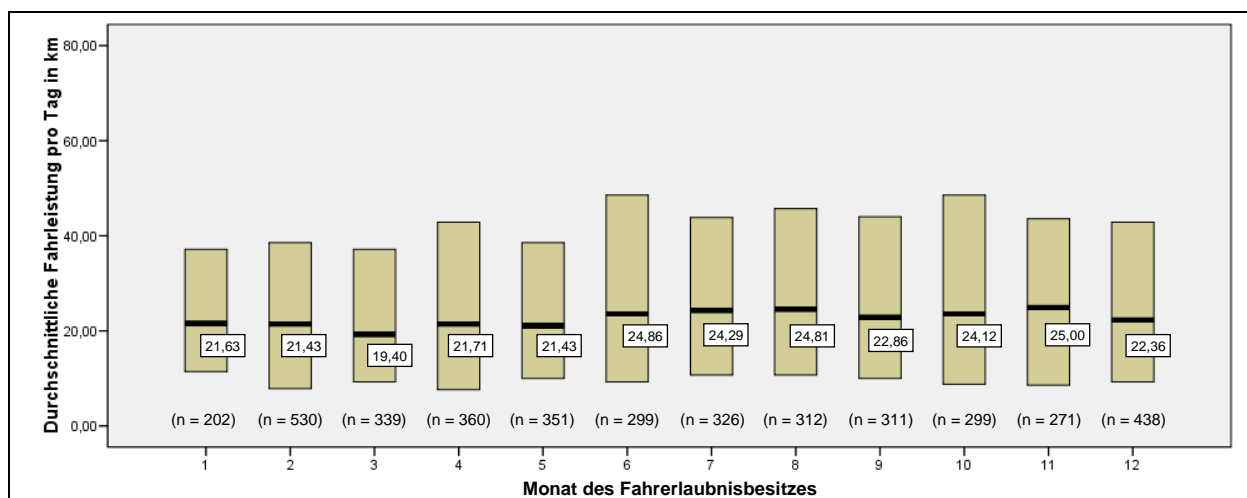


Bild 6-37: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an allen Wochentagen (Frage 6.8), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 4.039)

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes											Insgesamt	
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		12.
Tagesdurchschnittliche Fahrleistung in km														
Insgesamt														
Insgesamt	\bar{x}	21,63	21,43	19,40	21,71	21,43	24,86	24,29	24,81	22,86	24,12	25,00	22,36	22,57
	\bar{x}	28,33	27,91	29,01	33,40	29,99	37,17	33,74	34,28	33,77	33,21	31,60	32,65	32,02
	s	24,33	26,07	34,40	40,32	30,97	44,59	34,14	43,02	37,30	33,83	29,80	38,24	35,04
	n	202	530	339	360	351	299	326	312	311	299	271	438	4.206
Geschlecht														
Männer	\bar{x}	22,81	25,71	23,71	27,00	26,53	26,53	29,88	34,29	28,56	27,14	25,36	24,29	27,14
	\bar{x}	31,40	32,30	34,97	41,95	35,19	41,32	42,59	43,07	41,13	38,30	34,27	38,31	37,67
	s	28,12	29,02	39,73	50,42	35,44	52,68	39,65	54,27	43,00	39,83	32,76	43,68	40,78
	n	95	253	170	147	186	149	156	153	166	141	140	219	2.080
Frauen	\bar{x}	20,71	17,92	16,34	18,58	17,14	21,08	18,57	19,29	16,66	21,43	23,22	18,94	18,86
	\bar{x}	25,59	23,91	23,04	27,53	24,10	33,08	25,67	25,77	25,31	28,69	28,73	26,97	26,48
	s	20,11	22,38	26,87	30,35	23,71	34,48	25,79	25,56	27,23	26,77	26,09	30,95	27,21
	n	107	278	169	214	164	151	171	158	145	159	131	219	2.127
Alter beim Fahrerlaubniserwerb														
17 / 18 Jahre	\bar{x}	22,83	23,22	19,52	21,77	22,32	25,00	23,01	24,77	24,29	25,33	23,43	23,57	23,14
	\bar{x}	30,22	30,67	26,34	31,46	30,48	32,87	32,80	30,44	33,44	32,28	31,49	32,74	31,35
	s	26,51	27,94	25,04	31,06	30,02	30,34	34,12	27,40	34,39	32,21	29,64	33,56	30,34
	n	148	323	232	238	250	219	241	236	217	220	197	282	2.913
19+ Jahre	\bar{x}	21,57	17,14	18,73	20,37	18,69	23,57	28,57	24,03	19,52	16,40	25,71	19,62	21,00
	\bar{x}	23,07	23,61	34,82	37,17	28,78	48,97	36,37	46,18	34,52	35,82	31,90	32,47	33,51
	s	15,90	22,25	48,56	53,96	33,35	69,08	34,27	71,59	43,44	38,10	30,45	45,61	43,79
	n	53	208	107	122	100	80	85	76	95	79	74	156	1.293
Herkunftsregion														
Westen	\bar{x}	23,76	21,64	18,96	21,96	19,91	23,35	22,56	25,02	21,78	23,39	25,00	22,86	22,42
	\bar{x}	29,50	27,91	25,98	34,28	29,09	34,75	31,53	34,98	31,73	32,24	31,82	34,18	31,67
	s	23,67	25,04	27,51	42,07	29,88	35,58	32,56	44,58	33,41	33,80	29,72	40,30	34,22
	n	121	264	250	284	267	241	283	257	251	235	219	365	3.163
Osten	\bar{x}	19,42	20,64	21,59	23,43	27,18	27,77	31,99	23,52	34,92	34,68	23,29	21,59	23,86
	\bar{x}	27,27	27,89	40,37	33,37	34,89	48,60	45,79	34,51	46,79	39,37	30,25	26,56	34,23
	s	25,44	26,83	48,91	34,12	35,14	70,73	42,47	35,79	52,16	34,13	30,22	25,58	37,98
	n	78	259	83	71	79	57	41	46	51	59	45	68	976

Tab. 6-4: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an allen Wochentagen (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

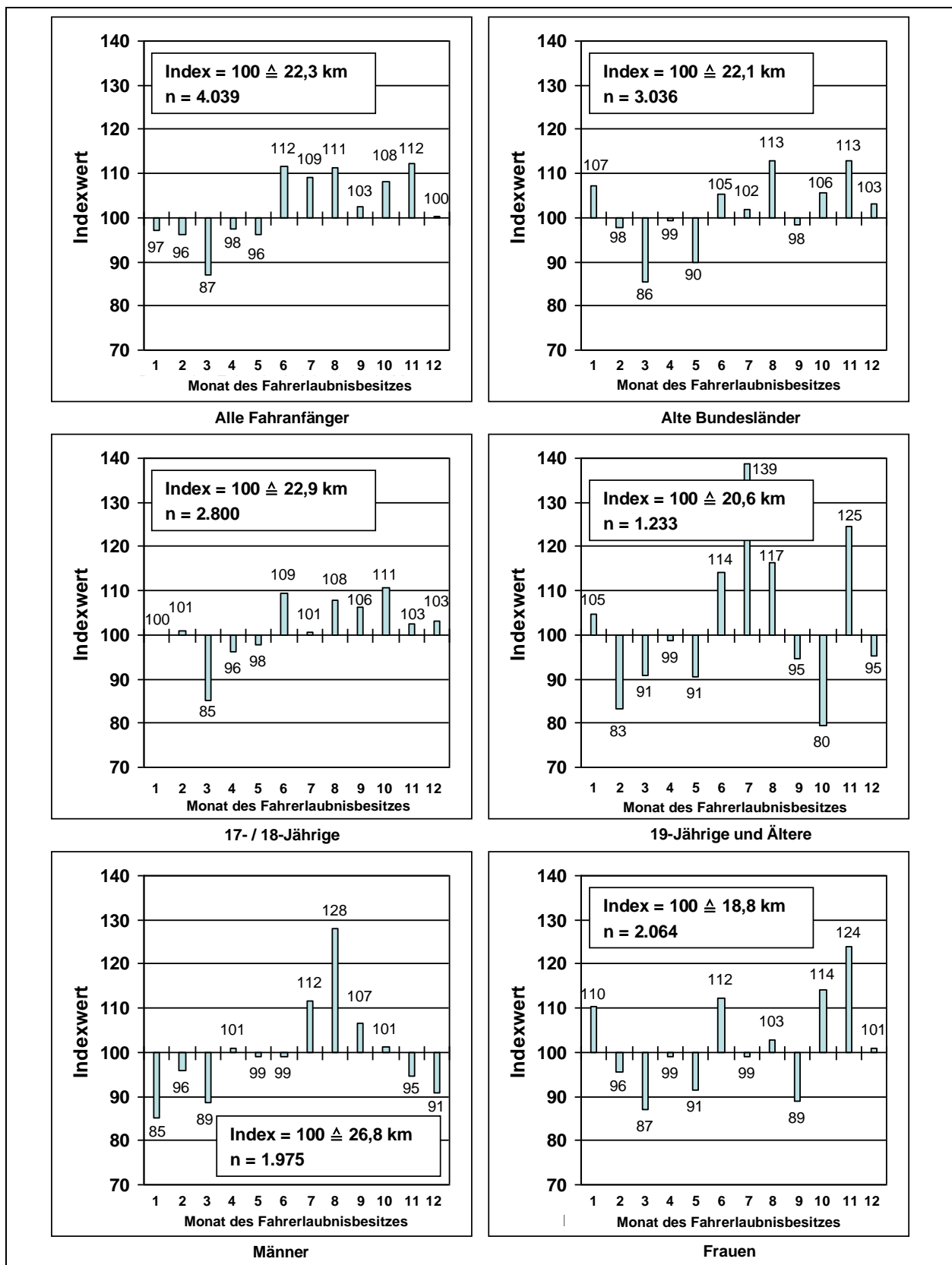


Bild 6-38: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Tagesfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), alle Fahranfänger, an allen Wochentagen – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

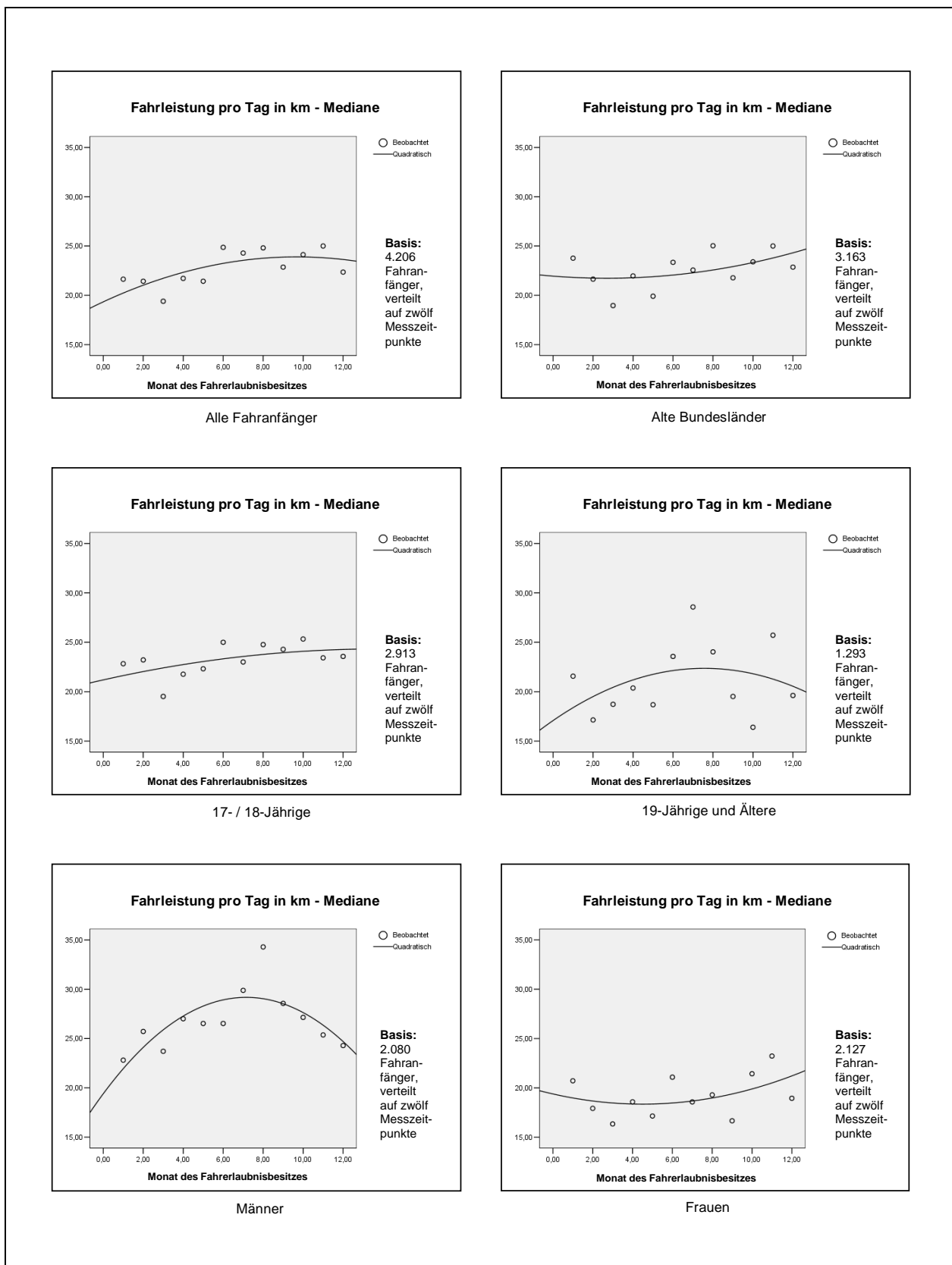


Bild 6-39: Verlaufskurven der Tagesfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der Mediane der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), alle Fahrer an allen Wochentagen – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Alle Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.479	4,137	2	9	.053	19,337	0,942	-0,049
Alte Bundesländer	.233	1,369	2	9	.303	21,945	-0,160	0,030
17- / 18-Jährige	.306	1,985	2	9	.193	21,196	0,453	-0,016
19-Jährige und Ältere	.116	0,588	2	9	.576	17,082	1,397	-0,092
Männer	.554	5,588	2	9	.026	19,400	2,732	-0,191
Frauen	.194	1,083	2	9	.379	19,380	-0,459	0,051

Tab. 6-5: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Tagesfahrleistung an allen Wochentagen – alle Fahranfänger

unzureichenden Stichprobenumfänge in den Monatskohorten keine statistisch prüfbareren Veränderungen nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes möglich (vgl. Abschnitt 5.3).

In Bild 6-38 werden die Mediane der täglichen Fahrleistung für jeden Monat des Fahrerlaubnisbesitzes ins Verhältnis zum Gesamtjahres-Median gestellt.¹⁰⁵ Betrachtet man in dieser Art und Weise zunächst alle Fahranfänger zusammen, zeigen sich in den ersten fünf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes mehr oder weniger unterdurchschnittliche Fahrleistungen, in fünf der verbleibenden sieben Monate des ersten Jahres dagegen eine um 8 % bis 12 % überdurchschnittliche tägliche Fahrleistung. Die Subgruppe der Fahranfänger aus den alten Bundesländern zeigt eine – mit Ausnahme des ersten Monats – ähnliche Entwicklung, wobei sowohl die unter- als auch die überdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen etwas prononcierter zu Tage treten.

Nach durchschnittlichen Fahrleistungen in den ersten beiden Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes sackt die Fahrleistung der 17- und 18-Jährigen im dritten Monat auf nur noch rund 85 % des erstjährigen Tagesdurchschnitts ab, erholt sich aber in den folgenden beiden Monaten und zeigt sich im Rest des ersten Jahres durchweg überdurchschnittlich. Dagegen sind die Abweichungen vom erstjährigen Tagesdurchschnitt unter den 19-Jährigen und Älteren deutlich stärker und ungleichmäßiger. Sie reichen von 139 % im siebten Monat bis zu lediglich 80 % im neunten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes.

Die monatsdurchschnittliche tägliche Fahrleistung unter Männern beginnt stark unterdurchschnittlich,

¹⁰⁵ Hierzu wird für jede der sechs als Pseudo-Panel interpretierbaren (Sub-)Populationen der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ der Median der täglichen Fahrleistung – über das gesamte erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes betrachtet – gleich 100 gesetzt. Die abgebildeten Balken dokumentieren für jeden einzelnen Monat des Fahrerlaubnisbesitzes die beobachtbaren Abweichungen von diesem erstjährigen Tagesdurchschnittswert und können als Prozentwerte interpretiert werden.

nähert sich in den Folgemonaten der jahresdurchschnittlichen Tagesfahrleistung an und weist im dritten Quartal mehr oder weniger stark überdurchschnittliche Werte auf, mit einem Maximum von 128 % im achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes. Im elften und zwölften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes sind wieder unterdurchschnittliche Werte zu verzeichnen.

Unter weiblichen Fahranfängern zeigt sich dagegen eine weniger einheitliche aber in ihren Abweichungen vom ganzjährigen Tagesdurchschnitt ähnlich stark ausgeprägte Indexentwicklung wie unter Männern.

Die Entwicklung der Fahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – ausgedrückt in den zwölf monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen – kann auf der aggregierten Ebene der Monatskohorten als Verlaufskurve („Ausgleichskurve“) dargestellt werden. Ihre Berechnung erfolgt in einem Regressionsverfahren mittels der sog. „Methode der kleinsten Quadrate“. Die Kurve wird dabei so durch die Menge der Datenpunkte gelegt, dass der Abstand zwischen ihr und jedem Datenpunkt möglichst gering ist. Dabei hat sich ein quadratisches Modell¹⁰⁶ im Vergleich zu einer linearen Regressionsgleichung durchweg als bessere Anpassung an die empirischen Daten erwiesen.

Da aus dem ersten Jahr der Fahrkarriere „nur“ zwölf Datenwerte vorliegen, sollten die nachfolgend präsentierten Verlaufskurven zunächst deskriptiv als intuitiv eingängliche Veranschaulichung der längerfristigen Entwicklung der jeweiligen Fahrleistung interpretiert werden.^{107 108}

¹⁰⁶ Eine quadratische Funktion lässt sich durch die Funktionsgleichung $y = ax^2 + bx + c$ ausdrücken. Die gezeichnete Ausgleichskurve ist insofern ein Modell, als sie die empirisch ermittelten Datenpunkte mathematisch adäquat abbildet.

¹⁰⁷ Der gezeichnete Kurvenverlauf ist dabei hinsichtlich seiner Stauchung bzw. Streckung von der gewählten Skalierung der Y-Achse abhängig. Zur besseren Vergleichbarkeit der sechs Einzelgraphiken pro untersuchter Fahrleistung wird für das jeweilige Set stets die gleiche Skalierung gewählt.

Bild 6-39 dokumentiert für die Gesamtstichprobe aller Fahranfänger, die jungen Fahrer aus den alten Bundesländern, die 17- / 18-Jährigen bzw. 19-Jährigen und Älteren sowie getrennt für Männer und Frauen die entsprechenden Verlaufskurven für die durchschnittliche tägliche Fahrleistung (Mediane) über alle Wochentage. Der bereits aus Bild 6-38 ersichtliche „Sprung“ ab dem sechsten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes auf ein etwas höheres Niveau der täglichen Fahrleistung schlägt sich in der Verlaufskurve für alle Fahranfänger in einem zunächst steigenden und später – aufgrund relativ niedriger Fahrleistungen im neunten und zwölften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes – wieder sinkendem Verlauf nieder. Betrachtet man nur die Fahranfänger aus den alten Bundesländern, sieht man nach einer relativ hohen täglichen Fahrleistung unmittelbar nach dem Fahrerlaubniswerb eine etwa ab dem zweiten Monat des Fahrens nur noch schwach ansteigende Verlaufskurve.

Die Verlaufskurve für 17- bis 18-jährige Fahranfänger steigt über den gesamten Beobachtungszeitraum leicht aber stetig an; „Früheinsteiger“ fahren also im Durchschnitt von Monat zu Monat mehr. Auch für „Mittlere Einsteiger“ und „Späteinsteiger“ steigt – auf niedrigerem Niveau als bei den „Früheinsteigern“ – die tägliche Fahrleistung bis ca. zum achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes zunächst an, um danach wieder deutlich zu sinken.

Für die Subpopulation der männlichen Fahranfänger ist der zunächst bis zum siebten und achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes stark steigende und anschließend wieder ebenso stark fallende Kurvenverlauf charakteristisch. Weibliche Fahranfänger fahren in den Monaten zwei bis fünf ihres Fahrerlaubnisbesitzes zunächst etwas weniger als unmittelbar nach Erhalt des Führerscheines, ab dem sechsten Monat steigt die für ihre Fahrleistung errechnete Ausgleichskurve jedoch stetig an.

Hier und nachfolgend für alle weiteren Verlaufskurven werden auch die Maßzahlen der Modellzusammenfassung und die Werte der Parameterschätzer berichtet. Hierbei kommt neben dem R^2 -Wert, der den Anteil der erklärten Streuung der Datenpunkte durch das Modell (den Kurvenverlauf) angibt, auch dem geschätzten F-Wert und dem dafür ausgewiesenen Signifikanzniveau p eine besondere Bedeutung zu. Die Nullhypothese dieser Teststatistik behauptet nämlich, dass in der quadratischen Funktion beide Koeffizienten für die Stei-

¹⁰⁸ Keinesfalls soll aber aus den vorliegenden zwölf Datenpunkten bzw. den für sie geschätzten Parametern des Kurvenverlaufs die weitere Entwicklung der Fahrleistung ab dem dreizehnten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes extrapoliert werden.

gung gleich „0“ sind, d. h. die Zeitreihe der Datenpunkte durch eine parallel zur x-Achse verlaufende Gerade (= konstante Fahrleistung) adäquat beschrieben werden kann. Die Alternativhypothese geht davon aus, dass mindestens einer der beiden Koeffizienten ungleich „0“ ist, die Konstanzannahme für die Entwicklung der Fahrleistung also nicht gerechtfertigt ist.

Ein Blick auf Tab. 6-5 zeigt nun, dass – mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von weniger als 5 % – für die zwölf Monatskohorten aller Pkw-mobilen und -immobilen Fahranfänger zusammen, die Annahme einer über das gesamte erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes konstanten täglichen Fahrleistung lediglich für die Subgruppe der männlichen Fahranfänger aufgegeben werden muss, für das Gesamtkollektiv („Alle Fahranfänger“) und die anderen relevanten Subgruppen jedoch aufrecht erhalten werden kann.

Für die Schätzung des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos mittels empirischer Unfalldaten bedeutet dies, dass – in der hier gewählten Betrachtung von zwölf Monatskohorten – die Annahme einer konstanten Fahrleistung über das erste Jahr selbstständiger Pkw-Mobilität für die Gesamtheit der Fahranfänger sowie für die Subgruppen der westdeutschen, der 17- / 18-jährigen bzw. älteren sowie der weiblichen Fahranfänger gerechtfertigt ist.¹⁰⁹

Entwicklung der täglichen Fahrleistung aller Fahranfänger an Arbeitstagen

Bild 6-40 informiert über die Entwicklung der Mediane der Fahrleistung aller Fahranfänger an den Tagen der „verkürzten“ Arbeitswoche, in der Interpretation dieses Berichtes also von Montag bis Donnerstag.¹¹⁰ An diesen Tagen fahren die Fahranfänger durchschnittlich jeweils $\bar{x} = 18,4$ km (arithmetisches Mittel $\bar{\xi} = 29,1$ km) mit einem Pkw.¹¹¹ Tab. 6-6 liefert erneut die entsprechenden Mediane, Mittelwerte und Standardabweichungen für die

¹⁰⁹ Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass dieser Berechnung der Median der Tagesfahrleistung zugrunde liegt, der nicht – wie das arithmetische Mittel – die durchschnittlich erbrachte Fahrleistung wiedergibt, sondern die viel fahrenden und die wenig fahrenden Fahranfänger in zwei Hälften teilt.

¹¹⁰ Hinsichtlich der täglichen Fahrleistung aller Fahranfänger in der „verkürzten“ Arbeitswoche lassen sich die Unterschiede zwischen den Monatskohorten in der Fahrleistung erneut nicht verallgemeinern.

¹¹¹ Diese Werte werden nur für jene Fahranfänger errechnet, für die zu mindestens zwei der vier Arbeitstage entsprechende Informationen vorliegen.

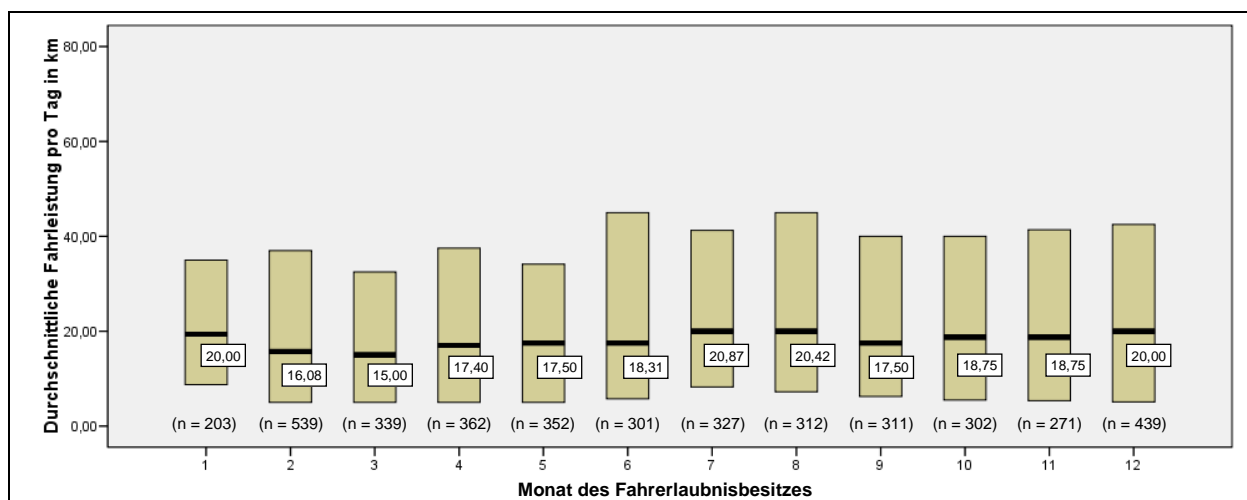


Bild 6-40: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) (Frage 6.8), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 4.057)

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		Durchschnittliche Fahrleistung in km												
		Insgesamt												
Insgesamt	\bar{x}	20,00	16,08	15,00	17,40	17,50	18,31	20,87	20,42	17,50	18,75	18,75	20,00	18,37
	ξ	25,61	25,30	26,31	28,29	26,78	34,61	31,76	31,95	30,48	29,79	29,69	30,83	29,15
	s	25,58	30,25	42,84	33,83	31,78	52,77	35,38	44,25	37,54	34,96	33,70	40,02	37,13
	n	203	539	339	362	352	301	327	312	311	302	271	439	4.225
		Geschlecht												
Männer	\bar{x}	20,41	20,12	19,75	20,08	20,25	25,00	26,09	23,20	25,00	20,20	18,75	24,25	22,50
	ξ	27,27	29,79	32,69	32,76	31,30	42,75	38,23	39,02	36,32	33,09	31,95	36,58	34,22
	s	26,55	31,86	55,00	37,00	34,36	65,87	40,65	55,84	40,55	40,14	35,70	48,15	43,37
	n	96	258	170	147	187	150	155	153	166	141	140	219	2.088
Frauen	\bar{x}	17,50	14,00	12,50	15,00	14,80	15,32	17,12	17,34	14,15	18,54	17,57	16,70	16,00
	ξ	24,12	21,18	19,91	25,21	21,63	26,55	25,98	25,10	23,80	26,90	27,29	25,09	24,19
	s	24,70	28,14	23,86	31,19	27,77	33,65	28,81	27,39	32,64	29,52	31,39	28,75	28,96
	n	107	281	169	214	164	151	173	158	145	161	131	220	2.138
		Alter beim Fahrerlaubniswerb												
17 / 18 Jahre	\bar{x}	20,05	20,00	15,00	17,50	19,91	19,79	20,00	20,63	21,31	21,21	18,68	20,00	20,00
	ξ	27,62	26,62	22,42	27,61	28,30	30,07	30,40	26,97	32,54	29,87	28,49	29,84	28,39
	s	28,18	27,79	26,38	30,86	30,81	32,03	34,43	25,21	37,01	34,94	31,24	35,37	31,25
	n	149	323	232	240	251	221	242	236	217	220	198	283	2.922
19+ Jahre	\bar{x}	16,25	11,25	14,00	15,00	12,36	16,64	26,83	20,22	12,00	15,50	18,75	17,50	15,75
	ξ	19,98	23,31	34,76	29,64	23,00	47,15	35,62	47,41	25,77	29,58	32,91	32,62	30,85
	s	15,08	33,59	65,05	39,12	33,95	86,62	37,90	76,16	38,52	35,23	39,60	47,35	47,71
	n	53	215	107	122	100	80	85	76	95	81	74	156	1.303
		Herkunftsregion												
Westen	\bar{x}	19,96	18,00	14,86	17,47	16,87	17,50	20,00	20,50	16,54	20,00	118,46	20,00	18,63
	ξ	26,41	26,54	21,82	28,22	25,85	31,76	29,89	33,08	28,84	30,15	30,24	32,14	28,89
	s	26,73	31,56	24,80	32,90	29,82	37,52	34,59	47,07	34,69	34,98	34,17	42,23	34,98
	n	122	268	250	285	267	242	284	257	251	237	220	365	3.176
Osten	\bar{x}	20,00	14,14	21,33	22,90	20,00	20,00	29,27	23,17	28,87	17,80	18,75	17,45	20,00
	ξ	25,11	24,58	41,96	31,58	31,35	47,69	40,99	29,72	42,01	30,81	26,98	25,59	31,06
	s	23,94	29,21	73,11	38,23	38,34	92,48	40,14	27,39	49,67	35,86	31,03	27,01	43,87
	n	78	264	83	71	80	58	40	46	51	59	45	68	982

Tab. 6-6: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an Arbeitstagen (Montag bis Donnerstag) (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittelwerte, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, insgesamt und relevanten Subgruppen

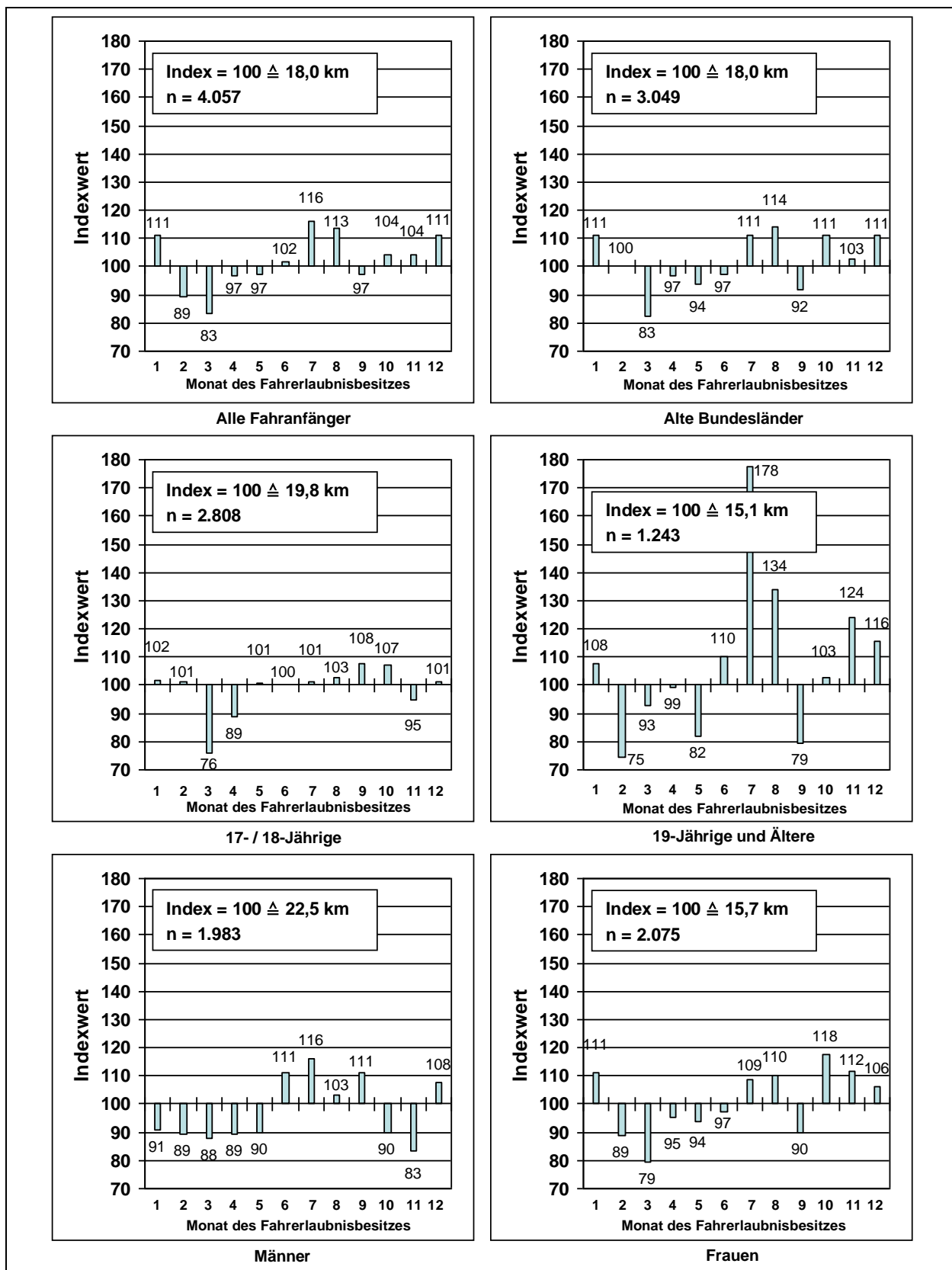


Bild 6-41: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Tagesfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), alle Fahranfänger, in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

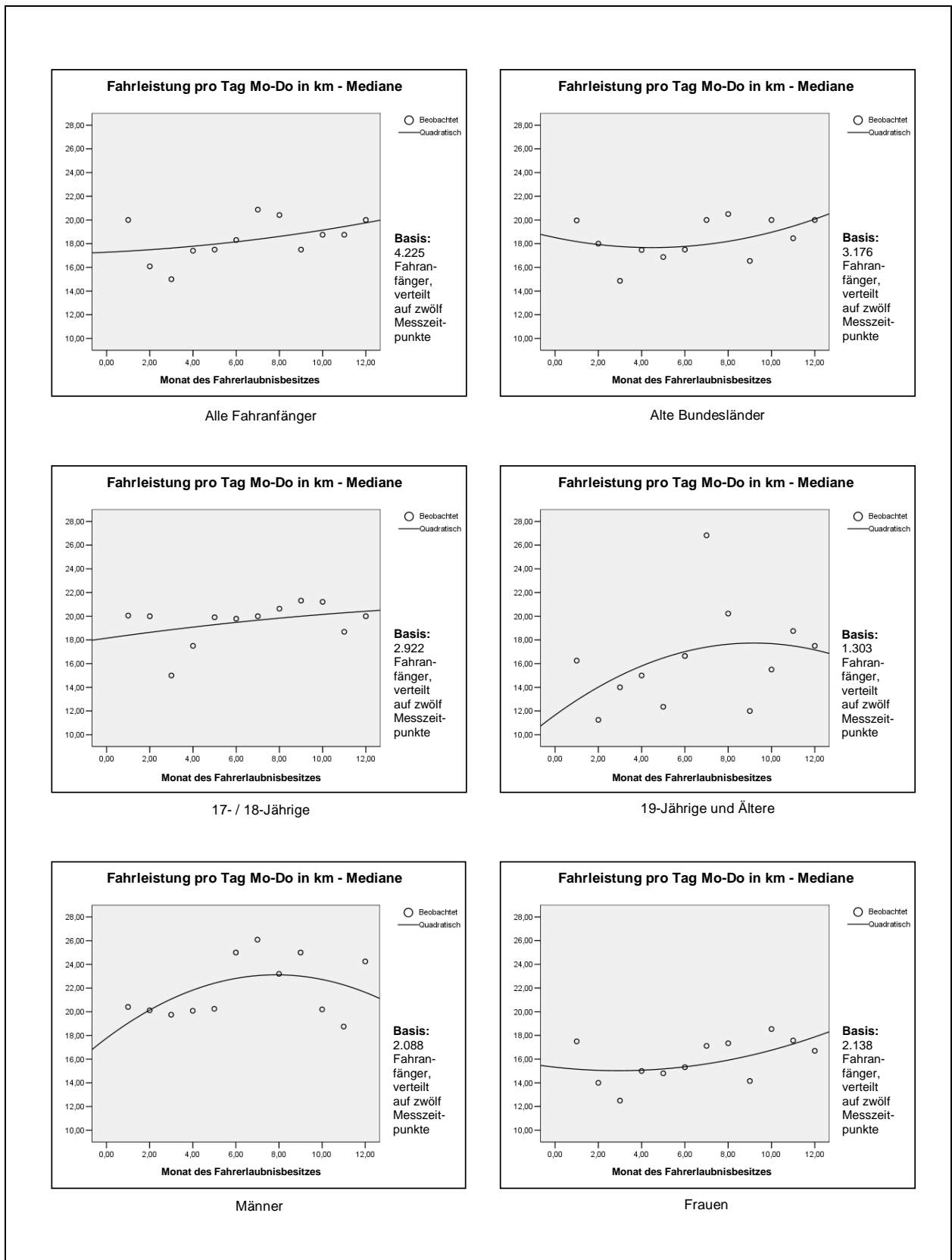


Bild 6-42: Verlaufskurven der Tagesfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der Mediane der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), alle Fahrer, in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Alle Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.196	1,094	2	9	.375	17,277	0,086	0,010
Alte Bundesländer	.192	1,067	2	9	.384	18,513	-0,379	0,042
17- / 18-Jährige	.144	0,757	2	9	.497	18,148	0,255	-0,006
19-Jährige und Ältere	.141	0,739	2	9	.504	11,653	1,327	-0,072
Männer	.247	1,476	2	9	.279	17,764	1,361	-0,087
Frauen	.279	1,744	2	9	.229	15,318	-0,202	0,035

Tab. 6-7: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Tagesfahrleistung in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – alle Fahranfänger

Gesamtpopulation und die interessierenden Subpopulationen.

Auch in Bild 6-41 werden wieder für jede (Sub-) Population der Tagesdurchschnittswert (Median) der Fahrleistung im gesamten ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes auf den Wert „100“ normiert und die Monat für Monat zu beobachtenden Abweichungen davon dokumentiert. Bezogen auf die Fahrleistungen an Arbeitstagen ist folgendes erkennbar: Unmittelbar nach dem Fahrerlaubniserwerb fahren Fahranfänger erst einmal deutlich mehr als im ganzjährigen Durchschnitt, in den beiden Folgemonaten jedoch 11 % bis 17 % weniger. Im zweiten Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes oszilliert die Fahrleistung um den erstjährigen Mittelwert herum. Zu Beginn der zweiten Hälfte des ersten Jahres als Autofahrer sind die Fahrleistungen dann mit Ausnahme des neunten Monats stets mehr oder weniger deutlich höher als der ganzjährige Tagesdurchschnitt in einer Arbeitswoche. Die gleiche Entwicklung der Indices zeigt sich auch für die Subpopulation der Fahranfänger aus den alten Bundesländern.

Während die tägliche Fahrleistung in der Arbeitswoche unter den 17- und 18-jährigen „Früheinsteigern“ mit Ausnahme des dritten und vierten Monats stets nur verhalten um den erstjährigen Mittelwert oszilliert, zeigen sich bei den 19-jährigen und älteren Fahranfängern viel extremere Abweichungen von deren ganzjährigem Mittelwert. Da in dieser Subpopulation häufiger die Anzahl von $n = 100$ Fahranfängern pro Monat unterschritten wird (vgl. Tab. 6-6), kann zwar von einer deutlich anderen Autonutzung in der Arbeitswoche ausgegangen, jedoch keine explizite ad hoc-Hypothese über die Ursache dieser starken Schwankungen formuliert werden.

Frauen starten im ersten Monat mit einer 11 % überdurchschnittlichen Fahrleistung in der Arbeitswoche. Sowohl bei Männern als auch bei Frauen zeigt sich – grob gesprochen – danach ein Indexverlauf der in den ersten fünf bzw. sechs Monaten eine ca. 10 % (Männer) bzw. bis zu 20 % (Frauen)

unterdurchschnittliche Fahrleistung indiziert. Erst in der zweiten Hälfte des ersten Jahres als Autofahrer fahren Männer in vier und Frauen in fünf Monaten an Arbeitstagen überdurchschnittlich viel.

Bild 6-42 veranschaulicht die Entwicklung der Fahrleistungen auf der Aggregatebene der Monate in Abhängigkeit von der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes für alle Fahranfänger und zeigt eine sanft ansteigende Verlaufskurve. Diese darf jedoch nicht über die teilweise starken Schwankungen der zwölf abgetragenen Mediane hinwegtäuschen. Für die Subpopulation der Fahranfänger aus den alten Bundesländern ist in der ersten Hälfte des Beobachtungszeitraums nach einem hohen Median unmittelbar nach Fahrerlaubniserwerb zunächst ein starkes Absinken und anschließend ein Oszillieren der täglichen Fahrleistung um ca. 17-18 km zu sehen. Entsprechend sinkt die Verlaufskurve leicht bis ca. zum fünften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes. Höhere Mediane in vier Monaten der zweiten Hälfte des Beobachtungszeitraumes resultieren in einem deutlichen Ansteigen der Verlaufskurve in der entsprechenden Zeit.

Die Kurve der bis zu 18-jährigen „Früheinsteiger“ weist einen nahezu linear ansteigenden Verlauf auf. Auf deutlich niedrigerem Niveau entwickelt sich die Fahrleistung der älteren Fahranfänger bis zum achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes positiv. Relativ niedrige Werte im neunten und zehnten Berichtsmonat bewirken dann ein „Kippen“ des Kurvenverlaufs und ein sanftes Sinken in den letzten beiden Berichtsmonaten.

Die Mediane der täglichen Fahrleistung an Arbeitstagen oszillieren unter Männern in den ersten fünf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes um 20 km. Aufgrund mehrerer höherer Mediane in den folgenden Berichtsmonaten sowie etwas niedrigerer Werte im zehnten und elften Monat errechnet sich die abgebildete Parabelform. Die auf niedrigerem Niveau verlaufende Kurve für weibliche Fahranfänger repräsentiert die im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes relativ hohe Fahrleistung, die im

zweiten und dritten Monat abrupt sinkt und anschließend tendenziell wieder steigt.

Für die Verwendung dieser Verlaufsdaten zur Schätzung des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos von Fahranfängern in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) erscheint die Annahme einer konstanten durchschnittlichen täglichen Fahrleistung bei der Betrachtung von zwölf Monatskohorten und dem ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes für die Gesamtstichprobe und alle Subgruppen gerechtfertigt (vgl. Tab. 6-7).

Entwicklung der täglichen Fahrleistung aller Fahranfänger am Wochenende

An den Tagen des „verlängerten“ Wochenendes (Freitag bis Sonntag) fahren die Fahranfänger deutlich weitere Strecken mit einem Pkw, der Median liegt hier pro Tag bei $\tilde{x} = 21,7$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 35,9$ km).¹¹² Die Mediane der Fahrleistung aller Fahranfänger an Freitagen, Samstagen und Sonntagen – dem „verlängerten“ Wochenende – werden in Bild 6-43 vorgestellt.¹¹³ Tab. 6-8 dokumentiert die entsprechenden Maße der zentralen Tendenz für die Gesamtstichprobe und die interessierenden Subgruppen.

Verglichen mit dem ganzjährigen Durchschnittswert ist in Bild 6-44 auch hinsichtlich der täglichen Fahrleistung aller Fahranfänger am Wochenende im ersten Halbjahr eher eine unterdurchschnittliche Fahrleistung festzustellen, die im dritten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes lediglich 87 % des ganzjährigen Durchschnitts erreicht. Erst in der zweiten Hälfte des ersten Jahres als Autofahrer fahren die Befragten am „verlängerten Wochenende“ meist überdurchschnittlich viel. Auch diese Entwicklung wird im Großen und Ganzen in der Subpopulation der westdeutschen Fahranfänger nachvollzogen.

Die durchschnittliche tägliche Fahrleistung am Wochenende steigt unter den 17- und 18-Jährigen bis zum neunten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes – mit einem deutlichen Ausreißer nach unten im siebten Monat – nahezu stetig an. Lediglich der letzte Monat im ersten Jahr als Autofahrer fällt unter den „Früheinsteigern“ ins Autofahren mit einer unterdurchschnittlichen Pkw-Mobilität am Wochenende auf. Erneut zeigt die entsprechende Entwicklung unter den 19-Jährigen und Älteren einen un-

gleichmäßigeren und stärker vom ganzjährigen Durchschnitt abweichenden Verlauf, der in lediglich 75 % der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung im vierten Monat und 153 % der entsprechenden Fahrleistung am Wochenende im neunten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes kulminiert. Allerdings sind auch hier wieder die relativ geringen Zellenbesetzungen in der zweiten Hälfte des erstjährigen Fahrerlaubnisbesitzes zu beachten.

Die Entwicklung der Indices der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung am Wochenende verläuft für Männer und Frauen deutlich unterschiedlich. Während Männer ihre Fahrkarriere bezogen auf die Wochenendmobilität unterdurchschnittlich starten, fahren Frauen im ersten Monat freitags bis sonntags leicht überdurchschnittlich weit. Sowohl die am Ende des ersten Jahres der Fahrkarriere festzustellende unterdurchschnittliche tägliche Fahrleistung als auch die im dritten Quartal überdurchschnittliche Fahrleistung sind unter Männern deutlich stärker ausgeprägt als unter Frauen.

Bild 6-45 veranschaulicht die Entwicklung der Absolutwerte der Mediane der Fahrleistung am „verlängerten“ Wochenende für alle Fahranfänger auf der Aggregatebene der Monate. In den ersten drei Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes zunächst fallende, anschließend steigende und in den letzten drei Monaten erneut stark fallende Mediane schlagen sich in der abgebildeten Ausgleichskurve für alle Fahranfänger nieder. Diese Entwicklung lässt sich im Großen und Ganzen auch für die Subpopulation der Fahranfänger aus den alten Bundesländern nachzeichnen.

Die Fahrleistung der „Früheinsteiger“ am Wochenende in den ersten drei Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes bewegt sich um die 21 km pro Tag, steigt danach – mit einem niedrigen Ausreißer im siebten Monat – an, stabilisiert sich im zehnten und elften Monat bei ca. 23 km und fällt im letzten Monat des Berichtszeitraums noch einmal stark ab. Hieraus resultiert der zunächst sanft steigende und ab dem siebten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes ebenso sanft fallende Verlauf der Ausgleichskurve. Unter den älteren Fahranfängern finden sich zwar größere Ausreißer in beide Richtungen, jedoch auch in fünf Monaten des Berichtszeitraums Mediane von ca. 20 km Fahrleistung pro Tag. Hieraus resultiert die im Vergleich zu den „Früheinsteigern“ auf niedrigerem Niveau verlaufende Ausgleichskurve für die älteren Fahranfänger.

Die deutlich gestreckte Verlaufskurve der männlichen Fahranfänger am Wochenende spiegelt die bis zum achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes tendenziell stark steigenden Mediane ihrer Fahrleistung wider, die anschließend wieder deutlich

¹¹² Diese Werte werden nur für jene Fahranfänger errechnet, für die zu mindestens zwei der drei Tage entsprechende Informationen vorliegen.

¹¹³ Auch diesbezüglich lassen sich die Unterschiede zwischen den Monatskohorten in der Fahrleistung nicht verallgemeinern.

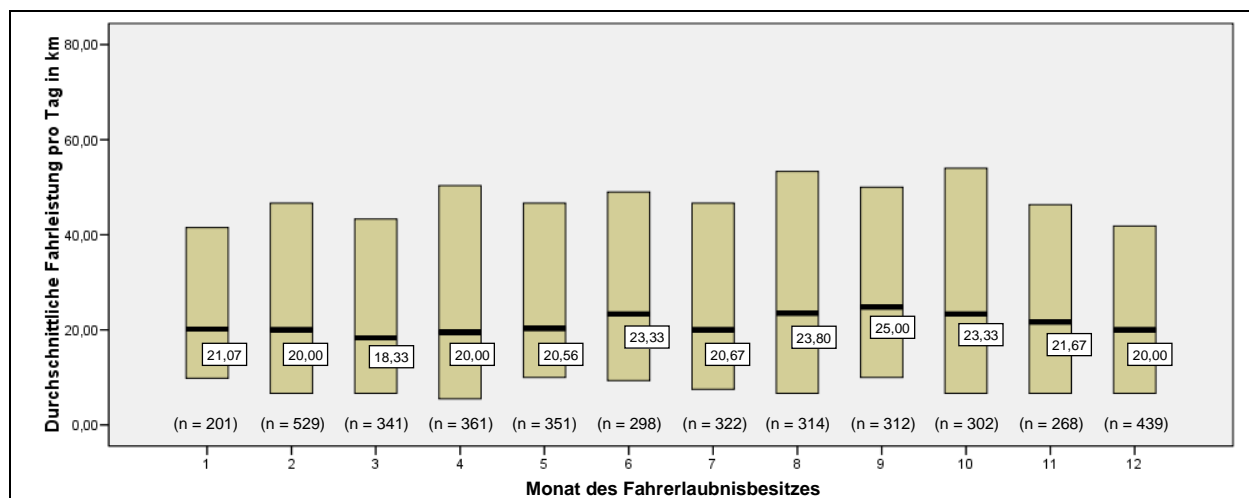


Bild 6-43: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) (Frage 6.8), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 4.037)

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes											Insgesamt	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
		Durchschnittliche Fahrleistung in km												
		Insgesamt												
Insgesamt	\bar{x}	21,07	20,00	18,33	20,00	20,56	23,33	20,67	23,80	25,00	23,33	21,67	20,00	21,67
	ξ	31,87	32,78	32,91	40,05	34,50	39,21	36,75	37,88	38,14	37,09	33,71	35,08	35,92
	s	36,60	37,83	41,68	60,76	40,26	46,82	46,55	51,67	46,71	43,68	38,00	49,46	45,63
	n	201	529	341	361	351	298	322	314	312	302	268	439	4.204
		Geschlecht												
Männer	\bar{x}	23,33	20,00	25,00	23,47	26,67	23,33	3,67	35,54	28,00	30,00	21,67	21,67	25,00
	ξ	36,74	36,87	38,29	53,95	40,86	37,21	48,84	48,04	47,62	45,05	36,64	40,73	42,28
	s	43,88	41,27	44,60	81,48	46,75	45,47	57,12	64,08	55,75	53,46	40,50	51,25	52,39
	n	94	251	170	147	186	147	156	154	166	141	137	219	2.073
Frauen	\bar{x}	19,35	18,33	15,26	17,67	16,96	23,69	16,45	18,01	21,05	19,22	22,37	17,41	18,33
	ξ	27,57	29,10	27,58	30,54	27,27	41,15	25,45	28,05	27,31	30,14	30,63	29,42	29,74
	s	28,21	34,10	37,94	38,43	29,82	48,17	29,82	33,17	30,29	31,43	35,09	47,04	36,90
	n	107	278	171	214	164	151	166	160	146	161	131	220	2.132
		Alter beim Fahrerlaubnisenerwerb												
17 / 18 Jahre	\bar{x}	21,45	21,67	21,01	22,19	23,01	23,86	20,31	24,12	24,71	23,33	23,33	20,00	23,32
	ξ	33,56	36,49	31,76	36,38	33,88	36,24	36,15	34,83	34,89	35,18	35,69	36,59	35,35
	s	38,76	40,38	40,53	39,91	40,07	40,49	46,57	43,15	40,87	40,38	40,41	49,46	42,04
	n	147	321	232	239	250	220	241	237	215	222	196	283	2.913
19+ Jahre	\bar{x}	20,00	16,67	16,67	13,68	19,72	16,67	22,67	20,00	28,00	20,06	15,00	19,40	18,67
	ξ	24,66	26,72	34,48	51,44	25,65	47,18	39,48	58,39	38,49	40,46	32,05	43,45	37,21
	s	29,13	32,59	49,77	97,10	30,83	58,29	48,11	83,53	46,00	59,09	31,68	60,48	52,84
	n	53	208	109	122	100	77	81	77	97	80	72	156	1.291
		Herkunftsregion												
Westen	\bar{x}	21,67	19,75	18,33	21,72	20,00	23,33	20,00	26,42	23,53	21,62	21,88	20,29	21,33
	ξ	33,59	30,88	31,67	42,15	33,33	37,19	34,10	38,11	35,47	34,51	33,38	36,83	35,34
	s	35,65	36,10	39,54	64,56	40,46	45,55	44,92	48,59	41,00	41,21	35,76	50,89	45,23
	n	121	261	250	284	267	238	281	260	252	237	216	366	3.159
Osten	\bar{x}	19,78	20,00	25,00	15,27	29,25	35,00	36,67	20,94	33,33	35,38	21,32	16,81	23,33
	ξ	29,93	33,97	38,87	35,76	40,78	48,61	53,45	40,93	53,90	49,21	34,61	28,09	38,94
	s	38,52	37,63	48,59	45,85	41,16	51,53	55,41	68,95	68,51	51,41	46,31	42,25	47,49
	n	77	261	85	71	79	58	41	46	51	61	45	67	980

Tab. 6-8: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an den Tagen des „verlängerten“ Wochenendes (Freitag bis Sonntag) (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

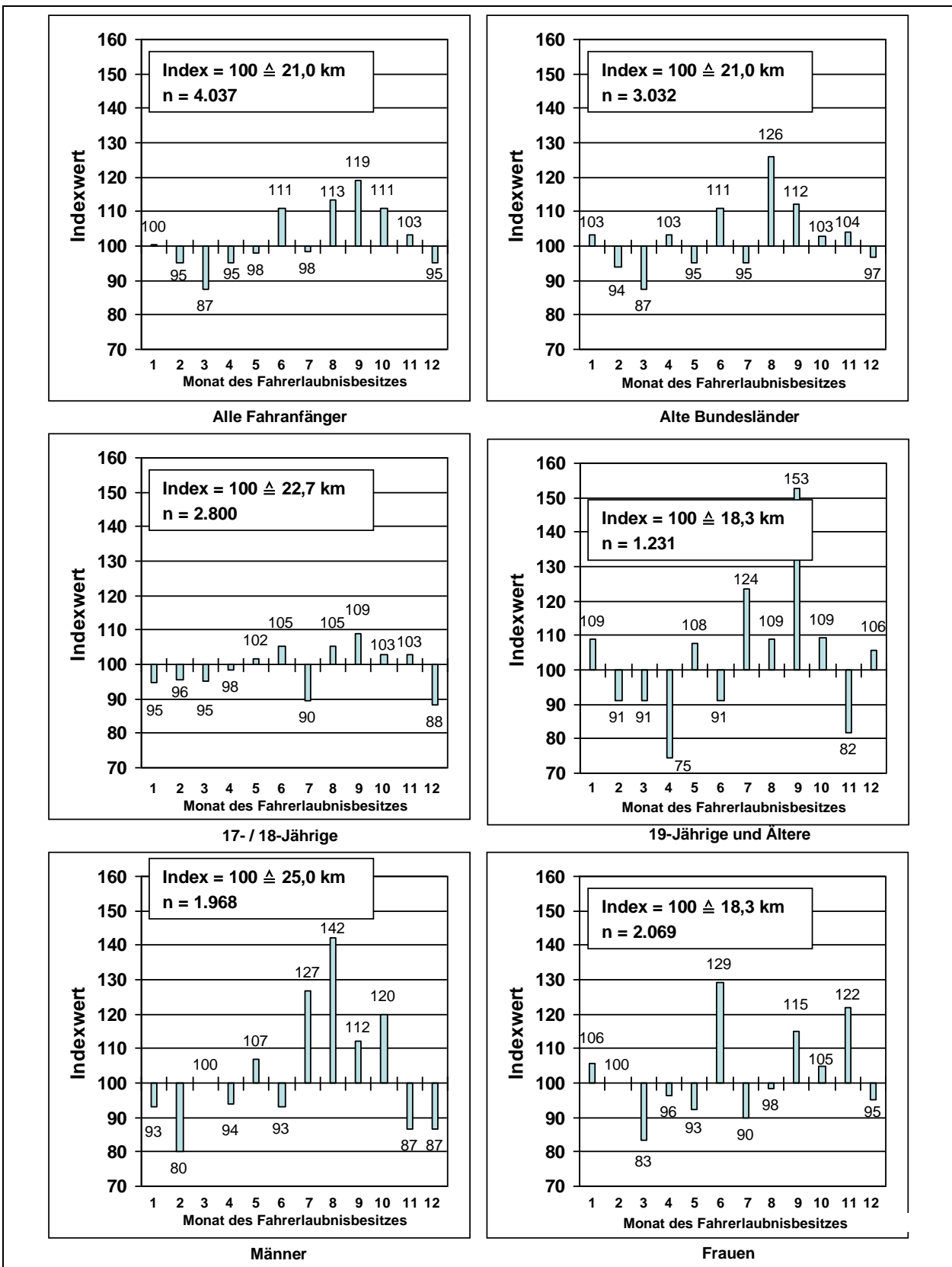


Bild 6-44: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Tagesfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), alle Fahranfänger, am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

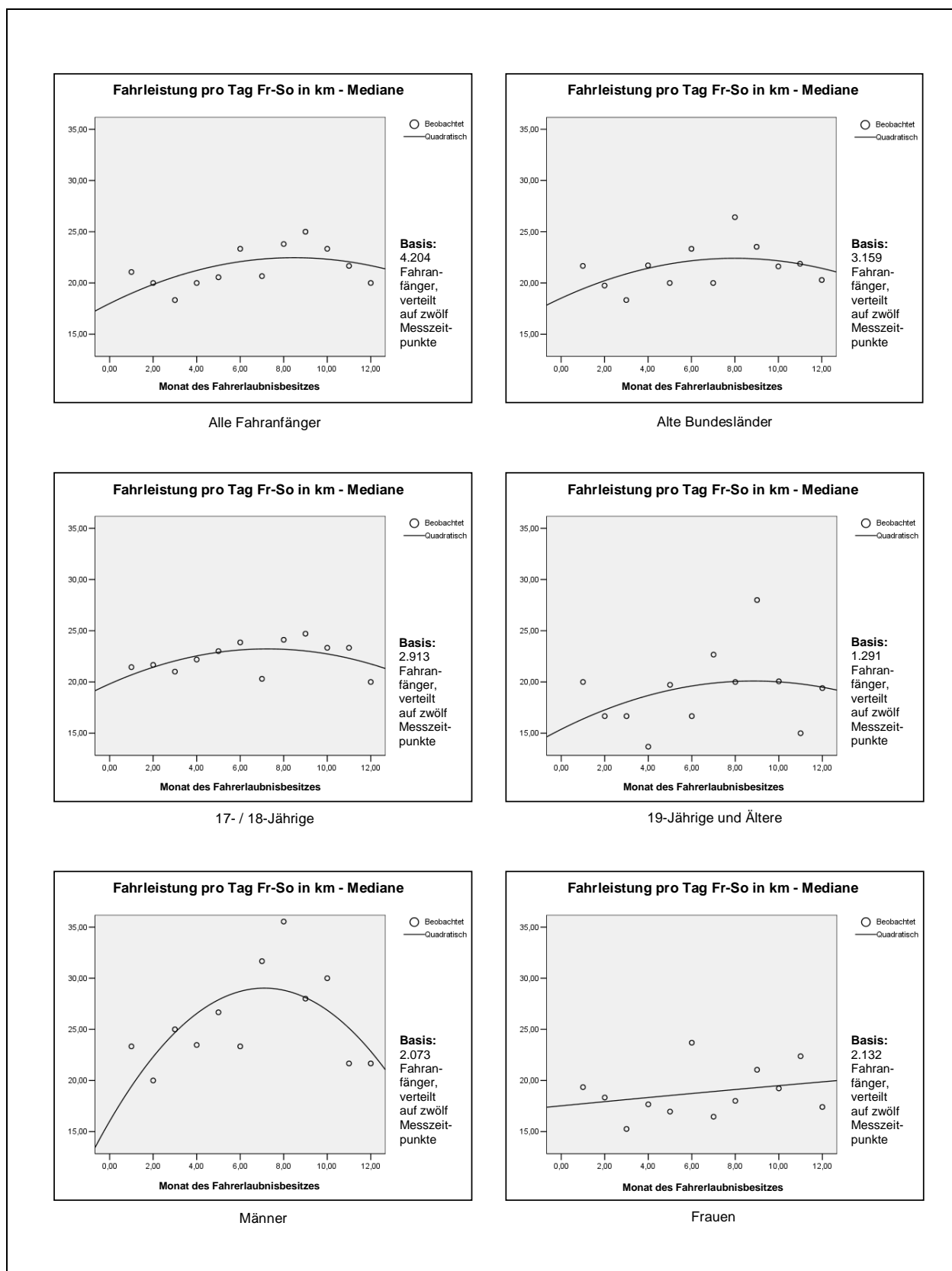


Bild 6-45: Verlaufskurven der Tagesfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der Mediane der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), alle Fahrer am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
Alle Fahranfänger								
Alle Fahranfänger	.322	2,141	2	9	.173	17,994	1,055	-0,062
Alte Bundesländer	.190	1,055	2	9	.387	18,515	0,974	-0,061
17- / 18-Jährige	.268	1,651	2	9	.245	19,810	0,943	-0,065
19-Jährige und Ältere	.102	0,512	2	9	.616	15,382	1,066	-0,060
Männer	.430	3,400	2	9	.079	16,012	3,664	-0,258
Frauen	.080	0,390	2	9	.688	17,523	0,206	-0,001

Tab. 6-9: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Tagesfahrleistung am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) – alle Fahranfänger

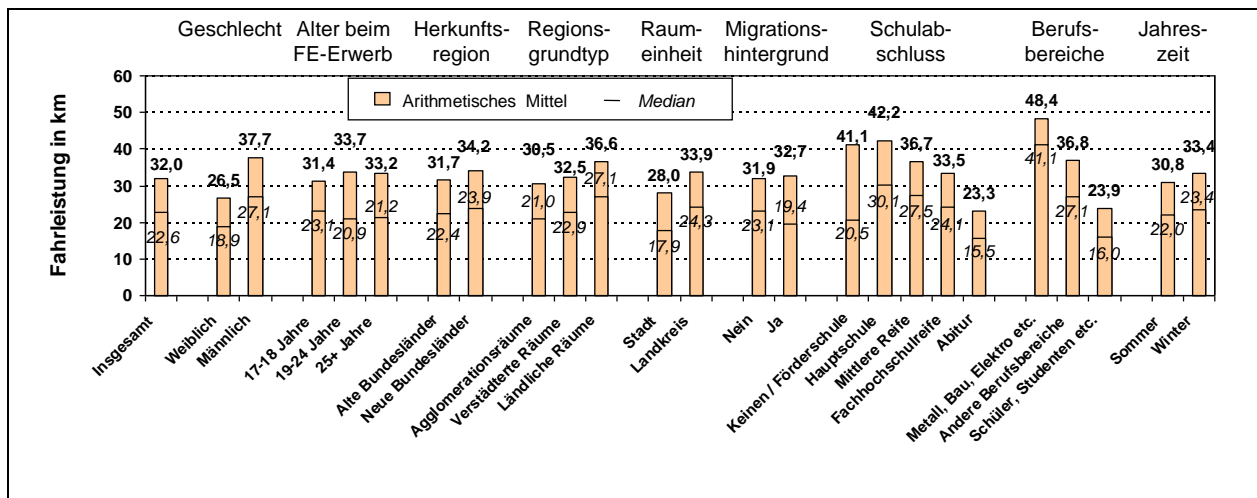


Bild 6-46: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger an allen Wochentagen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 4.206)

fallen. Unter weiblichen Fahranfängern ist die entsprechende Verlaufskurve nahezu linear und repräsentiert die – trotz der großen Streuung der Mediane – tendenziell steigende tägliche Fahrleistung am Wochenende mit zunehmendem Fahrerlaubnisbesitz.

Die in Tab. 6-9 dokumentierten p-Werte verweisen auf die Angemessenheit der Annahme einer konstanten durchschnittlichen täglichen Fahrleistung an den „verlängerten“ Wochenenden im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität für alle Fahranfänger sowie die dabei unterschiedenen Subgruppen.

Subgruppenspezifische Unterschiede der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung unter allen Fahranfängern

Bild 6-46 verdeutlicht auftretende Unterschiede der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung in der Berichtswoche zwischen relevanten Subgruppen der Fahranfänger. Folgende Mittelwertunterschiede erweisen sich als statistisch signifikant: Männer fahren deutlich mehr km pro Tag als Frauen. Sog.

„Früheinsteiger“ fahren tagesdurchschnittlich mehr als ältere Fahranfänger. Von Agglomerationsräumen über verstädterte Räume hin zu ländlichen Räumen nimmt die Tagesfahrleistung stetig zu.¹¹⁴ Auch im Vergleich von kreisfreien Städten und Landkreisen ist dieser Unterschied nachvollziehbar. Hinsichtlich des Migrationshintergrundes unterscheiden sich die Fahranfänger ebenfalls: Ein niedrigerer Median, aber ein höheres arithmetisches Mittel unter Fahranfängern mit Migrationshintergrund verweisen auf viele Pkw-immobile, aber auch auf viele höchstmobile Fahrer in dieser Subgruppe. Mit zunehmendem Bildungsniveau sinkt die durchschnittliche tägliche Fahrleistung. Auch hinsichtlich der Berufsbereiche lassen sich deutliche signifikante Unterschiede erkennen: Fahranfänger aus der Metall-, Bau-, Elektrobranche etc. fahren täglich mehr als doppelt so weit wie

¹¹⁴ Eine differenzierte Analyse der neun siedlungsstrukturellen Kreistypen zeigt, dass sich dabei Großstädte in Agglomerationsräumen bzw. in verstädterten Räumen signifikant von ländlichen Kreisen geringerer Dichte unterscheiden.

die Gruppe der Schüler, Studenten, Hausfrauen etc.¹¹⁵

Die subgruppenspezifischen Unterschiede in der für die einzelnen Wochentage berichteten Fahrleistung werden in Tab. 6-10 dokumentiert. Über alle Subgruppen hinweg erweist sich der Freitag mit lediglich drei Ausnahmen als der Tag, an dem die Fahranfänger die höchste Fahrleistung erbringen. Mehrmals ist der Median an anderen Wochentagen jedoch ebenso hoch wie am Freitag.

Im deskriptiven Intra-Subgruppenvergleich der interessierenden Variablen bestätigen sich die bereits bekannten Unterschiede: Über alle Wochentage hinweg fahren Männer durchschnittlich weitere Strecken als Frauen. In der Altersdifferenzierung sind es stets die sog. „Früheinsteiger“, für die sich jeweils die höchsten Tagesfahrleistungen errechnen.¹¹⁶ Nennenswerte Unterschiede zwischen den Herkunftsregionen zeigen sich darin, dass Fahranfänger aus den neuen Bundesländern von Donnerstag bis Samstag eine höhere Fahrleistung aufweisen als ihre Kollegen aus den alten Bundesländern und umgekehrt diese am Sonntag mehr fahren als ihre Pendants aus dem Osten. Die Differenzierung nach den siedlungsstrukturellen Kreistypen verdeutlicht die generell längeren Wege in ländlichen Regionen, vor allem in solchen mit geringerer Dichte. Die ganze Woche über fahren Fahranfänger aus Landkreisen weitere Strecken als ihre Pendants aus kreisfreien Städten. Hinsichtlich des Migrationshintergrundes der Fahranfänger lässt sich feststellen, dass von Montag bis Freitag jeweils Deutsche ohne Migrationshintergrund die weitesten Wege mit einem Pkw zurücklegen. Samstags sind es Fahranfänger mit türkischem Migrationshintergrund, für welche sich die längsten durchschnittlichen Wegstrecken errechnen. Die Unterscheidung nach dem Schulabschluss zeigt die ganze Woche über die längsten Fahrtstrecken für Fahranfänger mit Hauptschulabschluss. Am Freitag erreichen (ehemalige) Realschüler, an Sonntagen Fahranfänger ohne Abschluss bzw. mit Förderschulabschluss den gleichen höchsten Durchschnittswert. Ebenfalls an allen Wochentagen nutzen Fahranfänger aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. das Auto am intensivsten. An Freitagen errechnet sich für diese Subgruppe

mit $\bar{x} = 46,3$ km die längste tägliche durchschnittliche Fahrtstrecke über alle Wochentage und alle Subgruppen.

Unterteilt man die Mittelwerte der wochentäglichen Exposition noch nach der Jahreszeit, dann zeigt sich, dass während der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) jeweils im Winterhalbjahr mehr km gefahren werden.

Nur die Differenzierungen der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung nach dem Geschlecht der Fahranfänger, der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“, ihrem Schulabschluss und ihren Berufsbereichen zeigen an allen Wochentagen signifikante Mittelwertunterschiede. Die Differenzierung nach den siedlungsstrukturellen Kreistypen führt von Montag bis einschließlich Samstag ebenfalls zu solchen statistisch verallgemeinerbaren Unterschieden. An Freitagen zeigen sich bei allen unterschiedenen soziodemographischen Variablen außer der regionalen Herkunft und der Jahreszeit statistisch signifikante Unterschiede zwischen ihren Subgruppen hinsichtlich der durchschnittlichen täglichen Exposition, gemessen in der Länge der Fahrtstrecke.

Hinsichtlich der soziodemographischen Differenzierungen lassen sich an einem Tag der „verkürzten“ Arbeitswoche folgende signifikante Unterschiede feststellen (vgl. Bild 6-47): Der Median der Tagesfahrleistung männlicher Fahranfänger liegt durchschnittlich 6,5 km pro Tag höher als jener weiblicher Fahranfänger. „Früheinsteiger“ fahren mehr km pro Tag als „Mittlere Einsteiger“ und „Späteinsteiger“. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte fahren die Fahranfänger jeweils weitere Fahrtstrecken mit einem Auto. Dies zeigt sich sowohl beim Vergleich der Regionsgrundtypen als auch bei der Gegenüberstellung der kreisfreien Städte und Landkreise. Fahrer ohne Migrationshintergrund weisen in der „verkürzten“ Arbeitswoche eine etwas höhere Fahrleistung auf. Mit Ausnahme der Fahranfänger ohne Schulabschluss und Förderschüler gilt: Je niedriger die Schulbildung der Fahranfänger ist, desto mehr km fahren sie durchschnittlich pro Tag mit einem Pkw. Erneut zeigen sich Angehörige der Metall-, Bau-, Elektrobranche etc. als in dieser Hinsicht am mobilsten. Schüler, Studenten etc. fahren dagegen unter der Woche relativ am wenigsten km mit einem Pkw.

An den Tagen des „verlängerten“ Wochenendes (Freitag bis Sonntag) unterscheiden sich die folgenden Subgruppen der Fahranfänger signifikant

¹¹⁵ Die Unterscheidung nach der Jahreszeit erweist sich als nicht signifikant. Als „quer“ zur Jahreszeit der Exposition liegend lässt sich der Erwerb der Fahrerlaubnis im Sommer- bzw. Winterhalbjahr dichotomisieren (ohne Bild). Die diesbezüglichen Unterschiede in der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung sind jedoch über alle Fahranfänger gerechnet ebenfalls nicht statistisch signifikant.

¹¹⁶ Am Sonntag fahren die sog. „Späteinsteiger“ ebenso weit.

Strukturvariable		Wochentag						
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		Mediane (\bar{x}) in km						
		Geschlecht						
Männlich		20,00	20,00	20,00	20,00	25,00	20,00	10,00
Weiblich		10,00	10,00	12,00	12,00	18,00	15,00	5,00
		Alter beim Fahrerlaubniswerb						
17 / 18 Jahre		15,00	15,00	18,00	16,00	24,00	20,00	10,00
19 bis 24 Jahre		10,00	10,69	15,00	10,00	18,95	10,00	5,87
25+ Jahre		15,00	10,00	15,00	14,00	15,00	15,00	10,00
		Herkunftsregion						
Alte Bundesländer		15,00	15,00	16,00	15,00	20,00	18,00	10,00
Neue Bundesländer		15,00	15,00	16,00	20,00	25,00	20,00	6,10
		Siedlungsstruktureller Kreistyp						
Agglomeration	Kernstadt	10,00	10,00	10,00	10,00	15,00	10,00	5,00
	Hochverdichtet	15,00	16,00	20,00	20,00	20,00	17,00	10,00
	Verdichtet	15,00	20,00	15,00	20,00	20,00	20,00	10,00
	Ländlich	16,00	15,00	15,00	15,00	25,00	20,00	10,00
Stadt	Kernstadt	9,58	10,15	11,76	15,00	15,00	10,00	10,00
	Verdichtet	20,00	18,32	20,00	16,00	24,00	20,00	10,00
	Ländlich	20,00	20,00	20,00	20,00	25,00	20,00	10,00
Land	Hohe Dichte	20,00	19,00	16,98	15,79	25,00	20,00	9,18
	Geringe Dichte	23,26	24,00	24,81	20,00	30,00	20,00	10,00
		Kreisfreie Stadt versus Landkreis						
Kreisfreie Stadt		10,00	10,00	10,00	10,00	15,00	10,00	7,00
Landkreis		20,00	20,00	20,00	20,00	25,00	20,00	10,00
		Migrationshintergrund						
Deutsche ohne Migr.hint.		15,00	16,00	18,00	15,00	20,00	19,00	10,00
„Aussiedler“		10,75	10,00	9,00	10,00	15,00	20,00	10,00
Türk. Migrat.hintergrund		11,60	10,00	15,88	12,61	15,00	23,51	10,00
Anderer Migr.hintergrund		10,00	8,48	14,21	12,00	15,00	15,00	10,00
		Schulabschluss						
Keinen / Förderschule		15,00	15,00	11,64	15,00	15,00	20,00	20,00
Hauptschule		24,00	25,00	30,00	25,00	30,00	25,00	20,00
Mittlere Reife		20,00	20,00	20,00	20,00	30,00	20,00	12,00
Fachhochschulreife		15,00	15,00	15,00	16,97	20,00	20,00	10,00
Abitur		10,00	7,00	8,00	8,00	13,98	10,00	0,00
		Berufsbereiche						
Metall, Bau, Elektro etc.		30,00	30,00	30,00	30,00	46,29	40,00	20,00
Andere Berufsbereiche		20,00	20,00	20,00	20,00	30,00	20,00	10,00
Schüler, Studenten etc.		10,00	10,00	10,00	10,00	15,00	10,00	0,00
		Jahreszeit						
Sommer		15,00	15,00	15,00	15,00	20,00	20,00	10,00
Winter		17,00	16,00	18,00	16,09	20,00	16,00	10,00
		Insgesamt						
Insgesamt		15,00	15,00	15,00	15,00	20,00	18,00	10,00
Anzahl (n)		(4.183)	(4.192)	(4.197)	(4.195)	(4.195)	(4.186)	(4.174)

Tab. 6-10: Jahresdurchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger an den einzelnen Wochentagen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mediane – Gesamtstichprobe und Subgruppen (tagesunterschiedliche n)

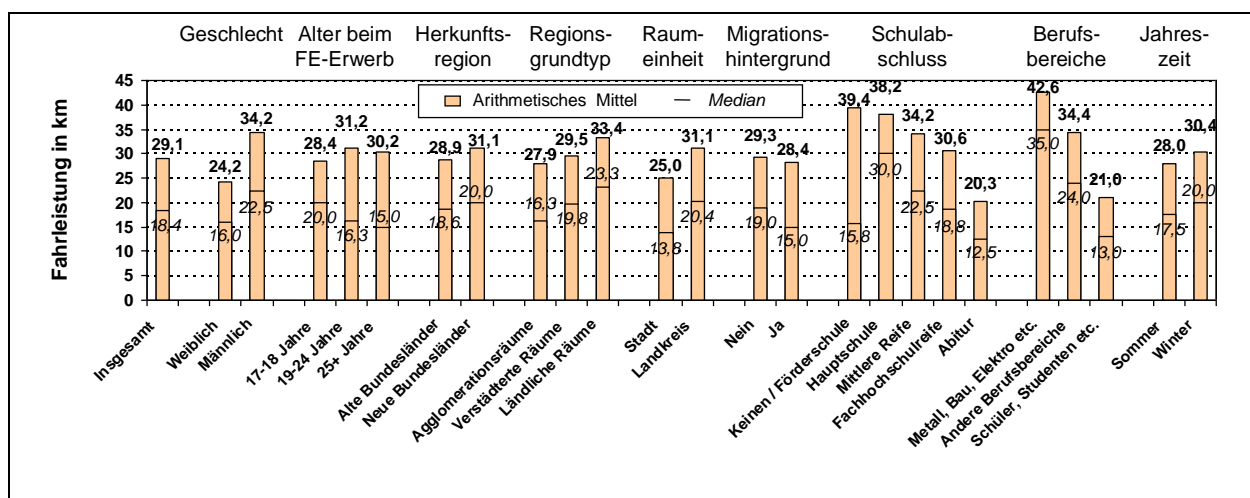


Bild 6-47: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger in der „verkürzten“ Arbeitswoche im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 4.225)

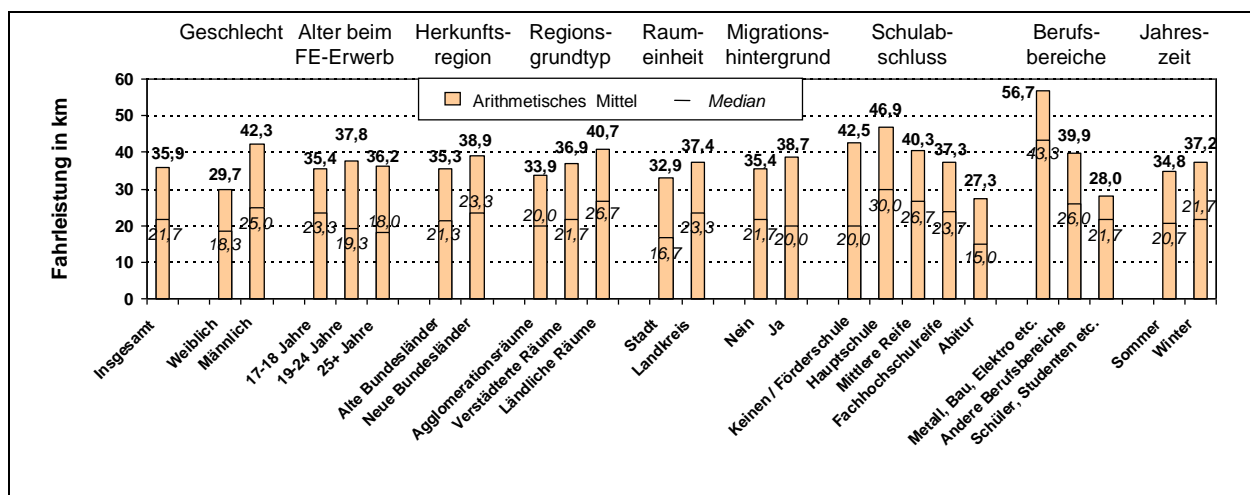


Bild 6-48: Durchschnittliche Tagesfahrleistung aller Fahranfänger am „verlängerten“ Wochenende im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 4.204)

voneinander (vgl. Bild 6-48): Männer erbringen erneut deutlich höhere tagesdurchschnittliche Fahrleistungen als Frauen, ebenso wie jüngere Fahranfänger im Vergleich zu älteren. Auch an Wochenenden erbringen junge Fahrer in weniger dicht besiedelten Regionen bzw. in Landkreisen höhere tagesdurchschnittliche Fahrleistungen als ihre Pendanten in dichter besiedelten Regionen bzw. kreisfreien Städten. Die parallel zu einer höheren Bildung jeweils abnehmende Fahrleistung lässt sich mit Ausnahme der Fahranfänger ohne Abschluss bzw. mit Förderschulabschluss ebenfalls nachweisen. Fahranfänger aus der Metall-, Bau-, Elektrobranche etc. erbringen mit dem Auto am Wochenende eine doppelt so hohe Fahrleistung wie Schüler und Studenten.

Entwicklung der täglichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger an allen Wochentagen

Im Zuge der Deskription der Exposition von Pkw-Fahranfängern im Straßenverkehr wird in diesem Abschnitt auf die Fahrleistung der tatsächlich mit einem Pkw mobilen jungen Fahrer abgestellt. D. h. die nachfolgend präsentierten Ergebnisse beschränken sich auf die Subgruppe jener Fahranfänger, die an einem bestimmten Tag auch tatsächlich als Autofahrer unterwegs sind. Wenn ein Fahranfänger am Berichtstag kein Auto fährt, geht seine Fahrleistung von 0 km hier nicht in die Berechnung des Medians ein. Für die Subgruppe der Pkw-Mobilen errechnet sich für die tägliche Fahrleistung ein Median von $\bar{x} = 35,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 46,9$ km). Dies sind 12,4 km mehr

oder das Anderthalbfache der Fahrleistung, die sich für die Gesamtpopulation der Fahranfänger berechnen lässt.

Bild 6-49 informiert über die Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung der Subgruppe der tatsächlich als Pkw-Fahrer mobilen Fahranfänger.¹¹⁷ Tab. 6-11 dokumentiert die Entwicklung der relevanten Maßzahlen der täglichen Fahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger für die Gesamtpopulation und die Subgruppen des Geschlechts, des Alters und der regionalen Herkunft.

Bild 6-50 zeigt auch für die einzelnen Monatskohorten der Pkw-mobilen Fahranfänger die Abweichungen der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung vom Jahresdurchschnitt. Dabei fällt zunächst die relativ gleichmäßige Entwicklung für alle Fahranfänger auf. Nur in zwei Monaten wird der ganzjährige Durchschnitt um mehr als 10 % über- oder unterschritten, wobei die Fahrleistung im dritten Monat stark unterdurchschnittlich (86 %) und im achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes stark überdurchschnittlich (118 %) ist. Betrachtet man ausschließlich die Fahranfänger aus den alten Bundesländern, so verstärkt sich die überdurchschnittliche Fahrleistung im achten Monat noch (122 %).

Die 17- und 18-jährigen „Früheinsteiger“ zeigen ein ähnliches Muster der Entwicklung der durchschnittlichen täglichen Fahrleistungen wie die Gesamtheit aller Fahranfänger. Auffällig ist die deutlich unterdurchschnittliche Fahrleistung der 19-jährigen und älteren Fahranfänger zu Beginn ihrer Fahrkarriere. Erst im dritten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes erreichen sie den Wert des ganzjährigen Durchschnitts und fahren anschließend etwas überdurchschnittlich weit. Auch die um 34 % über dem ganzjährigen Durchschnitt liegende Fahrleistung im achten Monat ist deutlich ausgeprägter als in den anderen unterschiedenen Subpopulationen.

Die täglichen Fahrleistungen der Männer erscheinen unregelmäßiger als jene der Frauen. Männer weisen in den ersten drei Monaten ihres Fahrerlaubnisbesitzes gleich zwei Mal um mehr als 10 % unterdurchschnittliche tägliche Fahrleistungen auf und auch ihre im achten Monat überdurchschnittliche Fahrleistung (125 %) weicht deutlich stärker vom erstjährigen Durchschnitt ab als jene der Frauen (113 %).

Bild 6-51 veranschaulicht die zeitliche Entwicklung der täglichen Fahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger

ger wieder mittels subgruppenspezifischer Ausgleichskurven. Unter allen als Pkw-Fahrer mobilen Fahranfängern steigt der Median der durchschnittlichen täglichen Aufwandsmobilität bis zum achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes zunächst tendenziell an und oszilliert dann zwischen 34 km und 46 km, was eine in den letzten vier Monaten des Berichtszeitraumes leicht fallende Ausgleichskurve zur Folge hat. Die entsprechende Kurve der Subpopulation der Fahranfänger aus den alten Bundesländern weist im Vergleich dazu einen flacheren und durchweg niedrigeren Verlauf auf.

Deutliche Unterschiede zeigen sich in den Kurvenverläufen der Pkw-mobilen „Früheinsteiger“ und älteren Fahranfänger. Die jüngsten Fahranfänger weisen aufgrund einer anfänglich hohen, in den nächsten beiden Monaten jedoch sinkenden und erst anschließend wieder moderat steigenden Fahrleistung eine Verlaufskurve auf, die ebenfalls in den ersten drei Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes leicht sinkt und später stetig ansteigt. Dagegen schwanken die Mediane der täglichen Fahrleistung der älteren Fahranfänger mit Ausnahme des ersten und achten Monats des Fahrerlaubnisbesitzes zwischen 35 km und 40 km, sind also etwas höher als jene der „Früheinsteiger“. Aufgrund der niedrigen Fahrleistung zu Beginn der Fahrkarriere sowie des hohen Medians („Ausreißer“) im achten Monat des Beobachtungszeitraums errechnet sich die abgebildete Verlaufskurve in Form einer umgekehrten Parabel.

Auch die geschlechtsspezifischen Verlaufskurven der Pkw-mobilen Fahranfänger zeigen deutliche Unterschiede. Neben dem höheren Niveau der Fahrleistung der Männer ist erkennbar, dass deren Verlaufskurve zunächst steiler ansteigt, im achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes ihren Höhepunkt erreicht und danach wieder sinkt. Ab dem fünften Monat oszillieren die durchschnittlichen täglichen Fahrtstrecken meist um 40 km. Pkw-mobile Frauen weisen dagegen – auf deutlich niedrigerem Niveau – eine über den gesamten Berichtszeitraum steigende Verlaufskurve auf, die ihre tendenziell mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer steigenden täglichen Fahrleistungen zum Ausdruck bringt.

Für die tatsächlich Pkw-mobilen Fahranfänger gilt: Nur für die älteren Fahranfänger lässt sich – für zwölf Monatskohorten bzw. die Fahrerlaubnisbesitzdauer im ersten Jahr – die Entwicklung ihrer täglichen Fahrleistung nicht adäquat mit einer Konstanten beschreiben (vgl. Tab. 6-12). Für alle anderen (Sub-)Gruppen kann die Konstanzannahme dagegen aufrechterhalten werden.

¹¹⁷ Auch hinsichtlich der täglichen Fahrleistung der Pkw-Mobilen lassen sich die Unterschiede zwischen den Monatskohorten in der Fahrleistung nicht verallgemeinern.

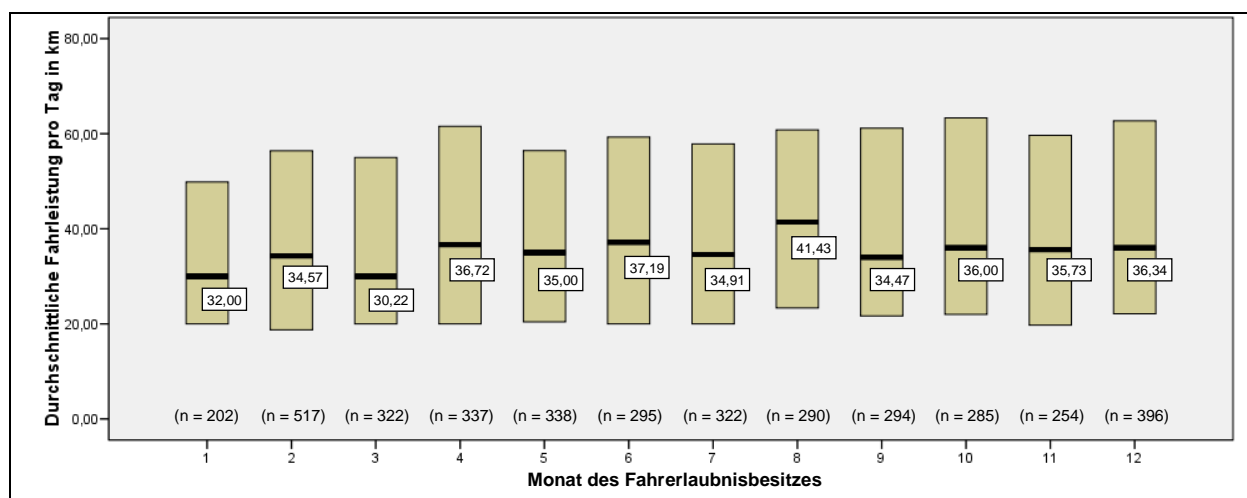


Bild 6-49: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahrer im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an allen Wochentagen (Frage 6.8), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.853)

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Durchschnittliche Fahrleistung in km														
Insgesamt														
Insgesamt	\bar{x}	32,00	34,57	30,22	36,72	35,00	37,19	34,91	41,43	34,47	36,00	35,73	36,34	35,00
	ξ	40,64	42,44	45,25	49,75	47,72	49,11	49,07	49,60	47,84	47,27	46,03	48,57	46,94
	s	36,23	33,60	46,77	45,57	49,73	48,41	47,05	46,46	40,38	39,13	36,42	41,72	42,46
	n	202	517	322	337	338	295	322	290	294	285	254	396	4.017
Geschlecht														
Männer	\bar{x}	34,31	41,00	33,33	43,32	40,62	40,25	40,00	49,46	37,95	40,43	40,83	39,29	40,00
	ξ	42,46	47,18	53,57	58,26	51,17	53,75	61,16	58,83	54,24	51,14	48,89	54,32	52,78
	s	32,19	33,97	57,41	52,39	38,71	54,96	58,00	57,29	47,04	42,41	35,34	46,77	46,55
	n	94	244	160	141	181	141	155	144	156	138	127	201	1.988
Frauen	\bar{x}	29,46	30,00	28,65	34,00	30,00	32,80	29,94	35,90	33,33	32,87	34,18	34,00	31,75
	ξ	39,07	38,19	37,08	43,61	43,74	44,86	37,93	40,53	40,57	43,66	43,18	42,66	41,22
	s	39,49	32,74	31,27	38,94	59,86	41,26	30,12	30,06	29,66	35,57	37,38	34,93	37,16
	n	108	273	163	196	157	154	168	147	137	148	127	195	2.029
Alter beim Fahrerlaubniserwerb														
17 / 18 Jahre	\bar{x}	35,60	34,29	29,65	33,69	33,08	35,24	33,33	39,26	33,79	35,60	35,85	36,74	34,50
	ξ	43,26	43,22	42,67	45,27	43,15	43,44	45,17	43,85	45,40	45,89	44,25	47,08	44,44
	s	39,70	32,67	46,17	37,26	41,54	33,47	41,14	33,04	38,20	39,40	32,61	38,12	37,68
	n	146	312	221	233	246	214	239	226	208	212	190	268	2.823
19+ Jahre	\bar{x}	25,02	35,62	37,71	40,78	40,37	40,00	36,70	50,29	36,63	40,71	35,60	35,96	37,71
	ξ	33,41	44,90	50,51	63,10	51,68	60,20	62,35	77,96	47,78	54,63	58,74	66,63	52,86
	s	22,82	39,36	40,83	60,85	40,08	79,96	65,67	85,73	31,54	44,47	51,88	56,35	51,58
	n	56	205	102	103	92	81	83	64	85	74	64	128	1.194
Herkunftsregion														
Westen	\bar{x}	32,82	31,06	29,32	34,06	32,50	35,26	32,78	40,99	32,33	32,14	35,00	35,00	33,57
	ξ	40,13	40,54	40,82	48,67	45,70	47,24	47,31	49,63	43,35	42,79	44,04	48,69	45,33
	s	38,57	35,39	36,43	46,88	51,73	42,39	48,20	47,04	36,32	36,44	35,83	42,46	41,91
	n	123	265	235	272	260	237	280	246	242	231	211	335	3.065
Osten	\bar{x}	29,87	37,43	38,20	46,58	43,57	46,70	47,00	45,20	59,61	64,94	43,29	39,46	42,00
	ξ	41,84	43,85	60,06	57,89	57,43	60,08	59,57	50,49	67,30	64,41	51,10	48,49	52,58
	s	32,65	30,75	67,13	39,95	43,60	69,29	41,35	44,70	52,87	37,82	36,84	38,93	44,21
	n	78	247	82	59	75	54	39	42	47	53	39	59	911

Tab. 6-11: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahrer im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an allen Wochentagen (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

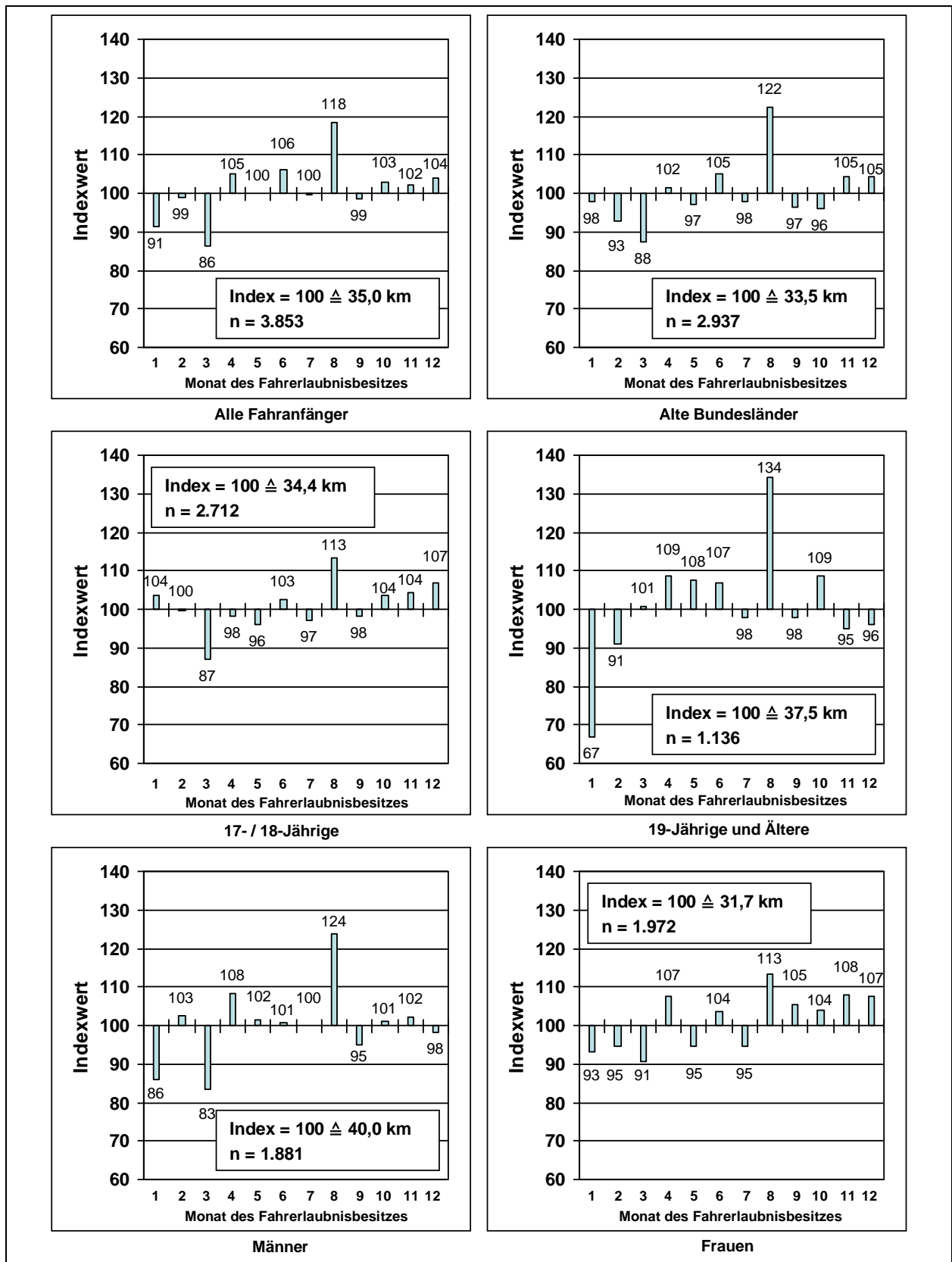


Bild 6-50: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Tagesfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahranfänger, an allen Wochentagen – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

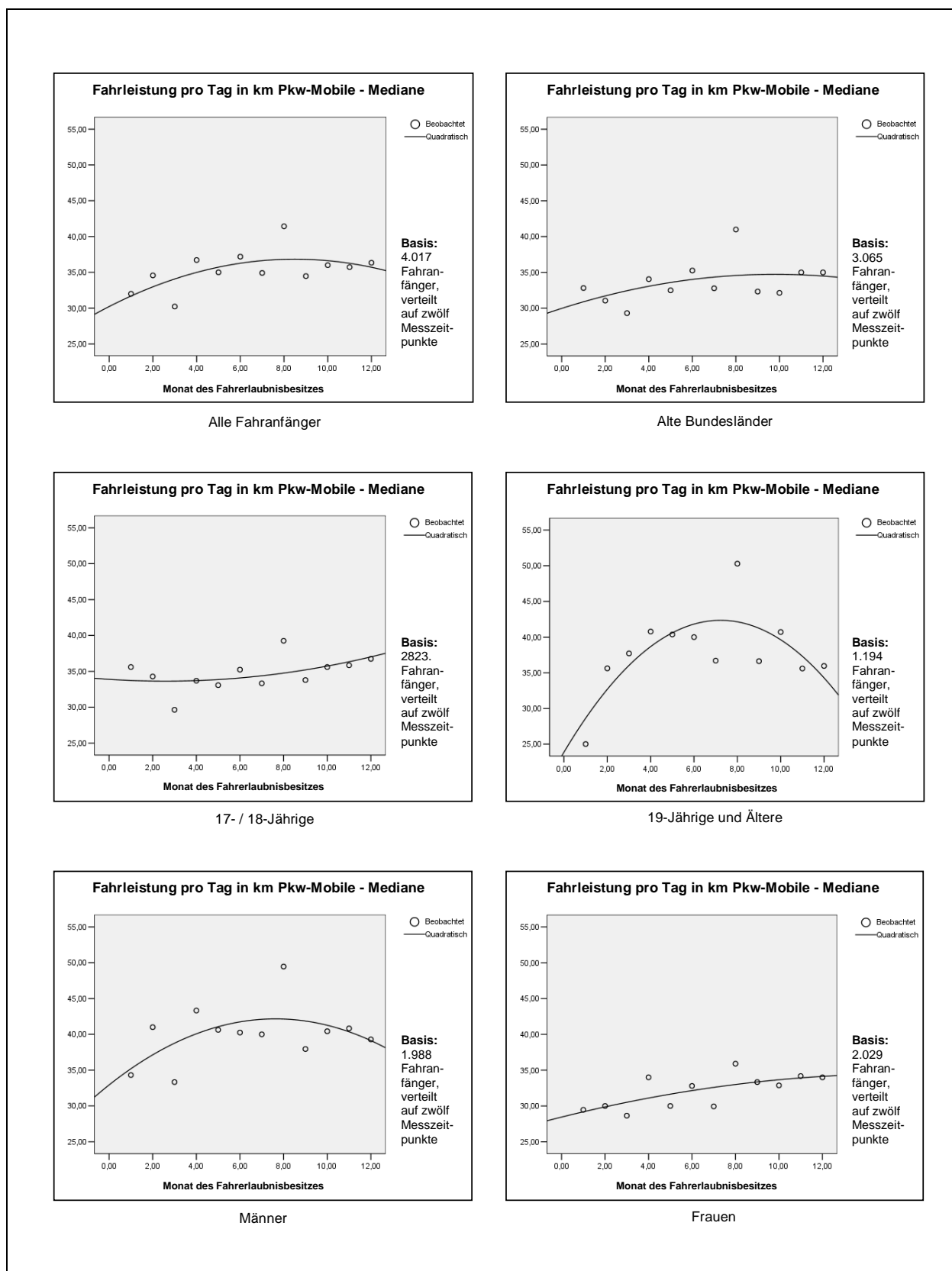


Bild 6-51: Verlaufskurven der Tagesfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der Mediane der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahrer an allen Wochentagen – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Pkw-mobile Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.365	2,591	2	9	.129	30,223	1,559	-0,092
Alte Bundesländer	.201	1,131	2	9	.365	29,976	0,971	-0,050
17- / 18-Jährige	.244	1,452	2	9	.284	33,890	-0,196	0,038
19-Jährige und Ältere	.564	5,810	2	9	.024	23,878	5,114	-0,354
Männer	.281	1,762	2	9	.226	32,930	2,420	-0,159
Frauen	.487	4,268	2	9	.050	28,450	0,759	-0,024

Tab. 6-12: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Tagesfahrleistung an allen Wochentagen – Pkw-mobile Fahranfänger

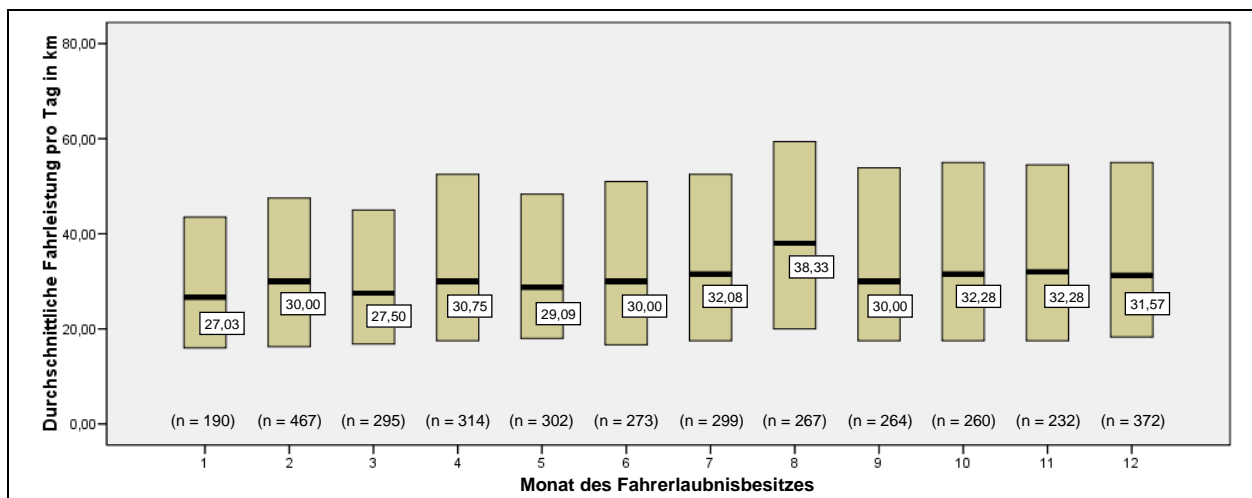


Bild 6-52: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, „verkürzte“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) (Frage 6.8), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.535)

Entwicklung der täglichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger an Arbeitstagen

Pkw-mobile Fahranfänger fahren zwischen Montag und Donnerstag im Durchschnitt $\bar{x} = 30,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 41,8$ km) pro Tag mit einem Pkw.¹¹⁸ Auch für die Arbeitswoche werden in Bild 6-52 wieder die Mediane der täglichen Fahrleistung für die Pkw-mobilen Fahranfänger dokumentiert.¹¹⁹ Tab. 6-13 informiert über die entsprechenden allgemeinen und subgruppenspezifischen Maßzahlen von Pkw-Mobilen in der Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag).

Die Entwicklung der Abweichungen der Mediane der Tagesfahrleistung der Pkw-Mobilen an Arbeitstagen vom Jahresdurchschnittswert dokumentiert Bild 6-53. Unter allen Fahranfängern ist diese Abweichung im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

¹¹⁸ Da in diese Berechnung nur Tage eingehen, an denen tatsächlich Auto gefahren wurde, wird dazu keine Mindestanzahl von Tagen mit gültigen Werten vorausgesetzt.

¹¹⁹ Diesbezüglich erweisen sich die Unterschiede nach der Differenzierung der Monatskohorten als statistisch verallgemeinerbar.

am stärksten unterdurchschnittlich (90 %), im achten Monat am stärksten überdurchschnittlich (128 %), ansonsten immer nahe am ganzjährigen Durchschnitt. Die Betrachtung der westdeutschen Fahranfänger fällt dagegen weniger einheitlich aus: Neben der überdurchschnittlichen Fahrleistung im achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes zeigen sich vier Monate mit mindestens 10 % unterdurchschnittlicher Fahrleistung.

17- und 18-jährige Fahranfänger zeigen nur im dritten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes eine deutlich vom ganzjährigen Durchschnitt abweichende, und zwar unterdurchschnittliche Tagesfahrleistung. Bei den älteren Fahranfängern sieht das erneut deutlich anders aus. Sie zeigen im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes eine sehr heterogene Entwicklung, mit einer stark unterdurchschnittlichen Fahrleistung (77 %) im sechsten und einer stark überdurchschnittlichen Fahrleistung (161 %) im achten Monat der Fahrkarriere.

Männliche Fahranfänger zeigen in zwei der drei ersten Monate des Fahrerlaubnisbesitzes stark unterdurchschnittliche Tagesfahrleistungen an Arbeitstagen. Mit Ausnahme des sechsten und ach-

ten Monats der Fahrkarriere entwickelt sich ihr Index der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung im weiteren Verlauf der Fahrkarriere nahe am ganzjährigen Durchschnitt. Dies ist unter weiblichen Fahranfängerinnen insofern anders, als von ihnen in drei Vierteln der betrachteten Monate im ersten Jahr als Autofahrer die Fahrleistung jeweils um etwa 10 % über- oder unterschritten wird.

Bild 6-54 verdeutlicht die Entwicklung der täglichen Fahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger in der Arbeitswoche wieder mittels Verlaufskurven. Dabei zeigt sich ein zunehmend flacherer Anstieg der Ausgleichskurve aller Pkw-mobilen Fahranfänger bis ca. zum neunten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und deren anschließendes leichtes Absinken. Auf einem niedrigeren Niveau verläuft die

entsprechende Kurve für die Fahranfänger aus den alten Bundesländern mit einer zudem etwas schwächeren Steigung.

In der Unterscheidung der beiden Altersgruppen zeigt sich für die Pkw-mobilen „Früheinsteiger“, dass lediglich in drei Monaten des Berichtszeitraums Mediane berichtet werden, die nicht genau 30 km betragen. Bei einem niedrigeren Wert im dritten und zwei höheren Werten im sechsten und achten Monat errechnet sich der abgebildete Kurvenverlauf. Unter älteren Fahranfängerinnen streuen die Mediane in einem deutlich größeren Wertebereich, sind also uneinheitlicher. Hier ist eine zunächst steigende und in den letzten drei Monaten wieder fallende Ausgleichskurve festzustellen.

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		Durchschnittliche Fahrleistung in km												
		Insgesamt												
Insgesamt	\bar{x}	27,03	30,00	27,50	30,75	29,09	30,00	32,08	38,33	30,00	32,28	32,28	31,57	30,00
	ξ	38,45	36,18	38,57	41,95	41,02	46,36	44,41	46,11	43,43	42,04	43,51	43,49	41,81
	s	55,21	30,67	47,30	35,35	43,53	60,65	45,77	46,09	40,16	35,76	40,47	41,79	42,79
	n	190	467	295	314	302	273	299	267	264	260	232	372	3.687
		Geschlecht												
Männer	\bar{x}	27,55	32,50	30,00	32,50	33,98	40,00	35,83	45,00	33,28	35,00	32,47	31,91	33,48
	ξ	38,03	41,37	46,67	46,82	46,54	54,60	61,97	53,89	47,35	45,18	46,62	48,83	47,04
	s	33,48	31,57	61,31	38,88	41,87	68,15	55,20	57,22	43,26	40,09	41,97	50,04	47,16
	n	90	224	144	132	162	133	142	136	149	125	119	193	1.848
Frauen	\bar{x}	27,09	26,68	25,00	30,00	25,00	24,74	29,34	32,50	25,00	30,40	30,31	30,00	27,71
	ξ	38,82	31,39	30,83	38,40	34,62	38,55	37,54	38,11	38,34	39,13	40,24	37,75	36,57
	s	69,43	29,07	25,93	32,19	44,68	51,61	33,81	28,77	35,28	31,09	38,75	29,60	37,19
	n	100	243	151	182	140	140	157	132	115	135	113	179	1.840
		Alter beim Fahrerlaubnisbesitz												
17 / 18 Jahre	\bar{x}	30,00	30,00	25,00	30,00	30,00	31,72	30,00	33,39	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00
	ξ	42,31	35,96	33,90	38,54	39,31	39,59	42,99	39,24	43,08	41,46	40,54	40,88	39,60
	s	63,48	28,24	34,10	30,90	42,51	33,21	47,69	27,65	39,95	36,78	35,47	36,55	37,75
	n	138	287	205	218	230	202	226	208	196	193	175	251	2.633
19+ Jahre	\bar{x}	25,00	30,00	30,00	35,00	26,67	23,81	39,00	50,00	25,00	35,50	32,50	33,18	32,41
	ξ	30,16	41,48	46,61	51,47	44,42	70,89	49,74	76,99	33,88	48,91	56,31	63,24	47,35
	s	20,29	40,35	36,45	39,63	50,42	120,86	41,77	93,33	22,24	39,35	58,99	60,64	52,97
	n	52	180	90	95	72	71	73	59	69	67	57	120	1.054
		Herkunftsregion												
Westen	\bar{x}	26,53	30,00	25,00	30,00	27,00	30,00	30,00	38,26	26,50	30,00	30,57	30,68	30,00
	ξ	38,28	35,08	32,46	40,85	39,28	43,64	42,65	46,75	39,32	40,21	41,67	44,13	40,46
	s	66,02	31,72	27,47	35,35	43,74	49,67	46,99	49,06	37,40	35,87	38,35	44,09	41,56
	n	115	244	217	254	234	220	259	225	218	211	193	316	2.826
Osten	\bar{x}	29,49	30,00	36,25	43,33	30,00	36,97	42,27	40,13	46,67	42,50	32,06	34,59	35,00
	ξ	39,19	37,39	58,34	48,54	50,07	61,01	53,24	44,01	60,82	50,84	46,63	40,45	46,39
	s	33,32	29,59	79,26	35,70	43,93	95,68	39,84	25,26	48,16	34,58	46,13	26,96	46,71
	n	74	220	73	56	65	49	38	39	43	48	35	54	827

Tab. 6-13: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an Arbeitstagen (Montag bis Donnerstag) (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

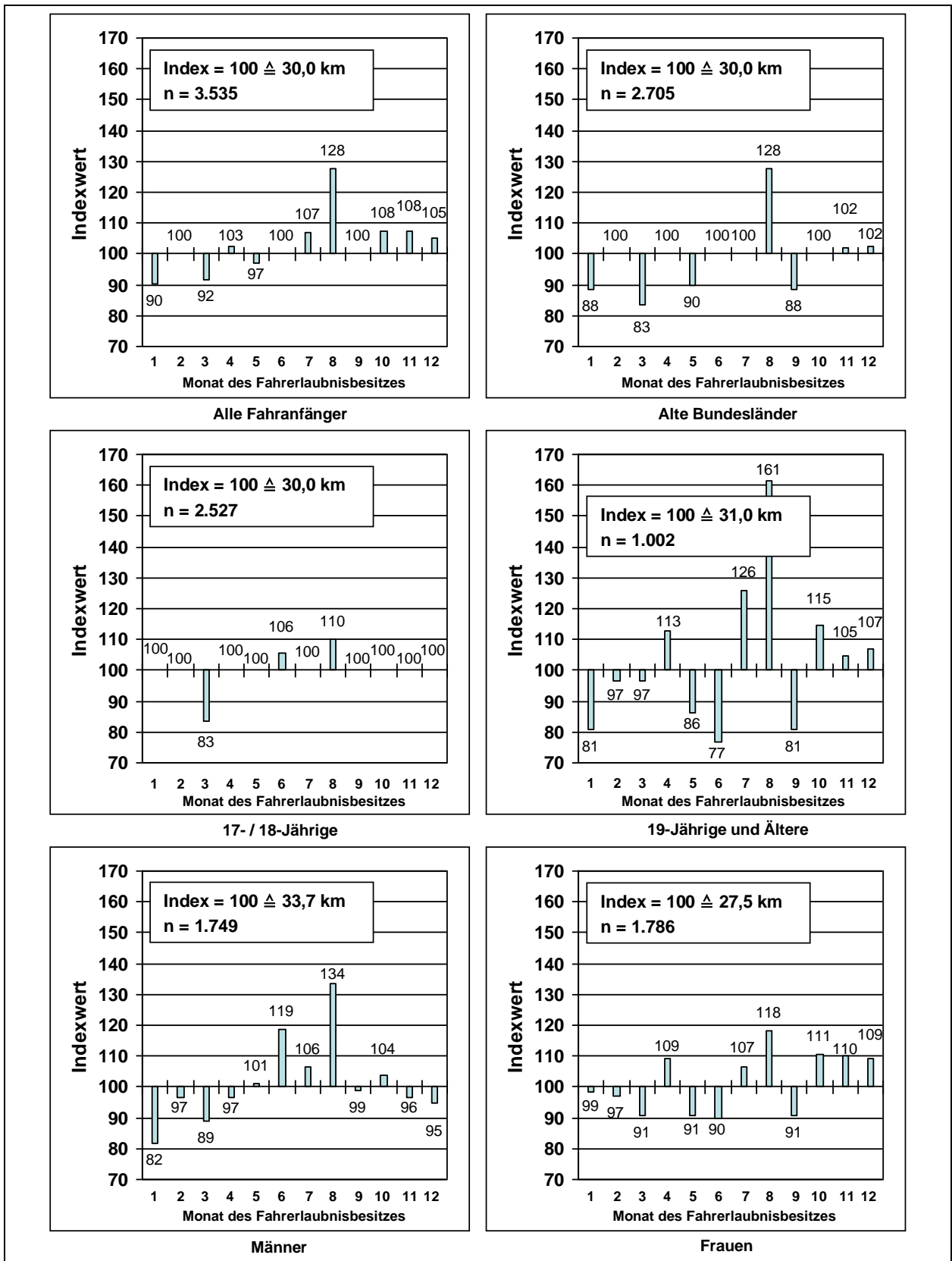


Bild 6-53: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Tagesfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahranfänger, an Arbeitstagen (Montag bis Donnerstag) – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

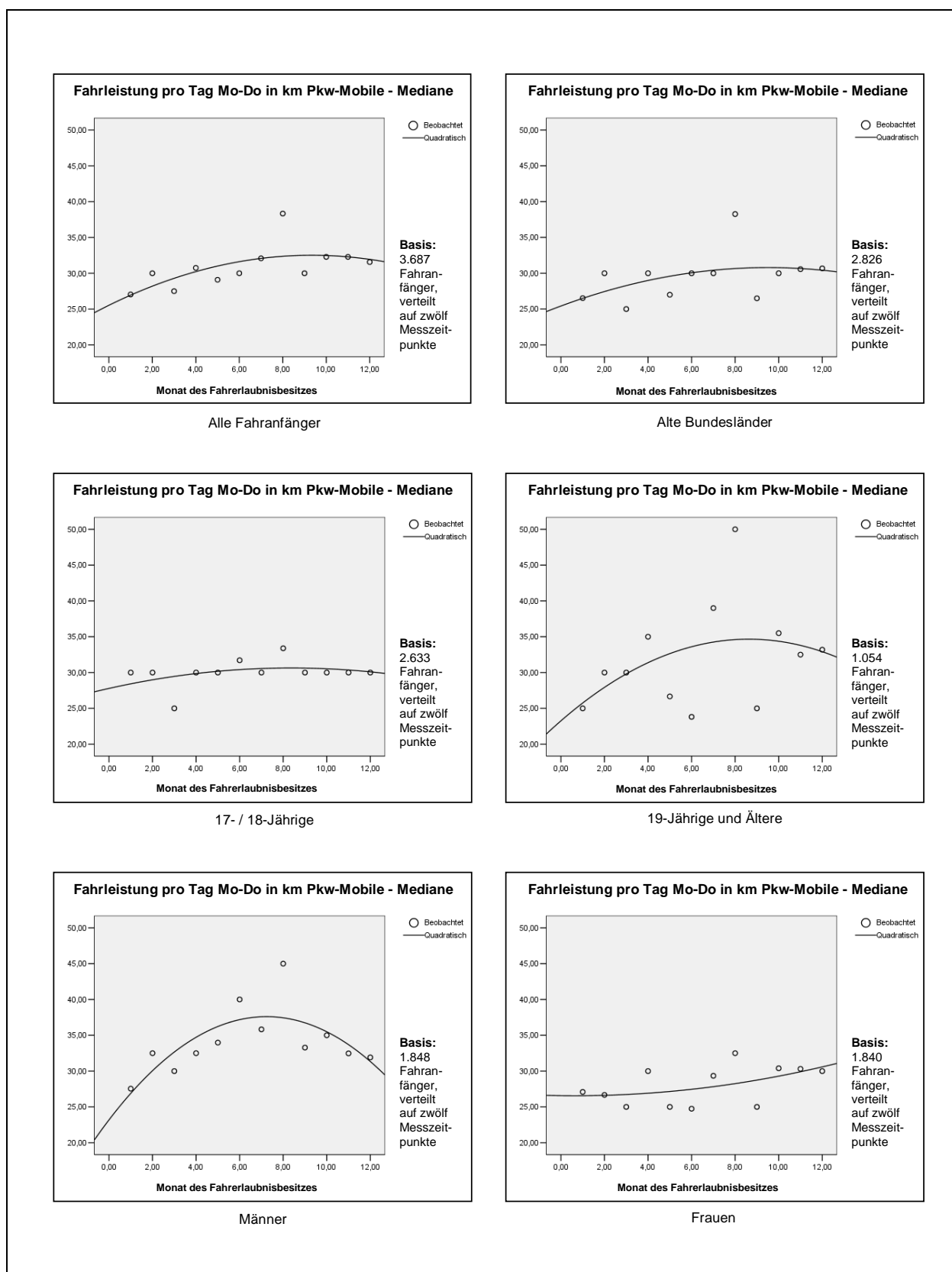


Bild 6-54: Verlaufskurven der Tagesfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der Mediane der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahranfänger in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Pkw-mobile Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.409	3,116	2	9	.094	25,525	1,497	-0,080
Alte Bundesländer	.184	1,012	2	9	.402	25,424	1,128	-0,059
17- / 18-Jährige	.140	0,733	2	9	.507	27,785	0,682	-0,041
19-Jährige und Ältere	.154	0,819	2	9	.471	23,257	2,644	-0,153
Männer	.541	5,307	2	9	.030	23,184	3,986	-0,276
Frauen	.251	1,508	2	9	.272	26,573	-0,039	0,031

Tab. 6-14: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Tagesfahrleistung in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) – Pkw-mobile Fahranfänger

Charakteristische Unterschiede in der Entwicklung der durchschnittlichen Fahrleistung zeigen sich erneut zwischen Pkw-mobilen Männern und Frauen. Männliche Fahranfänger weisen zunächst eine steil steigende Verlaufskurve auf, die im siebten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes ihren Höhepunkt erreicht und danach ebenso steil wieder absinkt. Dabei ist insbesondere der „Ausreißer“ im achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes für die charakteristische „Krümmung“ der Verlaufskurve verantwortlich. Die Entwicklung der täglichen Fahrleistung weiblicher Pkw-mobiler Fahranfänger an den Tagen der Arbeitswoche verläuft dagegen tendenziell ansteigend. Vier relativ niedrige Mediane zwischen dem dritten und neunten Monat des Berichtszeitraums stehen drei relativ hohen Medianen zum Ende der einjährigen Fahrkarriere gegenüber.

Mit Ausnahme der männlichen Fahranfänger kann bei der Schätzung des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos Pkw-mobiler Fahranfänger in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) die Annahme einer konstanten täglichen Fahrleistung bei der Betrachtung von zwölf Fahranfänger-Monatskohorten aufrechterhalten werden (vgl. Tab. 6-14).

Entwicklung der täglichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger am Wochenende

Auch an den drei Tagen des „verlängerten“ Wochenendes sollen nun wieder ausschließlich die tatsächlich mobilen Fahranfänger betrachtet werden. An diesen Tagen fahren auch die Pkw-Mobilen deutlich weitere Strecken mit einem Auto als während der Arbeitswoche, im Durchschnitt täglich $\bar{x} = 36,7$ km (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 53,3$ km).¹²⁰ Bild 6-55 veranschaulicht dazu die Entwicklung der monatlichen Mediane¹²¹, Tab. 6-

15 dokumentiert die Entwicklung der Mediane, arithmetischen Mittelwerte und Standardabweichungen für die Gesamtstichprobe und die geschlechts-, alters- und herkunftsspezifischen Subpopulationen.

Die Entwicklung der Mediane der täglichen Fahrleistung der Pkw-Mobilen am Wochenende ist im ersten Jahr der Fahrkarriere recht ungleichmäßig (vgl. Bild 6-56), wobei sich unterdurchschnittliche Fahrleistungen zu Beginn und überdurchschnittliche Fahrleistungen in der zweiten Hälfte des ersten Jahres als Autofahrer abzeichnen. Die Abweichungen vom ganzjährigen Durchschnitt sind unter den westdeutschen Fahranfängern zu Beginn der Fahrkarriere ähnlich, später jedoch weniger stark ausgeprägt und auf zwei „Ausreißer“ beschränkt.

In der Gruppe der 17- und 18-jährigen Fahranfänger deutet die Entwicklung der Indices auf relativ ähnliche durchschnittliche Tagesfahrleistungen am Wochenende im gesamten ersten Jahr der Fahrkarriere hin. Lediglich im ersten und siebten Monat werden unterdurchschnittliche „Ausreißer“ dokumentiert. Unter den älteren Fahranfängern sieht dies erneut anders aus: Hier fallen sowohl die beiden unterdurchschnittlichen ersten Monate des Fahrerlaubnisbesitzes als auch der achte und zehnte stark überdurchschnittliche Monat hinsichtlich der Tagesfahrleistung am Wochenende ins Auge.

Männer und Frauen fahren in den ersten drei Monaten ihrer Fahrkarriere am Wochenende nur unterdurchschnittlich weit. Im Rest des ersten Jahres als Autofahrer deutet die Entwicklung der Mediane auf mehr Monate mit überdurchschnittlicher Tagesfahrleistung am Wochenende hin.

¹²⁰ Auch für die Berechnung dieses Mittelwertes wird keine Mindestanzahl von Tagen mit gültigen Werten vorausgesetzt.

¹²¹ Auch für diese Subgruppe der Fahranfänger gilt die Nichtverallgemeinerbarkeit der dort abgebildeten Unterschiede.

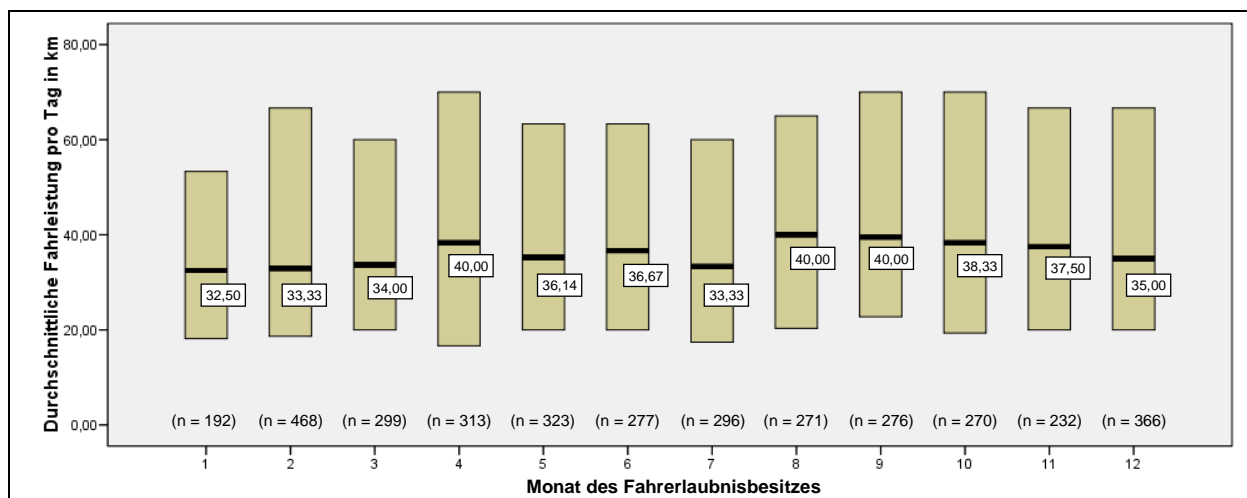


Bild 6-55: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) (Frage 6.8), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.583)

Strukturvariablen	Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Durchschnittliche Fahrleistung in km														
Insgesamt														
Insgesamt	\bar{x}	32,50	33,33	34,00	40,00	36,14	36,67	33,33	40,00	40,00	38,33	37,50	35,00	36,67
	ξ	43,81	49,88	50,80	60,79	52,94	54,27	54,59	53,56	57,21	53,96	50,61	55,32	53,39
	s	40,73	45,84	56,31	73,42	58,28	55,13	74,70	55,49	59,52	55,18	47,14	59,02	57,36
	n	192	468	299	313	323	277	296	271	276	270	232	366	3.735
Geschlecht														
Männer	\bar{x}	33,33	37,84	38,33	46,33	40,00	37,61	40,00	45,16	40,00	42,37	39,79	37,28	40,00
	ξ	49,60	56,76	59,24	74,65	57,93	52,02	72,19	63,84	67,92	59,92	53,76	60,37	60,50
	s	47,78	51,11	66,21	90,16	60,62	53,49	98,70	68,09	72,65	58,48	45,31	57,73	65,05
	n	90	219	148	132	174	138	143	135	150	134	116	185	1.864
Frauen	\bar{x}	32,09	30,65	30,00	35,02	32,00	36,58	27,38	33,00	37,60	34,27	37,50	35,00	33,33
	ξ	38,72	43,83	42,45	50,72	47,10	56,49	38,03	43,37	44,38	48,20	47,47	50,16	46,31
	s	32,75	39,77	43,03	56,51	55,05	56,81	33,61	36,72	34,42	51,32	48,89	60,03	47,47
	n	102	249	150	181	149	139	152	136	126	136	116	181	1.871
Alter beim Fahrerlaubniswerb														
17 / 18 Jahre	\bar{x}	35,50	36,95	33,65	36,65	35,00	36,67	31,68	37,50	37,50	36,49	36,67	35,00	35,00
	ξ	45,74	53,70	49,39	54,22	49,19	49,62	48,66	49,01	51,26	51,45	50,86	55,25	51,05
	s	43,98	48,70	58,22	56,28	52,84	50,10	52,89	48,58	48,58	54,45	49,15	61,58	52,35
	n	142	286	206	220	233	203	220	212	193	204	174	244	2.639
19+ Jahre	\bar{x}	33,23	30,00	37,50	40,00	37,55	38,34	37,50	53,33	40,00	51,46	39,10	37,50	37,50
	ξ	37,97	46,78	58,70	79,53	51,98	61,56	78,15	79,75	68,46	59,84	62,86	71,33	59,03
	s	30,01	43,07	62,05	107,94	47,10	61,40	130,35	86,25	81,70	61,88	43,91	62,80	67,61
	n	50	182	93	93	90	74	75	59	83	66	57	122	1.097
Herkunftsregion														
Westen	\bar{x}	32,50	30,00	33,31	35,51	33,42	35,39	30,00	40,00	36,79	34,67	36,67	35,00	35,00
	ξ	44,23	47,58	50,02	59,62	50,61	53,12	52,37	53,98	50,40	47,90	48,90	55,50	51,68
	s	40,32	47,32	56,82	74,24	55,30	56,48	78,18	52,39	46,96	50,22	45,31	58,57	56,98
	n	120	237	216	258	247	223	257	229	227	215	194	315	2.854
Osten	\bar{x}	32,97	40,00	41,67	42,83	40,00	51,223	50,00	44,94	50,00	63,10	42,47	39,60	41,67
	ξ	43,48	51,48	55,60	70,29	63,86	62,43	67,73	56,75	88,97	76,42	57,65	54,74	59,63
	s	41,97	42,87	56,91	71,16	8,81	49,89	51,71	73,14	97,80	63,45	57,20	64,21	59,07
	n	72	226	78	52	73	50	36	39	45	53	33	50	843

Tab. 6-15: Monatsdurchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an den Tagen des „verlängerten“ Wochenendes (Freitag bis Sonntag) (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

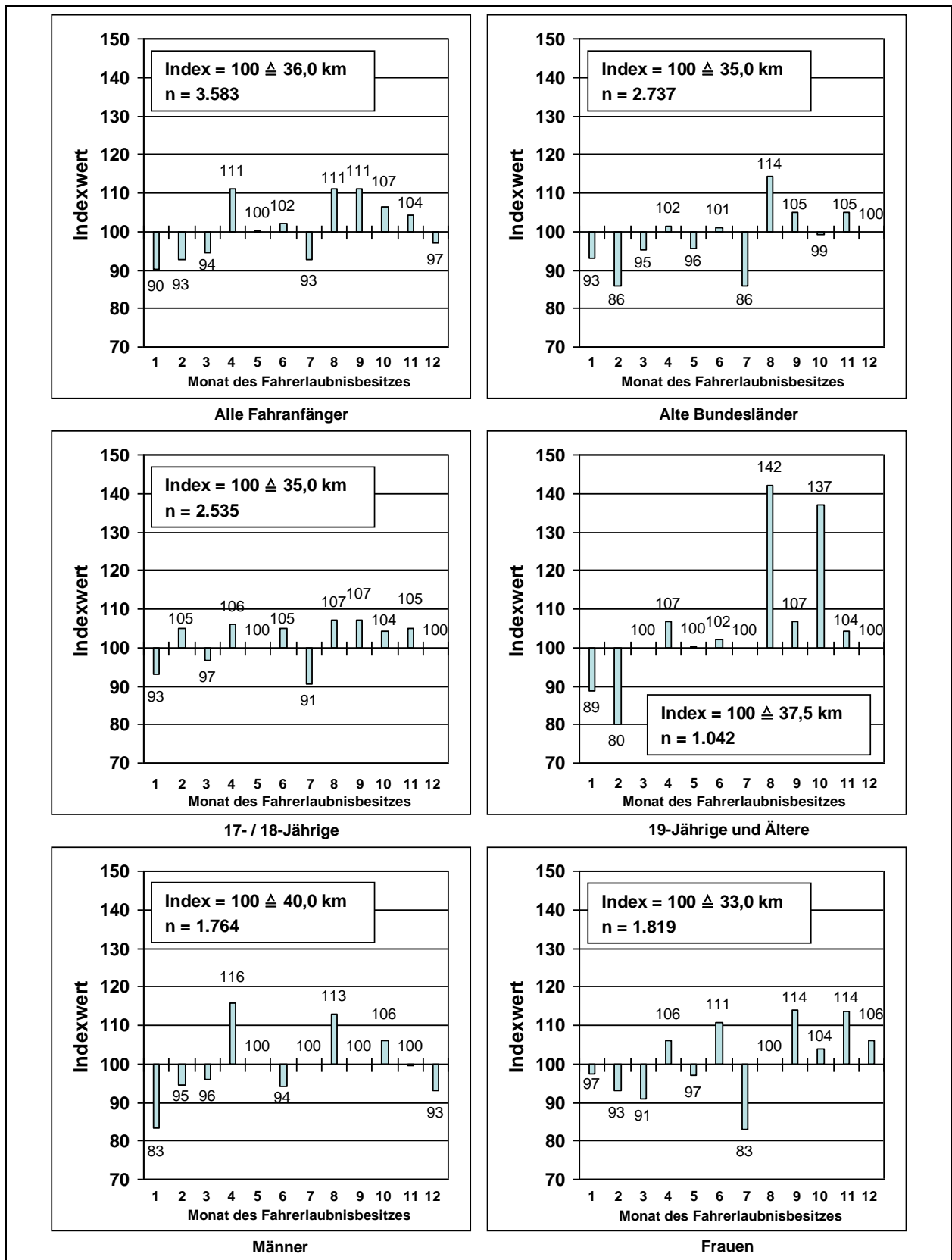


Bild 6-56: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Tagesfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahranfänger, am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

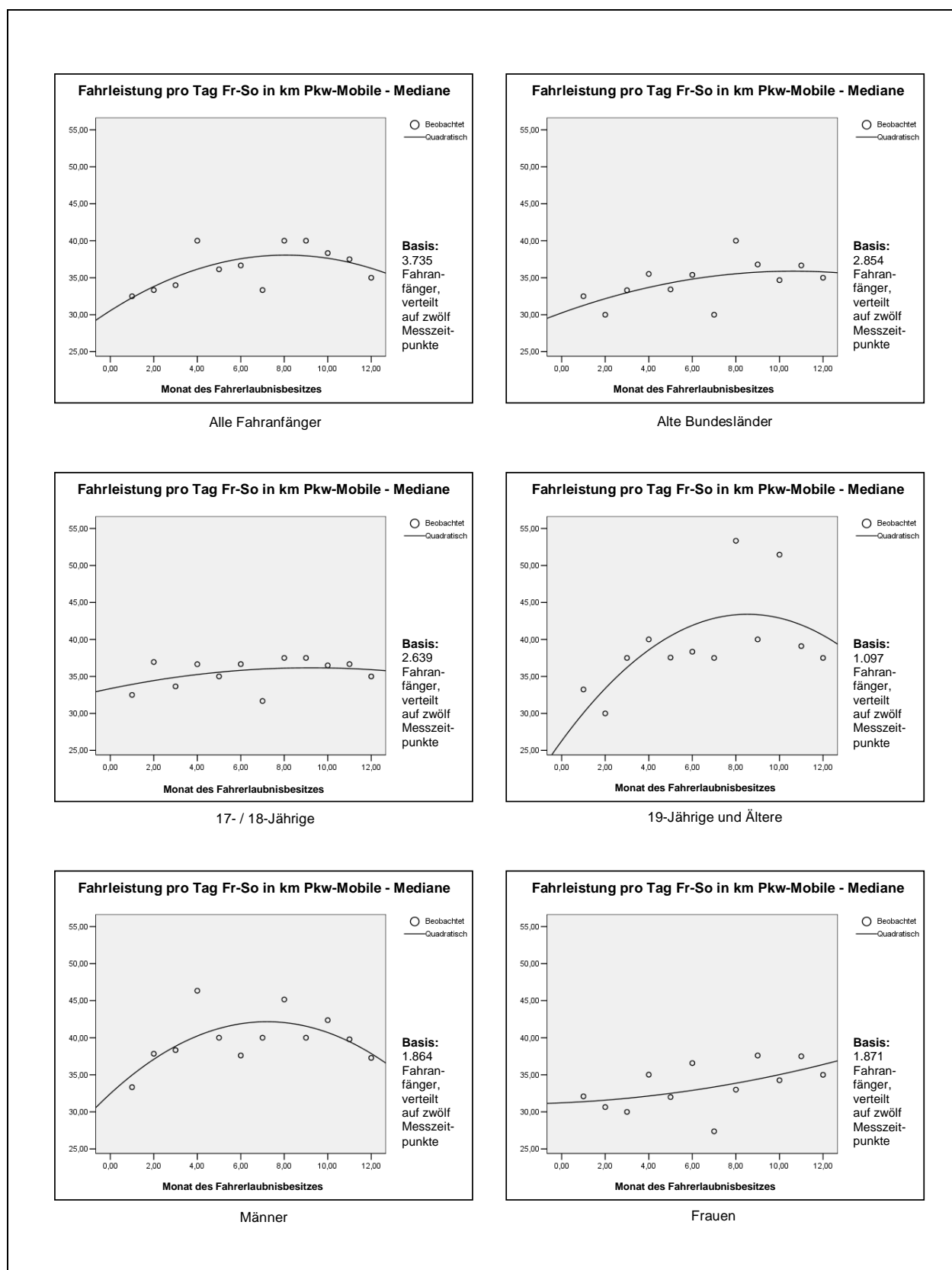


Bild 6-57: Verlaufskurven der Tagesfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der Mediane der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahranfänger, am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Pkw-mobile Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.426	3,346	2	9	.082	30,544	1,863	-0,115
Alte Bundesländer	.309	2,010	2	9	.190	30,247	1,061	-0,050
17- / 18-Jährige	.143	0,751	2	9	.499	33,349	0,609	-0,033
19-Jährige und Ältere	.424	3,319	2	9	.083	26,275	4,017	-0,236
Männer	.412	3,159	2	9	.091	32,456	2,692	-0,187
Frauen	.278	1,733	2	9	.231	31,221	0,131	0,025

Tab. 6-16: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Tagesfahrleistung am „verlängerten“ Wochenende (Freitag bis Sonntag) – Pkw-mobile Fahranfänger

Aus den Verlaufskurven in Bild 6-57 wird ersichtlich, wie in der Gesamtstichprobe die tägliche Fahrleistung der Pkw-Mobilen am Wochenende zunächst deutlich steigt, im siebten Monat merklich nach unten „ausreißt“, in den beiden folgenden Monaten auf dem Höchstwert von 40 km verharrt und anschließend wieder sinkt. Der Verlauf der entsprechenden Kurve für Fahranfänger aus den alten Bundesländern ist flacher und erreicht seinen Scheitelpunkt im elften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes.

Von den Kurven der altersdifferenzierten Mediane der Pkw-Mobilen verläuft jene der „Früheinsteiger“ deutlich flacher. Deren Mediane in sieben Monaten des Berichtszeitraums oszillieren um eine Fahrleistung von 37 km pro Tag des Wochenendes. Niedrigere Ausreißer in den anderen Monaten führen zum abgebildeten charakteristischen Kurvenverlauf. Auch in acht Monaten des Berichtszeitraums für ältere Fahranfänger streuen die Mediane zwischen 37 km und 40 km pro Tag. Zwei niedrigere Werte in den ersten beiden Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes sowie zwei deutlich höhere Ausreißer im achten und zehnten Monat des Berichtszeitraumes führen zum charakteristischen Kurvenverlauf dieser Subpopulation.

In der Unterscheidung der Entwicklung der Mediane der Tagesfahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger am Wochenende nach dem Geschlecht zeigen sich erneut die bereits bekannten geschlechtstypischen Kurvenverläufe. Für Männer steigt die Entwicklung des Medians im Zeitverlauf zunächst an, erreicht im siebten Monat des Berichtszeitraums ihren höchsten Punkt und sinkt anschließend. Für Pkw-mobile Frauen lässt sich dagegen – ausgehend von einem niedrigeren Niveau – eine stetige um die Verlaufskurve oszillierende Zunahme der Mediane mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes nachweisen.

Auch für die zwölf Monatskohorten der Pkw-mobilen Fahranfänger lässt sich nach den p-Werten in der Modellzusammenfassung (vgl. Tab. 6-16) die Annahme einer über das gesamte erste Jahr kon-

stanten durchschnittlichen täglichen Fahrleistung am „verlängerten“ Wochenende für die Gesamtheit aller Pkw-mobilen Fahranfänger und sämtliche unterschiedlichen Subgruppen aufrechterhalten.

Subgruppenspezifische Unterschiede der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung unter Pkw-mobilen Fahranfängern

Für die Subpopulation der Pkw-Mobilen präsentiert Bild 6-58 die jeweiligen subgruppenspezifischen Mittelwerte und Mediane über alle Wochentage. Signifikante Unterschiede in der Fahrleistung errechnen sich dabei für Männer und Frauen, nach dem „Einstiegsalter“ ins Autofahren, der Herkunftsregion, den Regionsgrundtypen, der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“, dem Schulabschluss und dem Berufsbereich. Die Verhältnisse der subgruppenspezifischen Fahrleistungen entsprechen weitgehend dem bereits bekannten Muster aus der Betrachtung aller Fahranfänger. Neu ist der signifikante Unterschied nach der regionalen Herkunft: Wenn Fahranfänger Pkw-mobil sind, fahren sie im Osten weitere Strecken als ihre Pendanten im Westen.¹²²

¹²² Auch hinsichtlich der tatsächlich Pkw-mobilen Fahranfänger ist die Dichotomisierung des Fahrerlaubnisbesitzes im Sommer- bzw. Winterhalbjahr nicht relevant. Für keinen Monat des Fahrerlaubnisbesitzes erweist sich diese Unterscheidung als statistisch signifikant. D. h. für die in einem bestimmten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes von den mobilen Fahranfängern gefahrene km-Zahl ist es irrelevant, ob dieser Monat zeitlich im Sommer- oder Winterhalbjahr zu verorten ist.

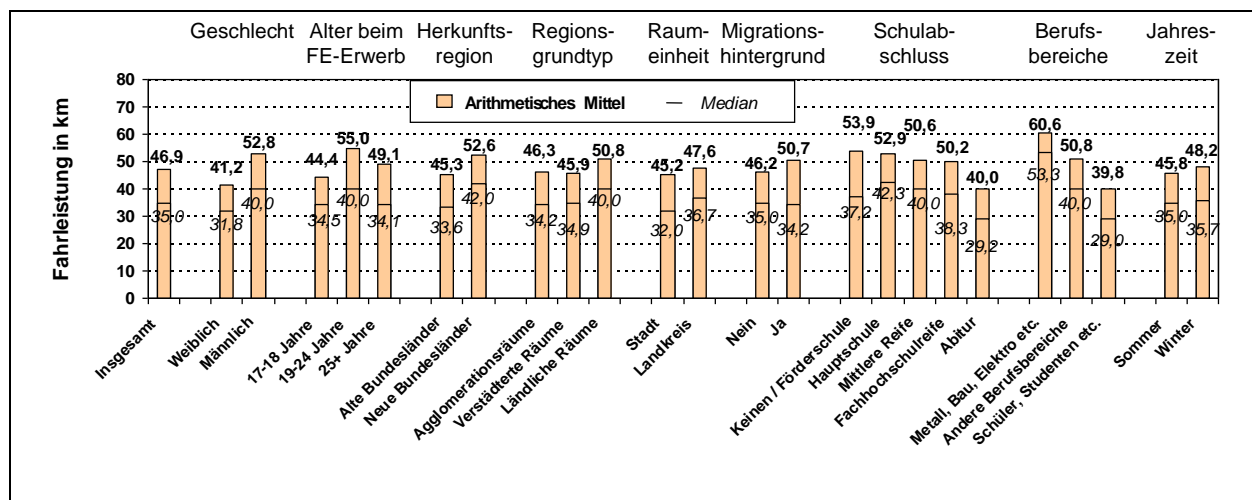


Bild 6-58: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger an allen Wochentagen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 4.017)

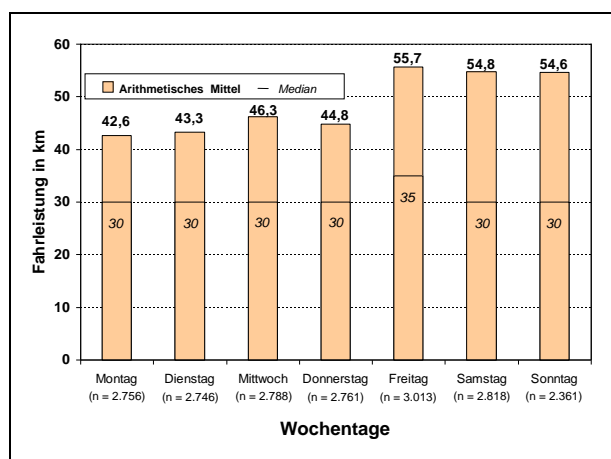


Bild 6-59: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8) – nach den Wochentagen (tagsunterschiedliche n)

Bild 6-59 wendet sich erneut der durchschnittlichen Fahrleistung als Pkw-Fahrer an den einzelnen Wochentagen zu. Dabei gehen jedoch nur die Tage in die Berechnungen ein, an denen die Fahranfänger tatsächlich mit einem Auto gefahren sind. Auch für diese Pkw-mobile Subgruppe zeigt sich die geringste durchschnittliche Mobilitätsleistung an Montagen bis Donnerstagen (Median \bar{x} = 30 km). Der Median der Fahrleistung steigt freitags leicht an und fällt an Samstagen und Sonntagen wieder auf den niedrigeren Wert der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag). Die insbesondere am „verlängerten“ Wochenende deutlich höheren Werte des arithmetischen Mittels verweisen auf eine Subgruppe von Fahranfängern, die an diesen Tagen entsprechend weitere Fahrtstrecken zurücklegen.

Die subgruppenspezifischen Unterschiede in der durchschnittlich pro Wochentag tatsächlich erbrachten Fahrleistung werden in Tab. 6-17 dokumentiert. Auch unter den Pkw-mobilen Fahranfängern ist in allen differenzierten Subgruppen jeweils das Wochenmaximum der Fahrleistung an einem Tag des verlängerten Wochenendes zu finden.

Im Vergleich der Subgruppen zeigt sich erneut, dass auch die Pkw-mobilen Männer an allen Wochentagen außer dem Donnerstag weitere Fahrtstrecken mit dem Auto zurücklegen als die entsprechenden Frauen. Differenziert nach dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb zeigen sich die 19- bis 24-jährigen „Mittleren Einsteiger“ als die mobilsten Fahranfänger. An den Tagen mit Ost-West-Unterschieden fahren Pkw-mobile Fahranfänger aus dem Osten Deutschlands weiter als ihre Kollegen aus dem Westen. An allen Wochentagen außer dem Donnerstag zeigen Fahranfänger aus ländlichen Kreisen geringere Dichte jeweils die vergleichsweise höchste Fahrleistung. Diese Struktur wird in der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ fast durchgängig bestätigt. Lediglich mittwochs zeigen Pkw-mobile Fahranfänger aus Städten eine gleich große Fahrleistung wie ihre Pendanten aus Landkreisen. Die Unterscheidung nach dem Migrationshintergrund offenbart die häufig gleich große und vereinzelt auch größere Fahrleistung von Subgruppen der Fahranfänger mit Migrationshintergrund im Vergleich zu Deutschen ohne Migrationshintergrund. Die Differenzierung der Fahranfänger nach ihrem Schulabschluss bestätigt auch für Pkw-mobile Fahranfänger zumindest für Montag bis Donnerstag das Bild der täglich höchsten Fahrleistung von Fahranfängern ohne Schulabschluss bzw. mit Förder- oder Hauptschulabschluss.

Strukturvariable		Wochentag						
		Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
		Mediane (\bar{x}) in km						
		Geschlecht						
Männlich		30,00	30,00	35,00	30,00	40,00	40,00	30,00
Weiblich		25,00	26,00	27,00	30,00	30,00	30,00	25,00
		Alter beim Fahrerlaubniswerb						
17 / 18 Jahre		30,00	30,00	30,00	30,00	38,00	30,00	28,75
19 bis 24 Jahre		32,00	30,00	40,00	35,00	38,00	40,00	40,00
25+ Jahre		27,00	25,67	30,00	28,53	30,00	40,00	30,00
		Herkunftsregion						
Alte Bundesländer		30,00	30,00	30,00	30,00	33,76	30,00	30,00
Neue Bundesländer		30,00	30,00	35,00	30,00	40,00	40,00	30,00
		Siedlungsstruktureller Kreistyp						
Agglomeration	Kernstadt	25,00	25,11	30,00	25,00	30,00	30,00	30,00
	Hochverdichtet	26,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00
	Verdichtet	30,00	30,00	30,00	30,00	36,00	35,00	25,00
	Ländlich	30,00	30,00	25,00	30,00	40,00	40,00	20,00
Stadt	Kernstadt	25,00	25,45	30,00	25,00	30,00	30,00	24,91
	Verdichtet	30,00	30,00	30,00	30,00	34,12	30,00	30,00
	Ländlich	30,00	30,00	30,00	39,05	40,00	35,00	30,00
Land	Hohe Dichte	30,00	30,00	30,00	30,00	40,00	30,00	30,00
	Geringe Dichte	40,00	40,00	40,00	32,86	50,00	41,00	40,00
		Kreisfreie Stadt (versus) Landkreis						
Kreisfreie Stadt		25,00	25,00	30,00	25,00	30,00	30,00	26,00
Landkreis		30,00	30,00	30,00	30,00	40,00	35,00	30,00
		Migrationshintergrund						
Deutsche ohne Migr.hint.		30,00	30,00	30,00	30,00	36,00	30,00	30,00
„Aussiedler“		25,00	25,12	27,81	30,00	36,38	40,00	25,00
Türk. Migrat.hintergrund		30,00	31,43	30,00	25,00	30,00	40,00	30,00
Anderer Migr.hintergrund		27,00	27,00	30,00	30,00	30,00	30,88	30,00
		Schulabschluss						
Keinen / Förderschule		47,64	20,00	40,00	39,57	40,00	30,00	30,00
Hauptschule		35,00	35,00	35,00	35,00	40,00	40,00	40,00
Mittlere Reife		32,78	33,00	35,00	30,80	40,00	40,00	30,00
Fachhochschulreife		30,00	35,00	30,00	30,00	40,00	40,00	30,00
Abitur		20,00	22,00	25,00	25,00	30,00	28,49	25,00
		Berufsbereich						
Metall, Bau, Elektro etc.		43,68	36,85	43,00	40,00	50,00	50,00	40,00
Andere Berufsbereiche		32,00	35,00	34,39	32,00	40,00	38,17	30,00
Schüler, Studenten etc.		24,00	25,00	25,00	25,00	30,00	30,00	25,00
		Jahreszeit						
Sommer		30,00	30,00	30,00	30,00	33,00	35,00	30,00
Winter		30,00	30,00	30,00	30,00	40,00	30,00	30,00
		Insgesamt						
Insgesamt		30,00	30,00	30,00	30,00	35,00	30,00	30,00
Anzahl (n)		(2.756)	(2.746)	(2.788)	(2.761)	(3.013)	(2.818)	(2.361)

Tab. 6-17: Jahresdurchschnittliche Tagesfahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger an den einzelnen Wochentagen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mediane – Gesamtstichprobe und Subgruppen (tagesunterschiedliche n)

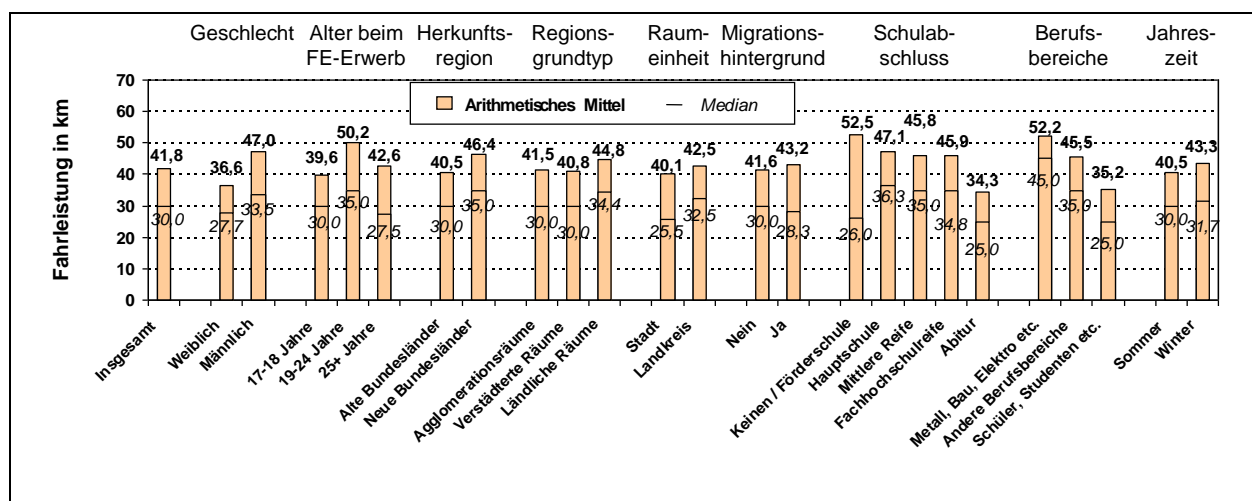


Bild 6-60: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger in der „verkürzten“ Arbeitswoche im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 3.687)

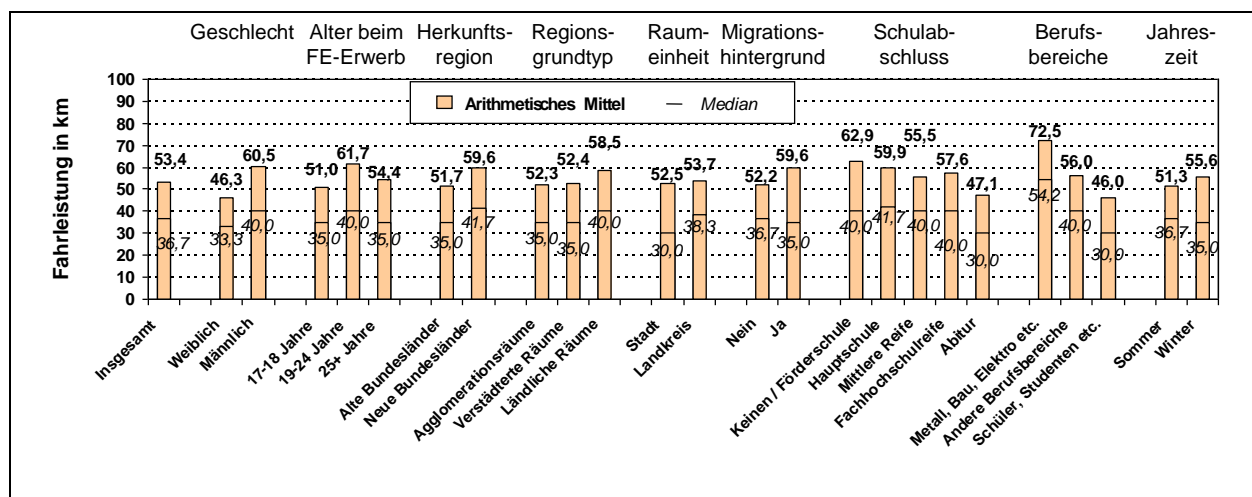


Bild 6-61: Durchschnittliche Tagesfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger am „verlängerten“ Wochenende im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 3.735)

Am „verlängerten“ Wochenende gleichen sich die Fahrleistungen von Fahrern mit unterschiedlicher Schulbildung jedoch stark an. Der durchgängig höchste Wegeaufwand von Fahrern aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. bestätigt sich bei den Pkw-Mobilen. In der jahreszeitlichen Differenzierung gibt es keine einheitliche Tendenz.

Die ganze Woche über durchgängig signifikant sind die Mittelwertunterschiede nach dem Geschlecht, dem Alter, der Herkunftsregion, dem siedlungsstrukturellen Kreistyp, der Schulbildung und dem Berufsbereich der Pkw-mobilen Fahranfänger. Die Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ ist für Unterschiede in der Fahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger an allen Tagen außer dem Sonntag von Relevanz. Der Migrationshintergrund und die Jahreszeit sind offensichtlich für Un-

terschiede in der Fahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger weniger relevant.

Bild 6-60 gewährt einen Blick auf die unter Pkw-mobilen Fahrern an Arbeitstagen (Montag bis Donnerstag) auftretenden subgruppenspezifischen Unterschiede. Dabei erweisen sich die geschlechts- und altersspezifischen Unterschiede ebenso als statistisch signifikant wie die Unterscheidung nach der Herkunftsregion. Die Unterscheidungen nach den Regionsgrundtypen und der Raumeinheit verweisen wieder auf die größere Fahrleistung in ländlichen Gebieten. Erneut zeigt sich auch, dass mit zunehmender Schulbildung die Fahrleistung abnimmt. Auch das bereits bekannte Muster der von Fahrern aus der Metall-, Bau-, Elektrobranche etc. über andere Berufsbereiche zu den Nicht-Erwerbstätigen (Schülern,

Studenten etc.) abnehmenden Fahrleistung erweist sich als statistisch verallgemeinerbar.

Bild 6-61 zeigt die an den Tagen des „verlängerten“ Wochenendes (Freitag bis Sonntag) subgruppenspezifischen Mittelwertunterschiede. Dabei zeigen sich folgende statistisch signifikanten Ergebnisse: Pkw-mobile Männer weisen auch an Wochenenden eine höhere Fahrleistung als entsprechende Frauen auf. Die sog. „Mittleren Einsteiger“ fahren mehr als sog. „Früh-“ oder „Späteinsteiger“. Fahranfänger aus den neuen Bundesländern fahren weitere Fahrtstrecken als ihre Pendanten aus den alten Bundesländern. Die Fahrleistung von Fahranfängern aus ländlichen Räumen ist größer als jene von jungen Fahrern aus Agglomerations- oder verstäderten Räumen. Diese Tendenz wird mit der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ bestätigt. Die Struktur der Fahrleistung differenziert nach dem Schulabschluss weist erneut eher geringere tägliche Fahrtstrecken mit jeweils höherem Bildungsabschluss aus. Die bekannten Unterschiede nach den Berufsbereichen zeigen sich erneut sehr deutlich.

6.3.3 Durchschnittliche wöchentliche Fahrleistung aller Fahranfänger und Pkw-mobiler Fahranfänger sowie subgruppenspezifische Unterschiede

Nach der Entwicklung der täglichen Fahrleistung soll nun die Entwicklung der Fahrleistung auf der Aggregationsebene von Wochen für die zwölf Fahranfängerkohorten veranschaulicht werden.

Entwicklung der durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung aller Fahranfänger

Die Addition der an jedem Tag der Berichtswoche selbst gefahrenen Kilometer ergibt die wöchentliche Fahrleistung der Fahranfänger. Diese weist für alle Fahranfänger einen Median von $\tilde{x} = 158,0$ km aus (arithmetisches Mittel $\bar{x} = 224,4$ km).¹²³ Bild 6-62 zeigt hierzu die Mediane der wöchentlichen Fahrleistung für alle Fahranfänger.¹²⁴ Tab. 6-18 dokumentiert auch für die Betrachtung des Wochenzeitraums die Maße der zentralen Tendenz für

¹²³ In diese Berechnung gehen nur junge Fahrer mit gültigen Kilometer-Angaben (inklusive der „0“) an allen sieben Tagen der Berichtswoche ein.

¹²⁴ Auch in der Betrachtung der Entwicklung der wöchentlichen Fahrleistung aller Fahranfänger lassen sich die Unterschiede zwischen den Monatskohorten, oder anders ausgedrückt nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes, nicht verallgemeinern.

die Gesamtstichprobe und ausgewählte Subgruppen.

Setzt man den Median der wöchentlichen Fahrleistungen im gesamten ersten Jahr der Fahrkarriere gleich 100, lassen sich anhand der in Bild 6-63 abgebildeten Balken die Abweichungen der durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung in den zwölf Fahranfängerkohorten in Prozentwerten ausdrücken. Auch bei der Betrachtung der wöchentlichen Fahrleistung wird deutlich, dass zu Beginn des Fahrerlaubnisbesitzes nur unterdurchschnittlich weit gefahren wird. Erst ab dem sechsten Monat als Autofahrer sind unter allen Fahranfängern und der Subgruppe der westdeutschen Fahranfänger überdurchschnittliche Wochenfahrleistungen festzustellen. Auch die – mit Ausnahme des dritten Monats – eher geringen Abweichungen unter den 17- und 18-Jährigen sowie einige deutlich stärkere unter- und überdurchschnittliche Fahrleistungen unter den älteren Fahranfängern sind bereits aus der Betrachtung der täglichen Fahrleistungen bekannt. Unter männlichen Fahranfängern ist ein Muster zu erkennen, das zu Beginn der Fahrkarriere unterdurchschnittliche, sich dann dem ganzjährigen Durchschnittswert annähernde und zumindest im dritten Quartal des ersten Jahres als Autofahrer überdurchschnittliche Fahrleistungen anzeigt, die anschließend sukzessive wieder abnehmen und gegen Ende des betrachteten Jahreszeitraums wieder unter den ganzjährigen Median absinken. Dagegen zeigen weibliche Fahranfänger eine sich weniger gleichmäßig entwickelnde wöchentliche Fahrleistung, die überdurchschnittlich beginnt und durch größere Sprünge zwischen unter- und überdurchschnittlichen Medianen gekennzeichnet ist.

Bild 6-64 veranschaulicht, wie für alle Fahranfänger die entsprechenden Wochenmediane in den ersten fünf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes zwischen 140 km und 150 km schwanken und den Rest des Berichtszeitraums deutlich höher liegen, nämlich zwischen 165 km und 175 km. Entsprechend resultiert hieraus die bis zum zehnten Monat der Fahrkarriere deutlich steigende Ausgleichskurve. Aufgrund eines im letzten Monat wieder etwas geringeren Medians von ca. 157 km sinkt die Ausgleichskurve gegen Ende des Berichtszeitraumes leicht. Dagegen zeigt die Entwicklung der Wochenmediane für Fahranfänger aus den alten Bundesländern einen stetigen und nahezu linear ansteigenden Verlauf.

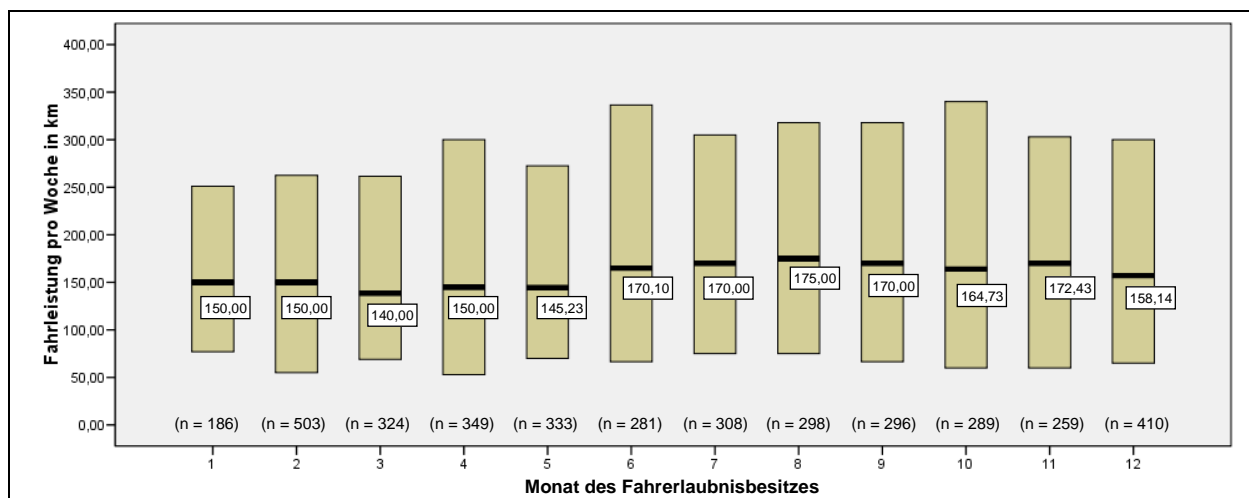


Bild 6-62: Monatsdurchschnittliche Wochenfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.836)

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		Durchschnittliche Fahrleistung in km												
		Insgesamt												
Insgesamt	\tilde{x}	150,00	150,00	140,00	150,00	145,23	170,10	170,00	175,00	170,00	164,73	172,43	158,14	158,00
	ξ	195,85	194,04	207,32	230,36	212,38	256,32	239,34	240,90	239,81	226,33	221,35	232,56	224,37
	s	173,24	180,55	243,91	280,37	220,82	309,51	243,43	305,59	265,42	219,09	211,21	274,41	246,22
	n	186	503	324	349	333	281	308	298	296	289	259	410	3.992
		Geschlecht												
Männer	\tilde{x}	157,00	180,00	170,00	180,13	179,43	184,92	206,91	240,00	203,00	189,57	179,50	170,00	190,00
	ξ	214,29	221,38	252,10	286,98	250,37	277,35	301,05	301,18	296,12	258,17	240,94	275,10	263,42
	s	199,60	198,55	282,89	348,95	252,81	363,39	282,72	384,61	307,45	254,30	232,87	313,64	286,21
	n	90	241	160	141	176	142	148	149	155	138	133	205	1.976
Frauen	\tilde{x}	144,62	129,28	115,00	130,00	120,00	154,89	131,23	135,29	116,02	148,71	156,50	132,00	132,00
	ξ	178,60	168,98	163,70	191,87	169,54	234,76	181,89	180,92	177,63	197,39	200,77	190,07	186,10
	s	143,27	158,58	189,68	214,57	168,77	241,68	183,05	180,26	192,16	177,23	184,45	221,36	191,91
	n	96	262	164	208	156	139	159	149	141	152	126	205	2.016
		Alter beim Fahrerlaubniswerb												
17 / 18 Jahre	\tilde{x}	155,90	166,06	136,76	153,09	157,56	175,00	166,22	172,68	170,00	178,44	167,49	165,12	164,00
	ξ	210,84	213,37	185,30	220,88	216,07	233,46	234,78	210,63	235,74	221,78	221,56	231,56	220,12
	s	186,35	191,98	176,65	219,14	212,01	214,37	241,37	190,94	243,89	205,81	207,85	237,18	211,86
	n	141	309	223	232	241	211	231	227	207	212	192	271	2.796
19+ Jahre	\tilde{x}	136,54	120,00	141,57	124,74	116,40	160,00	200,00	190,00	146,51	110,00	174,60	133,00	145,00
	ξ	153,89	158,69	223,76	260,76	139,17	322,07	260,78	405,57	194,64	223,02	245,85	302,20	234,36
	s	128,84	169,20	283,12	386,15	166,34	523,17	261,16	612,48	191,42	287,89	246,03	394,82	312,01
	n	45	194	101	118	92	70	77	71	90	78	67	138	1.196
		Herkunftsregion												
Westen	\tilde{x}	153,57	153,99	136,00	144,61	139,99	164,98	161,42	180,65	158,00	160,00	173,35	160,00	158,00
	ξ	204,13	192,42	186,40	235,79	206,17	236,53	224,74	245,63	224,34	221,81	223,04	243,82	221,85
	s	168,90	170,14	195,21	292,74	212,07	236,99	231,65	317,74	237,92	219,65	211,22	290,28	239,93
	n	112	251	237	273	255	224	269	244	237	227	208	338	2.993
Osten	\tilde{x}	129,43	140,00	150,00	164,00	188,51	185,00	221,90	167,62	277,30	235,61	163,03	157,00	164,59
	ξ	188,59	195,60	283,41	233,61	248,31	345,94	324,62	245,08	336,58	260,10	211,73	190,37	240,58
	s	181,10	188,66	344,62	238,81	254,70	505,05	303,23	250,90	367,85	218,68	211,55	180,56	268,17
	n	72	245	81	71	73	54	38	45	50	58	45	65	935

Tab. 6-18: Monatsdurchschnittliche Wochenfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

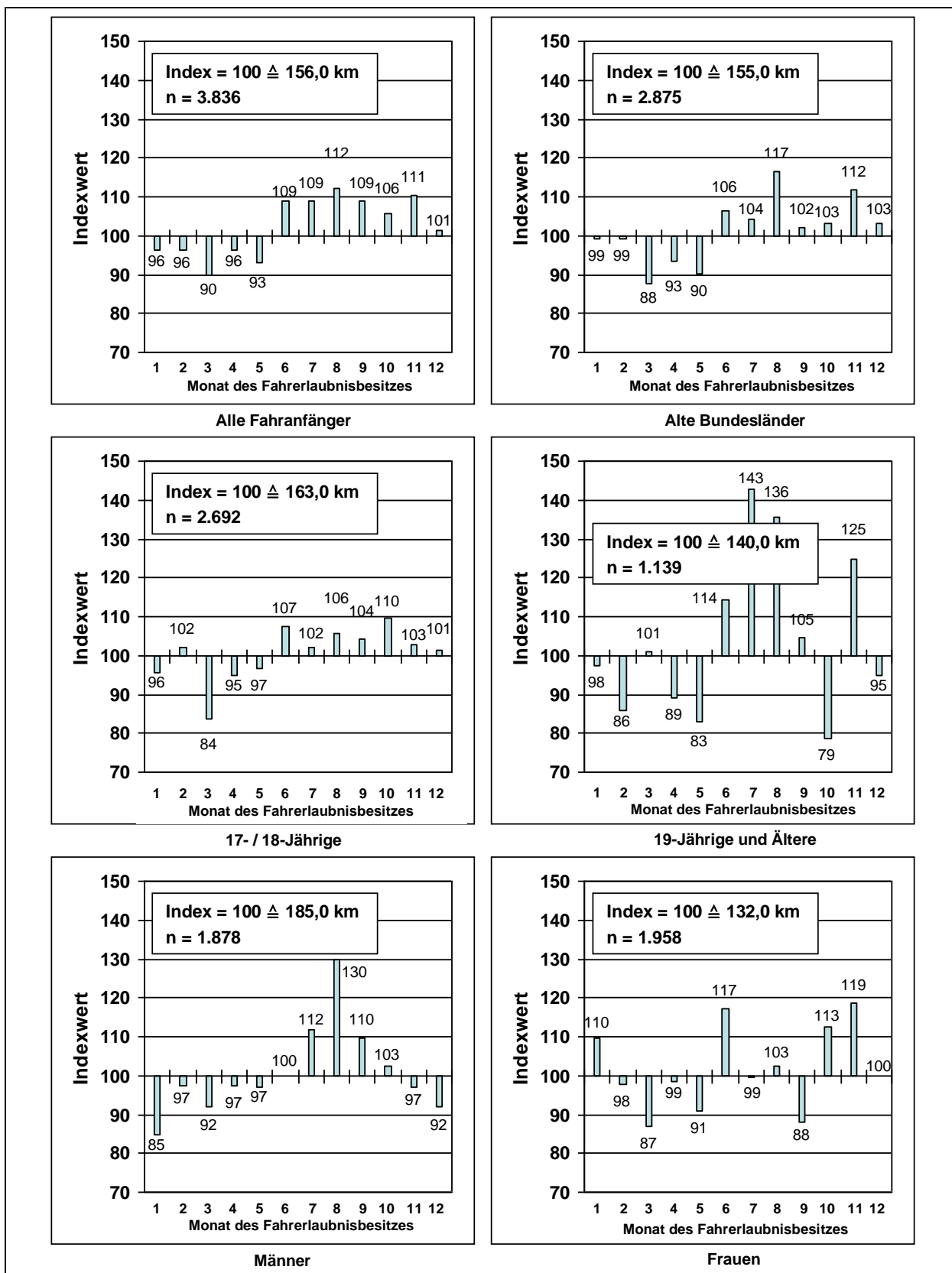


Bild 6-63: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Wochenfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), alle Fahranfänger – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

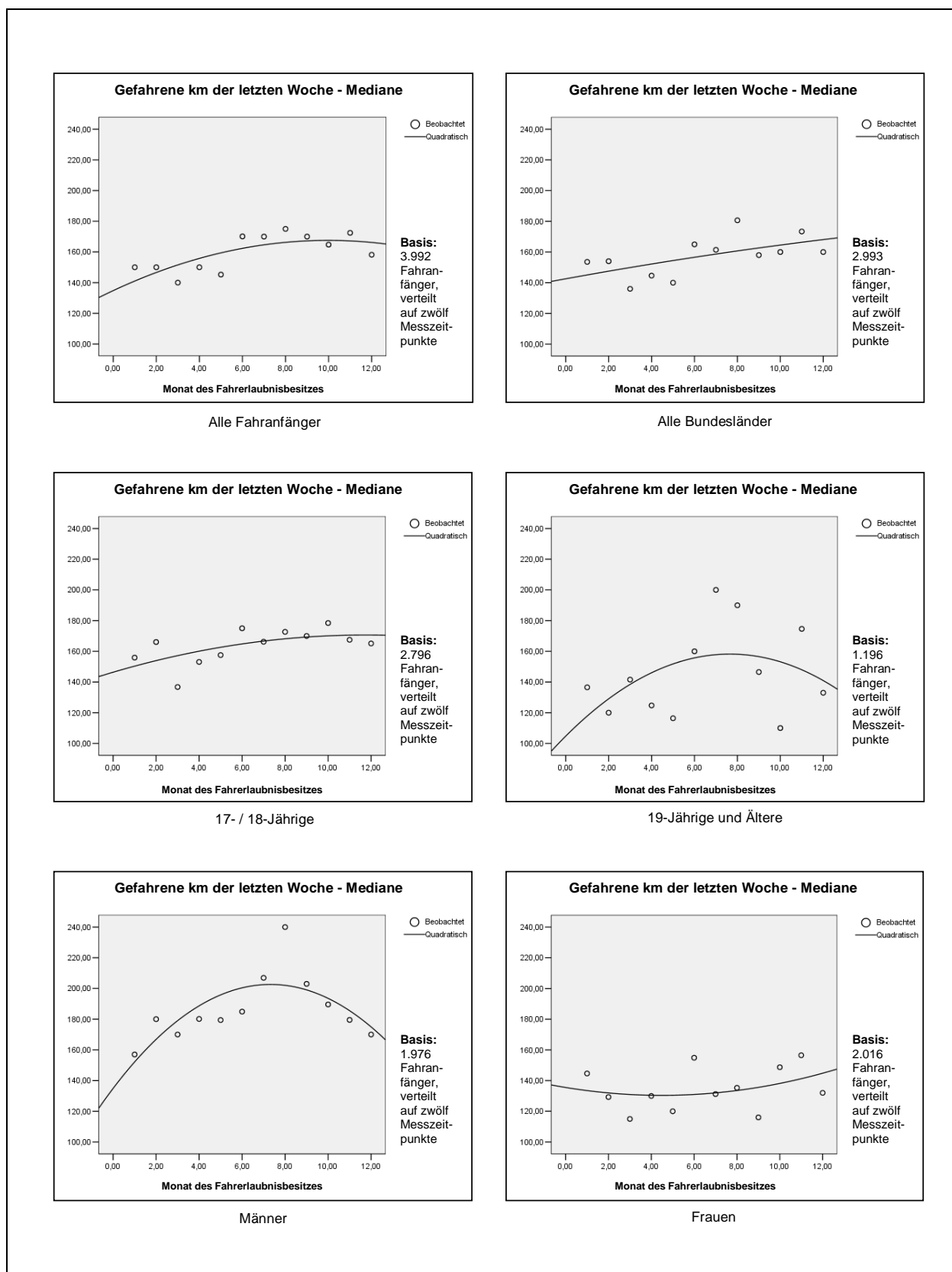


Bild 6-64: Verlaufskurven der Wochenfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der Mediane der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), alle Fahrerlaubnisbesitzer an allen Wochentagen – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Alle Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.549	5,477	2	9	.028	134,801	6,562	-0,329
Alte Bundesländer	.342	2,343	2	9	.152	142,547	2,550	-0,035
17- / 18-Jährige	.368	2,623	2	9	.127	146,390	4,124	-0,175
19-Jährige und Ältere	.185	1,019	2	9	.399	104,758	13,970	-0,913
Männer	.532	5,122	2	9	.033	134,893	18,499	-1,263
Frauen	.108	0,547	2	9	.597	135,513	-2,289	0,255

Tab. 6-19: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Wochenfahrleistung – alle Fahranfänger

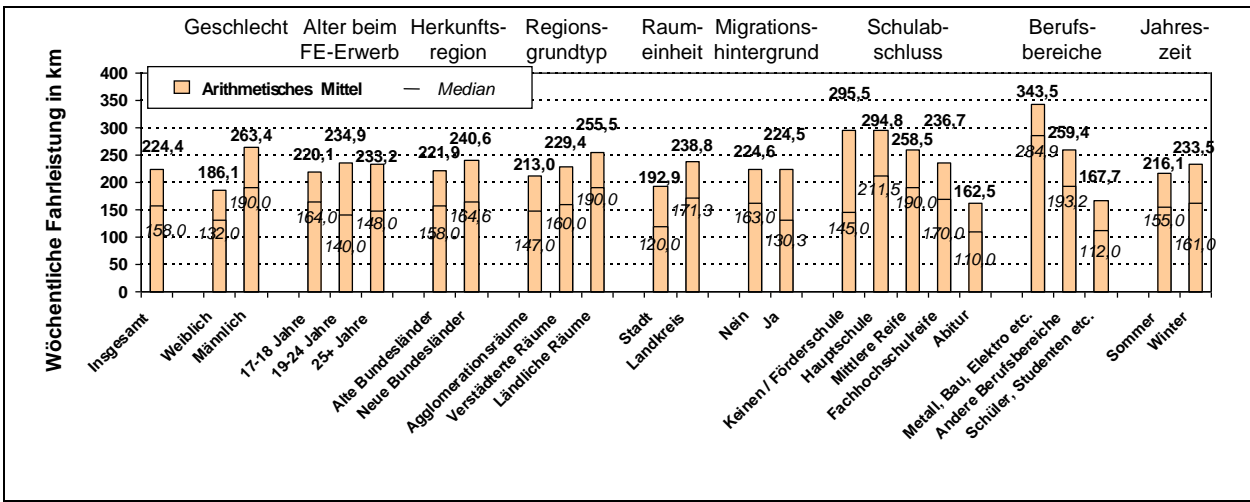


Bild 6-65: Durchschnittliche Wochenfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 3.992)

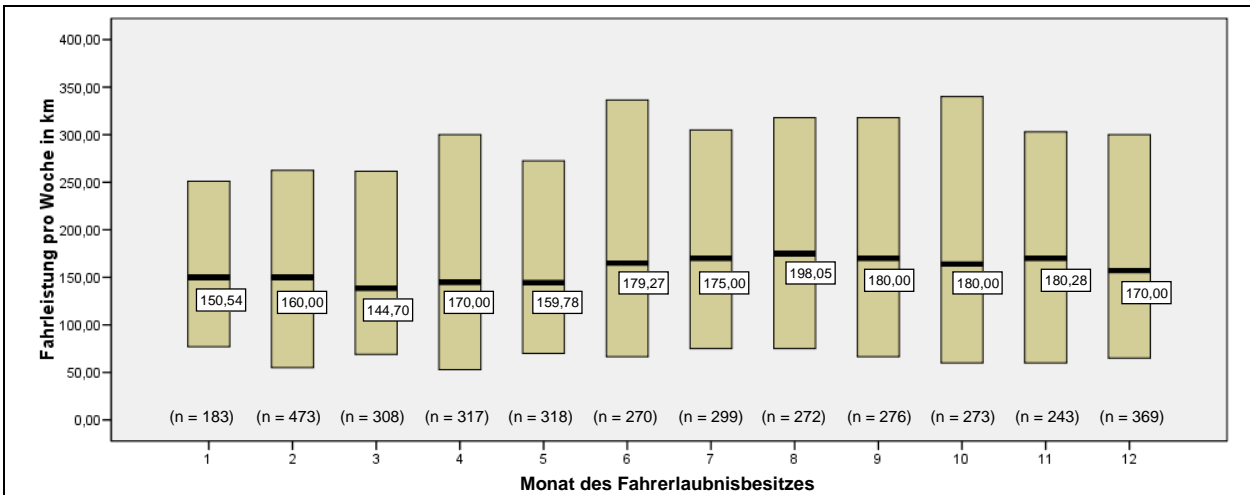


Bild 6-66: Monatsdurchschnittliche Wochenfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mediane und Quartile – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.601)

Unter den jüngsten Fahranfängern ist die wöchentliche Entwicklung der Fahrleistung in der Tendenz stetig zunehmend, aber die Zunahme flacht dabei ab. Die Streuung der Mediane unter 19-jährigen und älteren Fahranfängern ist dagegen breiter und diffuser, und aufgrund relativ niedriger Mediane im zehnten und zwölften Monat des Berichtszeitraums

zeigt die Verlaufskurve ab dem achten Monat auch einen deutlich sinkenden Verlauf.

Die wöchentliche Fahrleistung unter männlichen Fahranfängern steigt bis zum achten Monat des Berichtszeitraumes zunächst stark an und fällt danach ebenfalls deutlich stetig ab. Weibliche Fahr-

anfänger zeigen – auf einem niedrigeren Niveau – ein erkennbar diffuseres Bild. Ihre Entwicklung lässt sich mit einer zunächst leicht sinkenden, ab dem vierten Monat des Berichtszeitraums jedoch wieder ansteigenden Verlaufskurve charakterisieren.

Die p-Werte in Tab. 6-19 verweisen darauf, dass für die zwölf Monatskohorten aller Fahranfänger zusammen die Annahme einer konstanten wöchentlichen Fahrleistung im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes nicht gerechtfertigt ist. Dies gilt auch für die Subgruppe der männlichen Fahranfänger. Für die anderen unterschiedenen Subgruppen (westdeutsche, 17- und 18-jährige, 19-jährige und ältere bzw. weibliche Fahranfänger) kann dagegen von einer Konstanz der wöchentlichen Fahrleistung für die betrachteten Monatskohorten im ersten Jahr der Fahrkarriere ausgegangen werden.

Vor dem Hintergrund der empirisch nachgezeichneten Entwicklung der durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung aller Fahranfänger in Bild 6-64 lässt sich folgern: Für die Schätzung des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos aller Fahranfänger oder der Subgruppe der männlichen jungen Fahrer unter Bezug auf die wöchentliche Fahrleistung, würde die Annahme einer konstanten wöchentlichen Fahrleistung zu einer Überschätzung der Exposition in den ersten Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes führen, denn Fahranfänger fahren in dieser Zeit nur unterdurchschnittlich weit.

Das Unfallrisiko zu Beginn der Fahrkarriere würde dann in Rechenmodellen mit unterstellter konstanter Fahrleistung jedoch unterschätzt werden, weil dabei die Fahrleistung, die zu den Unfallzahlen in Beziehung gesetzt wird, für die initiale Fahrkarriere zu hoch angesetzt wird!

Subgruppenspezifische Unterschiede der durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung aller Fahranfänger

Bezogen auf alle Fahranfänger veranschaulicht Bild 6-65 die Mittelwertunterschiede in der wöchentlichen Fahrleistung zwischen den relevanten Subgruppen. Folgende Unterschiede erweisen sich als statistisch signifikant: Entsprechend dem bereits bekannten Wegeaufwand an einzelnen Tagen legen männliche Fahranfänger deutlich mehr Kilometer pro Woche zurück als ihre weiblichen Kollegen. Altersmäßige „Früheinsteiger“ fahren dem Median nach durchschnittlich mehr Kilometer pro Woche als ältere Fahranfänger. Mit sinkender Bevölkerungsdichte steigt parallel die durchschnittliche wöchentliche Fahrleistung der Fahranfänger.

Sie ist in Landkreisen größer als in kreisfreien Städten. Fahranfänger ohne Migrationshintergrund fahren im Wochendurchschnitt weitere Fahrstrecken als ihre Pendanten mit Migrationshintergrund. Wie nach der Analyse der täglichen Fahrleistung nicht anders zu erwarten, sinkt – mit Ausnahme der Fahranfänger ohne Schulabschluss bzw. mit Förder- oder Hauptschulabschluss – die Aufwandsmobilität mit zunehmendem Bildungsniveau. Das bereits bekannte Muster in den Mittelwertunterschieden der Berufsbereiche zeigt sich auch, wenn die wöchentliche Fahrleistung herangezogen wird.¹²⁵

Entwicklung der durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger

Auch die Dokumentation der Entwicklung der wöchentlichen Fahrleistung soll wieder separat für die Subgruppe der Pkw-mobilen Fahranfänger vorgestellt werden. Diese fahren im Durchschnitt $\bar{x} = 170,0$ km (arithmetisches Mittel $\bar{\bar{x}} = 239,2$ km) in der Woche.¹²⁶ Bild 6-66 zeigt die entsprechenden Mediane der Pkw-Mobilen.¹²⁷ In Tab. 6-20 werden die Maßzahlen der zentralen Tendenz für die gesamte Pkw-mobile Stichprobe und die geschlechts-, alters- und herkunftsspezifischen Subgruppen dokumentiert.

Die monatlichen Abweichungen von der ganzjährigen durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger werden in Bild 6-67 dokumentiert. Auch unter den Pkw-Mobilen wird eine anfänglich unterdurchschnittliche und später um den erstjährigen Durchschnitt oszillierende wöchentliche Fahrleistung im Verlauf des ersten Jahres als Autofahrer deutlich. Die Gesamtstichprobe aller Pkw-mobilen Fahranfänger und die Subpopulation der westdeutschen Pkw-Mobilen unterscheiden sich dabei nur wenig. Erneut fallen die meist lediglich geringen Abweichungen vom ganzjährigen Durchschnitt unter den 17- und 18-jährigen „Früheinsteigern“ auf. Dagegen sind die Abweichungen unter den älteren Fahranfängern teilweise

¹²⁵ Die Irrelevanz des Fahrerlaubnisenerwerbs im Sommer- oder Winterhalbjahr setzt sich auch bei der Betrachtung der wöchentlichen Fahrleistung fort.

¹²⁶ In diese Berechnung gehen nur junge Fahrer mit gültigen Kilometer-Angaben an allen sieben Tagen der Berichtswoche ein. Fahranfänger, die an einem oder mehreren Tagen dieser Woche kein Auto gefahren sind, werden dabei nicht mitgezählt.

¹²⁷ Die Unterschiede in der Entwicklung der wöchentlichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger nach den Monatskohorten lassen sich erneut nicht verallgemeinern.

beträchtlich. Zu Beginn ihrer Fahrkarriere fahren diese lediglich 83 %, 79 % bzw. 88 % des Jahresdurchschnittswertes der wöchentlichen Fahrleistung. Allerdings zeigt diese Subpopulation mit 171 % im achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes auch die größte überdurchschnittliche wöchentliche Fahrleistung aller betrachteten Subgruppen. Pkw-mobile Männer zeigen im ersten Quartal der Fahrkarriere deutlich unterdurchschnittliche und im dritten Quartal überdurchschnittliche Fahrleistungen. Pkw-mobile Frauen zeigen dagegen erneut eine insgesamt unregelmäßigere Entwicklung ihrer durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung.

Bild 6-68 veranschaulicht die Entwicklung der Wochen-Mediane der Pkw-Mobilen wieder anhand sog. Verlaufskurven. Deutlich werden dabei für alle Fahranfänger die bis zum achten Monat des Berichtszeitraums steigenden, anschließend ein Vierteljahr lang bei ca. 180 km stagnierenden und im letzten Berichtsmonat leicht fallenden Mediane der wöchentlichen Mobilität. Sie rufen den bis zum neunten Monat steigenden und anschließend moderat fallenden Kurvenverlauf hervor. Die Subgruppe der Fahranfänger aus dem Westen zeigt einen langsamer steigenden Kurvenverlauf, der zum Ende des Berichtszeitraums hin abflacht.

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		Durchschnittliche Fahrleistung in km												
		Insgesamt												
Insgesamt	\bar{x}	150,54	160,00	144,70	170,00	159,78	179,27	175,00	198,05	180,00	180,00	180,28	170,00	170,00
	ξ	199,47	206,19	217,96	253,68	222,08	266,68	245,96	263,96	257,72	239,97	236,42	258,34	239,20
	s	172,76	179,26	245,42	284,00	220,98	311,30	243,45	310,24	266,63	218,21	209,96	277,48	247,15
	n	183	473	308	317	318	270	299	272	276	273	243	369	3.744
		Geschlecht												
Männer	\bar{x}	157,00	190,00	180,00	225,00	190,00	204,22	209,00	250,00	219,52	195,58	200,00	184,17	200,00
	ξ	219,08	237,63	265,46	314,88	259,59	295,66	305,09	324,60	316,81	265,75	265,52	299,09	279,35
	s	199,20	196,09	284,13	353,33	252,74	367,94	282,43	389,68	307,53	254,07	230,71	315,88	287,08
	n	88	224	152	129	170	133	146	138	145	134	121	188	1.863
Frauen	\bar{x}	145,00	133,00	119,56	153,20	128,51	160,27	138,00	156,37	134,91	163,03	171,53	160,92	145,00
	ξ	181,26	177,90	171,84	211,83	179,01	238,40	189,41	201,58	191,85	215,16	207,72	215,84	199,43
	s	142,64	157,76	190,71	215,88	168,46	241,76	182,94	178,98	192,75	174,38	183,72	223,80	191,85
	n	95	249	156	188	148	137	153	134	130	139	122	180	1.881
		Alter beim Fahrerlaubniserwerb												
17 / 18 Jahre	\bar{x}	168,42	180,00	144,82	160,00	160,00	181,34	170,00	181,17	179,97	182,66	177,60	172,20	170,00
	ξ	216,02	223,67	195,41	228,94	220,45	242,69	239,75	221,64	246,84	231,47	230,17	244,91	229,20
	s	185,63	190,60	175,87	218,93	211,88	213,37	241,45	189,53	244,01	204,85	207,11	237,13	211,32
	n	138	294	211	223	236	203	226	215	197	203	185	256	2.685
19+ Jahre	\bar{x}	136,54	130,66	144,38	200,00	146,70	165,00	200,00	280,00	182,00	144,15	198,42	170,00	170,00
	ξ	153,89	179,95	231,49	321,03	166,45	322,07	266,95	479,00	226,71	256,54	287,74	371,67	264,54
	s	128,84	169,22	284,87	405,54	169,02	523,17	261,09	639,35	188,10	294,70	242,37	407,47	319,24
	n	45	179	97	94	82	67	73	56	78	70	58	112	1.059
		Herkunftsregion												
Westen	\bar{x}	155,00	160,00	143,26	165,54	140,61	175,00	167,04	199,18	170,00	170,00	180,00	170,00	167,00
	ξ	207,79	197,98	195,87	251,71	212,59	242,25	229,26	263,22	235,87	229,03	231,91	266,87	232,70
	s	168,16	169,36	195,42	295,78	212,15	236,93	231,74	321,82	238,32	219,46	210,55	293,40	240,54
	n	110	244	224	254	247	219	263	228	226	220	200	309	2.854
Osten	\bar{x}	129,43	163,79	169,04	225,00	194,26	233,58	245,05	201,80	311,43	273,42	212,56	183,90	190,00
	ξ	188,59	213,53	291,06	285,62	266,09	385,74	353,15	271,81	364,52	288,97	242,80	215,33	263,22
	s	181,10	187,15	346,05	234,16	254,53	519,00	299,83	250,09	369,30	211,49	209,16	177,44	269,68
	n	72	224	79	58	68	49	35	41	46	52	39	58	854

Tab. 6-20: Monatsdurchschnittliche Wochenfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

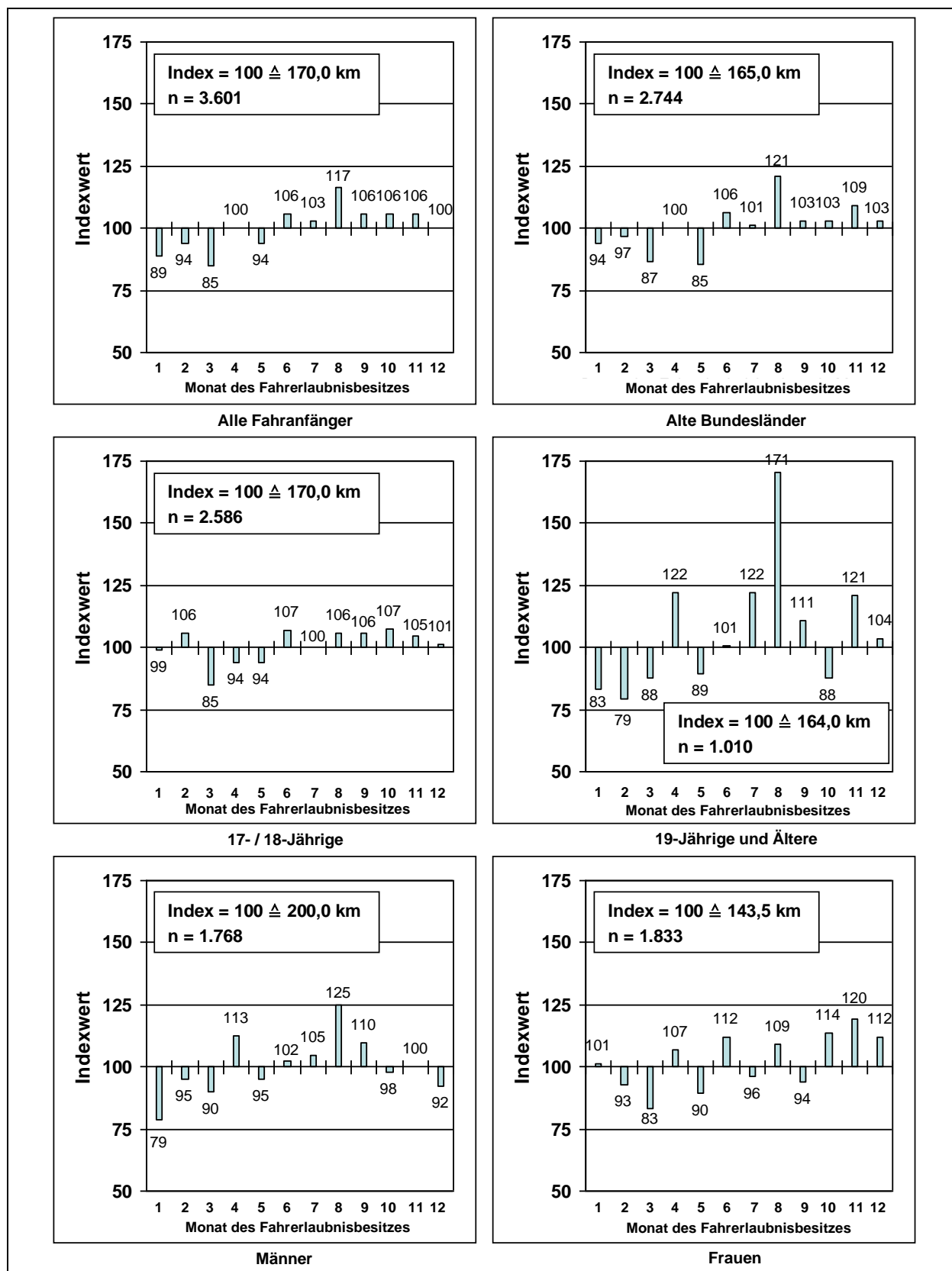
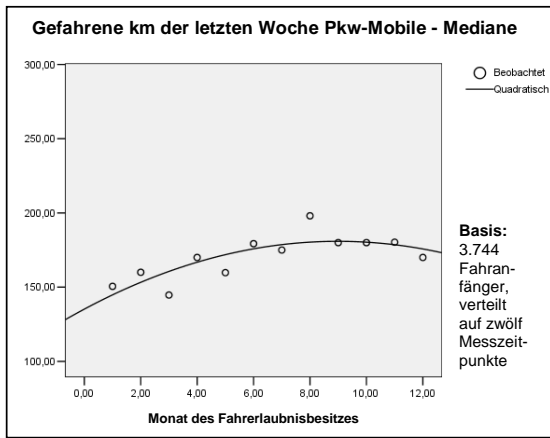
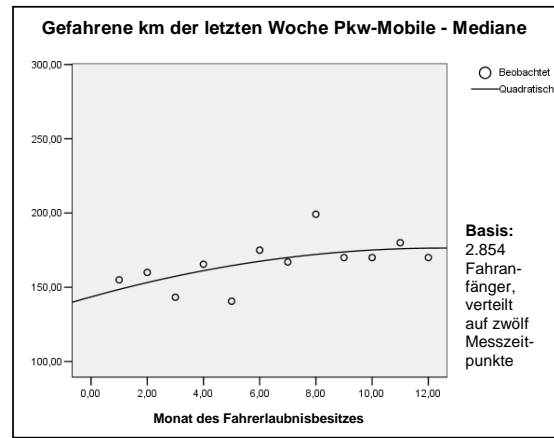


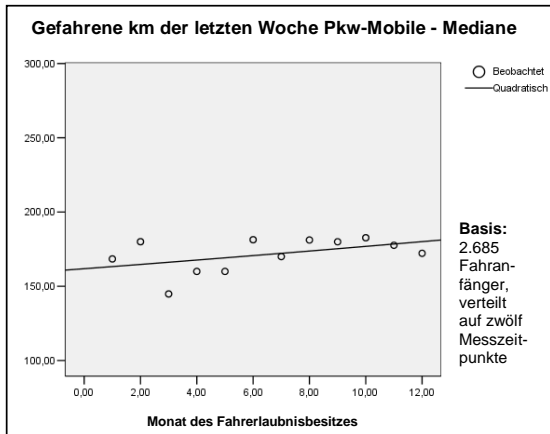
Bild 6-67: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Wochenfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahranfänger – insgesamt und nach relevanten Subgruppen



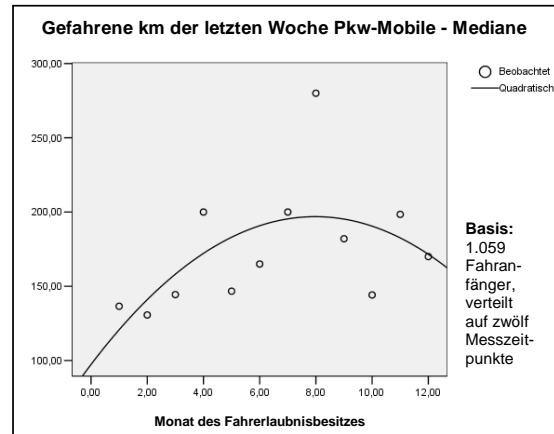
Alle Fahrerfänger



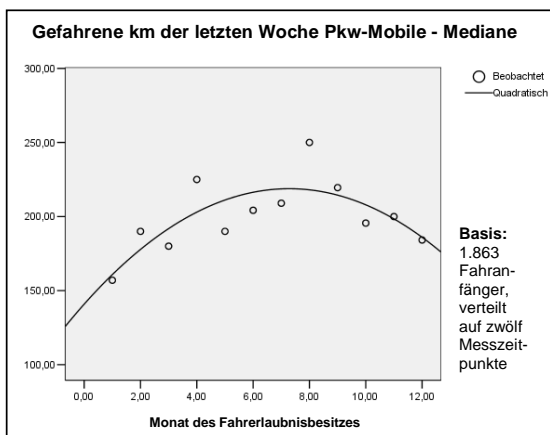
Alte Bundesländer



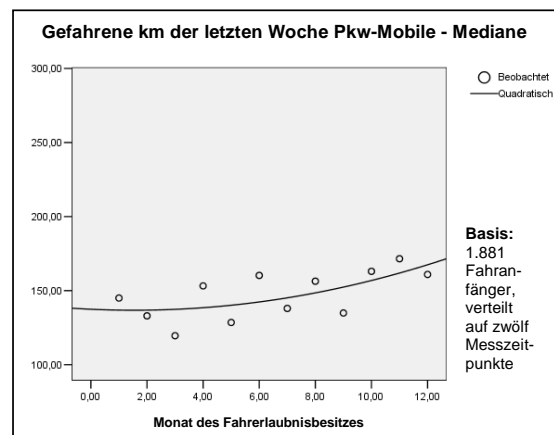
17- / 18-Jährige



19-Jährige und Ältere



Männer



Frauen

Bild 6-68: Verlaufskurven der Wochenfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der Mediane der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahrerfänger an allen Wochentagen – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Pkw-mobile Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.643	8,111	2	9	.010	135,197	10,166	-0,566
Alte Bundesländer	.354	2,463	2	9	.140	143,515	5,256	-0,210
17- / 18-Jährige	.225	1,305	2	9	.318	161,828	1,425	0,008
19-Jährige und Ältere	.330	2,221	2	9	.164	97,313	24,969	-1,565
Männer	.576	6,101	2	9	.021	140,861	21,414	-1,471
Frauen	.422	3,279	2	9	.085	137,437	-0,861	0,280

Tab. 6-21: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Wochenfahrleistung – Pkw-mobile Fahranfänger

Erkennbare Unterschiede zeigen sich in der Entwicklung der wöchentlichen Fahrleistung von Pkw-mobilen „Früheinsteigern“ und älteren Fahranfängern: Jugendliche Pkw-mobile „Früheinsteiger“ fahren in sieben Monaten des Berichtszeitraums zwischen 170 km und 180 km pro Woche. Durch die niedrigeren Medianen im dritten bis fünften Monat des Berichtszeitraums ergibt sich die geringe und nahezu lineare Steigung der Verlaufskurve für diese Subgruppe. Ältere Pkw-mobile Fahranfänger weisen eine viel breitere Streuung ihrer Mediane auf. Ihre wöchentliche Fahrleistung steigt tendenziell zunächst bis zum achten Monat des Berichtszeitraumes an und nimmt dann wieder ab. Dieses Muster resultiert in der charakteristischen Parabelform der Verlaufskurve.

Deutlich ist auf der Aggregatebene des Zwölfmonatszeitraums das anfängliche Steigen und spätere Sinken der Wochen-Mediane Pkw-mobiler Männer nachzuvollziehen. Unter weiblichen Fahranfängern verläuft die Entwicklung umgekehrt: Ihre Wochen-Mediane sinken in den ersten drei Berichtsmonaten und steigen anschließend – wie durch die Ausgleichskurve ausgedrückt – stetig an.

Auch für alle Pkw-mobilen Fahranfänger ist die Konstanzannahme hinsichtlich der wöchentlichen Fahrleistung im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes nicht aufrecht zu halten (vgl. Tab. 6-21). Das Gleiche gilt für die Subgruppe der männlichen Pkw-Mobilen. Bei allen anderen Subgruppen der Pkw-mobilen Fahranfänger deuten die ausgewiesenen p-Werte darauf hin, dass die Annahme einer konstanten Fahrleistung gerechtfertigt ist.

Wie bereits für alle Fahranfänger sowie deren männlicher Subgruppe gilt auch für diese beiden Fahranfängerpopulationen unter den Pkw-Mobilen: Unterstellt man bei der Schätzung des fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos eine konstante wöchentliche Fahrleistung im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes, führt dies zu einer Überschätzung der anfänglichen Exposition. Werden nun Unfallzahlen und eine als konstant angenommene – und zu Beginn der Fahrkarriere zu hohe – wöchentliche

Fahrleistung in Beziehung gesetzt, wird das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko aller Pkw-Mobilen und jenes der männlichen Pkw-Mobilen in den ersten Monaten der selbstständigen Pkw-Mobilität unterschätzt.

Subgruppenspezifische Unterschiede der durchschnittlichen wöchentlichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger

Auch die in der Berichtswoche erbrachte Fahrleistung soll nachfolgend für die tatsächlich an jedem Tag als Pkw-Fahrer mobilen Fahranfänger nach Subgruppen differenziert werden. Von den in Bild 6-69 dokumentierten Durchschnittswerten sind folgende Unterschiede signifikant: Männer und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern weisen jeweils im Vergleich zu ihren Pendanten eine deutlich höhere wöchentliche Fahrleistung aus. Mit sinkender Bevölkerungsdichte wird der Wegeaufwand höher, was sich sowohl nach den Kategorien der Regionsgrundtypen als auch nach der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ nachweisen lässt. Pkw-mobile Fahranfänger mit Migrationshintergrund fahren nach Aussage des Medians durchschnittlich weniger als ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund. Jedoch werden von Fahranfängern mit Migrationshintergrund öfter besonders weite Fahrtstrecken zurückgelegt als von ihren Pendanten ohne Migrationshintergrund. Mit zunehmendem Bildungsniveau sinkt die Fahrleistung als Pkw-Fahrer stetig. Sie ist unter Fahranfängern aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. größer als unter Fahranfängern aus anderen Berufsbereichen und dort erneut höher als unter Nicht-Erwerbstätigen. Im Winter ist die durchschnittliche wöchentliche Fahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger zudem höher als im Sommer.¹²⁸

¹²⁸ Wiederum zeigen sich bei der Unterscheidung nach der Jahreszeit des Fahrerlaubnisbesitzes lediglich im zweiten und sechsten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes signifikante Unterschiede hinsichtlich der Fahrleistung der tatsächlich Pkw-mobilen Fahranfänger.

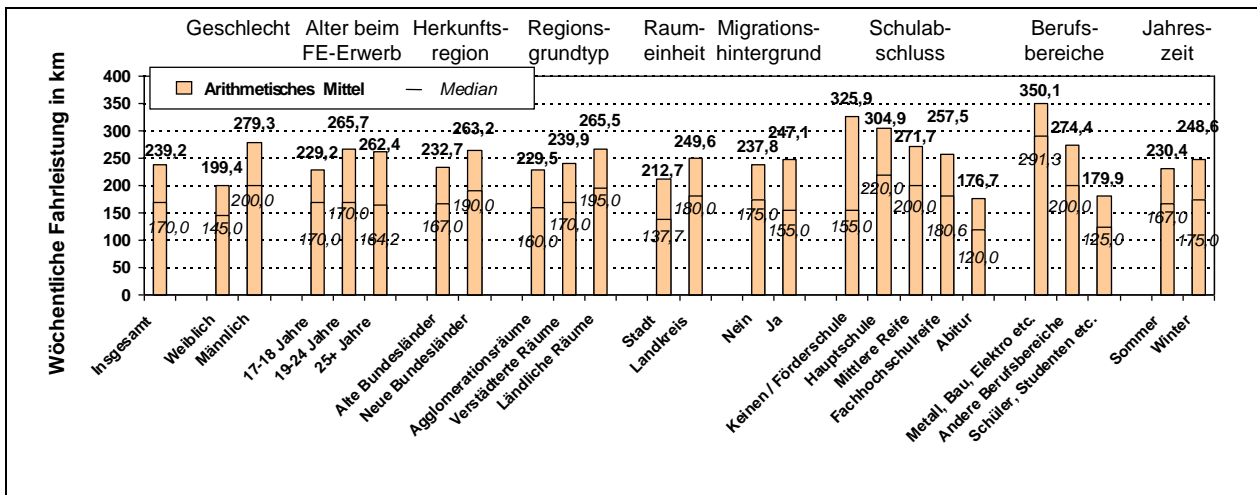


Bild 6-69: Durchschnittliche Wochenfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 3.992)

6.3.4 Durchschnittliche monatliche Fahrleistung aller Fahranfänger und der Pkw-mobilen Fahranfänger sowie subgruppenspezifische Unterschiede

Neben der täglichen und wöchentlichen Fahrleistung der Fahranfänger ist die Berechnung einer monatlichen Fahrleistung für die unterschiedenen Fahranfängerkohorten sinnvoll. Bei der Extrapolation der wöchentlichen Mittelwerte auf Monatsmittelwerte gelten folgende Bedingungen:

- Analog zur Berechnung der Fahrerlaubnisbesitzdauer (vgl. Abschnitt 5.3) wird die Dauer eines Monats definiert durch $365 / 12 = 30,42$ Tage. Deshalb wird 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 für alle sieben Tage der Woche herangezogen. Für die Extrapolation auf die monatliche Fahrleistung wird auch auf Fahranfänger mit gültigen Kilometerangaben für lediglich sechs Tage zurückgegriffen. Dies führt zu einer Vergrößerung der Datenbasis und zu einer tendenziellen Unterschätzung der neu berechneten 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 Weegaufwand ein. Dieser kommt zwar plausibel als singuläres Ereignis aufgrund von Urlaubsfahrten etc. zustande,

kann aber nicht unhinterfragt für weitere Wochen des Fahrerlaubnisbesitzes ebenso unterstellt werden. Um eine hieraus resultierende Überschätzung der Fahrleistung zu vermeiden, werden die 5 % der Fahranfänger mit der höchsten wöchentlichen Fahrleistung von der Berechnung der monatlichen Fahrleistung ausgeschlossen.

- Schließlich müssen auch jene Fahranfänger, die in der Berichtswoche kein Auto gefahren sind, besonders behandelt werden. Eine monatliche Fahrleistung mit 0 km bekommen nur jene in der Berichtswoche Pkw-immobilen Fahranfänger zugeprochen, die in Frage 7.1 des Fahranfänger-Fragebogens zusätzlich explizit angeben, die letzten vier Wochen selbst nicht Auto gefahren zu sein (vgl. Fragebogen, Abschnitt 4.1.3).

Durch dieses Vorgehen wird die Subgruppe der über vier Wochen Pkw-immobilen Fahranfänger gefasst. Aus der Betrachtung ausgeschlossen werden Fahrer, die zwar in der Berichtswoche nicht als Pkw-Fahrer unterwegs waren, aber gegebenenfalls in den drei anderen Wochen des zurückliegenden Monats. Ebenso kann der Fall nicht berücksichtigt werden, dass ein in der Berichtswoche Pkw-mobiler Fahranfänger in einer der drei anderen Wochen des Monats kein Auto gefahren ist.

Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung aller Fahranfänger

Auch die monatliche Fahrleistung der Fahranfänger kann über das erste Jahr ihrer Fahrkarriere nachverfolgt werden. Da sowohl die Fahrleistung aller Fahranfänger als auch jene der tatsächlich

Pkw-Mobilen annähernd normalverteilt ist, wird bei der Visualisierung in den nachfolgenden Graphiken auf die arithmetischen Mittelwerte zurückgegriffen. Bezieht man alle Fahranfänger ein, so beträgt die jeweilige Fahrleistung im Monat durchschnittlich $\bar{x} = 830,9$ km (Median $\tilde{x} = 674,3$ km). Bild 6-70 veranschaulicht die Entwicklung für alle Fahranfänger anhand der monatlichen Mittelwerte und weist dabei auch die Standardabweichungen aus.¹²⁹ Tab. 6-22 dokumentiert die entsprechenden Maße der zentralen Tendenz für die Gesamtstichprobe und differenziert nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb und der regionalen Herkunft.

Auch in der monatlichen Betrachtung und unter Verwendung der arithmetischen Mittelwerte lässt sich in Bild 6-71 die zunächst unterdurchschnittliche, sich dann dem ganzjährigen Mittelwert annähernde und später überdurchschnittliche monatliche Fahrleistung der Fahranfänger erkennen, die sich gegen Ende des ersten Autofahrerjahres erneut dem ganzjährigen Mittelwert annähert und diesen schließlich leicht unterschreitet. Im Großen und Ganzen zeigt sich dieser allgemeine Entwicklungstrend auch in der Graphik für die Fahrer der alten Bundesländer. Analog zu den bereits aufgezeigten altersspezifischen Entwicklungstrends verläuft die Entwicklung der monatlichen Fahrleistungen für die 17- und 18-Jährigen und die älteren Fahranfänger. Die zahlenmäßige Dominanz der „Früheinsteiger“ unter den Fahranfängern schlägt ebenso wie in der Betrachtung der täglichen bzw. wöchentlichen Fahrleistung auf die Gesamtstichprobe durch. Die zahlenmäßig kleinere Gruppe der älteren Fahranfänger zeigt eine deutlich ungleichmäßigere Entwicklung der monatlichen Fahrleistung, die zu Beginn lediglich 83 % bzw. 86 % des erstjährigen Mittels beträgt, andererseits im siebten und achten Monat der Fahrkarriere überdurchschnittliche 117 % bzw. 121 % des Jahresmittels ausweist. Männer zeigen erneut einen gleichmäßigeren Verlauf ihrer durchschnittlichen Fahrleistungsentwicklung als Frauen, deren Monatsdurchschnitte stärker schwanken. Während Männer bereits in der Mitte des ersten Jahres als Autofahrer überdurchschnittlich viel fahren, ist dies unter Frauen eher gegen Ende des ersten Jahres des Fahrerlaubnisbesitzes zu erkennen.

Bild 6-72 zeichnet die Entwicklung der Absolutwerte der Mittelwerte für alle Fahranfänger über die ersten zwölf Monate des Fahrerlaubnisbesitzes nach. Dabei ist deutlich zu sehen, wie die Mittel-

werte in der Gesamtstichprobe bis zum achten Monat des Berichtszeitraums zunächst um die Verlaufskurve herum oszillierend steigen und anschließend wieder fallen. Dieser Kurvenverlauf trifft auch für die Subgruppe der Fahranfänger aus den alten Bundesländern zu. Allerdings verläuft die entsprechende Kurve deutlich gestauchter.

Im Vergleich der beiden dichotomisierten Altersgruppen ist ein stärker gestauchter Verlauf der Ausgleichskurve für die 17- und 18-jährigen „Früheinsteiger“ charakteristisch. Zwar erkennt man deren maximale durchschnittliche Fahrleistung im sechsten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, jedoch steigt die Verlaufskurve bis zum neunten Monat noch leicht an und fällt erst danach wieder ab. Ältere Fahranfänger weisen ihre maximale Fahrleistung im achten Monat des Berichtszeitraums auf. Die einzelnen Datenpunkte liegen deutlich näher an der stärker gestreckten Verlaufskurve.

In der Unterscheidung nach dem Geschlecht zeigt sich bei den Männern ein sukzessiver Anstieg der monatlichen Fahrleistung bis zum neunten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes sowie ein anschließend erneutes Absinken und kommt in der charakteristischen Parabelform der Verlaufskurve zum Ausdruck. Für die Frauen wird auf niedrigerem Niveau ein stark gestauchter Verlauf der Kurve deutlich, die erst im elften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes ihren Scheitelpunkt erreicht.

Hinsichtlich der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung (vgl. Bild 6-72) deutet der signifikante p-Wert für alle Fahranfänger in Tab. 6-23 darauf hin, dass – bei Betrachtung von zwölf Monatskohorten – die Annahme einer konstanten monatlichen Fahrleistung im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes nicht gerechtfertigt ist. Das Gleiche gilt auch für die Subgruppen der 19-jährigen und älteren sowie die männlichen Fahranfänger. Geht die monatliche Fahrleistung dieser (Sub-)Gruppen als Konstante in die Berechnung ihres fahrleistungsbezogenen Unfallrisikos ein, wird deren tatsächliche Fahrleistung am Anfang der Fahrkarriere überschätzt. Vor dem Hintergrund der zu beobachteten Unfälle von Fahranfängern in den ersten Monaten nach der Fahrerlaubniserteilung wird deren Unfallrisiko in dieser Zeit folglich unterschätzt. Fahranfänger fahren anfänglich pro Monat weniger km als in der Konstanzannahme bei der Unfallrisikoabschätzung zum Ausdruck gebracht wird, ihr anfängliches Unfallrisiko ist folglich höher als bisher modelliert. Für die anderen unterschiedenen Fahranfängergruppen deutet der fehlende Ausweis von signifikanten p-Werten auf die Angemessenheit der Annahme einer im ersten Jahr der Fahrkarriere konstanten monatlichen Fahrleistung hin.

¹²⁹ Die Unterschiede der arithmetischen Mittelwerte nach der Fahrerlaubnisbesitzdauer sind dabei nicht verallgemeinerbar.

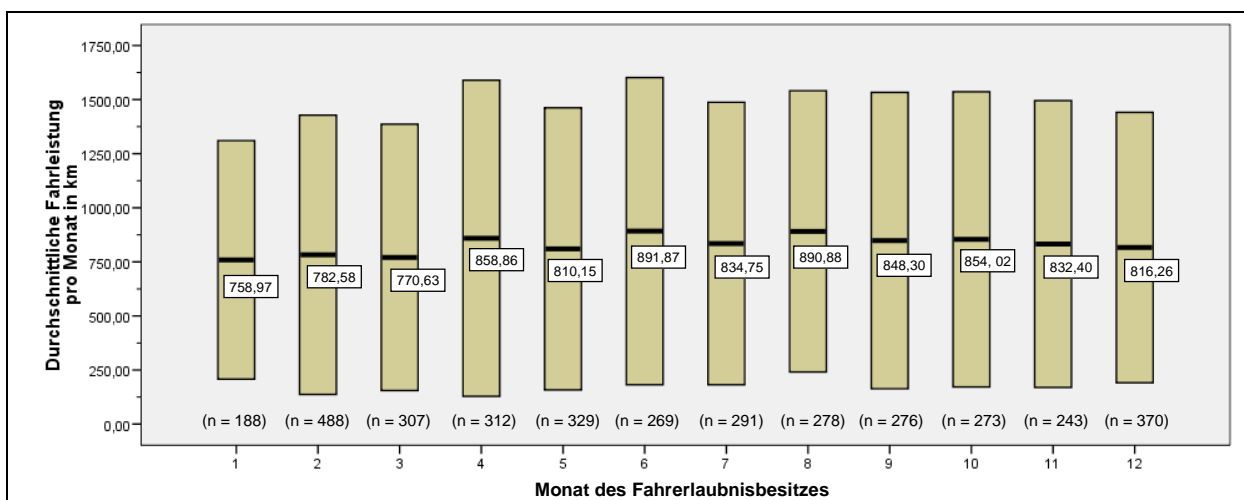


Bild 6-70: Monatsdurchschnittliche Fahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), arithmetische Mittelwerte und Standardabweichungen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.623)

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
		Durchschnittliche Fahrleistung in km												
		Insgesamt												
Insgesamt	\bar{x}	635,14	645,64	605,86	654,02	625,59	704,70	696,00	761,25	690,18	675,68	667,60	682,95	674,25
	ξ	758,97	782,58	770,63	858,86	810,15	891,87	834,75	890,88	848,30	854,02	832,40	816,26	830,91
	s	551,35	645,48	615,57	730,45	651,87	710,00	652,69	650,03	684,84	682,17	662,71	624,86	657,96
	n	188	488	307	312	329	269	291	278	276	273	243	370	3.772
		Geschlecht												
Männer	\bar{x}	652,50	783,00	728,47	772,13	761,25	779,12	864,62	1.009,89	846,42	768,25	730,69	722,10	783,00
	ξ	796,39	897,64	896,08	1.011,61	926,45	941,09	947,45	979,34	991,67	892,97	892,75	874,07	925,46
	s	578,34	726,83	666,87	842,15	706,60	710,99	696,73	643,52	736,29	706,79	718,32	606,07	696,88
	n	86	229	149	126	174	130	134	137	141	126	120	175	1.824
Frauen	\bar{x}	621,69	553,21	500,25	587,25	522,00	630,75	566,84	652,50	500,32	652,50	648,70	586,88	578,55
	ξ	727,56	680,32	651,81	755,59	678,78	845,92	738,00	804,23	697,51	820,84	773,75	764,16	742,33
	s	528,44	544,77	538,61	625,63	557,61	708,55	597,82	646,96	592,38	661,08	600,96	638,39	606,21
	n	102	258	158	186	154	139	157	140	134	148	123	195	1.948
		Alter beim Fahrerlaubniserwerb												
17 / 18 Jahre	\bar{x}	652,50	696,00	617,91	652,50	652,50	717,75	667,62	761,25	696,00	728,16	695,14	717,23	696,00
	ξ	798,07	851,54	778,34	862,69	836,52	891,59	805,79	874,48	839,48	840,86	855,47	857,66	843,93
	s	574,17	668,80	603,34	697,65	646,25	660,08	618,57	636,05	637,59	627,34	678,96	628,23	641,35
	n	138	293	213	221	238	202	220	221	196	203	182	250	2.674
19+ Jahre	\bar{x}	630,75	522,00	565,50	703,23	582,31	639,45	870,00	796,84	622,05	454,13	662,34	652,50	630,75
	ξ	650,43	678,60	753,20	849,55	741,51	892,72	924,22	955,26	870,10	891,77	762,69	730,29	799,18
	s	470,76	595,34	645,33	808,73	664,97	848,39	746,07	704,58	793,71	823,44	611,06	611,45	696,03
	n	50	194	94	91	91	67	71	56	79	71	60	120	1.098
		Herkunftsregion												
Westen	\bar{x}	656,85	652,50	601,86	616,36	585,69	696,00	647,24	791,21	658,83	674,33	680,43	693,09	674,25
	ξ	783,69	773,68	739,46	843,02	797,31	866,51	792,11	897,33	811,76	836,28	831,45	825,63	821,05
	s	546,19	610,15	573,94	719,46	659,02	686,36	619,89	644,49	640,86	664,03	640,03	615,43	640,08
	n	112	243	226	249	254	218	257	229	221	216	197	304	2.841
Osten	\bar{x}	555,21	614,66	636,62	827,23	814,74	804,75	958,64	755,74	951,40	938,60	713,69	724,92	697,51
	ξ	729,60	793,55	890,05	994,39	873,91	1.033,90	1.178,95	966,80	1.072,98	994,05	826,37	819,24	889,17
	s	561,31	678,26	724,79	775,08	630,14	799,28	799,53	647,40	828,14	738,27	714,57	659,68	705,50
	n	75	238	76	57	70	49	33	40	46	53	39	60	869

Tab. 6-22: Durchschnittliche Monatsfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an allen Wochentagen (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

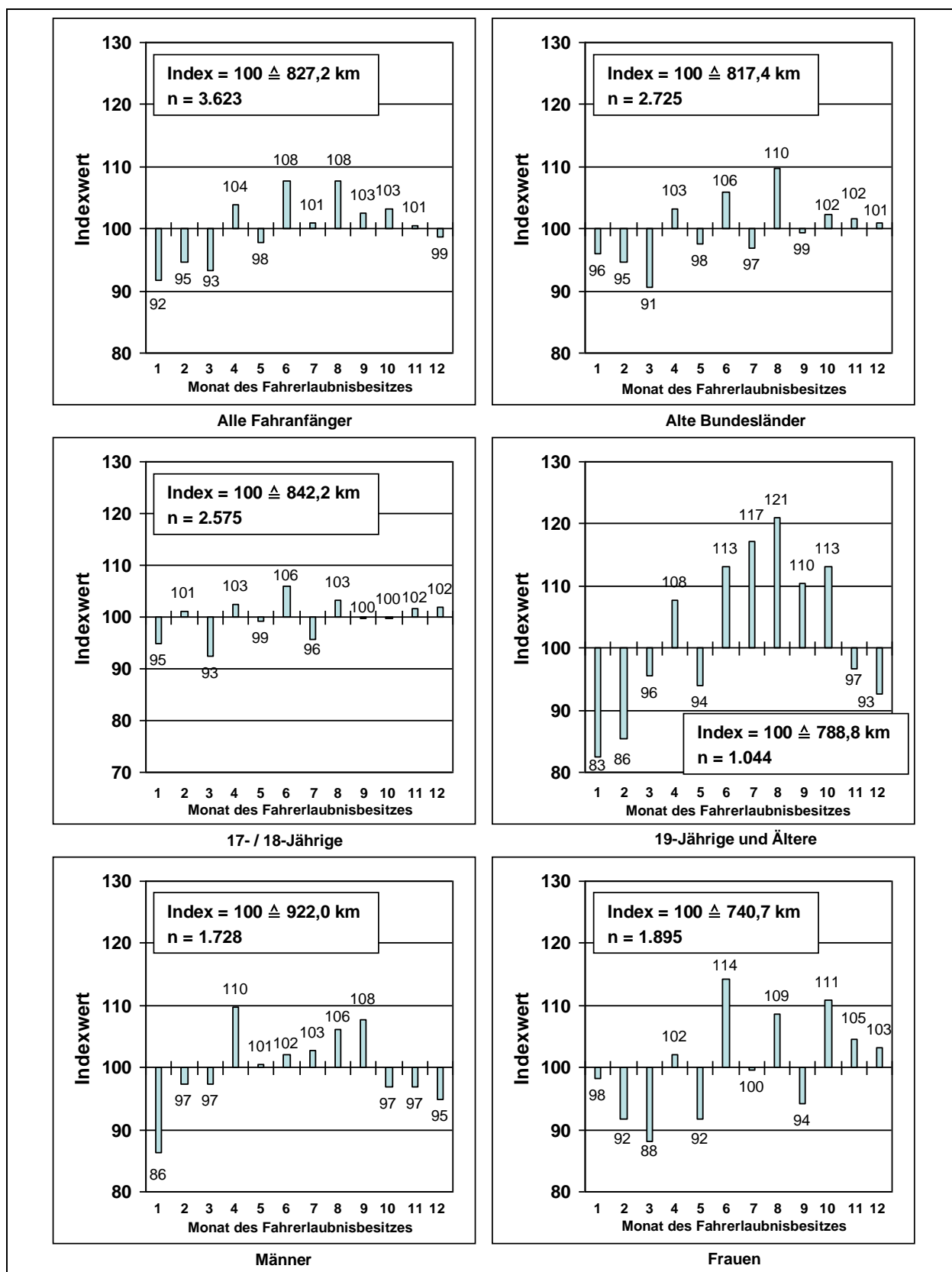


Bild 6-71: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Monatsfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), alle Fahranfänger – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

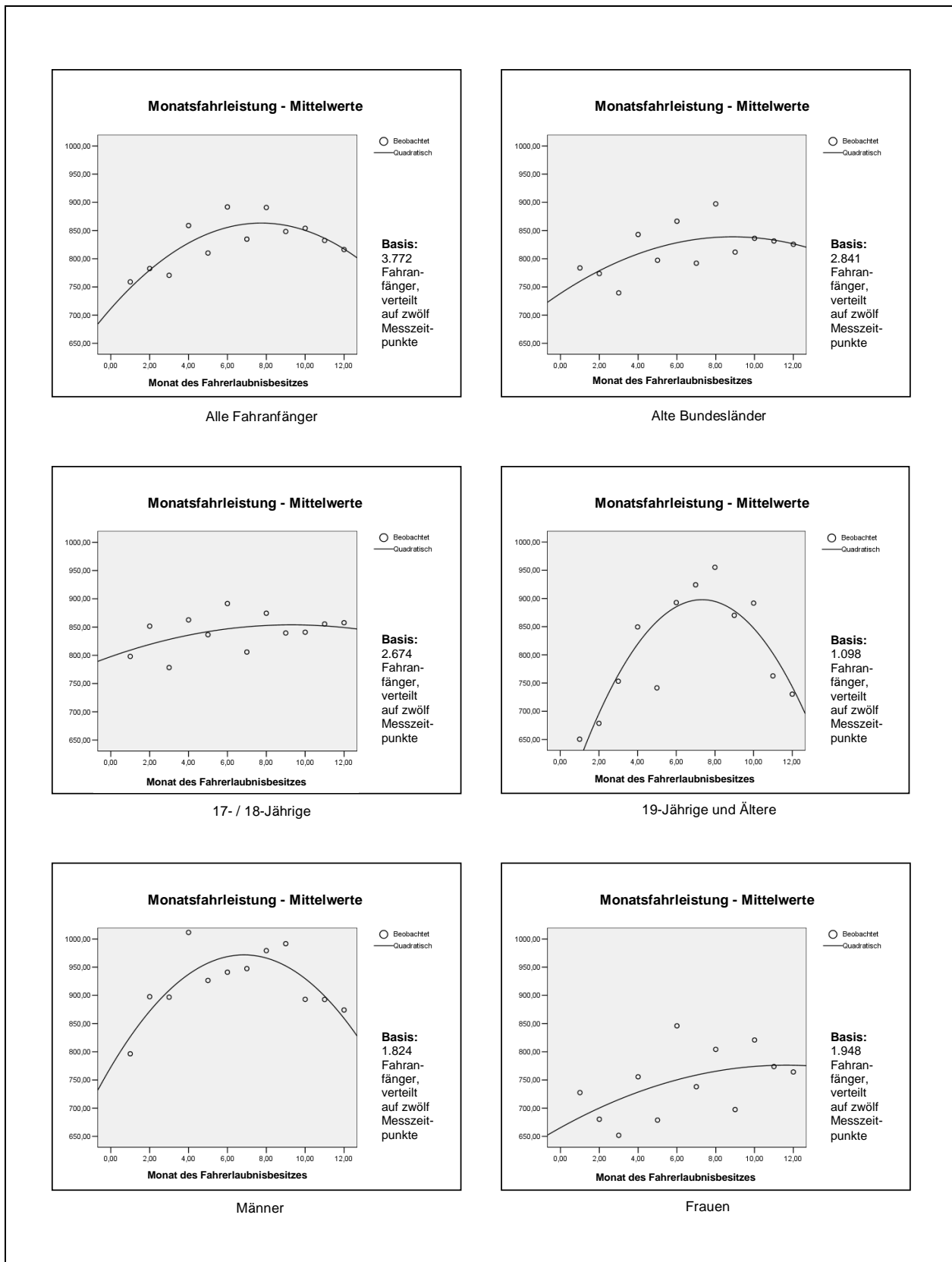


Bild 6-72: Verlaufskurven der Monatsfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der arithmetischen Mittelwerte der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), alle Fahrer an allen Wochentagen – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Alle Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.686	9,832	2	9	.005	711,489	39,218	-2,534
Alte Bundesländer	.365	2,586	2	9	.130	738,520	22,637	-1,276
17- / 18-Jährige	.209	1,186	2	9	.349	797,665	12,094	-0,650
19-Jährige und Ältere	.778	15,791	2	9	.001	516,252	104,081	-7,097
Männer	.663	8,849	2	9	.007	772,620	58,156	-4,245
Frauen	.271	1,673	2	9	.241	665,386	19,051	-0,819

Tab. 6-23: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Monatsfahrleistung – alle Fahranfänger

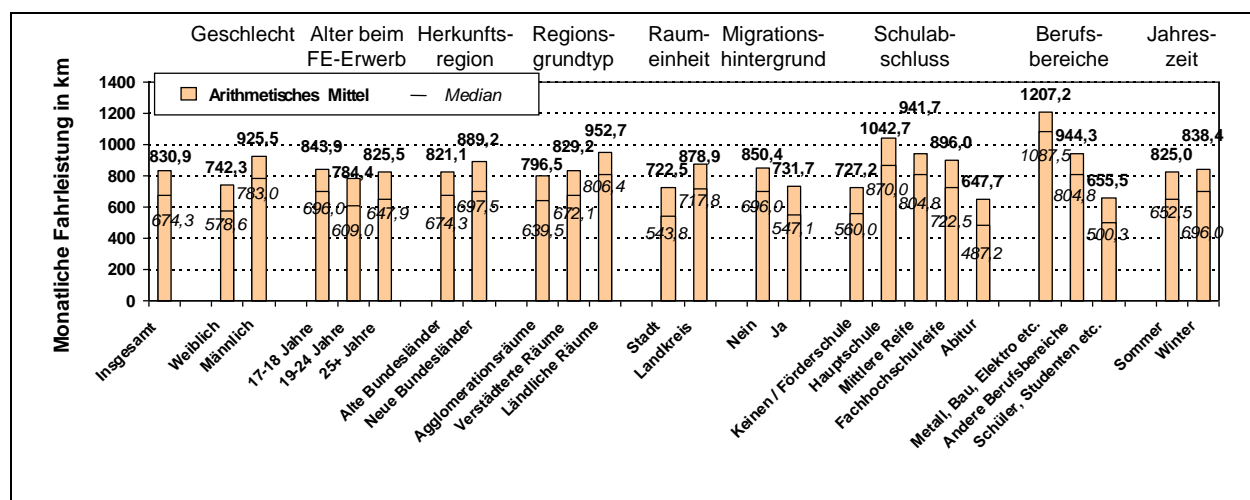


Bild 6-73: Durchschnittliche Monatsfahrleistung aller Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 3.772)

Subgruppenspezifische Unterschiede der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung aller Fahranfänger

Bild 6-73 informiert über die Mittelwerte (Median und arithmetisches Mittel) der monatlichen Fahrleistung der interessierenden Subgruppen. Aufgrund der Extrapolation der wöchentlichen Fahrleistung auf die Dauer eines Monats „vererben“ sich die bereits bekannten Mittelwertunterschiede von der Wochen- auf die Monatsebene.

Als statistisch signifikante Mittelwertunterschiede gilt es festzuhalten: Männer erbringen eine deutlich höhere monatliche Fahrleistung als Frauen. „Frühe Einsteiger“ fahren mehr als „mittlere“ und „Späteinsteiger“. Ostdeutsche Fahranfänger weisen eine höhere Fahrleistung aus als ihre westdeutschen Kollegen. Mit abnehmender Bevölkerungsdichte steigt die Fahrleistung, sie ist in Landkreisen höher als in Städten. Fahranfänger ohne Migrationshintergrund fahren mehr Kilometer als ihre Pendanten mit Migrationshintergrund.¹³⁰ Fahranfänger mit

¹³⁰ Differenziertere Analysen offenbaren, dass Fahranfänger mit türkischem Migrationshintergrund mit durchschnittlich $\bar{x} = 696,0$ km pro Monat genau so viel fahren wie Deutsche ohne Migrationshintergrund. Die für alle Fahranfänger mit

(angestrebtem) Abitur fahren auch in der Monatsbetrachtung deutlich am wenigsten. Fahranfänger mit Hauptschulabschluss zeigen die größte Fahrleistung. Auch die Unterscheidung nach den Berufsbereichen zeigt wieder die bereits bekannte höchste Fahrleistung für Fahranfänger aus den Bereichen Metall, Bau, Elektro etc. Die jahreszeitlichen Unterschiede in der monatlichen Fahrleistung sind nicht verallgemeinerbar.¹³¹

Entwicklung der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger

Auch die Entwicklung der monatlichen Fahrleistung lässt sich unter ausschließlicher Berücksichtigung der tatsächlich Pkw-mobilen Fahranfänger nachzeichnen. Für diese Subgruppe errechnet sich mit

Migrationshintergrund geringere durchschnittliche Fahrleistung ist auf die Subgruppen der Aussiedler ($\bar{x} = 456,8$ km) und Fahranfänger mit sonstigem Migrationshintergrund ($\bar{x} = 588,2$ km) zurückzuführen.

¹³¹ Auch nach der jahreszeitlichen Verortung des Fahrerlaubnisvererbs zeigen sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede.

$\bar{x} = 852,4$ km (Median $\tilde{x} = 696,0$ km) plausiblerweise eine höhere durchschnittliche individuelle Fahrleistung als bei der undifferenzierten Betrachtung aller – also auch einschließlich der immobilen – Fahranfänger. Bild 6-74 reiht zunächst wieder die Entwicklung der Mittelwerte und Standardabweichungen für die Gesamtstichprobe der Pkw-Mobilen aneinander.¹³² Tab. 6-24 informiert darüber hinaus auch über die Mediane und differenziert wieder nach dem Geschlecht, dem Alter und der Herkunftsregion.

Die Entwicklung der Abweichungen vom erstjährigen Mittelwert der monatlichen Fahrleistung Pkw-mobiler Fahranfänger wird in Bild 6-75 differenziert nach Subgruppen dokumentiert. Auch dabei ist die zunächst unterdurchschnittliche, sich dann dem erstjährigen Mittelwert annähernde, anschließend überdurchschnittliche und schließlich erneut abnehmende monatliche Fahrleistung unter allen Fahranfängern zu erkennen. Auch in der westdeutschen Subpopulation lässt sich diese Entwicklung grob nachvollziehen. Unter den „Früheinsteigern“ lässt sich die entsprechende Entwicklung nicht nachvollziehen. Deutlicher, aber auch mit stärkeren Schwankungen, zeigt sie sich unter den 19-jährigen und älteren Fahranfängern. Schließlich ist auch in der Betrachtung der monatlichen Fahrleistung die unter Männern zu beobachtende Entwicklung gleichmäßiger als jene der weiblichen Fahranfänger.

Bild 6-76 präsentiert zur Veranschaulichung des Entwicklungstrends der durchschnittlichen monatlichen Mobilität über einen Zeitraum von zwölf Monaten erneut die zugehörigen Ausgleichskurven differenziert nach Subgruppen. In der Gesamtstichprobe der Pkw-Mobilen ist der Anstieg der monatlichen Fahrleistung bis zum achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes ebenso zu erkennen wie dessen anschließendes und von der Kurve sehr gut getroffenes Absinken. Der Verlauf der Kurve für Fahranfänger aus den alten Bundesländern verläuft im Vergleich dazu trotz einer hohen durchschnittlichen Fahrleistung im achten Monat des Berichtszeitraumes stärker gestaucht.

Differenziert nach Altersgruppen sind die bereits häufiger beschriebenen charakteristischen Unterschiede erneut deutlich zu erkennen. Die Ausgleichskurve der sog. „Früheinsteiger“ verläuft auf hohem Niveau deutlich flacher als jene der älteren Fahranfänger. Die größte Fahrleistung erbringen die jüngsten Fahranfänger im sechsten Monat des

Fahrerlaubnisbesitzes, der Scheitelpunkt ihrer Ausgleichskurve befindet sich im neunten Monat. Dagegen ist der Kurvenverlauf für die älteren Fahranfänger deutlich steiler, und die stark gestreckte Ausgleichskurve erreicht ihren Scheitelpunkt im achten Monat des Berichtszeitraums.

Auch hinsichtlich des Geschlechts unterscheiden sich die Kurvenverläufe wieder charakteristisch. Für Männer lässt sich eine relativ stark gestreckte Parabel nachzeichnen mit einem Scheitelpunkt im siebten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes. Für Frauen zeichnet sich auf deutlich niedrigerem Niveau eine lang gestreckte Parabelsteigung ab.

Für die Pkw-mobilen Fahranfänger gilt folgendes (vgl. Bild 6-76): Bei der Betrachtung des ersten Jahres der Fahrkarriere und der Unterteilung der Fahranfänger in zwölf Monatskohorten kann die monatliche Fahrleistung aller Pkw-mobilen Fahranfänger aufgrund der signifikanten p-Werte in Tab. 6-25 nicht als Konstante betrachtet werden. Erneut gilt dies auch für die 19-jährigen und älteren sowie die männlichen Fahranfänger. Eine solche Annahme würde insbesondere die Exposition der Pkw-Mobilen in den ersten Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes überschätzen, mithin das anfängliche fahrleistungsbezogene Unfallrisiko dieser Fahranfänger unterschätzen.

Dagegen ist die Konstanzannahme der monatlichen Fahrleistung für die restlichen unterschiedenen Subgruppen der Pkw-mobilen Fahranfänger – ausgedrückt durch nicht-signifikante p-Werte in Tab. 6-25 – gerechtfertigt.

Abschließend zur monatlichen Betrachtung der Fahrleistung werden in Tab. 6-26 für alle Fahranfänger und für die Subgruppe der in der Berichtswoche Pkw-Mobilen für jeden einzelnen Monat des Fahrerlaubnisbesitzes und das gesamte erste Jahr der Fahrkarriere neben der durchschnittlichen Fahrleistung und ihrer Standardabweichung auch die entsprechenden Werte für den Standardfehler, die Unter- und Obergrenzen des Konfidenzintervalls (bei einem Signifikanzniveau von 95 %) und dessen relative Länge dokumentiert.

¹³² Auch diese Zeitreihe wartet nicht mit statistisch verallgemeinerbaren Mittelwertunterschieden zwischen den Fahrerkohorten, d. h. nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes, auf.

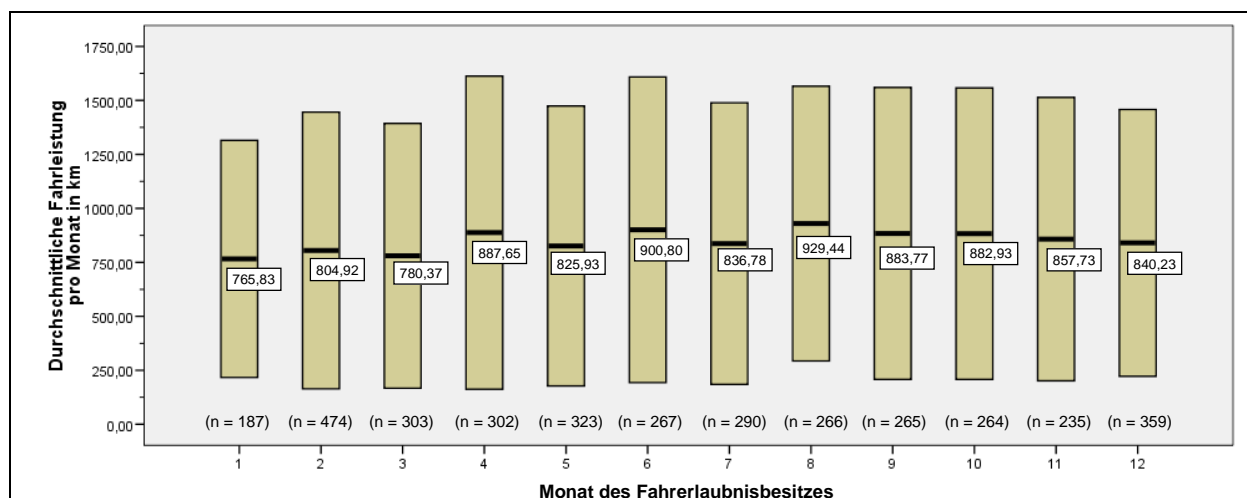


Bild 6-74: Monatsdurchschnittliche Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), arithmetische Mittelwerte und Standardabweichungen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes (n = 3.535)

Strukturvariablen		Monat des Fahrerlaubnisbesitzes												Insgesamt
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Durchschnittliche Fahrleistung in km														
Insgesamt														
Insgesamt	\bar{x}	652,50	656,48	609,00	696,00	652,50	712,38	696,00	820,19	739,50	697,42	750,70	697,16	696,00
	ξ	765,83	804,92	780,37	887,65	825,93	900,80	836,78	929,44	883,77	882,93	857,73	840,23	852,41
	s	549,06	640,74	613,27	725,17	648,20	707,88	652,18	636,34	676,19	674,94	656,34	617,86	652,52
	n	187	474	303	302	323	267	290	266	265	264	235	359	3.677
Geschlecht														
Männer	\bar{x}	652,50	787,41	733,55	853,37	791,53	797,29	864,62	1.044,00	870,00	777,77	780,42	722,10	804,75
	ξ	805,60	935,97	902,76	1.055,90	938,01	955,52	947,45	1.045,94	1.027,02	907,16	932,14	874,07	948,09
	s	575,22	717,57	665,04	832,69	703,31	706,69	696,73	610,16	724,58	703,26	708,45	606,07	689,97
	n	85	220	148	121	172	128	134	129	137	124	114	175	1.781
Frauen	\bar{x}	629,36	565,50	505,80	599,49	522,00	630,75	560,02	664,94	549,08	674,25	685,15	668,96	600,30
	ξ	732,61	691,39	663,77	775,75	697,46	850,22	741,34	820,45	731,26	861,60	787,29	807,08	762,54
	s	526,76	542,16	536,16	621,44	553,56	707,76	597,10	643,16	585,79	650,78	597,30	628,84	601,74
	n	102	254	155	181	150	139	156	138	128	141	121	184	1.896
Alter beim Fahrerlaubniserwerb														
17 / 18 Jahre	\bar{x}	652,50	722,34	625,33	659,89	661,06	753,45	674,25	783,00	739,50	739,50	710,92	717,75	696,00
	ξ	807,92	864,39	784,57	874,94	841,52	903,51	808,38	892,04	857,30	858,14	865,52	862,53	854,49
	s	570,75	665,52	601,70	694,91	644,92	656,30	617,87	630,06	632,33	621,92	676,53	626,66	638,32
	n	137	289	211	218	236	200	219	217	192	199	180	248	2.641
19+ Jahre	\bar{x}	630,75	565,50	565,50	744,86	638,35	639,45	870,00	1.044,00	739,50	523,83	783,00	682,95	665,55
	ξ	650,43	712,21	770,74	920,65	783,34	892,72	924,22	1.094,29	954,05	957,77	832,37	790,39	847,08
	s	470,76	589,93	642,33	801,99	658,99	848,39	746,07	644,11	781,28	815,36	590,82	597,48	687,69
	n	50	185	92	84	86	67	71	49	72	66	55	111	1.036
Herkunftsregion														
Westen	\bar{x}	659,30	654,32	609,00	674,25	605,53	696,00	655,43	826,50	683,44	676,51	706,84	696,00	674,25
	ξ	790,63	776,83	745,03	866,00	806,11	866,51	794,28	919,70	821,90	840,10	837,44	837,20	831,29
	s	543,55	609,38	572,48	715,41	657,26	686,36	619,35	636,47	638,34	663,12	638,40	611,85	637,41
	n	111	242	224	242	251	218	257	223	218	215	195	300	2.806
Osten	\bar{x}	555,21	674,25	647,42	870,00	823,79	807,98	958,64	777,49	1.074,28	1.065,04	784,31	742,23	761,25
	ξ	729,60	830,12	915,76	1.059,16	891,31	1.093,02	1.178,95	983,99	1.151,21	1.085,06	891,66	848,60	925,39
	s	561,31	671,44	718,91	755,46	623,99	781,11	799,53	639,86	802,99	703,67	701,59	652,45	696,04
	n	75	227	74	54	68	47	33	40	42	48	36	58	835

Tab. 6-24: Durchschnittliche Monatsfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität, an allen Wochentagen (Frage 6.8), Mediane, arithmetische Mittel, Standardabweichungen und Stichprobenumfang – nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und Subgruppen

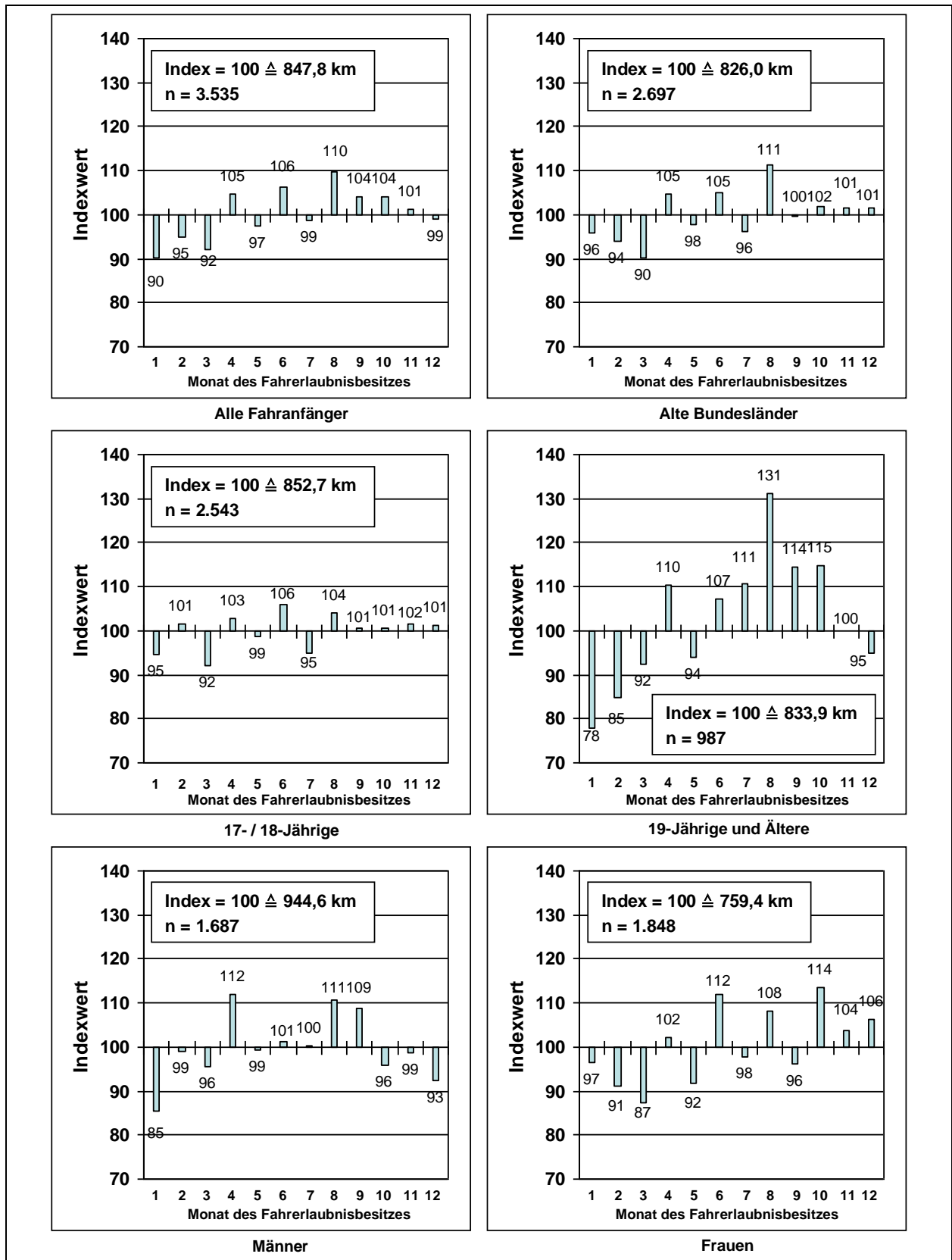


Bild 6-75: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Monatsfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahrerfänger – insgesamt und nach relevanten Subgruppen

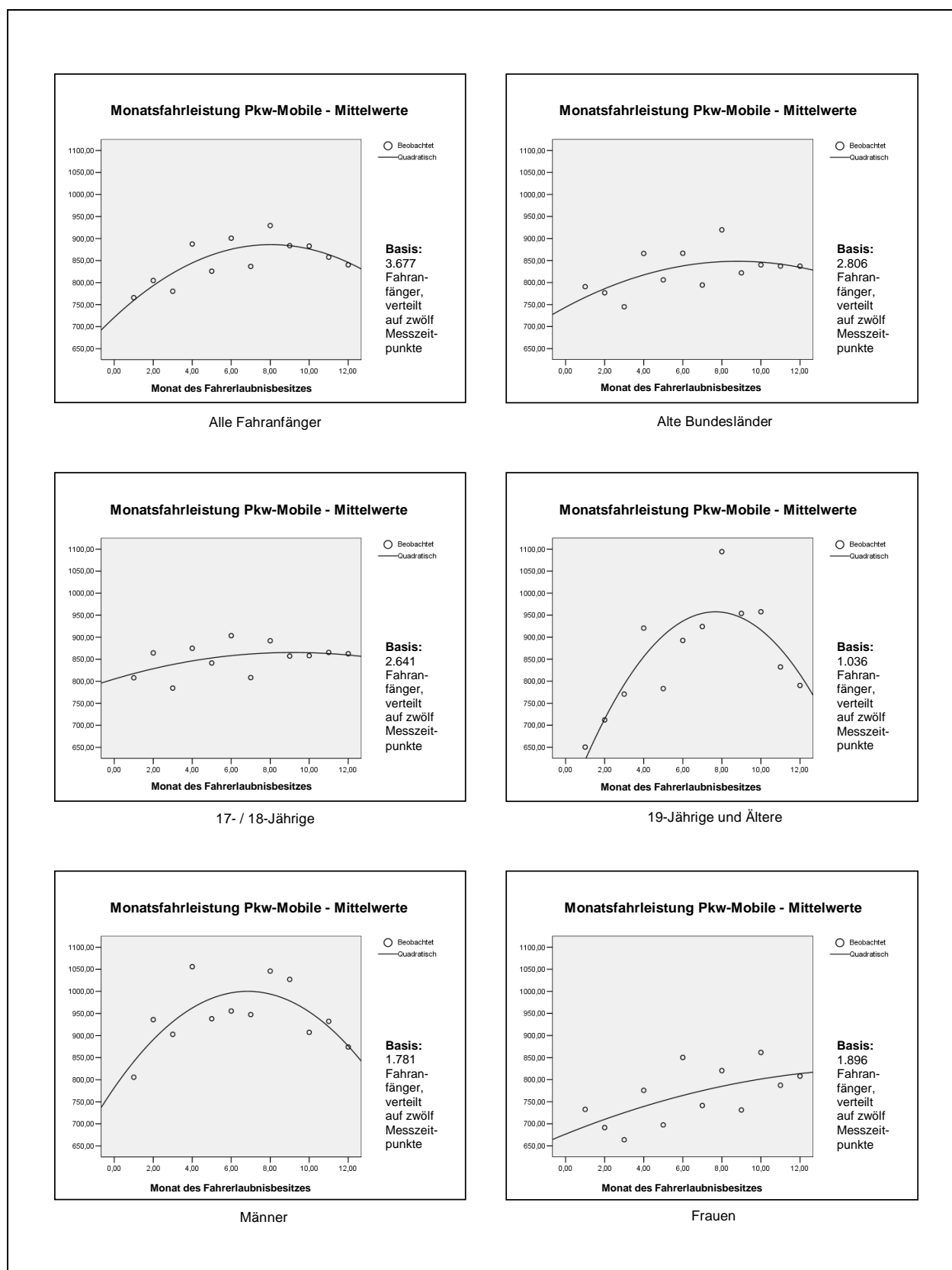


Bild 6-76: Verlaufskurven der Monatsfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der arithmetischen Mittelwerte der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), Pkw-mobile Fahranfänger an allen Wochentagen – für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Pkw-mobile Fahranfänger							
Alle Fahranfänger	.640	8,008	2	9	.010	720,999	41,179	-2,565
Alte Bundesländer	.328	2,197	2	9	.167	743,996	23,718	-1,348
17- / 18-Jährige	.201	1,135	2	9	.363	805,103	13,152	-0,717
19-Jährige und Ältere	.725	11,892	2	9	.003	512,148	116,161	-7,574
Männer	.531	5,105	2	9	.033	781,719	63,783	-4,659
Frauen	.385	2,812	2	9	.113	676,590	17,768	-0,529

Tab. 6-25: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Monatsfahrleistung – Pkw-mobile Fahranfänger

	Monatliche Fahrleistung	Anzahl der Fahranfänger	Fahrleistung in km	Standardabweichung	Standardfehler	Untergrenze Konfidenzintervall	Obergrenze Konfidenzintervall	Relative Länge des Konfidenzintervalls
Alle Fahranfänger	Im 1. Monat	188	758,97	551,35	40,1772	680,2221	837,7169	+/-10,38%
	Im 2. Monat	488	782,58	645,48	29,2295	725,2940	839,8737	+/-7,32%
	Im 3. Monat	307	770,63	615,57	35,1553	701,7293	839,5380	+/-8,94%
	Im 4. Monat	312	858,86	730,45	41,3419	777,8337	939,8940	+/-9,43%
	Im 5. Monat	329	810,15	651,87	35,9458	739,6937	880,6012	+/-8,70%
	Im 6. Monat	269	891,87	710,00	43,2533	807,0935	976,6464	+/-9,51%
	Im 7. Monat	291	834,75	652,69	38,2657	759,7496	909,7513	+/-8,98%
	Im 8. Monat	278	890,88	650,03	39,0081	814,4239	967,3355	+/-8,58%
	Im 9. Monat	276	848,30	684,84	41,2387	767,4731	929,1289	+/-9,53%
	Im 10. Monat	273	854,02	682,17	41,2722	773,1245	934,9115	+/-9,47%
	Im 11. Monat	243	832,40	662,71	42,5533	748,9911	915,7998	+/-10,02%
	Im 12. Monat	370	816,26	624,86	32,4858	752,5880	879,9325	+/-7,80%
	Erstes Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes ¹⁾	3.772	830,90	657,96	10,712983	809,9074	851,9022	+/-2,53%
Pkw-mobile Fahranfänger	Im 1. Monat	187	765,83	549,06	40,1908	687,0583	844,6063	+/-10,29%
	Im 2. Monat	474	804,92	640,74	29,4259	747,2444	862,5939	+/-7,17%
	Im 3. Monat	303	780,37	613,27	35,2448	711,2940	849,4536	+/-8,85%
	Im 4. Monat	302	887,65	725,17	41,7248	805,8645	969,4258	+/-9,21%
	Im 5. Monat	323	825,93	648,20	36,0899	755,1958	896,6683	+/-8,56%
	Im 6. Monat	267	900,80	707,88	43,3394	815,8514	985,7418	+/-9,43%
	Im 7. Monat	290	836,78	652,18	38,2823	761,7446	911,8113	+/-8,97%
	Im 8. Monat	266	929,44	636,34	39,0039	852,9968	1.005,8921	+/-8,23%
	Im 9. Monat	265	883,77	676,19	41,5600	802,3168	965,2321	+/-9,22%
	Im 10. Monat	264	882,93	674,94	41,5203	801,5482	964,3077	+/-9,22%
	Im 11. Monat	235	857,73	656,34	42,7810	773,8833	941,5847	+/-9,78%
	Im 12. Monat	359	840,23	617,86	32,5902	776,3506	904,1040	+/-7,60%
	Erstes Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes ¹⁾	3.677	852,41	652,516	10,7608	831,3148	873,4972	+/-2,47%

¹⁾ Hier: Einschließlich der Befragten, für die keine Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes zu berechnen ist.

Tab. 6-26: Fahrleistung, Standardabweichung, Standardfehler, Konfidenzintervall und relative Länge des Konfidenzintervalls für alle Fahranfänger und separat für Pkw-mobile Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

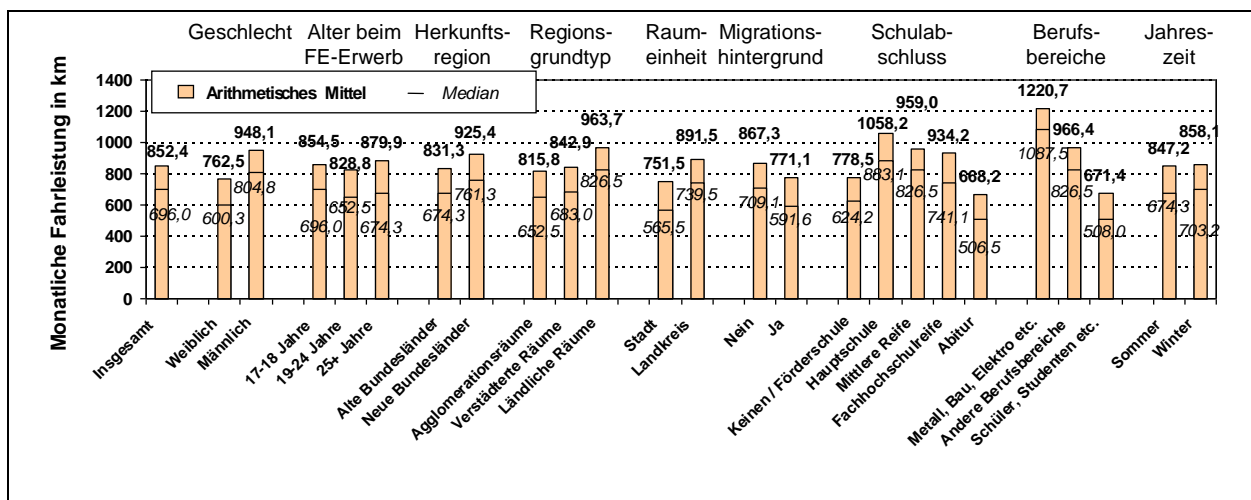


Bild 6-77: Durchschnittliche Monatsfahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), Mittelwerte und Mediane – nach relevanten Subgruppen (n = 3.677)

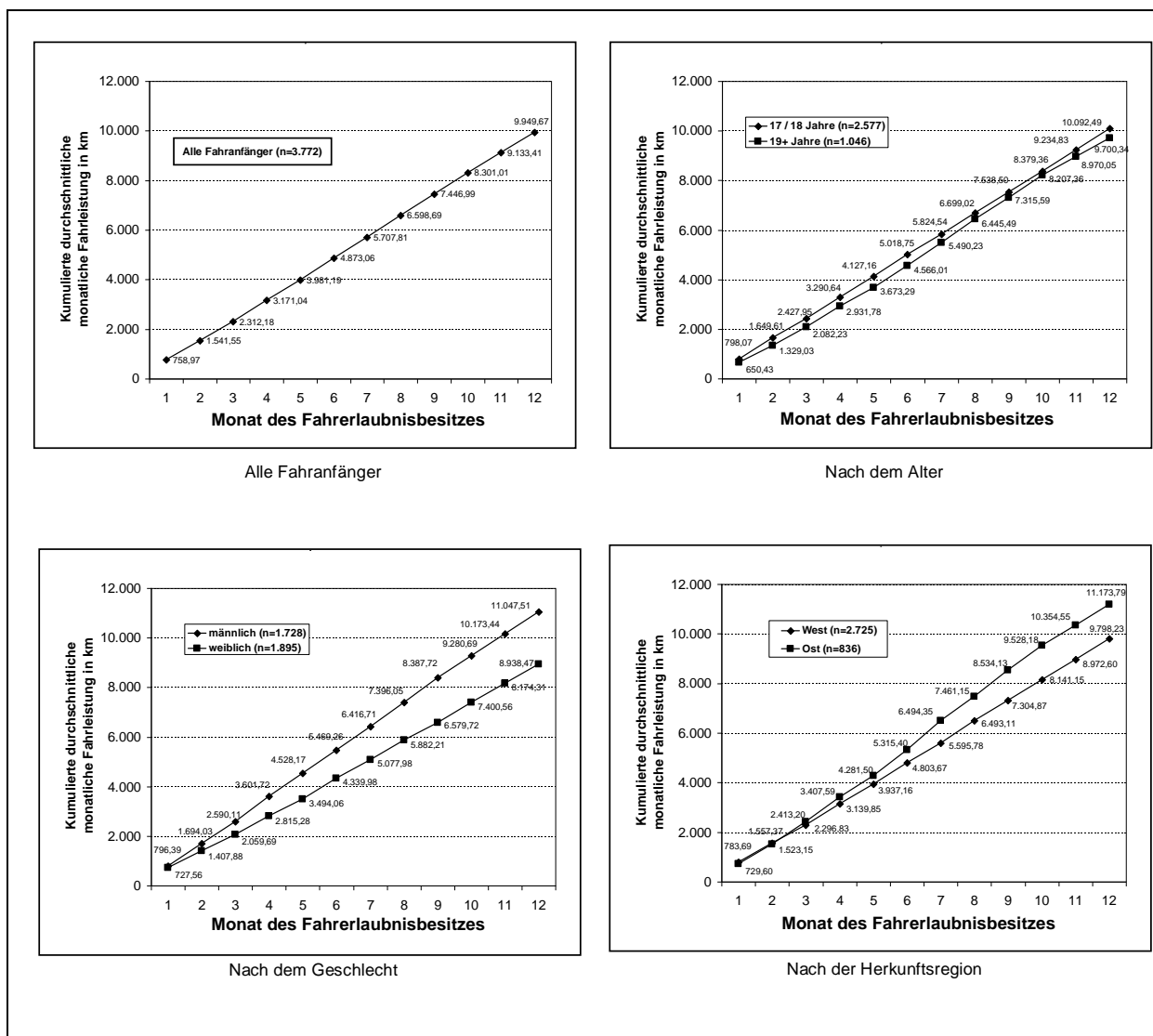


Bild 6-78: Entwicklung der durchschnittlichen kumulierten monatlichen Fahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8), arithmetische Mittelwerte – für alle Fahranfänger und diverse Subgruppen

Subgruppenspezifische Unterschiede der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung der Pkw-mobilen Fahranfänger

Analog der Präsentation der täglichen und wöchentlichen Fahrleistung wird auch bei der monatlichen Fahrleistung die Subgruppe jener Fahranfänger gesondert betrachtet, die im Berichtszeitraum durchgängig Auto gefahren sind. Bild 6-77 unterscheidet auch hier die bekannten Subgruppen. Dabei erweisen sich folgende Mittelwertunterschiede als statistisch signifikant: Pkw-mobile Männer fahren deutlich mehr als die entsprechenden Frauen, und Fahranfänger aus den neuen Bundesländern zeigen eine höhere Fahrleistung als ihre Kollegen aus den alten Bundesländern. Auch unter den Pkw-mobilen Fahranfängern steigt die Fahrleistung mit sinkender Bevölkerungsdichte und ist generell in Landkreisen größer als in kreisfreien Städten. Fahranfänger ohne Migrationshintergrund weisen eine größere Fahrleistung auf als ihre Pendanten mit Migrationshintergrund.¹³³ Auch die Rangreihe der Fahrleistung, differenziert nach dem Schulabschluss und den Berufsbereichen, ist unter Pkw-mobilen Fahranfängern genau so wie unter allen Fahranfängern.¹³⁴

6.3.5 Kumulative Entwicklung der monatlichen Fahrleistung im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes

Anhand der Mittelwerte der monatlichen Fahrleistung aller Fahranfänger lässt sich die kumulative Entwicklung der empirisch ermittelten Fahrleistung im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes für die Gesamtstichprobe und einzelne Subgruppen nachvollziehen. Bild 6-78 veranschaulicht den nahezu linearen Anstieg der als Pkw-Fahrer zurückgelegten Wegstrecke für alle Fahranfänger. Von den im Wochenprotokoll der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ berichteten selbst gefahrenen Wegstrecken aus hochgerechnet, fahren Fahranfänger im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes durchschnittlich ca. 9.950 km mit einem Pkw. Die entsprechenden „Kurvenverläufe“ für sog. „Früheinsteiger“ und Fahranfänger ab 19 Jahren verlaufen fast parallel, wobei „Früheinsteiger“ mit 10.092 km nach einem Jahr eine etwas größere Fahrleistung aufweisen als ältere Fahranfänger (9.700 km). Weil Männer

¹³³ Differenziertere Analysen zeigen auch hier das gleiche Muster innerhalb der Fahranfänger mit Migrationshintergrund, wie es bereits bei der monatlichen Fahrleistung aller Fahranfänger berichtet wurde.

¹³⁴ Weder nach der Jahreszeit der Exposition noch nach der jahreszeitlichen Verortung des Fahrerlaubnisbesitzes zeigen sich verallgemeinerbare Unterschiede.

im Vergleich zu Frauen in jedem einzelnen Monat mehr km als Autofahrer zurücklegen, öffnet sich in den ersten zwölf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes zwischen den Geschlechtern hinsichtlich der Fahrleistung eine Schere. Männer haben nach einem Jahr Fahrerlaubnisbesitz ca. 11.048 km als Autofahrer zurückgelegt, Frauen dagegen lediglich 8.938 km. Auch hinsichtlich der Herkunftsregion lassen sich mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes stärkere Unterschiede, mithin ein leichtes Auseinanderdriften der Entwicklungsverläufe feststellen. Nach einem Jahr Fahrerlaubnisbesitz waren Fahranfänger aus den neuen Bundesländern ca. 11.174 km als Pkw-Fahrer unterwegs, ihre Pendanten aus den alten Bundesländern dagegen erst 9.798 km.

Ein Vergleich dieser hochgerechneten Durchschnittsfahrleistungen mit der in Abschnitt 6.3.1 von den Fahranfängern geschätzten Gesamtfahrleistung in ihrer bisherigen Fahrkarriere ist nicht sinnvoll möglich. Bei den empirisch ermittelten Fahrleistungen handelt es sich um Gruppenmittelwerte, die aufaddiert werden. Bei den expliziten Schätzungen der Befragten handelt es sich hingegen um individuelle Kennwerte, deren Genauigkeit mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes geringer werden dürfte.

6.4 Fahrtziele im ersten Jahr der Fahrkarriere

Neben dem zentralen quantitativen Expositionskriterium der von den Fahranfängern im Verlauf des ersten Jahres des Fahrerlaubnisbesitzes zurückgelegten Fahrtstrecke (Fahrleistung) (vgl. Abschnitt 6.3) gibt es weitere „qualitative“ Aspekte der Exposition von Fahranfängern, die in den nachfolgenden Abschnitten differenziert vorgestellt werden. Nach der Beschreibung der von den Fahranfängern angesteuerten Fahrtziele in diesem Abschnitt, wird in Abschnitt 6.5 der Fokus auf die Mitfahrer gelegt, Abschnitt 6.6 behandelt die befahrenen Straßenarten und Abschnitt 6.7 weitere Fahrbedingungen unter denen die Fahranfänger ihre Fahrerfahrungen erwerben.

Da im Wochenprotokoll der Fahranfängerbefragung nicht jede einzelne Fahrt hinsichtlich der thematisierten qualitativen Dimensionen differenziert, sondern vielmehr summativ für jeden Tag der Berichtswoche das Zutreffen oder Nichtzutreffen bestimmter Charakteristika der Exposition angegeben werden sollte, lassen sich die Aussagen über Mitfahrer, Straßenarten etc. nicht einem bestimmten an diesem Tag angesteuerten Fahrtziel zuordnen. Die Auswertungen beschränken sich zudem

auf Fahranfänger, die in der Berichtswoche auch tatsächlich als Pkw-Fahrer mobil waren.

Für jeden Tag der Berichtswoche wurde den Befragten eine Auswahl von sieben Fahrtzielen bzw. -zwecken vorgegeben. Im Zuge der Vergabe von Mehrfachantworten sollten die Fahranfänger alle Ziele benennen, die sie an einem bestimmten Wochentag als Pkw-Fahrer angesteuert hatten.¹³⁵ Diese Informationen werden nachfolgend über das erste Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität nachverfolgt, nach Wochentagen und -abschnitten differenziert und für jeden Wochentag nach relevanten Subgruppen unterschieden.

6.4.1 Fahrtziele und ihre Veränderungen nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes

Bild 6-79 zeigt die Entwicklung der Häufigkeit der angesteuerten Fahrtziele im ersten Jahr der Fahrkarriere insgesamt sowie differenziert nach Subgruppen auf. Die abgetragenen Prozentwerte über die ersten zwölf Monate des Fahrerlaubnisbesitzes kennzeichnen jeweils die Anteile der Fahranfänger, die in der Berichtswoche mindestens einmal ein bestimmtes Fahrtziel angesteuert haben.

Mit Ausnahme der Fahrten in der Arbeitszeit sinken in der Betrachtung aller Fahranfänger die Anteile aller anderen unterschiedenen Fahrtziele vom ersten zum zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes. Hier darf plausiblerweise der Drang zum Ausprobieren der neu erworbenen Lizenz zum Autofahren unterstellt werden. Besonders stark gilt dies für die unmittelbar nach dem Fahrerlaubniswerb offensichtlich sehr interessanten Fahrten aufgrund „privater Erledigungen“ und „anderer Freizeitfahrten“. Auch das Ausmaß des „Ohne Ziel Herumfahrens“ sinkt in dieser Zeit besonders stark. Dieses Fahrtziel stellt den Mobilitätsprozess selbst als Handlungsziel heraus (vgl. RAITHEL 1999: 90).¹³⁶ Unterstellt man, dass das selbstständige Autofahren besonders zu Beginn der Fahrkarriere als Synonym für Freiheit und Unabhängigkeit steht, ist in diesem Zusammenhang eine besonders starke Identifikation des Fahranfängers mit seinem Pkw zu erwarten (vgl. RAITHEL 1999: 90).

Hinsichtlich der Intensität des Ansteuerns eines Ziels lassen sich drei „Gruppen“ von Fahrtzielen

ausmachen: Fahrten zu „privaten Erledigungen“ (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt etc.), „andere Freizeitfahrten“ (zu Freunden, Sport- oder Hobbyveranstaltungen) und „Fahrten zur Schule, zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz und zurück“ werden im gesamten Beobachtungszeitraum von jeweils 60 % bis über 80 % der Fahranfänger unternommen. Über die ersten zwölf Monate hinweg fahren stets zwischen 30 % und 40 % der jungen Fahrer in der Berichtswoche zur Disko, Kneipe, Party etc. oder zurück. Herumfahren „ohne Ziel“ und Fahrten während der Arbeitszeit berichten ab dem zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes jeweils weniger als ein Fünftel der Fahranfänger.

Diese Entwicklung der angesteuerten Fahrtziele lässt sich nahezu unverändert auch unter den westdeutschen Fahranfängern finden.

Während die gleiche Entwicklung sich auch für 17- bzw. 18-jährige „Früheinsteiger“ zeigt, unterscheiden sich ältere Fahranfänger deutlich davon: Die Entwicklung der Fahrten für private Erledigungen verläuft sehr ungleichmäßig und Fahrten in der Arbeitszeit nehmen im Verlauf des ersten Jahres ab. Lebenszykluspezifisch werden Fahrten zur Schule, zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz, aber auch Fahrten im Kontext von Disko-, Kneipen-, Party- oder Konzertbesuchen, von älteren Fahranfängern deutlich seltener berichtet.

Der Vergleich der Entwicklung der Fahrtziele zwischen den Geschlechtern zeigt dagegen wieder eine große Ähnlichkeit.

Auch hinsichtlich der qualitativen Aspekte der Exposition der Fahranfänger soll die Dynamik der Entwicklung im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes wieder anhand von Abweichungen von einem auf den Wert „100“ normierten Index veranschaulicht werden. Dieser normierte Indexwert steht für den Anteil der Fahranfänger in der Gesamtstichprobe, der ein konkretes Fahrtziel im ersten Jahr seines Fahrerlaubnisbesitzes angesteuert hat. Als Balken visualisierte Abweichungen davon in den aufeinander folgenden Monaten des ersten Jahres der Fahrkarriere lassen sich erneut als prozentuale Abweichungen vom ganzjährigen Durchschnittswert interpretieren.

Hinsichtlich der angesteuerten Fahrtziele zeigt Bild 6-80, dass der Weg zur Schule, zum Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück das gesamte erste Jahr der Fahrkarriere über nahezu von gleich vielen Fahranfängern angesteuert wird. Die Notwendigkeit, dieses Ziel mit dem Pkw zu erreichen, scheint sich im Jahresverlauf kaum zu ändern. Fahrten während der Arbeitszeit werden im ersten Quartal

¹³⁵ D. h. Fahranfänger, die an einem bestimmten Wochentag nicht als Pkw-Fahrer mobil waren, werden für diesen Tag auch nicht ausgewertet.

¹³⁶ „Mobilität verliert ihre Transportfunktion und wird zum Selbstzweck – die Fortbewegung im Raum ist alleiniges Ziel des Handelns“ (RAITHEL 1999: 90).

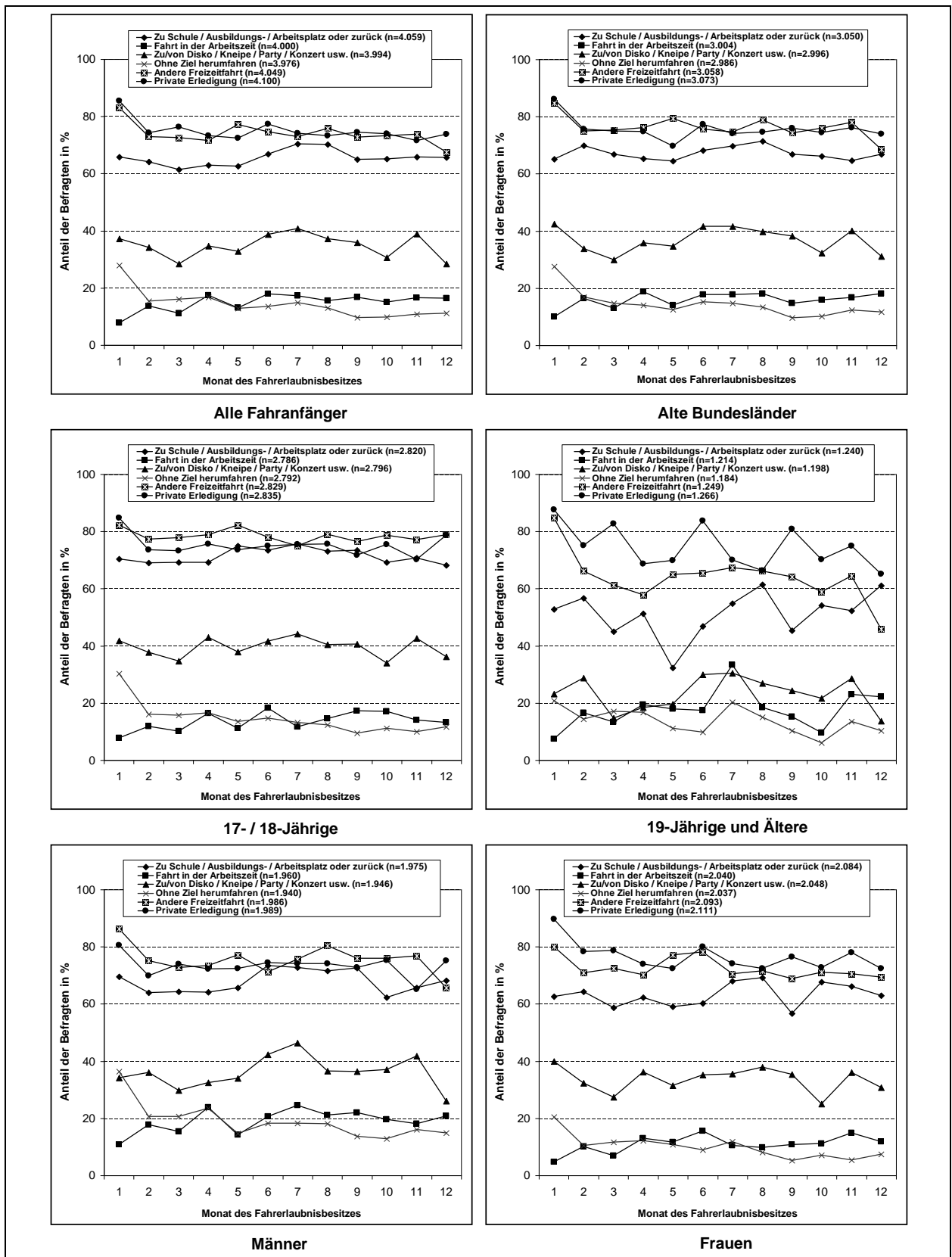


Bild 6-79: Fahrtziele im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.4), Anteilswerte in der Berichtswoche für alle Fahr- anfänger – nach relevanten Subgruppen

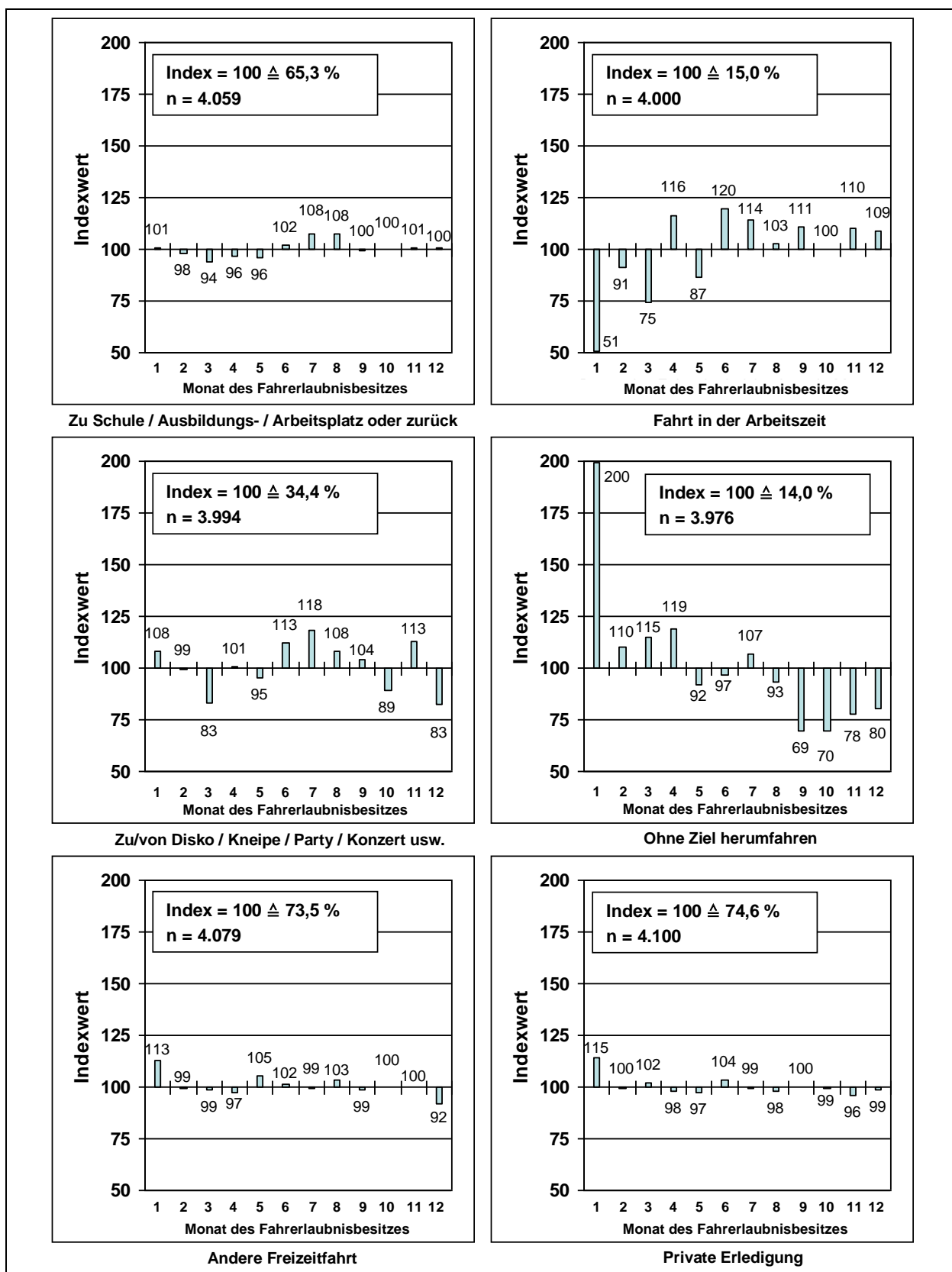


Bild 6-80: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von den jahresdurchschnittlichen Anteilen der Fahranfänger, die in der Berichtswoche bestimmte Fahrtziele angesteuert haben, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.4) – nach den Fahrtzielen

des Berichtszeitraums nur von unterdurchschnittlich vielen Fahranfängern unternommen, später dagegen von überdurchschnittlich vielen. Es muss jedoch offen bleiben, ob die Fahranfänger erst nach einiger Zeit des „privaten“ Fahrerfahrungsaufbaus mit solchen „beruflichen“ Fahrten betraut werden oder ob sie erst später im Berichtszeitraum überhaupt erst erwerbstätig werden und dieser Fahrtzweck für sie dann erst relevant werden kann.

Fahrten im Kontext von Disko-, Kneipen-, Party-, Konzertbesuchen etc. werden in Bild 6-80 das gesamte Jahr über unregelmäßig berichtet. Hingegen ist das ziellose Herumfahren offensichtlich ein Kennzeichen der frisch erworbenen Fahrerlaubnis. Es wird im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes doppelt so häufig berichtet wie im ganzjährigen Durchschnitt. Die neue Freiheit wird ausprobiert und in der Fahrschule gelernte Fahrfertigkeiten werden erprobt und anderen vorgeführt. Bereits im fünften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes wird dieser Fahrtzweck nur noch von unterdurchschnittlich vielen Fahranfängern genannt und dies bleibt mit einer Ausnahme bis zum Ende des ersten Jahres der Fahrkarriere so. Andere Freizeitfahrten und private Erledigungen werden im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes etwas überdurchschnittlich häufig unternommen. Auch hier dürfte der Reiz des Neuen eine Rolle spielen. Im weiteren Verlauf des ersten Führerscheinjahres werden solche Fahrten dann in allen Monaten nahezu gleich häufig protokolliert.

6.4.2 Fahrtziele in Abhängigkeit vom Wochentag

Tab. 6-27 gibt einen Überblick über die von Fahranfängern angesteuerten Fahrtziele differenziert nach den Wochentagen. Offensichtlich ist der Hin- und Rückweg zur Schule, zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz der in der „verlängerten“ Arbeitswoche (Montag bis Freitag) am häufigsten mit einem Pkw befahrene Weg. Während ihn etwa sechs von zehn pkw-mobilen Fahranfängern an jedem dieser Tage nennen, wird dieser Weg samstags noch von jedem sechsten Fahranfänger zurückgelegt, sonntags etwa von jedem zehnten. Thematisch hieran angelehnt, berichtet etwa jeder zehnte Fahranfänger, an den Tagen der „verlängerten“ Arbeitswoche als Pkw-Fahrer auch Fahrten während der Arbeitszeit zu erledigen. Am Samstag wird dies noch von ca. jedem zwanzigsten Befragten berichtet (4,6 %), am Sonntag nur noch von etwa jedem vierzigsten (2,6 %).

Am zweithäufigsten unternehmen die Fahranfänger als Pkw-Fahrer private Erledigungen oder „andere“ Freizeitfahrten. Private Erledigungen, worunter Fahrten im Kontext von Familie, Einkauf, Bank, Behördengänge, Arztbesuche etc. zusammengefasst sind, werden von ca. vier von zehn Fahranfängern durchgängig von Montag bis Samstag protokolliert. Lediglich am Sonntag dokumentiert nur noch ein Drittel der jungen Fahrer (33,1 %) einen solchen Weg.

Sog. „andere“ Freizeitfahrten, die im Fragebogen mit dem erläuternden Hinweis „Freunde, Sport, Hobby, Ausflug usw.“ versehen waren, werden ebenfalls von Montag bis Freitag von ca. vier von zehn Fahranfängern unternommen. An Samstagen und Sonntagen steigt der Anteil junger Fahrer, die diese Fahrtziele ansteuern, um jeweils ca. 10 % bis auf 63,8 % der als Pkw-Fahrer mobilen Fahranfänger am Sonntag. Während also die privaten Erledigungen mit dem Pkw am Sonntag abnehmen, werden „andere“ Freizeitfahrten im Vergleich dazu an diesem Tag nahezu doppelt so häufig berichtet.

An jedem Tag der Woche protokolliert mindestens jeder zwanzigste Fahranfänger, mit dem Pkw „ohne Ziel“ herumgefahren zu sein. Etwas verbreiteter ist dieser Fahrtzweck samstags (6,8 %) und insbesondere sonntags (8,7 %).

Interessant ist das Muster der Verkehrsbeteiligung als Pkw-Fahrer hinsichtlich der Hin- und Rückfahrten zu bzw. von Diskos, Kneipen, Partys, Konzerten etc. Diese Ziele sind ein Beispiel für die typische Exposition im Zeichen der Jugendlichkeit junger Fahranfänger (vgl. Abschnitt 3.2.2) und ebenso einschlägig für nächtliche Freizeitunfälle am Wochenende. Diskos etc. werden montags am seltensten (2,3 %) und dienstags bzw. mittwochs nur geringfügig häufiger (3,2 % bzw. 3,5 %) angesteuert. Donnerstags legt immerhin bereits jeder zwanzigste Fahranfänger (5,1 %) einen solchen Weg zurück. Besonders häufig wird dieses Fahrtziel jedoch am „verlängerten Wochenende“ protokolliert: Jeder fünfte pkw-mobile Fahranfänger (20,5 %) unternimmt freitags eine Diskofahrt, am Samstag sind es sogar drei von zehn Fahranfängern (30,8 %); am Sonntag – die kommende Arbeits- oder Schulwoche bereits wieder vor Augen – sinkt dann der Anteil entsprechend pkw-mobiler Fahranfänger wieder auf 10,1 %. Da die Hin- und Rückwege zu Diskos etc. vor allem in den Abendstunden und nachts zurückgelegt werden, ist die zeitliche Parallelität (Wochentag und Tageszeit) des Ansteuerns dieser Ziele und des zeitlichen Unfallschwerpunktes junger Fahrer (Freitag- und Samstagnacht zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) plausibel.

Fahrziel	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% der Fahranfänger						
Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz	65,0	65,2	63,5	62,6	57,3	16,9	11,5
Fahrt in der Arbeitszeit	10,7	10,6	10,4	10,5	9,9	4,6	2,6
Disko, Kneipe, Party, Konzert etc.	2,3	3,2	3,5	5,1	20,5	30,8	10,1
Ohne Ziel herumfahren	5,0	6,1	5,4	5,9	4,9	6,8	8,7
Andere Freizeitfahrt	38,0	40,4	39,5	39,7	43,4	52,2	63,8
Private Erledigung	41,5	40,2	42,3	41,8	41,5	42,9	33,1
Sonstiges Ziel	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5
Basis n	2.802	2.782	2.833	2.803	3.060	2.869	2.401

Tab. 6-27: Fahrziele der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.4) – nach dem Wochentag

Fahrziel	Wochenabschnitte				
	Mo-So	Mo-Fr	Sa-So	Mo-Do	Fr-So
	% der Fahranfänger				
Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz	65,2	63,3	14,1	60,0	45,5
Fahrt in der Arbeitszeit	15,3	14,4	3,7	12,7	8,9
Disko, Kneipe, Party, Konzert etc.	34,3	19,9	23,7	7,6	30,8
Ohne Ziel herumfahren	14,1	10,2	7,6	8,8	9,1
Andere Freizeitfahrt	73,3	60,0	52,3	52,5	60,3
Private Erledigung	74,6	65,5	39,0	58,7	52,2
Sonstiges Ziel	1,2	0,9	0,5	0,7	0,7

Tab. 6-28: Fahrziele der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.4) – nach Wochenabschnitten (je Fahrziel und Wochenabschnitt unterschiedliche n)

Wie die differenzierte wochentaggenaue Unterscheidung der Fahrziele in Tab. 6-27 weiterhin zeigt, ist es nicht immer hilfreich, die Woche grob in fünf Arbeitstage und zwei Tage des Wochenendes zusammenzufassen. Tab. 6-28 gibt einen Überblick darüber, wie viele Fahranfänger an einem Tag der gesamten Berichtswoche (Mo-So), an Arbeitstagen (Mo-Fr), am Wochenende (Sa-So), in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Mo-Do) und am „verlängerten“ Wochenende (Fr-So) ein bestimmtes Fahrziel mindestens ein Mal ansteuern.

Fahrten zur Schule und zum Ausbildungs- bzw. Arbeitsplatz werden in dieser Sichtweise sowohl beim Blick auf die gesamte Woche als auch beim Blick auf die Arbeitstage bzw. die „verkürzte“ Arbeitswoche von sehr vielen Fahranfängern berichtet. Die Betrachtungsweise des „verlängerten“ Wochenendes ist hier weniger aussagekräftig. Das Gleiche gilt für die Analyse der Fahrten während der Arbeitszeit. Anders sieht es bei den – speziell in der Literatur zu jungen Fahrern (vgl. z. B. KRAMPE 2004; LIMBOURG, REITER 2004; GREGERSEN, BJURULF 1996; SCHULZE 1996)

als besonders relevant erachteten – Diskofahrten aus. Hier bietet sich eine Verlängerung der Betrachtung des Wochenendes auf den Freitag an, mithin der Blick auf eine „verkürzte“ Arbeitswoche (Mo-Do) und ein „verlängertes“ Wochenende (Fr-So). Während an den drei Tagen des verlängerten Wochenendes drei von zehn Fahranfängern zu einer Disko etc. hin oder zurück fahren, sind dies in der „verkürzten“ Arbeitswoche (Mo-Do) nur 7,6 %. Aufgrund der wochentaggenauen Unterscheidung in Tab. 6-27 bietet sich die herkömmliche Sichtweise erneut bei der Beschreibung des ziellosen Herumfahrens und der „anderen“ Freizeitfahrten an. Beide Male protokollieren an den einzelnen Tagen des „Kern“-Wochenendes (Sa-So) deutlich mehr Fahranfänger entsprechende Fahrziele als an Arbeitstagen. In Tab. 6-28 zeigt sich dann, dass im drei Tage umfassenden „verlängerten“ Wochenende etwas mehr Fahranfänger „ohne Ziel herumfahren“ als in der vier Tage umfassenden „verkürzten“ Arbeitswoche. Gleiches gilt für sog. „andere“ Freizeitfahrten. Bei Autofahrten für „private Erledigungen“ ist in Tab. 6-27 nur der Sonntag etwas

Fahrziele	Wochentage	... darunter: Nettobeitrag							Basis n
		Montag	Diens- tag	Mitt- woch	Don- nerstag	Freitag	Sams- tag	Sonntag	
	% der Fahranfänger								
	Mo bis Fr	„Arbeitswoche“					Wochenende		
		%							
Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz	63,3	2,6	2,9	2,7	2,1	3,3	/	/	4.232
Fahrt in der Arbeitszeit	14,4	1,7	1,1	1,1	0,9	1,7	/	/	4.185
Disko, Kneipe, Party, Konzert etc.	19,9	0,7	1,0	1,2	1,7	12,3	/	/	4.175
Ohne Ziel herumfahren	10,2	1,0	1,3	1,3	1,4	1,4	/	/	4.171
Andere Freizeitfahrt	60,0	3,8	3,8	3,8	4,1	7,5	/	/	4.234
Private Erledigung	65,5	5,2	4,9	5,1	5,0	6,8	/	/	4.267
Sonstiges Ziel	0,9	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	/	/	4.161
	Mo bis So	Gesamte Berichtswoche							
Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz	65,2	2,3	2,6	2,5	1,9	2,4	0,9	0,6	4.279
Fahrt in der Arbeitszeit	15,3	1,4	1,0	1,1	0,9	1,6	0,6	0,3	4.262
Disko, Kneipe, Party, Konzert etc.	34,3	0,4	0,7	0,8	1,2	6,1	11,2	1,7	4.255
Ohne Ziel herumfahren	14,1	0,8	1,0	1,1	1,1	0,9	1,6	1,9	4.255
Andere Freizeitfahrt	73,3	2,0	1,7	1,8	2,2	2,8	4,9	5,5	4.288
Private Erledigung	74,6	3,4	3,3	3,6	3,2	3,7	4,9	2,8	4.309
Sonstiges Ziel	1,2	0,1	0,1	0	0,1	0,1	0,2	0,1	4.248

Tab. 6-29: Fahrtziele der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.4), Nettobeiträge der einzelnen Wochentage – nach dem Wochentag

schwächer besetzt als die anderen Wochentage. Im Grunde ist hier keine der in Tab. 6-28 gewählten Zusammenfassungen der Wochentage per se einer anderen vorzuziehen.

Tab. 6-29 listet für die „Arbeitswoche“ (Montag bis Freitag) und den gesamten Wochenverlauf zunächst die Anteile der Fahranfänger auf, die ein bestimmtes Fahrtziel im Berichtszeitraum angesteuert haben. Darüber hinaus wird auch der als Nettobeitrag¹³⁷ bezeichnete ausschließliche Anteil jedes einzelnen Wochentages an den relativen Häufigkeiten der angesteuerten Fahrtziele dokumentiert. Bei der Betrachtung der Arbeitswoche fällt aus diesem Blickwinkel die Sonderrolle des Freitags unmittelbar auf. 12,3 % der Fahranfänger berichten für den Freitag als einzigem Tag der Ar-

beitswoche eine Hin- oder Rückfahrt zu bzw. von einer Disko etc. (Nettobeitrag). In der gesamten Arbeitswoche wird dieser Weg von insgesamt 19,9 % der Fahranfänger an mindestens einem Tag dokumentiert. D. h. 61,8 % aller Fahranfänger, die zwischen Montag und Freitag Fahrten zu einer Disko, Kneipe, Party etc. oder zurück dokumentieren, berichten dies ausschließlich an einem Freitag. Auch wenn man alle sieben Tage der Woche als Basis nimmt, tritt die Sonderrolle des Freitags zumindest für Diskofahrten noch deutlich hervor. Diesbezüglich ist der Freitag kein typischer Tag der Arbeitswoche, sondern sollte zusammen mit dem Samstag – der den größten Nettobeitrag von 11,2 % ausweist, das sind 32,7 % aller Fahrten zu Disko, Kneipe, Party, Konzert etc. – und dem Sonntag – trotz dessen geringen Nettobeitrags – zu einem „verlängerten“ Wochenende zusammengefasst werden.

¹³⁷ Der sog. „Nettobeitrag“ eines Wochentages ist der Anteil jener Befragten, die ein bestimmtes Fahrtziel ausschließlich an diesem Tag genannt haben. Damit wird die Relevanz eines bestimmten Wochentages für die fahrtzielabhängige Mobilität der Fahranfänger betont. Befragte, die das gleiche Fahrtziel an mehreren Wochentagen angesteuert haben, fehlen in der Betrachtung der „Nettobeiträge“ und werden in der Spalte für die gesamte Arbeitswoche („Mo bis Fr“) bzw. Berichtswoche („Mo bis So“) dokumentiert.

6.4.3 Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der Fahrtziele

Das nach Subgruppen differenzierte Ansteuern der unterschiedenen Fahrtziele wird in den Tab. 6-30 bis 6-36 für jeden Wochentag einzeln mit seinen relativen Häufigkeiten dokumentiert.¹³⁸ Folgende Strukturen lassen sich dabei erkennen:

➤ Schule, Ausbildungs-, Arbeitsplatz

Wege zur Schule, zum Ausbildungs- / Arbeitsplatz oder zurück werden an allen Arbeitstagen von Männern häufiger gefahren als von Frauen. Hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubniserwerb sind es die „Früheinsteiger“, die dieses Fahrtziel von Montag bis Freitag relativ am häufigsten ansteuern. Samstags und sonntags sind dies dagegen die 19- bis 24-jährigen Fahranfänger. An allen Wochentagen außer dem Sonntag fahren Fahranfänger aus den alten Bundesländern diesen Weg häufiger als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Betrachtet man die siedlungsstrukturellen Unterschiede, finden sich bei Fahrnovizen aus ländlichen Räumen nahezu durchgehend die höchsten Anteile an Fahranfängern, die diesen Weg als Pkw-Fahrer zurücklegen. Lediglich samstags finden sich in Agglomerationsräumen relativ mehr Fahrer mit diesem Fahrtziel und auch montags nennen es Befragte aus diesem Regionsgrundtyp geringfügig häufiger als Fahranfänger aus ländlichen Regionen. Dieses Bild wird dadurch bestätigt, dass an allen Tagen der Arbeitswoche Fahranfänger aus Landkreisen dieses Fahrtziel häufiger nennen als ihre Pendanten aus kreisfreien Städten. Ebenfalls an allen Tagen der Arbeitswoche protokollieren relativ mehr Fahrer ohne Migrationshintergrund dieses Fahrtziel; samstags und sonntags sind dies dagegen die Befragten mit Migrationshintergrund. Auch hinsichtlich des Schulabschlusses zeigt sich ein konsistentes Bild: Von Montag bis Freitag fahren stets Fahranfänger mit Mittlerer Reife diesen Weg am häufigsten, samstags und sonntags Fahranfänger ohne Schulabschluss bzw. mit dem Abschluss einer Förderschule. Schließlich steuern ebenfalls von Montag bis Freitag Fahrer aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. dieses Fahrtziel relativ am häufigsten an. An den beiden Wochenendtagen sind dies Fahranfänger aus anderen Berufsbereichen.

➤ Fahrten während der Arbeitszeit

Solche Fahrten werden von Männern an allen Wochentagen häufiger unternommen als von Frauen. Mit Ausnahme des Dienstags und des Sonntags sind es immer die sog. „Späteinsteiger“, die relativ am häufigsten Fahrten während der Arbeitszeit berichten. Fahranfänger aus den alten Bundesländern sind mit Ausnahme des Mittwochs häufiger zu Fahrten während der Arbeitszeit unterwegs als ihre Kollegen aus den neuen Bundesländern. Solche Fahrten finden in Agglomerations- und verstärkten Räumen häufiger statt als in ländlichen Räumen und in kreisfreien Städten häufiger als in Landkreisen. Je niedriger das Niveau des (angestrebten) Schulabschlusses ist, desto häufiger werden Fahrten in der Arbeitszeit berichtet. Insbesondere am Wochenende beträgt der Anteil der Fahranfänger ohne Schulabschluss bzw. mit einem Förderschulabschluss ein Vielfaches der entsprechenden Anteile der jungen Fahrer mit anderen Schulabschlüssen. An allen Wochentagen werden solche Fahrten relativ am häufigsten von Fahrern aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. genannt.

➤ Disko, Kneipe, Party, Konzert etc.

An allen Tagen der Arbeitswoche berichten männliche Fahranfänger relativ häufiger von Diskofahrten etc. als Frauen. Samstags und sonntags fahren beide Geschlechter etwa gleich häufig diesen Weg. An fünf von sieben Wochentagen und insbesondere an den Tagen des „verlängerten“ Wochenendes (Freitag bis Sonntag), werden Diskofahrten von sog. „Früheinsteigern“ relativ am häufigsten genannt. An den Tagen der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) sind die Unterschiede zwischen West und Ost nur gering. Am „verlängerten“ Wochenende nennen dann junge Fahrer aus den alten Bundesländern deutlich häufiger solche Diskofahrten. Von Montag bis Donnerstag lassen sich kaum diesbezügliche Unterschiede zwischen den Regionsgrundtypen feststellen. Am „verlängerten“ Wochenende vermelden dann Fahranfänger aus verstärkten Räumen – und freitags und samstags etwas abgeschwächt auch solche aus ländlichen Räumen – deutlich mehr dieser Fahrten als junge Fahrer aus Agglomerationsräumen. Dieser regionale Aspekt ist auch darin zu erkennen, dass Fahranfänger aus Landkreisen an sechs von sieben Wochentagen häufiger eine Fahrt zum Besuch einer Disko, Kneipe, Party, eines Konzerts etc. unternehmen als ihre Pendanten aus kreisfreien Städten. Ebenfalls an

¹³⁸ Die nachfolgend vorgestellten wochentagspezifischen Vergleiche und Unterschiede sind rein deskriptiv und basieren hier und in den folgenden Abschnitten nicht auf statistischen Tests von Unterschiedshypothesen.

sechs von sieben Wochentagen nennen Fahranfänger ohne Migrationshintergrund relativ häufiger eine Diskofahrt als junge Fahrer mit Migrationshintergrund. Die Differenzierung nach dem Schulabschluss zeigt kein konsistentes Muster. Während von Freitag bis Montag Fahranfänger aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. relativ am häufigsten eine Diskofahrt protokollieren, sind dies an den restlichen Tagen die weniger einem strengen Zeitreglement unterworfenen Schüler, Studenten etc.

➤ Ohne Ziel herumfahren

Diese Fahrten sind an allen Wochentagen eine Domäne der Männer. Dabei tun sich die 19- bis 24-jährigen „mittleren Einsteiger“ und die mindestens 25-jährigen „Späteinsteiger“ besonders hervor. Die Unterschiede zwischen West und Ost sind gering, jedoch sind die Anteile der Nennungen an fünf Wochentagen im Osten höher als im Westen. Darüber hinaus ist das ziellose Herumfahren eher ein Phänomen ländlicher Räume bzw. von Fahranfängern aus Landkreisen als dasjenige junger Fahrer aus Städten oder Agglomerationen.¹³⁹ Außer an einem Samstag nennen Fahranfänger mit Migrationshintergrund solche Fahrten relativ häufiger als ihre Pendants ohne Migrationshintergrund. Befragte mit Haupt-, Förderschulabschluss oder ohne Abschluss fahren an allen Wochentagen am häufigsten ohne Ziel umher. Ebenfalls an allen Tagen nennen Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. diese Art von Fahrten relativ am häufigsten.

➤ Andere Freizeitfahrt

Auch Fahrten zu Freunden, zum Sport / Hobby oder während eines Ausflugs werden an allen Wochentagen relativ häufiger von Männern unternommen. Durchgängig sind es die 17- bzw. 18-jährigen „Früheinsteiger“, die relativ am häufigsten solche Fahrten berichten. Ebenfalls an allen Tagen der Woche sind Fahranfänger aus den alten Bundesländern häufiger entsprechend auto-mobil. Hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Unterscheidung finden sich Fahrer aus verstäderten Räumen stets an der Spitze der „freizeit-mobilen“ Fahranfänger. Während von Montag bis Freitag Befragte aus kreisfreien Städten etwas häufiger von solchen Fahrten berichten, sind dies am Samstag und Sonntag ihre Kollegen aus Landkreisen. An allen Wochentagen protokollieren Fahranfänger ohne Migrationshintergrund relativ häufiger „andere“

Freizeitfahrten als ihre Pendants mit Migrationshintergrund. Durchgängig nennen Fahranfänger mit Abitur oder Fachhochschulreife am häufigsten „andere“ Freizeitfahrten. Während in der Arbeitswoche nichterwerbstätige Schüler, Studenten, Hausfrauen etc. relativ am häufigsten solche Fahrten berichten, sind dies am Wochenende (Samstag, Sonntag) Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc.

➤ Private Erledigung

Erst mit der Betrachtung der Fahrten zu privaten Erledigungen (Familie, Einkauf, Bank, Behörde, Arzt etc.) zeigt sich ein anderes Muster der Auto-Mobilität. Hier sind es durchweg die Frauen, die relativ häufiger entsprechende Fahrten protokollieren. Hinsichtlich des Alters nennen an allen Wochentagen die sog. „Späteinsteiger“ am häufigsten diese Fahrtziele. Ebenfalls an allen Wochentagen werden Fahrten zu privaten Erledigungen zudem von Fahranfängern aus den neuen Bundesländern relativ häufiger berichtet als von ihren Pendants aus den alten Bundesländern. An sechs Tagen der Woche werden in Agglomerationsräumen relativ am häufigsten Fahrten zu privaten Erledigungen berichtet. Dieses Ergebnis lässt sich auch bei der Gegenüberstellung kreisfreier Städte und Landkreise bestätigen. Durchgängig protokollieren relativ mehr Fahranfänger mit Migrationshintergrund solche Fahrten als ihre Pendants ohne Migrationshintergrund. Ebenfalls an allen Wochentagen nennen Fahranfänger ohne Schulabschluss bzw. mit einem Förderschulabschluss am häufigsten Fahrten zu privaten Erledigungen. In der Differenzierung nach den Berufsbereichen nennen durchgängig die Fahranfänger aus „anderen“ Berufsbereichen relativ am häufigsten die hier zusammengefassten „privaten“ Fahrtziele.

Wechselt man die Perspektive und schaut von den unterschiedenen Subgruppen aus auf die angesteuerten Fahrtziele, lassen sich folgende Muster erkennen:

- Männliche Fahranfänger sind als Pkw-Fahrer an jedem Wochentag häufiger während der Arbeitszeit, beim ziellosen Herumfahren, oder bei einer „anderen“ Freizeitfahrt unterwegs. Frauen nutzen den Pkw an jedem Tag häufiger für private Erledigungen.

¹³⁹ Hier scheint die „Überlandfahrt“ im wahrsten Sinne des Wortes einschlägig zu sein.

Fahrziel	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb		Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen		Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Ins-ge-samt		
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.		Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.
Schule, Ausbildung, Arbeit	67,9	61,9	69,3	61,4	41,7	66,0	62,6	63,1	67,0	66,5	56,8	67,7	66,5	56,7	60,5	67,4	71,4	58,9	58,3	77,5	69,9	58,9	65,0
Fahrt in A.zeit	13,4	8,0	8,6	14,5	18,7	11,2	9,1	10,6	11,0	9,6	11,5	10,3	9,7	16,1	24,8	16,4	11,4	12,4	5,8	18,7	13,2	5,2	10,7
Disko etc.	2,7	1,8	2,9	1,2	0,0	2,5	1,7	2,0	2,5	2,6	1,7	2,5	2,5	1,3	1,6	3,5	1,7	3,0	2,2	3,2	2,0	2,6	2,3
Herumfahren	7,0	3,0	4,9	7,3	2,0	4,9	5,5	3,9	5,8	6,3	4,0	5,4	4,9	5,9	9,2	8,3	4,8	5,6	3,4	9,6	4,6	4,4	5,0
Freizeitfahrt	39,6	36,2	41,1	35,8	20,6	40,2	30,5	37,1	40,5	36,0	38,9	37,7	39,2	31,3	21,8	34,5	36,8	36,2	42,5	41,7	33,0	42,2	38,0
Priv. Erledigung	38,9	44,2	36,5	48,6	63,1	40,9	43,4	43,9	39,7	39,3	47,0	39,6	39,1	54,4	60,3	44,2	39,7	47,9	39,0	37,9	43,6	38,6	41,5
Sonstiges Ziel	0,5	0,2	0,3	0,9	0,0	0,4	0,2	0,6	0,1	0,4	0,3	0,4	0,4	0,0	0,0	1,1	0,2	0,0	0,3	0,0	0,5	0,3	0,4
Basis n	1.442	1.360	2.006	500	2.96	2.170	605	1.201	1.021	538	705	2.076	2.358	442	60	475	1.059	235	952	339	1.254	1.036	2.802

Tab. 6-30: Angesteuerte Fahrziele am Montag (Frage 6.4), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziel	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb		Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen		Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Ins-ge-samt		
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.		Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.
Schule, Ausbildung, Arbeit	68,1	62,1	69,7 <td>58,2</td> <td>46,3</td> <td>66,7</td> <td>60,8</td> <td>63,8</td> <td>65,5</td> <td>68,1</td> <td>61,2</td> <td>66,5</td> <td>66,2</td> <td>59,9</td> <td>53,9</td> <td>65,3</td> <td>70,0</td> <td>61,8</td> <td>61,3</td> <td>74,9</td> <td>69,2</td> <td>60,6</td> <td>65,2</td>	58,2	46,3	66,7	60,8	63,8	65,5	68,1	61,2	66,5	66,2	59,9	53,9	65,3	70,0	61,8	61,3	74,9	69,2	60,6	65,2
Fahrt in A.zeit	13,2	7,8	8,9	15,2	14,8	11,1	8,9	10,3	11,2	9,3	11,2	10,2	10,0	14,3	25,2	15,2	11,2	12,0	6,1	21,9	12,5	5,4	10,6
Disko etc.	3,6	2,7	3,4	3,8	1,0	3,3	3,0	3,3	3,6	1,9	3,1	3,1	3,1	3,7	0,0	4,9	2,7	3,7	2,9	2,7	3,3	3,4	3,2
Herumfahren	8,1	3,9	5,8	7,0	6,2	6,0	6,2	5,4	6,9	5,9	6,3	6,0	5,7	8,5	12,5	7,3	6,7	8,5	3,7	11,2	6,2	4,0	6,1
Freizeitfahrt	42,5	38,2	44,1	37,6	19,7	42,2	34,1	39,4	43,3	37,0	40,1	40,7	41,9	32,1	26,7	38,0	38,5	39,0	45,6	43,2	34,5	45,7	40,4
Priv. Erledigung	37,2	43,4	36,2	46,9	56,4	39,2	44,0	41,9	39,5	38,2	40,6	40,0	39,2	45,9	43,5	41,6	41,3	43,8	36,8	39,2	42,1	36,6	40,2
Sonstiges Ziel	0,3	0,4	0,2	0,4	0,7	0,3	0,5	0,4	0,3	0,2	0,1	0,4	0,4	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3
Basis n	1.438	1.344	2.009	481	292	2.151	616	1.190	1.040	525	707	2.062	2.369	412	62	481	1.068	235	916	341	1.249	1.026	2.782

Tab. 6-31: Angesteuerte Fahrziele am Dienstag (Frage 6.4), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziel	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb		Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstäderte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
Schule, Ausbildung, Arbeit	65,1	61,7	67,8	57,1	45,2	64,8	60,2	62,3	64,0	66,5	58,6	65,2	64,4	58,5	53,3	63,1	68,3	59,8	59,5	73,6	69,0	56,7	63,5
Fahrt in A.zeit	13,7	6,8	8,8	12,4	17,4	10,5	10,2	10,7	9,7	10,2	10,5	10,1	9,8	13,8	27,8	15,3	10,6	12,1	5,9	22,5	12,3	5,0	10,4
Disko etc.	3,3	3,9	3,8	4,2	0,7	3,6	3,5	3,9	3,3	3,4	2,8	3,9	3,8	2,1	0,0	2,7	2,7	3,9	5,3	2,9	2,3	5,6	3,5
Herumfahren	7,3	3,4	5,6	6,6	1,9	5,4	5,5	4,6	5,4	7,0	4,1	5,8	5,1	7,0	3,7	7,7	6,2	7,1	3,1	8,8	6,2	3,3	5,4
Freizeitfahrt	41,4	37,4	42,5	36,9	23,6	39,7	38,6	39,5	40,3	38,2	42,0	38,8	40,3	35,2	25,0	36,8	37,6	39,2	44,6	42,2	34,3	44,4	39,5
Priv. Erledigung	39,7	45,0	38,1	48,6	59,5	40,9	46,8	41,7	43,8	39,8	42,7	42,0	41,1	48,3	67,2	44,1	41,5	47,1	39,1	39,5	43,3	40,7	42,3
Sonstiges Ziel	0,4	0,1	0,3	0,4	0,0	0,3	0,3	0,4	0,1	0,4	0,5	0,2	0,2	0,7	0,0	0,6	0,3	0,0	0,2	0,9	0,2	0,1	0,3
Basis n	1458	1375	2.031	497	305	2.190	619	1.220	1.057	515	726	2.086	2.397	434	59	494	1.105	233	917	350	1.269	1.034	2.833

Tab. 6-32: Angesteuerte Fahrziele am Mittwoch (Frage 6.4), alle Fahrantänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziel	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb		Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstäderte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
Schule, Ausbildung, Arbeit	64,8	60,3	67,0	57,2	41,1	63,4	60,4	61,3	63,4	64,2	56,3	64,6	63,9	55,5	49,7	63,2	68,6	59,8	57,1	74,9	67,7	56,2	62,6
Fahrt in A.zeit	13,1	7,8	9,2	12,0	16,8	11,2	8,2	11,1	10,5	8,9	12,3	9,7	9,6	15,1	20,7	13,9	11,9	12,2	5,9	20,7	12,5	5,6	10,5
Disko etc.	5,3	4,8	6,0	4,0	0,7	5,1	4,8	5,2	4,9	4,9	3,6	5,6	5,4	3,4	6,3	3,1	4,7	7,9	5,7	4,1	4,4	6,4	5,1
Herumfahren	7,7	4,0	5,7	5,8	7,4	5,4	7,6	5,4	5,7	7,7	5,5	6,1	5,5	8,0	1,6	10,9	5,8	8,1	3,1	11,6	6,0	4,0	5,9
Freizeitfahrt	39,7	39,6	43,2	36,8	20,4	40,9	35,8	39,1	40,8	39,4	40,3	39,5	41,1	32,1	26,7	34,4	39,2	43,8	43,3	39,0	35,5	44,5	39,7
Priv. Erledigung	40,2	43,4	37,9	46,1	60,6	40,6	45,3	43,7	41,9	37,2	41,3	42,1	40,5	48,5	55,6	44,3	40,4	45,7	39,7	37,5	42,6	41,0	41,8
Sonstiges Ziel	0,4	0,2	0,2	0,4	0,7	0,3	0,3	0,4	0,4	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	0,0	1,1	0,2	0,0	0,2	0,6	0,4	0,2	0,3
Basis n	1.429	1.374	2.001	510	292	2.162	618	1.209	1.042	517	731	2.056	2.357	445	61	486	1.066	239	924	332	1.264	1.026	2.803

Tab. 6-33: Angesteuerte Fahrziele am Donnerstag (Frage 6.4), alle Fahrantänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziel	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb		Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen		Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt		
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstärkte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.		Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.
Schule, Ausbildung, Arbeit	12,6	7,0	7,8	14,0	17,2	10,6	7,8	10,7	9,3	8,4	11,2	9,2	9,0	14,9	29,8	16,1	10,6	10,3	4,8	20,3	4,3	4,3	9,9
Fahrt in A.zeit	22,1	18,9	24,5	14,8	2,6	22,5	14,3	16,9	23,9	22,8	17,1	21,8	21,0	17,9	10,5	19,6	20,4	24,0	20,8	24,6	18,6	22,5	20,5
Disko etc.	6,8	3,0	5,2	6,3	0,9	5,0	4,7	4,4	5,1	6,0	4,9	5,0	4,7	6,3	6,5	7,3	5,9	6,0	2,4	10,3	5,1	2,9	4,9
Herumfahren	45,6	41,0	47,6	37,9	23,4	44,4	41,0	44,2	44,6	40,7	43,6	43,4	44,6	36,6	21,5	38,2	41,7	45,1	48,7	43,6	39,3	49,4	43,4
Freizeitfahrt	39,7	43,3	37,5	46,1	61,3	40,2	45,8	42,9	41,1	39,4	42,9	41,1	40,2	48,4	57,6	45,7	40,0	47,1	38,5	37,7	44,5	39,1	41,5
Priv. Erledigung	0,3	0,5	0,3	0,9	0,0	0,4	0,4	0,5	0,3	0,3	0,1	0,5	0,5	0,0	0,0	0,7	0,2	0,7	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4
Sonstiges Ziel	1,565	1,495	2,191	559	309	2,341	692	1,308	1,139	570	791	2,250	2,586	473	59	508	1,164	253	1,051	367	1,359	1,146	3,060
Basis n																							

Tab. 6-34: Angesteuerte Fahrziele am Freitag (Frage 6.4), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziel	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb		Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen		Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt		
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstärkte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.		Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.
Schule, Ausbildung, Arbeit	6,6	2,5	2,6	9,2	10,6	4,5	3,9	4,5	4,1	4,5	5,8	4,0	4,0	7,0	17,4	8,3	4,2	4,7	2,2	9,1	5,3	1,9	4,6
Fahrt in A.zeit	31,2	30,4	35,7	24,0	8,9	31,7	27,6	25,4	36,2	32,6	26,3	32,5	32,0	29,0	15,5	31,6	34,1	31,2	27,8	35,5	31,1	29,5	30,8
Disko etc.	9,5	3,9	7,5	6,1	2,8	6,5	7,6	5,0	7,7	9,1	5,2	7,4	6,8	6,5	6,1	9,9	9,0	6,1	3,1	13,8	6,5	4,4	6,8
Herumfahren	54,7	49,5	55,8	47,3	35,8	53,9	46,5	52,0	52,9	51,6	48,9	53,3	53,1	47,1	42,0	48,5	53,3	50,2	53,9	57,9	49,3	55,1	52,2
Freizeitfahrt	39,9	46,0	40,1	43,8	60,6	42,7	43,7	44,6	41,9	41,4	44,8	42,2	41,8	48,3	49,6	44,8	43,1	43,9	40,8	39,1	46,7	40,5	42,9
Priv. Erledigung	0,6	0,4	0,4	0,4	0,9	0,4	0,7	0,7	0,2	0,3	0,9	0,3	0,6	0,0	0,0	0,8	0,6	1,1	0,1	0,6	0,8	0,2	0,5
Sonstiges Ziel	1,459	1,410	2,063	499	307	2,191	642	1,240	1,054	522	751	2,096	2,402	464	63	478	1,081	246	980	355	1,245	1,087	2,869
Basis n																							

Tab. 6-35: Angesteuerte Fahrziele am Samstag (Frage 6.4), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Fahrziel	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
Schule, Ausbildung, Arbeit	11,8	11,3	10,0	17,0	12,1	10,7	14,0	11,2	11,3	12,5	11,3	11,7	11,0	14,2	15,3	12,7	12,6	13,5	9,1	9,6	14,9	9,1	11,5
Fahrt in A.zeit	3,6	1,6	1,8	4,9	4,4	2,7	1,8	2,7	2,2	3,0	4,2	2,0	2,1	5,3	12,0	3,1	2,8	2,4	1,5	4,3	2,8	1,7	2,6
Disko etc.	10,0	10,1	10,7	8,9	8,0	10,6	8,2	9,2	11,6	9,3	8,6	10,6	10,3	9,0	7,6	10,1	12,8	4,7	8,3	12,5	10,6	8,6	10,1
Herumfahren	11,1	6,1	9,7	6,4	5,8	8,7	8,0	7,7	8,5	10,7	8,4	8,8	8,4	10,0	9,1	12,5	9,9	8,7	5,2	15,1	9,1	5,9	8,7
Freizeitfahrt	64,6	62,9	67,7	57,6	49,3	65,9	57,8	62,1	65,5	65,7	60,4	65,1	65,5	55,2	48,1	64,6	62,5	67,3	65,4	73,4	60,6	65,6	63,8
Priv. Erledigung	31,7	34,6	30,4	41,5	36,4	31,3	39,2	35,5	31,7	30,5	35,7	32,2	32,8	34,7	41,9	33,0	34,7	31,0	30,9	27,7	35,8	31,3	33,1
Sonstiges Ziel	0,7	0,2	0,4	1,0	0,0	0,6	0,1	0,6	0,3	0,5	0,6	0,4	0,4	0,7	0,0	1,3	0,2	0,5	0,4	1,1	0,4	0,5	0,5
Basis n	1.234	1.167	1.694	445	263	1.839	539	1.042	887	436	657	1.729	2.001	400	60	404	947	204	769	296	1.072	864	2.401

Tab. 6-36: Angesteuerte Fahrziele am Sonntag (Frage 6.4), alle Fahrmanfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

- Während der Arbeitswoche berichten die jüngsten Fahrmanfänger stets am häufigsten Fahrten zur Schule, zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz und zurück sowie „andere“ Freizeitfahrten. Außer am Sonntag protokollieren die ältesten Fahrmanfänger stets am häufigsten Pkw-Fahrten aufgrund privater Erledigungen.
- Von Montag bis Samstag zeigt sich, dass Fahrmanfänger aus dem Westen häufiger zur Schule, zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz und zurück fahren, Fahrten während der Arbeitszeit erledigen, zur Disko, Kneipe, Party etc. hin oder zurück fahren, bzw. eine „andere“ Freizeitfahrt unternehmen. Fahrmanfänger aus dem Osten fahren dagegen häufiger „ohne Ziel herum“ oder zu privaten Erledigungen.
- Fahrmanfänger aus Agglomerationsräumen unternehmen als Pkw-Fahrer – mit Ausnahme des Mittwochs – am häufigsten private Erledigungen, Fahrer aus verstädterten Räumen – mit Ausnahme des Sonntags – sog. „andere“ Freizeitfahrten und Fahrmanfänger aus ländlichen Räumen fahren in der Arbeitswoche am häufigsten die Wege zur (Aus-)Bildungs- oder Arbeitsinstitution und die gesamte Berichtswoche über am häufigsten „ohne Ziel herum“.
- Fahrmanfänger aus kreisfreien Städten sind häufiger während der Arbeitszeit als Pkw-Fahrer unterwegs als ihre Pendants aus Landkreisen. Diese fahren dagegen häufiger Wege zur (Aus-)Bildungs- oder Arbeitsinstitution und in die Disko, Kneipe etc.
- Fahrmanfänger ohne Migrationshintergrund unternehmen die gesamte Berichtswoche über öfter „andere“ Freizeitfahrten, Befragte mit Migrationshintergrund dagegen Fahrten während der Arbeitszeit und zu privaten Erledigungen sowie – in der Arbeitswoche – zum „ziellosten“ Herumfahren.
- Fahrmanfänger ohne Schulabschluss oder mit Förderschulabschluss fahren an allen Tagen der Berichtswoche am häufigsten bei Fahrten während der Arbeitszeit. Fahrmanfänger mit Mittlerer Reife sind während der Arbeitswoche am häufigsten zur (Schul-)Ausbildung oder zur Arbeit unterwegs, Abiturienten – mit Ausnahme des Donnerstags und des Sonntags – am häufigsten auf sog. „anderen“ Freizeitfahrten.
- Fahrmanfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. fahren an jedem Tag der Berichtswoche am häufigsten bei Fahrten während der Arbeitszeit und „ohne Ziel“ herum. Während der Arbeitswoche fahren sie am häufigsten zur Schule oder zum Ausbildungs- / Arbeitsplatz.

Fahranfänger aus „anderen“ Berufsbereichen sind als Pkw-Fahrer stets am häufigsten zu privaten Erledigungen unterwegs.

6.5 Mitfahrer im ersten Jahr der Fahrkarriere

Die Einschlägigkeit – vor allem gleichaltriger – Mitfahrer und ihre Relevanz für das Verunfallungsrisiko junger Fahrer wurden bereits bei der Diskussion des Aspektes der Jugendlichkeit in Abschnitt 3.2.2 ausführlich thematisiert. Dieser Aspekt wird hier wieder aufgegriffen.

In der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ wurden die Befragten im Wochenprotokoll retrospektiv für sieben Tage aufgefordert, zusammenfassend für jeden Wochentag anzugeben, ob der Partner / die Partnerin, gleichaltrige Bekannte, Freunde etc., Ältere (z. B. ein Elternteil), jüngere Personen (z. B. ein Kind) oder kein Mitfahrer zusammen mit ihnen als Pkw-Fahrer unterwegs waren.

Nachfolgend werden auch diese Informationen über das erste Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität nachverfolgt, nach Wochentagen und -abschnitten differenziert und für jeden Wochentag nach relevanten Subgruppen unterschieden.

6.5.1 Mitfahrer und ihre Veränderungen nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes

Auch die Entwicklung der Mitnahme unterschiedlicher Personengruppen im Laufe des ersten Jahres des Fahrerlaubnisbesitzes soll graphisch – analog der Fahrtziele in Abschnitt 6.4.1 – nachvollzogen werden. Bild 6-81 zeigt, dass unter allen Fahranfängern besonders im ersten Monat des Autofahrens die Mitnahme Gleichaltriger weit verbreitet ist. Offenbar wollen die Fahrnovizen Freunden und Bekannten ihre Fahrzeuge und „Fahrkünste“ vorführen. Auch im weiteren Verlauf des Jahres sind Gleichaltrige meist die häufigsten Mitfahrer. Ein deutliches Absinken ist in den ersten drei Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes hinsichtlich der Mitfahrt älterer Personen festzustellen. Die vermehrte Mitfahrt z. B. der Eltern zu Beginn der Fahrkarriere kann durchaus interpretiert werden als Vorwegnahme der inzwischen im Modellprojekt des „Begleiteten Fahrens ab 17“ institutionalisierten Aufgaben der Begleitperson, nämlich durch ihre Anwesenheit und Ansprechbarkeit für die jungen Fahranfänger, diesen ein Gefühl der Sicherheit zu vermitteln (vgl. PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN 2003: 35). Mit zunehmender Fahrer-

laubnisbesitzdauer steigt der Anteil der ohne Mitfahrer pkw-mobilen Fahranfänger leicht an. Kaum Unterschiede – mit Ausnahme eines „Ausreißers“ im siebten Monat – lassen sich hinsichtlich der Mitnahme der Partnerin / des Partners erkennen. Am seltensten werden im gesamten ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes jüngere Personen als Mitfahrer protokolliert.

Die für alle Fahranfänger dargestellte Entwicklung der Mitnahme unterschiedlicher Personengruppen im ersten Jahr der Fahrkarriere lässt sich in sehr ähnlicher Form auch in der Subgruppe der westdeutschen Fahranfänger beobachten.

In der Altersdichotomisierung zeigen die 17- bzw. 18-jährigen „Früheinsteiger“ eine der Gesamtstichprobe weitgehend ähnliche Entwicklung hinsichtlich der Mitnahme Anderer. Sehr diffus und wenig stabil ist dagegen die entsprechende Entwicklung unter älteren Fahranfängern. Auch unter ihnen sind im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes Gleichaltrige die häufigsten Mitfahrer. Lebenszyklustypisch plausibel werden „ältere Personen“ seltener und „jüngere Personen“ etwas häufiger als Mitfahrer genannt als von den 17- bzw. 18-Jährigen. Zudem ist das Alleinefahren („Keine Mitfahrer“) in mehreren Monaten die häufigste Nennung der älteren Fahranfänger.

Die gleichaltrige Begleitung ist unter Männern stärker ausgeprägt als unter Frauen. Bezüglich der Mitnahme von Älteren und Partnern zeigen weibliche Fahranfänger ähnliche Entwicklungen wie männliche Fahrer. Jüngere Personen fahren hingegen bei ihnen im ganzen ersten Jahr häufiger mit als bei Männern.

Normiert man den ganzjährig festzustellenden Anteil von unterschiedlichen berichteten Mitfahrern auf den Wert „100“, lassen sich in den einzelnen Monaten des ersten Jahres als Autofahrer die in Bild 6-82 erkennbaren Abweichungen davon erkennen. Mit Ausnahme eines stark unterdurchschnittlichen „Ausreißers“ im siebten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes schwanken die Anteile der Fahranfänger, die ihren Partner oder ihre Partnerin als Mitfahrer angeben, unregelmäßig und nie um mehr als 10 % um den ganzjährigen Durchschnitt. Gleichaltrige werden unmittelbar nach dem Fahrerlaubniserwerb deutlich überdurchschnittlich häufig mitgenommen. Auch hier darf wieder der Stolz über die gerade erworbene Fahrerlaubnis und der Wunsch, die gelernten Fertigkeiten vorzuführen, vermutet werden. Die Mitfahrt von Älteren ist in den ersten beiden Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes um 37 % bzw. 20 % überdurchschnittlich.

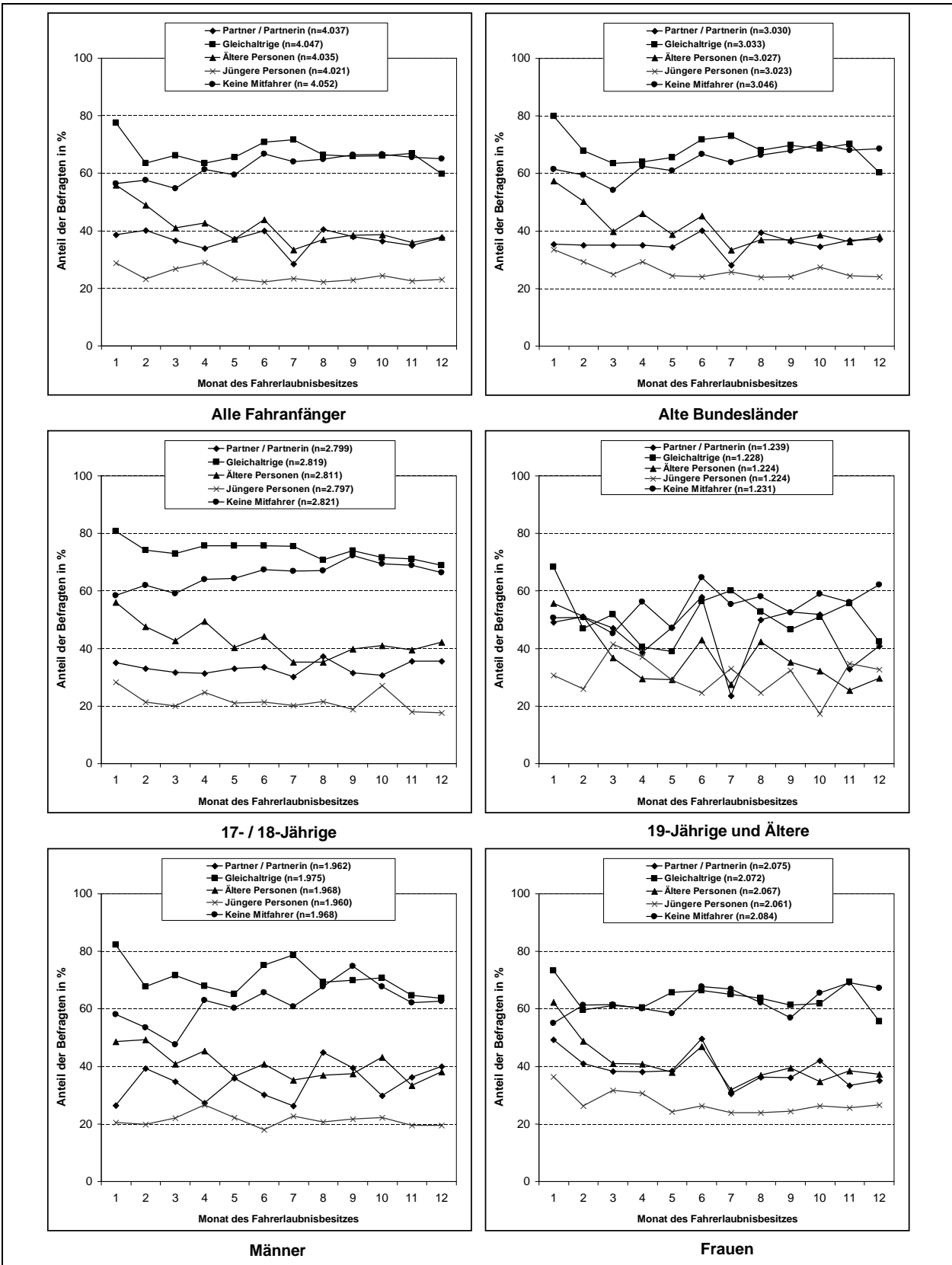


Bild 6-81: Mitfahrer im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.5), Anteilswerte in der Berichtswoche für alle Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

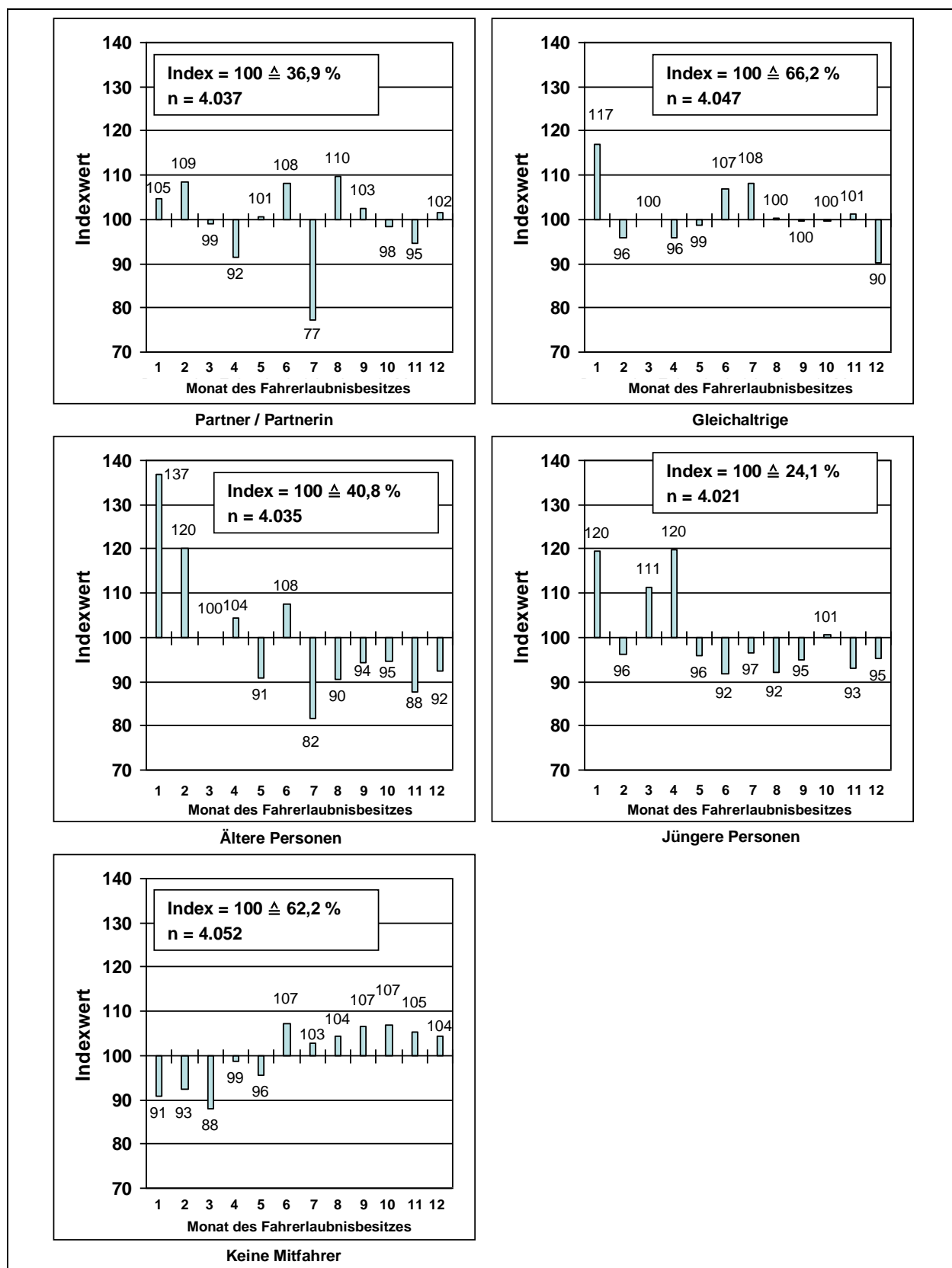


Bild 6-82: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von den jahresdurchschnittlichen Anteilen der von Fahranfängern berichteten unterschiedlichen Mitfahrer, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.5) – nach den Mitfahrern

Auch diese Art der Datenaufbereitung lässt plausibel vermuten, dass Eltern zu Beginn der Fahrkarriere ihrer volljährigen Kinder die ihnen im neuen Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ explizit zugewiesene Funktion des Ansprechpartners bereits vor dessen Implementation häufig informell ausgefüllt haben. In den Folgemonaten nähert sich der Anteil von Fahranfängern mit älteren Mitfahrern dem ganzjährig beobachtbaren Durchschnitt an und unterschreitet diesen im gesamten zweiten Halbjahr des Beobachtungszeitraums.

Auch jüngere Mitfahrer werden in Bild 6-82 lediglich in drei der ersten vier Monate des Fahrerlaubnisbesitzes stark überdurchschnittlich als Mitfahrer dokumentiert. Die in den ersten fünf Monaten unterdurchschnittliche, im Rest des Beobachtungsjahres dann durchgehend überdurchschnittliche Nennung fehlender Mitfahrer lässt sich als Hinweis auf die gestiegene subjektiv wahrgenommene Sicherheit und Fahrerfahrung und die damit einhergehende andere Pkw-Nutzung interpretieren.

6.5.2 Mitfahrer in Abhängigkeit vom Wochentag

Tab. 6-37 informiert darüber, dass an den Tagen der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) jeweils etwas mehr als jeder sechste Fahranfänger die Partnerin bzw. den Partner als Mitfahrer benennt. Die entsprechenden Anteile sind an den Tagen des „verlängerten“ Wochenendes höher. Sie steigen bereits am Freitag auf nahezu ein Viertel der Fahranfänger (24,1 %), und samstags und sonntags haben sogar drei von zehn Fahranfängern (30,7 % bzw. 30,6 %) ihre Partnerin / ihren Partner dabei. Ein ähnliches zeitliches Muster ist bei der Mitfahrt gleichaltriger Freunde und Bekannter zu erkennen: An einem Tag der „verkürzten“ Arbeitswoche berichtet ca. ein Drittel der Fahranfänger von entsprechenden Mitfahrern. Freitags und samstags steigen die entsprechenden Anteile um ca. 10 %, bevor sie sonntags wieder auf 35,0 % und damit das Niveau der „verkürzten“ Arbeitswoche sinken. Es ist plausibel anzunehmen, dass diese höheren Anteile an mitfahrenden Partnerinnen / Partnern oder Gleichaltrigen am „verlängerten“ Wochenende mit den spezifischen Fahrtzielen, die von den Fahranfängern an diesen Tagen vermehrt angesteuert werden, korrespondieren, vor allem mit den Diskofahrten und den „anderen“ Freizeitfahrten (vgl. Tab. 6-27).

Auch die Anteile der Fahranfänger, die den ganzen Berichtstag über ohne Mitfahrer unterwegs sind, lassen sich entlang der „verkürzten“ Arbeitswoche und dem „verlängerten“ Wochenende interpretieren.

Von Montag bis Donnerstag schwankt der entsprechende Anteil zwischen 37,9 % und 40,6 %. Am „verlängerten“ Wochenende sackt er auf Werte zwischen 22,3 % und 28,3 % ab. Dieser Befund kann komplementär zum Muster der Mitfahrt der Partnerin / des Partners sowie Gleichaltriger interpretiert werden.

Der Anteil der Fahrer mit „älteren“ Mitfahrern steigt im Laufe der Woche von Montag bis Samstag kontinuierlich an und verharrt am Sonntag auf dem etwas höheren Wochenendniveau. Nur geringe Unterschiede zwischen den Wochentagen gibt es hinsichtlich der Mitfahrt jüngerer Personen.

Auch im Kontext der Betrachtung der Mitfahrer soll wieder auf zusammengefasste Wochenabschnitte geschaut werden (vgl. Tab. 6-38). Entsprechend der Information aus Tab. 6-37 bieten sich bei der Betrachtung der Partnerin / des Partners und Gleichaltriger als Mitfahrer der Wochenabschnitt der „verkürzten“ Arbeitswoche und das Zuschlagen des Freitags zum „verlängerten“ Wochenende an. Blickt man derart auf die Daten, zeigt sich, dass mehr als die Hälfte der Fahranfänger (52,0 %) am „verlängerten“ Wochenende mit gleichaltrigen Mitfahrern unterwegs ist, und dass dies „nur“ für 46,6 % der Fahranfänger in der „verkürzten“ Arbeitswoche gilt. Schaut man dagegen auf die „herkömmliche“ Arbeitswoche (von Montag bis Freitag) errechnet sich ein Anteil von 56,2 % der Befragten, die in dieser Zeit mindestens einmal einen gleichaltrigen Mitfahrer bei sich haben. Dem stehen lediglich 38,5 % der Fahranfänger gegenüber, die am Samstag und Sonntag von gleichaltrigen Mitfahrern begleitet werden. Bei älteren oder jüngeren Mitfahrern drängt sich keine bestimmte Einteilung der Wochenabschnitte inhaltlich auf. Hinsichtlich der Betrachtung der protokollierten Tage ohne Mitfahrer legt die inhaltliche Interpretation wieder die Dichotomisierung in eine „verkürzte“ Arbeitswoche und ein „verlängertes“ Wochenende nahe.

Auch hinsichtlich der Anteile von Fahranfängern mit Mitfahrern informiert Tab. 6-39 wieder über die Nettobeiträge der einzelnen Wochentage. In der Betrachtung der Arbeitswoche zeigt sich auch diesbezüglich wieder die besondere Rolle des Freitags. Während die Anteile der Fahranfänger durchgängig am höchsten sind, die ausschließlich an diesem und keinem weiteren Tag die Partnerin / den Partner, Gleichaltrige, Ältere oder Jüngere als Mitfahrer im Pkw dabei haben, ist der Anteil der Fahranfänger ohne Mitfahrer an diesem Tag der Arbeitswoche am geringsten.

Auch bei der Betrachtung der gesamten Berichtswoche bleibt die Ähnlichkeit des freitäglichen Nettobeitrages zum Samstag, hinsichtlich der Mitfahrt

von Partnern, Gleichaltrigen, Älteren und Jüngeren, deutlich erkennbar. Auch der relativ geringste Nettobeitrag zum Fahren ohne Mitfahrer bleibt am Freitag bestehen.

6.5.3 Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der Mitfahrer

Betrachtet man die relativen Häufigkeiten der wochentaggenauen Angaben zu Mitfahrern, lassen sich folgende Aussagen tätigen (vgl. Tab. 6-40 bis 6-46):

➤ Partnerin / Partner

Von Montag bis Freitag und erneut am Sonntag fahren Männer häufiger mit ihrer Partnerin, am Samstag sind es dagegen die Frauen, die angeben, häufiger den Partner als Mitfahrer im Auto dabei zu haben. An allen sieben Tagen der Berichtswoche sind es die 25-jährigen und älteren Fahranfänger, welche die Partnerin / den Partner am häufigsten als Mitfahrer benennen. Dieses Ergebnis korrespondiert mit der in Abschnitt 5.1.5 festgestellten, weiten Verbreitung von (Ehe-)Partnern im Haushalt der 24-Jährigen und Älteren. An allen Tagen der Woche protokollieren Fahranfänger aus den neuen

Bundesländern häufiger als ihre Pendants aus dem Westen die Partnerin / den Partner als Mitfahrer. Ebenfalls an allen sieben Tagen der Berichtswoche werden aus Agglomerationsräumen bzw. kreisfreien Städten jeweils mehr mitfahrende Partner / -innen gemeldet als aus weniger dicht besiedelten Räumen bzw. Landkreisen. Fahranfänger mit Migrationshintergrund berichten an allen Wochentagen häufiger von einer Partnerin / einem Partner als ihre Pendants ohne Migrationshintergrund. Dies lässt sich leicht mit den Lebensverhältnissen der Fahranfänger mit Migrationshintergrund erklären: Während nur 12,2 % der Fahrfänger ohne Migrationshintergrund mit ihrem (Ehe-) Partner zusammen leben, ist dies nahezu ein Drittel der Befragten mit Migrationshintergrund (32,4 %). Ebenfalls an allen Wochentagen berichten Fahranfänger mit Förderschul- bzw. ohne Schulabschluss am häufigsten von der Mitnahme ihrer Partnerin / ihres Partners. An den Tagen der Arbeitswoche protokollieren Fahrer aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc., am Samstag und Sonntag Fahranfänger aus anderen Berufsbereichen am häufigsten die Partnerin / den Partner als Mitfahrer bei einer ihrer Autofahrten.

Mitfahrer	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% der Fahranfänger						
Partner / Partnerin	17,2	18,6	17,4	17,3	24,1	30,7	30,6
Gleichaltrige, Bekannte, Freunde etc.	32,9	33,5	36,0	35,6	44,2	45,4	35,0
Ältere (z. B. Eltern)	14,8	15,4	15,7	16,2	17,6	18,2	18,0
Jüngere (z. B. Kinder)	11,5	11,4	12,0	10,5	11,9	12,3	12,4
Keine Mitfahrer	40,6	39,1	37,9	38,2	28,3	22,3	28,4
Basis n	2.754	2.743	2.774	2.756	3.016	2.826	2.363

Tab. 6-37: Mitfahrer der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.5) – nach dem Wochentag

Mitfahrer	Wochenabschnitte				
	Mo-So	Mo-Fr	Sa-So	Mo-Do	Fr-So
	% der Fahranfänger				
Partner / Partnerin	37,1	28,7	27,2	22,7	31,7
Gleichaltrige, Bekannte, Freunde etc.	66,1	56,2	38,5	46,6	52,0
Ältere (z. B. Eltern)	40,7	31,5	18,9	25,9	26,8
Jüngere (z. B. Kinder)	24,2	18,7	12,2	15,6	16,9
Keine Mitfahrer	62,0	55,0	26,0	51,4	37,6

Tab. 6-38: Mitfahrer der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.5) – nach Wochenabschnitten (je Mitfahrer und Wochenabschnitt unterschiedliche n)

Mitfahrer	Wochentage	... darunter: Nettobeitrag							Basis n
		Montag	Diens- tag	Mitt- woch	Don- nerstag	Freitag	Sams- tag	Sonntag	
% der Fahranfänger									
	Mo bis Fr	„Arbeitswoche“					Wochenende		
%									
Partner / Partnerin	28,7	2,0	1,8	2,1	1,8	6,0	/	/	4.206
Gleichaltrige, Bekannte, Freunde etc.	56,2	3,6	3,5	4,2	3,7	9,6	/	/	4.212
Ältere (z. B. Eltern)	31,5	3,3	3,5	3,6	3,5	5,6	/	/	4.205
Jüngere (z. B. Kinder)	18,7	1,8	1,3	1,9	1,4	3,1	/	/	4.192
Keine Mitfahrer	55,0	4,8	4,3	4,5	4,5	3,6	/	/	4.228
	Mo bis So	Gesamte Berichtswoche							
Partner / Partnerin	37,1	1,0	1,0	0,8	1,1	2,3	3,5	3,1	4.281
Gleichaltrige, Bekannte, Freunde etc.	66,1	2,0	1,9	2,9	2,4	5,0	5,5	2,4	4.273
Ältere (z. B. Eltern)	40,7	2,6	2,8	2,6	2,5	4,0	4,5	3,5	4.273
Jüngere (z. B. Kinder)	24,2	1,3	1,0	1,5	1,2	2,2	2,6	2,2	4.265
Keine Mitfahrer	62,0	3,3	2,9	3,3	3,3	2,4	3,2	2,8	4.279

Tab. 6-39: Mitfahrer der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.5), Nettobeiträge der einzelnen Wochentage – nach dem Wochentag

➤ Gleichaltrige, Bekannte, Freunde etc.

Auch Gleichaltrige werden an allen Wochentagen von Männern häufiger als Mitfahrer benannt als von Frauen. Durchgehend sind es die 17- / 18-jährigen „Früheinsteiger“, welche diese Mitfahrer-kategorie am häufigsten nennen. Ebenfalls an allen Tagen sind die berichteten Häufigkeiten im Westen etwas höher als im Osten. An fünf Tagen der Woche protokollieren Fahranfänger aus verstäderten Räumen häufiger gleichaltrige Mitfahrer als ihre Pendants aus anderen siedlungsstrukturellen Räumen, für Fahrer aus Landkreisen gilt dies, im Vergleich zu ihren Kollegen aus kreisfreien Städten, für die ganze Woche. Von Montag bis Samstag benennen mehr Fahranfänger ohne Migrationshintergrund diese Mitfahrer-kategorie, an Sonntagen dagegen die Fahranfänger mit Migrationshintergrund. Während der Arbeitswoche nehmen Fahranfänger mit Fachhochschulreife oder Abitur jeweils am häufigsten gleichaltrige Mitfahrer mit, am Samstag und Sonntag sind dies die Fahranfänger mit mittlerer Reife. An fünf Tagen der Berichtswoche – darunter an allen Tagen des „verlängerten“ Wochenendes – finden sich unter Fahranfängern aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. die häufigsten Nennungen der Mitfahrer-kategorie „Gleichaltrige“.

➤ Ältere Personen

Hinsichtlich der Mitnahme älterer Personen lassen sich lediglich am Sonntag geschlechtsspezifische Unterschiede feststellen. An diesem Tag nehmen Frauen etwas häufiger ältere Mitfahrer mit als Männer. Stets sind es die 19- bis 24-jährigen „mittleren Einsteiger“, welche die höchsten Anteile an älteren Mitfahrern protokollieren. An fünf Wochentagen sind dabei unter Fahranfängern aus den neuen Bundesländern höhere Anteile festzustellen. In der siedlungsstrukturellen Differenzierung und der Dichotomisierung nach kreisfreien Städten und Landkreisen lassen sich keine diesbezüglichen Muster erkennen. An allen Wochentagen melden Fahranfänger mit Migrationshintergrund mehr ältere Mitfahrer als ihre Pendants ohne Migrationshintergrund. Während der Arbeitswoche zeigt sich hinsichtlich des Schulabschlusses keine konsistente Struktur; am Samstag und Sonntag sind es die Abiturienten, die am häufigsten von älteren Mitfahrern berichten. Während am Dienstag und Mittwoch Fahranfänger aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. am häufigsten ältere Mitfahrer protokollieren, nennen Schüler, Studenten etc. diese Mitfahrer-kategorie montags gleichhäufig mit den erstgenannten Berufsbereichen, donnerstags bis sonntags dann sogar häufiger.

➤ Jüngere Personen

Jüngere Mitfahrer werden an allen sieben Tagen der Berichtswoche von Frauen häufiger genannt als von Männern und von den 25-jährigen oder älteren „Späteinsteigern“ häufiger als von den jüngeren Fahranfängern. Während aus den Daten nicht hervorgeht, dass Frauen nennenswert häufiger mit Kindern im Haushalt zusammen wohnen als Männer, ist die altersspezifische Exposition mit jüngeren Mitfahrern insofern typisch, als die 25-Jährigen und Älteren die relativ höchsten Anteile von Kindern im Haushalt berichten (vgl. Abschnitt 5.1.5). Die Mitfahrt jüngerer Personen ist an allen Berichtstagen im Westen verbreiteter als im Osten. Darüber hinaus ist sie in Agglomerationsräumen fast durchgängig am häufigsten anzutreffen. Die Dichotomisierung „Kreisfreie Städte versus Landkreise“ zeigt dagegen kaum Unterschiede. Durchgängig berichten Fahranfänger mit Migrationshintergrund deutlich höhere Anteile an jüngeren Mitfahrern als ihre Pendants ohne Migrationshintergrund. An sechs Wochentagen protokollieren Fahranfänger mit Förder-schul- bzw. ohne Schulabschluss die höchsten Anteile jüngerer Mitfahrer, am Samstag sind dies Befragte mit Hauptschulabschluss. Stets sind es Fahranfänger aus „anderen“ Berufsbe-reichen, die am häufigsten Autofahrten mit jün-geren Mitfahrern berichten.

➤ Keine Mitfahrer

An fünf Wochentagen geben Frauen etwas häufiger als Männer an, ausschließlich ohne Mitfahrer als Pkw-Fahrer unterwegs gewesen zu sein. Hinsichtlich des Alters beim Fahrer-laubniserwerb zeigt sich dabei kein interpretier-bares Muster. Nach der regionalen Herkunft lassen sich nur an drei Tagen höhere Anteile an Pkw-Fahrten ohne Mitfahrer im Westen feststel-len. An vier Tagen der Berichtswoche finden sich in ländlichen Räumen die höchsten Anteile an Fahranfängern ohne Mitfahrer. Die Dichoto-misierung „Kreisfreie Städte versus Landkreise“ liefert diesbezüglich kein eindeutiges Bild. Stets sind es Fahranfänger ohne Migrationshintergrund, die öfter allein als Pkw-Fahrer unterwegs sind. Die Unterscheidung nach dem Schulab-schluss lässt kein interpretierbares Muster er-kennen. Während der Arbeitswoche geben Fahranfänger aus „anderen“ Berufsbereichen am häufigsten an, allein zu fahren, am Samstag und Sonntag sind dies die Schüler, Studenten etc.

Blickt man nicht „mitfahrer-spezifisch“, sondern von den unterschiedenen Subgruppen aus auf die Ta-

belln, lassen sich folgende Verhaltensmuster zu-sammenfassen:

- Während der Arbeitswoche fahren Männer häufiger mit ihrer Partnerin oder Gleichaltrigen als Mitfahrer, Frauen mit Jüngeren oder ohne Mit-fahrer. Am Samstag und Sonntag fahren Män-ner ebenfalls häufiger mit Gleichaltrigen, Fra-uen dagegen häufiger mit ihrem Partner oder jüngeren Mitfahrern.
- An allen protokollierten Tagen fahren die jungs-ten Fahranfänger am häufigsten mit gleichaltri-gen Mitfahrern, die 19- bis 24-Jährigen am häu-figsten mit Älteren und die mindestens 25-Jährigen am häufigsten mit ihrer Partnerin / ih-rem Partner oder jüngeren Mitfahrern.
- Während gleichaltrige und jüngere Mitfahrer vermehrt im Westen häufiger mitgenommen werden, sind dies im Osten die Partnerin / der Partner und ältere Mitfahrer.
- Partner / -innen werden durchweg in Agglome-rationsräumen am häufigsten als Mitfahrer ge-nannt, Alleinfahrten ohne Mitfahrer fast durch-weg in ländlichen Räumen.
- Korrespondierend hierzu sind Partner / -innen stets am häufigsten in kreisfreien Städten als Mitfahrer aufgeführt. Gleichaltrige Mitfahrer werden dagegen immer in Landkreisen öfter genannt.
- Fahranfänger mit Migrationshintergrund fahren häufiger mit ihrer Partnerin / ihrem Partner so-wie älteren oder jüngeren Mitfahrern. Fahrnovi-zen ohne Migrationshintergrund sind öfter mit Gleichaltrigen oder ohne Mitfahrer unterwegs.
- Hinsichtlich des Schulabschlusses fällt auf, dass die Partnerin / der Partner und jüngere Mitfahrer nahezu durchgängig von Fahranfän-gern ohne Schulabschluss bzw. mit Förder-schulabschluss am häufigsten genannt werden.

Mitfahrer	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb		Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt	
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsräume	Verstäderte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche		Schüler, Studenten etc.
Partner / -in	19,3	15,0	14,3	17,4	36,2	16,8	18,7	19,3	16,1	14,0	22,3	15,3	14,8	29,7	37,2	25,6	17,7	17,1	11,6	23,3	18,3	12,1	17,2
Gleichaltrige	36,5	29,2	36,8	29,7	12,9	33,8	30,5	30,4	35,4	34,9	28,7	34,4	33,4	30,7	19,6	32,2	31,7	34,7	35,0	39,3	28,4	36,9	32,9
Ältere	14,8	14,7	14,3	20,1	8,8	13,9	17,5	14,0	16,5	13,0	13,3	15,3	13,7	20,0	11,1	14,9	12,2	21,0	15,9	17,2	11,5	17,2	14,7
Jüngere	9,5	13,6	8,7	11,4	30,5	12,2	8,9	12,6	10,9	10,4	11,6	11,5	10,0	19,6	16,5	11,6	12,6	8,2	11,0	6,2	13,9	9,2	11,5
Keine Mitfahrer	39,1	42,1	41,6	41,2	33,2	40,4	41,5	41,2	39,1	42,7	41,6	40,3	42,5	30,6	35,3	36,1	43,9	37,6	40,0	35,8	45,4	37,4	40,6
Basis n	1.410	1.345	1.968	490	296	2.135	593	1.180	1.007	526	695	2.039	2.316	436	57	474	1.034	232	937	334	1.234	1.019	2.754

Tab. 6-40: Mitfahrer am Montag (Frage 6.5), alle Fahrantfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb		Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt	
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsräume	Verstäderte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche		Schüler, Studenten etc.
Partner / -in	20,8	16,2	15,7	21,8	33,4	17,7	21,4	20,5	16,5	17,8	22,8	17,1	17,4	25,7	32,4	25,7	19,9	20,4	12,1	23,7	19,9	14,1	18,6
Gleichaltrige	37,2	29,7	37,2	30,3	13,3	34,0	31,6	33,0	34,7	32,5	31,6	34,2	33,7	32,3	26,6	30,2	32,7	33,7	37,0	36,3	30,6	36,7	33,5
Ältere	15,3	15,7	15,2	19,9	9,9	15,3	16,1	14,9	16,2	15,6	15,0	15,6	15,1	17,4	14,6	18,5	14,3	17,1	14,9	17,4	14,2	15,3	15,5
Jüngere	9,0	13,8	8,4	11,8	31,3	12,0	9,3	10,9	12,3	10,9	9,2	12,2	10,6	16,1	20,5	10,7	12,0	11,7	10,3	6,0	13,2	10,0	11,4
Keine Mitfahrer	37,6	40,8	40,9	36,4	31,6	39,3	38,6	39,3	38,8	39,5	38,7	39,2	40,3	32,6	25,9	36,0	40,1	37,7	40,3	38,2	41,5	38,0	39,1
Basis n	1.413	1.330	1.983	471	289	2.121	606	1.166	1.031	519	694	2.035	2.339	403	61	477	1.055	230	899	338	1.233	1.009	2.743

Tab. 6-41: Mitfahrer am Dienstag (Frage 6.5), alle Fahrantfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
Partner / -in	40,4	31,4	40,3	34,8	9,0	36,2	36,0	35,0	39,1	32,1	37,5	36,8	31,7	9,8	30,9	34,3	35,9	43,0	37,7	31,3	42,0	36,0	
Gleichaltrige	15,6	15,9	15,4	20,7	10,4	15,2	17,9	15,0	17,2	15,5	15,9	15,4	17,4	5,5	16,6	15,2	12,2	17,0	16,9	14,1	16,5	15,8	
Ältere	9,5	14,6	8,6	14,3	31,3	12,0	11,7	12,6	12,6	9,4	12,5	10,4	20,6	29,7	13,0	12,4	9,0	10,4	6,1	13,4	10,5	12,0	
Jüngere	35,6	40,3	38,2	35,9	38,9	38,9	34,0	36,5	37,4	41,5	38,9	37,5	39,2	42,3	36,5	40,0	42,7	34,9	36,0	41,6	35,6	37,9	
Keine Mitfahrer	1,421	1,353	1,995	481	297	2,136	614	1,185	1,042	507	713	2,040	2,350	421	56	483	1,087	223	899	339	1,242	1,018	2,774
Basis n																							

Tab. 6-42: Mitfahrer am Mittwoch (Frage 6.5), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
Partner / -in	38,3	32,8	40,1	31,5	11,5	35,8	34,7	34,4	36,9	35,9	31,5	37,1	36,7	29,4	18,1	26,8	35,4	41,2	39,9	37,7	32,2	40,0	35,6
Gleichaltrige	15,9	16,5	15,9	21,2	10,0	16,6	15,3	17,0	16,7	13,6	16,4	16,2	15,3	21,0	18,2	18,3	13,8	18,7	17,1	15,7	14,3	17,2	16,2
Ältere	8,3	12,7	7,4	14,0	25,1	10,8	9,0	11,5	9,2	10,3	10,4	10,5	9,1	17,9	16,5	11,6	10,1	9,3	10,3	5,1	11,8	9,9	10,5
Jüngere	38,5	38,0	38,6	38,0	36,2	38,0	38,6	37,1	37,6	41,3	37,7	38,3	39,4	32,1	36,5	43,9	39,0	33,6	35,8	38,8	41,6	35,2	38,2
Keine Mitfahrer	1,404	1,352	1,968	500	288	2,122	612	1,184	1,029	510	719	2,024	2,319	436	57	481	1,044	236	912	320	1,248	1,015	2,756
Basis n																							

Tab. 6-43: Mitfahrer am Donnerstag (Frage 6.5), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädertete Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
Partner / -in	25,6	22,6	22,2	26,9	32,9	22,7	29,3	25,4	22,9	24,6	28,7	22,7	22,4	33,6	28,9	26,6	23,9	19,0	29,9	26,4	19,6	24,1		
Gleichaltrige	48,7	39,5	49,2	41,2	14,6	44,9	42,1	40,5	48,1	45,1	40,2	45,6	45,2	38,4	42,7	44,0	47,1	45,2	54,0	39,7	47,4	44,2		
Ältere	17,4	17,7	17,8	20,8	10,1	17,7	17,4	17,8	17,5	17,8	18,0	17,5	17,3	19,2	16,1	15,9	18,4	19,6	15,5	16,7	19,7	17,6		
Jüngere	9,0	14,9	9,1	14,3	26,9	12,4	10,5	13,4	11,4	9,9	11,1	12,2	10,9	17,2	12,7	11,8	9,1	11,7	6,7	13,5	10,7	11,9		
Keine Mitfahrer	26,1	30,6	27,1	29,6	34,5	28,6	26,6	29,5	26,6	27,5	30,1	27,5	28,9	25,0	30,0	28,0	28,8	27,3	23,3	31,8	25,8	28,3		
Basis n	1.539	1.477	2.156	554	306	2.301	688	1.283	1.124	568	781	2.220	2.551	464	507	1.149	252	1.030	362	1.347	1.125	3.016		

Tab. 6-44: Mitfahrer am Freitag (Frage 6.5), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädertete Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
Partner / -in	29,4	32,1	27,8	30,8	50,9	28,9	35,8	30,7	30,0	29,7	32,9	29,7	29,2	38,3	39,9	33,8	33,2	21,1	34,5	36,6	22,6	30,8		
Gleichaltrige	49,2	41,5	50,8	41,6	14,3	46,1	42,6	42,1	49,6	44,5	41,4	46,8	46,0	41,7	43,3	49,5	44,5	43,5	51,8	43,3	46,3	45,4		
Ältere	18,2	18,2	19,1	20,0	8,6	17,9	19,1	18,1	17,7	19,2	18,2	18,1	17,9	19,2	17,1	16,9	19,4	20,1	17,9	16,7	19,4	18,2		
Jüngere	10,5	14,0	8,5	13,4	36,6	12,7	10,4	14,2	10,7	9,8	12,1	12,0	11,1	17,6	16,9	12,5	10,6	10,2	9,4	15,0	9,4	12,2		
Keine Mitfahrer	21,7	22,9	22,6	21,2	22,2	23,0	20,4	23,0	21,5	23,2	22,2	22,4	22,7	20,0	18,1	19,8	20,7	27,2	20,0	21,0	25,0	22,3		
Basis n	1.425	1.402	2.035	500	292	2.167	624	1.215	1.049	511	736	2.070	2.369	454	473	1.069	239	962	346	1.232	1.070	2.826		

Tab. 6-45: Mitfahrer am Samstag (Frage 6.5), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Mitfahrer	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss						Berufsbereich			Ins-gesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädertete Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
Partner / -in	29,7	31,6	27,3	34,1	46,9	29,6	34,8	33,8	28,1	29,3	33,4	29,7	28,9	39,5	53,3	35,8	33,2	35,4	22,0	33,0	34,8	23,6	30,6	
Gleichaltrige	38,6	31,2	38,0	36,4	12,9	35,8	32,2	36,0	34,7	33,1	34,4	35,3	34,9	35,4	32,3	35,9	38,6	34,2	30,6	47,4	33,6	33,1	35,0	
Ältere	17,3	18,7	18,1	22,1	9,7	17,7	19,0	18,7	18,6	14,4	19,2	17,3	17,7	19,2	12,6	14,1	16,0	14,0	23,6	17,0	15,3	21,2	17,9	
Jüngere	10,3	14,6	8,2	17,7	31,1	13,2	10,4	13,1	12,6	10,5	12,5	12,2	11,4	17,7	26,5	17,9	12,6	8,2	9,4	11,3	14,9	8,6	12,4	
Keine Mitfahrer	28,6	28,1	29,6	24,6	26,3	28,6	27,5	24,8	30,0	33,4	24,6	29,9	29,8	20,7	20,4	26,4	25,8	29,2	32,8	24,5	27,9	31,0	28,4	
Basis n	1.209	1.154	1.677	434	252	1.809	529	1.011	886	429	641	1.707	1.978	384	59	399	936	194	757	287	1.059	854	2.363	

Tab. 6-46: Mitfahrer am Sonntag (Frage 6.5), alle Fahranfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

- Während der Arbeitswoche sind Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. am häufigsten mit ihrer Partnerin / ihrem Partner unterwegs, Befragte aus „anderen“ Berufsbereichen am häufigsten mit jüngeren Mitfahrern oder ohne Mitfahrer. Am Samstag und Sonntag fahren die Fahranfänger mit Metall-, Bau-, Elektroberufen etc. am häufigsten mit Gleichaltrigen, Fahranfänger aus „anderen“ Berufsbereichen am häufigsten mit ihrer Partnerin / ihrem Partner oder jüngeren Mitfahrern und Schüler, Studenten etc. am häufigsten mit Älteren oder ohne Mitfahrer.

6.6 Befahrene Straßenarten im ersten Jahr der Fahrkarriere

Ein weiterer „qualitativer“ Aspekt der Exposition junger Fahrer stellt die Art der von ihnen befahrenen Straßen dar. Erneut werden die entsprechenden Informationen aus dem Wochenprotokoll über das erste Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität nachverfolgt, nach Wochentagen und -abschnitten unterschieden und für jeden Wochentag nach relevanten Subgruppen differenziert.

6.6.1 Befahrene Straßenarten und ihre Veränderungen nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes

Ein Blick auf die Entwicklung der Nutzung unterschiedlicher Straßenarten in Bild 6-83 zeigt für alle Fahranfänger die Dominanz innerörtlicher Straßen, die mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer nur geringfügig nachlässt. Dies ist wenig verwunderlich, kann doch plausiblerweise davon ausgegangen werden, dass kaum ein Fahranfänger in einem außerorts allein stehenden Haus wohnt und deshalb weder bei Fahrtantritt noch bei seiner Autofahrt aufgrund der Straßenführung früher oder später einen Ort durchquert. Auch der Anteil der auf Landstraßen pkw-mobilen Fahranfänger sinkt im Verlauf der ersten zwölf Monate der Fahrkarriere nur geringfügig. Umgekehrt nimmt der Anteil der auf Autobahnen fahrenden jungen Fahrer in dieser Zeit tendenziell zu. Das gleiche Entwicklungsmuster ist auch in der Subpopulation der westdeutschen Fahranfänger zu finden. Diesbezüglich wäre zukünftig zu prüfen, inwieweit Fahranfänger zu Beginn ihrer Fahrkarriere eine Autobahnfahrt meiden, oder ob lediglich die Gelegenheit dazu fehlt.

Die altersspezifische Unterscheidung zeigt die weitgehende Übereinstimmung der Entwicklung der befahrenen Straßenarten zwischen den 17-

und 18-jährigen „Früheinsteigern“ und der Gesamtstichprobe. Ältere Fahranfänger zeigen zwar die gleiche „Rangfolge“ der befahrenen Straßenarten, jedoch erneut relativ große Sprünge in der zeitlichen Entwicklung. Auch in der Differenzierung nach dem Geschlecht bleibt die Grundstruktur der Entwicklung für Männer und Frauen unverändert. Auch hier fällt jedoch der sprunghaftere Kurvenverlauf weiblicher Fahranfänger auf.

Bild 6-84 zeigt wieder die auf den Wert „100“ normierten ganzjährigen Anteile von Fahranfängern, die eine bestimmte Straßenart benutzen und die monatlichen Abweichungen davon. Dabei sind die hinsichtlich des innerörtlichen Fahrens festzustellenden Abweichungen vom ganzjährigen Anteil nur gering. Auch die für das Befahren von Landstraßen festzustellenden monatlichen Abweichungen sind nur in drei Monaten nennenswert, wobei ganz zu Beginn der Fahrkarriere als ad hoc-Hypothese das ziellose Herumfahren durchschlagen könnte. Auffällig ist die in den ersten drei Monaten deutlich unterdurchschnittliche Nutzung von Autobahnen. Der Anteil der Befragten, die im ersten Monat der Fahrkarriere diese Straßenart nutzen, liegt gerade einmal bei 75 % des Jahresdurchschnittswertes. Auch im zweiten und dritten Monat liegen Autobahnfahrten unterdurchschnittlich bei 89 % des ganzjährigen Durchschnitts. Erst in den Folgemonaten wird auf Autobahnen überdurchschnittlich oft gefahren. Hier kann ad hoc eine gewisse Scheu vor den besonderen Umständen von Autobahnfahrten (z. B. hohe Geschwindigkeit, Einfädeln etc.) in den Anfangsmonaten als Autofahrer sowie eine sich mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes ändernde Wahl der befahrenen Straßenart durch die Fahranfänger vermutet werden.

6.6.2 Befahrene Straßenarten in Abhängigkeit vom Wochentag

Wie Tab. 6-47 zeigt, fahren nahezu alle pkw-mobilen Fahranfänger unabhängig vom Wochentag auf Straßen innerhalb einer Ortschaft. Anhand der dokumentierten Daten kann sogar davon ausgegangen werden, dass eine nennenswerte Anzahl von Autofahrten ausschließlich innerörtlich stattfindet. Denn schließlich fahren Fahranfänger – unabhängig vom Wochentag – „nur“ zu ca. zwei Dritteln (auch) auf Landstraßen. Die Benutzung einer Bundesautobahn lässt dagegen ein Muster erkennen, das der Wochenaufteilung in eine „verkürzte“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) mit jeweils etwas mehr als 17 % der Fahranfänger, die eine Autobahn befahren, und ein „verlängertes“ Wochenende (Freitag bis Sonntag), mit jeweils ca.

23 % entsprechender Fahranfänger, folgt. Auch hier liegt die Vermutung nahe, dass dieses Muster eng mit den am „verlängerten“ Wochenende typischerweise vermehrt angesteuerten Fahrtzielen (vgl. Tab. 6-27) korrespondiert.

Tab. 6-48 fasst wieder die unterschiedlichen Wochenabschnitte zusammen und informiert über die Anteile der Fahranfänger, die während der jeweiligen Zeitspanne eine bestimmte Straßenart befahren haben. Tab. 6-49 informiert über den Nettobeitrag der einzelnen Wochentage zur relativen Häufigkeit der Nutzung einer bestimmten Straßenart. Auch hinsichtlich dieser „qualitativen“ Dimension zeigt sich die besondere Rolle des Freitags in der Exposition junger Fahranfänger. Der freitägliche Nettobeitrag ist in der Arbeitswoche für alle drei unterschiedenen Straßenarten jeweils am größten. Besonders deutlich fällt dies für die Landstraße und die Autobahn auf. Auch in der Betrachtung der gesamten Berichtswoche bleibt der Nettobeitrag des Freitags denjenigen der beiden Wochenendtage ähnlicher.

6.6.3 Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der befahrenen Straßenarten

Hinsichtlich der Benutzung unterschiedlicher Straßenarten lassen sich wochentagsgenau folgende Unterschiede zwischen den Subgruppen der differenzierenden Variablen beschreiben (vgl. Tab. 6-50 bis 6-56):

➤ Innerhalb einer Ortschaft

Bei der Benutzung innerörtlicher Straßen gibt es keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Geschlechtern oder dem Alter beim Fahrerlaubniswerb. Fahranfänger aus dem Westen scheinen geringfügig häufiger mit dem Pkw innerorts unterwegs zu sein als ihre Pendants aus dem Osten. Plausiblerweise findet sich unter Fahrern aus Agglomerationsräumen bzw. kreisfreien Städten besonders häufig die Protokollierung innerörtlicher Straßen. Auch der dichotomisierte Migrationshintergrund zeigt hinsichtlich der Nutzung innerörtlicher Straßen keine nennenswerten Unterschiede. Die Differenzierung nach dem Schulabschluss legt die besonders häufige Nutzung innerörtlicher Straßen durch Abiturienten und Fahranfänger mit Fachhochschulreife nahe. Auch die Unterscheidung nach den Berufsbereichen zeigt in die gleiche Richtung: Nichterwerbstätige Schüler, Studenten etc. fahren an allen Wochentagen relativ am häufigsten auf innerörtlichen Straßen.

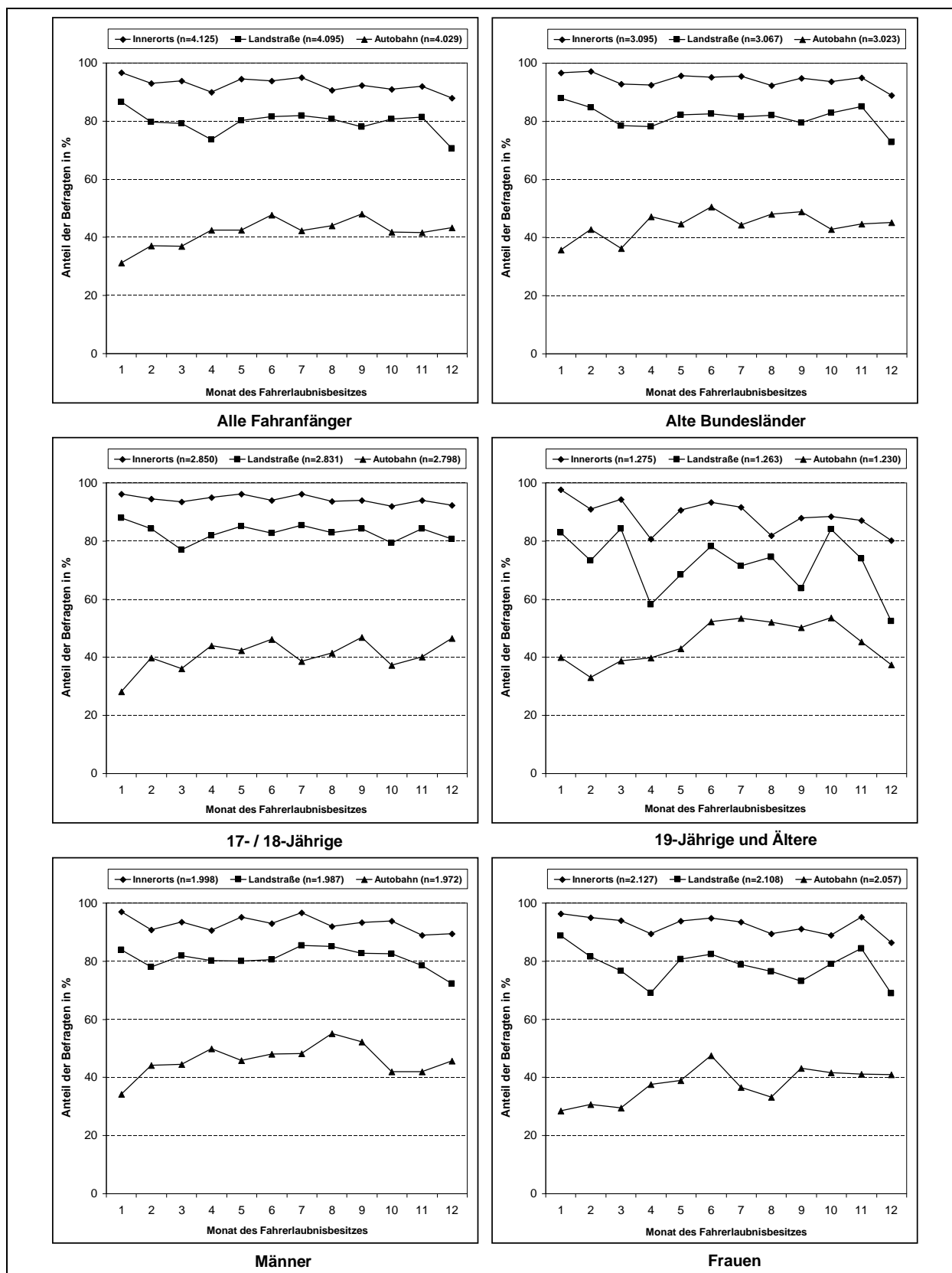


Bild 6-83: Befahren unterschiedlicher Straßenarten im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.6), Anteilswerte in der Berichtswoche für alle Fahranfänger – nach relevanten Subgruppen

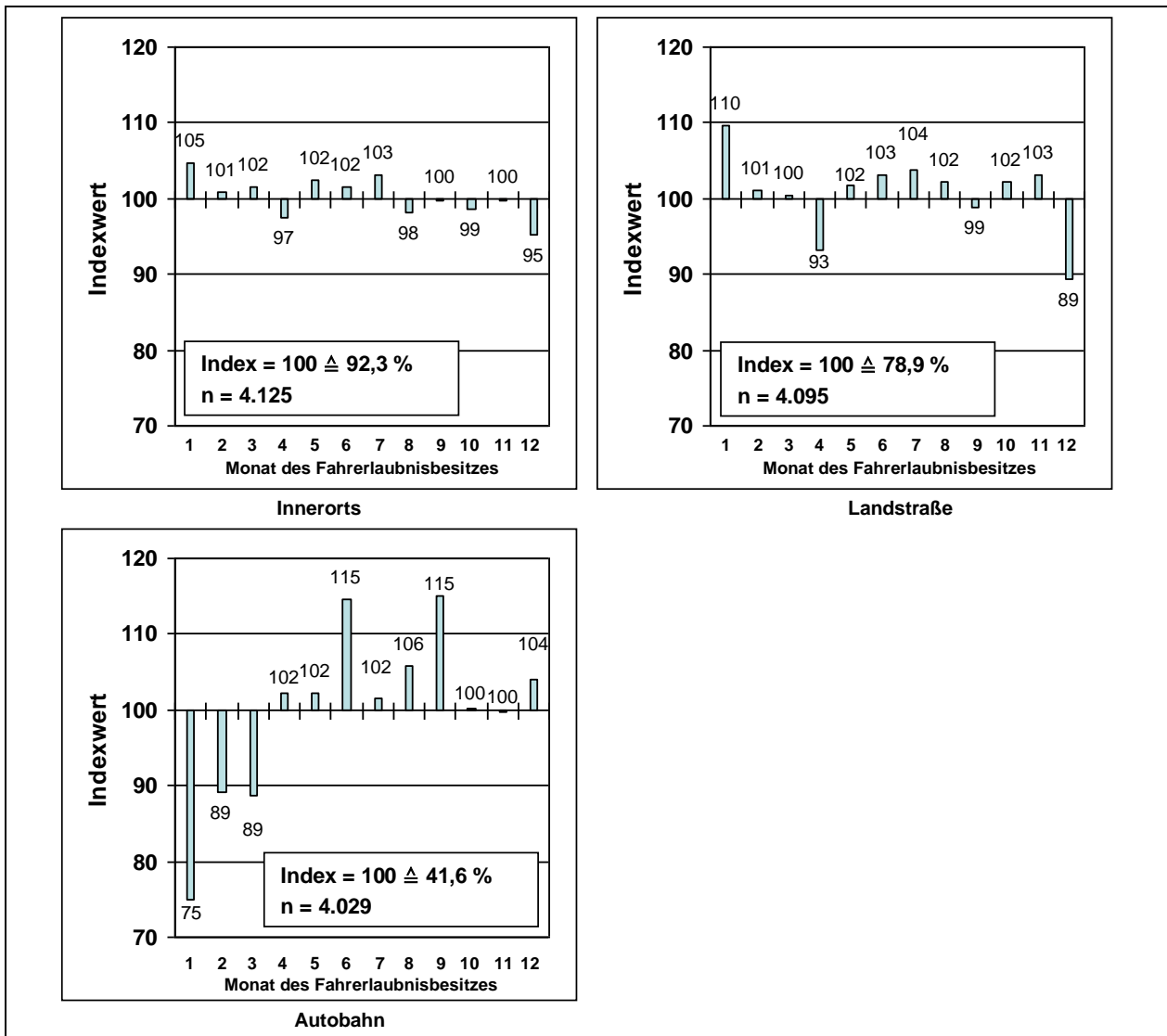


Bild 6-84: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von den jahresdurchschnittlichen Anteilen der Fahranfänger hinsichtlich der benutzten Straßenarten, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.6) – nach den Straßenarten

➤ Landstraße

Landstraßen werden von Männern an allen Wochentagen häufiger befahren als von Frauen. Ebenfalls an allen Tagen der Berichtswoche protokollieren die jüngsten Fahranfänger am häufigsten das Befahren einer Landstraße. Hinsichtlich der regionalen Herkunft zeigt sich die häufigere Nutzung von Landstraßen in den alten Bundesländern. Wenig überraschend und hochplausibel ist der Befund, dass Fahranfänger in ländlichen Räumen bzw. aus Landkreisen häufiger Landstraßen befahren als ihre Kollegen aus den anderen Regionsgrundtypen bzw. kreisfreien Städten. An allen Wochentagen fahren Fahranfänger ohne Migrationshintergrund häufiger auf Landstraßen als ihre Pendanten mit Migrationshintergrund. Ebenfalls

an allen Tagen der Berichtswoche nennen Hauptschüler Landstraßen am häufigsten. Hinsichtlich der unterschiedenen Berufsbereiche sind es die Fahranfänger aus den Bereichen Metall, Bau, Elektro etc., die Landstraßen häufiger befahren als andere.

➤ Bundesautobahn

Auch Autobahnen werden von männlichen Fahranfängern häufiger benutzt als von Frauen. Die jüngsten Fahranfänger fahren an jedem Wochentag seltener auf Autobahnen als die sog. „mittleren Einsteiger“ und „Späteinsteiger“. An allen Wochentagen fahren Befragte aus den alten Bundesländern häufiger auf Autobahnen als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Fahranfänger aus Agglomerationsräumen oder kreisfreien Städten protokollieren Auto-

bahnfahrten häufiger als Fahrer aus anderen Regionsgrundtypen bzw. Landkreisen. An allen Tagen der Berichtswoche fahren Fahranfänger mit Migrationshintergrund häufiger auf Autobahnen als ihre Kollegen ohne Migrationshintergrund. Während der Arbeitswoche fahren Fahranfänger ohne Schulabschluss oder mit Förderschulabschluss häufiger auf Autobahnen als Befragte mit einem anderen Schulabschluss. Schließlich fahren an sechs Tagen der Woche Fahranfänger aus den Bereichen Metall, Bau, Elektro etc. häufiger auf Autobahnen als ihre Kollegen aus anderen Berufsbereichen.

- Männer fahren an allen Wochentagen häufiger auf Landstraßen und Autobahnen als Frauen.
- 17- / 18-jährige Fahranfänger befahren an jedem Wochentag Landstraßen häufiger, Autobahnen dagegen stets seltener als ältere Fahranfänger.
- An allen Tagen der Berichtswoche sind Fahranfänger aus den alten Bundesländern häufiger auf Landstraßen und Autobahnen unterwegs als ihre Pendants aus den neuen Bundesländern.

Die subgruppenspezifische Zusammenfassung lässt folgende Muster der Straßenbenutzung erkennen:

Straßenart	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% der Fahranfänger						
Innerhalb einer Ortschaft	94,0	94,9	93,3	94,6	94,0	92,8	92,6
Landstraße	66,9	65,8	65,9	65,5	69,6	68,5	67,7
Bundesautobahn	17,2	17,1	17,2	17,4	23,4	23,0	22,4
Basis n	2.778	2.768	2.799	2.788	3.031	2.824	2.384

Tab. 6-47: Benutzte Straßenarten der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.6) – nach dem Wochentag

Straßenart	Wochenabschnitte				
	Mo-So	Mo-Fr	Sa-So	Mo-Do	Fr-So
	% der Fahranfänger				
Innerhalb einer Ortschaft	92,3	87,7	74,2	84,3	84,9
Landstraße	78,9	71,2	57,0	65,0	68,4
Bundesautobahn	41,7	31,1	23,4	24,5	31,6

Tab. 6-48: Benutzte Straßenarten der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.6) – nach Wochenabschnitten (je Straßenart und Wochenabschnitt unterschiedliche n)

Straßenart	Wochentage	... darunter: Nettobeitrag							Basis n
		Montag	Diens- tag	Mitt- woch	Don- nerstag	Freitag	Sams- tag	Sonntag	
		% der Fahranfänger							
	Mo bis Fr	„Arbeitswoche“				Wochenende			
		%							
Innerhalb einer Ortschaft	87,7	1,8	1,6	1,9	1,7	3,7	/	/	4.291
Landstraße	71,2	2,7	2,5	2,6	2,4	6,2	/	/	4.251
Bundesautobahn	31,1	2,5	2,4	2,5	2,7	6,6	/	/	4.193
	Mo bis So	Gesamte Berichtswoche							
Innerhalb einer Ortschaft	92,3	0,6	0,7	0,8	0,7	1,1	1,6	1,3	4.317
Landstraße	78,9	1,7	1,2	1,5	1,5	2,6	3,4	2,8	4.298
Bundesautobahn	41,7	1,6	1,7	1,7	2,0	3,6	4,9	4,1	4.268

Tab. 6-49: Benutzte Straßenarten der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.6), Nettobeiträge der einzelnen Wochentage – nach dem Wochentag

Straßenart	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
In Ortschaft	93,9	94,1	94,5	93,6	91,6	94,3	94,2	94,9	94,3	92,6	95,5	93,6	94,8	90,2	96,4	89,9	94,0	97,1	95,1	92,7	92,7	96,0	94,1
Landstraße	69,4	64,1	70,8	59,8	52,1	68,0	62,5	56,1	73,3	78,8	35,4	77,6	70,4	48,0	50,2	74,5	69,3	61,0	62,8	79,5	67,2	63,7	66,8
Autobahn	20,6	13,6	15,9	20,4	20,4	18,1	13,8	22,2	14,5	10,1	22,8	15,1	16,2	22,5	24,5	17,4	19,7	15,8	14,2	22,9	20,2	12,6	17,2
Basis n	1.434	1.344	1.989	497	292	2.154	598	1.190	1.018	528	696	2.061	2.337	440	60	474	1.047	235	942	339	1.244	1.025	2.778
	%																						

Tab. 6-50: Benutzte Straßenarten am Montag (Frage 6.6), alle Fahranfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Straßenart	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
In Ortschaft	95,1	93,7	94,8	94,2	91,9	94,6	93,8	95,5	94,0	92,6	96,4	93,7	94,7	92,6	91,7	91,3	94,0	95,2	96,4	94,9	93,4	95,5	94,4
Landstraße	68,1	63,4	69,6	58,2	52,5	67,7	59,8	55,5	72,6	76,3	35,6	76,2	68,5	50,5	55,7	72,7	67,4	64,7	61,6	74,2	66,6	64,1	65,8
Autobahn	19,3	14,8	14,9	22,5	23,9	18,7	11,9	24,4	12,5	10,0	22,8	15,2	16,4	21,1	20,8	17,2	20,2	18,8	13,0	19,6	21,0	12,4	17,1
Basis n	1.430	1.337	1.996	480	292	2.141	611	1.185	1.035	521	704	2.051	2.355	412	61	478	1.058	233	917	330	1.244	1.023	2.768
	%																						

Tab. 6-51: Benutzte Straßenarten am Dienstag (Frage 6.6), alle Fahranfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Straßenart	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
In Ortschaft	93,5	93,1	94,5	91,2	88,5	94,0	91,6	93,9	94,2	90,5	93,3	93,3	93,4	92,5	89,0	88,2	93,0	94,4	96,1	91,9	92,2	95,2	93,2
Landstraße	68,2	63,5	70,0	60,0	48,5	66,8	63,4	56,8	71,0	78,1	37,2	76,1	68,7	50,8	43,6	74,2	67,9	58,3	62,3	76,7	66,6	63,5	65,9
Autobahn	21,0	13,2	15,7	20,6	21,7	18,6	12,3	23,5	12,5	11,8	23,1	15,2	16,4	21,9	27,8	15,3	19,5	20,8	14,4	21,5	19,0	13,2	17,2
Basis n	1.439	1.360	2.006	488	305	2.160	615	1.200	1.051	507	718	2.060	2.368	428	59	488	1.093	228	906	340	891	1.025	2.799

Tab. 6-52: Benutzte Straßenarten am Mittwoch (Frage 6.6), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Straßenart	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
In Ortschaft	94,6	94,5	94,7	94,2	94,4	94,9	93,9	95,9	95,1	90,8	97,6	93,5	94,3	95,7	92,7	91,1	94,2	96,5	96,4	92,8	94,2	95,6	94,5
Landstraße	67,1	63,9	70,1	55,2	52,0	67,6	59,1	55,7	71,8	76,6	33,5	76,9	68,8	48,1	45,4	70,1	68,2	59,1	62,8	75,7	65,7	64,3	65,5
Autobahn	19,6	15,1	16,1	22,3	17,7	18,9	12,0	23,9	12,4	11,4	19,5	16,5	17,0	19,7	23,3	17,8	18,7	18,3	15,2	21,7	19,1	14,6	17,4
Basis n	1.418	1.369	1.987	507	293	2.145	619	1.201	1.034	516	730	2.041	2.345	442	58	488	1.065	237	914	330	1.264	1.015	2.788

Tab. 6-53: Benutzte Straßenarten am Donnerstag (Frage 6.6), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Straßenart	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstäderte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
In Ortschaft	93,8	94,2	94,5	91,5	94,9	94,2	93,8	96,5	92,7	91,2	96,3	93,2	94,3	92,4	85,6	91,3	93,9	93,0	96,2	90,3	93,5	95,7	94,0
Landstraße	72,3	66,8	73,6	61,6	56,7	70,4	67,8	59,7	76,0	80,9	42,3	79,4	72,3	55,1	61,4	72,2	71,9	69,6	66,4	84,9	69,2	67,3	69,6
Autobahn	25,1	21,6	21,7	29,6	23,7	24,5	19,5	29,9	19,7	15,3	29,5	21,2	22,4	28,4	37,4	19,9	26,1	20,5	27,1	25,4	20,7	23,4	23,4
Basis n	1.556	1.475	2.165	555	312	2.317	687	1.292	1.134	562	785	2.228	2.560	470	59	507	1.155	252	1.035	365	1.351	1.128	3.031

Tab. 6-54: Benutzte Straßenarten am Freitag (Frage 6.6), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Straßenart	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationräume	Verstäderte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
In Ortschaft	93,5	92,2	93,8	89,6	91,7	93,3	91,1	93,6	92,5	91,7	94,5	92,3	92,9	92,2	92,6	89,7	92,4	92,1	95,1	91,1	92,5	94,6	92,8
Landstraße	70,1	66,9	72,3	60,3	55,9	69,1	66,7	58,6	75,1	78,9	43,1	77,5	71,1	54,6	54,7	73,8	70,4	64,9	65,7	78,8	67,6	68,5	68,5
Autobahn	25,6	20,3	21,4	24,0	32,4	23,9	19,1	29,2	18,6	16,0	30,8	20,0	21,6	29,7	25,9	20,9	24,1	29,2	20,8	25,6	24,1	22,0	23,0
Basis n	1.436	1.388	2.039	485	300	2.160	628	1.217	1.040	515	732	2.070	2.369	452	58	469	1.068	245	963	349	1.230	1.068	2.824

Tab. 6-55: Benutzte Straßenarten am Samstag (Frage 6.6), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Straßenart	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
In Ortschaft	93,3	91,9	92,5	94,2	90,6	92,9	91,5	93,6	92,0	91,4	93,9	92,1	92,6	92,5	88,5	92,7	91,6	90,2	94,6	92,6	91,7	93,8	92,7
Landstraße	70,0	65,3	71,4	62,7	52,8	68,2	67,2	59,7	73,1	77,2	45,0	76,3	70,9	51,5	58,3	70,1	67,9	68,5	67,3	80,3	65,3	68,5	67,7
Autobahn	24,6	19,9	19,9	26,8	30,7	24,0	16,8	27,8	19,6	15,1	30,7	19,2	21,3	27,5	24,8	24,6	21,5	22,7	21,9	23,3	23,0	20,9	22,4
Basis n	1.228	1.156	1.680	444	260	1.827	534	1.030	887	432	648	1.722	1.990	394	61	401	941	199	765	291	1.065	859	2.384

Tab. 6-56: Benutzte Straßenarten am Sonntag (Frage 6.6), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

- Fahrer aus Agglomerationsräumen befahren – mit Ausnahme des Mittwochs – innerörtliche Straßen an jedem Tag am häufigsten. Auch für Autobahnen trifft dies an allen Wochentagen zu. Fahrerfänger aus ländlichen Räumen sind dagegen auf Landstraßen am häufigsten unterwegs.
- Dieses Muster wiederholt sich in der Unterscheidung nach kreisfreier Stadt und Landkreis.
- Die gesamte Berichtswoche über fahren Fahrer ohne Migrationshintergrund häufiger auf Landstraßen, Fahrerfänger mit Migrationshintergrund dagegen häufiger auf Autobahnen.
- Die Differenzierung nach dem Schulabschluss weist Abiturienten als häufigste Benutzer innerörtlicher Straßen aus, Hauptschüler als häufigste Nutzer von Landstraßen und Förderschüler bzw. Fahrerfänger ohne Schulabschluss – mit Ausnahme des Samstags – als häufigste Nutzer von Autobahnen.
- Fahrerfänger aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. fahren am häufigsten auf Landstraßen und – mit Ausnahme des Dienstags – auf Autobahnen. Schüler, Studenten etc. sind an jedem Wochentag relativ am häufigsten auf innerörtlichen Straßen unterwegs.

6.7 Fahrbedingungen im ersten Jahr der Fahrkarriere

Als letzter „qualitativer“ Aspekt der Automobilität von Fahrerfängern interessieren einige ausgewählte Fahrbedingungen, wie das Fahren bei Tageslicht, in der Dämmerung oder nachts, witterungsbedingte Aspekte, wie eine trockene Fahrbahn und das Fahren bei Regen oder Schneefall bzw. Eis auf der Fahrbahn, sowie das Fahren in unbekannter Verkehrsumgebung oder bei dichtem Verkehr. Das Auftreten dieser Fahrbedingungen wurde in der Befragung für jeden pkw-mobilen Tag der Berichtswoche erfragt. Auch diese Informationen werden wieder über das erste Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität nachverfolgt, nach Wochentagen und -abschnitten differenziert und für jeden Wochentag nach relevanten Subgruppen unterschieden.

6.7.1 Fahrbedingungen und ihre Veränderungen nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes

Bild 6-85 veranschaulicht die Entwicklung des Fahrens unter bestimmten Fahrbedingungen.

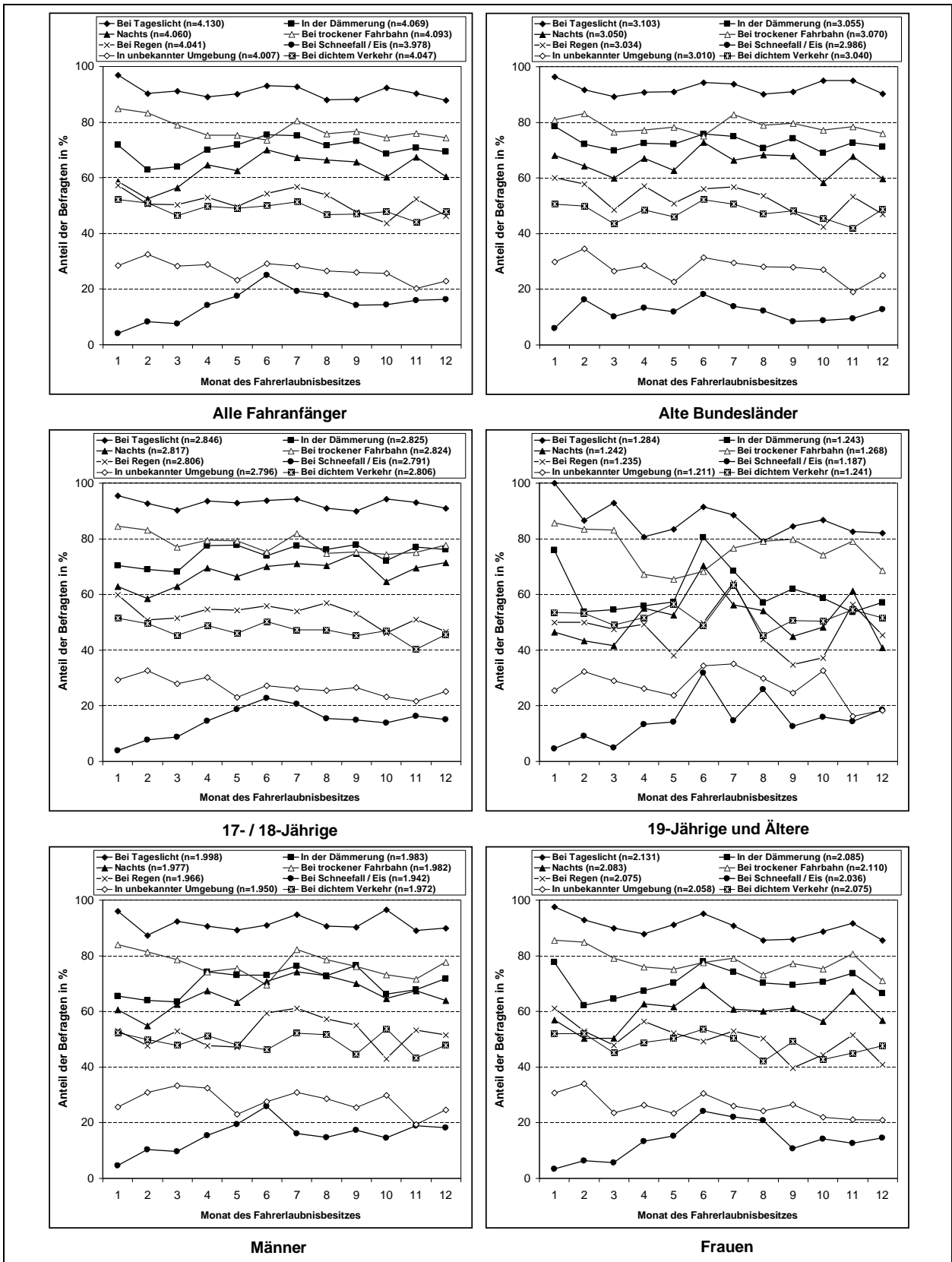


Bild 6-85: Unterschiedliche Fahrbedingungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.7), Anteilswerte in der Berichtswoche für alle Fahrerfänger – nach relevanten Subgruppen

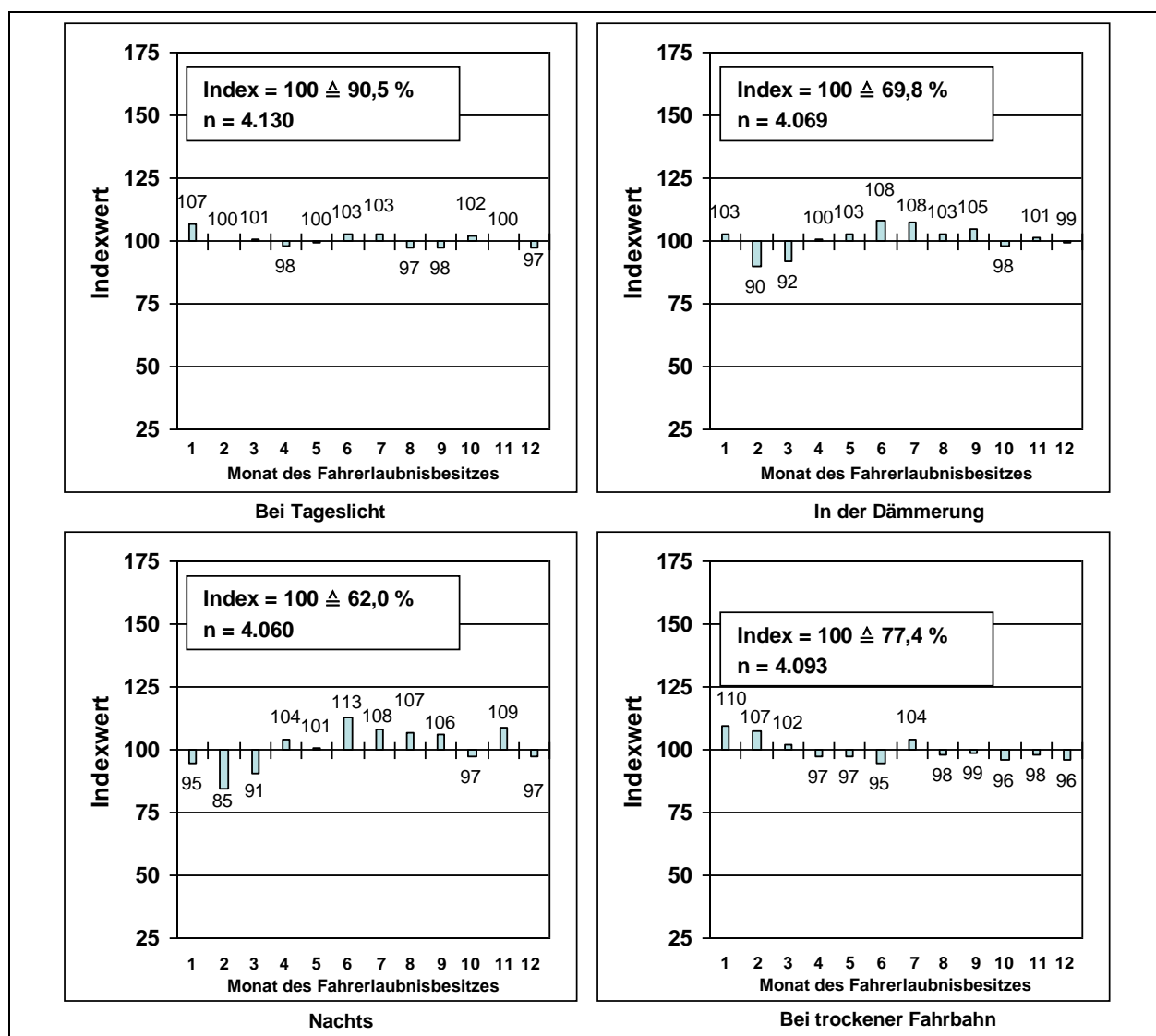


Bild 6-86a: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von den jahresdurchschnittlichen Anteilen der von Fahranfängern berichteten Fahrbedingungen, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.7) – nach den Fahrbedingungen

Hinsichtlich vier der acht unterschiedenen Bedingungen lässt sich in der Gesamtstichprobe eine Abnahme zwischen dem ersten und zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes nachvollziehen. Hierbei dürfte erneut der Effekt des Vorführens und Ausprobierens der neuen pkw-mobilen „Freiheit“ unmittelbar nach dem Erhalt der Fahrerlaubnis eine Rolle spielen und – hinsichtlich des Fahrens in unbekannter Verkehrsumgebung – plausiblerweise auch das tatsächliche erstmalige Befahren einer bestimmten Wegstrecke als Fahranfänger.

Mit zunehmender Fahrerfahrung steigen die Anteile bei Dämmerung oder nachts fahrender Fahran-

fänger im weiteren Verlauf des Fahrerlaubnisbesitzes wieder leicht an. Die Anteile an Fahrten bei Regen oder bei dichtem Verkehr zeigen über das Jahr keine interpretierbaren Schwankungen. Auf niedrigerem Niveau nehmen die Anteile von Fahranfängern, die in unbekannter Verkehrsumgebung unterwegs sind, im Laufe des ersten Jahres des Fahrerlaubnisbesitzes nur geringfügig ab. Hinsichtlich des Fahrens bei Schneefall oder Eis auf der Fahrbahn ist zu erkennen, dass die Anteile der Fahranfänger, welche diese Verkehrsbedingung in der Berichtswoche erleben, bis zum sechsten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes zunächst deutlich

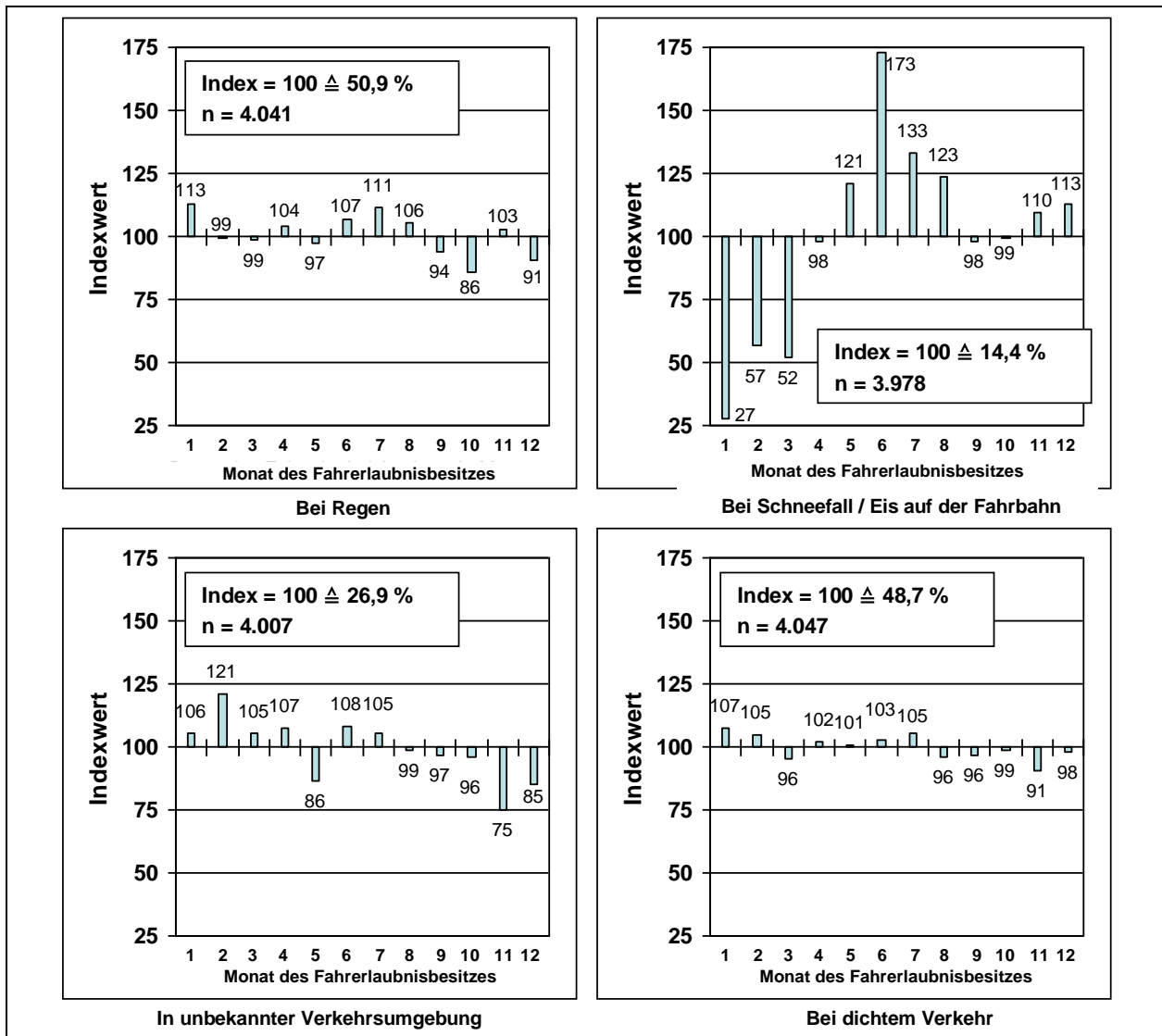


Bild 6-86b: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von den jahresdurchschnittlichen Anteilen der von Fahranfängern berichteten Fahrbedingungen, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.7) – nach den Fahrbedingungen

steigen und danach auf etwas niedrigerem Niveau in etwa konstant bleiben.¹⁴⁰

Auch in der Subpopulation der westdeutschen Fahranfänger finden die meisten Autofahrten unter den günstigen Fahrbedingungen „bei Tageslicht“ oder „bei trockener Fahrbahn“ statt, gefolgt von den Fahrbedingungen „in der Dämmerung“ und „nachts“. Während die jüngsten Fahranfänger erneut die gleichen Entwicklungslinien wie in der Ge-

samtstichprobe zeigen, sind die Kurvenverläufe unter älteren Fahranfängern wieder ungleichmäßiger. Allerdings bleibt die Rangreihe der erlebten Fahrbedingungen weitgehend erhalten. Auch unter Männern und Frauen gibt es hinsichtlich der Fahrbedingungen nur geringe Unterschiede.

Auch zu diesen äußeren Bedingungen des Autofahrens dokumentiert Bild 6-86a-b wieder die monatlichen Abweichungen vom ganzjährig festzustellenden Anteil der Fahranfänger, die eine bestimmte Fahrbedingung berichten. Hinsichtlich der Pkw-Fahrten bei Tageslicht lässt sich lediglich gleich zu Beginn der Fahrkarriere ein leicht überdurchschnittlicher Wert feststellen. Fahrten in der Dämmerung werden im ersten Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes in zwei Monaten etwas unterdurchschnittlich berichtet, im mittleren Abschnitt

¹⁴⁰ Stichtag für die Feldphase der Fahranfängerbefragung war im Sommer der 1. Juni 2005 und im Winter der 1. November (West) bzw. 1. Dezember 2005 (Ost) (vgl. Abschnitt 4.2.2). Damit kann nicht ausgeschlossen werden, dass die hier dokumentierte „Entwicklung“ weniger von der zunehmenden Fahrkompetenz als vielmehr von dessen regionaler Verortung bzw. der jahreszeitlichen Gelegenheitsstruktur von Schneefall bzw. Eis beeinflusst wird.

des Beobachtungszeitraums dann von leicht überdurchschnittlich vielen Fahranfängern. Nachtfahrten werden von den Fahranfängern im ersten Quartal noch gescheut, in den verbleibenden neun Monaten werden sie dann meist von überdurchschnittlich vielen Fahranfängern protokolliert. Umgekehrt finden im ersten Vierteljahr überdurchschnittlich viele Fahranfänger eine trockene Fahrbahn berichtenswert, in den Folgemonaten dann meist unterdurchschnittlich viele. In dieser Entwicklung können sich jedoch auch Gewöhnungseffekte ausdrücken, die eine trockene Fahrbahn im zunehmenden Verlauf der Fahrkarriere nicht mehr berichtenswert erscheinen lassen.

Für die Fahrbedingungen „Regen“ und „Schneefall / Eis auf der Fahrbahn“ gilt wieder die bereits erwähnte Einschränkung hinsichtlich exogener witterungsbedingter Einflüsse. Deshalb sollen auch die im ersten Monat nur von 27 %, in den beiden Folgemonaten von knapp der Hälfte (57 % und 52 %) des ganzjährigen Anteils berichteten Fahrten bei „Schneefall / Eis auf der Fahrbahn“ ebenso wenig vertieft werden, wie der im sechsten Monat stark überdurchschnittliche Anteil von 173 %. Plausiblerweise erscheint den Fahrnovizen zu Beginn der Fahrkarriere ein größerer Anteil von Verkehrsumgebungen unbekannt, als dies im späteren Verlauf der Fall ist. Hinsichtlich des Fahrens in dichtem Verkehr sind die Abweichungen vom ganzjährig normierten Anteil stets nur gering. Dabei kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine von den Fahranfängern zu Beginn der Fahrkarriere als „dichter Verkehr“ charakterisierte Situation in einem späteren Monat – und nach weiteren Fahrerfahrungen – nicht mehr als solche beschrieben wird.

6.7.2 Fahrbedingungen in Abhängigkeit vom Wochentag

Nach Tab. 6-57 sind zwischen acht und neun von zehn mobilen Fahrern an jedem Wochentag als Autofahrer bei Tageslicht unterwegs. An jedem Tag der Woche fährt auch etwas weniger als die Hälfte der Fahranfänger (zwischen 40,9 % und 49,1 %) bei Dämmerung. Anders sieht es bei Nachtfahrten aus: Zwischen Montag und Donnerstag protokollieren jeweils knapp ein Viertel der Fahranfänger (zwischen 25,8 % am Montag bis zu 28,4 % am Donnerstag) diese Verkehrsbedingung. Dies ändert sich schlagartig am Freitag und Samstag, an denen 43,1 % bzw. 47,8 % der Fahranfänger entsprechende Fahrerfahrungen berichten. Sonntags geht dann der Anteil der Fahranfänger, die eine Nachtfahrt protokollieren, wieder auf

29,8 % zurück. Auch in diesem Muster drückt sich erneut die wochentagsspezifische Ansteuerung bestimmter Fahrtziele aus, wobei plausibel vermutet werden kann, dass bei den hier protokollierten Nachtfahrten die freitags und samstags häufig angesteuerte Disko, Kneipe, Party etc. durchschlägt (vgl. Tab. 6-27). Die witterungsbedingten Fahrbedingungen „trockene Fahrbahn“, „Regen“ und „Schneefall, Eis auf der Fahrbahn“ variieren im Wochenablauf nur wenig. Trotz der bereits beschriebenen Einschränkungen hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Witterungsverhältnissen und individueller Mobilität der Fahranfänger, lässt sich auch hier ein leicht erhöhter Anteil mobiler Fahranfänger bei Regen und auch bei Schneefall oder vereister Fahrbahn an einem Freitag oder Samstag erkennen. Eine unbekannte Verkehrsumgebung wird an allen Tagen des „verlängerten“ Wochenendes häufiger durchfahren. Hierin kann sich die Abkehr vom „üblichen“ Schema der Wege ausdrücken, die aufgrund der individuellen Einbindung in die Institutionen der (Schul-)Ausbildung oder Erwerbstätigkeit an Arbeitstagen gewohnheitsmäßig befahren werden. Das seltenere Erleben eines dichten Verkehrs am Samstag und Sonntag ist der üblichen Veränderung der Verkehrsdichte an diesen beiden Wochentagen geschuldet.

In der Zusammenfassung unterschiedlicher Wochenabschnitte in Tab. 6-58 wird deutlich, dass Autofahrten bei Tageslicht am Samstag und Sonntag relativ seltener stattfinden als in anderen Abschnitten der Woche. Sowohl hinsichtlich der Verkehrsbedingung „Dämmerung“, mehr aber noch bei der expliziten Protokollierung von Nachtfahrten, macht sich im Unterschied der Anteile von Fahranfängern, die diese Verkehrsbedingung an einem Samstag bzw. Sonntag oder aber am „verlängerten“ Wochenende, also von Freitag bis Sonntag, erlebt haben, die spezifische Mobilität der Fahranfänger am Freitag bemerkbar. Zur Interpretation des Fahrens in unbekanntem Verkehrsumgebungen und bei dichtem Verkehr ist ein näherer Blick auf den jeweiligen Nettobeitrag zur relativen Häufigkeit des Fahrens unter einer konkreten Verkehrsbedingung in einem bestimmten Wochenabschnitt hilfreich.

In Tab. 6-59 wird für das Erleben einer jeden Verkehrsbedingung in der Berichtswoche der Nettobeitrag jedes einzelnen Wochentages aufgelistet. In der Betrachtung der sog. „Arbeitswoche“ (Montag bis Freitag) zeigt sich, dass für das Ausmaß der Protokollierung aller Fahrbedingungen der Freitag jeweils den größten Nettobeitrag leistet. D. h. jede einzelne Verkehrsbedingung wird von den Fahranfängern vergleichsweise am häufigsten

nur am Freitag und an keinem weiteren Tag der Arbeitswoche erlebt. Dies trifft insbesondere für 12,7 % der Fahranfänger zu, die in der Arbeitswoche ausschließlich am Freitag eine Nachtfahrt protokollieren. Das ist immerhin ca. ein Viertel (25,9 %) jener Fahranfänger, die überhaupt in der Arbeitswoche eine Nachtfahrt unternehmen. 7,0 % der Fahranfänger fahren ausschließlich freitags in der Dämmerung, 6,8 % nur an diesem Tag bei Regen, und 6,1 % fahren nur am Freitag bei dichtem Verkehr. Ca. jeder zwanzigste Fahranfänger (5,2 %) ist zwar am Freitag, nicht aber an den anderen Tagen der Arbeitswoche in unbekannter Umgebung als Pkw-Fahrer unterwegs. Auch das sind wieder ca. 30 % der Fahranfänger, die in der Arbeitswoche überhaupt in unbekannter Umgebung Auto fahren. Hinsichtlich der aufgelisteten Fahrbedingungen ist der Freitag also kein „typischer“ Tag der Arbeitswoche.

Errechnet man die Nettobeiträge jedes einzelnen Wochentages über eine ganze Woche hinweg (vgl. „Gesamte Berichtswoche“ in Tab. 6-59), so zeigt sich vielmehr, dass das Muster der Fahrerfahrungen der Fahranfänger an einem Freitag stark jenen ähnelt, die für den Samstag protokolliert werden. Vor dem Hintergrund dieser, auch bei der Betrachtung der Fahrtziele (vgl. Abschnitt 6.4), der Mitfahrer (vgl. Abschnitt 6.5) und der Straßenart (vgl. Abschnitt 6.6) gemachten Erfahrung, erscheint es plausibel, bei der Diskussion der Exposition von Fahranfängern den Freitag mit dem Samstag und dem Sonntag zu einem „verlängerten“ Wochenende zusammenzufassen.

6.7.3 Subgruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich der Fahrbedingungen

Das nach Subgruppen differenzierte Fahren unter bestimmten Fahrbedingungen wird in den Tab. 6-60 bis 6-66 erneut für jeden Wochentag einzeln mit seinen relativen Häufigkeiten dokumentiert. Dabei lassen sich folgende Strukturen beschreiben:

➤ Tageslicht

Hinsichtlich des Fahrens bei Tageslicht, der weitaus am häufigsten von Fahranfängern erlebten Verkehrsbedingung, lassen sich zwischen den Subgruppen meist nur vernachlässigbar geringe Unterschiede feststellen. So sind Männer meist nur wenig häufiger tagsüber als Pkw-Fahrer unterwegs als Frauen. An sechs von sieben protokollierten Tagen fahren die sog. „Späteinsteiger“ am häufigsten bei Tageslicht. Auch zwischen den Fahranfängern aus West und Ost zeigen sich diesbezüglich kaum Unterschiede, lediglich am Samstag und Sonntag fahren Befragte aus den neuen Bundesländern etwas häufiger bei Tageslicht. Hinsichtlich der Regionsgrundtypen fahren Fahranfänger aus Agglomerationsräumen etwas häufiger am Tag. Die Dichotomisierung in „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ offenbart keine nennenswerten Unterschiede. An vier Wochentagen bejahen Fahranfänger mit Migrationshintergrund etwas häufiger, tagsüber als Pkw-Fahrer unterwegs gewesen zu sein. Die kleine Subgruppe der Förderschüler und Fahranfänger ohne Schulabschluss protokolliert an fünf von sieben Tagen mit am häufigsten die Verkehrsbedingung Tageslicht. An allen Wochentagen fahren

Fahrbedingungen	Wochentag						
	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
	% der Fahranfänger						
Tageslicht	87,0	87,1	87,2	88,0	83,5	81,1	85,5
Dämmerung	47,6	49,1	47,8	46,2	49,8	41,9	40,9
Nachts	25,8	26,0	27,2	28,4	43,1	47,8	29,8
Trockene Fahrbahn	58,2	58,5	59,7	58,6	57,0	56,8	58,2
Regen	22,0	21,8	20,2	19,2	23,1	23,5	20,8
Schneefall, Eis	6,6	4,9	4,0	6,8	8,3	7,0	6,4
Unbekannte Umgebung	5,5	5,8	5,5	6,8	10,3	14,6	12,4
Dichter Verkehr	28,7	28,4	27,5	27,4	28,0	17,7	14,2
Basis n	2.768	2.742	2.798	2.769	3.020	2.826	2.375

Tab. 6-57: Fahrbedingungen der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.7) – nach dem Wochentag

Fahrbedingungen	Wochenabschnitte				
	Mo-So	Mo-Fr	Sa-So	Mo-Do	Fr-So
	% der Fahranfänger				
Tageslicht	90,4	84,3	68,5	80,2	80,1
Dämmerung	70,0	62,1	38,4	55,1	53,4
Nachts	61,9	49,1	38,8	36,4	51,0
Trockene Fahrbahn	77,5	71,4	50,3	66,1	61,6
Regen	50,7	41,9	23,2	35,1	33,4
Schneefall, Eis	14,4	11,8	6,5	9,1	9,7
Unbekannte Umgebung	26,9	17,4	14,5	12,2	18,9
Dichter Verkehr	48,5	43,6	16,3	37,5	29,4

Tab. 6-58: Fahrbedingungen der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.7) – nach Wochenabschnitten (je Fahrbedingung und Wochenabschnitt unterschiedliche n)

Fahrbedingungen	Wochentage	... darunter: Nettobeitrag							Basis n	
		Montag	Diens- tag	Mitt- woch	Don- nerstag	Freitag	Sams- tag	Sonntag		
	% der Fahranfänger									
	Mo bis Fr	„Arbeitswoche“					Wochenende			
		%								
Tageslicht	84,3	2,3	1,8	2,5	2,6	4,1	/	/	4.290	
Dämmerung	62,1	3,6	3,7	4,1	3,5	7,0	/	/	4.239	
Nachts	49,1	2,7	2,6	3,2	3,4	12,7	/	/	4.222	
Trockene Fahrbahn	71,4	3,8	2,7	3,7	3,2	5,3	/	/	4.260	
Regen	41,9	4,3	4,7	4,0	3,8	6,8	/	/	4.207	
Schneefall, Eis	11,8	1,6	0,6	0,6	1,5	2,7	/	/	4.167	
Unbekannte Umgebung	17,4	2,1	2,1	2,0	2,5	5,2	/	/	4.186	
Dichter Verkehr	43,6	4,5	3,6	3,3	3,7	6,1	/	/	4.217	
	Mo bis So	Gesamte Berichtswoche								
Tageslicht	90,4	1,1	0,8	1,3	1,2	1,6	2,2	2,4	4.318	
Dämmerung	70,0	2,4	2,4	2,8	2,2	4,2	4,0	2,7	4.287	
Nachts	61,9	1,8	1,7	2,2	2,2	6,6	8,7	2,7	4.271	
Trockene Fahrbahn	77,5	2,3	1,6	2,6	2,1	2,5	2,8	1,8	4.305	
Regen	50,7	3,0	3,3	2,9	2,7	4,9	5,2	2,6	4.277	
Schneefall, Eis	14,4	1,2	0,6	0,6	1,5	1,7	1,3	0,9	4.253	
Unbekannte Umgebung	26,9	1,7	1,6	1,5	2,1	3,3	5,2	3,3	4.264	
Dichter Verkehr	48,5	3,7	2,8	2,7	3,1	4,9	2,9	1,7	4.272	

Tab. 6-59: Fahrbedingungen der mobilen Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.7), Nettobeiträge der einzelnen Wochentage – nach dem Wochentag

schließlich Angehörige der beiden Berufsbereiche der Erwerbstätigen häufiger bei Tageslicht als die nichterwerbstätigen Schüler, Studenten etc.

➤ Dämmerung

Durchgängig fahren Männer an allen Wochentagen häufiger in der Dämmerung Auto als Frauen. Ebenfalls an allen Tagen protokollieren die 17- /18-jährigen Fahranfänger – an drei Tagen zusammen mit den 19- bis 24-Jährigen – am häufigsten Fahrten in der Dämmerung. Be-

fragte aus den alten Bundesländern fahren an allen Tagen häufiger bei dieser Fahrbedingung als ihre Pendants aus den neuen Bundesländern. Stets sind es Fahranfänger aus ländlichen Räumen bzw. Landkreisen, die häufiger als ihre Kollegen aus verdichteten oder Agglomerationsräumen bzw. kreisfreien Städten bei Dämmerung als Pkw-Fahrer unterwegs sind.

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstädertete Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
																							87,0	
Tageslicht	87,0	87,0	86,6	87,3	89,0	87,1	86,9	87,7	87,0	85,4	86,9	87,0	86,6	89,1	92,6	88,2	86,9	89,0	85,7	88,6	87,7	85,6	87,0	
Dämmerung	50,5	44,5	48,9	48,6	37,0	50,0	40,3	48,0	45,7	51,8	44,4	48,7	48,9	40,9	38,8	54,1	49,6	48,1	42,7	58,8	49,3	44,0	47,6	
Nachts	31,3	20,0	28,0	25,0	12,3	27,2	20,8	22,2	28,6	28,9	24,8	26,2	26,8	20,7	27,0	34,0	24,2	19,1	25,2	40,1	23,8	24,3	25,8	
Trocken	55,6	61,0	57,2	60,8	61,1	58,9	56,3	56,4	61,9	56,0	57,9	58,4	58,4	57,2	43,7	57,2	58,2	59,9	59,3	57,5	57,8	58,7	58,3	
Regen	24,3	19,7	23,3	21,9	14,0	23,6	16,5	21,9	21,9	22,0	22,9	21,6	21,7	24,1	31,8	23,0	21,6	20,7	21,8	22,5	22,1	22,5	22,0	
Schneefall, Eis	7,5	5,6	6,8	5,8	6,5	4,5	13,6	5,3	5,7	10,3	4,2	7,2	7,1	3,4	7,8	7,4	7,4	7,6	4,8	9,1	7,7	4,8	6,5	
Umgebung	6,3	4,6	4,5	8,1	8,3	5,3	5,6	6,4	4,5	4,7	5,4	5,6	4,8	9,1	5,4	2,4	5,6	9,8	5,9	6,3	5,2	5,5	5,5	
Dichter Verkehr	29,2	28,1	26,4	32,2	38,7	27,0	35,1	30,3	26,5	28,3	35,5	26,0	28,6	29,3	29,5	29,4	29,5	32,1	26,4	35,3	29,9	25,3	28,7	
Basis n	1.420	1.348	1.986	495	288	2.146	596	1.185	1.010	532	699	2.049	2.332	435	58	472	1.045	233	942	337	1.240	1.024	2.768	

Tab. 6-60: Fahrbedingungen am Montag (Frage 6.7), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstädertete Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
																							88,1	
Tageslicht	88,1	86,1	86,5	89,5	88,0	87,2	86,7	87,8	86,2	87,3	85,8	87,6	86,9	88,8	88,5	88,8	87,6	90,6	84,7	90,4	88,5	84,9	87,2	
Dämmerung	49,8	48,3	51,4	45,9	38,3	50,7	44,3	47,7	49,6	52,0	45,1	50,4	50,5	41,1	46,3	50,1	50,4	52,5	46,6	58,8	49,8	46,3	49,1	
Nachts	29,5	22,4	28,3	24,4	12,8	27,8	20,3	23,3	28,2	28,1	25,0	26,4	26,5	23,2	26,7	32,1	25,0	18,4	26,1	37,5	24,7	24,9	26,0	
Trocken	57,6	59,4	58,3	56,9	62,9	58,9	57,5	57,7	60,5	56,5	59,2	58,2	59,0	55,6	39,9	57,1	60,3	55,2	59,7	56,3	59,6	57,8	58,5	
Regen	23,2	20,4	21,4	25,4	18,9	21,9	21,8	20,4	22,7	23,2	20,0	22,4	22,2	19,4	29,6	23,1	22,0	20,5	20,6	27,1	20,9	21,6	21,8	
Schneefall, Eis	5,7	4,1	5,2	3,6	5,1	3,9	8,6	4,1	4,0	8,6	4,2	5,2	5,0	4,3	5,5	5,6	4,6	5,8	4,5	7,9	5,0	4,4	4,9	
Umgebung	6,0	5,6	5,2	5,9	9,7	6,0	5,3	7,3	5,3	3,8	7,2	5,4	5,5	7,4	9,3	4,3	6,1	8,6	5,2	7,2	6,4	4,7	5,8	
Dichter Verkehr	28,5	28,2	25,9	36,8	31,4	27,3	32,3	32,1	24,6	26,9	38,2	24,8	27,6	32,6	33,4	31,0	29,0	31,8	24,9	32,8	30,7	24,2	28,4	
Basis n	1.409	1.333	1.989	472	281	2.118	608	1.172	1.022	521	701	2.027	2.340	402	56	473	1.052	233	908	333	1.232	1.016	2.742	

Tab. 6-61: Fahrbedingungen am Dienstag (Frage 6.7), alle Fahrerfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
																							88,0	
Tageslicht	88,0	86,4	87,4	84,7	89,9	87,0	87,8	88,3	86,7	85,4	86,7	87,3	87,5	86,0	96,2	87,5	88,1	86,5	85,6	88,9	88,9	84,6	87,2	
Dämmerung	50,1	45,4	49,2	49,0	37,0	48,7	46,0	46,0	48,8	51,9	45,3	48,8	49,5	38,4	33,6	50,2	48,9	47,5	46,7	58,2	48,3	45,7	47,9	
Nachts	30,8	23,4	27,6	31,1	18,0	28,2	23,3	24,9	28,8	28,9	28,3	26,8	27,4	26,1	26,3	30,7	26,5	21,5	27,6	35,4	25,7	27,1	27,2	
Trocken	58,1	61,3	59,3	60,9	60,1	58,0	65,6	60,6	60,5	55,7	59,9	59,6	60,8	53,4	44,6	56,4	61,4	57,2	60,9	54,9	60,2	60,4	59,7	
Regen	21,9	18,5	20,4	18,9	21,2	21,3	16,8	19,6	20,5	21,9	17,7	21,2	20,0	21,9	27,9	21,5	20,3	20,2	19,0	27,6	20,4	19,0	20,2	
Schneefall, Eis	4,3	3,7	4,0	4,2	3,9	2,7	8,6	2,9	3,4	7,7	3,1	4,3	4,3	2,4	7,6	3,7	4,0	4,1	3,8	4,5	4,7	3,6	4,0	
Umgebung	6,4	4,5	4,5	5,8	11,7	5,4	5,2	6,2	4,6	4,9	6,0	5,2	5,2	6,9	0,0	6,1	5,4	4,0	6,1	7,2	5,3	4,7	5,5	
Dichter Verkehr	29,1	25,9	25,4	31,8	35,3	25,4	34,6	29,7	25,7	25,1	37,2	23,9	27,4	28,8	42,1	27,3	27,6	29,1	26,4	31,3	28,9	25,2	27,6	
Basis n	1.438	1.360	2.019	483	295	2.159	615	1.205	1.045	508	721	2.056	2.372	423	56	480	1095	230	911	343	1.249	1.029	2.798	

Tab. 6-62: Fahrbedingungen am Mittwoch (Frage 6.7), alle Fahranfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
																							88,4	
Tageslicht	88,4	87,6	87,5	88,2	90,7	87,8	88,8	89,2	88,0	85,1	89,8	87,3	87,5	90,5	90,1	89,0	88,6	87,3	86,6	91,7	88,2	87,0	88,0	
Dämmerung	48,2	44,1	47,8	44,9	37,3	47,0	44,2	45,1	45,5	50,5	42,7	47,3	47,5	39,1	40,9	49,1	47,9	50,0	42,3	54,1	48,0	43,3	46,2	
Nachts	31,4	25,3	30,4	27,8	15,6	29,7	23,4	24,7	30,9	31,3	25,7	29,4	29,2	24,3	25,6	31,5	28,0	24,4	28,4	33,2	27,2	29,1	28,4	
Trocken	57,7	59,6	58,2	58,4	61,7	58,5	60,1	59,2	58,9	57,1	57,4	58,9	59,7	52,6	47,2	55,3	59,2	61,1	59,7	55,7	58,2	59,7	58,6	
Regen	19,8	18,7	19,0	21,2	17,4	19,7	18,5	17,7	19,5	23,2	18,9	19,4	19,0	20,7	24,3	21,0	17,8	18,9	19,7	22,9	18,6	18,8	19,2	
Schneefall, Eis	7,4	6,1	6,8	6,4	7,6	5,9	9,9	6,1	6,5	9,2	3,9	7,8	6,8	6,5	5,5	8,7	6,0	7,8	6,3	8,9	6,8	7,1	6,8	
Umgebung	6,7	7,0	6,0	9,2	8,0	6,3	8,2	8,2	5,7	5,6	7,5	6,6	6,5	8,6	5,5	4,9	6,7	6,3	8,0	6,0	6,5	7,2	6,8	
Dichter Verkehr	27,9	26,9	24,8	36,7	29,0	25,6	34,4	31,5	24,8	23,8	37,1	23,8	27,2	28,3	31,5	28,5	29,0	26,9	24,6	34,3	27,7	24,7	27,4	
Basis n	1.404	1.364	1.979	504	285	2.130	616	1.188	1.034	513	728	2.026	2.333	434	57	484	1.057	236	908	328	1.254	1.010	2.769	

Tab. 6-63: Fahrbedingungen am Donnerstag (Frage 6.7), alle Fahranfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
																							83,3	
Tageslicht	83,8	83,3	82,8	83,4	88,8	83,7	83,0	84,2	83,6	81,6	83,8	83,4	83,6	83,5	90,9	85,3	86,4	86,6	78,5	87,6	85,9	79,4	83,5	
Dämmerung	51,9	47,6	51,8	49,1	36,9	51,1	46,6	49,0	50,2	51,6	48,3	50,2	50,8	44,3	49,0	53,9	49,4	49,5	48,2	56,8	51,1	48,4	49,8	
Nachts	47,4	38,7	46,5	41,4	22,4	43,7	41,5	40,2	45,4	45,5	42,6	43,3	43,8	39,3	36,9	42,2	42,2	43,8	44,7	56,1	40,1	44,5	43,1	
Trocken	56,2	57,8	56,8	57,2	57,5	57,2	56,8	57,7	58,1	53,3	58,6	56,3	57,6	53,9	62,7	53,6	57,2	57,1	58,0	56,3	57,0	57,0	57,0	
Regen	22,9	23,3	22,4	25,4	24,1	22,8	24,6	22,1	23,9	24,1	23,5	23,0	22,6	25,9	21,2	24,8	21,1	27,3	23,3	26,1	23,3	22,9	23,1	
Schneefall, Eis	8,7	7,9	7,9	8,2	11,0	6,9	12,7	8,2	6,0	13,1	7,7	8,6	8,2	9,0	5,7	10,2	7,1	10,5	8,2	9,9	8,8	7,7	8,3	
Umgebung	10,4	10,2	9,8	13,4	8,4	10,2	10,9	12,7	8,3	9,2	12,1	9,7	10,2	10,7	15,3	7,1	11,3	12,7	9,8	13,5	10,0	10,0	10,3	
Dichter Verkehr	29,1	26,8	25,6	34,2	33,6	26,7	32,0	30,4	26,3	25,3	35,2	25,3	27,2	32,0	48,5	29,7	27,6	31,2	25,4	33,0	29,1	25,0	28,0	
Basis n	1.543	1.478	2.163	552	306	2.305	688	1.285	1.128	567	785	2.219	2.556	463	55	505	1.149	249	1.038	358	1.346	1.135	3.020	

Tab. 6-64: Fahbedingungen am Freitag (Frage 6.7), alle Fahrer, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich				Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsträume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.		
																							83,4	
Tageslicht	83,4	78,8	79,8	83,0	86,8	80,8	82,3	82,7	78,6	82,0	81,3	80,9	80,9	82,1	83,5	83,8	83,1	76,6	78,4	85,4	82,7	78,9	81,1	
Dämmerung	42,5	41,2	43,9	39,5	32,2	42,1	41,5	41,6	41,4	44,4	37,7	43,5	42,9	36,9	32,6	44,6	43,6	41,1	39,2	50,7	42,6	39,7	41,9	
Nachts	49,1	46,4	51,2	45,0	28,8	49,2	42,9	44,0	52,3	48,2	45,4	48,8	47,8	47,8	39,2	48,6	49,7	43,9	46,8	53,0	47,2	48,0	47,8	
Trocken	57,1	56,6	56,0	58,4	59,8	56,9	57,8	58,0	57,2	54,3	56,4	57,0	57,6	53,3	53,7	53,0	58,8	51,8	57,7	56,2	56,2	57,7	56,8	
Regen	24,1	23,0	25,1	19,5	19,5	24,6	19,7	23,9	23,0	23,9	22,8	23,9	23,3	24,9	22,3	26,9	22,2	25,2	22,8	25,6	22,7	24,2	23,5	
Schneefall, Eis	7,1	6,9	6,9	6,9	7,9	5,8	11,1	6,8	5,1	10,7	6,0	7,3	6,8	7,9	1,6	8,2	6,0	8,9	7,5	8,7	7,5	6,4	7,0	
Umgebung	15,1	14,2	14,5	13,1	17,8	14,2	15,5	16,2	14,0	11,3	16,4	14,0	14,6	14,8	14,0	10,9	15,0	15,6	15,9	14,7	14,2	15,6	14,6	
Dichter Verkehr	18,0	17,3	16,2	18,9	25,2	17,7	18,0	19,9	16,0	15,2	21,4	16,1	17,2	20,3	22,0	18,9	17,4	17,7	17,0	19,8	17,7	16,6	17,7	
Basis n	1.435	1.391	2.034	493	299	2.164	626	1.221	1.041	512	743	2.061	2.370	453	61	471	1.064	245	964	346	1.232	1.071	2.826	

Tab. 6-65: Fahbedingungen am Samstag (Frage 6.7), alle Fahrer, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Verkehrsbedingungen	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft		Regionsgrundtypen			Kreisfreie Stadt vs. Landkreis		Migrationshintergrund		Schulabschluss					Berufsbereich			Insgesamt
	Männlich	Weiblich	17 / 18 Jahre	19-24 Jahre	25 Jahre und älter	West	Ost	Agglomerationsräume	Verstädterte Räume	Ländliche Räume	Stadt	Landkreis	Nein	Ja	Keinen / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	Fachhochschulreife	Abitur	Metall, Bau, Elektro etc.	Andere Berufsbereiche	Schüler, Studenten etc.	
Tageslicht	42,6	39,1	42,6	42,7	26,1	42,4	36,8	38,8	42,6	43,9	33,6	43,7	42,2	34,2	56,5	46,9	40,7	36,7	37,5	54,5	40,5	38,2	40,9
Dämmerung	33,2	26,2	31,1	28,5	22,9	31,3	25,4	28,0	31,3	31,7	27,7	30,5	29,2	32,8	33,6	34,1	31,2	21,1	28,0	40,7	28,2	28,6	29,8
Nachts	56,4	60,1	57,2	60,6	60,7	57,3	61,9	58,8	60,1	53,1	59,4	57,7	58,7	55,6	53,0	57,7	57,1	58,2	59,8	54,5	58,1	58,5	58,2
Trocken	21,6	20,0	21,4	19,8	18,6	22,4	14,8	21,0	19,9	21,7	20,1	21,0	20,2	24,0	29,6	20,9	20,3	18,2	21,4	21,2	19,4	22,1	20,8
Regen	7,1	5,7	6,2	6,7	7,7	5,3	10,3	6,3	4,7	10,3	4,8	7,1	6,8	4,6	9,0	7,9	5,8	9,3	5,6	8,8	6,7	6,1	6,4
Schneefall, Eis	12,6	12,2	11,4	14,5	15,5	12,9	11,5	14,2	11,0	11,6	12,5	12,4	12,3	13,5	9,3	11,2	10,7	12,6	15,1	12,0	11,3	13,5	12,5
Umgebung	15,4	12,9	12,4	17,0	20,6	14,0	15,3	15,7	13,1	13,4	19,2	12,3	13,4	17,9	21,6	15,9	14,2	14,1	12,5	15,0	15,5	12,6	14,1
Dichter Verkehr	1,218	1,157	1,681	443	251	1,825	525	1,025	880	434	646	1,714	1,981	393	59	401	935	202	761	291	1,061	858	2,375
Basis n																							

Tab. 6-66: Fahrbedingungen am Sonntag (Frage 6.7), alle Fahranfänger, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach relevanten Subgruppen (Mehrfachantworten)

Darüber hinaus fahren Fahranfänger ohne Migrationshintergrund an allen Wochentagen häufiger bei Dämmerung als solche mit Migrationshintergrund. An vier von sieben Tagen benennen Hauptschüler diese Verkehrsbedingung am häufigsten und an allen Tagen der Woche sind Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc. am häufigsten bei Dämmerung als Autofahrer unterwegs.

➤ Nachts

Auch nachts fahren Männer an allen Wochentagen häufiger Pkw als Frauen. Mit Ausnahme des Mittwochs protokollieren die jüngsten Fahranfänger stets am häufigsten Nachtfahrten. An allen Tagen der Berichtswoche sind Fahranfänger aus den alten Bundesländern häufiger nachts als Pkw-Fahrer unterwegs als ihre Pendanten aus den neuen Bundesländern. Fahrer aus verdichteten und ländlichen Räumen berichten stets mehr Nachtfahrten als Fahranfänger aus Agglomerationsräumen, Fahrnovizen aus Landkreisen an sechs von sieben Tagen mehr als ihre Pendanten aus kreisfreien Städten. An den Tagen der Arbeitswoche fahren Befragte ohne Migrationshintergrund häufiger nachts; am Samstag ist diesbezüglich kein Unterschied festzustellen und sonntags sind Fahranfänger mit Migrationshintergrund häufiger nachts unterwegs. Am Sonntag und den Tagen der „verkürzten“ Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) sind Hauptschüler am häufigsten nachts als Pkw-Fahrer unterwegs. An allen Tagen der Woche protokollieren erneut Fahranfänger aus den Bereichen Metall, Bau, Elektro etc. am häufigsten Nachtfahrten mit dem Pkw.

➤ Trockene Fahrbahn

Diese Fahrbedingung berichten an sechs Wochentagen mehr Frauen als Männer. Durchgehend erfolgen von sog. „Späteinsteigern“ diesbezüglich mehr Nennungen als von sog. „Früheinsteigern“. Die Unterschiede nach der regionalen Herkunft sind nur gering, wobei Fahranfänger aus dem Osten eine trockene Fahrbahn etwas häufiger nennen. Hinsichtlich des Regionsgrundtyps kommen an jedem Wochentag die häufigsten Nennungen aus einem Agglomerations- oder verdichteten Raum. Die Unterschiede zwischen kreisfreien Städten und Landkreisen sind gering und unsystematisch. Fahranfänger ohne Migrationshintergrund nennen eine trockene Fahrbahn stets häufiger als ihre Pendanten mit Migrationshintergrund. In der Unterscheidung nach dem Schulabschluss zeigt sich kein interpretierbares Muster. Nicht-erwerbstätige Schüler, Studenten etc. berichten

eine trockene Fahrbahn an sechs Wochentagen häufiger als ihre Kollegen aus den beiden anderen Berufsbereichen.

➤ Regen

Während nicht davon ausgegangen werden kann, dass Fahranfänger eine Pkw-Fahrt wegen trockener Fahrbahn unterlassen, ist dies aufgrund von Regen schon eher zu erwarten.¹⁴¹ Außer am Freitag melden Männer stets häufiger Autofahrten bei Regen als Frauen. „Früheinsteiger“ und „mittlere Einsteiger“ fahren häufiger bei Regen Auto als „Späteinsteiger“. An vier Tagen trifft dies auch für Fahranfänger aus den alten Bundesländern zu.¹⁴² In ländlichen Regionen werden häufiger Pkw-Fahrten bei Regen protokolliert als in den anderen Regionsgrundtypen. Auch Fahranfänger aus Landkreisen melden an vier Tagen häufiger diese Verkehrsbedingung als ihre Kollegen aus kreisfreien Städten. Hierbei dürfte die in ländlichen Regionen oft fehlende Alternative eines ausgebauten ÖPNV eine Rolle spielen. Mit Ausnahme des Dienstags nennen Fahranfänger mit Migrationshintergrund häufiger Fahrten bei Regen. Am Sonntag und in der „verkürzten“ Arbeitswoche erfahren Förderschüler und Fahranfänger ohne Schulabschluss diese Verkehrsbedingung am häufigsten. An allen Wochentagen fahren etwas mehr Angehörige der Berufsbereiche Metall, Bau, Elektro etc. bei Regen einen Pkw als die Angehörigen der anderen Berufsbereiche.

➤ Schneefall, Eis auf der Fahrbahn

Dies sind sicher Fahrbedingungen, die regional und jahreszeitlich ungleich verteilt sind, aber dort wo sie auftreten, Männer und Frauen oder Fahranfänger jeden Alters gleich betreffen sollten. Aus den Befragungsdaten geht hervor, dass Männer diese Verkehrsbedingung stets häufiger berichten als Frauen. Nach der Altersdifferenzierung scheinen sich die ältesten Fahranfänger Schnee und Eis etwas häufiger auszusetzen als ihre jüngeren Kollegen. Die durchgängig im Osten höheren Anteilswerte für diese Verkehrsbedingung können jedoch auch von regional unterschiedlich verteilten Niederschlä-

gen herrühren. An allen Tagen vermelden Fahranfänger aus ländlichen Räumen bzw. aus Landkreisen häufiger Fahrten bei Schnee und Eis als ihre Kollegen aus dichter besiedelten Räumen bzw. kreisfreien Städten. Auch hier könnten fehlende ÖPNV-Alternativen relevant werden. Während am Freitag und Samstag Fahrer mit Migrationshintergrund häufiger bei Schnee und Eis Auto fahren, sind dies den Rest der Woche ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund. Die Differenzierung nach dem Schulabschluss zeigt kein interpretierbares Antwortmuster. Auch hier sind es wieder junge Fahrer aus dem Metall-, Bau-, Elektrobereich etc., die sich diesen Witterungsverhältnissen an sechs von sieben Wochentagen häufiger aussetzen als ihre Kollegen aus anderen Berufsbereichen.

➤ Unbekannte Umgebung

Männer berichten an den meisten Tagen etwas häufiger von Fahrten in unbekannter Verkehrsumgebung. Diese Erfahrung machen an fünf Tagen der Woche am häufigsten die 25-jährigen und älteren „Späteinsteiger“ und an zwei weiteren Tagen die 19- bis 24-jährigen „mittleren Einsteiger“. Zwischen Ost und West gibt es meist kaum aussagefähige Unterschiede; an zwei Tagen scheinen Fahranfänger aus den neuen Bundesländern etwas häufiger in ihnen unbekannter Umgebung zu fahren. Stets sind es jedoch die jungen Fahrer aus Agglomerationsräumen, und an sechs von sieben Tagen auch Fahrer aus kreisfreien Städten, die am häufigsten solche Fahrbedingungen berichten. An allen Wochentagen finden sich bei Fahranfängern mit Migrationshintergrund mehr entsprechende Nennungen als bei Befragten ohne Migrationshintergrund. Die Unterscheidung nach dem Schulabschluss zeigt, dass am Samstag und Sonntag Abiturienten am häufigsten in einer ihnen unbekannteren Verkehrsumgebung unterwegs sind. Hierzu korrespondiert, dass zwar an vier Tagen der Arbeitswoche Fahranfänger aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. am häufigsten eine unbekanntere Verkehrsumgebung protokollieren, am Donnerstag, Samstag und Sonntag dies aber die Schüler, Studenten etc. sind.

➤ Dichter Verkehr

Dichten Verkehr nennen Männer an sechs Tagen der Woche etwas häufiger als Frauen. Sog. „Späteinsteiger“ und „mittlere Einsteiger“ berichten stets häufiger über dichten Verkehr bei ihren Autofahrten als „Früheinsteiger“. An allen Wochentagen melden Fahranfänger aus den

¹⁴¹ Implizit unterstellt die folgende Auswertung, dass es dort, wo in der Berichtswoche Regen niederging, auch Fahranfänger aus jeder Kategorie der unterschiedlichen „unabhängigen“ Variablen gibt, also z. B. sog. „Früheinsteiger“, „Mittlere Einsteiger“ und „Späteinsteiger“.

¹⁴² Allerdings sind diesbezüglich regional unterschiedliche Witterungsbedingungen als Determinante nicht auszuschließen.

neuen Bundesländern häufiger diese Verkehrsbedingung als ihre Pendants aus den alten Bundesländern. Dass Fahranfänger aus Agglomerationsräumen bzw. kreisfreien Städten durchgängig häufiger dichten Verkehr protokollieren als ihre Kollegen aus weniger dicht besiedelten Räumen bzw. Landkreisen ist aufgrund der unterschiedlichen Siedlungsstrukturen plausibel. An allen Tagen der Woche berichten Fahranfänger mit Migrationshintergrund häufiger von dichtem Verkehr als ihre Kollegen ohne Migrationshintergrund. Mit Ausnahme des Montags melden Fahrer mit Förderschul- bzw. ohne Schulabschluss stets am häufigsten dichten Verkehr. Mit Ausnahme des Sonntags sind es schließlich erneut Fahranfänger aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc., die am häufigsten über Fahrten in dichtem Verkehr berichten.

Wendet man auch hier wieder die Blickrichtung, kann man die Ergebnisse folgendermaßen subgruppenspezifisch zusammenfassen:

- Männer fahren häufiger bei Dämmerung, nachts, bei Schneefall / Eis und dichtem Verkehr. Dagegen sind Frauen – mit Ausnahme des Samstags – häufiger bei trockener Fahrbahn unterwegs.
- Die jüngsten Fahranfänger fahren an jedem Wochentag am häufigsten bei Dämmerung und – außer mittwochs – auch nachts. Die ältesten Fahranfänger fahren dagegen stets am häufigsten bei Tageslicht und – ebenfalls außer mittwochs – bei trockener Fahrbahn.
- Junge Fahrer aus dem Westen fahren häufiger bei Dämmerung und nachts, ihre Kollegen aus dem Osten fahren öfter bei dichtem Verkehr.
- Fahranfänger aus Agglomerationsräumen fahren stets am häufigsten bei Tageslicht, in unbekannter Umgebung und bei dichtem Verkehr, ihre Pendants aus ländlichen Räumen hingegen bei Dämmerung. Fahranfänger aus verstäderten oder ländlichen Räumen protokollieren stets mehr Nachtfahrten als junge Fahrer aus Agglomerationsräumen.
- Junge Fahrer aus kreisfreien Städten fahren – außer montags – öfter in unbekannter Verkehrsumgebung und dichtem Verkehr. Ihre Kollegen aus Landkreisen fahren an jedem Tag der Berichtswoche häufiger in der Dämmerung und – außer mittwochs – bei Nacht.
- Fahranfänger ohne Migrationshintergrund fahren an jedem Wochentag öfter bei trockener Fahrbahn, Dämmerung und – mit Ausnahme

des Sonntags – bei Nacht. Ihre Pendants mit Migrationshintergrund sind dagegen stets häufiger in ihnen unbekannter Verkehrsumgebung und bei dichtem Verkehr unterwegs.

- Fahranfänger ohne Schulabschluss bzw. mit einem Abschluss der Förderschule fahren – außer montags – am häufigsten bei dichtem Verkehr und – außer dienstags und sonntags – bei Tageslicht. Hauptschüler protokollieren von Sonntag bis Donnerstag jeweils die meisten Nachtfahrten.
- Fahranfänger aus den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro etc. berichten an allen Wochentagen jeweils mit am häufigsten die Fahrbedingungen Tageslicht, Dämmerung, Nacht und dichter Verkehr. Schüler, Studenten etc. fahren an sechs Wochentagen am häufigsten bei trockener Fahrbahn.

7 Fahrunsicherheiten, Extramotive, Verkehrsverstöße und Verunfallung von Fahranfängern

Neben quantitativen und qualitativen Informationen zur Exposition der Fahranfänger erlaubt die „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ anhand von Selbstauskünften auch Aussagen über das Ausmaß der fahrpraktischen Unsicherheit (vgl. Abschnitt 7.1), die Verbreitung sog. Extramotive des Fahrens (vgl. Abschnitt 7.2), den Umfang und die Art bisheriger Verkehrsverstöße (vgl. Abschnitt 7.3) sowie die Verwicklung von Fahranfängern in Unfälle (vgl. Abschnitt 7.3.3).

7.1 Fahrunsicherheiten junger Fahrer

Zu drei Teilbereichen der Fahrfertigkeiten, die von MAYHEW, SIMPSON (1996: 64) als besonders unfallrelevant identifiziert werden, sollten die Fahranfänger ihre Selbsteinschätzung abgeben: zu Aspekten der Wahrnehmung, der Risikoeinschätzung sowie des Multitasking (vgl. Abschnitt 3.2.1). Bild 7-1 informiert darüber, wie viele der Pkw-mobilen Fahranfänger jeweils zu den sechs unterschiedlichen Verkehrssituationen angeben, sich in den letzten vier Wochen keinmal, 1- bis 2-mal bzw. mehr als 2-mal unsicher gefühlt zu haben. Das Ausmaß der Unsicherheit wird dabei als Indikator ihrer fahrpraktischen Unerfahrenheit interpretiert.

Offensichtlich bereitet das „Beim Fahren auf spielende Kinder Achten“ den jungen Fahrern die

wenigsten, das „Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig Erkennen“ dagegen die meisten Probleme. Das letztgenannte Item stellt auf eine Verkehrssituation ab, welche die soziale Interaktionssituation im Straßenverkehr am pointiertesten anspricht. Hierbei haben sich Fahranfänger in den letzten vier Wochen relativ am häufigsten mehr als zweimal unsicher gefühlt (vgl. Bild 7-1). Interessanterweise handelt es sich bei beiden Items um Indikatoren des Konstruktes „Risikoeinschätzung“ (vgl. MAYHEW, SIMPSON 1996: 64). Die Unsicherheitsraten im letzten Monat bei den übrigen vier Items ähneln sich. Die Items „Einfädeln in den fließenden Verkehr“ und „Auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen“ stehen als Indikatoren für das Konstrukt des Multitasking. Die beiden Items „Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen“ und „Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen“ bilden den Teilbereich der Wahrnehmung ab.

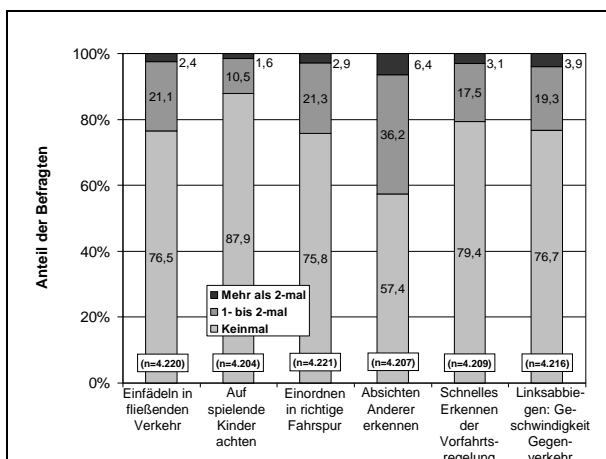


Bild 7-1: Ausgewählte Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8) – nach dem Ausmaß der Unsicherheitsgefühle

7.1.1 Fahrunsicherheiten nach Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes

Eine explizite zeitliche Verlaufsdarstellung der Entwicklung der einzelnen Fahrfertigkeiten bzw. der diesbezüglich geäußerten Unsicherheitsgefühle über die Dauer des bisherigen Fahrerlaubnisbesitzes zeigt Bild 7-2. Dabei wird deutlich, dass die Risikoeinschätzung beim richtigen Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer über das gesamte erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes die am wenigsten gefestigte Fahrfertigkeit darstellt. Der bis zum achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes um 45 % oszillierende Anteil unsicherer Fahr-

anfänger sinkt erst im neunten Monat in den einzelnen Teilgruppen mehr oder weniger deutlich unter 40 %. Auch nach einem Jahr Fahrpraxis fühlen sich noch vier von zehn Fahranfängern hinsichtlich des richtigen Erkennens der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer unsicher. Ihnen fehlt nach wie vor die Fähigkeit „... to read the road ahead“ (FULLER 2002: 243).

Den zweiten Platz auf der Rangreihe der unsicheren Fahrfertigkeiten nimmt zu Beginn der Fahrkarriere das Multitaskingproblem „Einfädeln in den fließenden Verkehr“ ein. Diese Fahrfertigkeit scheint sich jedoch mit zunehmender Fahrpraxis schnell zu verbessern, so dass sie bereits im zweiten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes deutlich seltener genannt wird, zusammen mit dem zweiten Multitaskingproblem „Auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen“. Beide Fahrunsicherheiten entwickeln sich bis zum fünften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes parallel, oszillieren um die 30 % unsicherer junger Fahrer, sinken im fünften Monat der Fahrpraxis dauerhaft unter die 25 %-Grenze und schwanken danach um die 20 %. Zum Ende des ersten Jahres der Fahrkarriere fühlt sich noch immer jeder sechste Fahranfänger (16,5 %) unsicher hinsichtlich des Einfädelns in den fließenden Verkehr und sogar mehr als jeder Fünfte (21,7 %) hinsichtlich des Einordnens in die richtige Fahrspur.

Bezüglich der beiden Items zur Wahrnehmung¹⁴³ zeigt ca. ein Viertel der Fahranfänger zu Beginn ihrer Fahrkarriere Unsicherheiten. Nach einem Ausreißer der Geschwindigkeitseinschätzung im vierten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes, in dem ein Drittel der Fahranfänger (34,4 %) sich hierbei als unsicher bezeichnet, fallen die beiden Unsicherheitsraten auf unter 25 %. Damit bewegen sich fünf von sechs erfragten Fahrunsicherheiten ab dem fünften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes hinsichtlich des Anteils unsicherer Fahranfänger dauerhaft unter 25 %.

Während die entsprechenden Anteile für unsichere Fahranfänger hinsichtlich der Einschätzung der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs für fortgeschrittene Fahrer nach fünf Monaten stets um 20 % herum schwanken, liegen sie für das Erkennen der Vorfahrtsregelung mit Ausnahme des neunten Monats für fortgeschrittene Fahrer dauerhaft unter 20 %. Am Ende des ersten Jahres des Fahrerlaubnisbesitzes fühlen sich jedoch immer noch 17,7 % der Fahranfänger unsicher hinsicht-

¹⁴³ Das sind „Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell erkennen“ und „Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen“.

lich des schnellen Erkennens der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung und nur geringfügig weniger – ca. jeder Sechste (16,3 %) – hinsichtlich des richtigen Einschätzens der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs beim eigenen Linksabbiegen.

Die in den Augen der Fahranfänger unproblematischste Fahrkompetenz stellt das „Beim Fahren auf spielende Kinder achten“ dar. Die diesbezüglichen Unsicherheitsgefühle werden stets nur von 10 % bis 15 % der Fahranfänger artikuliert, am Schluss des ersten Jahres der Fahrkarriere lediglich noch von 9,0 %.

Die Entwicklung der subjektiv empfundenen Unsicherheitsgefühle in der Subpopulation der westdeutschen Fahranfänger unterscheidet sich kaum von jener der Gesamtstichprobe.

Auch unter 17- bzw. 18-jährigen „Früheinsteigern“ ist es um das richtige Erkennen der Absichten Anderer am schlechtesten bestellt. Alle anderen Unsicherheitsaspekte werden jeweils in den ersten vier Monaten von 10 % bis 30 % und im weiteren Verlauf der Fahrkarriere von 10 % bis 25 % dieser Altersgruppe genannt, wobei nur ein geringer Abwärtstrend zu erkennen ist. Ältere Fahranfänger fühlen sich ganz zu Beginn ihrer Fahrkarriere am häufigsten beim Einfädeln in den fließenden Verkehr unsicher. Aber auch hinsichtlich des Erkennens der Absichten Anderer und des Einordnens in die richtige Fahrspur fühlen sich mehr als 40 % dieser Befragten – und damit deutlich mehr als unter den „Früheinsteigern“ – unsicher. Im Rest des ersten Jahres als Autofahrer dominiert wieder die Unsicherheit beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer. Insbesondere gegen Ende des Berichtszeitraums ist eine abnehmende Tendenz sich unsicher fühlender älterer Fahranfänger auszumachen.

Auch die Gegenüberstellung männlicher und weiblicher Fahranfänger zeigt wieder einige interessante Unterschiede. Bei beiden Geschlechtern dominiert die Unsicherheit hinsichtlich des richtigen Erkennens der Absichten Anderer. Auch die im ers-

ten Monat vorhandene Unsicherheit beim Einfädeln in den fließenden Verkehr wird von beiden Geschlechtern in ähnlichem Umfang zum Ausdruck gebracht, sie reduziert sich allerdings bei Männern im Verlauf deutlich stärker als bei den Frauen. Den gesamten weiteren Berichtszeitraum über findet sich unter Männern bei allen sechs Verkehrssituationen mit Unsicherheitspotenzial in den ersten vier Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes lediglich eine weitere Nennung von mehr als 30 % und in den letzten acht Monaten ebenfalls lediglich eine Nennung von mehr als 20 % der Befragten. Es handelt sich dabei jeweils um Unsicherheitsgefühle beim Erkennen der Absichten Anderer. D. h. mehr als vier Fünftel der männlichen Fahranfänger fühlen sich ab dem fünften Monat ihrer Fahrkarriere – mit Ausnahme des Erkennens der Absichten Anderer – sicher. Dies ist unter Frauen deutlich anders. Auch in den fünf nicht am häufigsten genannten Verkehrssituationen mit Unsicherheitspotenzial fühlen sich in den ersten vier Monaten zwischen 10 % und 40 % der weiblichen Fahranfänger unsicher. Diese relativ hohen Anteile verharren in den restlichen acht Monaten des Berichtszeitraums bei 10 % bis 35 % und lassen keinen eindeutig sinkenden Trend erkennen.

Zusammenfassend zeigen sich trotz der im ersten Jahr der Fahrkarriere erkennbaren Abnahme der fahrpraktischen Unerfahrenheit auch nach zwölf Monaten Fahrpraxis bei Fahranfängern teilweise noch relativ hohe Anteile von Unsicherheiten bei typischen Verkehrssituationen, die zu erhöhten Unfallrisiken führen können. Bereits hier deutet sich an, dass das subjektiv wahrgenommene Unsicherheitsgefühl häufig mit zunehmender Fahrpraxis – ausgedrückt durch einen längeren Fahrerlaubnisbesitz – sinkt.

Positiv ist zu vermerken, dass Fahranfänger ihre Defizite zum Ausdruck bringen und dies ein Ansatzpunkt für eine selbstkritische Auseinandersetzung mit ihrer fahrpraktischen Unerfahrenheit sein kann.

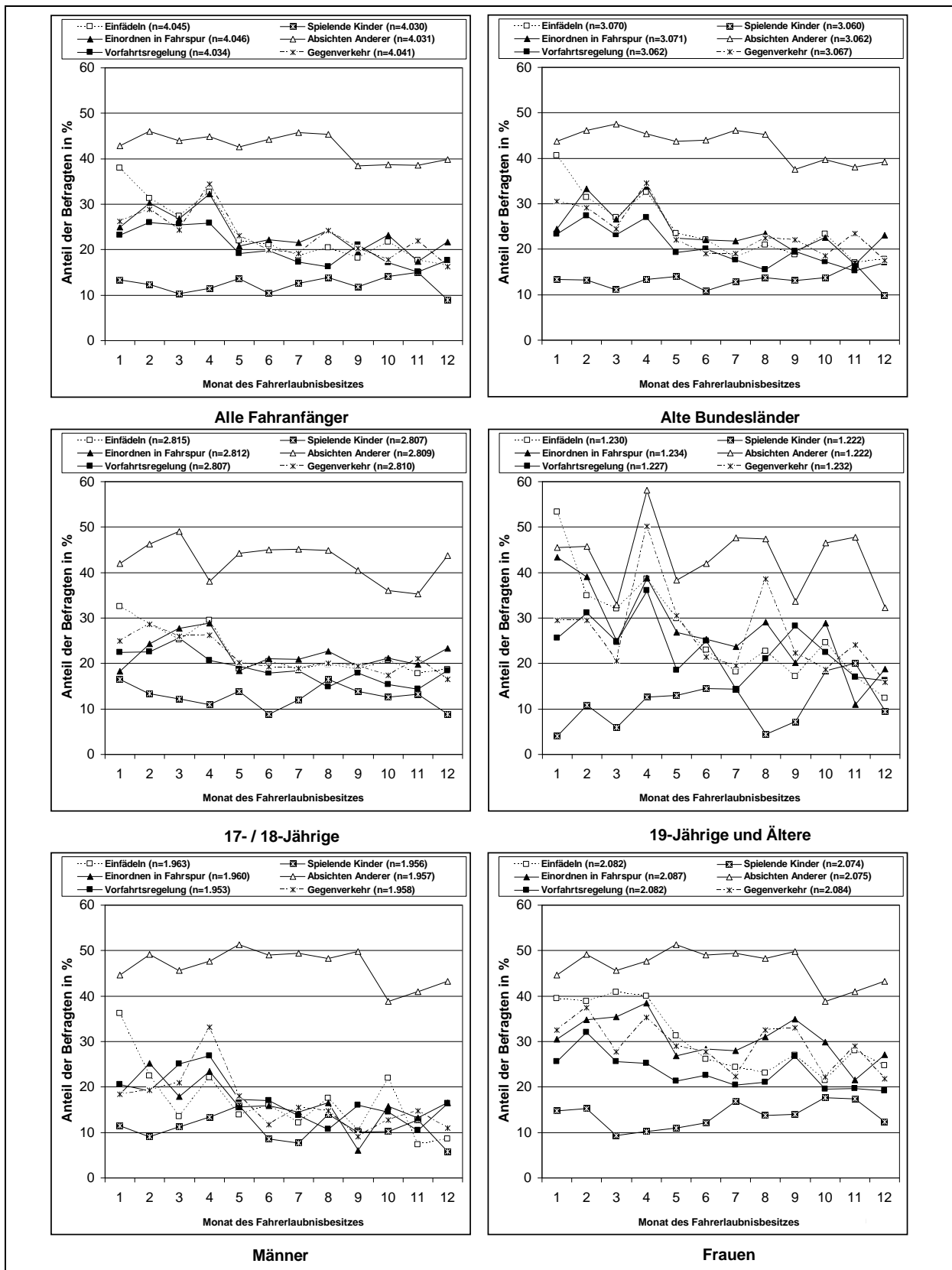


Bild 7-2: Fahrnsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

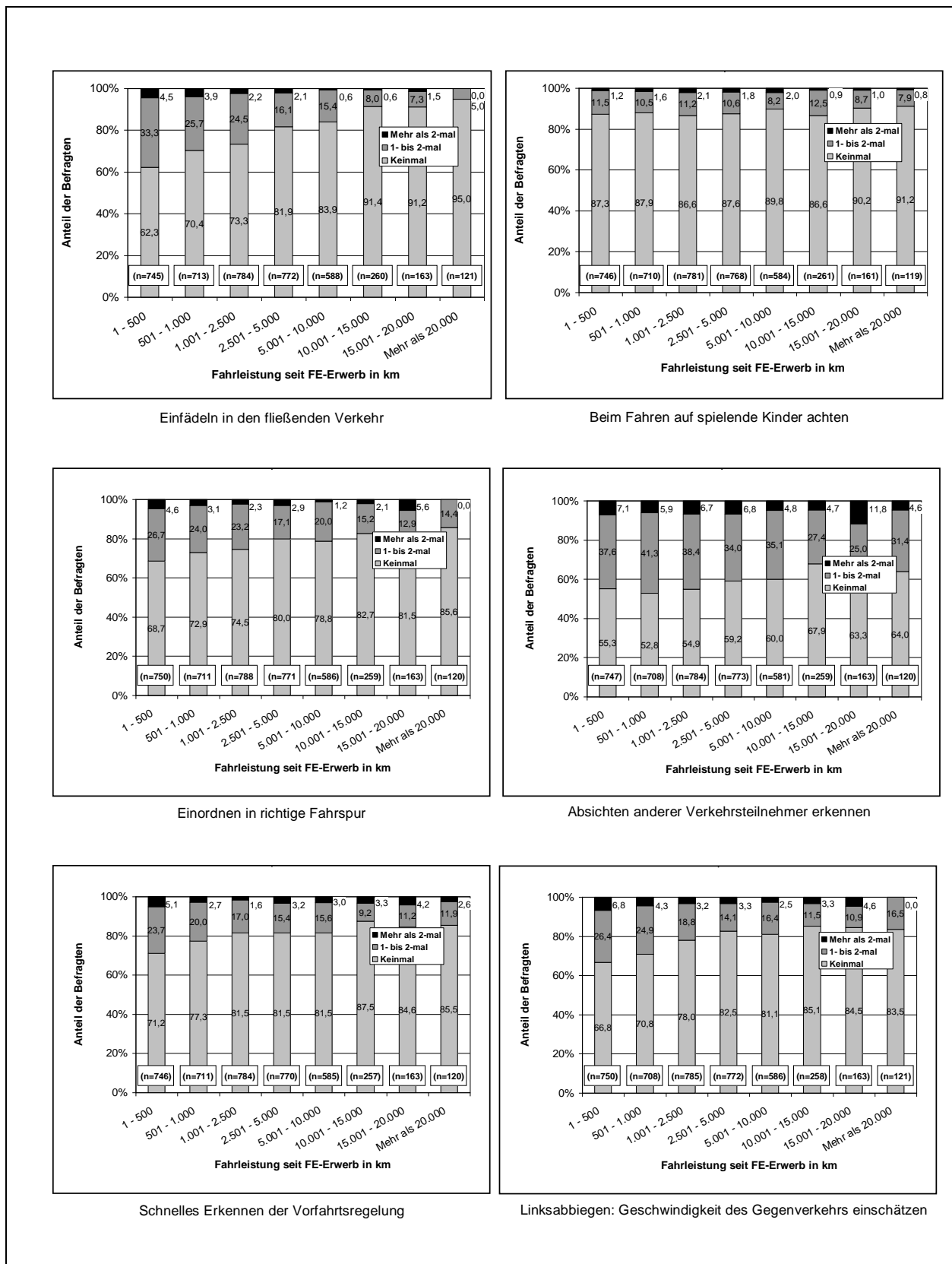


Bild 7-3: Fahrnsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8) – nach der bisherigen selbst geschätzten Gesamtfahrleistung als Pkw-Fahrer

Im Folgenden wird die Annahme geprüft, ob die Selbsteinschätzung der Fahrunsicherheiten mit der bisherigen Fahrleistung in Zusammenhang steht. Bild 7-3 gibt in Abhängigkeit von der Selbsteinschätzung der bisherigen Gesamtfahrleistung als Autofahrer zunächst einen Überblick über die Anteile der Fahranfänger, die hinsichtlich der sechs unterschiedenen Verkehrssituationen „kein-“, „1- bis 2“ oder „mehr als 2-mal“ verunsichert waren.¹⁴⁴

- Der signifikante Zusammenhang zwischen der bisherigen individuellen Fahrleistung und der zunehmenden Sicherheit beim „Einfädeln in den fließenden Verkehr“ ist offensichtlich. Je mehr Fahrpraxis die Fahranfänger vorweisen, desto sicherer fühlen sie sich diesbezüglich.
- Zwischen der selbst geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung und der Risikoeinschätzung „Beim Fahren auf spielende Kinder Achten“ zeigt sich hingegen kein verallgemeinerbarer Zusammenhang. Der Anteil der Fahranfänger, die sich diesbezüglich in den letzten vier Wochen unsicher gefühlt haben, ist über alle Fahrleistungsklassen hinweg kaum unterschiedlich und nimmt mit zunehmender Fahrleistung nur wenig ab.
- Deutlich erkennbar ist wiederum der Anstieg des Anteils der Fahranfänger, die sich mit zunehmender Gesamtfahrleistung hinsichtlich des Einordnens in die richtige Fahrspur in den letzten vier Wochen durchwegs sicher gefühlt haben. Der Zusammenhang zwischen der zum Ausdruck gebrachten Unsicherheit in dieser Verkehrssituation und der Gesamtfahrleistung ist signifikant.
- Dies gilt auch für den Zusammenhang zwischen der selbst geschätzten bisherigen Fahrleistung der Fahranfänger und dem richtigen Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer. Die Anteile der diesbezüglich sicheren Fahranfänger nimmt zwar mit zunehmender Fahrleistung zu, bleibt jedoch in allen Fahrleistungsklassen erkennbar hinter der Kompetenzentwicklung hinsichtlich der anderen unterschiedenen Verkehrssituationen zurück.
- Das schnelle Erkennen der Vorfahrtregelung an einer Kreuzung gelingt mit vermehrter Gesamtfahrleistung immer mehr Fahranfängern ohne Unsicherheiten. Der Zusammenhang zwischen

der beurteilten Aussage und den Fahrleistungskategorien ist ebenfalls statistisch signifikant.

- Dies gilt auch für den Zusammenhang zwischen der Aussage „Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen“ und der Selbstauskunft zur Gesamtfahrleistung der Fahranfänger. Auch hinsichtlich dieser Aussage kann eine tendenzielle Verbesserung der fahrpraktischen Kompetenzen mit zunehmender Fahrleistung statistisch verallgemeinert werden.

Für die weitere Analyse wird ein Gesamtindex für Unsicherheitsgefühle beim Autofahren im Straßenverkehr ermittelt. Hierfür werden die drei Antwortmöglichkeiten zu den Verkehrssituationen, in denen sich Fahranfänger möglicherweise in den letzten vier Wochen unsicher gefühlt haben („Keinmal“, „1- bis 2-mal“ und „Mehr als 2-mal“) dichotomisiert sowie mit „0“ („Nicht unsicher gefühlt“) und „1“ („Unsicher gefühlt“) verkodet und dann über alle sechs Verkehrssituationen aufaddiert. Auf dieser Grundlage errechnet sich eine Skala der Unsicherheit beim Autofahren, deren Wertebereich von „0“, d. h. die Fahranfänger haben sich in keiner der aufgelisteten Verkehrssituationen in den letzten vier Wochen unsicher gefühlt, bis „6“ reicht, d. h. sie haben sich in jeder der sechs unterschiedenen Verkehrssituationen in den letzten vier Wochen mindestens einmal unsicher gefühlt.

Im Anschluss wird die auf dieser Grundlage gebildete Unsicherheitsskala zunächst in Abhängigkeit zur Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und dann zur Selbsteinschätzung der Gesamtfahrleistung untersucht und jeweils bezogen auch die verschiedenen Teilpopulationen ausgewiesen.

Der Zuwachs an Fahrkompetenz bzw. der Rückgang der Unsicherheit mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer drückt sich auch in der graphischen Darstellung der Entwicklung des arithmetischen Mittelwertes der Unsicherheitsskala aus (vgl. Bild 7-4). Dieser ist für alle Fahranfänger in den ersten vier Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes deutlich am höchsten, sinkt im fünften bis achten Monat zunächst auf ein mittleres und im neunten bis zwölften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes auf ein erneut niedrigeres Niveau. Für westdeutsche Fahranfänger ist der entsprechende Kurvenverlauf nahezu identisch.

Ältere Fahranfänger bringen fast durchgängig mehr Unsicherheitsgefühle im Straßenverkehr zum Ausdruck als jüngere Fahranfänger. Der Kurvenverlauf für die älteren Fahranfänger sinkt von einem höheren Ausgangsniveau der Unsicherheit in starken Schwankungen auf ein nach zwölf Mona-

¹⁴⁴ Hier und nachfolgend handelt es sich bei der Differenzierung nach der selbst berichteten Gesamtfahrleistung um eine Querschnittsbetrachtung. Die Interpretation der Ergebnisse als Pseudo-Panel ist nur hinsichtlich des Fahrerlaubnisbesitzes statthaft.

ten schließlich niedrigeres Niveau im Vergleich zu den sog. „Früheinsteigern“. Deren Kurvenverlauf der Unsicherheitsgefühle ist insgesamt zwar einheitlicher, sinkt jedoch im ersten Jahr der Autobennutzung nur geringfügig.

Schließlich lassen sich die durchweg höheren Skalenwerte, d. h. die stärkeren Unsicherheitsgefühle, von Frauen im Vergleich zu männlichen Fahrerfängern deutlich erkennen. Beide Kurvenverläufe indizieren ein tendenzielles Sinken der Unsicherheitsgefühle bzw. eine Abnahme der fahrpraktischen Unerfahrenheit in den ersten zwölf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes.

Bild 7-5 wechselt die Perspektive und veranschaulicht die Entwicklung der Skala der Unsicherheiten in Abhängigkeit von der selbst geschätzten Ge-

samtfahrleistung der Fahrerfänger. Dabei ist sowohl für die Gesamtstichprobe als auch die westdeutschen Fahrerfänger ein nahezu durchgängiges Sinken der Skalenwerte mit zunehmender Fahrleistung zu konstatieren. Offensichtlich geht die Zunahme an Fahrerfahrung mit einer Abnahme von Unsicherheitsgefühlen im Straßenverkehr einher. Im Vergleich der beiden Altersgruppen zeigen ältere Fahrerfänger bis zu einer selbst geschätzten Fahrleistung von ca. 2.500 km höhere Skalenwerte, in zwei der drei höchsten Fahrleistungskategorien dagegen niedrigere Werte als die „Früheinsteiger“ ins Autofahren. In jeder Kategorie der selbst geschätzten Gesamtfahrleistung zeigen Frauen deutlich höhere Werte auf der Skala der Unsicherheiten als Männer.

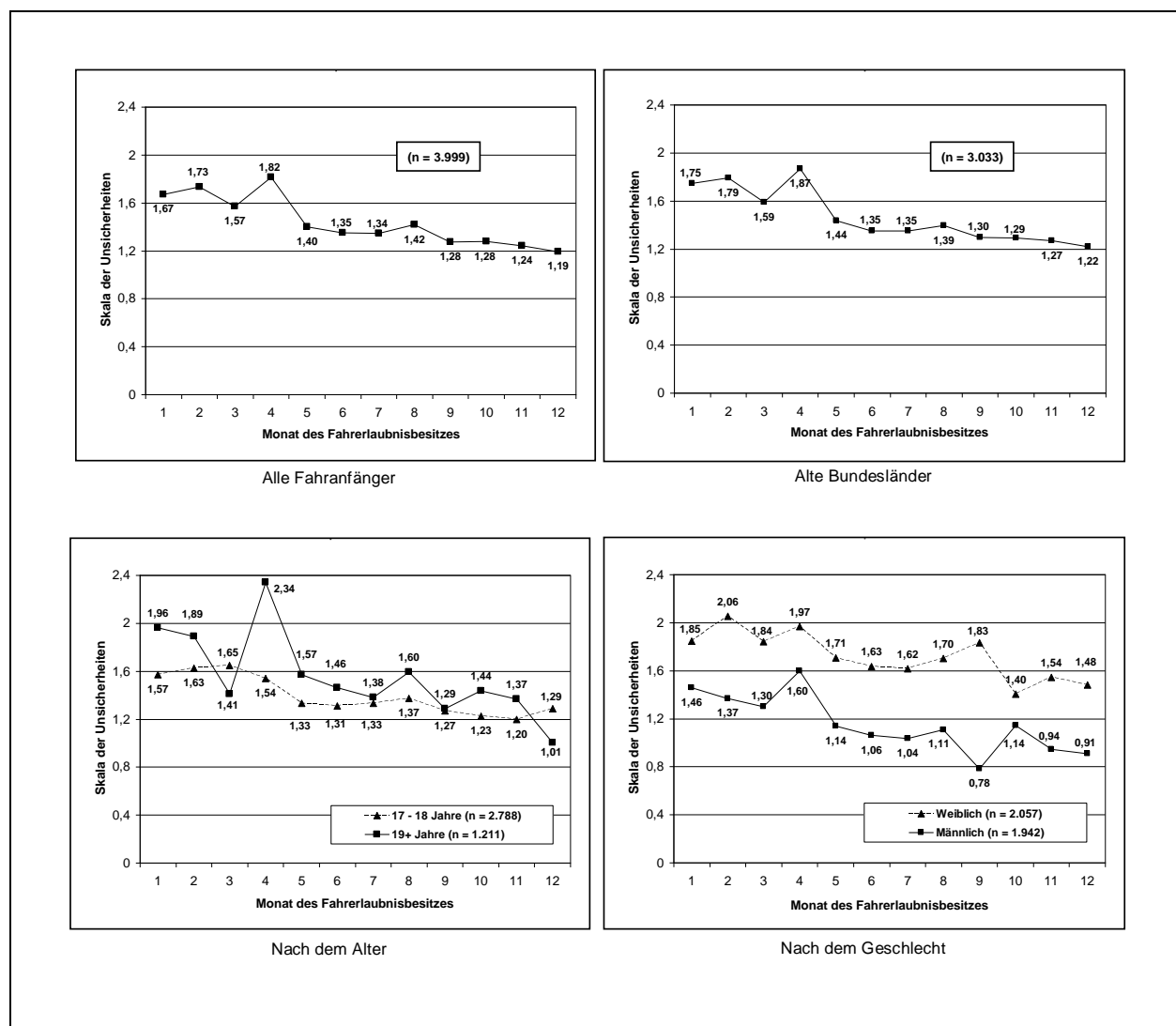


Bild 7-4: Skala der Fahrunsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8), für alle Fahrerfänger, Fahrerfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

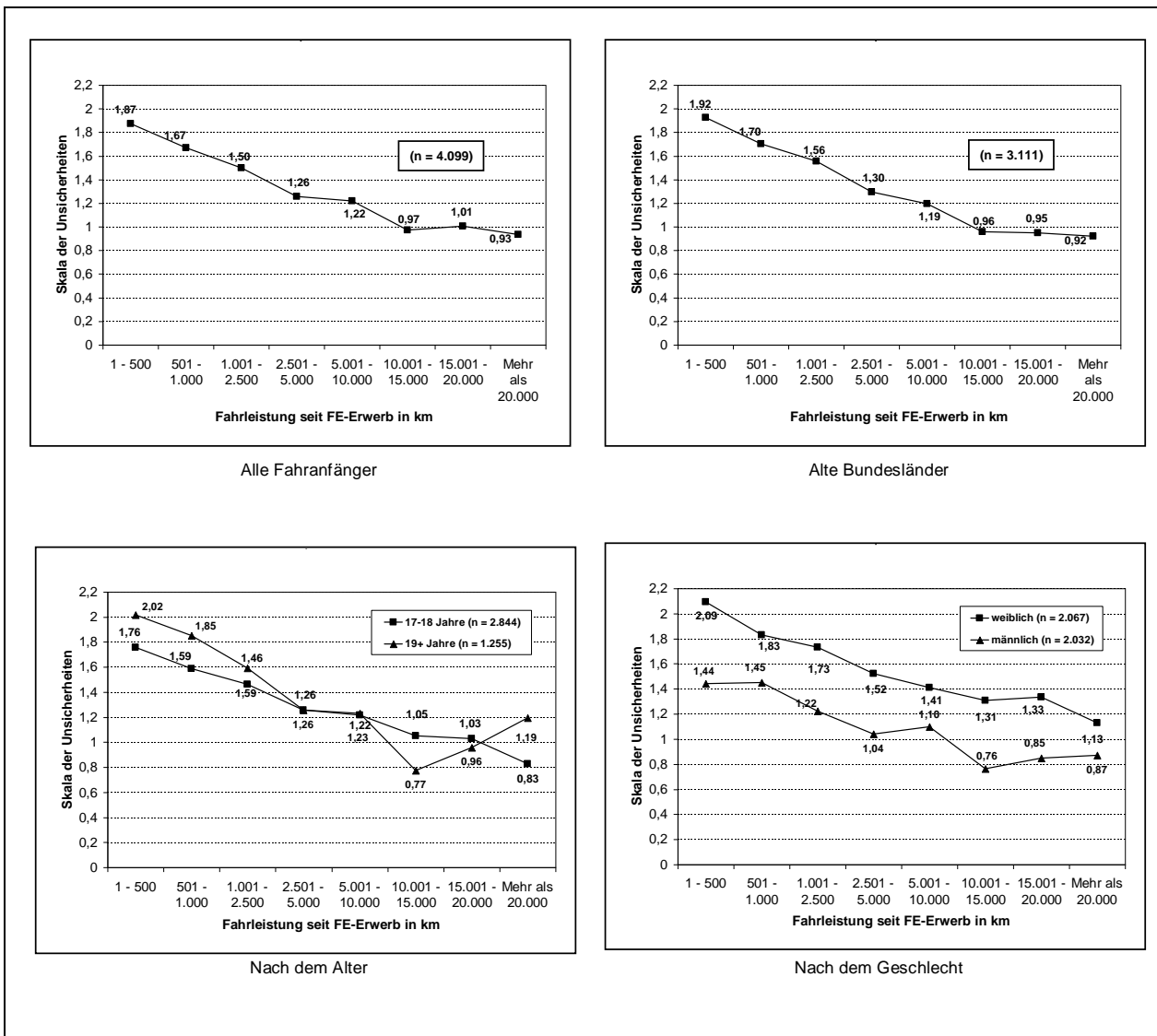


Bild 7-5: Skala der Fahrunsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8), für alle Fahrenfänger, Fahrenfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

In Bild 7-6 werden die durchschnittlichen Unsicherheits-Skalenwerte in Abhängigkeit von der selbst geschätzten Gesamtfahrleistung und dem Quartal der Fahrerlaubnisbesitzdauer abgetragen. Dabei fällt auf, dass sich die dargestellten Verläufe bis zu einer Fahrleistung von 10.000 km nur gering unterscheiden.¹⁴⁵ Egal ob bereits im 1. Quartal oder erst im 4. Quartal eine bestimmte selbst geschätzte Gesamtfahrleistung erreicht wird, die abgebildete Entwicklung der Werte auf der Skala der Unsicherheiten beim Autofahren verläuft nahezu

parallel. Diese Entwicklung deutet darauf hin, dass eine zunehmende Fahrleistung im Vergleich zur reinen Fahrerlaubnisbesitzdauer die wichtigere Einflussgröße auf das Sinken der Unsicherheitsgefühle bzw. die Verbesserung der Fahrfertigkeiten darstellt. Dies erscheint auch plausibel, denn Fahrfertigkeiten können nur in der Praxis des Autofahrens ausgebildet werden.

¹⁴⁵ Aufgrund weniger Fahrenfänger mit mehr als 10.000 km Fahrleistung bereits in den ersten drei Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes (1. Quartal), schlagen die für die entsprechenden Fahrleistungsklassen errechneten Skalenwerte sehr stark aus und sind nicht mehr aussagekräftig.

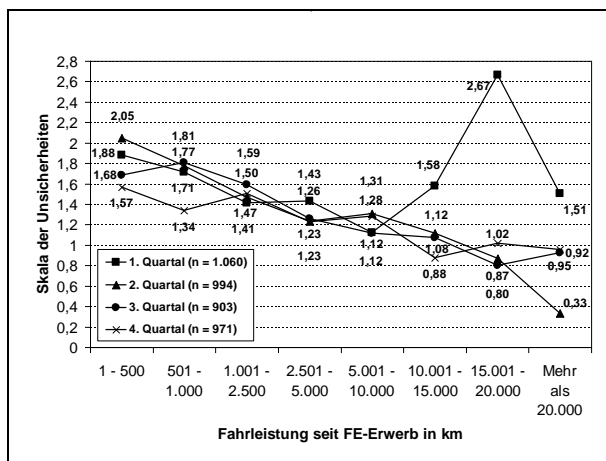


Bild 7-6: Skala der Fahrunsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8), für Fahranfänger mit unterschiedlicher Fahrerlaubnisbesitzdauer – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

Normiert man den Anteil der Fahranfänger, die irgendwann im Beobachtungszeitraum eine Unsicherheit zum Ausdruck bringen (Durchschnittswert der gesamten Stichprobe) auf den Wert „100“, dann lassen sich für jeden Monat des Fahrerlaubnisbesitzes die Abweichungen davon als Balken darstellen und in Prozentwerten interpretieren (vgl. Bild 7-7). In dieser Darstellung ist für alle Subpopulationen nachvollziehbar, dass in den ersten vier Monaten der Fahrkarriere mehr oder weniger stark überdurchschnittlich viele Fahranfänger Unsicherheitsgefühle im Straßenverkehr artikulieren. Ältere und männliche Fahranfänger tun sich dabei besonders hervor. Dagegen sinken die Anteile unsicherer Fahranfänger in den letzten vier Monaten des Beobachtungszeitraums überwiegend auf unterdurchschnittliche Werte.

7.1.2 Subgruppenspezifische Unterschiede der Fahrunsicherheiten

In Tab. 7-1a-c werden für die bereits bekannten Subgruppen die Anteile jener Fahranfänger dokumentiert, die sich in den letzten vier Wochen in einer der Verkehrssituationen ein- oder mehrmals unsicher gefühlt haben. Auch hierbei tritt die besonders starke Unsicherheit der Fahranfänger beim richtigen Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer in Form der jeweils höchsten relativen Häufigkeiten der Nennungen deutlich hervor. Hinsichtlich der unterschiedenen Subgrup-

pen lassen sich folgende statistisch signifikanten Befunde¹⁴⁶ zusammenfassen:

- In allen sechs Verkehrssituationen fühlen sich Frauen signifikant häufiger unsicher als Männer.
- 17- bis 18-jährige sog. „Früheinsteiger“ weisen zwar bei allen Verkehrssituationen die geringsten Anteile unsicherer Fahranfänger aus. Ein Zusammenhang zwischen dem Alter beim Fahrerlaubnisserwerb und der Unsicherheit in spezifischen Verkehrssituationen lässt sich jedoch weder für das Achten auf spielende Kinder noch für das Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer nachweisen. In der erstgenannten Verkehrssituation fühlen sich Fahranfänger jeglichen Alters ähnlich sicher, in der zweitgenannten ähnlich unsicher.
- Die räumliche Dichotomisierung in West und Ost erweist sich zur Exploration von Unterschieden in der fahrpraktischen Unerfahrenheit als zu abstrakt. Es lassen sich keine Zusammenhänge zwischen der fahrpraktischen Unerfahrenheit und der regionalen Herkunft nachweisen.
- Die Differenzierung nach dem Regionsgrundtyp (Agglomerationsräume, verstärkte Räume, ländliche Räume) offenbart nur einen einzigen signifikanten Zusammenhang mit einer Verkehrssituation, die typischerweise mit steigender Verkehrsdichte auch zunehmend schwieriger zu meistern ist: Fahranfänger aus Agglomerationsräumen berichten aus den letzten vier Wochen relativ am häufigsten Gefühle der Unsicherheit auf mehrspurigen Straßen, beim „Einordnen auf die richtige Fahrspur“.
- Signifikante Zusammenhänge lassen sich hinsichtlich dieses Multitasking-Problems auch für die Dichotomisierung „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ finden. Darüber hinaus unterscheiden sich Fahranfänger aus Städten auch hinsichtlich des zweiten Multitasking-Problems „Einfädeln in den fließenden Verkehr“ von ihren Pendanten aus Landkreisen. Eventuell schlägt hier die Gelegenheitsstruktur in Form des vergleichsweise häufigeren Auftretens dieser Verkehrssituationen im städtischen Umfeld durch.

¹⁴⁶ Hierbei wird der Zusammenhang zwischen dem dichotomisierten Auftreten / Nicht-Auftreten einer Unsicherheit und der jeweiligen unabhängigen Variable gemessen.

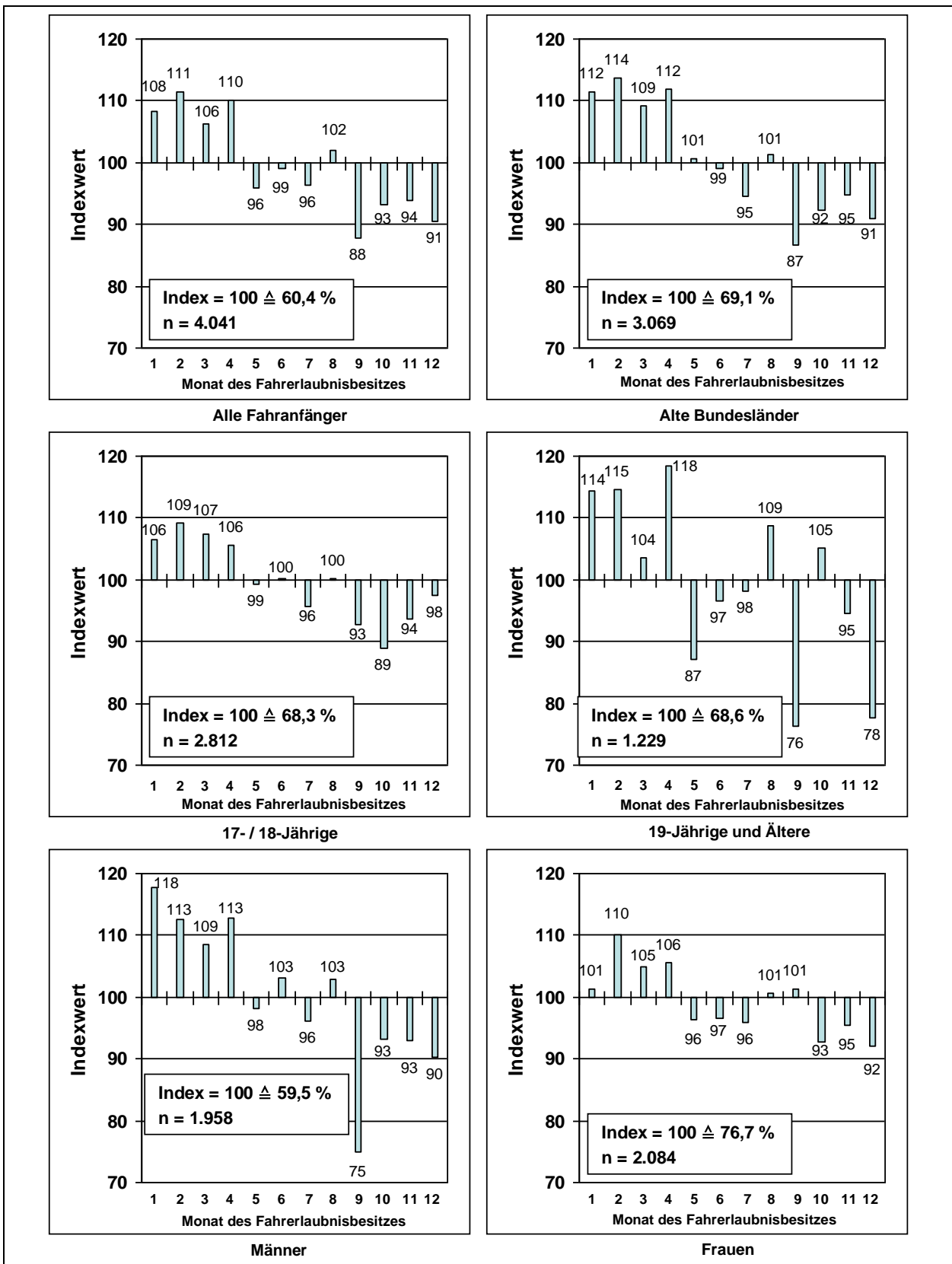


Bild 7-7: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von den jahresdurchschnittlichen Anteilen der Fahranfänger mit Fahrnsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

- Bei drei von sechs Verkehrssituationen lässt sich ein signifikanter Zusammenhang mit dem Vorliegen bzw. Fehlen eines Migrationshintergrundes bei Fahranfängern feststellen: „Beim Fahren auf spielende Kinder achten“, „Auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen“ und „Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen“. Hier sind es jeweils die Fahranfänger mit Migrationshintergrund, die verstärkt entsprechende fahrpraktische Unsicherheiten berichten.
 - In der Unterscheidung der Fahranfänger nach dem Schulabschluss erweisen sich nur drei Zusammenhänge mit Verkehrssituationen als signifikant. Dies sind das „Einfädeln in den fließenden Verkehr“, das „Einordnen in die richtige Fahrspur auf mehrspurigen Straßen“ und das „richtige Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer“. Hinsichtlich jeder dieser Verkehrssituationen berichten Abiturienten am häufigsten über Unsicherheitsgefühle.
 - Differenziert man schließlich nach den drei bereits bekannten Berufsbereichen, zeigen sich zu fünf Verkehrssituationen signifikante Zusammenhänge, lediglich hinsichtlich des schnellen Erkennens der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung fühlen sich Fahranfänger aus allen Berufsbereichen ähnlich (un-)sicher. Fahranfänger aus den Bereichen Metall, Bau, Elektro- und Sicherheitsbereich artikulieren durchgängig am seltensten Unsicherheitsgefühle.
- Zusammenfassend zeigen sich durchgehende Zusammenhänge lediglich zwischen den Aspekten der fahrpraktischen Unerfahrenheit und dem Geschlecht sowie (eingeschränkt) dem Berufsbereich der Fahranfänger. Für das zum Ausdruck gebrachte Ausmaß der Unsicherheit sind die Gelegenheitsstrukturen aufgrund raum- und siedlungsstruktureller Unterschiede nur hinsichtlich der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ und nur in spezifischen Verkehrssituationen von Bedeutung.

Verkehrssituationen	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft	
	Mann	Frau	17 / 18	19-24	25+	West	Ost
	%						
Einfädeln in den fließenden Verkehr	16,3	30,6	22,9	22,9	34,3	23,5	23,4
Beim Fahren auf spielende Kinder achten	10,8	13,5	12,5	10,0	13,9	12,7	10,3
In die richtige Fahrspur einordnen	17,1	31,0	22,3	26,5	31,8	24,3	23,8
Absichten anderer Verkehrsteilnehmer	38,5	46,5	42,4	45,1	39,0	42,8	41,5
Vorfahrtsregelung an Kreuzung erkennen	17,3	23,7	19,1	23,4	25,1	20,1	21,3
Linksabbiegen: Geschwindigkeit Gegenverkehr	16,8	29,5	21,7	27,6	25,6	23,3	22,8

Tab. 7-1a: Fahrsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8) – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb und der regionalen Herkunft (je nach Verkehrssituation und Subgruppe unterschiedliche n)

Verkehrssituationen	Regionsgrundtyp			Raumeinheit		Migration	
	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Kreisfreie Stadt	Landkreis	Nein	Ja
	%						
Einfädeln in den fließenden Verkehr	25,8	21,7	21,4	26,0	22,6	22,9	26,9
Beim Fahren auf spielende Kinder achten	11,2	12,8	13,3	11,2	12,6	11,4	15,8
In die richtige Fahrspur einordnen	26,7	23,9	17,6	28,5	22,2	23,3	28,6
Absichten anderer Verkehrsteilnehmer	42,7	43,1	41,5	45,6	41,6	43,0	40,7
Vorfahrtsregelung an Kreuzung erkennen	20,6	19,5	21,9	19,6	20,9	20,1	22,8
Linksabbiegen: Geschwindigkeit Gegenverkehr	23,6	22,1	24,3	24,6	22,7	22,5	27,2

Tab. 7-1b: Fahrsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8) – nach dem Regionsgrundtyp, der Raumeinheit und dem Migrationshintergrund (je nach Verkehrssituation und Subgruppe unterschiedliche n)

Verkehrssituationen	Schulabschluss					Berufsbereich		
	Ohne / Förder-schule	Haupt-schule	Mitt-lere Reife	FH-Reife	Abitur	Metall, Bau, Elektro	Ande-re	Schü-ler, Studen-ten
	%							
Einfädeln in den fließenden Verkehr	24,6	17,2	20,2	25,0	28,6	8,2	23,8	27,8
Beim Fahren auf spielende Kinder achten	13,7	11,4	11,0	12,4	13,0	7,3	11,8	13,6
In die richtige Fahrspur einordnen	21,4	22,9	21,9	24,6	26,8	10,5	26,0	25,5
Absichten anderer Verkehrsteilnehmer	44,8	34,9	39,8	42,7	48,0	31,1	42,0	46,6
Vorfahrtsregelung an Kreuzung erkennen	23,1	17,5	21,4	22,1	20,4	15,4	22,2	20,1
Linksabbiegen: Geschwindigkeit Gegenverkehr	23,8	21,8	23,6	25,6	22,8	15,3	25,4	22,8

Tab. 7-1c: Fahrunsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8) – nach dem Schulabschluss und der Berufsgruppe (je nach Verkehrssituation und Subgruppe unterschiedliche n)

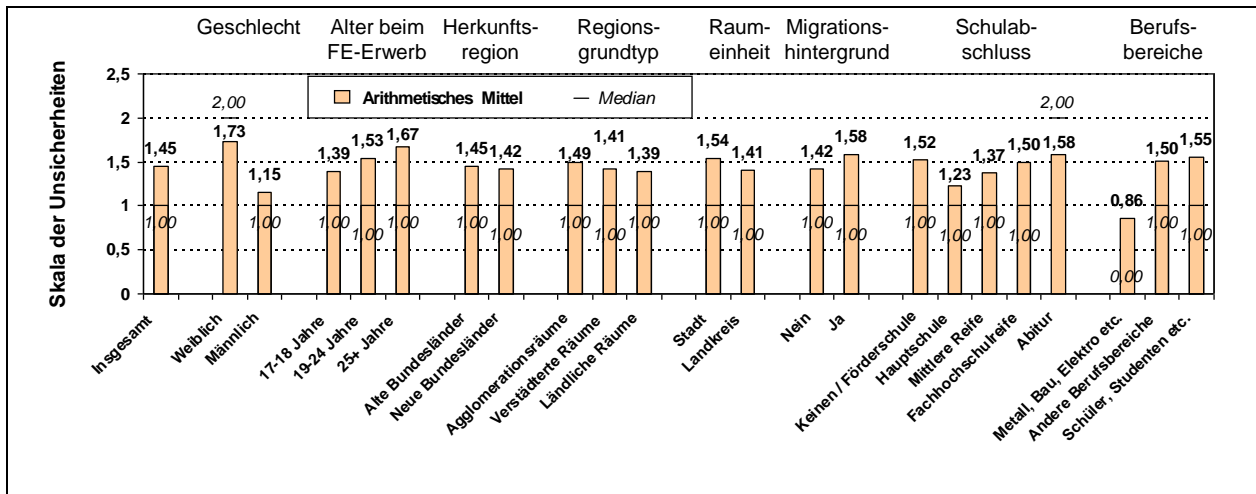


Bild 7-8: Skala der Fahrunsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.173)

Bild 7-8 informiert über die Mittelwerte und Mediane der relevanten Subgruppen auf der bereits in Kapitel 7.1.1 beschriebenen Skala der Unsicherheit. Als statistisch signifikant erweisen sich die Mittelwertunterschiede nach

- dem Geschlecht, wobei Frauen deutlich stärker Unsicherheitsgefühle berichten als Männer,
- dem Alter beim Fahrerlaubnis-Erwerb, wobei mit zunehmendem Alter vermehrt Unsicherheitsgefühle artikuliert werden,
- der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“, wobei unter Fahranfängern aus Städten die Unsicherheitsgefühle weiter verbreitet sind,
- dem Migrationshintergrund, der auf vermehrte Unsicherheitsgefühle unter Fahranfängern mit Migrationshintergrund verweist,
- dem Schulabschluss, der die ausgeprägtesten Unsicherheitsgefühle unter Fahranfängern mit

(angestrebtem) Abitur und die geringsten Unsicherheiten unter Hauptschülern lokalisiert und

- den Berufsbereichen der Fahranfänger, die einen deutlichen Unterschied zwischen Fahranfängern aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich einerseits und den anderen beiden unterschiedlichen Berufsbereichen andererseits kundtun.

Bei diesen Differenzierungen nach den soziodemographischen Variablen zielen die Aussagen jedoch nicht darauf ab, dass z. B. Fahranfängern eines bestimmten Geschlechts vermehrte Unsicherheiten im Straßenverkehr aufgrund ihrer Geschlechtszugehörigkeit unterstellt werden, das Geschlecht also die unterschiedlichen Unsicherheitsgrade „erklären“ würde. Vielmehr sind die unabhängigen soziodemographischen Variablen lediglich Stellvertreter, sog. „Proxy“- oder Näherungsvariablen, für die deutlich unterschiedliche durch-

schnittliche Fahrerfahrung in den jeweiligen Subgruppen (vgl. Kapitel 5).

7.2 Verbreitung von Extramotiven des Autofahrens unter Fahranfängern

In seiner Untersuchung zum Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer konstruiert SCHULZE (1999) unter anderem auch eine eindimensionale Skala der Extramotive beim Fahren. Hierzu fasst er Items zusammen, „... die die Tendenz eines psychologischen Missbrauchs des Autofahrens zum Ausdruck bringen“ (SCHULZE 1999: 19). Damit zielt der Autor auf die Erfassung der Befriedigung von Bedürfnissen wie „... Spannungssuche, Wettstreit und Imponiergehabe“ (SCHULZE 1999: 33). Die vorliegende Fahranfängerbefragung greift vier der Items aus der Fragenbatterie von SCHULZE (1999) auf¹⁴⁷ und erfragt die Zustimmung bzw. Ablehnung zu folgenden Extramotiven beim Autofahren:

- „Beim Autofahren will ich etwas erleben.“
- „Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren.“
- „Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden.“
- „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig.“

7.2.1 Entwicklung der Extramotive von Fahranfängern

Bild 7-9 veranschaulicht die Entwicklung der Häufigkeitsverteilung der Extramotive über die Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes. Dabei ist über das gesamte erste Jahr der Fahrkarriere die Ausprägung des Extramotivs „Beim Autofahren will ich etwas erleben“ am stärksten und die Extramotivation hinsichtlich eines gewollten Nervenkitzels am geringsten. In der Gesamtstichprobe und unter westdeutschen Fahranfängern sinkt die Zustimmung zum meistgenannten Extramotiv im Verlauf des ersten halben Jahres. Die anderen drei Extramotive lassen im Jahresverlauf keine eindeutige Entwicklungstendenz erkennen. Bei dem meistgenannten Extramotiv zeigen sich zudem Alters- und Geschlechtsunterschiede. Autofahren als Erlebnis findet unter „Früheinsteigern“ im Vergleich zu älteren

¹⁴⁷ Vgl. Frage 5 im Fragebogen, Kapitel 4.1.3. Dabei handelt es sich um die Items V148, V152, V167 und V169 bei SCHULZE (1999).

Fahranfängern sowie unter Männern im Vergleich zu Frauen jeweils eine höhere Zustimmung.

Vercodet man die Antwortalternativen zu den erfragten Extramotiven mit „0“ („Nicht genannt“) oder „1“ („Genannt“) und addiert diese Werte über alle vier Items, errechnet sich eine additive Skala der Extramotive mit einem Wertebereich von „0“, d. h. es werden keinerlei Extramotive genannt, bis „4“ („Sehr stark“), d. h. alle erfragten Extramotive werden durch den Fahranfänger zum Ausdruck gebracht.¹⁴⁸

In der Gesamtstichprobe schwankt der Anteil der Fahranfänger, die keine Extramotive zum Ausdruck bringen, im gesamten Zwölfmonatszeitraum zwischen 60 % und 70 % (vgl. Bild 7-10). Der Anteil junger Fahrer mit „geringen“ Extramotiven geht das erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes über mit starken Schwankungen nur leicht zurück, der Anteil von Fahranfängern mit „ausgeprägten“ Extramotiven oszilliert in der gesamten Zeit um die 10 %. „Starke“ und „sehr starke“ Extramotive bringt stets weniger als jeder zwanzigste Fahranfänger zum Ausdruck. Damit erweisen sich Extramotive des Fahrens als über das gesamte erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes relativ dauerhafte Persönlichkeitscharakteristika der Fahrnovizen. Die entsprechenden Kurvenverläufe für westdeutsche Fahranfänger verlaufen entsprechend denen der Gesamtstichprobe. Beim Vergleich der altersspezifischen Kurvenverläufe ist der Niveauunterschied hinsichtlich der Fahranfänger ohne Extramotive deutlich zu erkennen. Während die Anteile der Fahranfänger mit „geringen“ Extramotiven unter den sog. „Früheinsteigern“ im Gesamtzeitraum leicht fallen, scheinen sie unter den älteren Fahranfängern anzusteigen. Im Vergleich der geschlechtsspezifischen Kurvenverläufe wird das deutlich höhere Niveau der weiblichen Fahranfänger ohne Extramotive auf der einen Seite und die auf höherem Niveau verlaufenden Kurven der „gering“ und „ausgeprägt“ mit Extramotiven belasteten männlichen Pendanten auf der anderen Seite ebenfalls deutlich erkennbar. Der Gesamtanteil der Fahranfänger mit „starken“ und „sehr starken“ Extramotiven liegt in sieben Monaten zwischen 5 % und 10 %.

¹⁴⁸ Die Skala der Extramotive ist nicht normalverteilt. Die Dokumentation der Entwicklung ihrer arithmetischen Mittelwerte wäre deshalb unangemessen. Stattdessen werden die relativen Häufigkeiten der Skalenwerte in den relevanten Subgruppen berichtet.

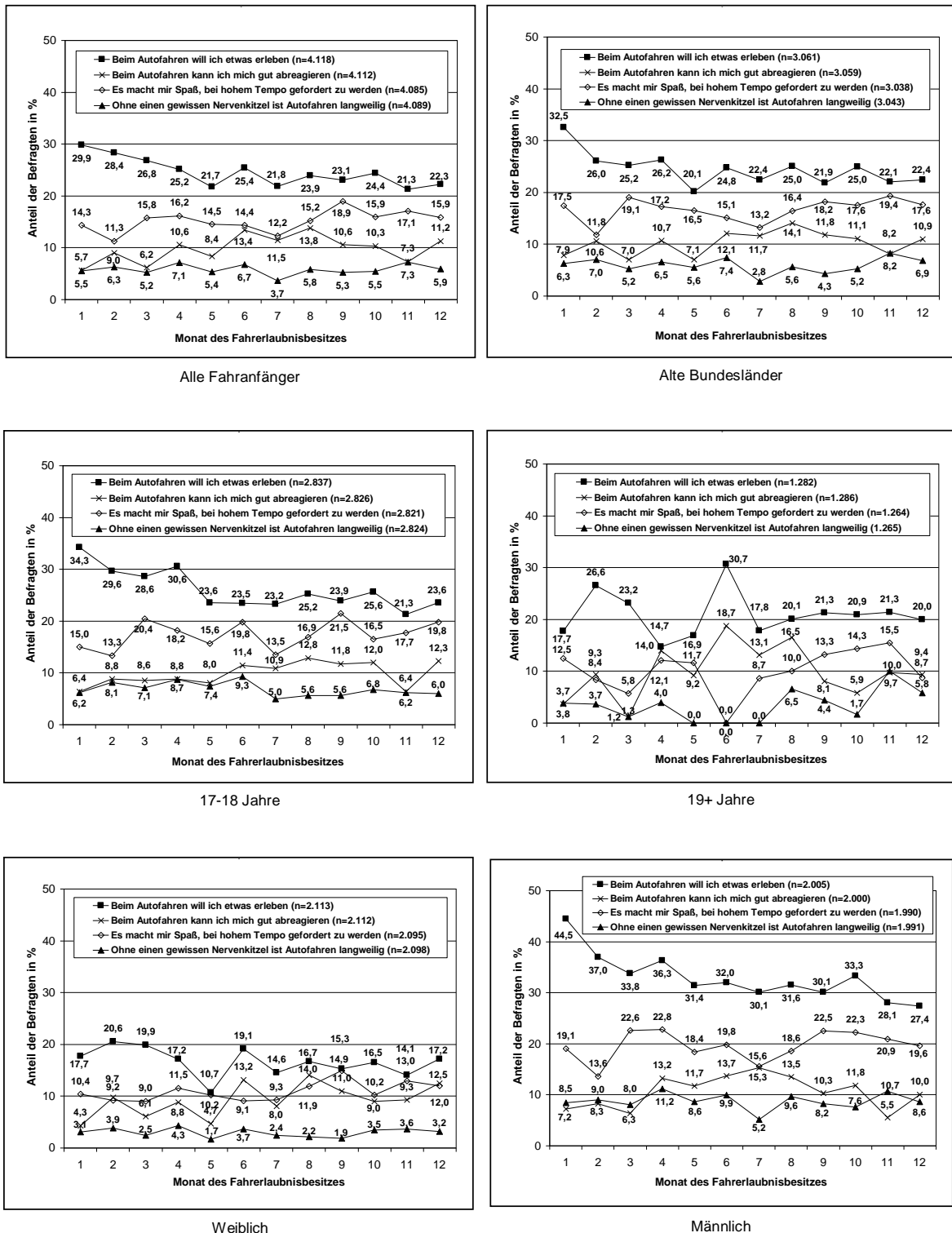
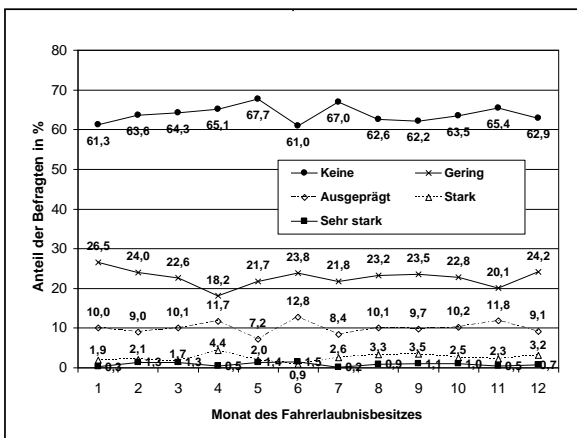
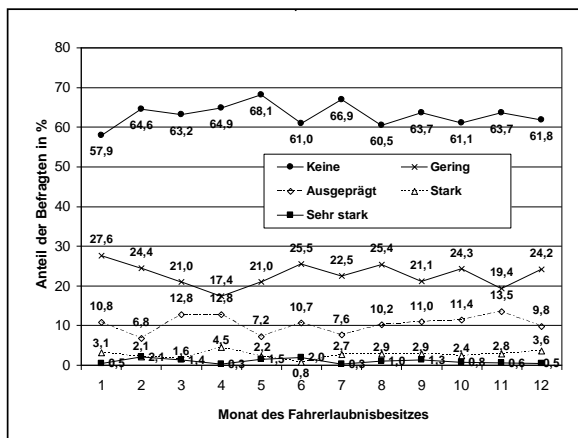


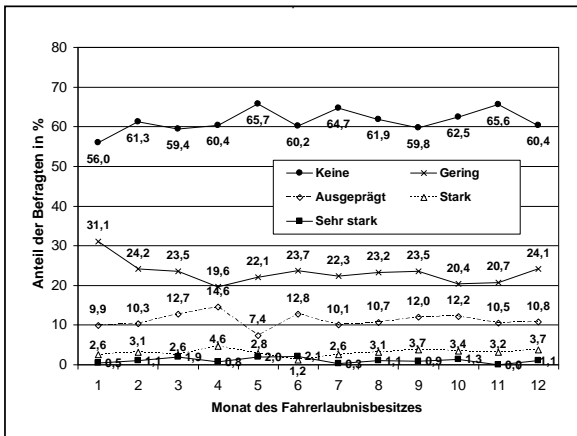
Bild 7-9: Extramotive der Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



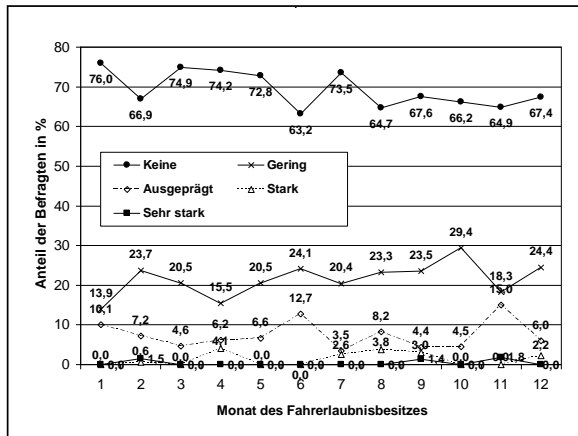
Alle Fahranfänger (n = 4.066)



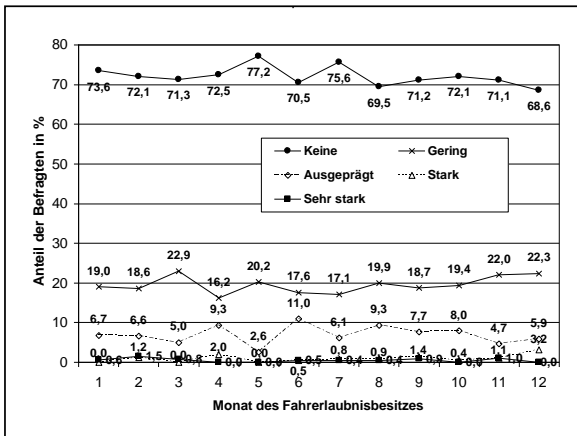
Alte Bundesländer (n = 3.047)



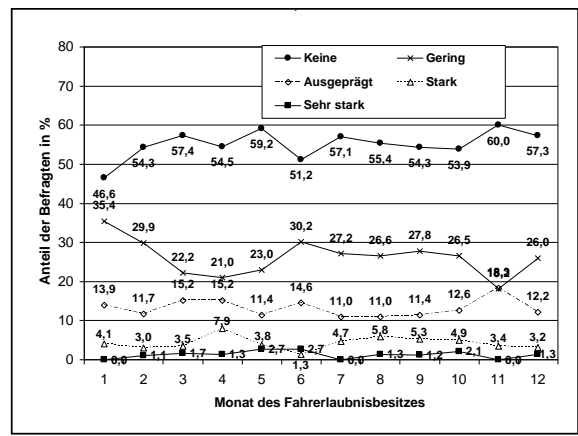
17-18 Jahre (n = 2.807)



19+ Jahre (n = 1.260)



Weiblich (n = 2.084)



Männlich (n = 1.982)

Bild 7-10: Skala der Extramotivie der Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

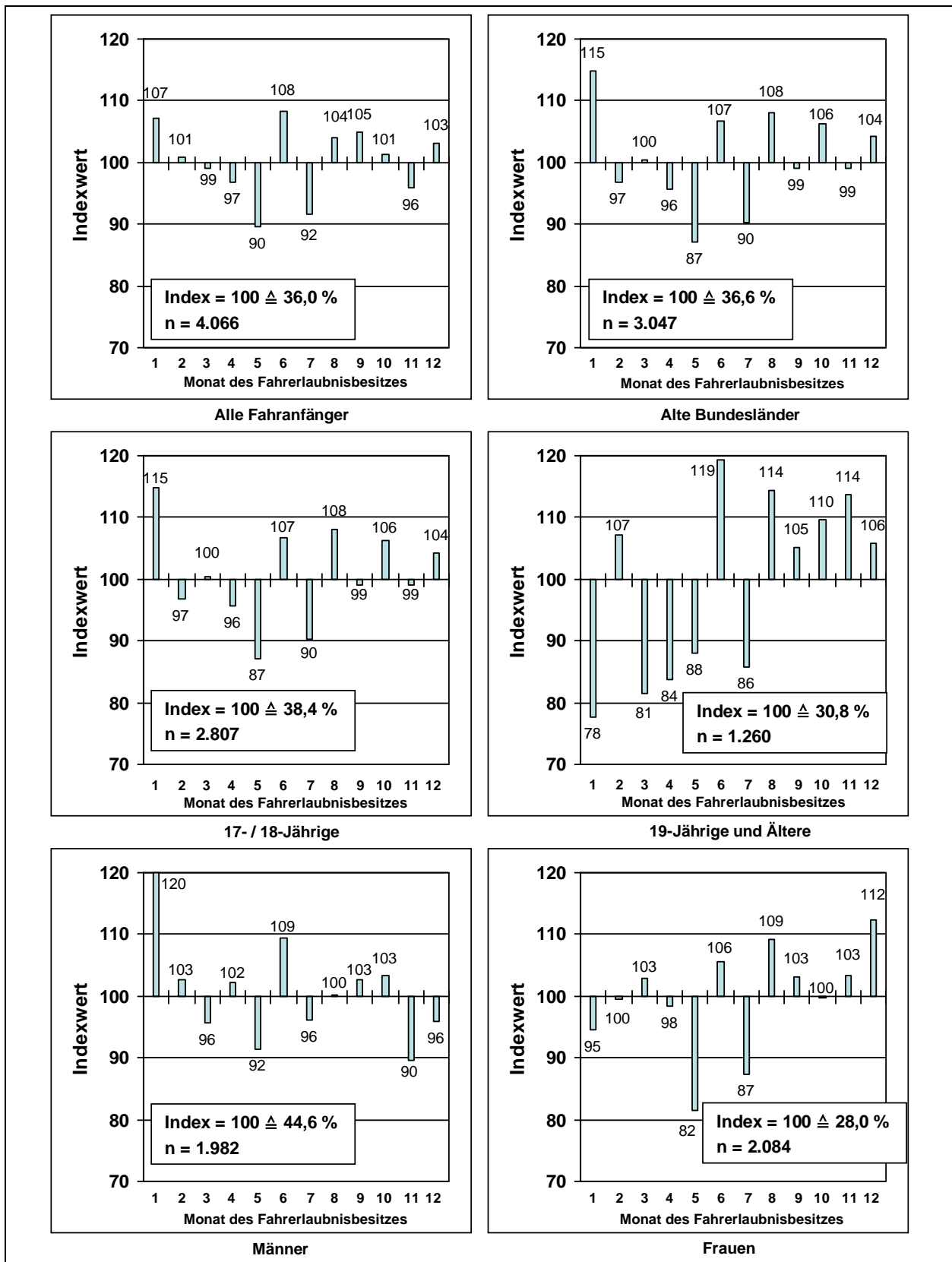
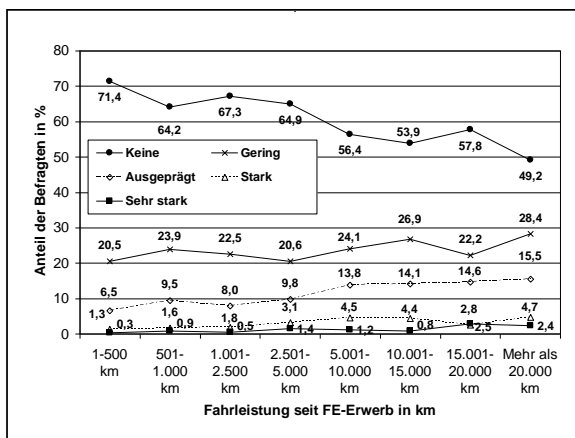
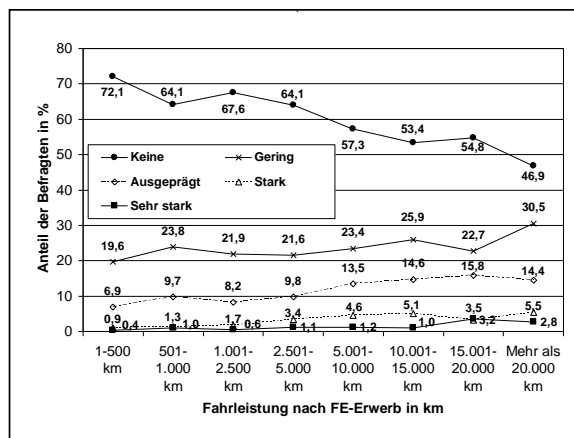


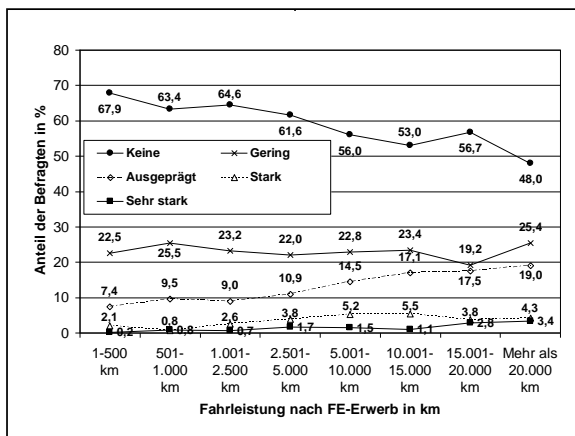
Bild 7-11: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von den jahresdurchschnittlichen Anteilen der Fahranfänger mit Extramotiven des Autofahrens im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes



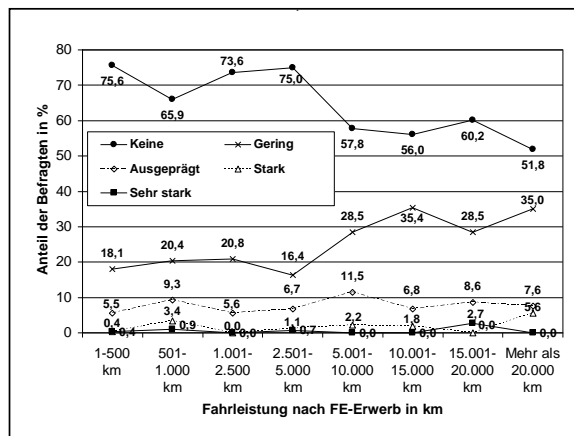
Alle Fahranfänger (n = 4.153)



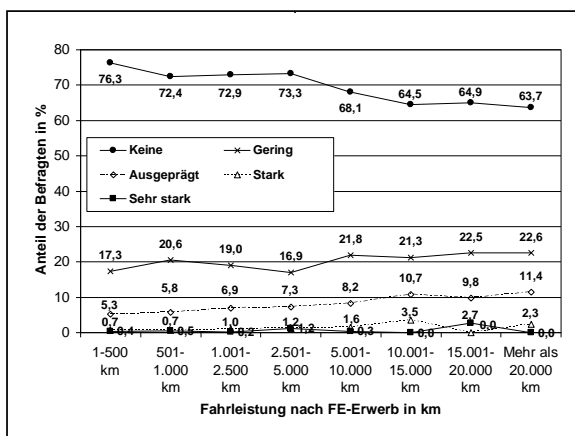
Alte Bundesländer (n = 3.129)



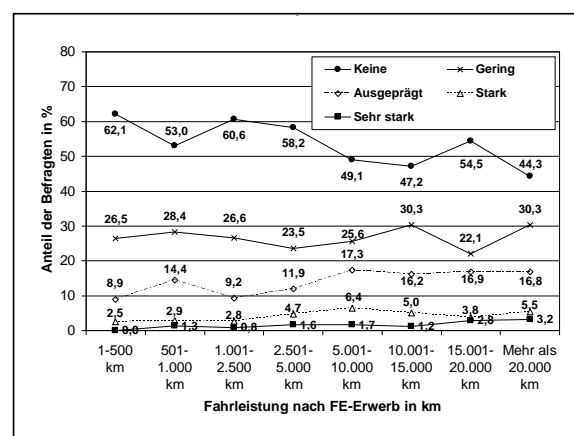
17-18 Jahre (n = 2.850)



19+ Jahre (n = 1.303)



Weiblich (n = 2.091)



Männlich (n = 2.062)

Bild 7-12: Skala der Extramotive der Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

Zur Veranschaulichung des Ausprägungsgrades von Extramotiven beim Autofahren im Entwicklungsverlauf wird erneut auf eine grafische Darstellung auf Grundlage eines Indexwertes zurückgegriffen. In Bild 7-11 wird – für alle Fahranfänger sowie die relevanten Subgruppen – der jeweilige jahresdurchschnittliche Anteil von Fahranfängern mit Extramotiven auf den Wert „100“ normiert. Für jeden Monat des Fahrerlaubnisbesitzes zeigen die abgebildeten Balken entweder einen über- oder unterdurchschnittlichen Anteil von Fahrern mit Extramotiven an. Dabei ergibt sich ein uneinheitliches Bild. Während Fahranfänger aus den alten Bundesländern, „Früheinsteiger“ und Männer gleich zu Beginn ihrer Fahrkarriere zwischen 15 % und 20 % überdurchschnittliche Anteile extramotivierter Fahranfänger ausweisen, finden sich bei älteren Fahrern im Vergleich zum Jahresmittel nur 78 % und unter Frauen 95 % Fahranfänger mit Extramotiven. Entsprechend der fehlenden eindeutigen zeitlichen Entwicklung in Bild 7-10 erscheinen auch die abwechselnden über- und unterdurchschnittlichen Abweichungen vom ganzjährigen Anteilswert an Fahranfängern mit Extramotiven nur schwer zu „glätten“ und in einer Tendenz zusammenzufassen. Am ehesten kann noch für ältere und für weibliche Fahranfänger eine Tendenz von anfänglich unter- zu später überdurchschnittlichen Anteilen extramotivierter Fahranfänger behauptet werden.

Auch hinsichtlich der zum Ausdruck gebrachten Extramotive der Fahranfänger soll wieder der Zusammenhang mit der selbst geschätzten Gesamtfahrleistung nachvollzogen werden (vgl. Bild 7-12). Dabei ist zu erkennen, dass der Anteil der Fahranfänger ohne Extramotive mit zunehmender Fahrleistung erheblich abnimmt und umgekehrt der Anteil der jungen Fahrer mit „geringen“ oder „ausgeprägten“ Extramotiven parallel dazu ansteigt. Der Zusammenhang zwischen Extramotiven und Fahrleistung ist statistisch signifikant. Je höher die selbst geschätzte bisherige Gesamtfahrleistung der Fahranfänger ausfällt, umso stärker sind die zum Ausdruck gebrachten Extramotive des Fahrens. Dies gilt für die Gesamtstichprobe, die westdeutschen jungen Fahrer, beide Altersgruppen und die männlichen Fahranfänger, nicht jedoch für die Frauen.

7.2.2 Subgruppenspezifische Unterschiede der Extramotive von Fahranfängern

Bild 7-13 veranschaulicht die subgruppenspezifischen Unterschiede in der Zustimmung zur Aussage „Beim Autofahren will ich etwas erleben“. Als

statistisch signifikant erweisen sich die Zusammenhänge zwischen der Beantwortung dieses Items und dem Geschlecht, dem Schulabschluss und dem Berufsbereich. Die in dieser Aussage ausgedrückte Tendenz zum Missbrauch des Autofahrens ist besonders unter Männern, Hauptschülern und Fahranfängern aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich zu erkennen.

Bild 7-14 visualisiert die jeweiligen Anteile der Zustimmung zur Aussage „Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren“. Hierbei lassen sich – statistisch signifikante – Zusammenhänge mit dem Alter beim Fahrerlaubniswerb, dem Migrationshintergrund, dem Schulabschluss und dem Berufsbereich nachweisen. 25-jährige und ältere Späteinsteiger stimmen dieser Aussage ebenso vermehrt zu, wie junge Fahrer mit Migrationshintergrund und Fahranfänger mit Fachhochschulreife. Nichterwerbstätige äußern deutlich weniger Zustimmung als Erwerbstätige, unabhängig vom Berufsbereich.

Die subgruppenspezifischen Unterschiede in der Zustimmung zur Aussage „Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“ finden sich in Bild 7-15. Als verallgemeinerbar erweisen sich die Zusammenhänge zwischen der Beantwortung dieser Aussage und dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb, der regionalen Herkunft, dem Migrationshintergrund und den Berufsbereichen. Dabei ragen Männer, die Gruppe der Früheinsteiger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, Fahranfänger mit Migrationshintergrund und Fahrer aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich deutlich heraus.

Die Zustimmung zur Aussage „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig“ wird in Bild 7-16 subgruppenspezifisch differenziert. Als statistisch signifikant erweisen sich die Zusammenhänge zwischen der Beantwortung dieser Aussage und dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb, dem Regionsgrundtyp, dem Schulabschluss und dem Berufsbereich. Erneut bejahen Männer und die jüngsten Fahranfänger die in Frage stehende Aussage am häufigsten. Darüber hinaus steigt die Zustimmung mit abnehmender siedlungsstruktureller Dichte. Hinsichtlich des Schulabschlusses ist die Zustimmung zu dieser Aussage unter Hauptschülern und hinsichtlich der Berufsbereiche unter den Fahranfängern aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich jeweils am höchsten.

Im Überblick erweist sich lediglich eine „unabhängige“ Variable bei allen vier getesteten Aussagen als diskriminierungsfähig, nämlich der Berufsbereich. Die Risikogruppe der Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich outet

sich als besonders stark „extramotiviert“. Die Problematik der Extramotive beim Fahren ist unter Männern deutlich weiter verbreitet als unter Frauen. Während die 17- bis 18-jährigen „Früheinsteiger“ sich als besonders spaß- und thrillorientiert zu erkennen geben, ist das Abreagieren verstärkt unter den sog. „Späteinsteigern“ verbreitet. Die Zusammenhänge mit dem Bildungsniveau der Fahrer sind uneinheitlich. Ein signifikanter Unterschied hinsichtlich des Migrationshintergrundes ist lediglich beim Abreagieren und dem „Spaß bei hohem Tempo“ nachweisbar. Raum- bzw. Siedlungsstrukturen diskriminieren nur vereinzelt.

Tab. 7-2a-c differenziert die fünfstufige Skala der Extramotive (vgl. Abschnitt 7.2.1) nach den relevanten Subgruppen. Dabei ergeben sich signifikante Zusammenhänge zwischen allen soziodemographischen Variablen und der Skala der

Extramotive: Hinsichtlich des Geschlechts zeigen Männer eine deutlich stärkere Ausprägung der Extramotive als Frauen, bei den 17- bis 18-jährigen sog. „Früheinsteigern“ sind Extramotive ebenfalls in stärkerem Maße ausgeprägt als unter älteren Fahrerinnen. Fahrerinnen mit Migrationshintergrund weisen signifikant stärkere Extramotive auf als ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund. Hinsichtlich des Schulabschlusses zeigen sich besonders die Hauptschüler und junge Fahrer mit Fachhochschulreife als belastet. Die höchsten Werte auf der Skala der Extramotive weist die Risikogruppe aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich auf. Zusammenhänge zwischen dieser Skala und den raumbezogenen Variablen der regionalen Herkunft, des Regionsgrundtyps und der Raumeinheit (kreisfreie Stadt versus Landkreis) lassen sich dagegen nicht feststellen.

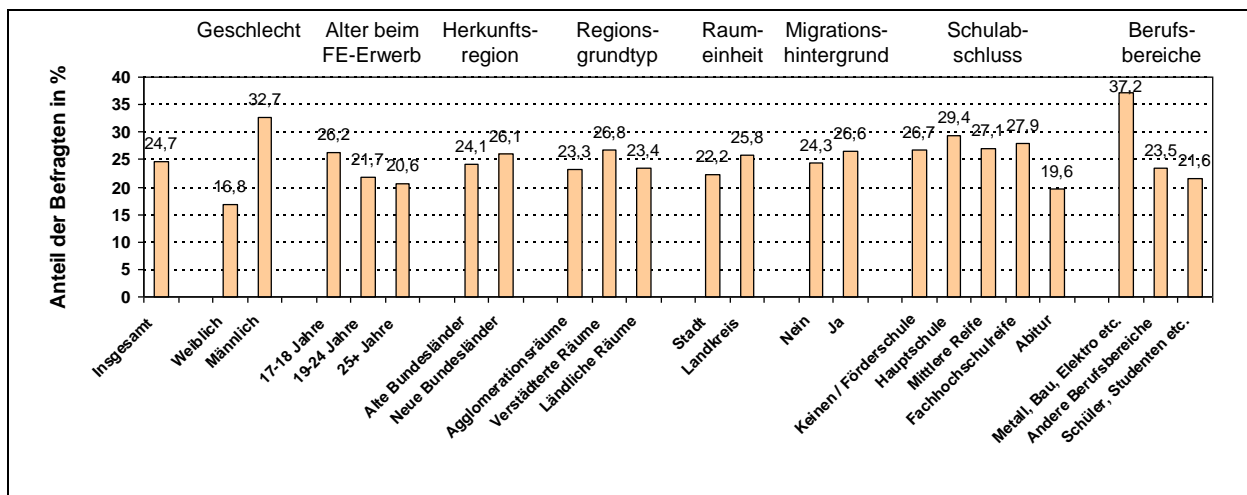


Bild 7-13: Zustimmung zur Aussage „Beim Autofahren will ich etwas erleben“, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.300)

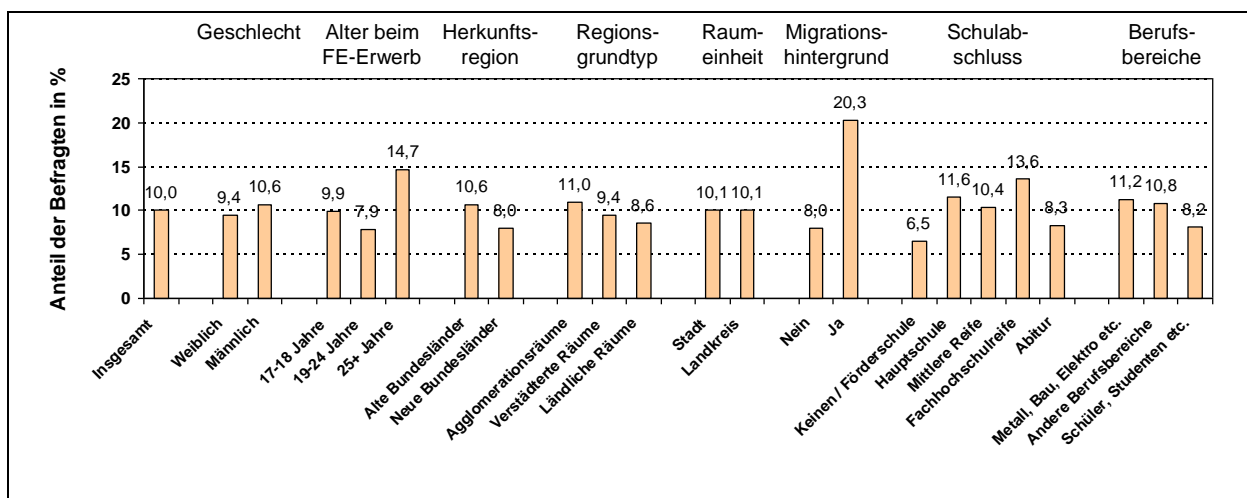


Bild 7-14: Zustimmung zur Aussage „Beim Autofahren kann ich mich gut abreagieren“, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.290)

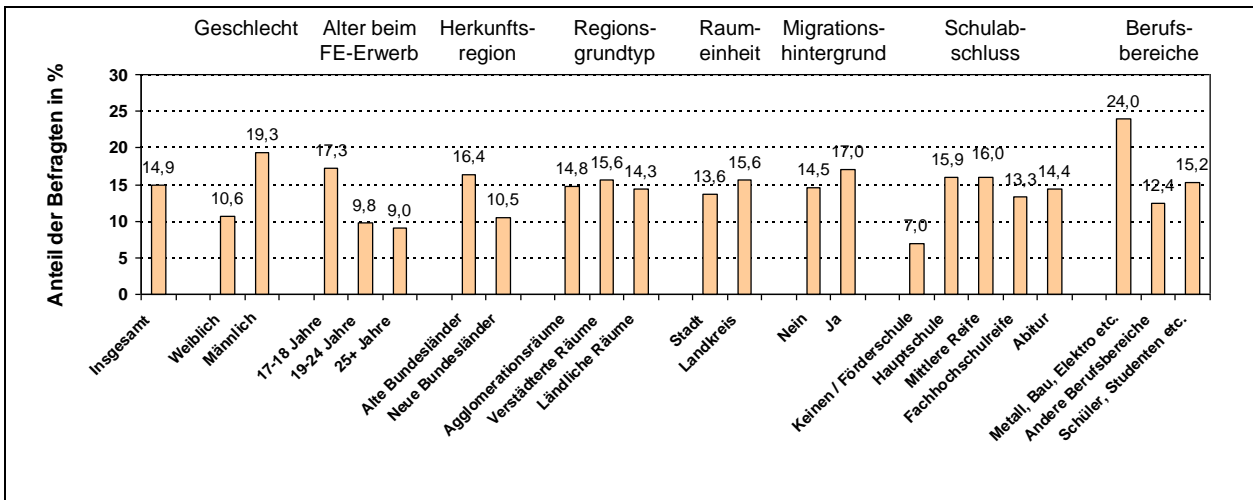


Bild 7-15: Zustimmung zur Aussage „Es macht mir Spaß, bei hohem Tempo gefordert zu werden“, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.263)

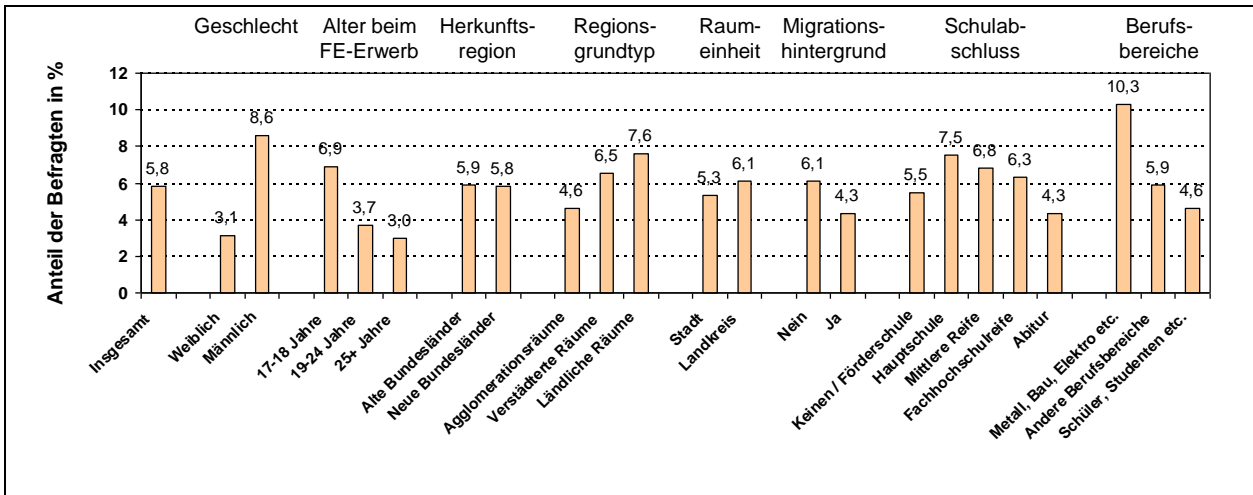


Bild 7-16: Zustimmung zur Aussage „Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig“, im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.267)

Extramotive des Fahrens	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubnis-Erwerb			Regionale Herkunft	
	Mann	Frau	17 / 18	19-24	25+	West	Ost
	%						
Keine	55,3	72,2	61,5	69,6	68,6	63,4	65,6
Gering	26,2	19,2	23,2	21,8	21,1	22,6	22,9
Ausgeprägt	13,0	6,9	11,1	7,2	7,6	10,3	8,8
Stark	4,1	1,1	3,1	1,0	2,3	2,7	2,0
Sehr stark	1,4	0,5	1,1	0,5	0,5	1,0	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.091	2.152	2.915	854	474	3.185	987

Tab. 7-2a: Skala der Extramotive des Fahrens im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5) – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubnis-Erwerb und der regionalen Herkunft

Extramotive des Fahrens	Regionsgrundtyp			Raumeinheit		Migration	
	Agglomeration	Verstadtert	Ländlich	Kreisfreie Stadt	Landkreis	Nein	Ja
	%						
Keine	64,4	62,3	65,5	65,9	62,8	65,4	56,3
Gering	22,4	24,0	21,0	21,6	23,3	21,9	26,7
Ausgeprägt	10,1	9,9	9,7	9,4	10,3	9,3	13,4
Stark	2,3	2,6	2,9	2,3	2,7	2,6	2,6
Sehr stark	0,8	1,1	0,9	0,8	1,0	0,9	1,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.896	1.507	746	1.210	2.982	3.532	704

Tab. 7-2b: Skala der Extramotive des Fahrens im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5) – nach dem Regionsgrundtyp, der Raumeinheit und dem Migrationshintergrund

Extramotive des Fahrens	Schulabschluss					Berufsbereich		
	Ohne / Förder-schule	Haupt-schule	Mitt-lere Reife	FH-Reife	Abitur	Metall, Bau, Elektro	Ande-re	Schü-ler, Studen-ten
	%							
Keine	71,8	59,3	62,1	61,6	67,5	50,1	66,4	65,9
Gering	18,9	24,4	22,4	22,6	22,2	27,1	21,0	22,8
Ausgeprägt	6,9	11,5	11,6	11,4	7,7	16,0	9,2	8,6
Stark	0,0	4,1	2,7	2,7	2,0	5,0	2,3	2,2
Sehr stark	2,5	0,8	1,2	1,7	0,6	1,8	1,1	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	95	612	1.496	366	1.635	432	1.748	1.763

Tab. 7-2c: Skala der Extramotive des Fahrens im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5) – nach dem Schulabschluss und der Berufsgruppe

7.3 Verkehrsverstöße von Fahranfängern und deren Sanktionierung

Ein weiterer Aspekt der Exposition von Fahranfängern im Straßenverkehr stellen ihre Verkehrsverstöße und deren Sanktionierung in Form von Verwarnungen und Bußgeldern dar.

7.3.1 Verkehrsverstöße

Zur Eruierung der Regeltreue und Legalbewährung von Fahranfängern wurden in der Untersuchung – bezogen auf die letzten vier Wochen – zu fünf Verkehrsverstößen die kategorisierten Häufigkeiten („Keinmal“, „1- bis 2-mal“, „mehr als 2-mal“) erfragt:

- Überschreitung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit um mehr als 20 km/h,
- Fahren ohne Sicherheitsgurt,
- Fahren in stark ubermudetem Zustand,
- Fahren unter Alkoholeinfluss sowie

- Fahren unter Drogeneinfluss.

Bild 7-17 gibt einen Überblick über die relativen Häufigkeiten der jeweiligen Antwortnennungen.

Offensichtlich wird die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von den Fahranfängern – im Vergleich der hier aufgelisteten Verstöße – am seltensten strikt eingehalten. Nahezu jeder fünfte Fahranfänger (19,3 %) gibt zu, in den letzten vier Wochen 1- bis 2-mal „... innerhalb einer Ortschaft mehr als 20 km / h über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit gefahren“ zu sein. 8,7 % der Fahranfänger geben an, die innerörtliche Geschwindigkeit in dieser Zeit sogar mehr als 2-mal derart stark missachtet zu haben. Insgesamt gibt also deutlich mehr als jeder vierte Fahranfänger (28,0 %) diesen Regelverstoß freimütig zu. Diese weit verbreitete Nichtbeachtung der innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung unter den überwiegend jungen Fahranfängern entspricht der Häufigkeitsverteilung der Fehlverhaltensweisen junger Fahrer im Straßenverkehr (vgl. Bild 3-12) und resultiert aus dem offensichtlichen Reiz der Fahrgeschwindigkeit im Kontext typisch „jugendlicher“ Verhaltensweisen

(vgl. Abschnitt 3.2.2). Das aus individueller Sicht eher als „Kavaliersdelikt“ erscheinende Fehlverhalten steht jedoch in krassm Gegensatz zu seiner Klassifizierung als „schwerwiegende Zuwiderhandlung“ (sog. „A-Delikt“). Entsprechend der Anlage 12 zum § 34 FeV, zieht dieses Fehlverhalten – freilich nur bei Entdeckung – regelmäßig ein Bußgeld von 50 €, den Eintrag eines „Punktes“ in das VZR sowie – speziell für die Zielgruppe der Fahranfänger in der Probezeit – die Verpflichtung zum Besuch eines Aufbauseminars nach sich.

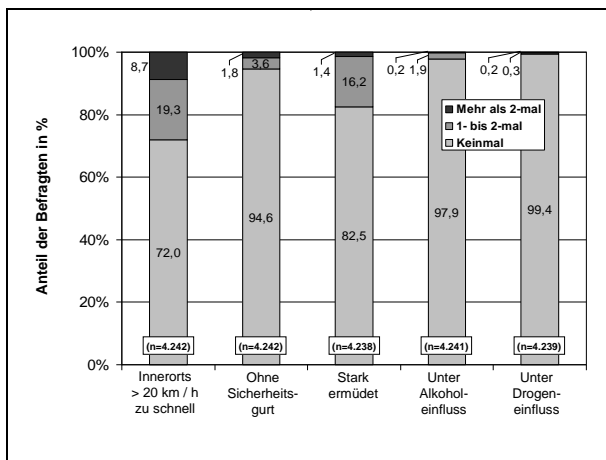


Bild 7-17: Selbst berichtete Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2) – nach der Häufigkeit der Deliktausübung

Als zweithäufigsten Verkehrsverstoß geben die Fahranfänger zu, dass sie „... in stark ermüdetem Zustand gefahren“ sind. Die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Müdigkeit wird in der Literatur immer wieder im Kontext nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer problematisiert (vgl. z. B. GREGERSEN 2003: 25; OHNE AUTOR 2000: 10). Offensichtlich ist diese Gefahr im Rückblick auf die relativ kurze Zeitspanne von vier Wochen für mehr als jeden sechsten Fahranfänger (für 16,2 % 1- bis 2-mal, für 1,4 % sogar mehr als 2-mal) einschlägig.

Als überraschend hoch erweist sich dagegen die Compliance hinsichtlich der Gurtanlegepflicht.¹⁴⁹ Lediglich 3,6 % der Fahranfänger sind in den letzten vier Wochen 1- bis 2-mal „... ohne angelegten Sicherheitsgurt gefahren“, und nur 1,8 % outen sich als „Gurtmuffel“ indem sie eingestehen, dies in den letzten vier Wochen mehr als 2-mal getan zu haben. Die Gurtsicherungsquote von 94,6 % entspricht in etwa dem von der Bundesanstalt für

¹⁴⁹ Dieser Verkehrsverstoß ist nicht punktebewehrt und zieht ein Verwarnungsgeld in Höhe von 30 € nach sich.

Straßenwesen für alle Fahrer ermittelten Niveau von 96 % mit einem Gurt gesicherter Fahrer für alle Straßenarten (vgl. BAST 2006).¹⁵⁰ Die Wahrfähigkeit der Antworten vorausgesetzt, kann für Fahranfänger im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes kein über den Durchschnitt aller Pkw-Fahrer hinausgehendes defizitäres Gurtverhalten angenommen werden.

Zwei weitere Items der Fragenbatterie wenden sich erneut der Fahrtüchtigkeit zu, nämlich dem Fahren unter Alkoholeinfluss und unter dem Einfluss von Drogen.¹⁵¹ Damit werden zwei Aspekte der spezifischen Exposition junger Fahrer angesprochen, die bereits im Problemkontext ihrer Jugendlichkeit (vgl. Abschnitt 3.2.2) diskutiert wurden. Beide Delikte sind für die Verunfallung junger Fahrer einschlägig und entsprechend stark sanktionsbewehrt (Bußgeld, Punkteeintrag im VZR und Fahrverbot). Die Fahranfänger im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes zeigen nahezu ausnahmslos die Befolgung der entsprechenden Vorschriften. Nur 2,1 % der Befragten berichten, in den letzten vier Wochen „... unter Alkoholeinfluss gefahren“ zu sein (1,9 % „1- bis 2-mal“, 0,2 % „mehr als 2-mal“). Noch einmal deutlich weniger (0,3 % „1- bis 2-mal“, 0,2 % „mehr als 2-mal“) gestehen, in dieser Zeit „... unter Drogeneinfluss gefahren“ zu sein.

Bild 7-18 nimmt wieder die Entwicklungsperspektive über das erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes ein. Offenbar fahren bereits viele Fahranfänger zu Beginn ihrer Fahrkarriere innerorts zu schnell und der entsprechende Anteil steigt auf hohem Niveau im Verlauf des ersten Jahres als Autofahrer sogar noch deutlich an. Die gleiche Entwicklung ist auf mittlerem Niveau, von unter 10 % zu Beginn der Fahrkarriere auf über 20 % am Ende des ersten Jahres, hinsichtlich des stark ermüdeten Fahrens festzustellen. Auch die Verletzung der Gurtpflicht steigt – wenn auch auf niedrigem Niveau – im beobachteten Zwölfmonatszeitraum deutlich an. Die Raten der Alkohol- und Drogendelikte im Straßenverkehr sind zu gering, um hinsichtlich des Zeitverlaufs belastbare Aussagen zu tätigen. Wie aus anderen inhaltlichen Kontexten bereits bekannt, sind die Entwicklungsverläufe in der Subpopulation der westdeutschen Fahranfänger sehr ähnlich jenen in der Gesamtstichprobe.

¹⁵⁰ Auf Autobahnen wird die Sicherungsquote der Pkw-Fahrer mit 98 %, auf Landstraßen mit 95 % und im Innerortsbereich mit 94% angegeben (vgl. BAST 2006). Fahranfänger sind als Pkw-Fahrer vor allem innerorts und auf Landstraßen unterwegs (vgl. Abschnitt 6.6).

¹⁵¹ Die „Liste der berauschenden Mittel und Substanzen“ findet sich als Anlage zu § 24a StVG.

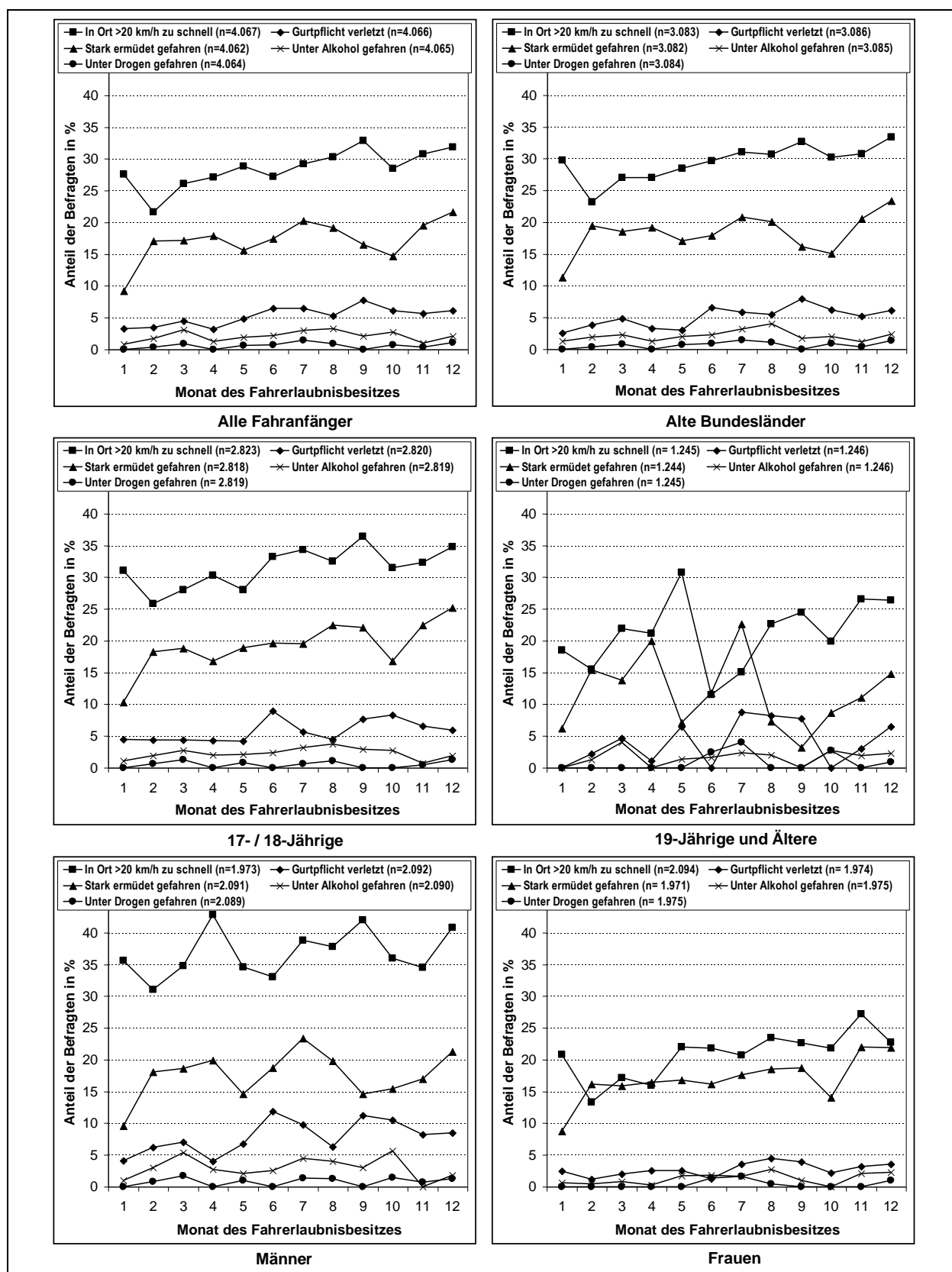


Bild 7-18: Selbst berichteten Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2), für alle Fahrerfänger, Fahrerfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

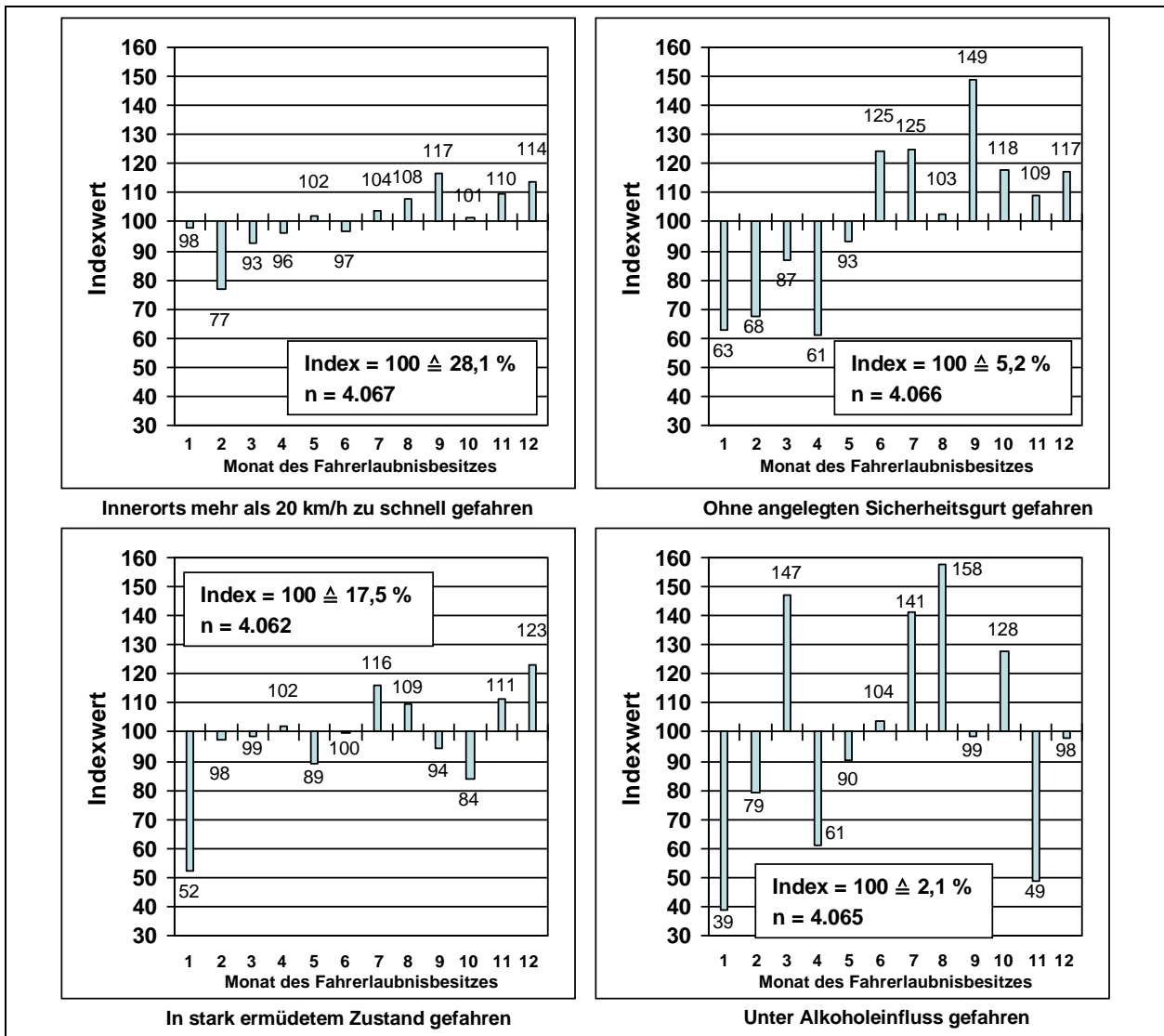


Bild 7-19: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von den jahresdurchschnittlichen Anteilen der Fahranfänger mit selbst berichteten Verkehrsverstößen aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- bis 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

In der Gegenüberstellung der beiden Altersgruppen erkennt man, dass sog. „Früheinsteiger“ deutlich stärker durch die Verkehrsverstöße der Geschwindigkeitsüberschreitung und des Fahrens bei starker Müdigkeit belastet sind. Die beiden Altersgruppen („17- und 18-Jährige“ und „19 Jahre und älteren“) unterscheiden sich hingegen kaum, was die Verletzung der Gurtpflicht anbetrifft. Männer nennen in allen Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes deutlich mehr innerörtliche Geschwindigkeitsverstöße als Frauen. Auch Verstöße gegen die Gurtpflicht geben sie erheblich öfter zu. Umgekehrt geben Frauen in vier Einzelmonaten des Fahrerlaubnisbesitzes häufiger als Männer zu, stark ermüdet Pkw gefahren zu sein. Das Fahren unter Alkohol- und Drogeneinfluss wird zu selten angege-

ben, um die Entwicklungsperspektive in den Subpopulationen interpretieren zu können.

Normiert man den Anteil der Befragten, der im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes einen Verkehrsverstoß berichtet auf den Wert „100“, zeigen die Balken in Bild 7-19 die unter- bzw. überdurchschnittlichen Anteile der Gesamtstichprobe für die erfragten Verkehrsdelikte jeweils für den ersten bis zwölften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes an. Dabei sind als gemeinsames Muster bei allen vier abgebildeten Verkehrsverstößen¹⁵² anfänglich unterdurchschnittliche und gegen Ende des ersten Jahres als Autofahrer meist mehr oder weniger

¹⁵² Fahrten unter Drogeneinfluss werden aufgrund ihrer sehr geringen Prävalenz vernachlässigt.

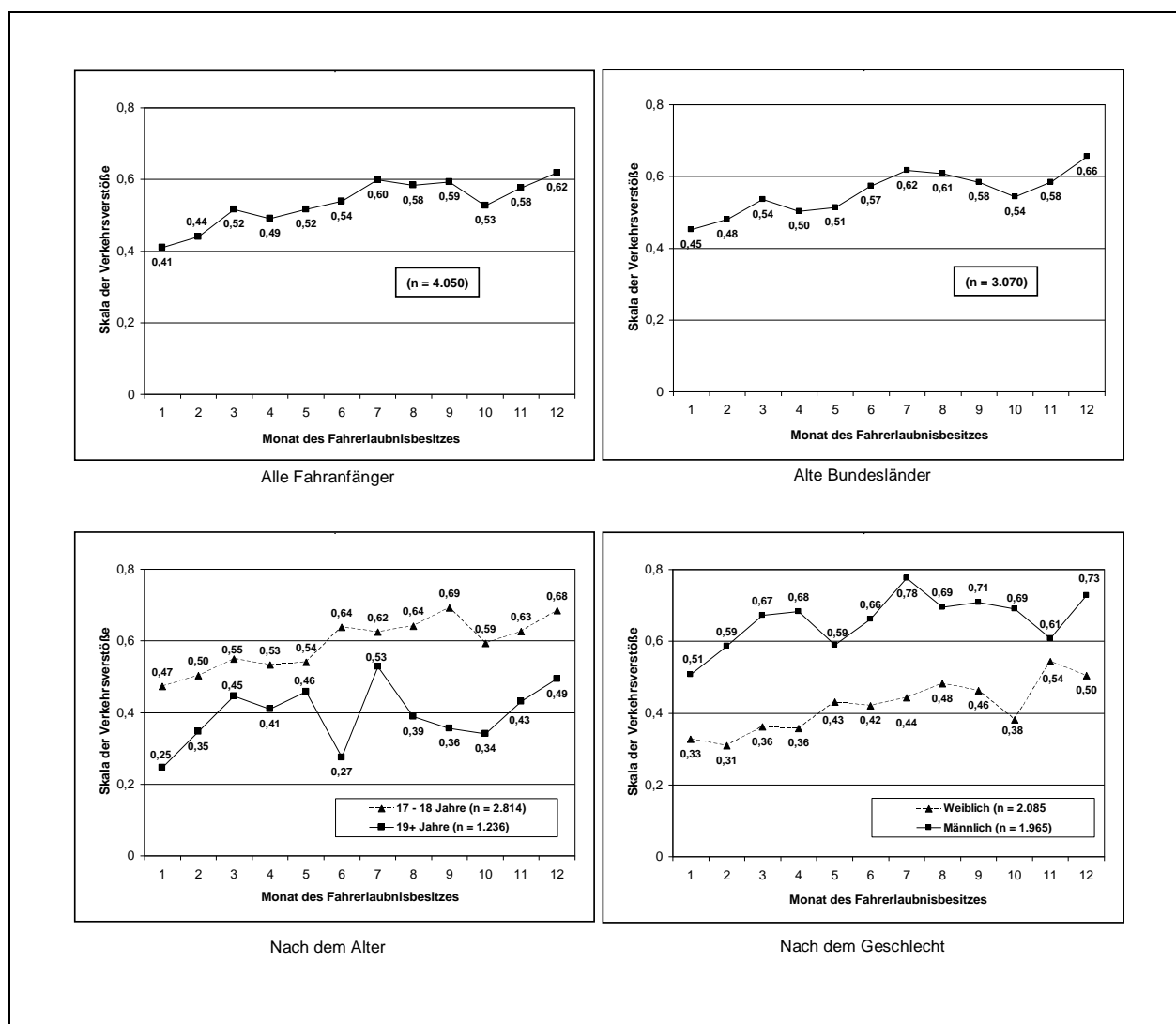


Bild 7-20: Skala der selbst berichteten Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2), für alle Fahranfänger, die Subgruppen der Fahranfänger aus den alten Bundesländern, 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

überdurchschnittliche Werte der Normverletzung zu erkennen, d. h. die entsprechenden Verkehrsverstöße nehmen im Zeitverlauf zu. Hinsichtlich einer innerörtlich überhöhten Geschwindigkeit zeigen sich die geringsten Abweichungen vom ganzjährigen Mittel. Die Compliance mit dieser Verkehrsvorschrift nimmt mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer langsam ab. Gegen das Gurtsicherungsgebot wird nur zu Beginn der Fahrkarriere stark unterdurchschnittlich häufig verstoßen, ab dem sechsten Monat jedoch stets überdurchschnittlich oft. Auch hinsichtlich des Fahrens in stark ermüdetem Zustand kann eine solche Entwicklung grob nachgezeichnet werden. Das Fah-

ren unter Einfluss von Alkohol zeigt die stärksten Abweichungen vom ganzjährigen Mittel.¹⁵³

Die Antwortmöglichkeiten zu den Verkehrsverstößen in den letzten vier Wochen lauten im Fragebogen „Keinmal“, „1- bis 2-mal“ und „Mehr als 2-mal“. Wenn diese Antwortkategorien dichotomisiert, mit „0“ („Nicht genannt“) und „1“ („Genannt“) verkodet und über alle fünf Regelverstöße aufaddiert werden, ergibt sich eine Skala der Verkehrsverstöße. Deren Wertebereich reicht von „0“, d. h. die Fahranfänger haben sich durchgängig regeltreu verhalten, bis „5“, d. h. sie haben gegen alle unterschiedenen Verkehrsvorschriften verstoßen.

¹⁵³ Die Werte für das Fahren unter Alkoholeinfluss dürfen jedoch aufgrund geringer Fallzahlen nur zurückhaltend interpretiert werden.

Bild 7-20 zeigt anhand dieser additiven Skala anschaulich, wie das Ausmaß der Verkehrsverstöße in der Gesamtstichprobe mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer deutlich und statistisch signifikant ansteigt. D. h. Fahranfänger beginnen ihre Fahrkarriere relativ regeltreu und begehen mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes vermehrt Verkehrsdelikte. Zur ad hoc-Erklärung dieser Entwicklung kann auf die sog. Risikokompensations- oder Risikohomöostasethorie von WILDE (1974: 230) Bezug genommen werden. Nach ihr kann argumentiert werden, dass mit zunehmender Fahrfertigkeit die subjektive Sicherheit steigt und diese wiederum vermehrt risikoreiches Fahrverhalten als subjektiv akzeptabel erscheinen lässt. Darüber hinaus verstärkt jedes „erfolgreiche“, d. h. weder polizeilich sanktionierte noch in einen Unfall mündende Fehlverhalten die Einstellung: „Es wird schon nichts passieren“.

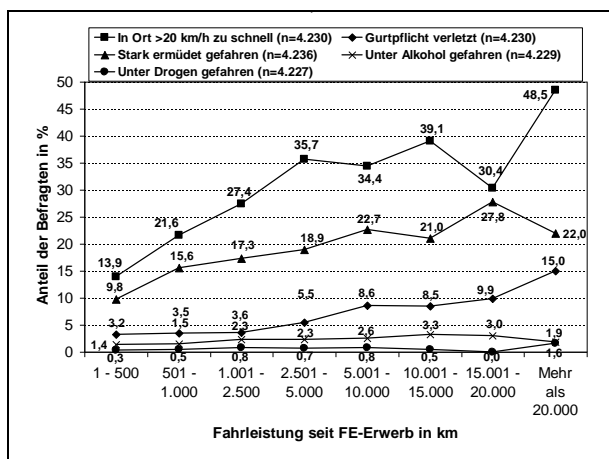


Bild 7-21: Anteil normtoleranter Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2), für unterschiedliche Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen, alle Fahranfänger – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

Regelverstöße nehmen im Zeitverlauf auch unter Fahranfängern aus den alten Bundesländern zu, allerdings ohne dies statistisch verallgemeinern zu können. In beiden Altersgruppen und bei Männern und Frauen ist die Zunahme der Regelverstöße ebenfalls zu erkennen, jedoch zeigen sich die 17- und 18-jährigen sog. „Früheinsteiger“ und die männlichen Fahranfänger als deutlich „normtoleranter“, d. h. sie geben häufiger Regelverstöße zu bzw. zeigen einen Kurvenverlauf der Skala der Verkehrsverstöße auf deutlich höherem Niveau als ihre jeweiligen Pendanten. Nur für 17- und 18-Jährige und Frauen unterscheiden sich die Skalenwerte nach der Fahrerlaubnisbesitzdauer signifikant.

Auch bei der Analyse der Entwicklung der Verkehrsverstöße ist der Zusammenhang zwischen der Fahrleistung und der Normakzeptanz der Fahranfänger interessant. Bild 7-21 rekurriert auf die von den jungen Fahrern selbst geschätzte Gesamtfahrleistung seit der Fahrerlaubniserteilung und veranschaulicht, wie insbesondere starke Geschwindigkeitsüberschreitungen innerorts mit zunehmender Fahrleistung deutlich ansteigen. Auch das Fahren in stark ermüdetem Zustand zeigt mit zunehmender Fahrleistung einen Anstieg, der im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes mehr als einer Verdoppelung gleich kommt. Schließlich steigt, ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau, auch die Verletzung der Gurtpflicht von lediglich 3,2 % unter „Wenigfahrern“ auf mehr als das Viereinhalbfache unter den ausgewiesenen „Vielfahrern“ (15,0 %).

Einen weiter differenzierenden Einblick in den Zusammenhang zwischen den begangenen Verkehrsverstößen, der bisherigen selbst geschätzten Gesamtfahrleistung und der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes erlaubt Bild 7-22. Dort werden für jedes Quartal des betrachteten Zwölfmonatszeitraums die Anteile der Fahranfänger mit berichteten Verkehrsverstößen entlang der individuell geschätzten Fahrleistung in der bisherigen Fahrkarriere abgetragen. Dabei zeigt sich, dass unabhängig von der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes in Quartalen die Verstöße gegen die innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung und die Gurtpflicht sowie das Fahren in stark ermüdetem Zustand mit zunehmender selbst geschätzter Gesamtfahrleistung tendenziell steigen.¹⁵⁴

Bild 7-23 dokumentiert die Entwicklung der Skala der Verkehrsverstöße differenziert nach der selbst geschätzten Gesamtfahrleistung in der bisherigen Fahrkarriere für alle Fahranfänger und die für die Zeitperspektive relevanten Subgruppen. Auch dabei kommt die mit zunehmender Fahrleistung erkennbar steigende Verkehrsdelinquenz der Fahranfänger deutlich zum Ausdruck. Die Subgruppe der westdeutschen Fahranfänger zeigt vor allem in den Kategorien mit hoher Fahrleistung etwas höhere Index-Werte als die Gesamtstichprobe. Die stärkere Delinquenzbelastung der 17- und 18-jährigen sog. „Früheinsteiger“ ist auf jedem Fahrleistungsniveau ebenso zu erkennen wie die durchweg stärkere Belastung männlicher Fahranfänger.

¹⁵⁴ Aufgrund weniger Fahranfänger mit mehr als 10.000 km Fahrleistung bereits in den ersten drei Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes (1. Quartal), schlagen die für diese Fahrleistungsklassen errechneten Delinquenzquoten sehr stark aus und sind nicht mehr aussagekräftig.

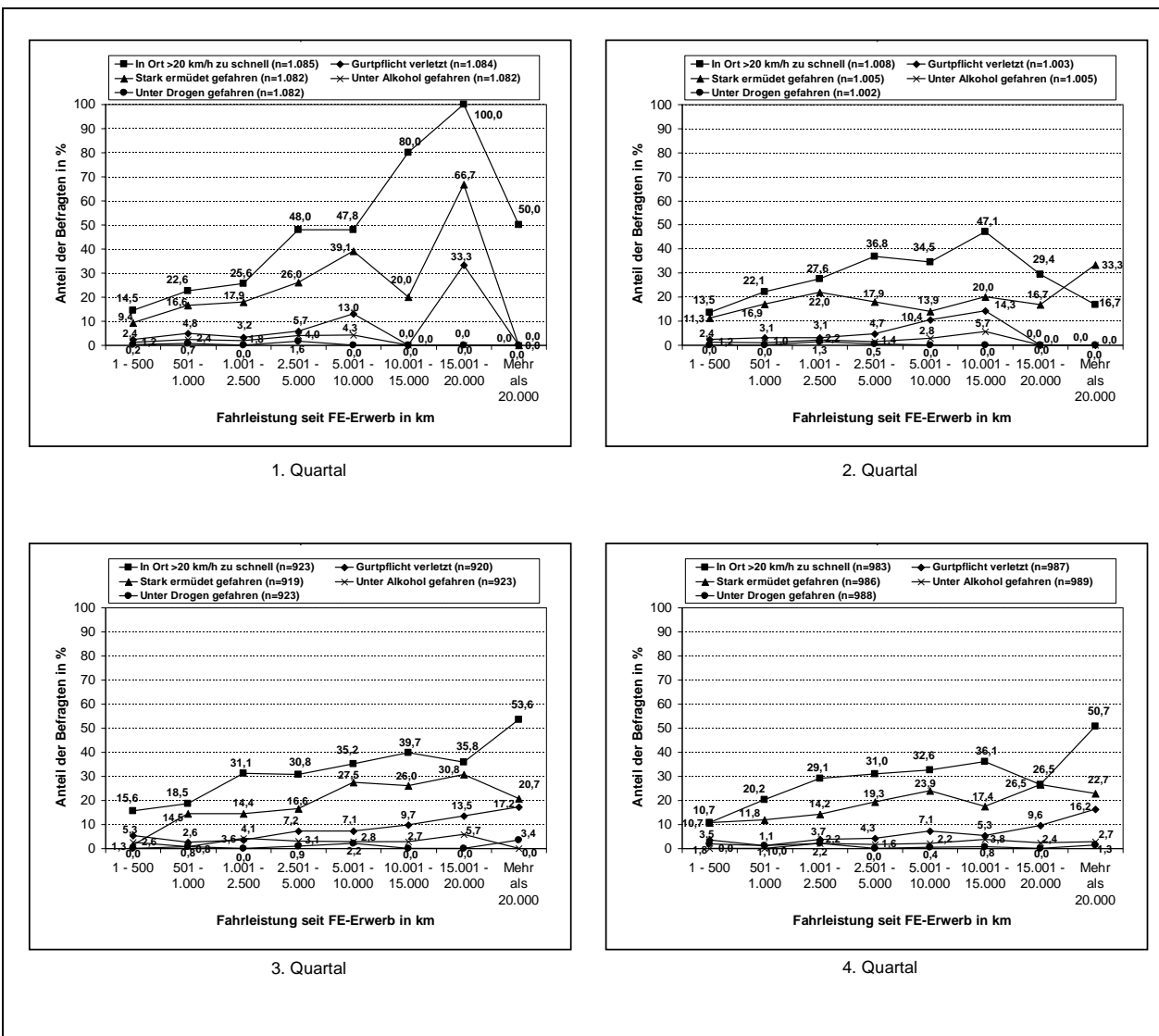


Bild 7-22: Anteil normtoleranter Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2), für unterschiedliche Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen, innerhalb der Quartale der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

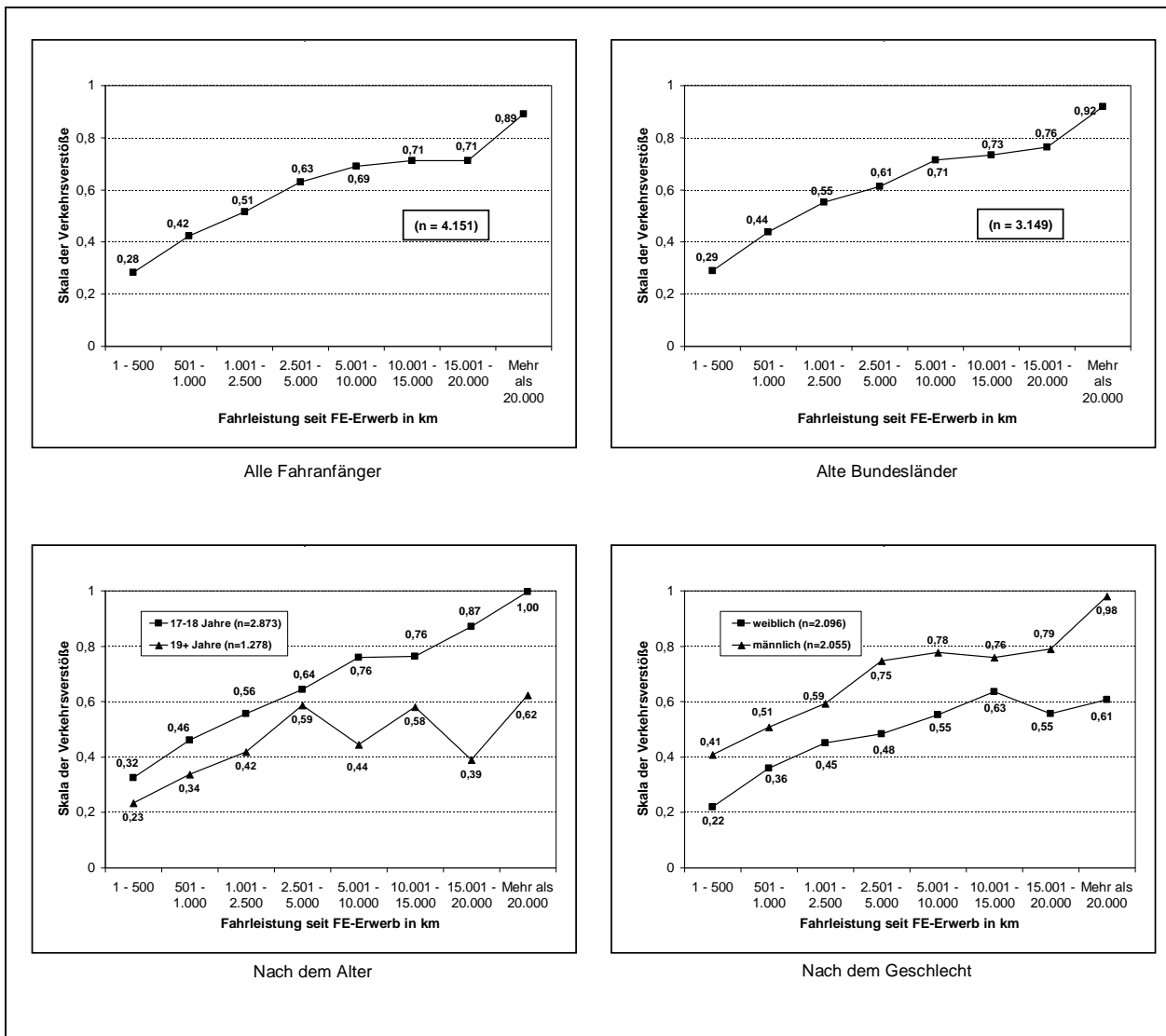


Bild 7-23: Skala der selbst berichteten Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2), für alle Fahranfänger, die Subgruppen der Fahranfänger aus den alten Bundesländern, 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

Bild 7-24 rundet den Blick auf die Entwicklungsperspektive ab, indem es den Verlauf der Skalen ausprägungen der Verkehrsverstöße für jedes Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes entlang der zunehmenden Fahrleistung veranschaulicht. Dabei ist zu erkennen, dass die Normverletzung hinsichtlich einschlägiger Verkehrsregeln (Einhaltung der Geschwindigkeit, Gurtpflicht) bzw. der Gewährleistung der Fahrtüchtigkeit (Müdigkeit, Alkohol, Drogen) für alle Quartale bis zu einer Fahrleistung von ca. 2.500 km und für das zweite bis vierte Quartal sogar bis ca. 10.000 km Fahrleistung sehr gleichförmig zunimmt. D. h. auch das Ausmaß der Verkehrsverstöße scheint weniger von der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes als vielmehr von der Gesamtfahrleistung der Fahranfänger abzuhängen.

Tab. 7-4a-c unterscheidet im Querschnitt die Anteile der Fahranfänger, die es hinsichtlich der unterschiedlichen Verkehrsverstöße in den letzten vier Wochen an der nötigen Compliance haben fehlen lassen.¹⁵⁵ Folgende Zusammenhänge zwischen den eingestandenen Verkehrsverstößen und den einzelnen Subgruppen erweisen sich als statistisch signifikant:

- Männer berichten deutlich häufiger von innerörtlichen Geschwindigkeitsverstößen als Frauen. Mehr als ein Drittel der männlichen Fahranfänger (36,2 %) war nach eigenen Angaben in

¹⁵⁵ 1- bzw. 2-malige und mehrmalige Verkehrsverstöße werden hierzu zusammengefasst.

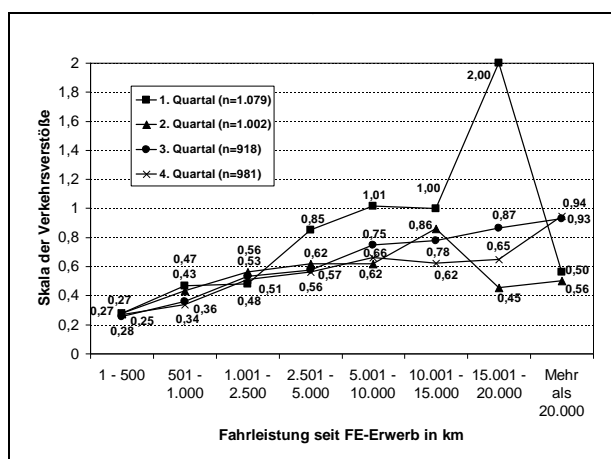


Bild 7-24: Skala der selbst berichteten Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2), innerhalb der Quartale der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

den letzten vier Wochen innerorts deutlich zu schnell unterwegs.

Die aus der Unfallstatistik bekannte Jugendlichkeitsspezifität des schnellen Fahrens (vgl. Bild 3-12) schlägt sich auch eindeutig in der altersmäßigen Verteilung der Antworten der Befragten nieder. Drei von zehn 17- und 18-jährigen sog. „Früheinsteigern“ (31,3 %), ca. ein Viertel (24,4 %) der sog. „mittleren Einsteiger“ und lediglich 14,1 % der sog. „Späteinsteiger“ berichten das entsprechende Fehlverhalten. Damit begehen die jüngsten Fahranfänger mehr als doppelt so häufig wie die älteste Fahranfängergruppe einen Geschwindigkeitsverstoß.

Eine um mehr als 20 km/h überhöhte Geschwindigkeit innerhalb einer Ortschaft teilen mehr Fahranfänger aus dem Westen als aus dem Osten mit.

Ebenfalls geben etwas mehr Fahranfänger aus kreisfreien Städten als jene aus Landkreisen diesen Verkehrsverstoß zu. Hierbei könnte die räumliche Gelegenheitsstruktur in Form der lokal bzw. regional vorfindbaren Verkehrsbedingungen eine Rolle spielen.

Fahranfänger mit Migrationshintergrund zeigen hinsichtlich einer innerorts stark überhöhten Geschwindigkeit eine geringere Regeltreue als ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund.

Die Unterschiede nach dem Schulabschluss sind uneinheitlich. Eine deutlich überhöhte innerörtliche Geschwindigkeit berichten mehr als ein Drittel der Fahranfänger mit Fachhochschul-

reife (35,0 %) und drei von zehn (30,9 %) (ehemaligen) Hauptschülern.

Hinsichtlich der Unterscheidung nach den Berufsbereichen, werden die Fahranfänger aus den Bereichen Metall, Bau, Elektro- und Sicherheit wiederum ihrem Ruf als Risikogruppe gerecht: Sie vermelden deutlich mehr Geschwindigkeitsverstöße als ihre Kollegen aus anderen Berufsbereichen.

- Auch das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts ist unter Männern fast dreimal so häufig anzutreffen wie unter Frauen.

Der Regionsgrundtyp weist einen signifikanten Zusammenhang mit der Compliance des Gurtanlegens auf. Fahranfänger aus verstärkten Räumen verstoßen am häufigsten dagegen, junge Fahrer aus Agglomerationsräumen zeigen die relativ größte Regeltreue.

Auch bezüglich der Gurtanlegepflicht zeigen sich Fahranfänger mit Migrationshintergrund weniger regeltreu als ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund.

Den Regelverstoß eines nichtangelegten Sicherheitsgurtes begehen Fahranfänger mit den beiden niedrigsten Bildungsniveaus relativ am häufigsten.

Erneut zeigen junge Fahrer aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich ein Mehrfaches der Deliktbelastung der anderen Berufsbereiche sowie der nichterwerbstätigen Schüler, Studenten etc.

- Das Fahren in stark ermüdetem Zustand erscheint hinsichtlich des Alters vor allem als Problem der jüngsten Fahranfänger. Diese berichten ein entsprechendes Fehlverhalten in den letzten vier Wochen fast doppelt so häufig wie die älteste Fahranfängergruppe („25 Jahre und älter“).

Ostdeutsche Fahranfänger haben eigenen Angaben zufolge häufiger die Erfahrung von starker Müdigkeit beim Fahren gemacht als westdeutsche.

Fahranfänger aus Landkreisen berichten häufiger von Fahrten unter starker Müdigkeit als ihre Kollegen aus kreisfreien Städten.

- Hinsichtlich des Fahrens unter Alkoholeinfluss zeigen erneut männliche Fahranfänger eine deutlich stärkere Normverletzung als Frauen.

Die Unterschiede nach der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ verweisen auf ein signifikant häufigeres Auftreten des Fahrens

unter Alkoholeinfluss unter Fahranfängern in Landkreisen. Neben dem Mangel an einem ausgebauten ÖPNV ist dies vermutlich auf eine subjektiv als geringer erlebte Entdeckungs-

wahrscheinlichkeit zurückzuführen, da in ländlichen Regionen von einer geringeren Polizeipräsenz und entsprechend weniger Verkehrskontrollen ausgegangen wird.

Verkehrsverstöße	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft	
	Mann	Frau	17 / 18	19-24	25+	West	Ost
	%						
Innerorts mehr als 20 km / h zu schnell gefahren	36,2	20,1	31,3	24,4	14,1	29,4	24,4
Ohne angelegten Sicherheitsgurt gefahren	8,1	2,8	6,0	4,6	3,1	5,3	5,7
In stark ermüdetem Zustand gefahren	18,1	16,9	19,7	13,9	10,5	18,8	13,7
Unter Alkoholeinfluss gefahren	2,9	1,3	2,3	2,1	0,6	2,2	1,8
Unter Drogeneinfluss gefahren	0,8	0,4	0,5	0,8	0,5	0,7	0,3

Tab. 7-4a: Selbst berichtete Verkehrsverstöße in den letzten vier Wochen (Frage 7.2), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb und der regionalen Herkunft (je nach Verkehrsverstoß und Subgruppe unterschiedliche n)

Verkehrsverstöße	Regionsgrundtyp			Raumeinheit		Migration	
	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Kreisfreie Stadt	Landkreis	Nein	Ja
	%						
Innerorts mehr als 20 km / h zu schnell gefahren	28,6	28,5	27,4	30,4	27,3	27,6	30,0
Ohne angelegten Sicherheitsgurt gefahren	4,4	6,8	4,8	4,6	5,6	5,1	6,8
In stark ermüdetem Zustand gefahren	17,6	17,9	16,8	15,2	18,4	17,8	15,8
Unter Alkoholeinfluss gefahren	1,9	1,8	3,3	1,3	2,4	2,3	1,1
Unter Drogeneinfluss gefahren	0,7	0,3	0,6	0,4	0,6	0,6	0,6

Tab. 7-4b: Selbst berichtete Verkehrsverstöße in den letzten vier Wochen (Frage 7.2), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Regionsgrundtyp, der Raumeinheit und dem Migrationshintergrund (je nach Verkehrsverstoß und Subgruppe unterschiedliche n)

Verkehrsverstöße	Schulabschluss					Berufsbereich		
	Ohne / Förder-schule	Haupt-schule	Mitt-lere Reife	FH-Reife	Abitur	Metall, Bau, Elektro	Ande-re	Schüler, Studenten
	%							
Innerorts mehr als 20 km / h zu schnell gefahren	13,1	30,9	28,4	35,0	25,9	39,4	26,8	27,0
Ohne angelegten Sicherheitsgurt gefahren	8,4	8,7	6,1	7,5	2,9	11,4	6,1	3,4
In stark ermüdetem Zustand gefahren	8,5	14,9	18,2	14,7	19,0	19,1	16,6	18,3
Unter Alkoholeinfluss gefahren	1,0	1,4	2,4	1,9	2,1	1,4	2,2	2,4
Unter Drogeneinfluss gefahren	0,0	0,4	0,8	0,6	0,5	0,7	0,6	0,4

Tab. 7-4c: Selbst berichtete Verkehrsverstöße in den letzten vier Wochen (Frage 7.2), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Schulabschluss und dem Berufsbereich (je nach Verkehrsverstoß und Subgruppe unterschiedliche n)

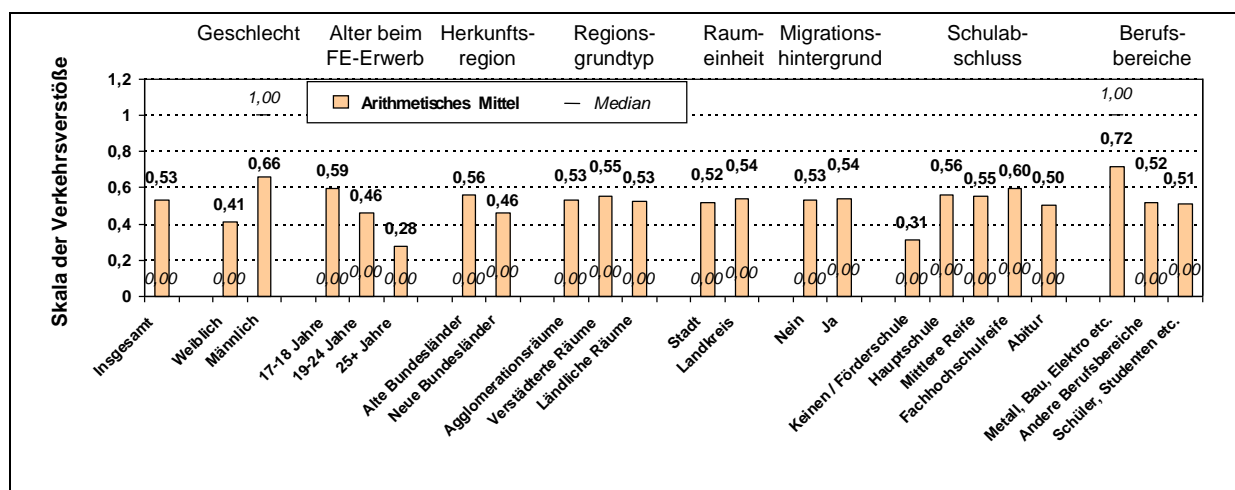


Bild 7-25: Skala der selbst berichteten Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2) – nach relevanten Subgruppen (n = 4.224)

- Die äußerst geringen Anteile von Fahranfängern, die in den letzten vier Wochen unter Drogeneinfluss Pkw gefahren sind, verweisen nur hinsichtlich des Geschlechts auf die bekannte geringere Regeltreue unter männlichen Fahranfängern.

Zusammenfassend fällt in der Betrachtung der subgruppenspezifischen Differenzierung die starke Belastung der männlichen Fahranfänger auf. Hinsichtlich von drei Delikten (Geschwindigkeit, Müdigkeit und Alkohol) erweisen sich Raumstrukturen entlang der Dichotomie „Kreisfreie Stadt versus Landkreis“ als erklärungsrelevant. Ansonsten sind die verallgemeinerbaren Zusammenhänge sehr heterogen.

Bild 7-25 informiert abschließend über die Mittelwerte und Mediane der relevanten Subgruppen auf der bereits bekannten Skala der Verkehrsverstöße. Deren Häufigkeitsverteilung ist annähernd normalverteilt. Da die überwiegende Mehrheit der Fahranfänger sich in den letzten vier Wochen als regel-treu erweist, errechnet sich mit zwei Ausnahmen ein Median von $\bar{x} = 0$. Als statistisch signifikant erweisen sich jedoch Unterschiede hinsichtlich aller soziodemographischen Strukturvariablen, mit Ausnahme des Migrationshintergrundes. D. h. Männer sind stärker mit Verkehrsverstößen belastet als Frauen, je jünger die Fahranfänger sind, desto häufiger sind ihre Vergehen, im Westen werden von den Fahranfängern mehr Regelverstöße als im Osten begangen, es gibt deutliche Unterschiede in der Regel-treue hinsichtlich des Schulabschlusses und Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektro-

und Sicherheitsbereich weisen im Vergleich zu anderen Berufsbereichen die meisten Verkehrsverstöße auf. Keine Unterschiede lassen sich in dieser Betrachtung hinsichtlich raum- und siedlungs-struktureller Merkmale feststellen.

7.3.2 Verwarnungen und Bußgelder

Auch zur tatsächlichen Entdeckung von Verkehrsverstößen in der bisherigen Fahrkarriere kann die vorliegende Studie Aussagen treffen, da die Fahranfänger nach Verwarnungs- und Bußgeldbescheiden befragt wurden. Allerdings ist nicht bekannt, für welchen Verkehrsverstoß die Verwarnung ausgesprochen bzw. das Bußgeld verhängt wurde.

83,0 % der Fahranfänger haben in der gesamten Dauer ihres bisherigen Fahrerlaubnisbesitzes keine Verwarnung („Strafzettel“, „Verwarnungsgeld“, „Ordnungswidrigkeit bis unter 40 €“) erhalten. Jeder zwanzigste Fahranfänger (5,5 %) hat in den letzten vier Wochen eine solche Verwarnung erhalten, 11,0 % in der Zeit davor und weitere 0,5 % sogar in beiden dieser Zeiträume.

96,4 % der Fahranfänger haben in ihrer bisherigen Fahrkarriere keinen Bußgeldbescheid („Ordnungswidrigkeit ab 40 €“ verbunden mit einem „Punkt“ im VZR) erhalten. Etwa jeder hundertste junge Fahrer (0,9 %) hat in den letzten vier Wochen einen solchen Bescheid erhalten, weitere 2,7 % in der Zeit vorher.

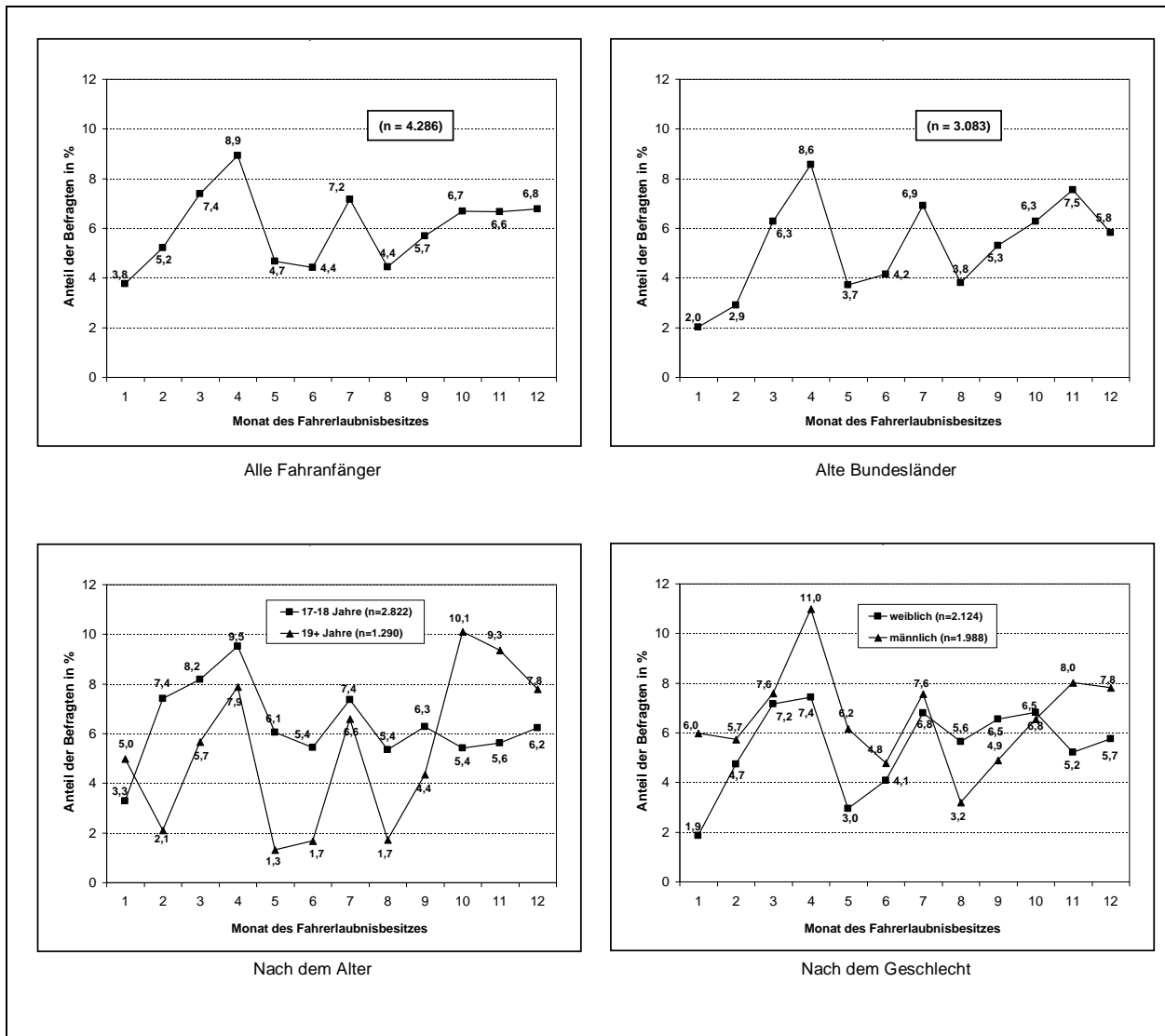


Bild 7-26: Durch ein Verwarnungsgeld in den letzten vier Wochen belastete Fahrer im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 11.1), für alle Fahrer, Fahrer aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

Auch zur tatsächlich erfolgten Sanktionierung des Fehlverhaltens der Fahrer im Straßenverkehr wird die Entwicklung nachfolgend wieder anhand der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes sowie mittels der Fahrleistungszunahme dokumentiert.¹⁵⁶

In Bild 7-26 wird die Entwicklung der Anteile jener Fahrer abgetragen, die in den letzten vier Wochen eine Verwarnung erhalten haben. Offensichtlich steigt dieser Anteil in der Gesamtstichprobe in den ersten vier Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes stetig bis auf 8,9 % an. Diese Entwicklung indiziert eine relativ starke Erhöhung der Normverletzung unter Fahrern direkt im Anschluss

an ihre Fahrausbildung. Später oszilliert der Entwicklungsverlauf mit starken Schwankungen zwischen 4,7 % und 7,2 %. Im letzten Quartal des ersten Jahres als Autofahrer pendelt sich der Anteil der Fahrer mit einer Verwarnung bei knapp unter 7 % ein. Mit geringen Abweichungen ist diese Entwicklung auch unter westdeutschen Fahrern nachweisbar. Deutliche Unterschiede sind in der Altersdifferenzierung erkennbar. So steigen die Anteile der in den letzten vier Wochen verwarnten „Früheinsteiger“ in den ersten vier Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes stark an und bleiben das gesamte erste dreiviertel Jahr als Autofahrer höher als die Anteile verwarnter älterer Fahrer. Deren Entwicklungsverlauf hinsichtlich erhaltener Verwarnungen ist von Monat zu Monat sehr

¹⁵⁶ Aufgrund der relativ geringen Fallzahlen mit Verwarnung oder Bußgeldbescheid sind die nachfolgenden Ergebnisse rein deskriptiv zu verstehen.

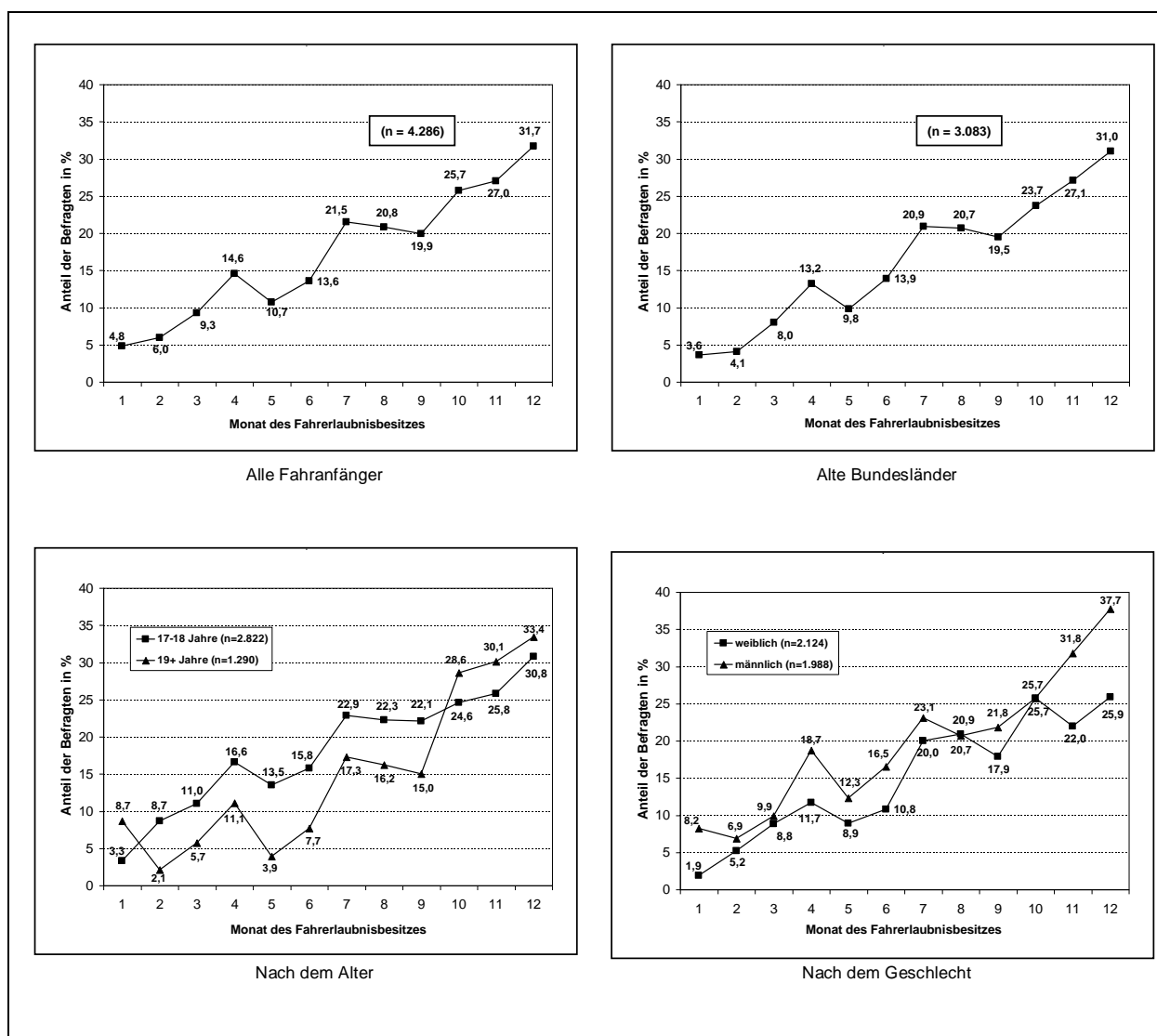


Bild 7-27: Durch ein Verwarnungsgeld in der gesamten bisherigen Fahrkarriere belastete Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 11.1), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

unterschiedlich und erst im letzten Vierteljahr deutlich höher als unter den 17- und 18-Jährigen. Die Unterscheidung nach dem Geschlecht zeigt deutlich den insbesondere im vierten Monat stark erhöhten Anteil verwarnter männlicher Fahranfänger. Männer werden im gesamten ersten Jahr ihres Fahrerlaubnisbesitzes häufiger verwarnt als Frauen.

Bild 7-27 betrachtet die gesamte bisherige Fahrerlaubnisbesitzdauer und gibt einen Eindruck davon, wie in dieser Zeit unter allen Fahranfängern sowie in der westdeutschen Subgruppe der Anteil der in der gesamten bisherigen Fahrkarriere bereits verwarnten Fahranfänger deutlich steigt. Unmittelbar zu Beginn und dann wieder ab dem zehnten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes sind die 19-jährigen und älteren Fahranfänger stärker durch Verwarnungs-

gelder belastet als die sog. „Früheinsteiger“. In den Monaten dazwischen sind dies eindeutig die 17- und 18-Jährigen. In der zeitlichen Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt sich die meist höhere Sanktionsbelastung männlicher Fahranfänger. Diese ist insbesondere unter den Männern, die das erste Jahr des selbstständigen Autofahrens bald beendet haben, deutlich gegenüber der entsprechenden weiblichen Vergleichsgruppe erhöht. Am Ende des ersten Jahres als Autofahrer haben mehr als drei von zehn Fahranfängern eine Verwarnung erhalten, unter den männlichen Fahranfängern sind dies sogar 37,7 %.

Die beiden nachfolgenden Graphiken nehmen den gleichen Blickwinkel hinsichtlich der Belastung mit

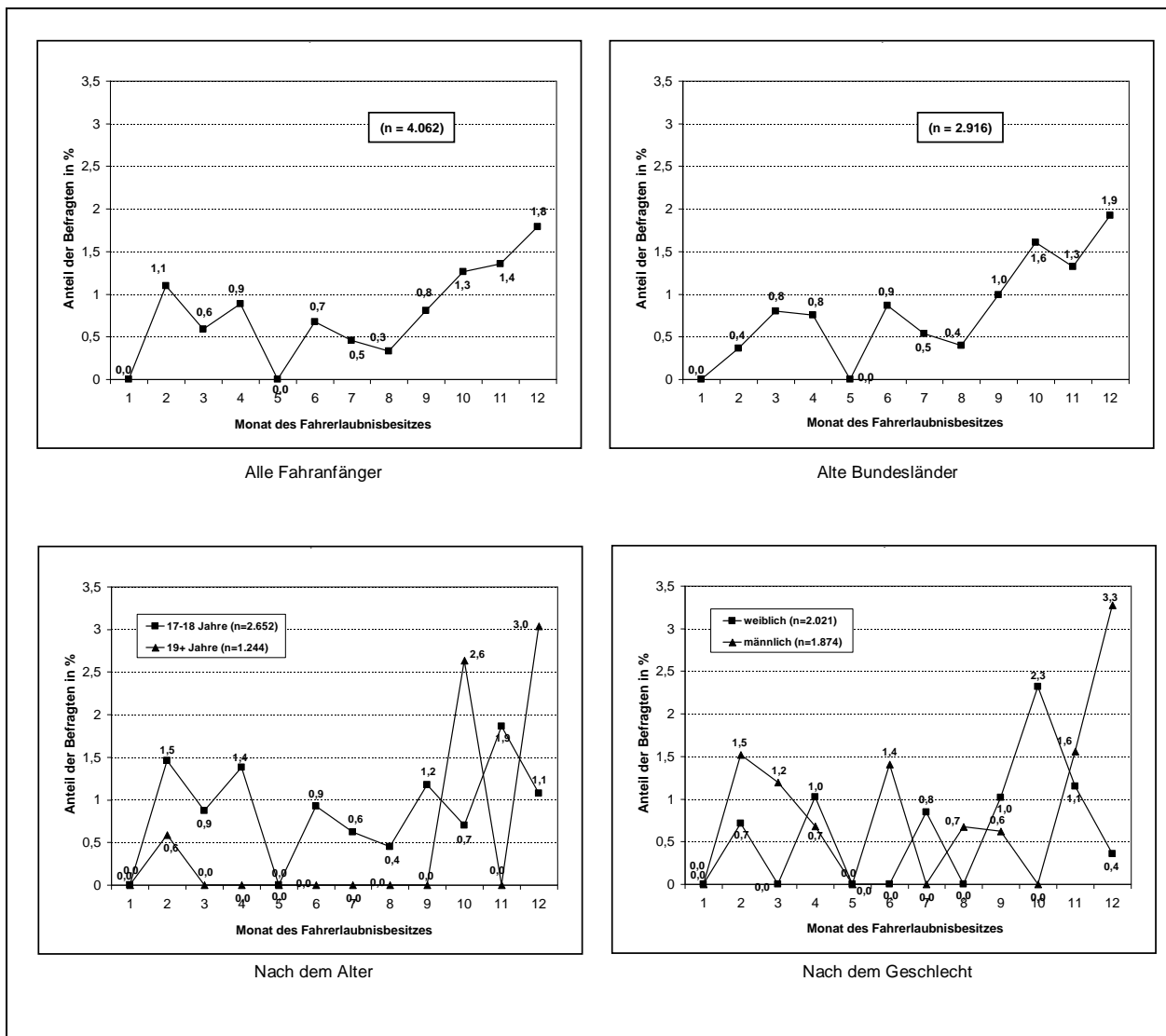


Bild 7-28: Durch ein Bußgeld in den letzten vier Wochen belastete Fahrerfühänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 11.2), für alle Fahrerfühänger, Fahrerfühänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

Bußgeldern in den letzten vier Wochen ein. Bild 7-28 verdeutlicht, dass die Bußgeldbelastung unter allen Fahrerfühängern und in der Subpopulation der Westdeutschen insbesondere im zweiten Halbjahr des Beobachtungszeitraums merklich zunimmt. Jüngere Fahrerfühänger sind auch von Bußgeldern stärker betroffen als ältere. In lediglich zwei Monaten des Beobachtungszeitraums (erster und fünfter Monat des Fahrerlaubnisbesitzes) geben die sog. „Früheinsteiger“ an, dass sie in den letzten vier Wochen keinen Bußgeldbescheid erhalten hätten. Dies ist unter älteren Fahrerfühängern insofern anders, als diese vor allem in zwei Monaten des letzten Quartals ausgewiesen hohe Sanktionsanteile aufweisen. Geschlechtsspezifisch weisen Männer meist die stärkere Sanktionsbelastung durch Bußgelder auf.

Auch für den Anteil der in der gesamten bisherigen Fahrkarriere bereits durch einen Bußgeldbescheid belasteten Fahrerfühänger ist mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer ein Anstieg deutlich sichtbar (vgl. Bild 7-29), wobei die Entwicklungen für die Gesamtstichprobe und die Subgruppe der Fahrerfühänger aus den alten Bundesländern nahezu parallel verlaufen. Hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubniswerb ist in den ersten fünf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes kein eindeutiger Unterschied festzustellen. In der zweiten Hälfte des betrachteten Zwölfmonatszeitraums zeigen sich die älteren Fahrerfühänger in drei Monaten deutlich stärker durch Bußgelder belastet als die 17- und 18-Jährigen. Schließlich ist auf die im Verlauf des Fahrerlaubnisbesitzes meist deutlich höheren Anteile bußgeldbelasteter Männer zu verweisen.

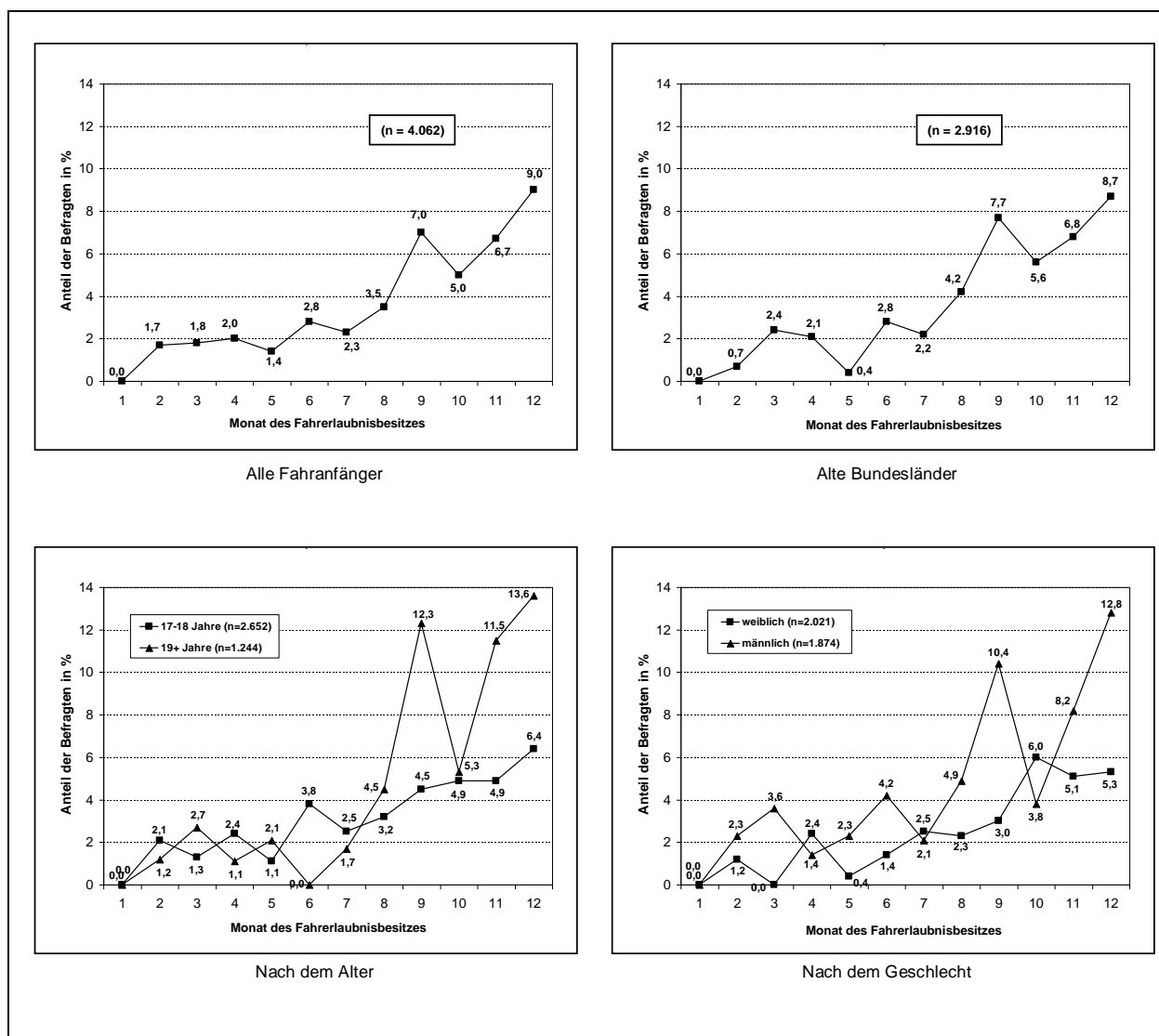


Bild 7-29: Durch ein Bußgeld in der gesamten bisherigen Fahrkarriere belastete Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 11.2), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17-/18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes

Bild 7-30 wechselt die Perspektive und veranschaulicht den Zusammenhang zwischen dem Anteil in den letzten vier Wochen verwarnter Fahranfänger und der selbst geschätzten Gesamtfahrleistung in der bisherigen Fahrkarriere. Dabei zeigt sich, dass auch hinsichtlich der entdeckten und sanktionierten Verkehrsverstöße ein deutlicher Zusammenhang zwischen Verwarnung und Fahrleistung besteht. Der Kurvenverlauf, der die Entwicklung der entsprechenden Belastung westdeutscher Fahranfänger nachzeichnet, verläuft parallel, aber geringfügig niedriger als die Kurve für die Gesamtstichprobe. Die Kurvenverläufe für Fahranfänger unterschiedlichen Alters sind mit Ausnahme einer Fahrleistungsklasse sehr ähnlich. Auch die entsprechenden Kurven für Männer und Frauen ver-

laufen bis zum elften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes sehr gleichförmig.

Betrachtet man die Bußgeldbelastung entlang der selbst geschätzten Gesamtfahrleistung (vgl. Bild 7-31), so lässt sich ein starker Anstieg in den drei höchsten Fahrleistungsklassen nachweisen. Bei der altersdifferenzierten Betrachtung des Entwicklungsverlaufs zeigt sich, dass die 19-jährigen und älteren Fahrer meist stärker belastet sind als die jüngeren Fahranfänger. Die meist höhere Belastung der Männer im Vergleich zu den Frauen in allen Fahrleistungsklassen rundet das Bild zur Bußgeldbelastung in Abhängigkeit von der Gesamtfahrleistung ab.

Bild 7-32 veranschaulicht, wie bis zu einer Fahrleistung von ca. 10.000 km die Anteile von ver-

warnten Fahranfänger in allen Quartalen des Fahrerlaubnisbesitzes mit zunehmender Fahrleistung steigen. Für die höheren Fahrleistungsklassen schlägt sich dann die in den ersten drei Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes geringe Fallzahl von Fahranfänger mit mehr als 10.000 km und im zweiten Quartal die geringe Anzahl von jungen Fahrern mit mehr als 15.000 km Fahrleistung in stark ausschlagenden Kurvenverläufen nieder. Auch für die Sanktionierung durch Verwarnungsgelder erscheint weniger die Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes als vielmehr die Fahrleistung der Fahranfänger erklärungsrelevant.

Das Phänomen ungleichmäßiger Kurvenverläufe macht sich noch stärker in den deutlich geringer besetzten Anteilen von Fahranfänger bemerkbar, die einen Bußgeldbescheid erhalten haben (vgl. Bild 7-33). Trotzdem ist auch hier der Anstieg der Anteile entsprechend belasteter Fahranfänger parallel zur höheren Fahrleistung zumindest ab dem zweiten Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes ersichtlich.

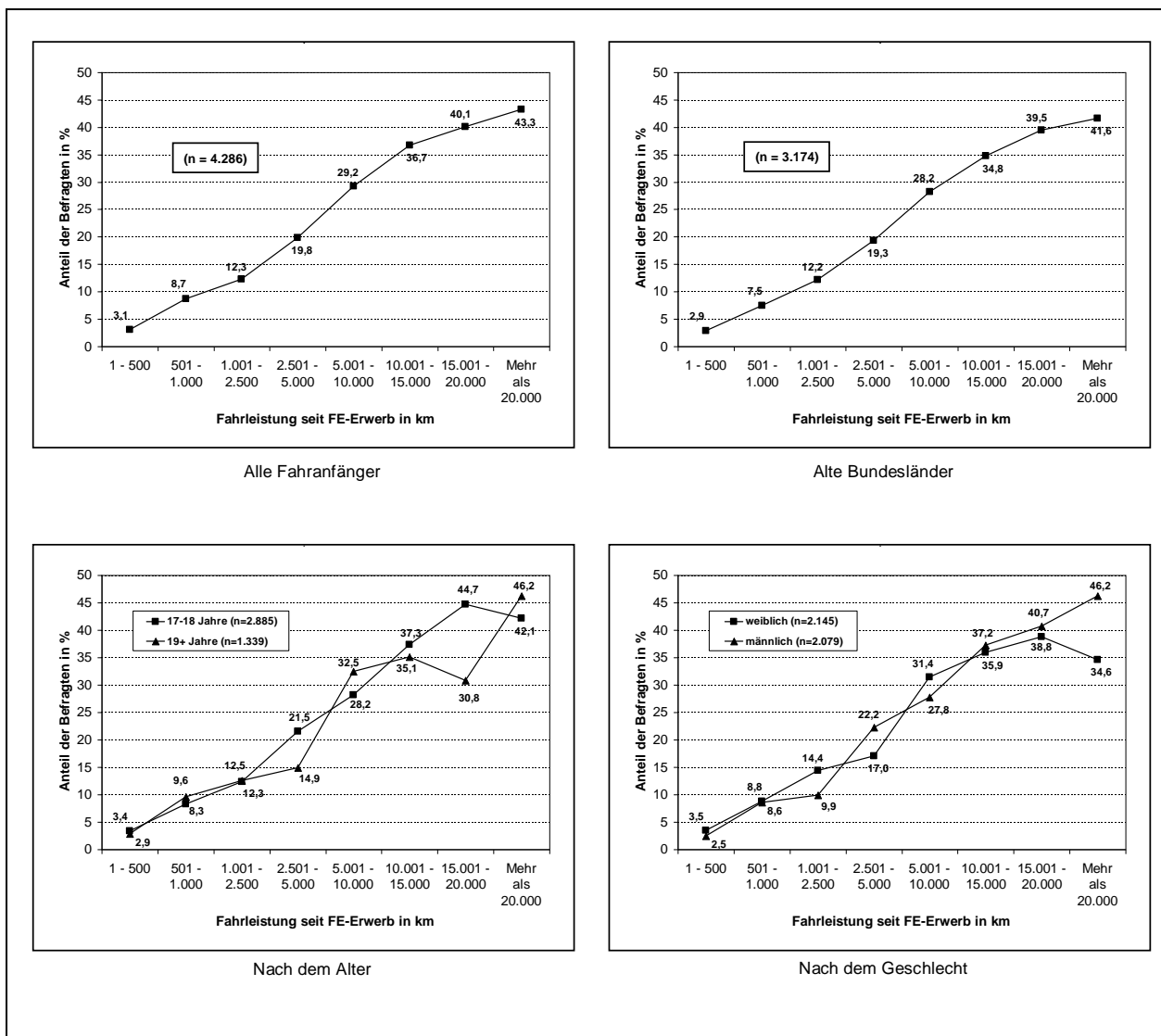


Bild 7-30: Durch ein Verwarnungsgeld in den letzten vier Wochen belastete Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 11.1), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

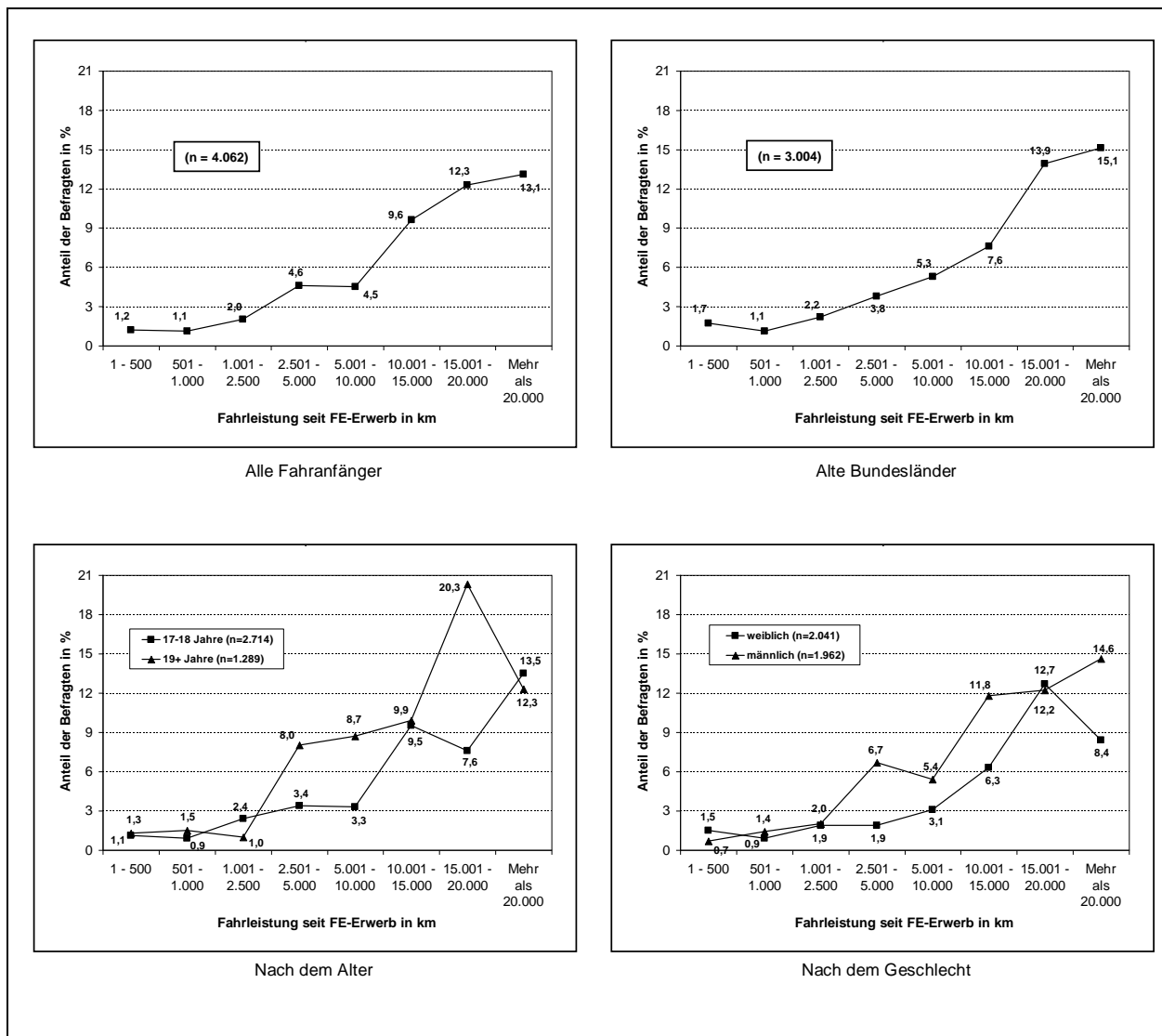


Bild 7-31: Durch ein Bußgeld in den letzten vier Wochen belastete Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 11.2), für alle Fahranfänger, Fahranfänger aus den alten Bundesländern, die Subgruppen der 17- / 18-Jährigen, 19-Jährigen und Älteren, Männer und Frauen – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

Tab. 7-5a-c dokumentiert die Häufigkeitsverteilungen erhaltener Verwarnungen in den bekannten Subgruppen. Dabei erweisen sich die Unterschiede nach dem Geschlecht, der regionalen Herkunft, dem Schulabschluss und dem Berufsbereich als statistisch verallgemeinerbar. Männliche Fahranfänger haben häufiger Verwarnungen erhalten als weibliche. Fahranfänger aus West- und Ostdeutschland unterscheiden sich hinsichtlich der Zeiträume in denen Verwarnungen gegen sie ausgesprochen wurden. Fahranfänger ohne Schulabschluss oder mit Förder- bzw. Hauptschulabschluss haben mehr Verwarnungen erhalten als ihre Kollegen mit anderen Schulabschlüssen. Erneut sticht die Risikogruppe aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich mit den meisten Verwarnungen hervor.

Tab. 7-6a-c dokumentiert die Verteilung der Antworten zur erlebten Sanktionierung durch Bußgelder in den einzelnen Subgruppen. Statistisch gesichert sind dabei die Zusammenhänge zwischen dem Geschlecht, dem Migrationshintergrund, dem Schulabschluss und dem Berufsbereich. Erneut sind männliche Fahranfänger häufiger mit einem Bußgeld belegt worden als Frauen. Auch Fahranfänger mit Migrationshintergrund geben mehr Bußgeldbescheide an als ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund. Je niedriger das Bildungsniveau ist, desto häufiger werden Bußgeldbescheide erwähnt. Und schließlich erweisen sich die Fahranfänger aus dem Berufsbereich Metall, Bau, Elektro- und Sicherheit erneut als besonders stark durch entsprechende Ahndungen von Verkehrsverstößen betroffen.

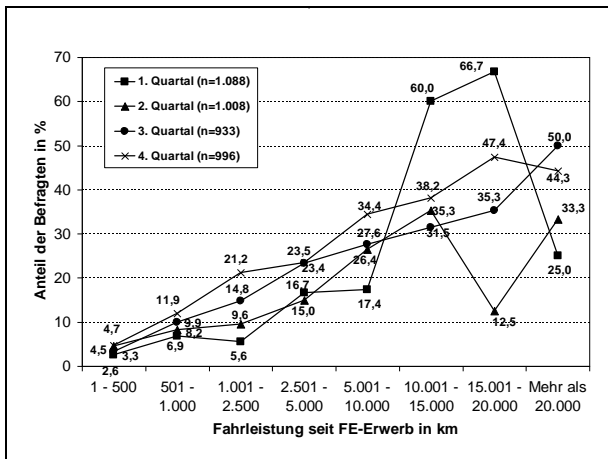


Bild 7-32: Durch ein Verwarnungsgeld in den letzten vier Wochen belastete Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 11.1), für alle Fahranfänger, innerhalb der Quartale der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

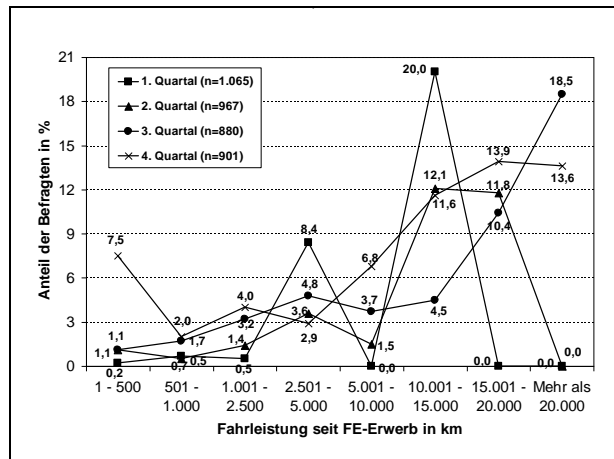


Bild 7-33: Durch ein Bußgeld in den letzten vier Wochen belastete Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 11.2), für alle Fahranfänger, innerhalb der Quartale der bisherigen Fahrerlaubnisbesitzdauer – nach der geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung

Verwarnung	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft	
	Mann	Frau	17 / 18	19-24	25+	West	Ost
	%						
Nein	80,6	85,3	81,9	83,0	89,7	82,9	82,5
Ja, in den letzten vier Wochen	5,8	5,2	5,7	6,2	3,1	4,8	7,8
Ja, vorher	12,9	9,1	11,8	10,4	7,2	11,8	9,1
Ja, sowohl als auch	0,7	0,4	0,7	0,4	0,0	0,5	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.095	2.191	2.932	872	483	3.218	1.002

Tab. 7-5a: Verwarnung erhalten (Frage 11.1), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb und der regionalen Herkunft

Verwarnung	Regionsgrundtyp			Raumeinheit		Migration	
	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Kreisfreie Stadt	Landkreis	Nein	Ja
	%						
Nein	83,5	82,9	81,2	83,6	82,8	83,1	82,2
Ja, in den letzten vier Wochen	5,1	5,8	6,1	5,1	5,7	5,6	4,9
Ja, vorher	10,8	11,0	11,8	10,6	11,1	10,8	11,9
Ja, sowohl als auch	0,5	0,3	0,9	0,8	0,4	0,5	1,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.902	1.542	751	1.218	3.020	3.572	709

Tab. 7-5b: Verwarnung erhalten (Frage 11.1), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Regionsgrundtyp, der Raumeinheit und dem Migrationshintergrund

Verwarnung	Schulabschluss					Berufsbereich		
	Ohne / Förder- schule	Haupt- schule	Mitt- lere Reife	FH- Reife	Abitur	Metall, Bau, Elektro	Ande- re	Schüler, Studen- ten
	%							
Nein	80,1	78,4	82,3	84,3	85,2	78,2	81,0	85,7
Ja, in den letzten vier Wochen	2,3	5,7	6,2	7,1	4,7	7,3	6,0	4,6
Ja, vorher	17,6	14,8	11,3	7,6	9,6	13,7	12,4	9,1
Ja, sowohl als auch	0,0	1,1	0,3	1,0	0,5	0,7	0,5	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	92	628	1.517	368	1.643	431	1.768	1.778

Tab. 7-5c: Verwarnung erhalten (Frage 11.1), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Schulabschluss und dem Berufsbereich

Bußgeld	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb			Regionale Herkunft	
	Mann	Frau	17 / 18	19-24	25+	West	Ost
	%						
Nein	95,1	97,6	96,8	95,0	96,4	96,2	97,2
Ja, in den letzten vier Wochen	1,1	0,6	1,0	0,7	0,5	0,9	0,9
Ja, vorher	3,8	1,7	2,2	4,4	3,2	3,0	1,9
Ja, sowohl als auch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.978	2.084	2.759	830	473	3.046	953

Tab. 7-6a: Bußgeldbescheid erhalten (Frage 11.2), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb und der regionalen Herkunft

Bußgeld	Regionsgrundtyp			Raumeinheit		Migration	
	Agglo- meration	Ver- städtert	Ländlich	Kreisfreie Stadt	Land- kreis	Nein	Ja
	%						
Nein	96,4	95,7	97,9	95,7	96,7	96,7	94,7
Ja, in den letzten vier Wochen	0,9	1,2	0,1	1,2	0,7	0,9	0,7
Ja, vorher	2,7	3,1	2,0	3,1	2,6	2,4	4,6
Ja, sowohl als auch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.812	1.462	701	1.168	2.852	3.374	683

Tab. 7-6b: Bußgeldbescheid erhalten (Frage 11.2), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Regionsgrundtyp, der Raumeinheit und dem Migrationshintergrund

Bußgeld	Schulabschluss					Berufsbereich		
	Ohne / Förder- schule	Haupt- schule	Mitt- lere Reife	FH- Reife	Abitur	Metall, Bau, Elektro	Ande- re	Schüler, Studen- ten
	%							
Nein	87,3	93,3	95,5	97,3	98,8	91,3	96,2	97,8
Ja, in den letzten vier Wochen	0,0	1,6	1,1	0,9	0,3	2,6	0,8	0,4
Ja, vorher	12,7	5,0	3,4	1,8	0,9	6,1	3,0	1,8
Ja, sowohl als auch	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	90	570	1.443	356	1.564	410	1.671	1.693

Tab. 7-6c: Bußgeldbescheid erhalten (Frage 11.2), Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität – nach dem Schulabschluss und dem Berufsbereich

7.3.3 Verunfallung von Fahranfängern

Verkehrsunfälle sind, trotz ihrer beeindruckend großen Zahl in der amtlichen Statistik, für jeden einzelnen Autofahrer ein seltenes Ereignis (vgl. BÜSCHGES, WITTENBERG 1999: 714). Obwohl Fahranfängern im ersten Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes ein erhöhtes Unfallrisiko zugeschrieben wird, kann mit einer Stichprobe im vorliegenden Umfang das Unfallgeschehen dieser Gruppe nur grob nachgezeichnet werden. Die in diesem Abschnitt berichteten Häufigkeiten können deshalb nur ein erster Anhaltspunkt für die Analyse der Unfallbelastung junger Fahranfänger sein.¹⁵⁷

Mehr als vier von fünf Fahranfängern (82,1 %) berichten, in ihrer bisherigen Fahrkarriere in keinerlei Unfall verwickelt gewesen zu sein. Nahezu jeder sechste Fahranfänger (16,1 %) nennt eine Unfallverwicklung, und 1,8 % berichten sogar über zwei oder mehr Unfälle.

Die Studie unterscheidet drei Arten von Unfällen (vgl. Frage 10): 12,5 % der jungen Fahrer (n = 526) waren im ersten Jahr ihrer Fahrkarriere an einem Unfall ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei beteiligt. Etwa halb so viele (6,0 %, n = 252) geben einen Unfall ohne Personenschaden, jedoch mit Verständigung der Polizei an. Lediglich 1,1 % (n = 44) der Fahranfänger berichten von einem Unfall mit Personenschaden.

Bei der Analyse der Verunfallung in Abhängigkeit von der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes muss in den Ausführungen zu den Bildern 7-34 bis 7-38 explizit der Querschnittscharakter der Fahranfängerbefragung beachtet werden, d. h. die Datenbasis umfasst einen Querschnitt aus Fahranfängern mit einer unterschiedlichen Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes (vgl. Abschnitt 4.1). Während für Fahranfänger im zwölften Monat des Fahrerlaubnisbesitzes retrospektiv die Verunfallung für das gesamte erste Jahr der Fahrkarriere erfragt werden kann, ist dies für Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis erst seit kürzerer Zeit besitzen, noch nicht möglich. Es ist nicht vorhersehbar, ob sie in einem der Folgemonate innerhalb des ersten Jahres des Fahrerlaubnisbesitzes noch verunfallen werden.

Ein solcher Querschnitt durch die Fahranfänger mit unterschiedlich langer Fahrerlaubnisbesitzdauer zeigt, dass die meisten Unfälle ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei im

¹⁵⁷ Darüber hinaus muss beachtet werden, dass in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ die „Beteiligung“ an einem Unfall erfragt wird, also keine Aussage über den Grad der ursächlichen Verschuldung dieses Unfalls durch den Fahranfänger möglich ist.

Kalendermonat nach dem Fahrerlaubniswerb stattfinden, und dass die Zahl dieser Unfälle anschließend deutlich zurückgeht (vgl. Bild 7-34).¹⁵⁸

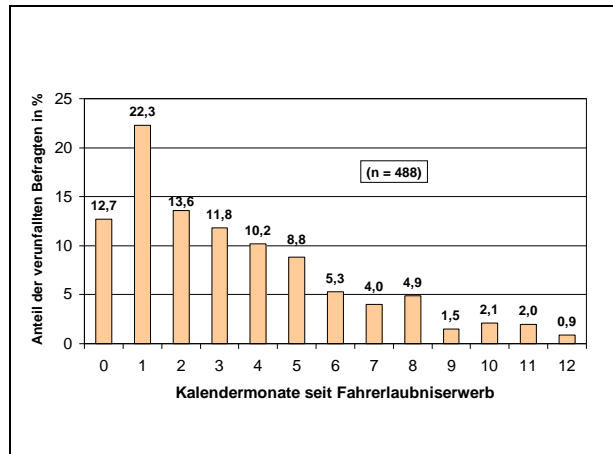


Bild 7-34: Anteil der verunfallten Fahranfänger – nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes bis zum ersten Unfall ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei (Frage 10.1)

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Unfällen ohne Personenschaden, aber mit Verständigung der Polizei (vgl. Bild 7-35). Auch hier ist – unter den explizierten Bedingungen der Querschnittsbetrachtung – die deutliche Spitze der Verteilung im ersten Kalendermonat nach dem Fahrerlaubniswerb zu finden.

Die geringe Anzahl an Unfällen mit Personenschaden (vgl. Bild 7-36) lässt keine inhaltvollen Aussagen zu. Auch in diesem Fall deutet sich jedoch eine Unfallschärfe zu Beginn der Fahrkarriere an.

Bis zur ersten Verwicklung in einen Unfall ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei vergehen im Durchschnitt 3,4 Monate. In der Differenzierung nach relevanten Subgruppen zeigt sich nur ein einziger statistisch signifikanter Unterschied: Wenn die Fahrerlaubnis im Sommerhalbjahr (April bis September) erworben wurde, tritt

¹⁵⁸ In der Fahranfängerbefragung wurde erfragt, in welchem Kalendermonat ein Unfall zu verorten ist. D. h. der Großteil der Fahranfänger verbleibt deutlich kürzer als einen vollen Kalendermonat im Monat „0“ der Fahrerlaubniserteilung. Die Unfallverwicklung in diesem Monat wird also zwangsläufig unterschätzt.

¹⁵⁹ Es ist zu erwarten, dass dann, wenn alle befragten Fahranfänger den betrachteten Zwölfmonatszeitraum beendet haben, die entsprechenden Anteile in „höheren“ Kalendermonaten verunfallter junger Fahrer noch mehr oder weniger ansteigen werden.

die Verwicklung in einen Bagatellunfall im Durchschnitt früher ein, als wenn der Fahrerlaubniswerb im Winterhalbjahr (Oktober bis März) erfolgte (3,1 versus 3,7 Monate).¹⁶⁰

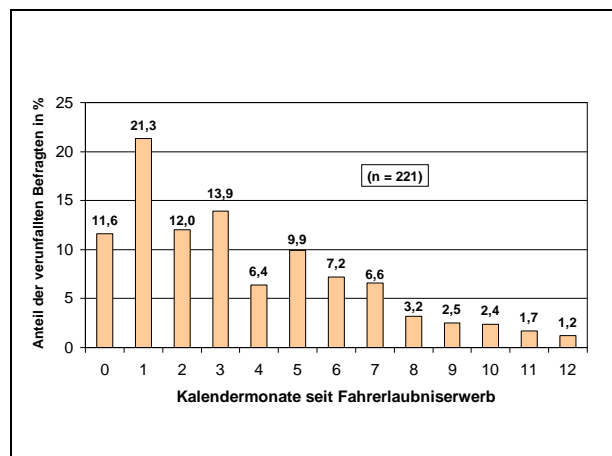


Bild 7-35: Anteil der verunfallten Fahranfänger – nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes bis zum ersten Unfall ohne Personenschaden und mit Verständigung der Polizei (Frage 10.2)

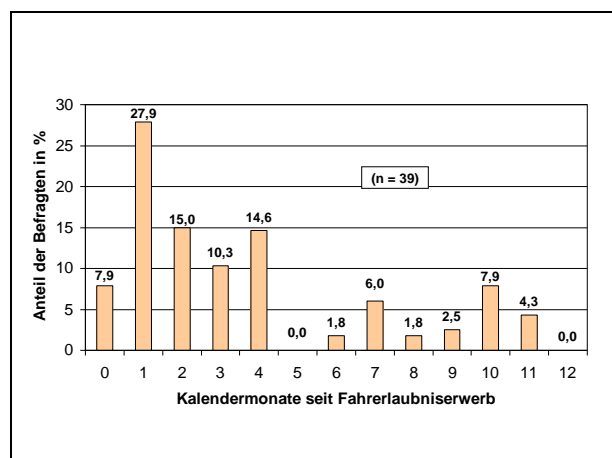


Bild 7-36: Anteil der verunfallten Fahranfänger – nach der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes bis zum ersten Unfall mit Personenschaden (Frage 10.3)

Bis zur ersten Verwicklung in einen Unfall ohne Personenschaden und mit Verständigung der Polizei vergehen im Durchschnitt 3,6 Monate. Hierbei zeigen sich keine verallgemeinerbaren Unterschiede zwischen den relevanten Subgruppen. Eine differenzierte Betrachtung der Unfälle mit Personenschaden unterbleibt aufgrund einer zu geringen Häufigkeit.

Eine adäquatere Methode der Darstellung und Analyse der bisherigen Unfälle der jungen Fahrer besteht darin, die Anzahl der Unfälle in jedem Monat des Fahrerlaubnisbesitzes auf jene Fahranfänger zu normieren, die auch entsprechend lange ihre Fahrerlaubnis besitzen, in diesem Monat also überhaupt gefahren sein können.¹⁶¹

Bild 7-37 informiert darüber, wie viel Prozent der Fahranfänger, die einen bestimmten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes bereits „durchlebt“ haben, in diesem Monat eine Verwicklung in einen Unfall ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei berichten. Aus der Abbildung wird ersichtlich, dass bereits im Kalendermonat des Fahrerlaubniswerbs ca. 1,5 % der jungen Fahrer in einen solchen Bagatellunfall verwickelt sind. Im Folgemonat sind dies sogar 2,6 %, und in den nachfolgenden vier Monaten bleibt die Rate der in dieser Zeit Verunfallten erstaunlich konstant. Erst nach einem halben Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes ist ein deutliches Sinken der Anteile leicht verunfallter Fahranfänger nachzuvollziehen.

Zwar zeigen die vorliegenden dreizehn Datenpunkte auf der Ebene von Kalendermonaten nicht immer eine kontinuierliche Abnahme der Unfallhäufigkeit von Monat zu Monat, es ist aber eine eindeutige abnehmende Tendenz der Bagatellverunfallung im Zeitverlauf erkennbar. Ein derartiger Trend lässt sich mathematisch exakt wiedergeben, indem eine Anpassungslinie an die gegebene Häufigkeitsverteilung errechnet wird (vgl. Bild 7-37). Ausgehend von der empirisch festgestellten Form der Verteilung der Unfälle ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei wird eine quadratische Funktion für die Anpassung der Trendkurve an die Daten gewählt, die den Zusammenhang zwischen der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes und den abnehmenden Unfallzahlen treffend beschreibt ($R^2 = .510$; $p = .028$).

¹⁶⁰ Über den Grund hierfür kann nur spekuliert werden.

¹⁶¹ D. h. die Anzahl der z. B. für den neunten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes berichteten Unfälle wird in Bezug gesetzt zur Anzahl der Fahranfänger, die ihre Fahrerlaubnis seit mindestens neun Monaten besitzen.

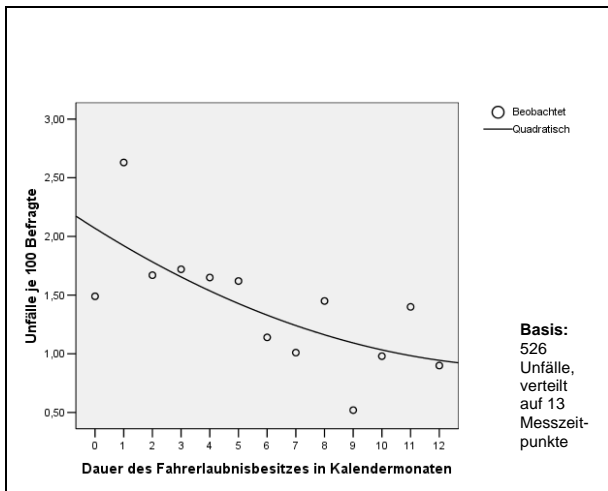


Bild 7-37: Zeitlicher Trend der Unfälle ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10.1)

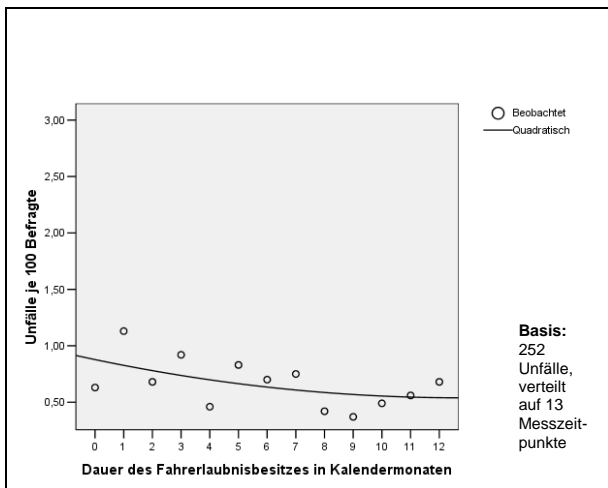


Bild 7-38: Zeitlicher Trend der Unfälle ohne Personenschaden, aber mit Verständigung der Polizei im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10.2)

Auch der zeitliche Verlauf der Anzahl der Unfälle ohne Personenschaden, bei denen jedoch die Polizei verständigt wurde, lässt sich mit einer quadratischen Funktion schätzen und in dieser Weise darstellen (vgl. Bild 7-38). Auch hierbei ist, auf niedrigerem Niveau, ein fallender Trend beobachtbar. Zwar ist die Güte der Modellanpassung in diesem Fall deutlich geringer und nicht signifikant ($R^2 = .278$; $p = .196$), dies ist aber zum Teil auch darauf zurückzuführen, dass insgesamt weniger derartige Unfälle berichtet werden (vgl. Bild 7-38).

Trotz der angesprochenen Einschränkungen des Datensatzes der Fahrantäferbefragung wird deutlich, dass diese Befunde mit den Ergebnissen von SCHADE (2001: 1) korrespondieren, der eben-

falls einen deutlichen Rückgang der im Verkehrszentralregister erfassten Pkw-Unfälle von Fahrantäfern mit zunehmender Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes feststellt.

Bild 7-39 differenziert den Anteil an Unfällen beteiligter Fahrantäfer nach der selbst geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung. Offensichtlich schlägt sich eine höhere Fahrleistung in Form höherer Anteile verunfallter junger Fahrer nieder, eine größere Fahrleistung bietet mehr „Gelegenheiten“ zu verunfallen.

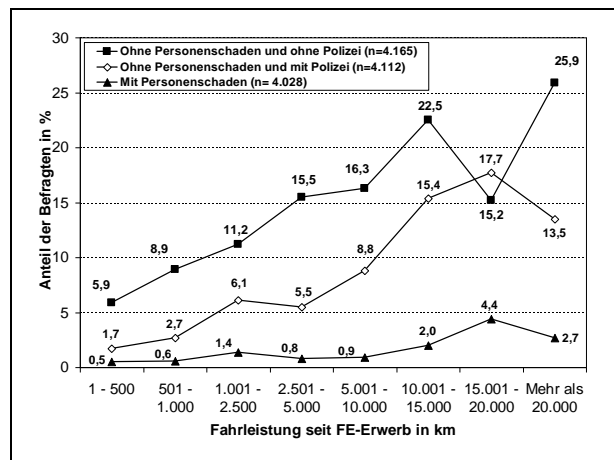


Bild 7-39: Anteile an einem Unfall beteiligter Fahrantäfer – nach der selbst geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung und der Art des Unfalls

Interessant ist die Differenzierung dieser Entwicklung in den vier Quartalen des betrachteten Zwölfmonatszeitraums in Bild 7-40. Während Fahrantäfer mit bis zu 2.500 km Fahrpraxis gleich zu Beginn ihrer Fahrkarriere, also in den ersten drei Monaten (im 1. Quartal), noch zu relativ geringen Anteilen in Bagatellunfälle und Unfälle ohne Personenschaden, aber mit Verständigung der Polizei verwickelt waren, sind diese Anteile unter Fahrantäfern, die eine vergleichbare Fahrpraxis erst im vierten bis sechsten Monat ihres Fahrerlaubnisbesitzes vorweisen können, deutlich höher. Dieses Phänomen wiederholt sich unter Fahrantäfern mit sieben bis neun Monaten Fahrpraxis (3. Quartal) und jenen mit zehn und mehr Monaten Fahrpraxis (4. Quartal). Hinsichtlich einer selbst geschätzten Fahrleistung von bis zu ca. 2.500 km und der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes gilt also: Je später in der Fahrkarriere diese Fahrleistung erbracht wird, umso mehr Fahrantäfer berichten dabei einen Unfall ohne Personenschaden.

Tab. 7-7a-c dokumentiert die Häufigkeitsverteilungen der Verkehrsunfälle in den relevanten Sub-

gruppen. In dieser Querschnittsbetrachtung sind drei Zusammenhänge verallgemeinerbar: Je jünger die Fahranfänger sind, desto häufiger waren sie bereits an einem Unfall beteiligt, westdeutsche Fahranfänger berichten deutlich mehr Unfallbeteiligungen als ihre ostdeutschen Pendanten, und während Hauptschulabsolventen relativ die meisten Unfallverwicklungen berichten, sind Fahranfänger ohne Abschluss oder mit Förderschulabschluss mit deutlichem Abstand zu den übrigen Gruppen am häufigsten an zwei oder mehr Unfällen beteiligt gewesen.

Tab. 7-8a-c dokumentiert erneut im Querschnitt für alle drei unterschiedenen Unfallarten und die relevanten Subgruppen die jeweiligen Häufigkeiten der

in ihrer bisherigen Fahrkarriere unfallbeteiligten Fahranfänger. Hinsichtlich eines Unfalls ohne Personenschaden und ohne Verständigung der Polizei (z. B. Rangierunfall, geringer Sachschaden) erweisen sich dabei nur die Zusammenhänge mit dem Alter und der regionalen Herkunft als verallgemeinerbar. Offensichtlich gilt: Je jünger Fahranfänger sind, umso häufiger sind sie im ersten Jahr ihrer Fahrkarriere an einem solchen Bagatellunfall beteiligt. Westdeutsche Fahranfänger berichten annähernd doppelt so häufig wie ihre Kollegen aus dem Osten solche kleineren Unfälle ohne Personenschaden und ohne Hinzuziehen der Polizei.

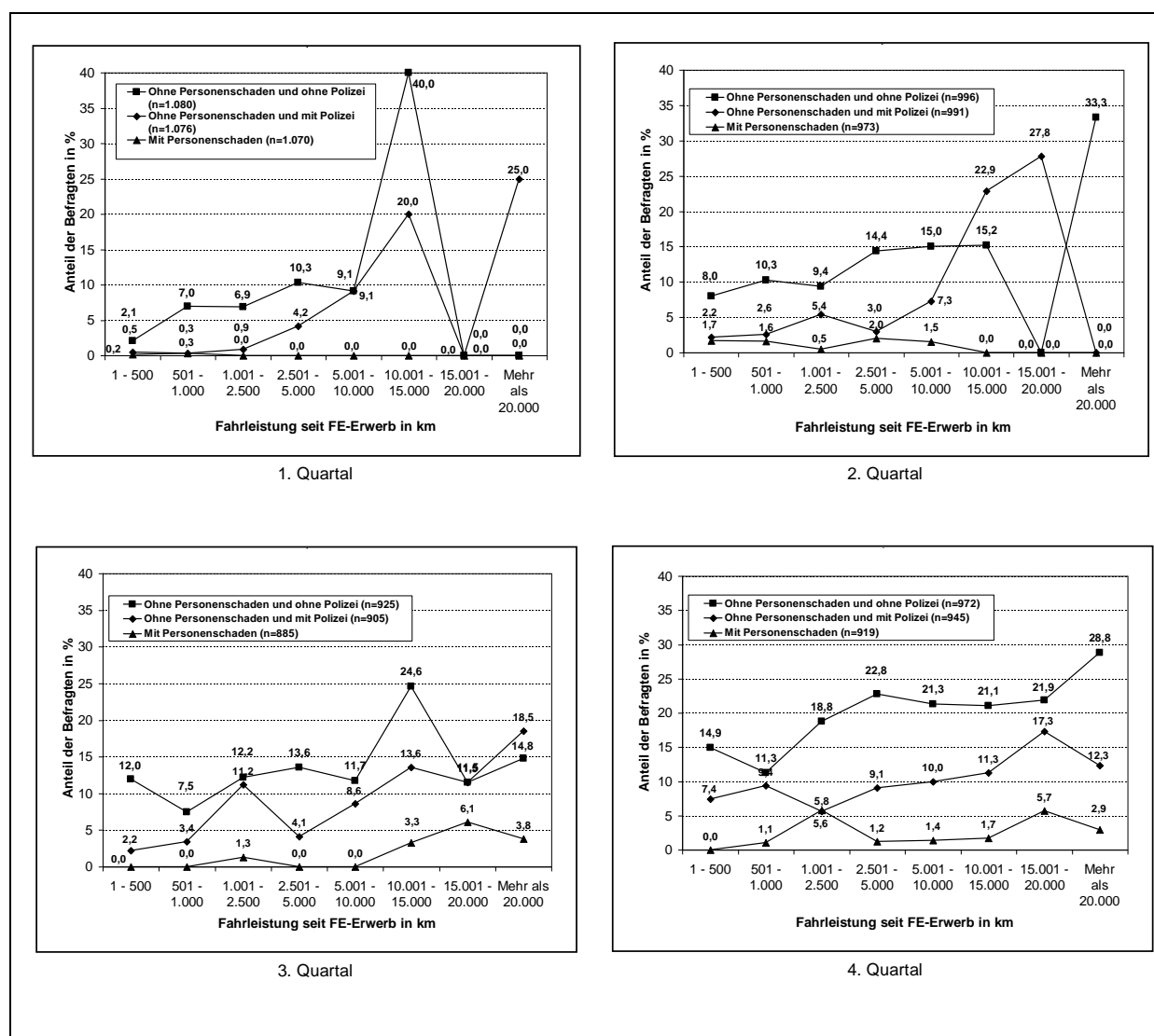


Bild 7-40: Anteile an einem Unfall beteiligter Fahranfänger – nach der selbst geschätzten bisherigen Gesamtfahrleistung, der Art des Unfalls und dem Quartal der Fahrerlaubnisbesitzdauer

Anzahl der Verkehrsunfälle	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft	
	Mann	Frau	17 / 18	19-24	25+	West	Ost
	%						
Kein Unfall	80,9	83,3	80,3	83,6	90,8	80,2	87,9
Ein Unfall	17,4	14,9	17,9	14,6	8,3	17,7	11,5
Zwei und mehr Unfälle	1,7	1,8	1,9	1,9	0,9	2,1	0,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.126	2.207	2.965	874	493	3.255	1.011

Tab. 7-7a: Anzahl der Verkehrsunfälle im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10), alle Fahranfänger – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb und der regionalen Herkunft

Anzahl der Verkehrsunfälle	Regionsgrundtyp			Raumeinheit		Migration	
	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Kreisfreie Stadt	Landkreis	Nein	Ja
	%						
Kein Unfall	81,8	82,4	81,6	82,7	81,8	82,0	82,6
Ein Unfall	16,5	16,0	16,0	15,6	16,4	16,3	15,0
Zwei und mehr Unfälle	1,7	1,6	2,4	1,7	1,8	1,6	2,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	1.929	1.550	760	1.230	3.054	3.598	730

Tab. 7-7b: Anzahl der Verkehrsunfälle im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10), alle Fahranfänger – nach dem Regionsgrundtyp, der Raumeinheit und dem Migrationshintergrund

Anzahl der Verkehrsunfälle	Schulabschluss					Berufsbereich		
	Ohne / Förderschule	Hauptschule	Mittlere Reife	FH-Reife	Abitur	Metall, Bau, Elektro	Andere	Schüler, Studenten
	%							
Kein Unfall	83,4	80,8	81,7	84,8	82,1	78,5	82,6	81,9
Ein Unfall	10,4	17,1	16,3	14,7	16,5	17,9	15,8	16,8
Zwei und mehr Unfälle	6,2	2,1	2,1	0,6	1,4	3,6	1,6	1,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	97	634	1.535	374	1.653	439	1.787	1.789

Tab. 7-7c: Anzahl der Verkehrsunfälle im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10), alle Fahranfänger – nach dem Schulabschluss und dem Berufsbereich

Die Beteiligung an einem Unfall ohne Personenschaden, aber mit Verständigung der Polizei zeigt statistisch gesicherte Zusammenhänge mit dem Migrationshintergrund, dem Schulabschluss und dem Berufsbereich. Fahranfänger mit Migrationshintergrund fallen durch einen höheren Anteil Betroffener auf. Je niedriger das Bildungsniveau, desto häufiger protokollieren die Befragten die Beteili-

gung an einem solchen Unfall. Schließlich tun sich Fahranfänger aus dem Metall-, Bau-, Elektro- und Sicherheitsbereich besonders stark durch eine entsprechende Unfallbeteiligung hervor.

Die Anzahl der an einem Unfall mit Personenschaden beteiligten Fahranfänger ist so niedrig, dass sich diesbezüglich keine verallgemeinerbaren Zusammenhänge erkennen lassen.

Unfallbeteiligung	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniswerb			Regionale Herkunft	
	Mann	Frau	17 / 18	19-24	25+	West	Ost
	%						
Unfall ohne Personenschaden, ohne Polizei	12,7	12,2	14,2	10,4	5,3	14,2	7,3
Unfall ohne Personenschaden, mit Polizei	7,0	5,2	6,2	6,0	4,0	6,4	5,0
Unfall mit Personenschaden	1,1	1,0	1,2	1,0	0,6	1,2	0,6

Tab. 7-8a: Unfallbeteiligung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10), alle Fahranfänger – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniswerb und der regionalen Herkunft (je nach Unfallart und Subgruppe unterschiedliche n)

Unfallbeteiligung	Regionsgrundtyp			Raumeinheit		Migration	
	Agglomeration	Verstädert	Ländlich	Kreisfreie Stadt	Landkreis	Nein	Ja
	%						
Unfall ohne Personenschaden, ohne Polizei	12,3	12,5	13,4	11,3	13,0	12,6	11,7
Unfall ohne Personenschaden, mit Polizei	6,7	5,5	5,5	6,9	5,7	5,7	7,8
Unfall mit Personenschaden	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1	1,2	0,7

Tab. 7-8b: Unfallbeteiligung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10), alle Fahranfänger – nach dem Regionsgrundtyp, der Raumeinheit und dem Migrationshintergrund (je nach Unfallart und Subgruppe unterschiedliche n)

Unfallbeteiligung	Schulabschluss					Berufsbereich		
	Ohne / Förder-schule	Haupt-schule	Mitt-lere Reife	FH-Reife	Abitur	Metall, Bau, Elektro	Ande-re	Schüler, Studen-ten
	%							
Unfall ohne Personenschaden, ohne Polizei	8,0	12,3	12,0	9,3	14,1	12,0	11,2	14,3
Unfall ohne Personenschaden, mit Polizei	8,8	7,8	7,1	5,9	4,4	11,0	6,6	4,3
Unfall mit Personenschaden	2,3	1,4	1,5	0,8	0,6	1,8	1,4	0,7

Tab. 7-8c: Unfallbeteiligung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10), alle Fahranfänger – nach dem Schulabschluss und dem Berufsbereich (je nach Unfallart und Subgruppe unterschiedliche n)

8 Typologie der Fahranfänger

Ein weiterer Schwerpunkt des Erkenntnisinteresses der hier vorgelegten Untersuchung ist die Identifikation von Fahranfängertypen anhand einfach zu erkennender Merkmale (vgl. Abschnitt 1.2). Zur Erstellung einer solchen Typologie bietet sich die Durchführung einer Clusteranalyse an. Sie ist ein mathematisch-statistisches Verfahren, das dazu dient, „... eine Menge von Klassifikationsobjekten in homogene Gruppen (= Klassen, Cluster, Typen) zusammenzufassen“ (BACHER 2002: 1).¹⁶² Die Clusteranalyse stellt ein empiriegeleitetes Verfahren dar, das zur Generierung von Hypothesen besser geeignet ist als zu deren Überprüfung (vgl. BORTZ 1999: 547). Im Kontext der explorativen Vorgehensweise der vorliegenden Mobilitätsstudie

ist sie eine zweckmäßige Methode zur Typisierung der Fahranfänger.

8.1 Auswahl der adäquaten Merkmale

Clusteranalytische Verfahren kommen in der Verkehrssicherheitsforschung zur Typenbildung junger Fahrer häufig zum Einsatz (vgl. z. B. SCHULZE 1999: 21ff; LE QUEAU, OLM 2000: 84ff; HENNING, LANGE, CHASELON 1994: 109f; MIENERT 2002: 147; ULLEBERG 2002: 282f sowie Abschnitt 3.4.2). Dabei werden meist verschiedene verkehrssicherheitsrelevante Lebensstilvariablen in die Analyse einbezogen. Auch Aspekte der Verkehrsexposition, der Unfall- und Legalbewährung sowie der Extramotive des Fahrens finden Berücksichtigung.

Dieser Weg soll hier nicht erneut besprochen werden. Vielmehr steht die praktische Verwertbarkeit

¹⁶² Vgl. zur Clusteranalyse BORTZ (1999: 548ff) oder BACHER (2002).

einer solchen Typologie in der Verkehrssicherheitsarbeit für Fahranfänger im Mittelpunkt. D. h. die zu explorierenden Typen sollen im Alltag leicht zu unterscheidende Gruppen junger Fahrer bestimmen, deren Identifikation in der Grundgesamtheit – z. B. als Ansatzpunkt für Maßnahmen der Verkehrserziehung – einfach möglich ist.

Daher gehen in die folgende Clusteranalyse nur soziodemographische Merkmale der Fahranfänger ein, deren Ausprägungen mit geringem Aufwand feststellbar sind. Analog zu Abschnitt 5.1 stehen hierzu zur Diskussion:

- Das Geschlecht,
- das Alter beim Fahrerlaubniswerb,
- die Herkunft aus den alten bzw. den neuen Bundesländern,
- die siedlungsstrukturellen Regionsgrundtypen,
- der Schwerpunkt der Verkehrsteilnahme als Autofahrer in einer kreisfreien Stadt bzw. einem Landkreis,
- das Vorliegen eines Migrationshintergrundes,
- der bisherige oder angestrebte Schulabschluss und
- der Bereich, in dem der Fahranfänger beruflich tätig ist.

In eine Clusteranalyse sollten jedoch keine Variablen eingehen, die untereinander einen starken Zusammenhang aufweisen, d. h. dieselbe Dimension der Beschaffenheit der untersuchten Objekte beschreiben (vgl. BACKHAUS et al. 1994: 313). Würden solche Merkmale für eine Clusteranalyse verwendet, läge eine Übergewichtung der betreffenden Dimension bei der Gruppenbildung vor. Um diesen Aspekt zu berücksichtigen, werden die aufgeführten Variablen auf Zusammenhänge untersucht. Dabei wird zusätzlich zur Signifikanz in diesem Fall auch das Stärkemaß Cramer's V ausgewiesen, da das Entscheidungskriterium für oder gegen die Verwendung eines Merkmals die Stärke eines etwaigen Zusammenhanges ist.

Unter den oben enumerierten Merkmalen sind Zusammenhänge zwischen dem Schulabschluss und dem Berufsbereich sowie zwischen dem Regionsgrundtyp und dem Schwerpunkt der Verkehrsteilnahme zu erwarten. Tatsächlich ergibt sich ein Zusammenhang mittlerer Stärke (Cramer's V = 0,55, $p = 0,000$) zwischen dem Schulabschluss einer Person und dem Bereich, in dem sie beruflich tätig ist. Fahranfänger ohne Abschluss oder mit Hauptschulabschluss üben oft Metallberufe aus, wäh-

rend Gymnasiasten bzw. Abiturienten sich häufig noch in einer (Hoch-)Schulbildung befinden.

Aufgrund dieses Befundes ist es sinnvoll, nur eine der beiden genannten Variablen für die Bildung von Clustern zu verwenden. Die Wahl fällt auf den Berufsbereich, da ein großer Teil der befragten Fahranfänger einer beruflichen Ausbildung oder Tätigkeit nachgeht und keine allgemein bildende Schule mehr besucht.

Auch zwischen dem Regionsgrundtyp und der Art der Gebietskörperschaft (Kreisfreie Stadt bzw. Landkreis), in denen die Fahranfänger am häufigsten mit dem Auto unterwegs sind, besteht ein Zusammenhang. Handelt es sich bei der Gebietskörperschaft um eine kreisfreie Stadt, so liegt sie eher in einem Agglomerationsraum, handelt es sich um einen Landkreis, so liegt sie eher in einem ländlichen Raum. Dieser Zusammenhang zeigt sich jedoch mit Cramer's V = 0,26 ($p = 0,000$) in so geringer Ausprägung, dass es nicht erforderlich ist, aus diesem Grund eine der beiden Variablen aus der Clusteranalyse auszuschließen.

Unter den übrigen Merkmalen weisen nur der Schulabschluss und das Alter beim Fahrerlaubniswerb einen statistisch relevanten Zusammenhang auf: Personen mit niedrigerem Schulabschluss sind offensichtlich zum Zeitpunkt ihres Fahrerlaubniswerbs vielfach schon älter als Personen mit höherem (angestrebten) Schulabschluss. Allerdings ist auch dieser Zusammenhang so gering¹⁶³, dass er für die Vorgehensweise bei der Clusteranalyse keine Bedeutung hat.

Die verbleibenden sieben Variablen müssen nun im Hinblick darauf kritisch untersucht werden, ob ihre Ausprägungen die Forderung nach einfacher Erkennbarkeit erfüllen. Hier fällt zunächst der Migrationshintergrund auf, der diese Forderung nicht ohne Weiteres erfüllt, da Personen mit Migrationshintergrund nicht intuitiv als solche zu identifizieren sind und auch nicht regelhaft anderen Institutionen (z. B. Schulformen, Berufsbereichen) angehören als Personen ohne Migrationshintergrund. Das Merkmal „Migrationshintergrund“ wird daher nicht für die Clusteranalyse verwendet.

Auch die siedlungs- oder raumstrukturelle Herkunft der Befragten ist nur bedingt auf einfache Weise zu ermitteln. In der praktischen Verkehrssicherheitsarbeit ist feststellbar, aus welchem Kreis oder welcher Stadt ein Fahranfänger stammt bzw. wo er meist mit dem Auto unterwegs ist, mithin ob es sich bei dieser Gebietskörperschaft um einen Landkreis oder eine kreisfreie Stadt handelt. Der

¹⁶³ Cramer's V = 0,23, $p = 0,000$;

Grundtyp der Region, in der die Gebietskörperschaft liegt, ist hingegen in der Regel nur Experten für Raumordnung bekannt. Daher wird auch der Regionsgrundtyp aus der Clusteranalyse ausgeschlossen.

Ob eine Person in den alten oder in den neuen Bundesländern lebt, lässt sich ohne größeren Aufwand ermitteln. Allerdings ergeben sich bei der späteren Verwertbarkeit der erarbeiteten Typologie in der praktischen Verkehrssicherheitsarbeit dann Schwierigkeiten, wenn bestimmte Fahrertypen nur im Westen oder nur im Osten lokalisiert werden. Auch die in den Kapiteln 6 und 7 berichteten West-Ost-Unterschiede legen einen zwingenden Einschluss einer entsprechenden Variablen in die Clusteranalyse nicht nahe.

Somit verbleiben die folgenden vier Merkmale, die in die Clusteranalyse eingeführt werden:

- Das Geschlecht,
- das Alter beim Fahrerlaubniswerb,
- der Schwerpunkt der Verkehrsteilnahme als Autofahrer in einem Landkreis bzw. einer kreisfreien Stadt und
- der Bereich, in dem der junge Fahrer beruflich tätig ist.

8.2 Durchführung der Clusteranalyse

Die vier in die Clusteranalyse einbezogenen Variablen weisen bis auf den Bereich, in dem der Fahranfänger beruflich tätig ist, jeweils zwei Ausprägungen auf.¹⁶⁴ Die kategoriale Variable Berufsbereich (mit drei Antwortmöglichkeiten) wird in zwei dichotome Merkmale transformiert.¹⁶⁵ Alle Variablen werden in eine hierarchische Clusteranalyse eingeführt.¹⁶⁶ Die Berechnung ergibt ein Ergebnis, dessen letzte 20 Cluster-Lösungen in Bild 8-1

als Struktogramm (sog. „Elbow“-Diagramm) wiedergegeben werden.¹⁶⁷

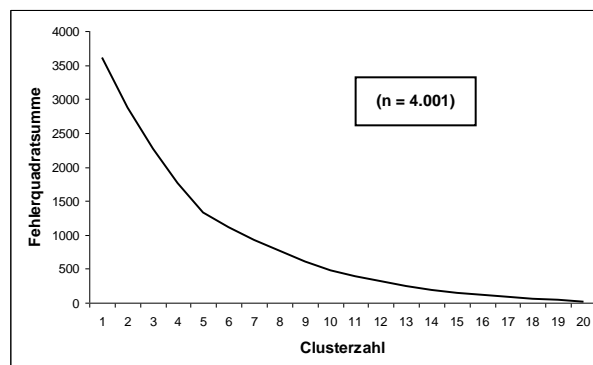


Bild 8-1: Fahranfängertypologisierung: Struktogramm der Clusterlösungen

Aufgrund der Information aus Bild 8-1 – bietet sich für eine sinnvolle Typisierung der Fahranfänger eine Lösung mit fünf und eine Lösung mit zehn Clustern an.¹⁶⁸ Zehn verschiedene Fahrertypen in der Grundgesamtheit zu identifizieren, ist jedoch für die praktische Verkehrssicherheitsarbeit nicht zweckmäßig. Daher wird im Folgenden die 5-Cluster-Lösung präferiert und von fünf Fahranfängertypen ausgegangen.

Um die Güte der 5-Cluster-Lösung zu überprüfen, wird die Clusterzugehörigkeit der Fahranfänger als Gruppenvariable in eine Diskriminanzanalyse eingeführt, bei der die vier Merkmale Geschlecht, Alter beim Fahrerlaubniswerb, Art der Gebietskörperschaft und Berufsbereich als unabhängige Variablen fungieren (vgl. BORTZ 1999: 565). Bei dem diskriminanzanalytischen Verfahren werden 99,4 % der ursprünglich gruppierten Fälle korrekt klassifiziert. Die 5-Cluster-Lösung ist demnach überaus zufrieden stellend.

8.3 Beschreibung der Fahrertypen

Aufgrund der Zusammenfassung der Cluster entsprechend der explizierten Ausgangsvariablen enthält jedes Cluster also tendenziell nur solche Personen, die sich wenigstens im Hinblick auf die

¹⁶⁴ Hinsichtlich des Alters beim Fahrerlaubniswerb wird die dichotomisierte Variable mit den Ausprägungen „17 / 18 Jahre“ und „19 Jahre und älter“ verwendet.

¹⁶⁵ Hierzu wird aus den beiden Kategorien „Bau-, Metall-, Elektrofertigungsberufe etc.“ und „Andere Berufsbereiche“ jeweils eine Variable mit den Antwortmöglichkeiten „Ja“ und „Nein“ gebildet.

¹⁶⁶ Da Gewichtungen bei der Durchführung clusteranalytischer Verfahren häufig sind, werden die entsprechenden Berechnungen mit ungewichteten Daten durchgeführt. Hierbei kommt das Ward-Verfahren mit der quadrierten euklidischen Distanz als Unähnlichkeitsmaß zur Anwendung, da dieses Verfahren im Vergleich zu anderen hierarchischen Clusterverfahren nicht zur Kettenbildung neigt und etwa gleich große Cluster erzeugt (vgl. BACKHAUS et al. 1994: 299f).

¹⁶⁷ „Dem Struktogramm ... ist zu entnehmen, wie sich die Heterogenität der Gruppen bei steigender Gruppenzahl verändert“ (SCHULZE 1999: 21). Unter „Heterogenität der Gruppen“ ist dabei die Unähnlichkeit der Objekte innerhalb der einzelnen Cluster zu verstehen.

¹⁶⁸ Dies lässt sich an einem Knick („Elbow“) in der Kurve erkennen, wie er bei der 10- und der 5-Cluster-Lösung vorliegt.

Cluster	Geschlecht		Alter beim Fahrerlaubniserwerb		Raumeinheit		Berufsbereich			Insgesamt
	Mann	Frau	17 / 18	19+	Kreisfreie Stadt	Landkreis	Metall, Bau, Elektro	Andere	Schüler, Studenten	
	%									
1	16,3	14,1	21,7	0,0	53,5	0,0	12,9	10,3	20,5	15,2
2	16,4	24,3	29,2	0,0	0,0	28,5	0,0	46,0	0,0	20,4
3	0,0	29,5	21,4	0,0	0,0	20,9	0,0	0,0	33,6	15,0
4	28,6	31,0	0,0	99,3	45,8	23,5	27,3	43,6	16,7	29,8
5	38,8	1,1	27,7	0,7	0,7	27,1	59,8	0,0	29,1	19,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	2.036	1.965	2.798	1.202	1.134	2.866	442	1.774	1.785	4.001

Tab. 8-1: Zusammensetzung der Cluster – nach dem Geschlecht, dem Alter beim Fahrerlaubniserwerb, der Raumeinheit und dem Berufsbereich

Ausprägung eines dieser Merkmale gleichen. Die ermittelten fünf Typen werden im Folgenden hinsichtlich der vier Variablen, die zur Clusterbildung herangezogen werden, näher beschrieben.

8.3.1 Zuordnung der Fahranfänger zu den Clustern

Tab. 8-1 gibt für jedes der fünf Cluster Aufschluss darüber, welche Ausprägungen der jeweiligen Merkmale bei seinen „Mitgliedern“ überwiegen. Anhand des Ausweises der Spaltenprozentage wird zudem deutlich, ob und inwieweit es sich bei dem gehäuftem Vorkommen von Trägern einer bestimmten Merkmalsausprägung in einem Cluster um ein exklusives Phänomen handelt, beispielsweise ob ein Cluster existiert, das nahezu alle Frauen enthält. Für die älteren Befragten und in eingeschränktem Maße für die Stadtbewohner sowie für Fahranfänger aus dem Metall-, Bau- und Elektrobereich etc. existieren solche Cluster. Die Spalte „Insgesamt“ informiert über die relative Größe der Cluster an der Untersuchungspopulation. Cluster 4 stellt das größte, Cluster 3 das kleinste Cluster dar.

8.3.2 Soziodemographie der Fahrertypen

Die fünf gebildeten Cluster und damit die fünf ermittelten Typen von Fahranfängern unterscheiden sich notwendigerweise im Hinblick auf die zur Clusterbildung verwendeten Merkmale (vgl. Tab. 8-1).

Cluster 1: „Nichterwerbstätige Stadtjugend“

Das erste der ermittelten Cluster enthält 53,5 % der in die Analyse einbezogenen Fahranfänger aus kreisfreien Städten. Darüber hinaus sind alle

seine Mitglieder 17 bzw. 18 Jahre alt, und zusammengekommen ca. 60 % von ihnen sind Schüler oder auch Studenten. Ein Geschlecht dominiert jedoch nicht in auffälliger Weise. Daher wird der Typ junger Fahranfänger, der in diesem Cluster repräsentiert ist, als „Nichterwerbstätige Stadtjugend“ charakterisiert. Er umfasst 15,2 % der Fahranfänger.

Cluster 2: „Berufstätige Landjugend“

Die Mitglieder des zweiten Clusters sind sämtlich in Landkreisen zu Hause. Darüber hinaus weisen sie alle ein Alter von 17 bis 18 Jahren und eine berufliche Tätigkeit außerhalb des Metall-, Bau- und Elektrobereiches auf. Der Typ von Fahranfängern, der in diesem Cluster zusammengefasst wird, erhält deshalb die Bezeichnung „Berufstätige Landjugend“. Zu dieser Gruppe gehören 20,4 % aller Fahranfänger.

Cluster 3: „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“

Im dritten Cluster sind ausschließlich Frauen aus Landkreisen enthalten, die 17 bis 18 Jahre alt sind. Nahezu alle dieser jungen Fahrerinnen besuchen noch eine allgemein bildende Schule. Sie werden daher als „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ benannt. Dieses Cluster macht 15,0 % der Fahranfänger aus.

Cluster 4: „Mittlere und Späteinsteiger“

Das vierte der identifizierten Cluster enthält 99,3 % der in die Analyse einbezogenen Fahranfänger, die 19 Jahre oder älter sind. Eine deutliche Spezifität hinsichtlich des Geschlechtes, der Raumeinheit (Gebietskörperschaft) oder des Berufsbereiches

Fahrleistung	Nichterwerbstätige Stadtjugend	Berufstätige Landjugend	Schülerinnen aus ländlichen Regionen	Mittlere und Späteinsteiger	Junge Männlichkeitsbetonte
Alle Fahranfänger					
Tag (Median)	17,5	31,4	16,0	21,4	26,3
Wochentag Montag bis Donnerstag (Median)	13,4	30,0	13,4	16,3	23,5
Wochentag Freitag bis Sonntag (Median)	17,9	30,4	16,7	20,0	25,0
Woche (Median)	120,0	220,0	113,2	150,0	184,1
Monat (arithmetisches Mittel)	721,3	1.048,6	655,0	808,8	922,0
Pkw-mobile Fahranfänger					
Tag (Median)	29,3	41,3	28,6	37,5	37,5
Wochentag Montag bis Donnerstag (Median)	22,5	38,7	25,0	30,6	33,4
Wochentag Freitag bis Sonntag (Median)	30,0	42,5	30,0	37,5	40,0
Woche (Median)	130,0	226,1	120,0	174,4	195,0
Monat (arithmetisches Mittel)	732,9	1.055,5	661,7	845,2	928,5

Tab. 8-2: Fahrleistung der Fahranfänger – nach Fahrertypen

liegt nicht vor. Die Mitglieder dieses Clusters werden daher als „Mittlere und Späteinsteiger“ bezeichnet. Dieses Cluster umfasst 29,8 % aller Fahranfänger.

Cluster 5: „Junge Männlichkeitsbetonte“

Im fünften Cluster werden 59,8 % der in die Analyse eingehenden Fahranfänger, die in Metall-, Bau- und Elektroberufen tätig sind, zusammengefasst. Diese Personen sind weit überwiegend männlich, stammen zum großen Teil aus Landkreisen und sind 17 bzw. 18 Jahre alt. Fahranfänger aus diesen maskulin konnotierten Berufsbereichen können in der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ immer wieder als im Straßenverkehr besonders auffällige Gruppe ausgemacht werden (vgl. die Kapitel 6 und 7). Daher erhält der in diesem Cluster repräsentierte Fahranfängertyp die Bezeichnung „Junge Männlichkeitsbetonte“. Er macht 19,6 % der Fahranfänger aus.

8.4 Exposition der extrahierten Fahrertypen

Die ermittelte Klassifizierung stellt eine einfache, aber robuste Zusammenfassung von Fahranfängern zu Typen dar, die sich anhand der verwendeten Variablen leicht in der Praxis identifizieren lassen. Anschließend werden die zentralen Unterschiede zwischen den Fahrertypen hinsichtlich verkehrsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen herausgearbeitet.

8.4.1 Fahrleistung der Fahrertypen

Die „Nichterwerbstätige Stadtjugend“ (Cluster 1) weist eine relativ niedrige durchschnittliche Fahrleistung pro Tag auf ($\bar{x} = 17,5$ km) (vgl. Tab. 8-2). Vor dem Hintergrund des üblicherweise in Städten besser ausgebauten ÖPNV und der unter Schülern weit verbreiteten Monatskarten für dessen Nutzung, ist eine geringere Notwendigkeit zur Nutzung eines Autos plausibel. Dabei ist dieser Fahrertyp im Tagesdurchschnitt montags bis donnerstags deutlich seltener unterwegs als freitags bis sonntags. Werden nur die Personen betrachtet, die wenigstens an einem der Tage der Berichtswoche mit dem Pkw mobil waren, so steigt der Median der durchschnittlichen täglichen Fahrleistung auf 29,3 km bzw. immerhin auf 30,0 km für die Fahrten Freitag bis Sonntag. Für die ganze Woche errechnet sich ein Median der durchschnittlichen Fahrleistung von $\bar{x} = 120,0$ km und über einen Monat ein arithmetischer Mittelwert von $\bar{x} = 721,3$ km.

Das Cluster „Berufstätige Landjugend“ (Cluster 2) ist von allen Fahranfängern am meisten mit dem Auto unterwegs. Ihre durchschnittliche tägliche Fahrleistung beträgt $\bar{x} = 31,4$ km, die der Pkw-Mobile weist sogar einen Median von $\bar{x} = 41,3$ km auf. Zwischen den gefahrenen Kilometern von Montag bis Donnerstag und denen von Freitag bis Sonntag zeigen sich dagegen kaum Unterschiede. Pkw-Mobile fahren etwas mehr am „verlängerten“ Wochenende ($\bar{x} = 42,5$ km) als von Montag bis Donnerstag ($\bar{x} = 38,7$ km). Über die ganze Woche aufaddiert errechnet sich für die berufstätige Landjugend ein Median von $\bar{x} = 220,0$ km – für die Mobilen $\bar{x} = 226,1$ km –, während sich für einen Monat Fahrleistungen von durchschnittlich $\bar{x} = 1.048,6$ km

bzw. $\bar{x} = 1.055,5$ km aufaddieren. Für die relativ höchsten Fahrleistungen dieses Fahrertyps gibt es eine ganze Reihe plausibler Erklärungsansätze. An dieser Stelle muss dabei jedoch offen bleiben, ob für diese große Fahrleistung mehrheitlich „Pull“-Faktoren, wie weite Strecken zum Ausbildungs- / Arbeitsplatz, generelle Freizeitorientierung, Fahrfreude etc., oder hauptsächlich „Push“-Faktoren, wie mangelndes Freizeitangebot vor Ort, ungenügende ÖPNV-Anbindung etc., verantwortlich sind.

Mit einer durchschnittlichen täglichen Fahrleistung, die durch ein Median von $\bar{x} = 16,0$ km gekennzeichnet ist, fahren „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ (Cluster 3) von allen hier beschriebenen Clustern die kürzesten Wegstrecken. Ad hoc lassen sich zur Erklärung dieses Verhaltens auch hier die Verfügbarkeit von Schüler-Monatskarten für den ÖPNV und das generell andere Fahrverhalten weiblicher Fahranfänger (vgl. Abschnitt 6.3) heranziehen. Wenn Mitglieder dieses Clusters automobil unterwegs sind, dann eher am „verlängerten“ Wochenende als während der Woche. Dies gilt auch für die Pkw-Mobilen, die einen täglichen Median von $\bar{x} = 28,6$ km aufweisen. Für die ganze Woche errechnet sich ein Median der Schülerinnen aus ländlichen Regionen von $\bar{x} = 113,2$ km und ein Median der Pkw-Mobilen dieses Clusters von $\bar{x} = 120,0$ km. Auch die durchschnittliche monatliche Fahrleistung ist für dieses Cluster am geringsten.

Personen, die zum vierten Cluster der „Mittleren und Späteinsteiger“ gehören, weisen eine Fahrleistung mittlerer Höhe (Median $\bar{x} = 21,4$ km pro Tag) auf. Die Pkw-Mobilen aus dieser Gruppe fahren mit einem Median von $\bar{x} = 37,5$ km hingegen relativ viel. Dieses Verhalten legt die Interpretation nahe, dass die Fahrerlaubnis im „höheren“ Alter eher dann erworben wird, wenn sie auch tatsächlich gebraucht wird, die Fahrerlaubnis also eher einen instrumentellen Charakter besitzt. Die „Mittleren und Späteinsteiger“ weisen einen Median von $\bar{x} = 150,0$ km pro Woche auf, auf den Monat hochgerechnet ergibt sich die durchschnittliche Fahrleistung $\bar{x} = 808,8$ km.

Die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ (Cluster 5) sind ebenfalls viel mit dem Pkw unterwegs. Hierbei schlägt das bereits bekannte Fahrverhalten der Fahranfänger aus den Metall-, Bau- und Elektrobereichen durch. Ihre durchschnittliche tägliche Fahrleistung lässt sich durch einen Median von $\bar{x} = 26,3$ km kennzeichnen. Den größeren Teil zu diesem Durchschnittswert trägt mit $\bar{x} = 25,0$ km die Zeit von Freitag bis Sonntag bei, Montag bis Donnerstag wird dagegen seltener gefahren. Die Pkw-

Mobilen aus diesem Cluster sind im Durchschnitt $\bar{x} = 37,5$ km pro Tag unterwegs. Über die ganze Woche aufsummiert, weist die Fahrleistung der „Jungen Männlichkeitsbetonten“ einen Median von $\bar{x} = 184,1$ km auf, für einen Monat errechnet sich ein arithmetisches Mittel von $\bar{x} = 922,0$ km. Die entsprechenden Werte bei den Mobilen sind $\bar{x} = 195,0$ km bzw. $\bar{x} = 928,5$ km.

Alle Unterschiede zwischen den Clustern hinsichtlich der Fahrleistung der Fahranfänger sind statistisch signifikant.

Bild 8-2 zeigt die Mittelwerte der monatlichen Fahrleistung der fünf unterschiedenen Fahrertypen jeweils auf der Aggregatebene der zwölf Monate des ersten Jahres als Autofahrer und verbindet die zwölf Datenpunkte mittels einer sog. Verlaufskurve zur Veranschaulichung des Entwicklungsaspektes der fahrertypischen Fahrleistung. Die Verlaufskurven dokumentieren wieder eindrucksvoll die unterschiedlichen Verläufe der Fahrleistungsentwicklung in den fünf Fahrertypen. Dabei zeichnen sich im Jahresverlauf in der Tendenz für die „Nicht-erwerbstätige Stadtjugend“ und „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ zunächst ein leichter Rückgang und ein anschließender Wiederanstieg der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung ab. Für die „Berufstätige Landjugend“ und „Mittlere und Späteinsteiger“ wird – allerdings auf unterschiedlichem Niveau – eine im Verlauf des ersten Jahres zunächst stark steigende und nach einem Höhepunkt im achten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes mehr oder weniger stark fallende durchschnittliche Monatsfahrleistung sichtbar. Die Fahrleistung der „Jungen Männlichkeitsbetonten“ nimmt im Verlauf des Beobachtungszeitraums leicht ab.

Tab. 8-3 informiert über die Statistiken der Modellzusammenfassung und Parameterschätzer. Bei der Betrachtung des ersten Jahres der selbstständigen Pkw-Mobilität der unterschiedenen Fahrertypen kann die monatliche Fahrleistung der „berufstätigen Landjugend“ und der „Mittleren und Späteinsteiger“ aufgrund der signifikanten p-Werte nicht als konstant betrachtet werden. Die Konstanzannahme würde die Exposition der Angehörigen dieser beiden Fahrertypen in den ersten Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes überschätzen, mithin deren anfängliches fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko unterschätzen. Für die drei anderen Fahrertypen ist die Konstanzannahme der monatlichen Fahrleistung im ersten Jahr der Fahrkarriere dagegen gerechtfertigt.

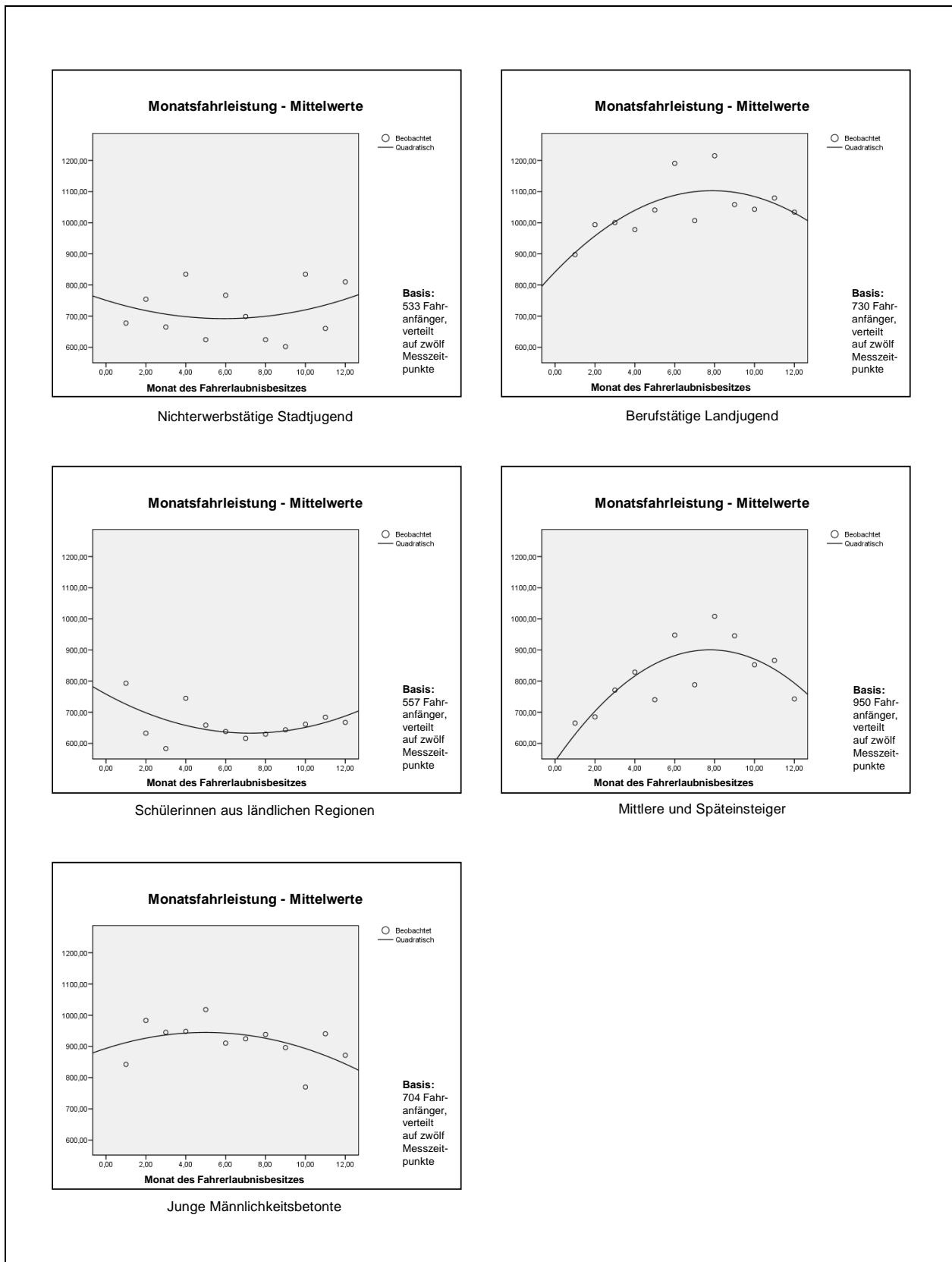


Bild 8-2: Verlaufskurven der Monatsfahrleistungen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität auf Basis der arithmetischen Mittelwerte der monatsdurchschnittlichen Tagesfahrleistungen (Frage 6.8), alle Fahreranfänger an allen Wochentagen – für die gebildeten Fahrertypen

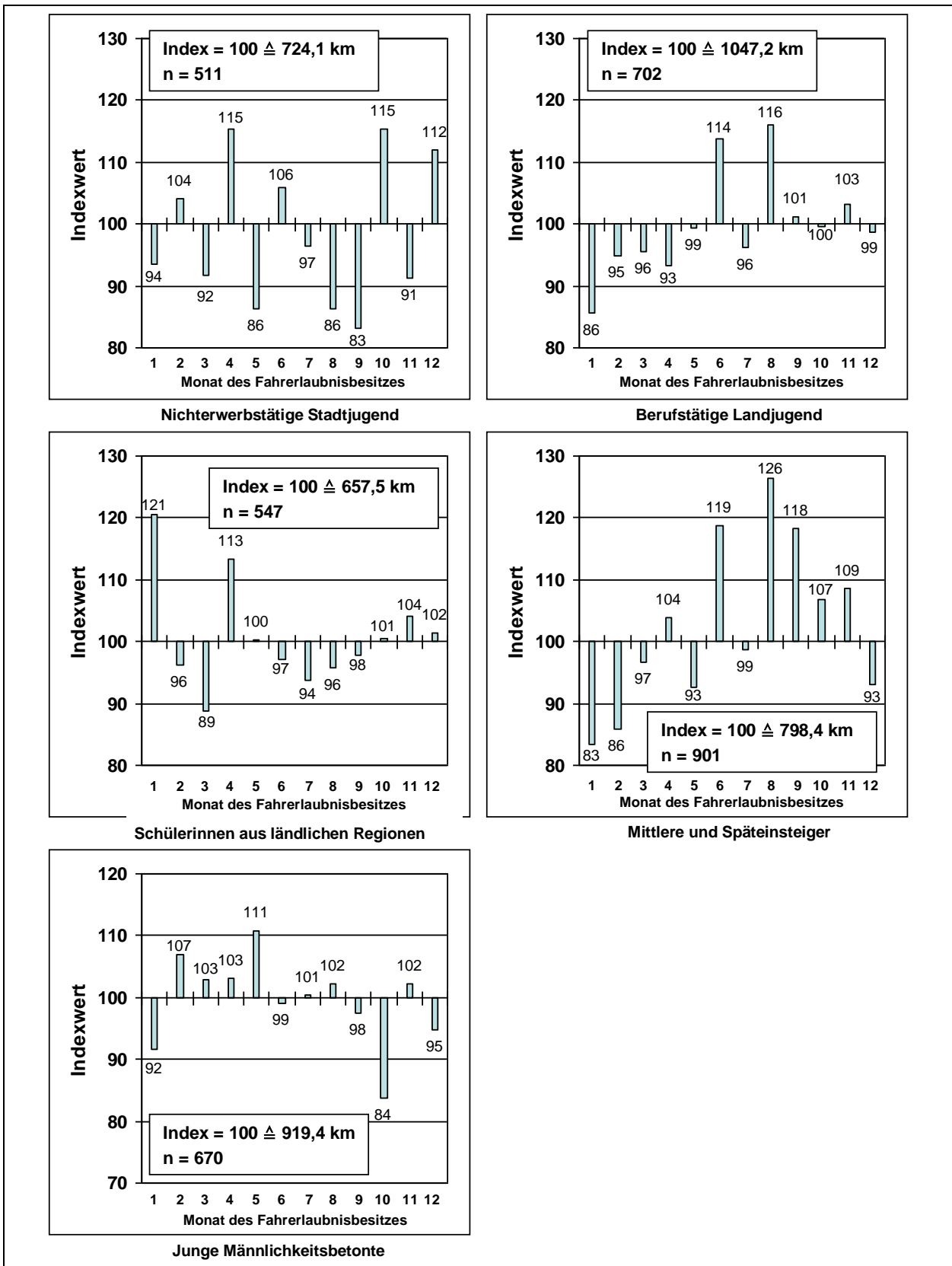


Bild 8-3: Abweichungen der monatsdurchschnittlichen von der jahresdurchschnittlichen Monatsfahrleistung im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 6.8) – für die gebildeten Fahrertypen

Subgruppe	Modellzusammenfassung					Parameterschätzer		
	R ²	F	df 1	df 2	p	Konstante	b1	b2
	Alle Fahranfänger							
Nichterwerbstätige Stadtjugend	.056	.265	2	9	.773	750,880	-19,883	1,683
Berufstätige Landjugend	.510	4,686	2	9	.040	841,960	66,268	-4,207
Schülerinnen, ländliche Regionen	.264	1,617	2	9	.251	758,188	-34,726	2,406
Mittlere und Späteinsteiger	.615	7,196	2	9	.014	542,687	92,221	-5,942
Junge Männlichkeitsbetonte	.237	1,394	2	9	.297	893,820	20,474	-2,053

Tab. 8-3: Modellzusammenfassung und Parameterschätzer für die durchschnittliche Monatsfahrleistung der Fahrertypen

Fahrtsituation am Wochenende	Fahrertypen				
	Nichterwerbstätige Stadtjugend	Berufstätige Landjugend	Schülerinnen aus ländlichen Regionen	Mittlere und Späteinsteiger	Junge Männlichkeitsbetonte
	%				
Gleichaltrige als Mitfahrer	54,9	61,3	54,5	39,6	60,8
Nachtfahrt	53,0	59,3	54,3	41,3	59,2
Fahrt zu Disco, Kneipe etc.	31,2	39,4	35,6	18,7	38,4

Tab. 8-4: Jugendtypische Fahrstile am Wochenende – nach Fahrertypen (je nach Fahrtsituation und Fahrertyp unterschiedliche n)

Auch hier soll wieder die Darstellung der Entwicklung der monatlichen Fahrleistung im Vergleich zum ganzjährig auf den Wert „100“ normierten Mittelwert nachvollzogen werden (vgl. Bild 8-3). In dieser Sichtweise fallen die häufig stark unter-, mehrmals aber auch überdurchschnittlichen monatlichen Fahrleistungen der „Nichterwerbstätigen Stadtjugend“ auf. Bei der „Berufstätigen Landjugend“ lässt sich die auf einem Niveau von lediglich 86 % des jährlichen Durchschnitts beginnende Entwicklung als Steigerung in überdurchschnittliche Fahrleistungen in der Mitte des Beobachtungszeitraums und anschließendes Einpendeln auf dem Niveau des erstjährigen Durchschnitts beobachten. „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ fahren unmittelbar nach der Fahrerlaubniserteilung 21 % überdurchschnittlich, schwanken in den drei Folgemonaten stark hinsichtlich ihrer Fahrleistung und fahren anschließend zuerst moderat unter- und zum Schluss ebenso moderat überdurchschnittlich viel Auto. Zunächst ausgeprägt unterdurchschnittliche Fahrleistungen in den ersten Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes und anschließend mit bis zu 26 % überdurchschnittliche Fahrleistungen zeigen die „Mittleren und Späteinsteiger“.

„Junge Männlichkeitsbetonte“ fahren im ersten Monat noch leicht unterdurchschnittlich, in den vier Folgemonaten dann überdurchschnittlich und den Rest des Jahres – mit Ausnahme eines „Ausreißers“ (84 %) im zehnten Monat und einer ebenfalls unterdurchschnittlichen Fahrleistung im letzten Monat – meist nahe am Jahresdurchschnitt.

8.4.2 Jugendspezifische Fahrstile der Fahrertypen

Die fünf gebildeten Typen junger Fahrer weisen spezifische Ausprägungen jugendtypischen Fahrverhaltens auf, im Sinne von Fahrten am Wochenende, bei Nacht, in Begleitung Gleichaltriger oder auf dem Weg zur Disko, Party etc. Tab. 8-4 fasst die Verteilung solcher Fahrten über die fünf Fahrertypen hinweg zusammen.

Die „Nichterwerbstätige Stadtjugend“ zeigt eine eher geringe Ausprägung jugendtypischer Fahrstile. Zwar ist über die Hälfte dieser Personen (54,9 %) an dem untersuchten Wochenende wenigstens an einem Tag, also Freitag, Samstag oder Sonntag, mit gleichaltrigen Mitfahrern unterwegs, und 53,0 % fahren ebenfalls an einem Wochenende nachts. Für Diskofahrten nutzen aber nur 31,2 % der „nichterwerbstätigen Stadtjugend“ wenigstens an einem der drei Tage als Selbstfahrer das Auto.

Unter der „berufstätigen Landjugend“ hingegen liegt die stärkste Ausprägung jugendtypischen Fahrverhaltens von allen Clustern vor: 61,3 % der Landjugendlichen fahren mit Gleichaltrigen, und 59,3 % fahren nachts. Vier von zehn Befragten (39,4 %) in diesem Cluster sind an dem betrachteten Wochenende mit dem Pkw in die Disko unterwegs.

„Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ erscheinen vor diesem Hintergrund in einer mittleren Position. 54,5 % dieser weiblichen Fahranfänger haben

mindestens an einem Tag des Wochenendes Peers als Beifahrer protokolliert. Ungefähr genauso viele Personen, nämlich 54,3 %, fahren während der Nacht, und noch 35,6 % berichten von wenigstens einer Fahrt in die Disko, Kneipe etc. Während die Mitglieder dieses Clusters hinsichtlich ihrer Fahrleistung sehr unauffällig wirken, treten sie hinsichtlich der Ziele, Mitfahrer und gefahrenen Tageszeit als überraschend jugendtypisch hervor. Dabei schlägt möglicherweise ihre Wohnsituation in Gebieten mit ungünstiger Anbindung an den ÖPNV durch.

Die geringste Ausprägung jugendspezifischer Fahrstile zeigen plausiblerweise die „Mittleren und Späteinsteiger“, von denen viele ihre Jugend auch tatsächlich schon hinter sich gelassen haben. Lediglich 39,6 % von ihnen sind an dem untersuchten Wochenende mit – ebenfalls älteren – Gleichaltrigen im Auto unterwegs, 41,3 % nachts und nur 18,7 % zu einer Disko, Party etc.

Die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ weisen dagegen wieder ein ausgeprägt jugendtypisches Fahrverhalten auf. Mit Peers im Auto sind 60,8 % von ihnen Pkw-mobil, und etwa ebenso viele (59,2 %) sitzen nachts hinter dem Steuer. Reichlich mehr als ein Drittel, nämlich 38,4 %, unternehmen überdies wenigstens an einem der drei Tage des Wochenendes als Selbstfahrer eine Diskofahrt.

Alle dargestellten Unterschiede zwischen den Clustern hinsichtlich der jugendspezifischen Fahrstile der Fahranfänger sind signifikant.

8.4.3 Fahrpraktische Unsicherheit der Fahrer-typen

Die fünf Gruppen von Fahranfängern äußern ein unterschiedlich hohes Maß an Unsicherheit, die sie selbst als Fahrer im Straßenverkehr empfinden. Tab. 8-5 zeigt die verschiedenen Ausmaße von Unsicherheit bei den Mitgliedern der fünf Cluster, wie sie sie in den vier Wochen vor dem Ausfüllen des Fragebogens erlebt haben. Die Unsicherheit wird als Ausdruck fahrpraktischer Unerfahrenheit interpretiert, die ihre Ursache in einer (noch) mangelnden Fähigkeit zur Risikoeinschätzung (Items 2 und 4) oder zum Multitasking am Steuer (Items 1 und 3) hat, oder sie liegt aufgrund einer eingeschränkten Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens (Items 5 und 6) vor.

Die „Nichterwerbstätige Stadtjugend“ nimmt – wie auch schon im Hinblick auf die jugendspezifischen Fahrstile – eine mittlere Position ein. 11,2 % der jungen Fahrer in diesem Cluster fühlen sich in den letzten vier Wochen beim Fahren mindestens einmal unsicher hinsichtlich des Achtens auf spielende Kinder, und 42,8 % von ihnen berichten von Schwierigkeiten, die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig zu erkennen. Betrachtet man den Aspekt des Multitasking, so wird deutlich, dass jeweils ein Viertel der Stadtjugendlichen Unsicherheiten beim Einfädeln in den fließenden Verkehr und beim Einordnen in die richtige Fahrspur auf mehrspurigen Straßen protokollieren.

Die Fragen nach Unsicherheiten beim Erkennen von Vorfahrtsregeln an einer Kreuzung und dem richtigen Einschätzen der Geschwindigkeit des

Verkehrssituationen	Fahrertypen				
	Nichterwerbstätige Stadtjugend	Berufstätige Landjugend	Schülerinnen aus ländlichen Regionen	Mittlere und Späteinsteiger	Junge Männlichkeitsbetonte
	%				
(1) Einfädeln in den fließenden Verkehr	25,4	19,3	33,4	27,8	14,3
(2) Beim Fahren auf spielende Kinder achten	11,2	12,5	14,9	10,8	12,3
(3) Auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen	25,0	21,7	28,0	28,5	15,5
(4) Die Absichten anderer Verkehrsteilnehmer richtig erkennen	42,8	41,4	49,5	44,3	38,0
(5) Die Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung schnell Erkennen	17,0	19,5	23,1	24,1	16,7
(6) Beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einschätzen	22,4	22,7	28,5	26,8	14,4

Tab. 8-5: Fahrunsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8) – nach Fahrertypen (je nach Verkehrssituation und Fahrertyp unterschiedliche n)

Gegenverkehrs beim Linksabbiegen, die beide die Qualität der Wahrnehmung der Fahranfänger messen, werden von 17,0 % bzw. von 22,4 % der Stadtjugendlichen bejaht. Auch ihre Wahrnehmung ist damit besser als in drei der anderen Fahranfänger-Clustern. Wird jedoch zusätzlich die von den jungen Fahrern genannte Frequenz ihres Unsicherheitsempfindens in Betracht gezogen und über alle sechs Variablen zu einer Skala der Unsicherheit¹⁶⁹ aufaddiert, ergibt sich für die nichterwerbstätige Stadtjugend im Durchschnitt ein Wert von $\bar{x} = 1,43$. Damit liegt das Unsicherheitsgefühl der Stadtjugendlichen im Vergleich zu den anderen Clustern genau im Mittelfeld (vgl. Bild 8-4).

Die Mitglieder des Clusters „Berufstätige Landjugend“ fühlen sich zu 12,5 % wenigstens einmal unsicher beim Achten auf spielende Kinder. Auch der Anteil der Unsicheren bezüglich der Frage nach dem Einschätzen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer ähnelt dem der „Nichterwerbstätigen Stadtjugend“. Im Hinblick auf Unsicherheiten beim Multitasking erreichen die Landjugendlichen nur geringe Anteile. Ihre Wahrnehmung ist jedoch etwas schlechter als die der Stadtjugend. Insgesamt ergibt sich für die subjektiv empfundenen fahrpraktischen Fertigkeiten mit einem Mittelwert von $\bar{x} = 1,36$ der zweinniedrigste Wert auf der Skala der Unsicherheit (vgl. Bild 8-4).

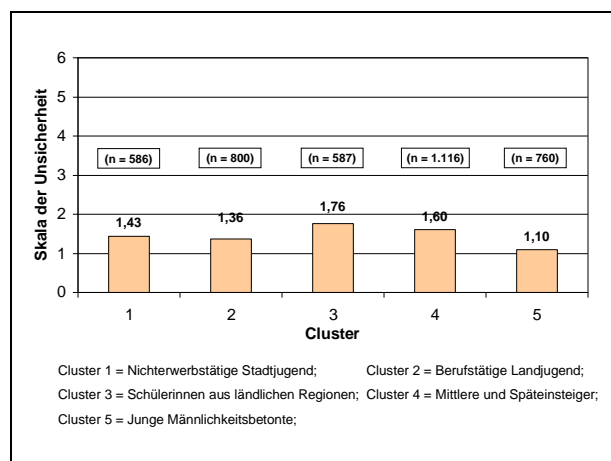


Bild 8-4: Skala der Fahrunsicherheiten in ausgewählten Verkehrssituationen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 8) – nach Fahrertypen

Die „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ fühlen sich beim Fahren ausgesprochen unsicher. Bei vier von sechs Merkmalen erreichen sie die höch-

ten Anteile Unsicherer, und auch ihr Mittelwert auf der Unsicherheitskala liegt von allen fünf Clustern am höchsten ($\bar{x} = 1,76$). Nach ihren eigenen Angaben haben sie, verglichen mit den übrigen Fahrertypen, die meisten Schwierigkeiten mit der Einschätzung von Risiken im Straßenverkehr. Einem Drittel der jungen Frauen fällt das Einfädeln in den fließenden Verkehr schwer und 28 % fühlen sich unsicher, wenn sie sich auf mehrspurigen Straßen in die richtige Fahrspur einordnen müssen. Auch beim schnellen Erkennen von Vorfahrtsregeln an Kreuzungen empfinden die Schülerinnen aus ländlichen Regionen eine verhältnismäßig hohe Unsicherheit. 28,5 % von ihnen tun sich schwer, beim Linksabbiegen die Geschwindigkeit des Gegenverkehrs richtig einzuschätzen. Alle diese Aspekte deuten darauf hin, dass die Personen dieses Clusters das Fahren eines Pkw (noch) nicht so sicher beherrschen wie die Mitglieder anderer Cluster. Zusammen mit der in Tab. 8-2 dokumentierten relativ geringsten durchschnittlichen Fahrpraxis der Angehörigen dieses Clusters, verweisen die relativ höchsten Unsicherheitsquoten auf eine ausgeprägte fahrpraktische Unerfahrenheit der „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“. Ein höheres subjektives Unsicherheitsempfinden kann jedoch auch auf eine vergleichsweise realistischere Einschätzung der Gefahren im Straßenverkehr hinweisen (vgl. CARCARY, POWER, MURRAY 2001: 12).

Dafür spricht auch, dass sich die „Mittleren und Späteinsteiger“ mit einem Skalenwert von 1,60 fast genau so unsicher fühlen wie die „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“. Ihre Schwierigkeiten liegen dabei weniger in der Risikoeinschätzung als vielmehr im Multitasking und in der schnellen Wahrnehmung der Verkehrssituation: 28,5 % der Fahranfänger dieses Clusters tun sich schwer beim Einordnen in die richtige Fahrspur auf mehrspurigen Straßen, und noch knapp ein Viertel fühlt sich unsicher, wenn die Vorfahrtsregelungen an einer Kreuzung schnell erkannt werden sollen. Umgekehrt berichten „Mittlere und Späteinsteiger“ relativ am seltensten von Unsicherheiten beim Achten auf spielende Kinder während der Fahrt.

Die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ weisen als Fahrer ein ausgeprägt hohes Selbstbewusstsein auf. Bei fünf der sechs Variablen stellen sie den geringsten Unsicherheitenanteil, besonders auffällig ist hierbei, dass nur 14,3 % von ihnen sich wenigstens einmal beim Einfädeln in den fließenden Verkehr unsicher gefühlt haben. Nur beim Achten auf spielende Kinder erreichen die jungen Fahrer dieses Clusters mit 12,3 % einen relativ hohen Anteilswert. Die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ weisen auf der Unsicherheitskala einen Wert von $\bar{x} = 1,10$ auf und sind damit der mit Abstand selbstbe-

¹⁶⁹ Der Wertebereich dieser Skala reicht von „0“ („Keine Unsicherheit genannt“) bis „6“ („Unsicherheiten hinsichtlich aller sechs genannten Verkehrssituationen“).

wussteste Fahrertyp. Allerdings liegt – aufgrund der in den Kapiteln 6 und 7 vorgestellten Ergebnisse – die Vermutung nahe, dass diese Haltung sich bei den jungen Fahrern dieses Clusters gelegentlich als Selbstüberschätzung manifestiert.

Die Unterschiede zwischen den Clustern hinsichtlich fahrpraktischer Unsicherheiten sind lediglich bei der Variable „Beim Fahren auf spielende Kinder achten“ nicht signifikant.

8.4.4 Extramotive der Fahrertypen

Bild 8-5 zeigt die Verteilung von Extramotiven des Fahrens (vgl. Abschnitt 7.2) unter den fünf Fahrertypen. Am häufigsten werden Extramotive der Pkw-Benutzung im Cluster der „Jungen Männlichkeitsbetonten“ genannt. Fast die Hälfte der darin gruppierten Fahranfänger, nämlich 48,3 %, bringen Extramotive zum Ausdruck, wie sie durch die Skala der Extramotive (vgl. Abschnitt 7.2) zusammengefasst werden. Der niedrigste Anteil an Personen mit Extramotiven findet sich dagegen unter den „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“. Dies verweist abermals auf die Bedeutung der unter den „Jungen Männlichkeitsbetonten“ repräsentierten Angehörigen von Metall-, Bau-, Elektroberufen etc. als Risikogruppe im Straßenverkehr, jedoch auch auf die Geschlechtsspezifität jugendlichen Risikoverhaltens.

Weiterhin fällt auf, dass fast vier von zehn Angehörigen der „Nichterwerbstätigen Stadtjugendlichen“ und nur geringfügig weniger Angehörige der „Berufstätigen Landjugend“ Extramotive beim Autofahren erkennen lassen. Beide Fahrertypen nutzen ein Auto offenbar häufiger als Prestigeobjekt oder zur Befriedigung von Bedürfnissen wie „... Spannungssuche, Wettstreit und Imponiergehabe“ (SCHULZE 1999: 33).

Die fünf Cluster unterscheiden sich im Hinblick auf Extramotive der Pkw-Benutzung signifikant voneinander.

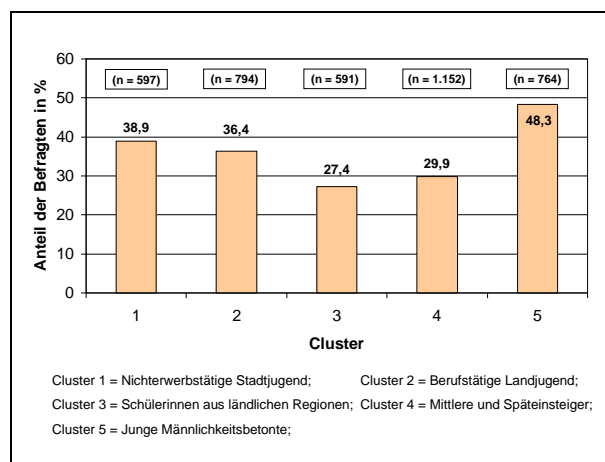


Bild 8-5: Extramotive der Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 5) – nach Fahrertypen

Selbstberichtete Verkehrsverstöße	Fahrertypen				
	Nichterwerbstätige Stadtjugend	Berufstätige Landjugend	Schülerinnen aus ländlichen Regionen	Mittlere und Späteinsteiger	Junge Männlichkeitsbetonte
	%				
Innerorts mehr als 20 km / h zu schnell gefahren	36,6	29,4	20,3	21,3	38,0
Ohne angelegten Sicherheitsgurt gefahren	5,3	7,6	2,4	4,1	7,4
In stark ermüdetem Zustand gefahren	17,8	18,9	20,1	12,9	21,1
Unter Alkoholeinfluss gefahren	1,8	2,6	1,3	1,8	3,2
Unter Drogeneinfluss gefahren	0,3	0,3	0,0	0,7	0,9

Tab. 8-6: Selbstberichtete Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2) – nach Fahrertypen (je nach Verkehrsverstoß und Fahrertyp unterschiedliche n)

8.4.5 Verkehrsverstöße der Fahrertypen

Die Verkehrsverstöße, welche die Fahranfänger in den letzten vier Wochen vor der Befragung begangen haben, sind nach Fahrertypen aufgegliedert in Tab. 8-6 wiedergegeben.

Dabei fällt auf, dass die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ fast alle Delikte am häufigsten zugeben.

Lediglich auf den Gurt verzichtet diese Gruppe etwas seltener als die „Berufstätige Landjugend“, von der 7,6 % berichten, in den letzten vier Wochen wenigstens einmal als Fahrer keinen Gurt angelegt zu haben. Der häufigste Verkehrsverstoß über alle Gruppen hinweg ist das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb eines Ortes um mehr als 20 km / h. Der Fahrertyp

mit den wenigsten Verkehrsverstößen ist die Gruppe der „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“. Allerdings erreichen diese Personen den zweithöchsten Wert über alle fünf Cluster hinsichtlich des Fahrens in stark übermüdetem Zustand. Dies korrespondiert mit der Beobachtung aus Abschnitt 8.4.2, dass die „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ relativ oft zu jugendtypischen Tageszeiten und Fahrzielen unterwegs sind.

Besonders deutlich treten im Hinblick auf Geschwindigkeitsübertretungen innerorts neben den „Jungen Männlichkeitsbetonten“ die „Nichterwerbstätigen Stadtjugendlichen“ hervor. Dies ist insofern plausibel, als sie als Stadtbewohner auch besonders häufig innerorts fahren.

Lediglich hinsichtlich der Variable „Fahren unter Alkoholeinfluss“ sind die Unterschiede zwischen den Fahrertypen nicht signifikant. In Bezug auf das Merkmal „Fahren unter Drogeneinfluss“ muss allerdings angemerkt werden, dass der Unterschied zwischen den Gruppen gerade eben signifikantes Niveau erreicht und daher – auch angesichts der geringen Anzahl von betroffenen Personen – die ausgewiesenen Werte nur als Tendenzen interpretiert werden sollten.

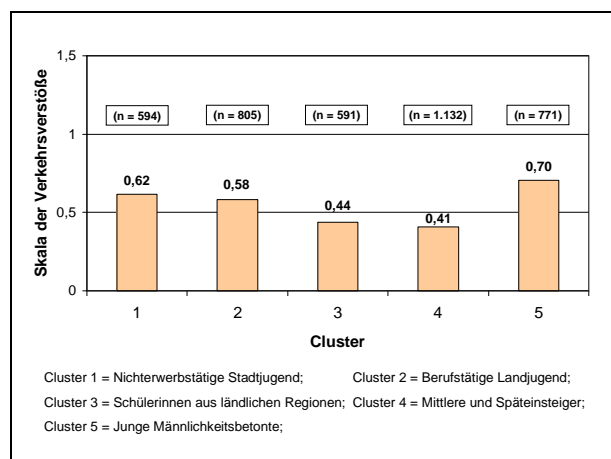


Bild 8-6: Skala der Verkehrsverstöße aus den letzten vier Wochen im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 7.2) – nach Fahrertypen

Schließlich soll auch noch erwähnt werden, dass sich die fünf Cluster hinsichtlich ihrer Werte auf der Skala der Verkehrsverstöße (vgl. Abschnitt 7.3.1)¹⁷⁰ signifikant unterscheiden, mit dem höchsten Skalenwert für die jungen Männlichkeitsbeton-

ten und dem niedrigsten Skalenwert für die Mittleren und Späteinsteiger (vgl. Bild 8-6).

8.4.6 Verunfallung der Fahrertypen

Tab. 8-7 stellt die Verteilung der bisherigen Unfallverwicklung auf die fünf Fahrertypen im Querschnitt dar. Unterschieden wird dabei die generelle Unfallbeteiligung, die Beteiligung an einem Unfall ohne Personenschaden und ohne Polizei sowie die Beteiligung an einem Unfall ohne Personenschaden mit Polizei.

Gut ein Fünftel (21,4 %) der „Jungen Männlichkeitsbetonten“ sind seit ihrem Fahrerlaubniswerb als Fahrer eines Pkw verunfallt. Der Anteil der Unfallbeteiligten ist damit in dieser Gruppe verglichen mit den anderen Fahrertypen am höchsten, wobei beachtet werden sollte, dass dieser Anteil in allen vier „jungen“ Clustern jeweils um die 20 % liegt, während die „Mittleren und Späteinsteiger“ deutlich seltener Unfälle berichten. Die Statistik der Unfälle ohne Personenschaden und ohne Polizei wird ebenfalls von den „Jungen Männlichkeitsbetonten“ angeführt.

Unter den – tendenziell schwereren – Unfällen ohne Personenschaden, aber mit Verständigung der Polizei sticht hingegen die „Berufstätige Landjugend“ mit 7,2 % hervor. Am seltensten fallen hier die „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ auf.

Die berichteten Unterschiede zwischen den Clustern sind hinsichtlich des Merkmals „Beteiligung an Unfällen ohne Personenschaden mit Polizei“ nicht signifikant, hinsichtlich der beiden anderen Unfallvariablen sind sie signifikant.

Nur n = 44 der gut 4.000 jungen Fahrer berichten Unfälle mit Personenschaden. Aufgrund der geringen Fallzahl werden diese nicht in Tab. 8-7 ausgewiesen. Die meisten an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Fahranfänger sind „Berufstätige Landjugendliche“.

¹⁷⁰ Der Wertebereich dieser Skala reicht von „0“ („Keine Verkehrsverstöße“) bis „4“ („Verstöße gegen alle vier genannten Verkehrsregeln“).

Unfallbeteiligung	Fahrertypen				
	Nicht- werbstätige Stadtjugend	Berufstätige Landjugend	Schülerinnen aus ländlichen Regionen	Mittlere und Spätein- steiger	Junge Männ- lichkeits- betonte
	%				
Unfälle aller Art	19,5	20,8	17,9	13,9	21,4
Unfälle ohne Personenschaden ohne Polizei	14,0	14,3	13,7	8,6	16,0
Unfälle ohne Personenschaden mit Polizei	6,6	7,2	4,7	5,8	5,9

Tab. 8-7: Unfallbeteiligung der Fahranfänger im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität (Frage 10) – nach Fahrertypen (je nach Unfallart und Fahrertyp unterschiedliche n)

9 Zusammenfassung der Ergebnisse

9.1 Fragestellung und verwendete Methode

Fahranfänger verunfallen deutlich häufiger als erfahrenere Pkw-Fahrer. Am Anfang der selbstständigen Fahrkarriere besteht die höchste Unfallgefährdung. Das Unfallrisiko verringert sich im Zuge des fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus innerhalb von zwölf Monaten im Durchschnitt um mehr als die Hälfte. Das erste Jahr selbstständiger Fahrpraxis erweist sich somit zugleich als eine hocheffiziente Lernphase. Übergreifendes Ziel der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ war, die Mobilität von Fahranfängern im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens detailliert zu erfassen und differenziert abzubilden, um damit den Kontext sowohl der erhöhten Unfallgefährdung als auch des dynamischen Fahrkompetenzerwerbs vertieft auszuleuchten.

Die Studie beruht auf einer bundesweiten schriftlichen Befragung von Fahranfängern im Jahr 2005, die vor maximal zwölf Monaten ihre Fahrerlaubnis der Klasse B erworben hatten. Um unterschiedliche saisonale Einflüsse zu berücksichtigen, wurde jeweils im Sommer und im Winter eine Erhebung durchgeführt. Anhand der Adresslisten der Technischen Prüfstellen wurden per Zufallsauswahl an insgesamt 18.034 Fahranfänger Fragebogen postalisch versendet. Ausgehend von einer Rücklaufquote von 25,6 % liegen der Studie 4.375 auswertbare Fragebogen zugrunde. Für die Auswertung wurde die Stichprobe entsprechend der Merkmalsverteilung der Variablen Alter und Geschlecht in der Grundgesamtheit aller Fahrerlaubnisnehmer der Klasse B gewichtet.

In der Befragung wurden quantitative und qualitative Merkmale der Pkw-Mobilität von Fahranfängern detailliert anhand einer tagbezogenen Protokollierung für eine Berichtswoche erhoben sowie weitere

relevante mobilitätsbezogene und soziodemographische Basisdaten erfasst, um eine differenzierte Analyse und Ergebnisdarstellung nach Merkmalen, wie dem Geschlecht, Alter, Migrationshintergrund, Bildungsabschluss, Berufsbereich und der regionalen Herkunft sowie nach Monat des Fahrerlaubnisbesitzes zu ermöglichen. Neben Fahrleistungsdaten wurden Daten zu Fahrtzielen, Mitfahrern, befahrenen Straßenarten, Fahrbedingungen, Motiven des Autofahrens, Charakteristika der gefahrenen Pkw, Unsicherheiten im Straßenverkehr, Verkehrsverstößen und ihrer Sanktionierung sowie zur Beteiligung an Verkehrsunfällen erhoben.

Die Nachzeichnung des Mobilitätsverlaufs erfolgte durch retrospektive Bildung von Fahranfängerkohorten für Abschnitte des ersten Mobilitätsjahres (Wochen, Monate, Quartale). Dies erlaubt eine Verlaufsbeurteilung durchschnittlicher Mobilitätsausprägungen in den entsprechenden Zeitabschnitten über das gesamte erste Jahr der selbstständigen Fahrpraxis. Der Stichprobenumfang der zwölf Monatskohorten erlaubt differenzierte Trendanalysen für Männer und Frauen, unterschiedliche Altersgruppen beim Fahrerlaubniswerb und die Fahranfänger aus den alten Bundesländern. Die Daten bilden das komplette erste Jahr selbstständiger Mobilität ab, wobei die Befragten entsprechend ihrer Fahrerlaubnisbesitzdauer zur Abdeckung dieses Zeitraums beitragen.

Die Studie erlaubt Aussagen zur Automobilität im ersten Jahr selbstständiger Fahrpraxis aus zwei Perspektiven: zum einen in der Längsschnitt- oder Entwicklungsperspektive und zum anderen im Querschnitt über alle Befragte unabhängig von der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes. Diese Betrachtung wird vor allem bei der Kennzeichnung subgruppenspezifischer Unterschiede herangezogen.

Bezogen auf das Alter beim Fahrerlaubniswerb wurden folgende drei Gruppen unterschieden: 17- und 18-jährige „Früheinsteiger“, „Mittlere Einsteiger“ im Alter von 19 bis 24 Jahren und „Späteinsteiger“ mit 25 und mehr Jahren. Die Gruppe der Früheinsteiger macht einen Anteil von 68,5 % aller

Fahrerfänger aus. Bei der Betrachtung im Zeitverlauf wurden daher alle Fahrerfänger, die 19 Jahre oder älter sind, zu einer Gruppe zusammengefasst und der Gruppe der maximal 18-jährigen Fröheinsteiger gegenübergestellt.

Zur Prüfung der Signifikanz der Ergebnisse wurde

- für Zusammenhänge zwischen Variablen der χ^2 -Test [Chi²],
- für Mittelwertunterschiede zwischen zwei Gruppen der t-test,
- für Varianzunterschiede der abhängigen Variable in Subgruppen der unabhängigen Variable der F-Test bzw. der Scheffé-Test verwendet.

Als Signifikanzniveau wurde eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 % zugrunde gelegt.

9.2 Zentrale Ergebnisse im Überblick

9.2.1 Charakteristika der genutzten Pkw

Das von Fahrerfängern am häufigsten benutzte Auto gehört in 40,7 % der Fälle ihnen selbst, ist durchschnittlich 8,2 Jahre alt und hat eine Motorleistung von ca. 55,0 kW, 15,6 % dieser Autos sind optisch oder technisch verändert. Die Fahrzeuge, mit denen Fahrerfänger unterwegs sind, weisen damit im Vergleich zum allgemeinen Kraftfahrzeugbestand eine geringere Motorleistung und ein geringfügig höheres Durchschnittsalter auf.

Mit einem Durchschnittswert von 5,8 Tagen pro Woche besteht bei Fahrerfängern eine hohe Pkw-Verfügbarkeit. Die Anzahl Pkw-mobiler Tage pro Woche beträgt im Durchschnitt 4,6 Tage und ist im Zeitverlauf weitgehend stabil.

9.2.2 Umfang und Entwicklung der Fahrleistung von Fahrerfängern im ersten Jahr selbstständiger Fahrpraxis

Die Fahrleistungsangaben basieren auf den selbst gefahrenen Kilometern pro Tag in den letzten sieben Tagen vor der Befragung. Diese Selbstreports erlauben Angaben zu durchschnittlichen Fahrleistungen differenziert nach Zeitabschnitten (pro Tag, Woche, Monat und Jahr) für verschiedene Fahrerfängergruppen. Darüber hinaus ermöglichen sie auch die Abbildung der Entwicklung der Fahrleistung (nach Monat oder Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes) für die Gesamtstichprobe und relevante Gruppen.

Umfang der durchschnittlichen Fahrleistung nach Zeitabschnitten

Montags bis donnerstags fahren Fahrerfänger im Durchschnitt 29,1 km pro Tag. An Samstagen werden 36,9 km und an Sonntagen 30,9 km zurückgelegt. Die Fahrleistungen am Freitag fallen mit 40,0 km am höchsten aus.

Aufgrund der überdurchschnittlichen Fahrleistungen am Freitag im Vergleich zu allen anderen Wochentagen wurden durchschnittliche Tagesfahrleistungen bezogen auf die verkürzte Arbeitswoche (Montag bis Donnerstag) und das verlängerte Wochenende (Freitag bis Sonntag) berechnet. Darüber hinaus wurden die Fahrleistungen sowohl mit als auch ohne Berücksichtigung von Fahrerfängern mit automobilmobilen Tagen in der Berichtswoche ausgewiesen (vgl. Tab. 9-1).

Jahresdurchschnittliche Fahrleistungen	Mittelwert \bar{x}	Median \tilde{x}
	in km	
pro Tag		
Alle Fahrerfänger	32,0	22,6
Pkw-mobile Fahrerfänger	46,9	35,0
Alle Fahrerfänger: Pro Tag und Wochenabschnitt		
4-Tage-Arbeitswoche (Mo – Do)	29,1	18,4
3-Tage-Wochenende (Fr – So)	35,9	21,7
Pkw-mobile Fahrerfänger: Pro Tag und Wochenabschnitt		
4-Tage-Arbeitswoche (Mo – Do)	41,8	30,0
3-Tage-Wochenende (Fr – So)	53,3	36,7
Pro Woche		
Alle Fahrerfänger	224,4	158,0
Pkw-mobile Fahrerfänger	239,2	170,0
Pro Monat		
Alle Fahrerfänger	830,9	674,3
Pkw-mobile Fahrerfänger	852,4	696,0

Tab. 9-1: Jahresdurchschnittliche Fahrleistungen pro Zeitabschnitt im ersten Jahr der selbstständigen Pkw-Mobilität

Gruppenspezifische Unterschiede der Fahrleistungen

Fahrerfänger legen im ersten Jahr selbstständiger Fahrpraxis durchschnittlich 9.950 km zurück. Fröheinsteiger weisen mit 10.092 km nach einem Jahr eine etwas größere Fahrleistung auf als ältere Fahrerfänger (9.700 km). Männer legen pro Tag 37,7 km und damit eine signifikant weitere Strecke mit dem Pkw zurück als Frauen (26,5 km). Nach einem Jahr liegt die Fahrleistung der Männer bei ca. 11.048 km, jene der Frauen bei 8.938 km.

Von Agglomerationsräumen über verstädterte Räume hin zu ländlichen Räumen nimmt die durchschnittliche Tageskilometerleistung zu. Fahreranfänger ländlicher Regionen weisen entsprechend die höchste Jahresfahrleistung auf. Nach einem Jahr haben Fahreranfänger aus den stärker ländlich geprägten neuen Bundesländern im Durchschnitt ca. 11.174 km als Pkw-Fahrer zurückgelegt, ihre Pendanten aus den alten Bundesländern hingegen nur 9.798 km.

Fahreranfänger mit Migrationshintergrund sind zwar im Durchschnitt seltener mit dem Auto unterwegs, legen dann aber weitere Tagesstrecken zurück. Die Fahrleistungen unterscheiden sich jeweils signifikant nach Bildungsniveau und Ausbildungs- / Tätigkeitsbereich. Mit steigendem Bildungsniveau sinkt die durchschnittliche Fahrleistung. Fahreranfänger aus der Metall-, Bau-, Elektrobranche etc. fahren im ersten Jahr ihrer Fahrpraxis etwa anderthalb mal so viel wie Fahreranfänger im Durchschnitt.

Entwicklungsverlauf der Fahrleistungen

Fahreranfänger erbringen in den ersten fünf Monaten ihrer Fahrkarriere pro Tag etwas niedrigere Fahrleistungen als in den Folgemonaten. Da die Abweichungen nicht signifikant sind, ist die Annahme weitgehend konstanter Fahrleistungen im ersten Jahr selbstständiger Fahrpraxis bezogen auf alle Fahreranfänger gerechtfertigt. Bei den Detailanalysen zeigt sich allerdings bei Männern eine deutlichere unterdurchschnittliche Fahrleistung in den ersten drei Monaten. Der aus der Verlaufsbeurteilung des Unfallrisikos bekannte initiale Gefährdungsschwerpunkt fällt für Männer bei fahrleistungsbezogener Betrachtung danach noch gravierender aus.

Beim Aufaddieren der durchschnittlichen monatlichen Fahrleistung aller Fahreranfänger vom ersten bis zum zwölften Monat ergibt sich ein nahezu linearer Anstieg der zurückgelegten Fahrstrecke. Während die Entwicklung bei den sog. „Früheinsteigern“ und älteren Fahreranfängern ab 19 Jahren fast parallel verläuft, gehen die Entwicklungslinien von Männern und Frauen sowie von Fahreranfängern aus den alten und neuen Bundesländern im Verlauf des ersten Jahres selbstständiger Fahrpraxis immer weiter auseinander.

9.2.3 Ausprägung und Entwicklung qualitativer Mobilitätsmerkmale

Die Ergebnisse zu Fahrtzielen, Mitfahrern, befahrenen Straßenarten und den Verkehrsbedingungen basieren ebenfalls auf tagbezogenen Protokollierungen einer Berichtswoche. Die nachfolgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf Fahreranfänger, die an den entsprechenden Tagen mit dem Pkw unterwegs waren.

Fahrtziele

Von den vorgegebenen sieben Fahrtzielen werden in der Berichtswoche arbeits- oder ausbildungsbedingte Fahrtziele am häufigsten genannt. Knapp zwei Drittel aller Fahreranfänger geben die Hin- und Rückfahrt zur Schule, zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz als Fahrtziele an. Weitere 15 % der Fahreranfänger berichten von Fahrten während der Arbeitszeit.

Am zweithäufigsten unternehmen die Fahreranfänger private Erledigungsfahrten oder eine andere Freizeitfahrt. Private Erledigungen werden von ca. vier von zehn Befragten durchgängig von Montag bis Samstag berichtet. Lediglich am Sonntag geben nur noch ein Drittel der Fahreranfänger dieses Fahrtziel an. Andere Freizeitfahrten werden von Montag bis Freitag ebenfalls von ca. vier von zehn Fahreranfängern unternommen. An Samstagen und Sonntagen steigt der Anteil jener, die freizeitorientierte Fahrtziele ansteuern, um jeweils ca. 10 %. Während Fahrten, die privaten Erledigungen dienen, am Sonntag abnehmen, werden Freizeitfahrten an diesem Wochentag von fast zwei Dritteln der Fahreranfänger (63,7 %) unternommen.

Fahrten zu bzw. von Diskos, Kneipen, Partys, Konzerten etc. werden montags bis donnerstags nur von 2 % bis maximal 5 % der Fahreranfänger genannt. Jeder fünfte Fahreranfänger unternimmt freitags solche Fahrten, am Samstag sind es sogar drei von zehn Fahreranfängern. Am Sonntag – die kommende Arbeits- oder Schulwoche bereits wieder vor Augen – sinkt der Anteil auf 10,1 %.

Bezüglich der Bedeutung verschiedener Fahrtziele im Zeitverlauf fällt zum einen auf, dass das ziellose Herumfahren im ersten Monat des Fahrerlaubnisbesitzes doppelt so häufig berichtet wird wie im ganzjährigen Durchschnitt. Zielloses Herumfahren wurde in einer Berichtswoche von 14,1 % der Fahreranfänger angegeben. Es ist samstags und sonntags etwas verbreiteter als an Arbeitstagen. Des Weiteren zeigt sich, dass Fahrten in der Arbeitszeit in den ersten drei Monaten selbstständiger Fahrpraxis deutlich seltener berichtet werden

als in den übrigen Monaten des ersten Jahres als selbstständiger Autofahrer.

Mitfahrer

Die Mitfahrtsituation von Fahranfängern im ersten Jahr selbstständiger Fahrpraxis stellt sich bezogen auf alle Wochentage wie folgt dar: An erster Stelle steht die Mitfahrt von Gleichaltrigen (66,1 %), gefolgt von Alleinfahrten (62,0 %). An dritter Stelle steht die Mitfahrt älterer Personen (40,7%), sie ist etwas häufiger anzutreffen als die Mitfahrt der Partnerin oder des Partners (37,1 %). Die Mitnahme jüngerer Personen tritt am seltensten auf (24,2 %).

Besonders im ersten Monat nach der Fahrprüfung ist die Mitnahme Gleichaltriger weit verbreitet, der entsprechende Anteil liegt um 17 % über dem Jahresdurchschnitt. In den ersten beiden Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes fällt zudem die Mitfahrt von älteren Personen überdurchschnittlich stark aus: im ersten Monat liegt der Anteil um 37 % und im zweiten Monat um 20 % über dem Jahresdurchschnitt. In den ersten zwei Monaten geben immerhin mehr als drei Viertel bzw. zwei Drittel der Fahranfänger Fahrten in der Berichtswoche in Begleitung von älteren Personen an.

Bezüglich der Fahrten ohne Mitfahrer zeigt sich ein korrespondierender Entwicklungsverlauf. Alleinfahrten werden in den ersten fünf Monaten unterdurchschnittlich und vom sechsten Monat an überdurchschnittlich häufig berichtet.

Am verlängerten Wochenende (von Freitag bis Sonntag) werden deutlich weniger Alleinfahrten unternommen als an den übrigen Wochentagen. Komplementär hierzu liegt der Anteil der Fahrten mit Gleichaltrigen am Freitag und Samstag um ca. 10 Prozentpunkte höher als an anderen Wochentagen und am Sonntag. Im Vergleich zu anderen Arbeitstagen werden am Freitag auch häufiger Fahrten mit der Partnerin oder dem Partner unternommen, am häufigsten sind sie am Samstag und Sonntag. Die Partnerin oder der Partner werden am häufigsten von Späteinsteigern, die 25 Jahre und älter sind, als Mitfahrer genannt. Gleichaltrige werden an allen Wochentagen häufiger von Männern als von Frauen als Mitfahrer benannt. Nach dem Alter nennen am häufigsten die 17- bis 18-jährigen Fröheinsteiger Gleichaltrige als Mitfahrer.

Straßenarten

Bei der tagbezogenen Protokollierung wurden drei Straßenarten unterschieden (Straßen innerorts,

Landstraßen und Autobahnen). Vor dem Hintergrund der Möglichkeit zu Mehrfachnennungen ergab sich folgende Verteilung: Im ersten Jahr Fahrpraxis dominieren mit 92,3% Fahrten innerhalb einer Ortschaft, gefolgt von Fahrten auf Landstraßen (78,9 %). Die Autobahn wurde pro Wochentag im Durchschnitt von 41,7 % der Fahranfänger genutzt. In den ersten drei Monaten wird die Nutzung von Autobahnen eher gemieden, im ersten Monat liegt sie bei nur 75 % des durchschnittlichen Nutzungsanteils im gesamten ersten Jahr als Autofahrer.

Am verlängerten Wochenende (von Freitag bis Sonntag) berichten 23 % der Fahranfänger eine Autobahnnutzung, an den übrigen Wochentagen (von Montag bis Donnerstag) liegt der entsprechende Anteil bei 17 %. Männer fahren an allen Wochentagen häufiger auf Landstraßen und Autobahnen als Frauen. Die 17- bis 18-jährigen Fröheinsteiger sind am häufigsten auf Landstraßen unterwegs und nutzen Autobahnen seltener als ältere Fahranfänger.

Fahrbedingungen

Im Wochenprotokoll wurde pro Tag das Vorkommen von verschiedenen Verkehrsbedingungen erfasst (jeweils drei zu Lichtverhältnissen und Witterungsbedingungen, zwei zur Fahrsituation). Fahrten bei Dämmerung sowie insbesondere Nachtfahrten werden zu Beginn der Fahrkarriere von den Fahranfängern verstärkt vermieden. Der Anteil von Fahranfängern, die unter diesen eingeschränkten Sichtverhältnissen Fahrerfahrungen sammeln, liegt in den ersten drei Monaten zwischen 5 % bis 15 % unter den jeweiligen Jahresdurchschnittswerten.

Etwas weniger als die Hälfte der Fahranfänger fährt an jedem Tag der Woche auch bei Dämmerung. Anders sieht es bei Nachtfahrten aus: Zwischen Montag und Donnerstag gibt jeweils knapp ein Viertel der Fahranfänger Fahrten bei Nacht an. Am Freitag und Samstag steigt der Anteil von Fahranfängern mit Nachtfahrten auf 43,1 % bzw. 47,8 %. Sonntags geht ihr Anteil auf 29,8 % zurück. Männer fahren an allen Wochentagen häufiger in der Dämmerung und in der Nacht Auto als Frauen. Die 17- bis 18-jährigen Fröheinsteiger weisen durchgängig die höchsten Anteile bei Fahrten in der Dämmerung und nachts auf.

Feststellbar ist in den ersten sieben Monaten eine etwas verstärkte Neigung, erlebte Fahrbedingungen als dichten Verkehr zu beschreiben. Am Wochenende werden seltener als an Arbeitstagen Fahrerfahrungen im dichten Verkehr gesammelt.

Eine unbekannte Verkehrsumgebung wird an allen Tagen des verlängerten Wochenendes häufiger durchfahren als von Montag bis Donnerstag. Der Freitag unterscheidet sich im Vergleich zu anderen Arbeitstagen in mehrfacher Hinsicht: Nachtfahrten und Fahrten in unbekannter Verkehrsumgebung treten an diesem Tag deutlich häufiger auf als an anderen Arbeitstagen.

Verbreitung von Extramotiven des Autofahrens

Auf Grundlage der Beantwortung von vier Items aus einer Fragenbatterie von SCHULZE (1999) zu sog. Extramotiven des Fahrens (lustbetonte Fahrmotive) wurde eine fünfstufige Skala gebildet, die Aussagen zu diesem Einstellungskomplex ermöglicht. Der Anteil der Fahranfänger, die keine Extramotive zum Ausdruck bringen, schwankt im gesamten Zwölfmonatszeitraum zwischen 60 % und 70 %. „Starke“ und „sehr starke“ Extramotive bringen jeweils weniger als 5 % der Fahranfänger zum Ausdruck. Diese Ausprägung der Extramotive des Fahrens ist über das gesamte erste Jahr des Fahrerlaubnisbesitzes weitgehend konstant.

Extramotive beim Fahren sind unter Männern deutlich weiter verbreitet als unter Frauen. Das Gleiche trifft für 17- bis 18-jährige Früheinsteiger im Vergleich zu älteren Fahranfängern zu. Ebenso weisen Fahrer mit Migrationshintergrund signifikant stärkere Extramotive auf als ihre Pendanten ohne Migrationshintergrund. Hinsichtlich des Schulabschlusses fallen die Hauptschüler und Befragte mit Fachhochschulreife als besonders „extramotiviert“ auf. Fahranfänger aus dem Berufsbereich Metall-, Bau, Elektro- und Sicherheitsgewerbe weisen den höchsten Wert auf der Skala der Extramotive aus.

Selbsteinschätzung des Fahrkönnens

Zur Abbildung von Unsicherheiten im Straßenverkehr wurden die Selbsteinschätzungen der Fahranfänger zu drei Teilbereichen der Fahr- und Verkehrskompetenz (Verkehrswahrnehmung, Bewältigung von Mehrfachanforderungen, Risikoeinschätzung) in den letzten vier Wochen vor der Befragung erfasst.

Das richtige Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer sehen Fahranfänger im ersten Jahr selbstständiger Fahrpraxis von den erfassten sechs Anforderungen als das größte Problem. Erst ab dem neunten Monat Fahrpraxis sinkt der Anteil in dieser Hinsicht unsicherer Fahranfänger in den einzelnen Teilgruppen unter 40 %.

Das zweitgrößte Problem für Fahranfänger stellen für sie Fahraufgaben mit Mehrfachanforderungen dar. Insbesondere beim Einfädeln in den fließenden Verkehr fühlen sich über 30 % der Fahranfänger im ersten Monat unsicher. Der Anteil unsicherer Fahranfänger beim Einfädeln in den fließenden Verkehr und beim Einordnen auf die richtige Fahrspur auf mehrspurigen Straßen sinkt ab dem fünften Monat Fahrpraxis jeweils unter die 25 %-Grenze. Nach zwölf Monaten selbstständiger Fahrpraxis fühlt sich beim Einfädeln in den fließenden Verkehr noch immer jeder sechste Fahranfänger (16,5 %) und beim Einordnen auf die richtige Fahrspur auf mehrspurigen Straßen sogar mehr als jeder fünfte (21,7 %) Fahranfänger unsicher.

Bezüglich der Verkehrswahrnehmung, wie das schnelle Erkennen der Vorfahrtsregelung an einer Kreuzung und die Geschwindigkeitseinschätzung des Gegenverkehrs beim Linksabbiegen, sinken die Anteile unsicherer Fahranfänger nach fünf Monaten auf etwa 20 % und darunter. Unsicherheiten bei diesen Anforderungen räumen immerhin noch zwischen 16 % bis 17 % der Fahranfänger mit zwölf Monaten selbstständiger Fahrpraxis ein.

„Beim Fahren auf spielende Kinder achten“ stellt die in den Augen der Fahranfänger unproblematischste Anforderung dar. Anfangs führen lediglich 15 % und später unter 10 % diesbezüglich Unsicherheiten an.

Für die Analyse von Gruppenunterschieden wurden die Items zu einer Skala „Unsicherheiten im Straßenverkehr“ zusammengefasst. Gegenüber der jeweiligen Vergleichsgruppe treten Unsicherheiten in signifikant stärkerem Maße bei Frauen, Fahranfängern mit späterem Fahrerlaubniswerb, Fahranfängern in Städten, Fahranfängern mit Migrationshintergrund, Fahranfängern mit höherem Bildungsabschluss und Fahranfängern, die nicht zu den Berufsbereichen Metall, Bau, Elektro und Sicherheit gehören, auf.

Die Anteile unsicherer Fahranfänger sinken mit zunehmender Fahrerfahrung signifikant. Lediglich für das Item „Beim Fahren auf spielende Kinder Achten“ konnte aufgrund fehlender Signifikanz kein Zusammenhang zur Fahrleistung belegt werden.

Die zurückgelegte Fahrleistung ist von größerer Bedeutung für die Abnahme von Unsicherheiten im Straßenverkehr als die Fahrerlaubnisbesitzdauer. Die Befunde zu den unsicheren Fahrern nach einjähriger Fahrpraxis verweisen darauf, dass der Fahrerfahrungsaufbau – auch in der Selbsteinschätzung der Fahranfänger – nicht nach einem Jahr selbstständiger Fahrpraxis abgeschlossen ist.

9.2.4 Verkehrsauffälligkeiten und Unfallbeteiligung

Den Auswertungen lagen die selbstberichteten Verstöße gegen einschlägige Verkehrsregeln (Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerorts, Missachtung der Gurtanlegepflicht, Fahren in stark ermüdetem Zustand, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss) in den vier Wochen vor der Befragung zugrunde. Verwarnungen und Bußgelder wurden darüber hinaus auch für die Zeit davor erfasst. Die Fragen zur Beteiligung an Verkehrsunfällen bezogen sich auf die gesamte bisherige Fahrkarriere als Pkw-Fahrer, erfasst wurden darüber hinaus der Zeitpunkt (Monat und Jahr) sowie die Schwere des Unfalls.

Verkehrsverstöße

Von den erfassten Verkehrsverstößen werden von den Fahranfängern Geschwindigkeitsverstöße am häufigsten begangen. Mehr als jeder vierte Fahranfänger (28,0 %) hat eigenen Angaben zufolge in den letzten vier Wochen die Höchstgeschwindigkeit innerhalb einer Ortschaft um mehr als 20 km/h überschritten.

Die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Müdigkeit räumt mehr als jeder sechste Fahranfänger (17,6 %) ein. Als überraschend hoch erweist sich die Einhaltung der Gurtanlegepflicht. Lediglich 5,4 % der Fahranfänger sind eigenen Angaben zufolge in den letzten vier Wochen ohne angelegten Sicherheitsgurt gefahren.

Hinsichtlich des Fahrens unter Alkoholeinfluss oder unter Einfluss von Drogen berichten nahezu alle Fahranfänger die Befolgung der entsprechenden Vorschriften. Nur 2,1 % der Befragten gestehen ein, in den letzten vier Wochen unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein. Ein noch deutlich geringerer Anteil gibt an, innerhalb der letzten vier Wochen als Pkw-Fahrer unter Drogeneinfluss gestanden zu haben.

Die durchschnittliche Zahl der berichteten Verkehrsverstöße im betrachteten Vierwochenzeitraum nimmt mit zunehmender Fahrerlaubnisbesitzdauer und zunehmender Gesamtfahrleistung zu. Der Umfang der Verkehrsverstöße scheint dabei stärker von der bisherigen Gesamtfahrleistung als der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes abzuhängen. Dies zeigt sich insbesondere bei Geschwindigkeitsüberschreitungen und beim Fahren in stark ermüdetem Zustand. 18-jährige Fahranfänger berichten mehr als doppelt so häufig Geschwindigkeitsverstöße und Fahrten in stark ermüdetem Zustand als 25-jährige und ältere Fahranfänger.

Männer begehen deutlich mehr Geschwindigkeitsverstöße als Frauen.

Verwarnungen, Bußgelder

In den zurückliegenden vier Wochen haben eigenen Angaben zufolge nur etwa jeder hundertste Fahranfänger (0,9 %) einen Bußgeldbescheid (Ordnungswidrigkeit ab 40 €, „Punkt“ im Verkehrszentralregister) und etwa 7 % der Befragten eine Verwarnung (maximal 40 €) erhalten.

Bei Betrachtung der geahndeten Verkehrsverstöße (Verwarnungen, Bußgelder) zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den selbstberichteten Verkehrsverstößen. Auch hier hat die bisherige Fahrleistung einen größeren Einfluss auf die Sanktionshäufigkeit als die Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes.

Unfallbeteiligung

Der begrenzte Stichprobenumfang und weitere Untersuchungsmerkmale (z. B. unterschiedliche Expositionszeiträume bei den Befragten) lassen nur begrenzte Aussagen zum Unfallgeschehen zu. So sind keine Aussagen zur Entwicklung und zu gruppenspezifischen Unterschieden bei der Unfallbeteiligung mit Personenschäden möglich. Insgesamt haben nur 44 der 4.375 Befragten einen Unfall mit Personenschaden erlebt.

Im Verlauf des ersten Jahres zeigt sich bei Unfällen ohne Personenschäden eine rückläufige Unfallbeteiligung. Von Fahranfängern mit fast einjähriger selbstständiger Fahrpraxis (mindestens 11-monatiger Fahrerlaubnisbesitz) berichteten 20 % Bagatellunfälle und 13 % Unfälle mit Hinzuziehung der Polizei.

Je jünger die Fahranfänger sind, desto höher fällt ihre Unfallbeteiligung aus. Darüber hinaus unterscheiden sie sich in Abhängigkeit vom Bildungsniveau. Hauptschulabsolventen berichten über die meisten Unfallverwicklungen. Fahranfänger ohne Abschluss oder mit Förderschulabschluss waren eigenen Angaben zufolge am häufigsten an zwei oder mehr Unfällen beteiligt.

Da jeweils der Zeitpunkt (Monat und Jahr) des Unfalls erfasst wurde, kann die Unfallbeteiligung im Verlauf des ersten Jahres selbstständiger Fahrpraxis abgebildet werden. Hierfür wurden die für einen Monat berichteten Unfälle jeweils in Bezug gesetzt mit denjenigen Fahranfängern, die mindestens ebenso lange die Fahrerlaubnis besitzen. Es zeigt sich, dass erst nach einem halben Jahr Fahrpraxis der Anteil leicht verunfallter Fahranfänger (ohne Personenschaden und ohne Verständigung der

Polizei) deutlich abnimmt. Auch bei Unfällen ohne Personenschäden mit Hinzuziehung der Polizei zeigt sich auf niedrigerem Niveau ein rückläufiger Entwicklungstrend.

In einem weiteren Analyseschritt wurde darüber hinaus die Fahrleistung in Abhängigkeit von der Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes berücksichtigt und die Unfallrate für Fahrleistungskategorien (Fahranfänger vom ersten bis vierten Quartal des Fahrerlaubnisbesitzes) verglichen. Danach zeichnet sich folgendes Bild ab: Bei Fahranfängern, die bereits im ersten Quartal einen größeren Fahrleistungsumfang von 1.001 bis 2.500 km zurückgelegt haben, fällt die Unfallrate geringer aus als bei Fahranfängern, die diesen Fahrleistungsumfang erst im 3. oder 4. Quartal erreichen. Dies gilt sowohl für sog. Bagatellunfälle als auch für Unfälle ohne Personenschaden mit Verständigung der Polizei. Diese Tendenz zeigt sich allerdings nicht durchgängig. Bei den Vielfahrern unter den Fahranfängern, die bereits im ersten oder zweiten Quartal über 10.000 km zurückgelegt haben, liegt die Unfallrate über den Werten der Fahranfänger, die den gleichen Fahrleistungsumfang erst im dritten oder vierten Quartal erreichen. Offensichtlich ist ein geringer Fahrleistungsumfang in der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens ebenso ungünstig wie ein sehr großer Fahrleistungsumfang. Die Beantwortung der Frage, in welchem Fahrleistungsbereich das Optimum für den sicheren Fahrerfahrungsaufbau in der Anfangsphase liegt, bedarf weiter Forschung.

9.2.5 Typologie der Fahranfänger

Anhand des Geschlechts, des Alters beim Fahrerlaubniserwerb, der Art der Gebietskörperschaft und des Berufsbereichs wurden mittels einer Clusteranalyse fünf Typen von Fahranfängern identifiziert und in Hinblick auf relevante Risikomerkmale (Verkehrsunsicherheiten, Verkehrsverstöße, Unfälle) und Risikoindikatoren (Wochenendmobilität, Extramotive, Fahrleistung / Exposition) beschrieben.

In besonderer Weise auffällig im Hinblick auf ausgewählte Expositionsmerkmale (vgl. Tabelle 9.2) sind die Gruppen der „Jungen Männlichkeitsbetonten“ (19,6 %) und die „Berufstätige Landjugend“ (20,4 %). Sie machen zusammen 40 % der in die Analyse einbezogenen Fahranfänger aus.

Die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ sind überwiegend 17 oder 18 Jahre alt und üben häufig Metall-, Bau-, Elektroberufe etc. aus. Die Fahranfänger dieser Gruppe zeigen ein ausgeprägt jugendtypi-

sches Mobilitätsverhalten am Wochenende (Fahrten mit Gleichaltrigen, in der Nacht und zu Discos, Kneipen etc.). Darüber hinaus weisen sie stark ausgeprägte Extramotive der Autobenutzung und die höchste Rate bei den Verkehrsverstößen auf. Die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ sind zwar von allen Gruppen am stärksten von ihren Fahr- und Verkehrskompetenzen überzeugt, stechen aber bei Bagatellunfällen ohne Hinzuziehung der Polizei hervor.

Die „Berufstätige Landjugend“ setzt sich ausschließlich aus 17- bis 18-jährigen Männern aus Landkreisen zusammen, die überwiegend eine berufliche Tätigkeit außerhalb des Metall-, Bau und Elektrogewerbes ausüben. Fahranfänger dieser Gruppe sind von allen Fahranfängern am meisten mit dem Auto unterwegs. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung liegt um 25 % über dem Durchschnitt. Zugleich werden von ihnen am häufigsten Fahrten mit einem erhöhten Risikopotential (Fahrten mit Gleichaltrigen, Nachtfahrten und Fahrten zu Discos, Kneipen etc.) am Wochenende unternommen. Fahranfänger dieser Gruppe zeigen keine so stark ausgeprägten Extramotive wie die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ und schätzen ihre eigenen Fähigkeiten als Fahrer auch kritischer ein. Auch in Hinblick auf Verkehrsverstöße schneiden sie deutlich besser ab als die „Jungen Männlichkeitsbetonten“. Der Anteil der Bagatellunfälle entspricht in etwa dem Durchschnitt, bei Unfällen ohne Personenschaden mit Hinzuziehung der Polizei hingegen weisen sie von allen Gruppen den höchsten Anteil auf.

Aufgrund der vergleichsweise hohen Ausprägungen in den Risikomerkmale „Unfallbeteiligung“ (teilweise) und „Verkehrsverstöße“ sowie den vielfach als Risikoindikatoren betrachteten Merkmalen „Extramotive“ und „Wochenendmobilität“ könnten die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ und die „Berufstätige Landjugend“ als Risikogruppen identifiziert werden. Bei einer differenzierten Betrachtung relativiert sich dieses Bild allerdings. So weisen die „Jungen Männlichkeitsbetonten“ trotz hoch ausgeprägter „Extramotive“ und „Wochenendmobilität“ lediglich bei den Risikomerkmale „Verkehrsverstöße“ und „Unfälle ohne Hinzuziehung der Polizei“ überdurchschnittliche Werte auf, nicht aber bei dem schwerwiegenderen Risikomerkmale „Unfälle mit Hinzuziehung der Polizei“. In der Gruppe der „Berufstätigen Landjugend“ werden bei fahrleistungsbezogener Betrachtung sogar bei allen Risikomerkmale unterdurchschnittliche Werte erzielt.

Fahranfängertypen „Mobilitätsstudie“	Durchschnittliche Jahresfahrleistung in km	Anteil der Fahranfänger mit „Extramotiven“ in %	Fahr- unsicher- heiten; Skalen- wert (0=keine bis 6)	Verkehrs- verstöße; Skalen- wert (0=keine bis 4)	Wochenendmobilität Anteile (%)			Beteiligung an Unfällen ohne Personenschaden Anteile (%)	
					Gleich- altrige Mitfah- rer	Nacht- fahrten	Fahr- ten zur Disko, Knei- pe etc.	Ohne Hinzuzie- hung der Polizei	Mit Hinzuzie- hung der Polizei
„Berufstätige Landjugend“ (20,4 %)	12.538	36,4	1,36	0,58	61,3	59,3	39,4	14,3	7,2
„Junge Männlichkeits- betonte“ (19,6 %)	10.113	48,3	1,10	0,70	60,8	59,2	38,4	16,0	5,9
„Mittlere und Späteinsteiger“ (29,8 %)	9.843	29,9	1,60	0,41	39,6	41,3	18,7	8,6	5,8
„Nichterwerbstätige Stadtjugendliche“ (15,2 %)	8.553	38,9	1,43	0,62	54,9	53,0	31,2	14,0	6,6
„Schülerinnen aus länd- lichen Regionen“ (15,0 %)	7.954	36,4	1,78	0,44	54,5	54,3	35,6	13,7	4,7
Gesamt	9.950	36,1	1,45	0,54	52,0	51,0	30,8	12,5	6,0

Tab. 9-2: Mobilitätsmerkmale nach Fahranfängertypen

Ausgehend von gängigen Risikoindikatoren (jugendspezifische Wochenendmobilität, „Extramotive“) erscheinen alle übrigen Gruppen – die „Mittleren und Späteinsteiger“ (29,8 %), die „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ (15,0%) sowie die „Nichterwerbstätige Stadtjugend“ (15,2 %) als wenig gefährdet. In diesen Gruppen treten Fahrten mit einem erhöhten Risikopotential (Fahrten mit Gleichaltrigen, Nachtfahrten und Fahrten zu Discos, Kneipen etc.) vergleichsweise selten auf. Die Gruppe der „Schülerinnen aus ländlichen Regionen“ und der „Mittleren und Späteinsteiger“ weisen zwar die höchsten Werte bei selbst eingeräumten Unsicherheiten im Straßenverkehr auf. Sie haben aber zugleich die wenigsten Verkehrsverstöße und die geringste Unfallbeteiligung.

Beachtung sollte jedoch die Gruppe der „Nichterwerbstätigen Stadtjugend“ finden, die bei unterdurchschnittlichen Fahrleistungen überdurchschnittlich hohe Anteile von verkehrsauffälligen und verunfallten Fahranfängern aufweist. Bei fahrleistungsbezogener Betrachtung würden die besonderen Sicherheitsrisiken dieser Gruppe noch deutlicher zutage treten.

9.3 Fazit

Die „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ beschreibt auf der Grundlage umfangreicher Erhebungsdaten von 4.375 Befragten die Entwicklung der Automobilität von Fahranfängern im ersten Jahr ihrer selbstständigen Fahrkarriere.

Die Verwendung von Wochenprotokollen mit tagbezogener Protokollierung der Pkw-Mobilität (Fahrleistung, Fahrtziele, Mitfahrer, befahrene Straßenarten und Fahrbedingungen) sowie weitere Mobilitätsangaben zum zurückliegenden Monat (z. B. zu Unsicherheiten im Straßenverkehr und Verkehrsverstößen) erlaubt eine Betrachtung einzelner Zeitabschnitte (Tage, Wochen, Monate, Quartale, gesamtes erstes Jahr) und des Mobilitätsverlaufs im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens.

Die Annahme weitgehend konstanter Fahrleistungen im ersten Jahr selbstständiger Fahrpraxis kann für männliche Fahranfänger nicht aufrechterhalten werden, da sie am Anfang des ersten Jahres ihrer selbstständigen Pkw-Mobilität geringere Fahrleistungen als gegen Ende dieses Zeitraums erbringen. Der aus der Verlaufsbeurteilung des Unfallrisikos bekannte initiale Gefährdungsschwerpunkt fällt für Männer bei fahrleistungsbezogener Betrachtung danach noch gravierender aus.

In der Studie werden die Ausprägungen und der Entwicklungsverlauf von Risikoindikatoren wie jugendspezifische Wochenendmobilität (Nachtfahrten, Fahrten zu Diskos oder Kneipen und Fahrten mit Gleichaltrigen) und „Extramotive“ (lustbezogene Fahrermotive) sowie von Risikomerkmale (Fahrungsunsicherheiten, Verkehrsverstöße, Unfallbeteiligung) für die Gesamtstichprobe sowie für relevante soziodemographische Subgruppen aufgezeigt.

Auf der Grundlage der soziodemographischen Merkmale Geschlecht, Alter bei Fahrerlaubniserwerb, Stadt / Land und Berufsbereich wurden clus-

teranalytisch fünf Fahranfängertypen ermittelt, die sich im Hinblick auf verkehrsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen unterscheiden. Es zeigt sich, dass für eine angemessene Bestimmung des Verkehrsrisikos neben den gängigen Risikoindikatoren (jugendspezifische Wochenendmobilität, „Extramotive“) auch der (unterschiedliche) Umfang der Fahrleistung zu berücksichtigen ist.

Nach den Befunden der Studie beeinflussen Fahrleistung und Dauer des Fahrerlaubnisbesitzes die Ausprägung von Risikomerkmale. Mit zunehmender Fahrleistung erhöhen sich zwar die selbstberichteten und auch sanktionierten Verkehrsverstöße, gleichzeitig sinken jedoch die Anteile verkehrsunsicherer und verunfallter Fahranfänger. Die Ergebnisse der Studie unterstreichen die Notwendigkeit weiterer Maßnahmenansätze für einen umfassenden Fahrführungsaufbau unter risikominimierten Bedingungen.

Literatur

- ABBOTT, S.; FREETH, R. (2003)
From Best to Worst in Six Months – „P“ Off ... the Spectacular Decline of the New Driver! Paper presented at the 2003 Road Safety Research, Policing and Education Conference in Sydney, Australia
[<http://www.rsconference.com> am 28.04.2004]
- ADM ARBEITSKREIS DEUTSCHER MARKT- UND SOZIALFORSCHUNGSINSTITUTE E.V.; AG.MA ARBEITSGEMEINSCHAFT MEDIA-ANALYSE E.V. (HRSG.) (1999)
Stichproben-Verfahren in der Umfrageforschung. Eine Darstellung für die Praxis. Opladen: Leske + Budrich
- ANDERSON, D.; ABDALLA, A.; GOLDBERG, C. N.; DIAB, T.; POMIETTO, B. (2000)
Young Drivers: A Study of Policies and Practices. Report of Findings. Fairfax VA: George Mason University, Center for the Advancement of Public Health
[http://www.safety.gmu.edu/YD_Report.htm am 19.01.2004]
- 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
- 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]
- BACHER, J. (2002)
Clusteranalyse. Anwendungsorientierte Einführung. 2., ergänzte Auflage. München und Wien: Oldenbourg.
- BACKHAUS, K.; ERICHSON, B.; PLINKE, W.; WEIBER, R. (1994)
Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. 7. Auflage. Berlin und Heidelberg: Springer
- BECK, U. (1986)
Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt / Main: Suhrkamp
- BEGG, D.; LANGLEY, J. (2004)
Identifying predictors of persistent non-alcohol or drug-related risky driving behaviours among a cohort of young adults. In: Accident Analysis and Prevention 26: 1067-1071
- BEGG, D.; LANGLEY, J. (2001)
Changes in risky driving behaviour among young adults.
[<http://www.rsconference.com/pdf/RS010056.pdf> am 19.01.2004]
- BEIRNESS, D. J.; MAYHEW, D. R.; SIMPSON, H. M.; DESMOND, K. (2004)
The Road Safety Monitor 2004. Young Drivers. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
- BERG, H. Y. (1994)
Lifestyle, traffic and young drivers – an interview study. VTI Rapport 389A. Linköping: VTI Swedish Road and Transport Research Institute
- BJØRNSKAU, T.; SAGBERG, F. (2005)
What do novice drivers learn during the first months of driving? Improved handling skills or improved road user interaction? In: UNDERWOOD, G. (HRSG.): Traffic and Transport Psychology, Theory and Application. Oxford: Elsevier, 129-140
- BÖCHER, W. (1995)
Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung („Education“). In: HILSE, H.-G.; SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, Stuttgart u. a.: Boorberg, 248-299
- BORNEWASSER, M. (1993)
Geschlecht, soziale Rolle und aggressives Handeln: Sind Männer aufgrund ihrer physi-

- schen Ausstattung aggressiver als Frauen? In: Zeitschrift für Sozialpsychologie, Band 24, Heft 1: 51-65
- 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
- BRAND, H.; HELLMEIER, W. (1993)
Epidemiologische Grundlagen der Prävention. In: ALLHOFF, P.; FLATTEN, G.; LAASER, ZU. (HRSG.): Krankheitsverhütung und Früherkennung. Handbuch der Prävention. Berlin u. a.: Springer. 19-39
- BÜSCHGES, G. (1993a)
Verkehrssicherheit als soziales und soziologisches Problem. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 39. Jg., Heft 4: 150-156.
- BÜSCHGES, G. (1993b)
Bestandsaufnahme und Entwicklungen aus der Sicht der empirischen Sozialwissenschaft. In: LANG, E.; ARNOLD, K. (Hrsg.): Der Mensch im Straßenverkehr. Referate der Fünften Informationsmedizinischen Tage in Hamburg 1991. Schriftenreihe der Hamburg-Mannheimer-Stiftung für Informationsmedizin, Band 6, Stuttgart: Enke, 80-95
- BÜSCHGES, G.; ABRAHAM, M.; FUNK, W. (1998)
Grundzüge der Soziologie. 3., völlig überarbeitete Auflage. München und Wien: Oldenbourg
- BÜSCHGES, G.; WITTENBERG, R. (1999)
Verkehr als soziales Problem unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs. In: ALBRECHT, G.; GROENEMEYER, A.; STALLBERG, F. W. (HRSG.): Handbuch soziale Probleme. Opladen und Wiesbaden: Westdeutscher Verlag, 699-725
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG [BBR] (2006)
Siedlungsstrukturelle Regions- und Kreistypen: Instrumente zum inter- und intraregionalen Vergleich. Auf: BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG: INKAR. Indikatoren und Karten zur Raumentwicklung. Ausgabe 2005. CD-Rom. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
- BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN [BAST] (2006)
Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2005. BASt-Info 01/06. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
[http://www.bast.de/cln_006/nn_40694/sid_14716E8B04FD5EBFC31B67270BD233EB/DE/Publikationen/Fachliche/Infos/2006-2007/01-2006.html am 02.08.2006]
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN [BMVWB] (HRSG.) (2001)
Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
- BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG [BZGA] (2004a)
Die Drogenaffinität Jugendlicher in der Bundesrepublik Deutschland 2004. Eine Wiederholungsbefragung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, Köln. Teilband: Alkohol. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung
- BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG [BZGA] (2004b)
Die Drogenaffinität Jugendlicher in der Bundesrepublik Deutschland 2004. Eine Wiederholungsbefragung der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, Köln. Teilband: Illegale Drogen. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung
- BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG [BZGA] (Ohne Jahr)
Bekanntheit, Kauf und Konsum von Alcopops bei Jugendlichen 2003. Ergebnisse einer Repräsentativbefragung bei Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung
- CARCARY, B. (2002)
The Effectiveness of Pre-Driver Training. Paper presented at the 67th Road Safety Congress „Safer Driving – The Road to Success“, 4th-6th March 2002
[http://www.rospa.org.uk/road/congress2002/proceedings/bill_carcary.pdf am 21.01.2004]
- CARCARY, W. B.; POWER, K. G.; MURRAY, F. A. (2001)
The New Driver Project. Changing driving beliefs, attitudes and self-reported driving behaviour amongst young drivers through classroom-based pro and post driving test interventions. Edinburgh: The Stationery Office

- [<http://www.scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/newd/river.pdf> am 21.01.2004]
- CARSTENSEN, G. (2002)
The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark. In: *Accident Analysis and Prevention* 34: 111-121
- CARSTENSEN, G. (1999)
Køreuddannelsen til personbil – de nye bilister og deres uheld. Rapport 1 / 1999. English summary. Gentofte: Rådet for Trafiksikkerhedsforskning
- CATCHPOLE, J. E. (2004)
Learning to take risks II: The influence of age and experience on risky driving behaviour in New South Wales. Vortrag auf der Konferenz "Road Safety Research: Policing and Education Conference", 14-16 November 2004, Burswood International Resort Casino. Perth, Western Australia
[<http://www.rsconference.com/pdf/RS040150.pdf> am 15.04.2005]
- CATCHPOLE, J. E.; MACDONALD, W. A.; BOWLAND, L. (1994)
Young Driver Research Program – The Influence of Age-Related and Experience-Related Factors on Reported Driving Behaviour and Crashes. Report CR 143. Canberra: Federal Office of Road Safety
- CHAPMAN, P.; UNDERWOOD, G. (2000)
Forgetting Near-Accidents: The Roles of Severity, Culpability and Experience in the Poor Recall of Dangerous Driving Situations. In: *Applied Cognitive Psychology* 14: 31-44
- 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
- CLARKE, D. D.; WARD, P.; TRUMAN, W. (2005)
Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. In: *Accident Analysis and Prevention* 37: 523-529
- COCHRAN, W.G. (1977)
Sampling Techniques. New York u. a.: John Wiley & Sons
- COHEN, A. S. (1994)
Gefährdung des Fahranfängers sowie das Erlernen verkehrsgerechter Orientierung und deren Defizite in der Nacht. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, Jg. 40, Heft 4: 156-161
- DEATON, A. (1985)
Panel Data from Time Series of Cross-Sections. In: *Journal of Econometrics* 30, 109-126
- DEERY, H. A. (1999)
Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers. In: *Journal of Safety Research*, Vol. 30, No. 4: 225-236
- DEY, M.; GSCHWEND, B.; BAUMGARTNER, T.; JÄNCKE, P.; JÄNCKE, L. (2006)
Effekte von Musik auf das Fahrverhalten. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 52. Jg., Nr. 1: 32-36
- DIEKMANN, A. (1995)
Empirische Sozialforschung. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt
- DRUMMOND, A. E. (1989)
An overview of novice driver performance issues. A literature review. Report No. 9. Victoria: Monash University Accident Research Centre
- ELLIOTT, M. R.; ARBOGAST, K. B.; MENON, R.; DURBIN, D. R.; WINSTON, F. K. (2003)
Accuracy of self-reported data for estimating crash severity. In: *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 35: 833-830
- ENGSTRÖM, I.; GREGERSEN, N. P.; HERNETKOSKI, K.; KESKINEN, E.; NYBERG, A. (2003)
Summary. 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, 7-11
- FORSYTH, E. (1992a)
Cohort study of learner and novice drivers. Part 1: Learning to drive and performance in the driving test. Research Report 338. Crowthorne: Transport Research Laboratory, Department of Transport
- FORSYTH, E. (1992b)
Cohort study of learner and novice drivers. Part 2: Attitudes, opinions and the development of driving skills in the first 2 years. Research Report 372. Crowthorne: Transport Research Laboratory, Department of Transport
- 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 Labor-

- atory, Safety and Environmental Resource Centre
- FULLER, R. (2002)
The Psychology of the Young Driver. In: FULLER, R.; SANTOS, J. A. (HRSG.): Human Factors for Highway Engineers. Amsterdam u. a.: Pergamon, 241-253
- FUNK, W. (2005)
Die Organisation wissenschaftlicher Studien an den Schulen. In: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (HRSG.): Kolloquium „Mobilitäts- / Verkehrserziehung in der Sekundarstufe. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 173. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, 48-55
- FUNK, W. (2004)
Kinder im Straßenverkehr. Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 164. 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
- GRAYSON, G. B.; ELLIOTT, M. A. (2004)
The attitudes and reported behaviours of novice drivers: results from the Cohort II study. In: DEPARTMENT FOR TRANSPORT (Ed.): Behavioural Research in Road Safety 2004: Fourteenth Seminar. London: Department for Transport
- 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.; 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
- GREGERSEN, N. P.; BJURULF, P. (1996)
Young novice drivers: towards a model of their accident involvement. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 28, No. 2: 229-241
- GREGERSEN, N. P.; BERG, H. Y. (1994)
Lifestyle and accidents among young drivers. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 26, No. 3, 297-303
- HAAS, I. (1987)
Bedeutung der Fahrstundenzahl für die Gefährdung von Fahranfängern. – Methodenentwicklung und Ergebnisse –. Bericht zum Forschungsprojekt 3.8505 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- HAAS, I.; REKER, K. (1976)
Einfluß von Lebensalter und Fahrerfahrung auf die Unfallbelastung und sicherheitsrelevante Einstellungen. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 22, Heft 3: 119-130
- HANSJOSTEN, E.; SCHADE, F.-D. (1997)
Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 71, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- HARRISON, W. A. (2004)
Investigation of the driving experience of a sample of Victorian learner drivers. In: Accident Analysis and Prevention 36: 885-891
- HATAKKA, E.; KESKINEN, E.; LAAPOTTI, S.; KATILA, A.; KIISKI, H. (1992)
What makes the young driver risky? – the complicated interplay between sex, exposure, risk conceptions and conceptions of one's own driving skill. In: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (HRSG.): Proceedings of Fourth European Workshop on Recent Developments in Road Safety Research. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen, 73-77
- 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
- HENNING, H.-J.; LANGE, C.; CHASELON, F. (1994)
Verkehrsbiographische Entwicklungstypen junger Fahrer. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (HRSG.): Junge Fahrer und Fahrerinnen. Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12. – 14. Dezember 1994 in Köln. Berichte

- der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 52, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- HERNETKOSKI, K.; KESKINEN, E. (2003)
Used methods and incentives to influence young drivers attitudes and behaviour. 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, 53-82
- HERZBERG, P. Y.; SCHLAG, B. (2003)
Sensation Seeking und Verhalten im Straßenverkehr. In: ROTH, M.; HAMMELSTEIN, P. (HRSG.): Sensation Seeking – Konzeption, Diagnostik und Anwendung. Göttingen u.a.: Hogrefe, 162-182
- HILSE, H.-G. (1995a)
Einführung. In: HILSE, H.-G.; SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg, 15-18
- HILSE, H.-G. (1995b)
Verkehrsüberwachung („Enforcement“). In: HILSE, H.-G.; SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, Stuttgart u. a.: Boorberg, 300-322
- HOLTE, H. (2003)
Warum junge Fahrer nicht (so leicht) zu bremsen sind. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, Heft 1: 4-8
- HOPPE, R. (2006)
Redet mit ihnen. Plädoyer für die personalkommunikative Verkehrssicherheits-Arbeit mit jungen Fahrer und Mitfahrern. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 56. Jg., Heft 2: 4-9, 27f
- HOPPE, R.; TEKAAT, A. (2005)
Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junge Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 165. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- HUNECKE, M. (2002)
Lebensstile, Mobilitätsstile und Mobilitätstypen. In: HUNECKE, M.; TULLY, C. J.; BÄUMER, D. (HRSG.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Op-laden: Leske + Budrich, 89-97
- HURRELMANN, K. (2003)
Autofahren als Abenteuer und Risikoverhalten. In: Verkehrszeichen, Heft 1: 20-26
- HURRELMANN, K. (1998)
Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. 6. Auflage. Weinheim und Basel: Beltz
- INSTITUT FÜR PRAXISORIENTIERTE SOZIALFORSCHUNG [IPOS] (2003)
Jugendliche und junge Erwachsene in Deutschland. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. November / Dezember 2002. Mannheim: IPOS
- ISENGARD, B.; SCHNEIDER, T. (2004)
Lebenssituation von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. In: STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (In Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und dem Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen, Mannheim): Datenreport 2004. Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland. Schriftenreihe Band 440. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung, 555-563
- JESSOR, R. (1987)
Risky Driving and Adolescent Problem Behavior: An Extension of Problem-Behavior Theory. In: Alcohol, Drugs, and Driving, Volume 3, Numbers 3-4: 1- 11
- JONAH, B. A. (1997)
Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. In: Accident Analysis and Prevention 29: 651-665
- JONAH, B. A. (1986)
Accident Risk and Risk-taking Behaviour Among Young Drivers. In: Accident Analysis and Prevention, 18: 255-271
- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2006)
Fahrerlaubnisprüfungen, Fahrerlaubniserteilungen 2006. Statistische Mitteilungen, Reihe 6: Fahrerlaubnisse. Flensburg: KBA
- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2005)
Verzeichnis der Fahrerlaubnisbehörden. Flensburg: KBA
- KRAFTFAHRT-BUNDESAMT [KBA] (2004)
Jahreszeitliche Verteilung der Fahrerlaubnis-Erteilungen 2003. Einzelgrafik. Elektronische Mitteilung durch Herrn Heinzmann, KBA, am 19. 07.2004. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt

- KRAMPE, A. (2004)
Expertise. Straßenverkehrssicherheit in Deutschland unter besonderer Berücksichtigung der Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Fahranfänger. Oberkrämer: Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam [www.weltgesundheitsstag.de/2004/Expertise Internetneu.pdf am 19.04.04]
- KRIZ, J.; LISCH, R. (1988)
Methoden Lexikon für Mediziner, Psychologen, Soziologen. München und Weinheim: Psychologie Verlags Union
- KRÜGER, H.-P.; BRAUN, P.; KAZENWEDEL, J.; REISS, J.; VOLLRATH, M. (1998)
Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 88. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- KRÜGER, H.-P.; SCHULZ, E.; MAGERL, H. (1996)
Medikamenten- und Drogennachweis bei verkehrsunauffälligen Fahrern. Roadside Survey. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 60. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- KUBITZKI, J. (2001)
Alkohol, Drogen, Arzneimittel und Verkehrssicherheit. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 47. Jg., Heft 3: 141f
- KÜHNEL, S.-M.; KREBS, D. (2001)
Statistik für die Sozialwissenschaften. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt
- LAAPOTTI, S.; KESKINEN, E.; HATAKKA, M.; KATILA, A. (2001)
Novice drivers' accidents and violations – a failure on higher or lower hierarchical levels of driving behaviour. In: Accident Analysis and Prevention 33: 759-769
- LAJUNEN, T.; PARKER, D.; SUMMALA, H. (2004)
The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: A cross-cultural study. In: Accident Analysis and Prevention 36: 231-238
- LAJUNEN, T.; SUMMALA, H. (2003)
Can we trust self-reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. In: Transportation Research Part F 6, 97-107
- LAM, L. T.; NORTON, R.; STEVENSON, M.; EISENBRUCH, M.; WILLIAMSON, A.; WOODWARD, M. (2000)
The NSW Young Drivers' Cohort Study. [http://www.transport.qld.gov.au/qt/driver.nsf/index/conference_licensing/lampaper.rtf am 14.01.2004]
- LAND TRANSPORT SAFETY AUTHORITY [LTSA] (2001)
Crash facts. Young Drivers. Official road fatality statistics prepared by Research and Statistics. Wellington: LTSA
- LE QUEAU, P.; OLM, C. (2000)
Le risque routier chez les jeunes. Collection des rapports N° 211. Paris: Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie
- LE QUEAU, P.; OLM, C. (1999)
Accidents de la route : une minorité de jeunes prend tous les risques. Consommation et modes de vie, Nr. 138. Paris: CRÉDOC
- LEVY, D. T. (1990)
Youth and Traffic Safety: The effects of driving age, experience, and education. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 22, No. 4, 327-334
- LIMBOURG, M.; REITER, K. (2004)
„Saturday night fever“. Disco-Unfälle – Ursachen und Präventionsmöglichkeiten. In: Unterricht Biologie, Heft 294: 41-44
- LIMBOURG, M.; RAITHEL, J.; REITER, K. (2001)
Jugendliche und junge Erwachsene – Risikoverhaltensweisen im Straßenverkehr. In: Verkehrszeichen, Heft 3: 15-19
- LIMBOURG, M.; FLADE, A.; SCHÖNHARTING, J. (2000)
Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.
- LONERO, L. P. (2000)
Risk mentality: why drivers take the risk they do. A paper presented at the World Traffic Safety Symposium, New York Auto Show, April 1998 [http://www.drivers.com/article/182 am 15.03.2004]
- MACDONALD, W. A. (1994a)
Young Driver Research Program – A review of information on young driver crashes. Federal Office of Road Safety – Contract Report 128. Canberra: Federal Office of Road Safety
- MACDONALD, W. A. (1994b)
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. (2001)
The Accident Liability of Young and Novice Drivers. Proceedings of the Novice Drivers Conference.
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/pdf/dft_rdsafety_pdf_508077.pdf am 21.01.2004]
- MAYCOCK, G.; FORSYTH, E. (1997)
Cohort study of learner and novice drivers. Part 4: Novice driver accidents in relation to methods of learning to drive, performance in the driving test and self assessed driving ability and behaviour. TRL Report 275. Crowthorne: Transport Research Laboratory
- MAYCOCK, G.; LESTER, J.; LOCKWOOD, C. R. (1996)
The Accident Liability of Car Drivers: The Reliability of Self Report Data. Transport Research Laboratory Report 219. Crowthorne: Transport Research Laboratory
- 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.; SINGHAL, D.; SIMPSON, H. M.; BEIRNESS, D. J. (2004)
Deaths and Injuries to Young Canadians from Road Crashes. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
[http://www.trafficinjuryresearch.com/whatNew/newsItemPDFs/RSM_YD_Backgrounder.pdf am 21. 10. 2004]
- 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
- 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. (1990)
New to the road. Young Drivers and Novice Drivers: Similar Problems and Solutions?. Ottawa, Ontario: Injury Research Foundation
- 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
- McNALLY, I. M.; STONE, M. (2001)
Cross-Cultural Models of Road Traffic Accident Risk: Personality, Behavioural, Cognitive and Demographic Predictors
[<http://www.geocities.com/imc24837209/results.html> am 13.05.2004]
- MEEWES, V.; MAIER, R. (1995)
Verkehrssicherheit und Straßengestaltung („Engineering“). In: HILSE, H.-G.; SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, Stuttgart u. a.: Boorberg, 180 – 247
- MIENERT, M. (2003)
Entwicklungsaufgabe Automobilität – Teil 4. Psychische Funktionen des Pkw-Führerscheins für Jugendliche im Übergang ins Erwachsenenalter. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 49. Jg., Heft 4, 155-161
- MIENERT, M. (2002)
Merkmale potenzieller Risikofahrer vor dem Führerscheinwerb. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 48. Jg., Heft 4: 145 – 150
- MØLLER, M. (2004)
An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. In: Accident Analysis and Prevention 26: 1081-1088
- NEUMANN-OPITZ, N. (2006)
EVA, Risk, XpertTalks, Sicherfahren. Wie kommen diese Kurse bei Lehrern an? In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 56. Jg., Heft 4: 28-35
- OERTER, R, DREHER, E. (1995)
Jugendalter. In: OERTER, R.; MONTADA, L. (HRSG.): Entwicklungspsychologie. Ein Lehrbuch. 3. Auflage. Weinheim: Beltz Psychologie Verlags Union, 310-395

- OHNE AUTOR (2005)
Young Driver Safety and Graduated Licensing. Discussion Paper
[http://www.arrivealive.vic.gov.au/downloads/Youngdriver_discussion/YDS_v10_web.pdf am 24.01.2006]
- OHNE AUTOR (2000)
Novice drivers' safety. Road safety research series No. 2. London: Department for Transport
[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/page/dft_rdsafety_504619.pdf am 21.01.2004]
- PALAMARA, P.; STEVENSON, M. R. (2000)
Risk Factors Associated with Speeding Offences Among Young Western Australian Drivers. Proceedings Road Safety Research, Policing & Education Conference, Brisbane, November 2000; Conference Paper No. 97. Crawley WA: The University of Western Australia, Injury Research Centre
[http://www.transport.qld.gov.au/qt/driver.nsf/index/conference_licensing/palamarapaper.rtf am 14.01.2004]
- PREUSSER, D. F.; FERGUSON, S. A.; WILLIAMS, A. F. (1998)
The Effect of Teenage Passengers on the Fatal Crash Risk of Teenage Drivers. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 30, No. 2: 217-222
- PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003)
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
- PSCHYREMBEL (1999)
Pschyrembel Klinisches Wörterbuch. 258. Auflage, Version 2, CD-Rom. Berlin: de Gruyter
- PSEPHOS-INSTITUT (2000)
Perspektiven zur Verbesserung der Sicherheit von Fahranfängern im Straßenverkehr. Eine Repräsentativbefragung von jungen Fahrern/innen. Textkommentar. Bonn, Hamburg: Psephos
- RAITHEL, J. (1999)
Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psycho-soziale Belastungen und Prävention. Weinheim und München: Juventa
- REGAN, M. A.; MITSOPOULOS, E. (2003)
Understanding Passenger Influences on Driver Behaviour: Implications for Road Safety and Recommendations for Countermeasure Development. Report No. 180. Monash University
- RENNER, W.; ANDERLE, F. G. (1999)
Impulsivität und Sensation Seeking bei verkehrsauffälligen Jugendlichen – Entwicklung eines Kurzfragebogens. Klagenfurt: Kuratorium für Verkehrssicherheit
- RICE, T. M.; PEEK-ASA, C.; KRAUS, J. F. (2003)
Night time driving, passenger transport, and injury crash rates of young drivers. In: Injury Prevention 9: 245-250
- 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
- ROTHER, G.; WIEDENBECK, M. (1987)
Stichprobengewichtung: Ist Repräsentativität machbar? In: ZUMA Nachrichten 21, 43-57
- ROYAL SOCIETY FOR THE PREVENTION OF ACCIDENTS [ROSPA] (2002a)
Novice Drivers Policy Statements – May 2002
[<http://www.rospa.org.uk> am 15.01.2004]
- ROYAL SOCIETY FOR THE PREVENTION OF ACCIDENTS [ROSPA] (2002b)
Young and Novice Drivers' Education, Training and Licensing – March 2002
[http://www.rospa.com/roadsafety/info/young_driver_report.pdf am 24.06.2005]
- 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
- SAGBERG, F.; BJØRNSKAU, T. (2006)
Hazard perception and driving experience among novice drivers. In: Accident Analysis and Prevention 38: 407-414
- SCHÄFERS, B.; SCHERR, A. (2005)
Jugendsoziologie. Einführung in Grundlagen und Theorien. 8., umfassend aktualisierte und

- überarbeitete Auflage. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften
- SCHADE, F.-D. (2001)
Daten zur Verkehrsbewährung von Fahranfängern. Reanalyse von Rohdaten der Untersuchung HANSJOSTEN, E. & SCHADE, F.-D. (1997): Legalbewährung von Fahranfängern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 71. Unveröffentlichtes Manuskript. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt
- SCHADE, F.-D. (2000)
Verkehrsauffälligkeit von PKW-Fahrern und ihre Entwicklung mit dem Lebensalter – ein Modell. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 46. Jg. Heft 1: 9-18
- SCHLAG, B.; ELLINGHAUS, D.; STEINBRECHER, J. (1986)
Risikobereitschaft junger Fahrer. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 58. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHNELL, R.; HILL, P. B.; ESSER, E. (2005)
Methoden der empirischen Sozialforschung. München, Wien: Oldenbourg
- SCHNEIDER, K.; RHEINBERG, F. (1995)
Erlebnissuche und Risikomotivation. In: AMELANG, M. (HRSG.): Enzyklopädie der Psychologie. Themenbereich C, Theorie und Forschung. Serie VIII Differentielle Psychologie und Persönlichkeitsforschung. Band 3, Temperaments- und Persönlichkeitsunterschiede, Göttingen u. a.: Hogrefe, 407-439
- SCHUBERT, I.; HORCH, K.; KAHL, H.; KÖSTER, I.; MEYER, CH.; REITER, S. (2004)
Gesundheit von Kindern und Jugendlichen. Schwerpunktbericht der Gesundheitsberichterstattung des Bundes. Berlin: Robert Koch-Institut
- SCHULZE, H. (2004)
Alkohol, Drogen und Verkehrssicherheit 18- bis 24-jähriger Verkehrsteilnehmer. Foliensatz zum gleichnamigen Vortrag auf der Veranstaltung „Sicher Fahren – gesund ankommen“ im Rahmen des Weltgesundheitsstags 2004, am 6. April 2004.
[http://www.weltgesundheitsstag.de/2004/Schulze_Folien_WFT04.pdf am 21.04.2004]
- SCHULZE, H. (1999)
Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 103. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHULZE, H. (1998)
Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 91. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHULZE, H. (1996)
Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 56. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHWEER, T.; HODJATI, S (2005)
„Junge Fahrer und Drogenkonsum“: Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleituntersuchung.
[<http://www.risp-duisburg.de/abtpro/ask/EmBJFDK.pdf> am 18.11.2005]
- SIMONS-MORTON, B.; LERNER, N.; SINGER, J. (2005)
The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. In: Accident Analysis and Prevention 37: 973-982.
- SINUS SOCIOVISION (2000)
Junge Menschen und Sicherheit beim Autofahren. Abschlussbericht. Präsentationsfolien. Heidelberg: Sinus Sociovision
- STATISTISCHES BUNDESAMT [STABA] (2008)
Verkehrsunfälle. Zeitreihen. 2007. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT [STBA] (2007)
Bevölkerung in Deutschland von 0 bis 90 Jahren 1950 bis 2006 – insgesamt. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT [STBA] (2005a)
Verkehrsunfälle 2004. Fachserie 8 Verkehr, Reihe 7. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
[<http://www-ec.destatis.de/shop> Artikel-Nr. 2080700047004 am 08.12.2005]
- STATISTISCHES BUNDESAMT [STBA] (2005b)
Verkehr. Unfälle von 18- bis 24-Jährigen im Straßenverkehr 2004. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
[<http://www-ec.destatis.de/shop> Artikel-Nr. 5462404047004 am 13.12.2005]
- STATISTISCHES BUNDESAMT [STBA] (2005c)
Tabelle "Bevölkerung am 31.12.2004 nach Altersjahren und Bundesländern". E-Mail-Benachrichtigung am 11.08.2005. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT [STBA] (2005d)
Verkehr. Alkoholunfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

- [<http://www-ec.destatis.de/shop> Artikel-Nr. 5462404047004 am 13.12.2005]
- STATISTISCHES BUNDESAMT [STBA] (2005e)
Verkehr. Unfälle im Straßenverkehr nach Geschlecht 2004. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
[<http://www-ec.destatis.de/shop> Artikel-Nr. 5462407047004 am 13.12.2005]
- STATISTISCHES BUNDESAMT [STBA] (1998)
Klassifizierung der Berufe. – Systematisches und alphabetisches Verzeichnis der Berufsbezeichnungen –, Diskette. Ausgabe 1998. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STERN, J.; SCHLAG, B. (2000)
Bundesweite Untersuchung der Akzeptanz verkehrssicherheitsfördernder Maßnahmen bei 16-24jährigen Fahrern. Dresden: TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrspsychologie
- STEVENSON, M. R.; PALAMARA, P.; MORRISON, D.; RYAN, A. (Ohne Jahr)
Psychosocial factors as predictors of motor vehicle crashes in young drivers. Vortragsmanuskript "Insurance Commission of Western Australia. Conference on Road Safety"
- STORB, T. (2003)
Risikoverhalten im Jugendalter – Suchtmittelkonsum und Verkehrsgefährdung. Arbeitsberichte zur Verkehrssicherheit. Hamburg: Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege
- TULLY, C. J. (2002)
Bewegte Jugend – kommunikativ und mobil. In: HUNECKE, M.; TULLY, C. J.; BÄUMER, D. (HRSG.): Mobilität von Jugendlichen. Psychologische, soziologische und umweltbezogene Ergebnisse und Gestaltungsempfehlungen. Opladen: Leske + Budrich, 13-37
- ULLEBERG, P. (2002)
Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. In: Transportation Research Part F 4, 279-297
- VERBEEK, M.; NIJMAN, T. (1992)
Can Cohort Data be treated as Genuine Panel Data? In: Empirical Economics 17, 9-23
- VOLLRATH, M.; LÖBMANN, R.; KRÜGER, H.-P.; SCHÖCH, H.; WIDERA, T.; METTKE, M. (2001)
Fahrten unter Drogeneinfluss – Einflussfaktoren und Gefährdungspotenzial. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 132. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- WELLS, P.; BAUGHAN, CH. (2003)
Cohort Study of Learner and Novice Drivers II. Vortragsmanuskript zum 68th Road Safety Congress. Safer Driving, Reducing Risks, Crashes & Casualties, 3-5 March 2003, Congress proceedings
[<http://www.rospa.org.uk/roadsafety/conferences/congress2003/proceedings/wells.pdf> am 29.11.2005]
- WEST, R. (1998)
Accident rates and behavioural characteristics of novice drivers in the TRL Cohort study. TRL Report 293. Crowthorne: Transport Research Laboratory
- WEST, R.; FRENCH, D.; KEMP, R.; ELANDER, J. (1993)
Direct observation of driving, self reports of driver behaviour, and accident involvement. In: Ergonomics, Vol. 36, No. 5: 557-567
- WETZSTEIN, T. A.; WÜRTZ, S. (2001)
Gruppenzugehörigkeit und das Risikoverhalten Jugendlicher. In: RAITHEL, J. (HRSG.): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Formen, Erklärungen und Prävention. Opladen: Leske + Budrich, 349-363
- WILDE, G. J. S. (1974)
Wirkung und Nutzen von Verkehrssicherheitskampagnen: Ergebnisse und Forderungen – Ein Überblick. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 20, Heft 4: 227-237
- WILLIAMS, A. F. (2003)
Teenage Drivers: Patterns of Risk. In: Journal of Safety Research 34: 5-15
- WILLIAMS, A. F. (2001)
Teenage Passengers in Motor Vehicle Crashes: A Summary of Current Research. Washington, DC: Insurance Institute for Highway Safety
[http://www.hwysafety.org/safety-facts/teens/teen_passengers.pdf am 29.04.2004]
- WILLIAMS, A. F.; FERGUSON, S. A. (2002)
Rationale for graduated licensing and the risks it should address. In: Injury Prevention, Vol. 8 Supplement II: ii9-ii16
- WILLIAMSON, A. (2003)
Why are young drivers over represented in crashes? Summary of the issues. Update of literature review: literature 2000 to 2003.
[<http://www.maa.nsw.gov.au/getfile.aspx?Type=document&ID=4582&ObjectType=3&ObjectID=781> am 02.02.2006]

- WILLMES-LENZ, G. (2004)
Absenkung des Unfallrisikos von Fahranfängern – Neue Maßnahmenansätze in Deutschland. Vortrag auf der Veranstaltung „Sicher Fahren – gesund ankommen“ im Rahmen des Weltgesundheitstags 2004, am 6. April 2004.
[http://www.weltgesundheitstag.de/2004/abstr_willmes-lenz.html am 21.04.2004]
- WILLMES-LENZ, G. (2002)
Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M144, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- WITTENBERG, R. (1998)
Grundlagen computerunterstützter Datenanalyse. Stuttgart: Lucius & Lucius
- WITTENBERG, R.; CRAMER, H. (1998)
Datenanalyse mit SPSS für Windows 95/NT. Stuttgart: Lucius & Lucius
- ZUCKERMAN, M. (1994)
Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking. Cambridge u. a.: Cambridge University Press
- ZUZAN, W. D. (1996)
Die Motive und Einstellungen junger Lenker zur Verkehrssicherheit. In: Zeitschrift für Verkehrsrecht, 41. Jg. Heft 2, 57-64
- ZWERLING, C.; PEEK-ASA, C.; WHITTEN, P. S.; CHOI, S.-W.; SPRINCE, N. L.; JONES, M. P. (2005)
Fatal motor vehicle crashes in rural and urban areas: decomposing rates into contributing factors. In: Injury Prevention Vol. 11: 24-28

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2004

- M 155: Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen 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 Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung – 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 Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer
Hoppe, Tekaas, Woltring € 18,50
- M 166: Förderung des Helmtragens Rad fahrender Kinder und Jugendlicher – Analyse der Einflussfaktoren der Fahrradhelmnutzung und ihrer altersbezogenen Veränderung
Schreckenber, Schlittmeier, Ziesnitz € 16,00
- M 167: Fahrausbildung für Behinderte
Zawatzky, Dorsch, Langfeldt, Lempp, Mischau € 19,00
- M 168: Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: Risikoanalyse von Massunfällen 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 Sekundarstufe“ € 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 -programme 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 Unfallprävention
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling, Lobinger € 17,50
- M 180: Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranfänger
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: Rennspiele am Computer: Implikationen für die Verkehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer
Vorderer, Klimmt € 23,00
- M 182: Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis
Müller, Topic, Huston, Strohbeck-Kühner, Lutz, Skopp, Aderjan € 23,50
- M 183: Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungseinsätze
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke, Schlechtriemen € 17,50

2007

- M 184: Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag
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

2008

- M 189: Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte
Henning € 15,00

M 190: Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV
Baier, Benthaus, Klemms, 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

M 192: Kinderunfallatlas
Neumann-Opitz, Bartz, Leipzig € 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, Bornewasser, Glitsch, Dünkel € 18,50

M 197: Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
Frühauf, Roth, Schyguilla € 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
Lefering € 13,50

M 201: Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00

M 202: Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrerlaubnisprüfung, 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, Ulitzsch € 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: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßentunneln
Färber, Färber € 19,00

M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs
Funk, Grüninger, Dittrich, Goßler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 33,00

2011

M 214: Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung
Sindern, Rudinger € 15,50

M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al. € 23,50

M 216: Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag – Am Beispiel der Moderatorenkurse "EVA", "XpertTalks", "sicherfahren" und "RiSk"
Neumann-Opitz, Bartz (in Vorbereitung)

M 217: Leistungen des Rettungsdienstes 2008/09 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2008 und 2009
Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 218: Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation
Schade, Heinzmann € 20,00

M 219: Unterstützung der Fahrausbildung durch Lernsoftware
Petzoldt, Weiß, Franke, Krems, Bannert € 15,50

2012

M 220: Mobilitätsstudie Fahranfänger – Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere
Funk, Schneider, Zimmermann, Grüninger € 30,00

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.