

Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 56

bast

Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen

von

Horst Schulze

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 56

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, Referat 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 **BASt-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 90414:
Lebens- und Freizeitstile als Prädiktoren verkehrssicherheitsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen junger Kraftfahrer

Herausgeber:
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon (0 22 04) 43 - 0
Telefax (0 22 04) 43 - 6 74

Redaktion:
Referat 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 88

ISSN 0943-9315
ISBN 3-89429-701-8

Bergisch Gladbach, Mai 1996

Kurzfassung · Abstract · Résumé

Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen

Junge Fahrer sind keine einheitliche Gruppe mit gleichen Verhaltensweisen. Vielmehr gibt es unterschiedlichste Gruppierungen, die sich durch vielerlei Merkmale unterscheiden. Differenzierte Analysen der Hintergründe des Unfallrisikos dieser Verkehrsteilnehmergruppe sind deshalb eine unabdingbare Voraussetzung für die Konzeption angemessener Strategien zur Reduktion des Unfallrisikos junger Fahrer.

Vor dem Hintergrund von zwei repräsentativen Befragungen, die zeitversetzt in den alten und neuen Bundesländern 1989 und 1991 durchgeführt wurden, erfolgte eine Analyse des Zusammenhangs von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Leute.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen eindeutige Zusammenhänge zwischen Lebensstil, Freizeitstil und verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen, bis hin zur Unfallverwicklung. Gemessen an verkehrssicherheitsgefährdenden Bedürfnissen nach Spannungssuche, Selbstdarstellung, Imponierenwollen oder Dampf-Ablassen, die mit dem Autofahren verbunden werden, und anderen Faktoren, die mit einem erhöhten Fahrerrisiko einhergehen, erweist sich ein Teil der jungen Fahrerinnen und Fahrer als ein besonderes Risikokollektiv, das sich aus höchst heterogenen Gruppen zusammensetzt. Reduziert man jedoch die Bedingungen des Risikos dieser Gruppen auf den kleinsten gemeinschaftlichen Nenner, ergeben sich übereinstimmende Risikodeterminanten:

- häufige freizeitbedingte nächtliche Fahrten,
- häufiger und intensiver Alkoholkonsum,
- ausgeprägte Tendenz, das Auto zur Befriedigung von Sensationslust, Selbstbeweis von persönlicher Kompetenz und Streben nach Statuszuwachs, Macht etc. einzusetzen.

Der vorliegende Bericht enthält eine differenzierte Beschreibung der Risikogruppen nach vielfältigen psychologischen und soziodemographischen Kenngrößen, die es ermöglicht, differentielle Strategien der Ansprache zu konzipieren und geplante Strategien auf ihre Treffsicherheit und Effizienz zu prüfen. Spezifische Verkehrssicherheitsprobleme einzelner Gruppen werden dabei ebenso ablesbar, wie deren Lebenskontexte, Lebensgefühl und Kommunikationskanäle.

Life-style and driving behaviour of young male and female drivers

Young drivers do not represent a uniform group with a uniform form of driving behaviour. Much rather there are very different groupings which differ from one another in terms of a large number of different characteristics. Differentiated analysis of the accident risk of these driver-type groups therefore represents an essential precondition if appropriate strategies are to be found to reduce the risks of young drivers to be involved in accidents.

Using the data obtained in two representative surveys conducted in the old federal states in 1989 and in the new federal states in 1991, an analysis was carried out on the relationships between the life-style, leisure-time-style and driving behaviour of young persons.

The results of this investigation show clear relationships between life-style, leisure-time style, attitudes and driving behaviour up to involvement in accidents. Measured in terms of the road-safety-endangering requirements for excitement, self-presentation, desire-to-impress and letting-off-of-steam, which are linked with car-driving, and other factors which go together with an increased driving-risk, one section of the young male and female drivers shows itself to represent a particular risk collective composed of highly heterogeneous groups. However, if one reduces the conditions of the risk of these groups to the smallest common denominator, the following uniform risk determinants result:

- frequent trips at night for leisure-connected reasons,
- frequent and intensive consumption of alcohol, and
- marked tendency to use the car as a means for satisfying the desire for sensation and the proving-to-oneself of personal competence as well as striving for growth in status, power etc.

The present report contains a description of the risk groups differentiated by a number of psychological and socio-demographic descriptors, which make it possible for differentiated strategies of interaction with the target groups to be worked out and the effectiveness and efficiency of planned strategies to be tested. At the same time the specific road safety problems associated with individual groups such as their life-contexts,

attitudes to life and channels of communication become obvious.

Style de vie et comportement en circulation de jeunes conducteurs et conductrices

Les conducteurs jeunes ne constituent pas un groupe homogène à comportements uniformes. Il y a par contre des groupes les plus divers, se distinguant par des caractéristiques très variés. Analyser en détail les origines du risque d'accident de ce groupe d'usagers de la route est donc une condition indispensable pour la conception de stratégies appropriées en vue de réduire les risques d'accident des jeunes conducteurs.

Sur le fonds de deux enquêtes représentatives effectuées dans les anciens et dans les nouveaux Länder respectivement en 1989 et 1991, l'analyse porta sur les interrelations entre style de vie, manière de vivre son temps de loisirs et comportement en circulation.

Les résultats de cette étude font ressortir les rapports existants entre le style de vie, la manière de vivre son temps de loisir, les attitudes et les comportements en circulation, jusqu'à l'implication dans les accidents. Si l'on considère des besoins impliquant un haut risque de sécurité en circulation routière, tels que la recherche d'aventure, la représentation de soi-même, le désir d'en imposer à quelqu'un ou l'extériorisation d'émotions et d'agressions, ainsi que d'autres facteurs entraînant une conduite à risque élevé, une partie des jeunes conducteurs et conductrices se révèle comme collectif à risque particulier, composé de groupes très hétérogènes. Cependant, si l'on réduit les conditions de risque au plus petit dénominateur commun, des déterminants de risque communs sont mis en évidence:

- fréquence de trajets nocturnes, en liaison avec les loisirs,
- fréquence et grandes quantités de consommation d'alcool,
- tendance marquée à utiliser la voiture pour satisfaire à des besoins tels que: répondre à son goût d'aventure, s'assurer de sa compétence personnelle, augmenter son statut social, sa puissance, etc.

Le présent rapport comprend une description détaillée des groupes de risque en fonction de multiples paramètres psychologiques et socio-démographiques, permettant de concevoir des stratégies différenciées d'interaction avec les groupes visés et de vérifier si les stratégies en vue

sont bien ciblées et efficaces. En même temps, les problèmes spécifiques des groupes individuels, tels que leurs contextes de vie, leurs attitudes envers la vie et leurs voies de communication sont bien mis en lumière.

Inhalt

Teil 1: Begründung des Forschungskonzeptes	7	2	Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten Jugendlicher in den neuen Bundesländern	35
1	Zielsetzung	7	2.1	Methodenbeschreibung und Stichprobe
2	Stand der Literatur	9	2.2	Auswertungsmethoden
2.1	Kontextualität der Entwicklung im Jugendalter	9	2.3	Ermittlung der Lebens- und Freizeitstilkomponenten junger Leute in den neuen Bundesländern
2.2	Mobilität als Entwicklungsaufgabe	10	2.4	Ermittlung von Lebens- und Freizeitstilgruppen
2.3	Geschlecht und Risiko	11	2.4.1	Diskriminanzanalytische Überprüfung der Güte der Klassifikation
2.4	Freizeit und Mobilität im Wandel	12	2.5	Beschreibung der Zielgruppe(n) in den Neuen Bundesländern
2.5	Freizeit- und Verkehrsverhalten	12	2.5.1	Der "Stino"
2.5.1	Disco-Unfälle	13	2.5.2	Der "Dreher"
3	Das Konstrukt Lebensstil	15	2.5.3	Der "Easy Rider"
3.1	Zur Grundidee der Lebensstilforschung	15	2.6	Stilgruppenbezogene Gefährdungsfaktoren
3.1.1	Lebensstil-Konzepte	15	2.7	Sicherheitsorientierte Stilgruppen
3.1.2	Freizeitstile und Lebensstile	17	2.7.1	Der "Kritische, Engagierte Typ"
3.2	Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Leute	18	2.7.2	Der "Modebewußte Typ"
3.3	Methodisches Konzept	20	2.8	Diskussion der Ergebnisse
3.3.1	Konzeptuelle Klärung	20		
3.3.2	Fragestellung und Auswahl des Untersuchungsobjektes	21		
Teil 2: Empirische Analysen	22	Teil 3: Folgerungen	52	
1	Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten Jugendlicher in den alten Bundesländern	22	1	Implikationen der Ergebnisse der empirischen Analysen des Zusammenhangs von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer/innen
1.1	Methodenbeschreibung und Stichprobe	22	1.1	Differentielle Interventionsstrategien - Diagnose vor Therapie
1.2	Ermittlung von Freizeitstilkomponenten	23	1.2	Potentielle Fehlerquellen bei der Konzeption von Maßnahmen
1.3	Ermittlung von Freizeitstilgruppen mittels Clusteranalysen	24	1.3	Rücksicht kommt an 1994
1.3.1	Klassifikationsüberprüfung durch Diskriminanzanalysen	26	1.3.1	Verkehrswissenschaftliche Grundlagen der Kampagne
1.4	Beschreibung der Lebens- und Freizeitstilgruppen der Führerscheinbesitzer/innen im Westen	26	1.3.2	Definition der Zielgruppe der Kampagne
1.4.1	"Action-, Fan- und Kontra-Typ"	26	1.3.3	Beeinflussung des Verhaltens junger Fahrer durch die Peer-Gruppe
1.4.2	Stilgruppenspezifische Fahrleistung	28	1.3.4	Die Elemente der Kampagne
1.4.3	Stilgruppenspezifische Trinkgewohnheiten	30	Literatur	59
1.4.4	Stilgruppenspezifische motivationale Aspekte	30	Anhang	63
1.4.5	Soziodemographische Merkmale	31		
1.5	Stilgruppen mit "normalem" Anfängerrisiko	31		
1.5.1	Der "Fashion-Typ"	31		
1.5.2	Der "Kritische Typ"	32		
1.5.3	Der "Häusliche Typ"	33		
1.5.4	Der "Sportliche Typ"	34		

Teil 1: Begründung des Forschungskonzeptes

1 Zielsetzung

Das Verkehrsverhalten junger Menschen wird durch ein ganzes Set präventiver und intervenierender Maßnahmen beeinflusst. Trotz des immensen präventiven Aufwandes, den hochmotorisierte Gesellschaften leisten, ist das Risiko junger Leute, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, um ein Vielfaches höher als das anderer Altersgruppen.

Zur Untersuchung der Bedingungen dieses überproportional hohen Risikos werden häufig univariate Erklärungsansätze gewählt, die entwicklungsbedingte Defizite als eine primäre Erklärungsvariable bevorzugen. Solche Versuche, das Unfallrisiko junger Fahrer/innen anhand des Lebensstufenkonzeptes zu erklären, basieren auf frühesten entwicklungspsychologischen Arbeiten (vgl. HALL 1904; SPRANGER 1924; BÜHLER 1925), die Jugend als ein in sich homogenes Aggregat auffaßten und deshalb nach allgemeinen Gesetzmäßigkeiten der Entwicklung im Jugendalter suchten, deren Ursprung in den biologischen Veränderungen in diesem Lebensabschnitt gesehen wurde. Bei dieser primär endogen ausgerichteten Betrachtung des Jugendalters blieb die exogene Betrachtung, die den Einfluß der Umwelt auf die Entwicklung zu untersuchen hätte, lange Zeit völlig ausgeklammert.

Daß derartige Erklärungsansätze auch heute noch aufgegriffen werden, scheint weniger die Folge einer Erkenntnisstagnation innerhalb der Sozialwissenschaften als ein psychologischer Trick der Erwachsenenengesellschaft zu sein, mit dessen Hilfe sie sich partiell der Verantwortung und den Fürsorgepflichten gegenüber der nachfolgenden Generation entzieht. Denn solange man das Verhalten junger Menschen als das Resultat internaler Faktoren (z.B. endokrine Prozesse) begreift, ist dieses Verhalten weder steuer- noch kontrollierbar.

Multivariate Erklärungsansätze, die das Verhalten junger Verkehrsteilnehmer im Kontext ihrer Lebenswelt betrachten, bilden dagegen nach wie vor die Ausnahme.

Will man aber das Problem des hohen Unfallrisikos junger Fahrer/innen in seiner Komplexität analysieren, so ist zu berücksichtigen, daß die Bedingungen ihres Verkehrsverhaltens genauso vielfältig sind, wie die Bedingungen menschlichen Verhaltens an sich. Hinter jeder verkehrsbezogenen Verhaltensweise junger Verkehrsteilnehmer verbergen

sich komplizierte Netzwerke individueller und situativer Faktoren. Bei der Analyse dieser komplexen Bedingungen kommt erschwerend hinzu, daß ein und dieselbe Verhaltensfacette (z.B. "Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit") intra- und interindividuell verschiedene psychologische Hintergründe (z.B. "Eile" oder "Nervenzitzel") haben kann, und daß ein und derselbe psychologische Hintergrund (z.B. "Streß") intra- und interindividuell zu unterschiedlichen Verkehrsverhaltensfacetten (z.B. "Konzentrationsmangel" oder "Aggression") führen kann.

Dieses multivariate Bedingungsgefüge der Entstehung von Verkehrsverhalten verdeutlicht die Bewandnis der alten psychologischen Binsenweisheit: Diagnose vor Therapie. Überträgt man diese Binsenweisheit auf den Auftrag der Verkehrssicherheitsarbeit, so kommt man zu der Schlußfolgerung, daß nur aus einer exakten Diagnose der sicherheitsabträglichen Verhaltensweisen junger Fahrer/innen, im Sinne einer differenzierten Analyse der funktionalen Hintergründe, angemessene Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Verkehrsteilnehmergruppe abgeleitet werden können.

Da es sich bei jungen Kraftfahrern nicht um eine in sich geschlossene Gruppe mit relativ homogenen Verhaltensformen, sondern um ein Aggregat differenzierter Gruppen mit eigenen Verhaltensordnungen handelt (vgl. SCHULZE 1985), ist eine universale Betrachtung des Jugendalters bei der Bewertung der Unfallgefährdung dieser Altersgruppe wenig zielführend. Um zu einer angemessenen Interpretation des Verhaltens junger Kraftfahrer zu kommen, müssen die komplexen situativen Kontexte, vor deren Hintergrund die Variabilität von Verkehrsverhalten entsteht, zum Gegenstand der Analyse werden. Hierzu sind detaillierte Daten zu aktuellen jugendlichen Lebensentwürfen erforderlich, die die traditionellen Daten zu verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen ergänzen.

Mit dem Ziel, differenziertere Einblicke in das Ursachengefüge der hohen Unfallverwicklung junger Fahrer/innen zu gewinnen, wurde während der letzten Jahre vermehrt die Forderung einer Berücksichtigung des Lebensstils bei der Analyse des Unfallrisikos junger Fahrer/innen erhoben (vgl. z.B. JESSOR 1987; WILSON & JONAH, 1988; BEIRNESS & SIMPSON, 1988; SWISHER, 1988; LASTOVICKA, 1988; DONOVAN, 1988; SINGH, 1992).

Für diese Forderung, die jedoch bislang kaum konsequent eingelöst wurde, sind eine Reihe neuerer

Erkenntnisse verantwortlich, die während der letzten Jahre verstärkt diskutiert wurden:

- Die bisherige Unfall- und Sicherheitsforschung ging von einer zu globalen Betrachtung dieser Problemgruppe aus.
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich nach dem Gießkannenprinzip an wenig spezifizierte Zielgruppen richten, laufen Gefahr, große Streuungsverluste zu erleiden.
- Spätestens seitdem das Konzept der "life-span-psychology" Einzug in die aktuelle entwicklungspsychologische Diskussion gehalten hat, besitzt das Paradigma der Universalität menschlicher Entwicklungsverläufe keine Gültigkeit mehr. Eine differentielle Betrachtung, die individuelle (bzw. kollektive) Veränderungen im Lebenslauf in Verbindung mit "Lebenskrisen, Entwicklungsaufgaben, gesellschaftlichen und politischen Veränderungen" (vgl. MONTADA 1977, 41) betrachtet, bestimmt dagegen das derzeitige Forschungsinteresse.
- Nach neueren Erkenntnissen der Sozialisationsforschung wird jugendliches Problemverhalten als Verhalten aufgefaßt, das sich zwar bewußt von den legalen und sozialen Normen der umgebenden Gesellschaft absetzt, aber nicht notwendigerweise pathologischen Ursprungs ist, sondern vielmehr im Dienste wichtiger psychologischer Funktionen des Individuums steht (z.B. Erhöhung des Selbstwertgefühls, Beeindrucken von Freunden, Entwicklung von Unabhängigkeit). Zahlreiche empirische Forschungsarbeiten (vgl. JESSOR & JESSOR, 1977) belegen, daß viele jugendliche Problemverhaltensweisen ähnlichen psychologischen Funktionen dienen und deshalb als Teil eines Problemverhaltens-Syndroms kovariieren. Ein solches Problemverhaltenssyndrom konnte auch für sicherheitsabträgliches Verhalten junger Verkehrsteilnehmer (z.B. aus Spaß Risiken eingehen, Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes, Trunkenheitsfahrten und Fahren nach Marihuanakonsum) und Problemverhaltensweisen in anderen Lebensbereichen (wie z.B. häufigeres delinquentes Verhalten, häufiger Konsum legaler und illegaler Drogen) nachgewiesen werden (vgl. JESSOR, 1987; SINGH, 1992).
- Im Produktmarketing, wie im "social marketing" innerhalb des Gesundheitssektors (vgl. WHO, 1986) war die Anwendung von Lebensstilkonzepten sehr erfolgreich.

Das der vorliegenden Arbeit zugrunde liegende Forschungskonzept soll klären, inwieweit sich

Lebens- und Freizeitstile als Prädiktoren verkehrssicherheitsabträglicher Einstellungen und Verhaltensweisen junger Kraftfahrer eignen. Des weiteren soll überprüft werden, ob auf der Grundlage dieser Analyse differentielle Interventionsstrategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser stark gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppe entwickelt werden können.

Hierzu wird zunächst ein Überblick über den Stand der relevanten Literatur zum Problemkreis "junge Fahrer/innen" gegeben und die Möglichkeit des Transfers des Lebensstilkonzepts auf den Bereich der Unfall- und Sicherheitsforschung diskutiert.

Im Anschluß daran werden die Ergebnisse zweier repräsentativer Studien zur Überprüfung des Zusammenhangs von Lebensstil, Freizeitstil und verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen junger Fahrer vorgestellt, von denen die eine in den alten und die andere in den neuen Bundesländern durchgeführt wurde.

Den Abschluß bildet die Diskussion maßnahmenrelevanter Implikationen der Ergebnisse dieser empirischen Untersuchungen, die auch den wissenschaftlichen Hintergrund der 94iger Kampagne "Rücksicht kommt an" des Bundesministers für Verkehr und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates bildeten, bei der "Junge Fahrer" im Mittelpunkt standen.

Da es sich bei jungen Kraftfahrern um unterschiedlichste Gruppen junger Menschen handelt, die sich in vielerlei Hinsicht und selbstverständlich auch hinsichtlich ihres Verkehrsverhaltens sehr stark voneinander unterscheiden können, soll im Rahmen der vorliegenden Arbeit geklärt werden, inwieweit die Einbeziehung von Lebens- und Freizeitstilen in die Analyse der Bedingungen des Verkehrsverhaltens junger Fahrer einen differenzierteren Zugang zu diesem Verkehrssicherheitsproblem eröffnet.

Die Zielsetzung dieses Projektes besteht deshalb darin, Zusammenhänge von Lebens- und Freizeitstilgruppenzugehörigkeit und Verkehrsverhalten zu ermitteln. Von dieser Analyse der Bedingungen des Sicherheitsrisikos spezifischer Gruppen werden Definitionen konkreter Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit und - damit verbunden - die Formulierung differentieller Interventionsstrategien erwartet.

2 Stand der Literatur

2.1 Kontextualität der Entwicklung im Jugendalter

Das Paradigma der Universalität menschlicher Entwicklungsverläufe besitzt in der aktuellen entwicklungspsychologischen Diskussion keine Gültigkeit mehr. Eine differentielle Betrachtung, die individuelle (bzw. kollektive) Veränderungen im Lebenslauf in Verbindung mit "Lebenskrisen, Entwicklungsaufgaben, gesellschaftlichen und politischen Veränderungen" (MONTADA 1977, S. 41) betrachtet, bestimmt dagegen das derzeitige Forschungsinteresse.

Damit wird der Kontextualität von Entwicklung zentrale Aufmerksamkeit geschenkt. Vergleicht man die Entwicklung heutiger Heranwachsender mit der Situation Heranwachsender von vor 40 Jahren, so ist zu berücksichtigen, daß der gesellschaftliche Wandel nicht zu einer Veränderung der Gesetzmäßigkeiten der Entwicklung geführt hat, sondern lediglich dazu, daß sich der gesellschaftliche Rahmen, in dem Entwicklung heute stattfindet, verändert hat. Insofern erfüllte die Milchbar der 50iger Jahre entwicklungspsychologisch den gleichen Zweck, wie die Mega-Disco der 90iger Jahre - nämlich die Konzentration auf die peer-group und das Einüben des Aufbaus gegenseitlicher Beziehungen.

Diese historische Einbettung des Entwicklungsgeschehens ist auch der Ausgangspunkt des "generation unit model" des Soziologen MANNHEIM (1970). Das Kernstück seines Generationskonzeptes besteht darin, daß jede Generation gemeinsam unter einer einmaligen, zu keinem Zeitpunkt der Geschichte wiederholbaren historisch-kulturell gesellschaftlichen Situation die Geschichte durchläuft. Durch diese "Partizipation an den gemeinsamen Schicksalen" bilden Generationen historisch soziale Einheiten (vgl. 1970, 542). Die Zugehörigkeit zu einem so verstandenen Generationszusammenhang bedingt eine grundsätzliche Ähnlichkeit bestimmter "Verhaltens-, Gefühls- und Denkweisen" der Mitglieder dieser Generation bzw. "schließt bei diesen eine große Zahl der möglichen Arten und Weisen des Erlebens, Denkens, Fühlens und Handelns aus" (vgl. a.a.O., 528).

Mit diesem Konzept des Generationszusammenhangs spricht MANNHEIM ein ganzes Set von Bedingungsvariablen des Verhaltens an, die die spezifische Interaktion des Individuums mit seinen historisch geprägten Umweltkontexten beinhaltet. Die Zugehörigkeit zu einer Generation bedeutet

deshalb mehr als die Zuordnung der Individuen zu einem kategorialen Alterskollektiv.

Zu diesem Schluß kommt auch SCHAIE (1979, 1983), der anhand von Untersuchungen zur Intelligenzentwicklung im mittleren und höheren Erwachsenenalter zeigen konnte, daß sich ein Großteil der Varianz der Intelligenz vor allem durch unterschiedliche Faktoren der historischen Einbettung der Entwicklung der untersuchten Personen aufklären läßt und weniger durch das chronologische Alter.

NESSELROADE & BALTES (1974) wiesen nach, daß die Art und Richtung der Persönlichkeitsentwicklung amerikanischer Jugendlicher gleichermaßen stark vom historischen Kontext (hier Vietnamkrieg) wie von altersabhängigen Faktoren geprägt war.

Die Bedeutung des Einflusses historisch bedingter Kohortenunterschiede wurde von seiten der Entwicklungspsychologie für eine Vielzahl weiterer Entwicklungsbereiche untersucht. Beispielhaft seien hierfür lediglich drei weitere Bereiche erwähnt, auf die BALTES (1990) hinweist: PARKE & TINSLEY (1984) untersuchten historische Veränderungen in der Struktur und Funktion von Familiensystemen einschließlich der sich verändernden Charakteristika der Vaterschaft. LEHR (1987) erfaßte die historischen Veränderungen von Lebensverläufen erwachsener Frauen. Bei den Arbeiten von SILBEREISEN (1986), FEND (1987) und PETERSEN (1988) steht die Rolle der kultur-historischen Veränderungen im Verhalten Jugendlicher und deren Übergang in das Erwachsenenalter im Mittelpunkt.

Auch Veränderungen der wirtschaftlichen Situation innerhalb der Familie bilden eine relevante Kontextvariable der Entwicklung. In einer längsschnittlichen Untersuchung in den USA während der Weltwirtschaftskrise entwickelte ELDER (1974) ein Modell, nach dem als Konsequenz wirtschaftlicher Depression entscheidende Veränderungen der familiären Kontexte auftreten, die ihrerseits wiederum den Entwicklungsverlauf Heranwachsender entscheidend beeinflussen. Danach führen Veränderungen des Familienetats und Veränderungen der Familienbeziehungen als Anpassung an die Bedingungen einer ökonomischen Deprivation zu einem Anstieg der psycho-sozialen Belastung Jugendlicher. Aus Veränderungen im sozialen Status der Familie resultiert eine Tendenz des Rückzugs aus der Familie und eine verstärkte Anlehnung an Peers. Statusfrustration führt zu "Facesaving - Strategien" und vermehrtem Statusstreben. Die wahrgenommene Statusambiguität führt zu einer Hypersensibilität der Betroffenen.

Die relative Attraktivität der Eltern als Rollenmodell schwindet.

Diese Forschungsarbeiten zur Kontextualität von Entwicklung, die ihrem Ursprung nach der Soziologie entstammen, sind nicht ohne weiteres auf die verkehrsbiographische Entwicklung junger Leute übertragbar. Sie belegen aber die Bedeutung der Berücksichtigung der Kontextualität von Entwicklung für die Beschreibung und Analyse der Verkehrssicherheitsprobleme junger Fahrer/innen sowie für die Entwicklung adäquater Strategien zur Lösung dieser Probleme. Diese Forschungsarbeiten unterstreichen aber gleichzeitig auch die Bedeutung interdisziplinärer Forschungsansätze für dieses Feld verkehrswissenschaftlicher Forschung.

Mit dem Ziel einer differenzierten Analyse der Hintergründe des hohen Sicherheitsrisikos junger Fahrer soll deshalb im folgenden im Sinne eines "rethinking young drivers" der verkehrspsychologisch relevante Kenntnisstand zur Kontextualität verkehrsbiographischer Entwicklungsverläufe diskutiert werden.

2.2 Mobilität als Entwicklungsaufgabe

Im Rahmen ihrer individuellen Entwicklung stehen Jugendliche einer Fülle sogenannter Entwicklungsaufgaben gegenüber (vgl. HAVIGHURST 1972). Diese gesellschaftlich definierten Entwicklungsnormen (z.B. der Aufbau gegengeschlechtlicher Beziehungen oder die Erreichung wirtschaftlicher Unabhängigkeit) markieren aber nur den groben Rahmen individueller Entwicklung. Zwischen diesen gesellschaftlichen Entwicklungsnormen und den eigenen individuell definierten Lebenszielen Jugendlicher besteht häufig ein diskrepantes Verhältnis, weshalb Heranwachsende vor der Aufgabe stehen, sich mit diesen Normen auseinanderzusetzen und eigene Entwicklungsziele zu definieren. Auch im Laufe der Verkehrsbiographie sind Verkehrsteilnehmer je nach ihrer Stellung im Lebenszyklus unterschiedlichsten verkehrlichen Entwicklungsaufgaben gegenübergestellt, deren Lösung auf individueller Weise gelingen oder mißlingen kann.

Kein Lebewesen benötigt für seine Entwicklung einen längeren Zeitraum als der Mensch, und der Entwicklungsschritt vom Dreirad bis zum eigenen Auto ist genauso langwierig wie der Weg von den ersten zaghaften Krabbelversuchen eines Kleinkindes bis zum Sprintlauf über 100 Meter.

Vor dem Hintergrund wechselnder verkehrlicher Rahmenbedingungen werden Verkehrsteilnehmer je nach ihrer Stellung im Lebenszyklus immer wie-

der mit für sie neuen verkehrsbezogenen Entwicklungsaufgaben konfrontiert, deren Bewältigung auf der Grundlage spezifischer physiologischer und psychologischer Rahmenbedingungen erfolgen muß. Während z.B. für Kinder eine vordringliche verkehrsbezogene Entwicklungsaufgabe darin besteht, Kontrolle über den labilen Gleichgewichtszustand eines Fahrrades zu erlangen, stehen junge Fahrer/innen vor der Aufgabe, ihre psychischen Bedürfnisse nach Anerkennung und Kompetenz mit den Sicherheitsanforderungen des Straßenverkehrs in Einklang zu bringen. Mit weiterem Fortschreiten im Lebenszyklus wird jeder/Verkehrsteilnehmer/in dann einmal den Punkt erreichen, an dem das Mobilitätsverhalten an geriatrisch bedingte Veränderungen der psychophysiologischen Leistungsfähigkeit angepaßt werden muß.

Mobilität ist in vielerlei Hinsicht dyadisch mit dem psychologischen Entwicklungsgeschehen verbunden. Diese Beziehung ist ein System gegenseitiger Abhängigkeit und Beeinflussung. Verkehrsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen junger Fahrer/innen werden vor dem Hintergrund sich wandelnder historischer und gesellschaftlicher Kontexte im Rahmen der (Verkehrs-)Sozialisation geformt und verfestigt. Die Wurzeln riskanten Fahrverhaltens junger Fahrer reichen häufig bis in die frühe Kindheit hinein. Die - verglichen mit altersgleichen Mädchen - überproportional hohe Beteiligung 7 - 14jähriger Jungen an Radfahrunfällen (vgl. NICODEMUS 1993) oder der geringe Erfolg kurzfristiger Interventionen zur Reduzierung des Risikos junger Fahrer mögen als beispielhafte Belege für diese These gelten.

Die Verkehrsbiographie des Einzelnen wird durch vielfältige gesellschaftliche Sozialisationsinstanzen mehr oder weniger planvoll begleitet und geformt. Ausgehend von dem Paradigma eines die gesamte Lebensspanne umfassenden Lernprozesses und der Tatsache, daß grundlegende (und häufig sicherheitsabträgliche) verkehrsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen zum Zeitpunkt des Erwerbs der Fahrerlaubnis bereits ein so hohes Maß an Stabilität erreicht haben, daß sie im Rahmen der Fahrausbildung nur noch graduell überformt werden können, erweist es sich als ein Mangel, daß sich die mannigfaltigen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit im wesentlichen auf die drei Hauptzielgruppen Kinder, junge Fahrer/innen und Senioren/innen konzentrieren, aber die jeweiligen Zwischenphasen weitestgehend dem Blackbox-Bereich der Intervention zugeordnet bleiben. Der Permeabilität und Differenziertheit verkehrsbiographischer Entwicklung stehen damit zu globale Zielgruppendefinitionen gegenüber, die

per se Gefahr laufen, implizit Altershomogenität mit Verhaltenshomogenität gleichsetzen (vgl. SCHULZE 1985). Wie ungünstig sich diese Interventionslücke insbesondere innerhalb dieser Lebensphase zwischen Abschluß der Kindheit und Eintritt in das frühe Erwachsenenalter auswirken kann, wird besonders deutlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß gerade in dieser Lebensphase die elterlichen Einflußmöglichkeiten mehr und mehr dem sozialisierenden und prägenden Einfluß der Peer-Group innerhalb der Freizeitkultur weichen (vgl. OERTER 1982) und die vorweggenommene Beschäftigung mit der (Auto-)mobilität in dieser Lebensphase für viele Heranwachsende zu einem identitätsstiftenden Bezugspunkt wird.

Aufgrund des Loslösungsprozesses von der Familie erhält eigene Mobilität für Heranwachsende mehr und mehr die Bedeutung von Unabhängigkeit und Selbständigkeit. Bereits für die Jüngeren eröffnet das Fahren auf dem Fahrrad und später auf motorisierten Zweirädern die Möglichkeit, sich eigenständig neue Aktionsräume zu erschließen und sich dem Zugriff der Erwachsenen zeitweise zu entziehen. Daneben bietet das Fahren die Möglichkeit der Befriedigung so vieler weiterer psychischer Bedürfnisse, daß das Bedürfnis nach Sicherheit häufig allzuleicht in den Hintergrund gerät.

Da das Auto gegenüber dem Fahrrad und dem motorisierten Zweirad einen wesentlich höheren Aktionsradius ermöglicht und gleichzeitig ein Stück mobile Privatsphäre verschafft, wird der Wunsch nach ständiger Verfügbarkeit über ein Auto für die meisten Heranwachsenden zu einem zentralen Punkt ihrer Zukunftsperspektive. Hinzu kommt, daß der frühest mögliche Zeitpunkt des Führerscheinenerwerbs mit dem Mündigkeitsalter zusammenfällt, wodurch das Autofahren zu einem entscheidendem Demonstrationsmittel des Erwachsenseins wird.

Die überdurchschnittlich hohe Beteiligung der 18- bis 24jährigen an schweren Verkehrsunfällen zeigt jedoch die Kehrseite jugendlicher (Auto)Mobilität. Dieses überhöhte Risiko ist das Ergebnis des Zusammenwirkens einer Vielzahl ungünstiger Bedingungen, wobei die oft zitierte "Unerfahrenheit am Steuer" längst nicht der ausschlaggebende Punkt ist. Denn alle Fahranfänger teilen das gemeinsame Schicksal, noch nicht auf einen langjährigen Erfahrungsschatz als Autofahrer zurückblicken zu können. Würde aber Unerfahrenheit am Steuer an sich schon zwangsläufig zu Unfällen führen, müßten wesentlich mehr junge Leute an Unfällen beteiligt sein. Die noch fehlende Erfahrung junger Autofahrer wird erst dann problema-

tisch, wenn sie mit anderen Gefährdungsfaktoren einhergeht, wozu Alkohol, Imponiergehabe, Risikofreude, Erprobungsverhalten und viele weitere Formen des psychologischen Mißbrauchs des Autos gehören.

In der Terminologie der Entwicklungspsychologie läßt sich das überhöhte Risiko der 18 - 24jährigen als das Resultat (noch) nicht oder unzureichend gelöster Entwicklungsaufgaben definieren. Obwohl die von der Gesellschaft mehr oder weniger planvoll angebotenen Hilfen zur Lösung verkehrlicher Entwicklungsaufgaben in Form allgemeiner Sozialisation und spezieller Verkehrssicherheitsprogramme bei dem überwiegenden Teil der Heranwachsenden zu erfolgreichen Lösungen verkehrlicher Entwicklungsaufgaben führen, bedürfen spezifische Teilsegmente der Zielgruppe junge Fahrer/innen offensichtlich intensiverer Hilfen.

2.3 Geschlecht und Risiko

Gegenüber jungen Männern sind junge Frauen deutlich weniger an schweren Unfällen beteiligt (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 1994), zeigen insgesamt weniger Auffälligkeiten in ihrem Verkehrsverhalten (vgl. VZR) und die Kosten, die ihre Unfälle verursachen, sind deutlich geringer (vgl. BAMBERG, HUNDHAUSEN 1991).

Untersuchungen weisen darauf hin, daß hierfür primär geschlechtsspezifische Unterschiede der Einstellungen gegenüber dem Autofahren verantwortlich sind. In der Dokumentation der Ergebnisse einer kanadischen Untersuchung beschreibt ROTHE (1987) eine ganze Reihe markanter geschlechtsspezifischer Unterschiede, die aufgrund vergleichbarer Sozialisationsbedingungen auf bundesrepublikanische Verhältnisse übertragbar sind:

- Männliche Jugendliche entwickeln sehr früh ganz präzise Vorstellungen über das ideale Auto, wobei die technische Ausstattung (PS usw.) im Vordergrund steht. Demgegenüber entwickeln weibliche Jugendlicher eher vage Vorstellungen bezogen auf das ideale Auto, die sich eher auf Größe, Form, Farbe und Verbrauch beziehen.
- Der Erwerb der Fahrerlaubnis stellt für Jungen einen Wunsch mit hoher Priorität dar. Der Führerscheinbesitz verändert ihr Leben. Für Mädchen besitzt der Erwerb der Fahrerlaubnis dagegen eine geringere Priorität. Er wird als ein Ereignis betrachtet, das das Leben vereinfacht.
- Während für junge Männer affektive Komponenten des Autofahrens (Erregung, Freude, Fahrspaß) dominieren, stehen für junge Frauen

eher instrumentelle Aspekte (Auto als Transportmittel) im Vordergrund. Dementsprechend schließen männliche Jugendliche für sich auch riskante und dramatische Fahrformen nicht aus, die für weibliche Jugendliche eher unwahrscheinlich sind.

Fahrerische Fähigkeiten haben für junge Fahrer eine wesentliche Bedeutung für ihr Selbstwertkonzept. Fahrfehler betrachten sie als eine Blamage. Da es für sie wichtig ist, ein guter Fahrer zu sein, verzerren sie ihre Selbstwahrnehmung, indem sie behaupten, daß Fahrfehler nichts mit ihrer allgemeinen Fahrfertigkeit zu tun haben. Selbst die Bewertung von Unfällen erfolgt häufig in verzerrter Form: "Er hatte zwar ein paar Unfälle, aber er ist ein guter Fahrer." Für junge Fahrerinnen sind Fahrfehler im Hinblick auf ihr Selbstwertkonzept eher unbedeutend. Die Ursachen für die Entstehung eines Unfalls werden von ihnen entsprechend realistischer bewertet: "Sie hatte bereits ein paar Unfälle; sie ist eine schlechte Fahrerinnen."

Neben geschlechtsspezifischen Differenzen ist auch die Bereitschaft, ein Risiko einzugehen, nicht bei allen jungen Leuten gleich hoch ausgeprägt. Zwar wird allgemein die Freude an riskanten Situationen von jungen Fahrer/innen häufiger geäußert als von älteren, dennoch bekennen sich aber weniger als die Hälfte der jungen Fahrer/innen zu riskanten Fahrstilen (vgl. ELLINGHAUS, SCHLAG, STEINBRECHER 1987).

Für die genauere Bestimmung des Risikos junger Fahrer/innen sind Alter und Geschlecht alleine aber noch zu allgemeine und deshalb ungenaue Bestimmungsgrößen. Das hängt damit zusammen, daß alters- (su. MANNHEIM 1966) bzw. geschlechtsspezifische Verhaltensdispositionen erst im Rahmen ihrer Interaktion mit situativen Kontexten ihre spezifische Ausgestaltung erfahren.

2.4 Freizeit und Mobilität im Wandel

Entwicklung im Jugendalter vollzieht sich immer in einem dynamischen Kontext mit gesellschaftlichen und technologischen Rahmenbedingungen. Insofern entfalten sich die Entwicklungsprozesse einer generationellen Einheit (vgl. MANNHEIM 1966) auch immer innerhalb eines spezifischen ökologischen settings, vor dessen Hintergrund verkehrsbezogene Einstellungen und Verhaltensformen entstehen und deshalb bei der Diskussion des Risikoverhaltens jugendlicher Verkehrsteilnehmer nicht unberücksichtigt bleiben dürfen.

Durch den rapiden Anstieg des Freizeitbudgets der letzten Jahre ist auch die Bedeutung der Beteiligung junger Leute am Straßenverkehr zu Frei-

zeitwecken kontinuierlich gewachsen. Der gesellschaftliche Wandel der vergangenen Jahrzehnte hat zudem deutliche Auswirkungen auf die Mobilität der jungen Generation. Nahezu alle wesentlichen Lebensbereiche (Schulen, Arbeits- und Ausbildungsstätten) wurden mehr und mehr aus dem unmittelbaren Wohnumfeld verlagert. Sie sind häufig nicht mehr zu Fuß und oft nur noch umständlich oder gar nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Gleichzeitig hat sich auch die Freizeitinfrastruktur und mit ihr das Freizeitverhalten Jugendlicher stark gewandelt. Es sind vollkommen neue Freizeitmöglichkeiten entstanden, die ebenfalls aus dem unmittelbaren Wohnumfeld heraus verlagert wurden und von den unterschiedlichen Gruppen junger Leute im unterschiedlichen Maße qualitativ und quantitativ genutzt werden. Dementsprechend verunglücken junge Leute häufig bei Freizeitfahrten (vgl. SCHULZE & BERNINGHAUS 1990).

2.5 Freizeit- und Verkehrsverhalten

Ein weiterer Grund für die hohe Unfallverwicklung der Fahranfänger besteht in den Bedingungen, unter denen sie Auto fahren. Darauf, daß die speziellen Bedingungen, unter denen gefahren wird, einen höheren Erklärungswert für das individuelle Unfallrisiko besitzen als die reine Fahrleistung, weisen auch ELANDER, WEST & FRENCH (1993) in ihrer meta-analytischen Studie zu Verhaltenskorrelaten individueller Unterschiede des Unfallrisikos hin.

Junge Leute sind aufgrund ihrer Freizeitinteressen wahre Nachtschwärmer. Entsprechend oft sind sie deshalb auch an nächtlichen Freizeitunfällen beteiligt. Diese Unfälle ereignen sich überwiegend auf Landstraßen. Nach einer Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen verunglückten bereits 1985 alleine in den Nächten zum Samstag und zum Sonntag jeweils zwischen 22.00 und 4.00 Uhr - das heißt, in nur 12 Stunden der Wochen - ein Fünftel aller getöteten Fahrer und ein Viertel aller getöteten Mitfahrer der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen.

Insgesamt geschahen dagegen nur 5,6% aller Unfälle in diesen 12 Wochenstunden, dabei kamen nur 7,5% aller getöteten Fahrer im Alter von 25 und mehr Jahren ums Leben.

Nach den Ergebnissen einer Wiederholung dieser Analyse auf der Basis der Unfälle des Jahres 1991 (vgl. Abb.1) hat sich an der aktuellen Bilanz gegenüber dem Jahr 1985 nichts verändert.

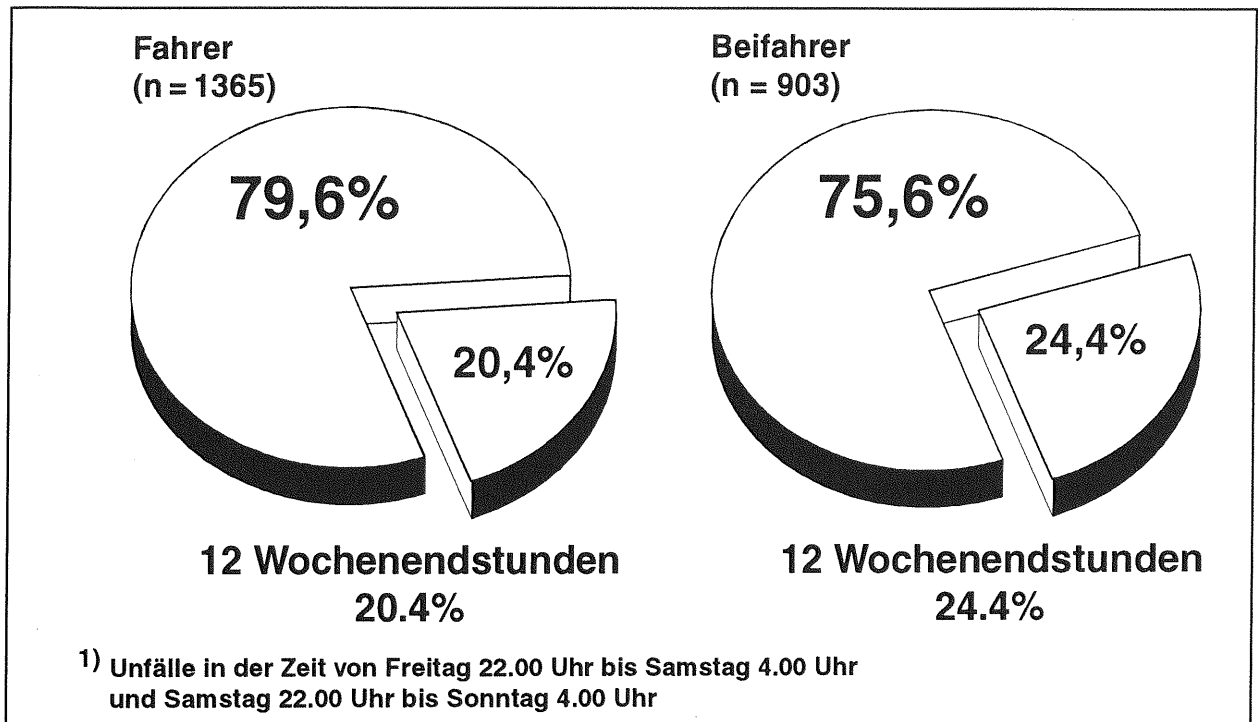


Abb. 1: Getötete Pkw-Insassen (18-24) bei Wochenend-Nachtunfällen¹⁾ (Unfälle mit Personenschaden 1991)

2.5.1 Disco-Unfälle

Unter den Wochenend-Freizeitaktivitäten Jugendlicher nimmt der Diskothekenbesuch seit geraumer Zeit die Rolle des Spitzenreiters ein. Damit verbunden ist, daß sich Woche für Woche schwerste Unfälle im Zusammenhang mit Diskothekenbesuchen ereignen.

Für diese Verkehrsunfälle, die im Zusammenhang mit jugendtypischen Freizeitverhaltens- und Erlebensweisen stehen, prägten die Medien den Begriff "Disco - Unfälle", da sie sich sehr häufig im Anschluß an Diskothekenbesuche ereignen. Aus wissenschaftlicher Sicht ist dieser Begriff wenig präzise, da er einerseits impliziert, daß die Ursachen dieser Unfälle im "setting Discothek" zu suchen sind, und andererseits ignoriert, daß der Diskothekenbesuch für viele Jugendliche erst am Ende einer langen Kette unterschiedlichster Freizeitfahrten liegt.

Um einen direkten Zugang zu Daten des Unfallgeschehens im Zusammenhang mit Diskothekenbesuchen zu erhalten, wurde im Auftrage der Bundesanstalt für Straßenwesen über einen Zeitraum von drei Wintermonaten des Jahres 1987/88 eine bundesweite Totalerhebung aller Disco-Unfälle durchgeführt, bei denen mindestens eine Person schwer verletzt wurde. Ausgangspunkt dieser Unfallanalyse waren polizeiliche Ermittlungsakten.

Während des Erhebungszeitraumes wurden 216 Disco - Unfälle aus den einzelnen Bundesländern gemeldet. Bei diesen Unfällen wurden 64 junge Leute getötet und 484 schwer verletzt. In 69% aller Fälle handelte es sich bei diesen Unfällen um Alleinunfälle.

Die Ursachen, die zu diesen Unfällen führten, waren multivariater Natur. Disco-Unfälle sind somit nicht auf das Einwirken einer einzigen Determinante zurückzuführen, was u.a. am Beispiel der einzelnen Fahrtbewegungen deutlich wird.

- Die meisten Unfälle ereigneten sich auf Heimfahrten von der Disco (insgesamt 141 Unfälle). Bei annähernd jedem sechsten Unfall mit Personenschaden, der sich auf der Heimfahrt von einer Disco ereignete, kamen junge Leute ums Leben.
- Obschon sich bei Pendelfahrten von Disco zu Disco insgesamt die wenigsten Unfälle ereigneten (insgesamt 26 Unfälle), wurden dabei bei ca. jedem dritten Unfall junge Menschen getötet.
- Bei jedem fünften Unfall, der sich auf Hinfahrten zu einer Diskothek ereignete (insgesamt 42 Unfälle), kamen Insassen ums Leben.

Die einzelnen Fahrtbewegungen im Zusammenhang mit Diskothekenbesuchen sind mit unterschiedlichen Risikofaktoren verbunden. Der Trun-

kenheitsanteil war insgesamt betrachtet bei den Hinfahrten deutlich geringer als bei den Heim- und Pendelfahrten. Zu dem hohen Trunkenheitsanteil bei Unfällen, die sich auf Heimfahrten ereigneten, kommt die Herabsetzung der Verkehrstüchtigkeit infolge von Ermüdung hinzu. Die durchschnittliche Wachzeit der Fahrer betrug zum Zeitpunkt des Unfalls 18 Stunden. Nach einer neuen Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen (vgl. Hoppe & Tekaat 1994) entspricht diese Wachzeit exakt der durchschnittlichen Wachzeit von Diskothekenbesuchern zum Zeitpunkt ihrer Heimfahrt.

Trotz der Vielzahl der Faktoren, die letztendlich zu einem Disco-Unfall führen, muß aufgrund der vorliegenden Analysedaten festgestellt werden, daß ohne Alkoholkonsum der überwiegende Teil dieser Unfälle mit hoher Wahrscheinlichkeit hätte vermieden werden können. Von den 196 Fahrer/innen, deren BAK nach dem Unfall bestimmt wurde, erreichten 113 einen BAK-Wert von über 0,3 Promille. Das sind 61% aller Unfallfahrer/innen. Bei jedem/er dritten Fahrer/in (31%) wurde sogar eine Blutalkoholkonzentration von 1.3 Promille und höher festgestellt.

Neben den hinlänglich bekannten Auswirkungen des Alkoholkonsums auf die psychomotorische Reaktionsfähigkeit ist im Zusammenhang mit Disco-Unfällen auf zwei weitere, weniger bekannte Wirkungen des Alkoholkonsums hinzuweisen: Bereits bei geringen Blutalkoholkonzentrationen tritt eine Abnahme der Dämmerungssehstärke mit gleichzeitiger Zunahme der Blendempfindlichkeit des Auges auf. Das Wahrnehmungsvermögen für bewegte Lichtquellen verschlechtert sich bereits ab 0,2% Promille (vgl. SCHULZE, BERNINGHAUS 1990).

Ebenfalls schon bei geringen Alkoholmengen tritt eine erhöhte Ansprechbarkeit für soziale Reize auf, durch die die Aufmerksamkeitsleistung des Fahrers beeinträchtigt wird. Die Herabsetzung der Aufmerksamkeit der Fahrer/innen infolge von Alkoholkonsum in Verbindung mit "guter Stimmung" im Fahrzeug wurde durch 32 Aussagen in den Unfallkontrollen belegt.

Trotz vergleichbarer Rahmenbedingungen ist das Risiko, auf einer Disco-Fahrt zu verunglücken, nicht für alle jungen Fahrer/innen gleichermaßen groß. Einerseits gehört der Diskothekenbesuch längst nicht für alle Jugendlichen zum obligatorischen Bestandteil der Wochenendfreizeit (vgl. LINERT 1989) und andererseits hat die Analyse gezeigt, daß die Unfähigkeit, zwischen Trinken und Fahren zu trennen, in erster Linie ein Problem männlicher Fahrer ist, wobei der Alkoholisierungsgrad mit dem Alter steigt. Unter den Unfall-

verursachern, die absolut fahruntüchtig waren, betrug der Anteil der Fahrerinnen lediglich 8 %.

Die mit 45 % überproportional hohe Beteiligung der Berufsgruppen Metall, Bau und Militär an Disco-Unfällen (s. Abb. 2) und deren hoher Alkoholisierungsgrad deutet weiterhin auf eine erhöhte berufsgruppenspezifische Risikobereitschaft hin. Von einem sozialpsychologischen Standpunkt her betrachtet, hat die Studie gezeigt, daß die Unfallgefährdung junger Fahrer offensichtlich mit der Zugehörigkeit zu bestimmten Lebens- und Freizeitstilgruppen konfundiert ist. Einige Faktoren, die den Lebens- und Freizeitstil ausmachen, haben einen negativen Einfluß auf den Fahrstil und folglich auch auf die Verkehrssicherheit der Angehörigen dieser Stilgruppen (vgl. SCHULZE 1991).

Die Ergebnisse der Analyse nächtlicher Freizeitunfälle am Beispiel von Disco-Unfällen haben den engen Zusammenhang von Verkehrsunfällen junger Fahrer und deren Freizeitverhalten verdeutlicht. Sie geben gleichzeitig Hinweise auf die Bedeutung differentieller Aspekte (Geschlecht, Freizeitbedürfnisse und Interessen, subjektive Bewertung von Unfällen etc.) bei der Bewertung der Ursachen des Unfallrisikos junger Fahrer. Betrachtet man das Problem aus dieser differentialpsychologischen Perspektive, so rühren die Ursachen des Unfallrisikos junger Fahrer demnach weniger von ihrer Stellung im Lebenszyklus als von der Zugehörigkeit zu bestimmten Lebens- und Freizeitstilgruppen her, weil viele Faktoren, die Lebens- und Freizeitstile konstituieren, großen Einfluß auf das Fahrverhalten und damit auf das Unfallrisiko ausüben.

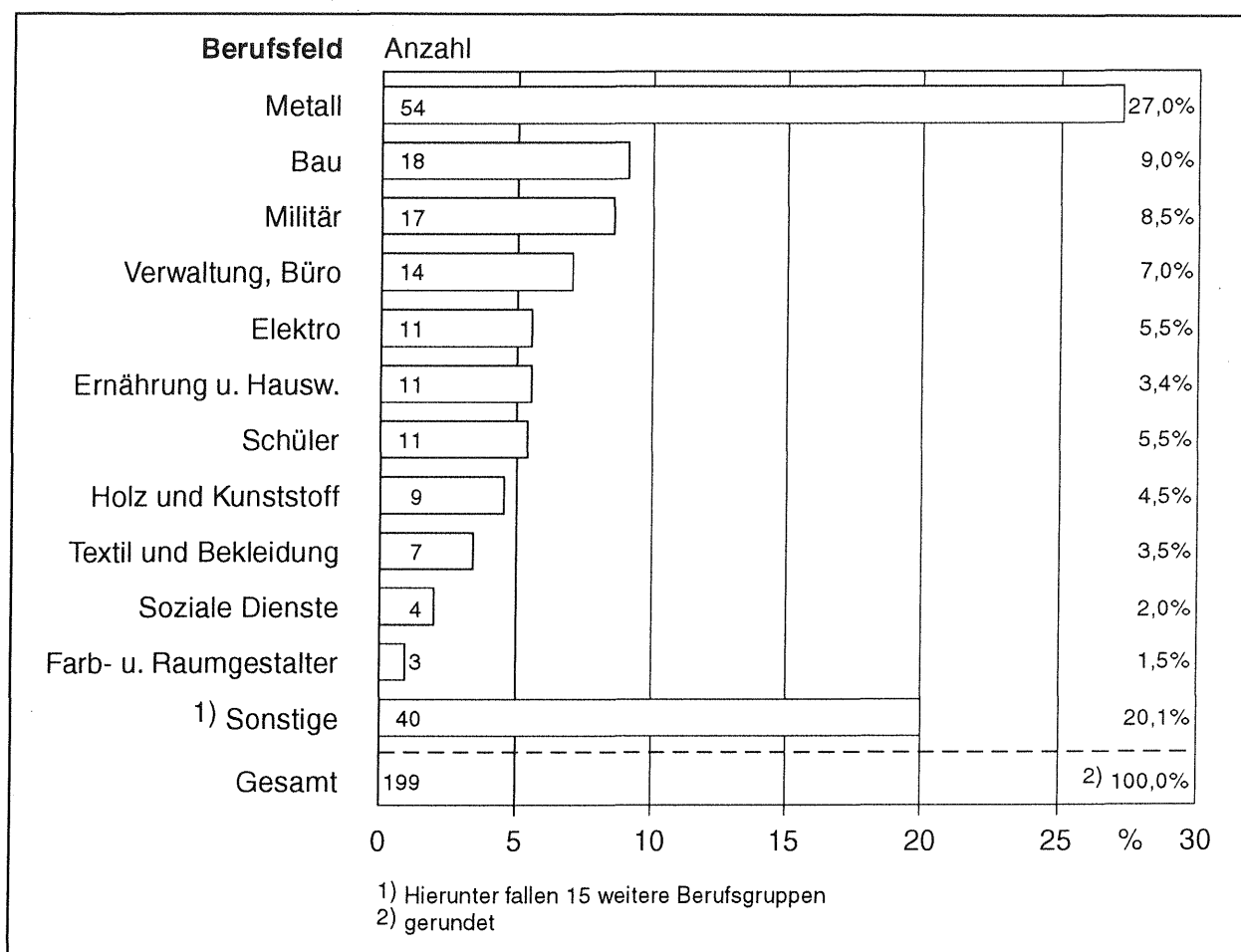


Abb. 2: Verteilung der Unfallfahrer/innen nach Berufsgruppenzugehörigkeit

Inwieweit sich Lebens- und Freizeitstile als gute Prädiktoren verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen junger Kraftfahrer eignen, soll im folgenden Kap. 3 zunächst theoretisch überprüft werden.

3 Ziele und Konzepte der Lebensstilforschung

3.1 Zur Grundidee der Lebensstilforschung

Mit der Lebensstil-Forschung wird ein interdisziplinärer verhaltenswissenschaftlicher Ansatz verfolgt, der neben soziologischen und psychologischen Modellannahmen auch ökonomische Modellannahmen umfaßt. Die Grundidee dieses Forschungszweiges besteht darin, daß jede Person auf der Grundlage biographischer Determinanten relativ stabile intraindividuelle Leitlinien entwickelt, die dazu dienen, das eigene Leben vor dem Hintergrund des jeweiligen wahrgenommenen gesellschaftlichen und historischen Umfeldes zu gestalten. "Diese als Selbstkonzept bezeichneten

Vorstellungen prägen und koordinieren weitgehend dissonanzfrei das Verhalten einer Person in den unterschiedlichsten Lebensbereichen und finden ihren Ausdruck im gewünschten oder realisierten Lebensstil" (FESSEL u. GFK INSTITUT 1988, 3).

3.1.1 Lebensstil-Konzepte

Überlegungen über unterschiedliche Lebensmuster lassen sich schon bei MARX (1867) nachlesen, der den Lebensstil eines Menschen als ökonomisch determiniert bezeichnete (Homo oeconomicus): Einkommen und berufliche Position werden innerhalb dieser Interpretation zu den bestimmenden Variablen.

VEBLEN (1899) modifizierte den Marxschen Ansatz, indem er auch andere als ausschließlich ökonomische Faktoren mit einbezog.

In der soziologischen Lebensstil-Forschung wird der Begriff Lebensstil von der überwiegenden Mehrheit der Autoren benutzt, um den wechselseitigen Einfluß verschiedener relevanter Lebensbereiche von Personen bzw. Personengruppen zu

kennzeichnen. Anstelle des Begriffes Lebensstil treten aber auch inhaltlich mehr oder weniger synonyme Begriffe.

WEBER (1946) entwickelte einen holistischen Ansatz, bei dem die Faktoren Einkommen, Beruf, Bildung und Status Berücksichtigung finden. WEBER benutzte hierfür den Begriff "Lebensführung", um eine bestimmte Form des Konsums und des Vorgebens sozialen Ansehens zu bezeichnen, die für einen bestimmten sozialen Status oder für eine bestimmte Berufsgruppe typisch ist (1966, 24 ff, zit. nach LÜDTKE 1984, 2). WILKEN (1927), ein Schüler Webers, begann das Konzept seines Mentors auf die Persönlichkeitspsychologie (Neurosen) anzuwenden.

COLEMAN (1964) definiert Lifestyle als "das generelle Muster von Annahmen, Motiven, kognitiven Stilen und Umgangstechniken, die das Handeln eines gegebenen Individuums charakterisieren und seinem Verhalten Konsistenz verleihen".

Dieser Gedanke der Integration als vereinigende Komponente, die verschiedene Dimensionen von Stil verbindet, macht nach ANSBACHER (1967) das den vielen unterschiedlichen Ansätzen Gemeinsame aus.

VOSS prägte den Begriff "Lebensweise". Die "Lebensweise" ist für ihn das Resultat der "engen Wechselbeziehung zwischen Produktivkräften, Produktionsverhältnissen und den anderen Bereichen der Gesellschaft, zwischen sozialen Klassen, Schichten, Gruppen und einzelnen Menschen" (1981, 258). Persönlichkeit und "Lebensweise" sind dabei für VOSS eine untrennbare dialektische Einheit, da sich in einer spezifischen "Lebensweise der allgemeine, wesentliche innere und typische Zusammenhang zwischen Individuellem und Gesellschaftlichen realisiert" (a.a.O., 259).

LÜDTKE verweist darauf, daß sowohl die Entwicklung als auch die Darstellung von Lebensstilen meist im Zusammenhang mit der sozialen Schicht diskutiert wurde (vgl. 1984, 2). Auch PAPPI u. PAPPI (1978) weisen darauf hin, daß in der älteren soziologischen Literatur der Schichtzugehörigkeit und dem sozialen Status eine bedeutende Rolle bei der Erklärung der Stilpräferenzen zukommt.

Gegen die Auffassung, daß der sozioökonomische Status für die Entwicklung eines Lebensstils so ausschlaggebend ist, wurden jedoch vermehrt Einwände erhoben. BELL (1973) glaubt nicht, daß in nivellierten Wohlstandsgesellschaften und pluralistischen Massengesellschaften eine starke Abhängigkeit des Lebensstils vom sozioökonomischen Status besteht. Er steht damit in der Tradi-

tion der Argumentation von SCHELSKY (1965), der für den Konsumbereich moderner Industriegesellschaften einen Trend zur nivellierten Mittelstandsgesellschaft konstatiert. Auch TOKARSKI (1977) hält die Entwicklung von Lebensstilen über den sozioökonomischen Status für wenig aussagefähig, weil sich der sozioökonomische Status nur zur Erklärung von Unterschieden zwischen verschiedenen sozioökonomischen Schichten eignet, nicht aber für die Erklärung von Unterschieden innerhalb einer sozialen Schicht (vgl. 1977, 113 ff).

Darüber hinaus ist zu bedenken, daß es sich bei dem in der Soziologie gebräuchliche Begriff der sozialen Schicht um ein Klassifikationsmerkmal handelt, das auf der Grundlage mehrerer Indikatoren (z.B. Beruf, Bildung, Herkunftsfamilie, Verfügbarkeit über finanzielle Ressourcen etc.) gebildet wird. Aufgrund des sozialen Wandels haben diese Indikatoren im Hinblick auf die Verfügbarkeit über gesellschaftliche Ressourcen insgesamt an Bedeutung verloren. Demgegenüber hat sich jedoch die Bedeutung des singulären Faktors Bildung im Hinblick auf die Verfügbarkeit über gesellschaftliche Ressourcen während der letzten Jahre kontinuierlich vergrößert.

Ein weiterer Ansatz zur Erfassung von Lebensstilen befaßt sich mit der Auswirkungen historisch gesellschaftlicher Entwicklungen auf die Ausformung von Lebensstilen. In diesem Zusammenhang ist ABT (1977) zu erwähnen, der sich der Klärung der Frage widmete, wie Energiekrisen Lebensstile in unterschiedlichen sozialen Schichten beeinflussen. Die Anpassung des Lebensstils an die Verknappung von Gütern hält ABT für schichtabhängig.

Neben der Soziologie verfügt die Psychologie über ein reichhaltiges Repertoire an Lebensstilkonzepten. Gegenüber soziologischen Lebensstilkonzepten betonen psychologische Lebensstilkonzepte die funktionale persönlichkeitspezifische Komponente des Lebensstils. Wie in der soziologischen Literatur finden sich auch in der psychologischen Lebensstilforschung verschiedene Spielarten der Verwendung von Lebensstilbegriffen.

Für ADLER (1929) stehen Lebensstile im Dienste der Kompensation von Minderwertigkeitsgefühlen¹. "Ein bestimmter Lebensstil ist das Mittel, mit

¹Im Rahmen der Nachschulung wiederholt alkoholauffälliger Kraftfahrer bildet das Lebensstilkonzept von ADLER die individualpsychologische Erkenntnisgrundlage des AFN-Nachschulungsmodells "IRAK". Alkoholkonsum wird dabei als "Sicherung und Schutz vor den an das Individuum gestellten Lebensaufgaben interpretiert. Aufgabe der Lebensstilanalyse ist es, diese Sicherungsaspekte anhand der individuellen Problemlösungsstrategien dem Kraftfahrer aufzuzeigen und erlebbar zu machen" (JENSCH & LEMM-HAKENBERG 1981, 1).

dessen Hilfe das Individuum seine Minderwertigkeit zu meistern oder zu kompensieren sucht. Gewöhnlich beinhaltet dieser Lebensstil den Versuch, über andere Macht zu erlangen ..." (NEEL 1975, 291). ADLER vertrat die phänomenologische Auffassung, daß der entscheidende Faktor menschlichen Verhaltens nicht die Umwelt ist, sondern die Einstellung des Menschen gegenüber dieser Umwelt. Er betrachtet daher die Wahrnehmung als ein Instrument im Dienste des Lebensstils, "das nur Eindrücke aufnimmt, die mit diesem im Einklang stehen" (a.a.O., 292).

ANSBACHER (1967) betont den immensen Einfluß, den WEBER und WILKEN auf die Persönlichkeitstheorien von ADLER gehabt haben. In ADLERS Arbeiten taucht der Begriff "Lebensstil" im Jahre 1929 erstmals offiziell auf (1964a). Seiner Ansicht nach reflektiert der Lebensstil eines Menschen die Einheit, Zielgerichtetheit und Einzigartigkeit seiner Handlungen, die zum größten Teil subjektiv bestimmt sind, und weniger von erblichen und Umweltfaktoren beeinflußt werden als von den Erfahrungen in seiner frühen Kindheit.

Eine Reihe von Autoren betont die enge Verknüpfung von Lebensstilen mit der Stellung im Lebenszyklus (vgl. z.B. MUMFORD 1951; ERIKSON 1963; HAVIGHURST 1972; LEVINSON 1976). Nach diesen Autoren sind Lebensstile der Ausdruck der "Befriedigung und Erfüllung entwicklungs- und altersgemässer Bedürfnisse, Aufgaben und Ziele" (BERBALK & HAHN 1980, 29).

Der wohl wichtigste Beitrag zur psychologischen Lebensstilforschung stammt von THOMAE (1968), der in diesem Zusammenhang von "Daseinstechniken" spricht. Basierend auf Verhaltensbeobachtungen und Interviews, die über Jahre hinweg zusammengetragen wurden, wurden diese "Daseinstechniken" empirisch entwickelt. THOMAE geht davon aus, daß der subjektive Lebensraum einer Person die Bedingungen für die Themen individuellen Daseins schafft. "Jede Strukturierung des subjektiven Lebensraumes zu einer bestimmten Qualität schafft ein, sei es temporäres oder gar chronisches Thema der Daseinsführung" (a.a.O., 256).

Die zuvor dargestellte Auswahl von Lebensstilkonzepten zeigt, daß bisher noch keine übereinstimmende Definition von Lebensstilen vorliegt. Die Frage, welche Faktoren letztlich Lebensstile differenzieren, wird ebenfalls kontrovers diskutiert. Da Lebensstile nicht nur über gesellschaftlich bedingte Faktoren bestimmt werden, sondern auch durch die Psychodynamik einer Person, die sich einen bestimmten Lebensstil zu eigen macht, kann Lebensstil in allgemeinsten Form im Sinne von

VOSS aufgefaßt werden, der im Lebensstil ("Lebensweise") den allgemeinen, wesentlichen, inneren und für eine Person typischen Zusammenhang zwischen Individuellem und Gesellschaftlichem realisiert sieht (vgl. 1981, 259).

3.1.2 Freizeitstile und Lebensstile

GATTAS, ROBERTS, SCHMITZ-SCHERZER, TOKARSKI u. VITANY (1981) gingen der Frage nach, in welchem Verhältnis Lebensstile und Freizeitverhalten stehen und wie der Begriff "Freizeitstil" zu definieren ist. Aufgrund der Ähnlichkeit der Operationalisierung von Lebens- und Freizeitstil sowie der Determinantensysteme beider Analysebereiche gelangten die Autoren zu der Überzeugung, daß es falsch wäre, Lebensstil als Determinante von Freizeit aufzufassen. Allenfalls ließe sich von freizeitorientierten Variablen innerhalb eines Lebensstils sprechen. Im Sinne dieses Definitionsvorschlages ist eine Trennung zwischen Freizeitstil und Lebensstil formaltheoretisch nicht mehr haltbar. Allenfalls kann Freizeit noch als Subkategorie von Lebensstil aufgefaßt werden, wodurch Freizeitstil und Lebensstil zu Synonymen verschmelzen.

Zu fragen bleibt, welche Faktoren zur Differenzierung von Freizeitstilen beitragen. Die vorher aufgezeigten Versuche der Erklärung der Bedingungsfaktoren von Lebensstilen zeigten eine besondere Gewichtung der sozioökonomischen Faktoren. Nach den Ergebnissen einer empirischen Analyse von ATTIAS-DONFUT (1978) muß jedoch bezweifelt werden, daß sozioökonomische Faktoren für die Ausbildung von Freizeitstilen verantwortlich sind. Bei Konstanzhaltung sozioökonomischer Variablen blieben die Auswirkungen des Lebensalters erhalten, was bedeutet, "daß sich unabhängig von der sozialen Schicht bzw. Klasse ein typisch jungendliches Verhalten durch sowohl eine größere Breite der Freizeitaktivitäten als auch deren höhere Intensität nachweisen läßt" (1978, 365). Dieser Befund verweist darauf, daß der Aspekt der generationellen Gliederung von Lebens- und Freizeitstilen in der Forschung bislang zu wenig berücksichtigt wurde. Unklar bleibt allerdings, ob Lebens- und Freizeitstile einer intra-individuellen Veränderung in Abhängigkeit von der jeweiligen Stellung im Lebenszyklus unterworfen sind, oder ob sie sich bis zum Eintritt in das frühe Erwachsenenalter etablieren und dann im Sinne einer subjektiven Prädisposition ein relativ hohes Maß an Stabilität aufweisen. Letztere Annahme wäre von dem "Generationskonzept" MANNHEIMS abzuleiten, das bereits in Kap. 2.1 diskutiert wurde.

3.2 Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Leute

Da es sich bei jungen Kraftfahrern nicht um eine in sich geschlossene Gruppe mit relativ homogenen Verhaltensformen, sondern um ein Aggregat differenzierter Gruppen mit eigenen Verhaltensordnungen handelt (vgl. SCHULZE 1985), ist eine universale Betrachtung des Jugendalters bei der Bewertung der Unfallgefährdung dieser Altersgruppe wenig zielführend. Um zu einer angemessenen Interpretation des Verhaltens junger Kraftfahrer zu kommen, braucht die Verhaltenswissenschaft Hintergrundwissen und -verständnis der differenzierten Lebenswelten, in denen Jugendentwicklung heutzutage stattfindet. Hierzu sind detaillierte Daten zu jugendlichen Lebensentwürfen erforderlich, die die traditionellen Daten zu verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen ergänzen.

Vor diesem Hintergrund kann es nicht als zielführend gelten, die Ursachen des Unfallrisikos junger Fahrer einzig und alleine ihrer Stellung im Lebenszyklus zuzuschreiben. Neben diesen akademischen Argumenten spricht aber auch die Alltagslogik dagegen, daß das hohe Unfallrisiko der Einsteiger in den motorisierten Straßenverkehr ausschließlich auf entwicklungsbedingte Defizite zurückzuführen ist, was anhand der für diese Altersgruppe oft zitierten psychologischen Unfallursache "mangelnde Erfahrung" veranschaulicht werden kann. So muß davon ausgegangen werden, daß alle jungen Fahranfänger/innen das gemeinsame Schicksal teilen, noch nicht auf einen langjährigen Erfahrungsschatz als Autofahrer zurückblicken zu können. Würde aber Unerfahrenheit am Steuer an sich schon zwangsläufig zu Unfällen führen, so müßte der Anteil der jungen Leute, die an Unfällen beteiligt sind, um ein Vielfaches höher sein als er real ist. Fehlende Fahrerfahrung wird erst dann problematisch, wenn sie mit anderen Faktoren einhergeht, wozu z.B. Risikofreude, Erprobungsverhalten, Imponiergehabe, Alkoholfahrten und viele weitere Formen des psychologischen Mißbrauchs des Autos zu zählen sind.

Trotz der weiten Verbreitung des Lebensstilkonzeptes in der soziologischen und psychologischen Forschung, das den Gedanken der individuellen Integration unterschiedlichster Faktoren des Individuums und seines gesellschaftlichen Umfeldes beinhaltet, sind verkehrspsychologische Forschungsarbeiten zu diesem Themenkomplex eher die Ausnahme. Nachdem sich der Gesundheitssektor intensiv mit dem "Lebensstilkonzept" als ein besonders Phänomen beschäftigt hat

(vgl. BADURA, 1984; COREIL et. al., 1985; HAGGERTY, 1977; WHO Health Education Unit, 1986), scheint dieses Konzept nun auch mehr und mehr Eingang in das Feld der Verkehrssicherheitsforschung zu finden, was auch als Beleg für die enge disziplinäre Verwandtschaft dieser beiden Forschungsgebiete aufgefaßt werden kann.

Aufgrund der Heterogenität von Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit wird der Frage der Bedeutung von Lebens- und Freizeitstilen für das Verkehrsverhalten sowohl im Rahmen der Analyse des Unfallrisikos als auch im Rahmen der Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit - speziell im Hinblick auf die Zielgruppe "Junge Fahrer" - aktuell vermehrte Aufmerksamkeit gewidmet (vgl. z.B. JESSOR 1987; WILSON & JONAH, 1988; BEIRNESS & SIMPSON, 1988; SWISHER, 1988; LASTOVICKA, 1988; DONOVAN, 1988; SCHULZE, 1990, 1992, 1993; SINGH, 1992; BERG & GREGERSEN, 1993).

Mit dem Ziel, differenziertere Einblicke in das Ursachegefüge der hohen Unfallverwicklung dieser Verkehrsteilnehmergruppe zu gewinnen, stellten diese Autoren die Forderung einer verstärkten Berücksichtigung des Lebensstils bei der Analyse des Unfallrisikos junger Fahrer/innen, die jedoch bislang kaum konsequent eingelöst wurde.

Zu den prominentesten Vertretern dieser Forderung zählt JESSOR (1987). Im Rahmen entwicklungspsychologischer Forschung entwickelten JESSOR & JESSOR (1977) ihre "Problem Behavior Theory" mit dem Ziel, problematisches und auch delinquentes Verhalten Jugendlicher vor dem Hintergrund entwicklungs- und sozialpsychologischer Erkenntnisse zu analysieren. Im Rahmen ihrer Theorie wird jugendliches Problemverhalten als Verhalten aufgefaßt, das sich bewußt von den legalen und sozialen Normen der umgebenden Gesellschaft absetzt. Diese Modellvorstellung betont jedoch, daß jugendliches Problemverhalten keineswegs pathologischen Ursprungs ist, sondern viel mehr im Dienste wichtiger psychologischer Funktionen des Individuums steht (z.B. Erhöhung des Selbstwertgefühls, Beeindrucken von Freunden, Entwicklung von Unabhängigkeit). Durch zahlreiche empirische Forschungsarbeiten zu diesem Problembereich konnten die Autoren belegen, daß viele Problemverhaltensweisen ähnlichen psychologischen Funktionen dienen und deshalb als Teil eines Problemverhaltens-Syndroms kovariieren.

Zu einem späteren Zeitpunkt überprüfte JESSOR (1987) die Übertragbarkeit seines Ansatzes auf jugendliches Problemverhalten im Straßenverkehr.

Auch für diesen Lebensbereich ermittelte JESSOR hohe Korrelationen zwischen riskantem Fahrverhalten und anderen Problemverhaltensweisen, woraufhin JESSOR zu der Schlußfolgerung gelangt, daß riskantes Fahrverhalten Jugendlicher lediglich eine Komponente eines größeren Syndroms jugendlichen Problemverhaltens darstellt, das Teil eines generelleren Lebensstils ist, dessen Reichweite größer ist als die Spezifität einer bestimmten Fahrsituation. Deshalb fordert er, daß zukünftige Präventions- und Interventionsbemühungen im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit stärker den Lebensstil der Akteure fokussieren sollen, anstatt sich auf das spezifische Verhalten - riskantes Fahren - zu beschränken.

Diese These, nach der riskantes Fahrverhalten junger Fahrer/innen lediglich Teil eines übergeordneten Problemverhaltens-Syndroms ist, wurde auch durch SINGH (1992) bestätigt. Im Rahmen einer Pilotstudie zum Problemkreis Alkohol und Fahren stellte er ebenfalls starke Interkorrelationen zwischen Drogenkonsum, Problemtrinken, Rauchen, deviantem Verhalten und Unfallverwicklung junger Leute in Großbritannien fest. Aus diesem Ergebnis zieht er die Schlußfolgerung, daß Interventionsprogramme, die den Lebensstil der Akteure fokussieren, sehr vielversprechend und effektiv sein könnten (1992, 54).

Aus Gründen der Evidenz dieses Befundes kann die Forderung JESSORs nur unterstützt werden. Unbeantwortet bleibt aber die Frage, welche Elemente letztendlich zur Konfiguration spezifischer Lebensstilgruppen führen, die empirisch rekonstruiert den Schlüssel für die Differenzierung der Subsegmente der Zielgruppe junge Fahrer/innen ergeben.

Im Gegensatz zu JESSOR (1987) und SINGH (1992), bei deren Arbeiten die Einbettung riskanten Fahrverhaltens in ein übergeordnetes Problemverhaltenssyndrom im Vordergrund steht, fokussiert die Studie von BIECHELER-FRETEL und DANECH-PAJOUH (1987) das "patterning" verkehrssicherheitsabträglicher Einstellungen und Verhaltensweisen junger Fahrer mit dem Ziel einer Segmentierung riskanter Fahrer. Sie führten eine vergleichende epidemiologische Studie zum Alkoholkonsum und dessen Einfluß auf die Verkehrssicherheit in zwei französischen Departements (Haute-Garonne und Ille-et-Vilaine) unter besonderer Berücksichtigung junger Leute durch. Im Mittelpunkt dieser Untersuchung stand die Interaktion von zurückgelegten Fahrten, Fahrtzwecken und Alkoholkonsum. Die Untersuchungsstichprobe bestand aus insgesamt 1009 Personen, die in zwei Altersgruppen unterteilt war (18 - 24, n = 172, 25

und älter, n = 837). Die Untersuchung wurde im Rahmen eines door-to-door surveys durchgeführt. Erfasst wurde der generelle Kontext, in dem Leute Auto fahren und der Alkoholkonsum vor Autofahrten im Zusammenhang mit anderen Aspekten des Fahrverhaltens sowie sozioökonomische Hintergrundbedingungen.

Die clusteranalytische Auswertung der Untersuchungsergebnisse der 18 - 24jährigen Unterstichprobe führte zur Identifikation von fünf Gruppen, die sich hinsichtlich ihres Alkoholkonsums und ihrer Fahrgewohnheiten deutlich voneinander unterschieden. Die Autorinnen heben hervor, daß alleine dieser Befund schon verdeutliche, daß junge Fahrer keine in sich homogene Gruppe bilden. Als besonders gefährdet kristallisierte sich eine große Minderheit junger Leute (28% der Stichprobe) heraus, die als trinkende Fahrer beschrieben werden können und sich wenig um Gesetze oder Ratschläge gegen Trinken und Fahren kümmern. Diese Gruppe besteht aus zwei Clustern, deren Angehörige darüber hinaus auch dazu neigen, den Sicherheitsgurt nicht anzulegen und andere Verstöße wie Geschwindigkeitsübertretung und Vorfahrtsmißachtung zu begehen. Diese Gruppe weist insgesamt die höchste Unfallverwicklung auf. Jeder zweite Angehörige dieser Gruppe verursachte während der letzten drei Jahre einen Unfall mit Personenschaden oder Sachschaden. Verglichen mit den anderen vier Gruppen liegt das Unfallrisiko dieser Gruppe nicht nur absolut, sondern auch unter Berücksichtigung der Fahrleistung signifikant über dem Durchschnitt.

Die verbleibenden drei Gruppen des Samples, die eine strikte Trennung zwischen Trinken und Fahren vollziehen, weisen alle eine vergleichbar hohe Unfallverwicklung auf. Sie unterscheiden sich jedoch hinsichtlich ihres durchschnittlichen individuellen Risikos, das sich unter Berücksichtigung ihrer Exposition ergibt.

Auf eine weitere Beschreibung der verbleibenden Gruppen soll an dieser Stelle verzichtet werden. Hervorzuheben ist jedoch, daß die hier beschriebene Untersuchung, der zwar nur eine relativ kleine Stichprobe zugrundeliegt, differenzierte Einblicke in die problematische Kombination von Trinken und Fahren innerhalb der Zielgruppe Junge Fahrer liefert, von der wesentliche Informationen für eine regionale Maßnahmenentwicklung abgeleitet werden können. Bedauerlich ist jedoch, daß die Autorinnen keinen Hinweis darauf geben, wie hoch der Anteil junger Frauen innerhalb der einzelnen Cluster ist.

Der Begriff "Lifestyle" bezieht sich bei den wenigen, insgesamt vorliegenden verkehrspsychologischen Arbeiten übereinstimmend auf ein organisiertes Muster aufeinander bezogener Einstellungen und Verhaltensweisen von Individuen. Der höchste Grad an Interdisziplinarität kommt in den Arbeiten von JESSOR (1987) und SINGH (1992) zum Ausdruck. Allerdings wird dieser Vorteil einer umfassenden Problemsicht mit dem Nachteil erkauft, daß sich aus diesen Arbeiten kaum konkrete Hinweise auf die Definition von Problemgruppen bzw. auf die Formulierung differentieller Interventionsstrategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Zielgruppe ableiten lassen. Der bloße Hinweis auf die Notwendigkeit einer stärkeren Einbeziehung des Lebensstils der Akteure im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit erscheint zwar folgerichtig, gibt aber nur eine globale, tendenzielle Antwort auf die Frage der Entwicklung adäquater zukünftiger Maßnahmen der Verkehrssicherheit.

Bei der Forschungsarbeit von BIECHELER-FRETEL und DANECH-PAJOUH (1987) liegt das Hauptaugenmerk auf der Erfassung des "patterning" verkehrssicherheitsrelevanter Verhaltensweisen. Das "patterning" erfolgt somit aus methodischer Sicht im Hinblick auf die Kriteriumsvariable (abhängige Variable), deren Variation durch andere unabhängige Variablen der eigentlich bedeutsamere Gegenstand der Analyse sein sollte.

Begreift man dagegen das Lebensstilkonzept stärker aus einer psychologischen Denktradition heraus, so wären Lebensstile in ihren möglichen Facetten als Determinanten (unabhängige Variable) der Variation des Verkehrsverhaltens als abhängige Variable aufzufassen. Anders ausgedrückt wird in der Anlage der zuvor dargestellten Forschungsansätze, vor dem Hintergrund der psychologischen Verwendung des Lebensstilkonstrukts, eine wenig nachvollziehbare Vertauschung abhängiger und unabhängiger Variablen vorgenommen.

Im Sinne einer stringenten Orientierung an dem psychologischen Lebensstilkonstrukt werden verkehrsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen junger Fahrer im Rahmen der vorliegenden Arbeit als Lebensstil-Korrelate aufgefaßt, die mit der Variation von Lebensstilen in Verbindung stehen. Diese Beschränkung auf die Erklärung des Verkehrsverhaltens durch Lebens- und Freizeitstile folgt lediglich forschungsökonomischen Überlegungen und nicht der impliziten Annahme, daß Lebens- und Freizeitstile lediglich Einfluß auf jenen, verglichen mit der gesamten Lebenssphäre, kleinen Ausschnitt Verkehr haben würde. Entspre-

chende Belege über den Zusammenhang von Lebens- und Freizeitstilen und Einstellungen und Verhaltensweisen Jugendlicher innerhalb des Problemkreises "Konsum legaler und illegaler Drogen" finden sich bei SCHULZE (1985).

Das den Lebens- und Freizeitstilanalysen der BAST zugrunde liegende methodische Konzept soll im folgenden vorgestellt werden.

3.3 Methodisches Konzept der Lebensstilforschung

3.3.1 Konzeptuelle Klärung

Aufgrund der Ähnlichkeit der Operationalisierung von Lebens- und Freizeitstil sowie der Determinantensysteme beider Analysebereiche sollen die Begriffe Lebensstil und Freizeitstil im weiteren gemäß dem definitorischen Vorschlag von GATTAS, ROBERTS, SCHMITZ-SCHERZER, TOKARSKI u. VITANY (1981) als Synonyme verwendet werden. Die simultane Benennung beider Analysebereiche trägt lediglich dem Umstand Rechnung, daß der Freizeitstil junger Fahrer/innen als eine relevante Subkategorie von Lebensstil hervorgehoben werden soll. Denn Unfälle dieser Verkehrsteilnehmergruppe finden nicht nur überproportional häufig in der Freizeit statt, sondern erklären sich vielfach auch, wie am Beispiel der Disco-Unfälle gezeigt werden konnte, aus ihrem Freizeitverhalten heraus.

Der theoretische Untersuchungsansatz wie auch das Auswertungsdesign der im folgenden ausführlich dargestellten beiden empirischen Untersuchungen orientiert sich streng an der psychologischen Denktradition, nach der Lebensstile und deren Subkategorie Freizeitstile in ihren möglichen Facetten als Determinanten der Variation verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen aufzufassen sind.

Lebens- und Freizeitstile werden dabei als das Produkt der individuellen biographischen Interaktion des Individuums mit seiner Umwelt verstanden, das seine Manifestation in spezifischen Formen der Wahrnehmung von Ereignissen und Verhaltensdispositionen findet.

Vor diesem definitorischen Hintergrund besteht das Ziel der Analyse nicht darin, spezifische Stile zu erkennen, um diese hinterher im Sinne des Sicherheitsgedankens zu verändern, sondern darin, möglichst differenzierte gruppenspezifische Informationen zu erhalten, die es ermöglichen, zielgerichtet adäquaten Einfluß auf bestimmte risikoe erhöhende Lebensstil-Korrelate nehmen zu können.

3.3.2 Fragestellung und Auswahl des Untersuchungsobjektes

In den vergangenen Kapiteln wurde deutlich, daß mit der Klärung der Ursachen des überproportional hohen Risikos junger Fahrer/innen noch zahlreiche offene Fragen verbunden sind, die der Beantwortung bedürfen. Diese Klärung kann nicht im Rahmen einer einzigen Arbeit erfolgen. Der eigene Beitrag hierzu wird sich lediglich auf einen Sektor beziehen können. Dieser sei kurz umrissen.

Bei der kritischen Betrachtung der bisherigen Ergebnisse der Unfall- und Sicherheitsforschung zeigte sich die Notwendigkeit der Anwendung multivariater Erklärungsansätze, die das Verhalten junger Verkehrsteilnehmer im Kontext ihrer differenzierten Lebenswelten betrachten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Bedingungen, die zur Entstehung jugendlichen Verkehrsverhaltens beitragen, genauso vielfältig sind, wie die Bedingungen menschlichen Verhaltens an sich. Hinter jeder verkehrsbezogenen Verhaltensweise junger Verkehrsteilnehmer können sich komplizierte Netzwerke individueller und situativer Faktoren verbergen.

Aus diesem Grunde wurde für die Untersuchung der Interaktion von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten ein multivariater Analyseansatz gewählt, mit dem folgende Hypothesen überprüft werden sollten:

1. Es gibt identifizierbare Teilsegmente junger Fahrer/innen, die zu Gruppen mit gleichen bzw. ähnlichen Lebensstilen zusammengefaßt werden können.
2. Die Zugehörigkeit zu solchen Stilgruppen ist eindeutig mit verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen konfundiert.

Die Überprüfung dieser Hypothesen soll anhand der Ergebnisse zweier voneinander unabhängiger repräsentativer Befragungen 18- bis 24-jähriger durchgeführt werden, die zeitversetzt in den alten und neuen Bundesländern durchgeführt wurden.

Zur Bildung von Lebens- und Freizeitstilgruppen wurde dafür ein Fragebogen entwickelt, der sich auf die Ermittlung relevanter Dimensionen der Lebens- und Freizeitsphäre junger Leute (vgl. SCHULZE 1985) und verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungs- und Verhaltensbereiche konzentriert. Detailliertere Informationen über dieses Erhebungsinstrument sind dem empirischen Teil zu entnehmen.

Für die mathematisch-statistische Identifizierung der Lebens- und Freizeitstile bedarf es eines typologischen Auswertungsverfahrens (vgl. SCHLOSSER 1976). Bei der Verfahrenswahl fiel deshalb die Entscheidung zugunsten eines clusteranalytischen Ansatzes. Dieses Verfahren gewährleistet, daß die ermittelten Typen oder Cluster eine spezifische, individuelle Konfiguration (patterning) bestimmter Elemente der Lebens- und Freizeitsphäre junger Menschen repräsentieren (vgl. SCHULZE 1985). Inhaltlich unterscheiden sich die so ermittelten Gruppen maximal. Bei den Personen, die ein Cluster bilden, ergibt sich dagegen eine hochgradige Übereinstimmung hinsichtlich dieser spezifischen Konfiguration. Statistisch ist diese Gruppenheterogenität dadurch zu belegen, daß die individuellen Werte der Variablen, über die geclustert wurde, nur minimal um den jeweiligen Clustermittelwert streuen. Dadurch kann sichergestellt werden, daß das Gesamtprofil eines Clusters auch den individuellen Profilen der Personen entspricht, die dieser Gruppe empirisch zugeordnet wurden.

Gemäß dem Hinweis von STEINHAUSEN & LANGER (1977), daß die Bestimmung der Trennschärfe durch die Clusteranalyse allein zu optimistisch ausfallen kann, soll zusätzlich eine diskriminanzanalytische Überprüfung der Güte der empirischen Klassifikation erfolgen.

Im Sinne der bereits oben beschriebenen stringenten Orientierung des methodischen Konzepts an psychologischen Lebensstilkonstrukten, nach denen Lebens- und Freizeitstile als Determinanten verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen aufzufassen wären, soll abschließend überprüft werden, inwieweit verkehrssicherheitsabträgliche Einstellungen und Verhaltensweisen junger Fahrer/innen mit der Zugehörigkeit zu bestimmten Lebens- und Freizeitstilgruppen konfundiert sind. Eine ausführlichere Darstellung des Untersuchungsdesigns, einschließlich Stichprobenbildung und umfassender Dokumentation der Auswertungsschritte, ist den jeweiligen Kapiteln des folgenden empirischen Teils zu entnehmen. Ein Abdruck der verwendeten Fragebögen findet sich im Anhang.

Teil 2: Empirische Analysen

1 Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten Jugendlicher in den alten Bundesländern

Mit dem Ziel, einen genaueren Einblick in die Ursache des Unfallrisikos junger Fahrer/innen zu gewinnen, führte das IJF (Institut für Jugendforschung) 1989 im Auftrage der Bundesanstalt für Straßenwesen eine repräsentative Befragung zum "Freizeit- und Verkehrsverhalten junger Menschen" durch.

Der Fragebogen, der dieser Erhebung zugrunde lag, wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen entwickelt. In seinen Grundzügen entspricht dieser Fragebogen dem von SCHULZE (1985) entwickelten Instrument zur empirischen Ermittlung von Lebens- und Freizeitstilkomponenten, der in einigen Teilbereichen aktualisiert und um verkehrsbezogene Fragestellungen ergänzt wurde. Die theoretische Herleitung der Bedeutsamkeit dieser Komponenten für die Entstehung und Ausdifferenzierung von Lebens- und Freizeitstilen Jugendlicher ist der o.g. Literatur zu entnehmen. Eine Aktualisierung der Fragen zu bestimmten Teilbereichen (Musikinteressen und Affinität zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur) erfolgte aufgrund der zeitlichen Variabilität bestimmter relevanter Komponenten der Lebens- und Freizeitphase Jugendlicher. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, daß bei der Betrachtung von Jugendphänomenen von einer "Oberflächenstruktur" und einer "Tiefenstruktur" ausgegangen werden muß. Für die Betrachtung der Oberflächenstruktur sind die gewählten Stilmittel (Kleidung, Habitus, Musikinteressen, Gruppenaffinität etc.) von Interesse, die einem steten zeitlichen Wandel unterworfen sind. Die Bedeutung dieser Symbole wird häufig überschätzt, wenn sie als Indikatoren für sozialen Wandel angesehen werden (vgl. MÖNKS 1981). Die Tiefenstruktur beinhaltet dagegen universale und für die Entwicklung des Einzelnen unerläßliche Prozesse der Regulierung innerer Impulse. Da der Zugang zu der unter differentiellen Gesichtspunkten relevanten Tiefenstruktur nur über die zeitlich variable Oberflächenstruktur erfolgen kann, wurden die Itemlisten zu Themenkomplexen mit hoher zeitlicher Variabilität aktualisiert.

Das verwendete Befragungsinventar konzentrierte sich auf die Ermittlung von Daten aus folgenden Bereichen:

- **Lebens- und Freizeitstilelemente:** Häufigkeit der Ausübung von Freizeitaktivitäten, Musikinteressen, Fernsehinteressen, symbolischer Selbstaussdruck über Kleidung, Affinität zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur,
- **Verkehrsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen:** Extramotive (Extramotives), Fahrleistung pro Jahr, Unfallverwicklung,
- **Alkoholtrinkgewohnheiten:** Trinkhäufigkeiten, Trinkmengen,
- **Soziodemographie:** Alter, Geschlecht, Bildung, Berufsgruppenzugehörigkeit.

1.1 Methodenbeschreibung und Stichprobe

Grundgesamtheit der Befragung waren 18- bis 24jährige in Privathaushalten der alten Bundesrepublik und West Berlin. Die Gesamtzahl dieser jungen Erwachsenen betrug zum Zeitpunkt der Erhebung 7,7 Millionen.

Grundlage für die Auswahl der zu befragenden Personen war ein vom IJF (INSTITUT FÜR JUGENDFORSCHUNG) entwickeltes mehrstufiges Quotenverfahren, geschichtet nach Bundesländern und Gemeindegrößenklassen. Die 1024 Interviews wurden in 210 repräsentativ über das alte Bundesgebiet und West-Berlin gestreuten Sample Points durchgeführt. Auswahlgrundlage der Stichprobe waren die Bundestagswahlbezirke entsprechend dem ADM-Master Sample.

Die Repräsentativität der 1024 befragten jungen Erwachsenen entspricht einer Wahrscheinlichkeitsstichprobe gleicher Größenordnung. Bei einer solchen Stichprobe ist der Vertrauensbereich bei einem Signifikanzniveau von 90% ungünstigstenfalls +/- 4%.

Von den im Rahmen der IJF-Repräsentativ-Befragung "Freizeit- und Verkehrsverhalten junger Menschen" interviewten 1024 Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren (M=21.04) sind 51% männlich (N=522) und 49% weiblich (N=502). Insgesamt besitzen 79% der Befragten einen Führerschein der Klasse III. Unter den befragten Männern beträgt der Anteil der Führerscheinbesitzer 83%, unter den befragten Frauen 76%.

Die vorrangige Fragestellung bei der Auswertung des umfangreichen Datenmaterials besteht darin, Freizeitstilelemente aufzufinden, mit deren Hilfe unterschiedliche Freizeitstilgruppen identifiziert werden können. Weiterhin sollen mögliche Beziehungen zwischen Freizeitstil und verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen bzw. Verhaltensweisen ergründet werden.

1.2 Ermittlung von Freizeitstilkomponenten

Den befragten Personen wurden insgesamt 56 Items zu fünf verschiedenen Freizeitbereichen vorgelegt. Mittelwert, Standardabweichung und gültiges n dieser Items finden sich in **Anhang West 1**. Mit dem Ziel, zunächst strukturelle Zusammenhänge relevanter Lebens- und Freizeitstilkomponenten zu ermitteln, wurden die Items der verschiedenen Freizeitbereiche "Freizeitaktivitäten"(A), "Musikinteressen"(M), "Film- und Fernsehinteressen" (F), "symbolischer Selbstaussdruck über Image und Kleidung" (I) und "Affinität zu Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur" (G) jeweils einer Faktorenanalyse im Sinne der Hauptkomponentenanalyse mit Varimax-Rotation unterzogen. Die Ergebnisse der Faktorenanalysen sind in **Anhang West 2a bis 2e** dargestellt. Die Varimax-Rotation hat den Vorzug, daß die Faktoren besser interpretierbar werden, ohne daß dabei die Annahme der statistischen Unabhängigkeit der Faktoren verletzt werden müßte, wie es bei schiefwinkligen Rotationen der Fall ist (vgl. z.B. ÜBERLA, 1972). Die Faktorenanzahl entspricht der Anzahl an Eigenwerten ≥ 1.0 (sogenanntes Kaiser-Kriterium). Außerdem wurden nur solche Faktoren toleriert, bei denen mindestens zwei Items mit über 0.50 laden, wobei hiervon einmal aus inhaltlichen Erwägungen abgesehen wurde (siehe Faktor M4: Das Item "Deutschrock" scheint tatsächlich eine eigenständige Dimension zu repräsentieren). Drei Items (V17, V31 und V42), die zwar Faktorenladungen über 0.50 aufweisen, erzeugten gleichzeitig sogenannte Doppelladungen von durchschnittlich über 0.20 auf anderen Faktoren, was jeweils mit inhaltlicher Unspezifität einhergeht. Daher wurden diese Items von den weiteren Berechnungen ausgeschlossen. Die Items, die in die weiteren Analyseschritte eingingen, sind in **Anhang West 2a bis 2e** durch "*" gekennzeichnet. Außerdem wurde auf den Faktor G4 verzichtet, da beide konstituierenden Items (V53, V60) zu viele "missing values" aufweisen. Der Ausschluß dieses Faktors erfolgte, weil die für den weiteren Schritt der statistischen Analyse geplante Clusteranalyse fehlende Werte nicht erkennen kann. Grundsätzlich ist es zwar möglich, fehlende Werte für die Clusteranalyse durch den Mittelwert der entsprechenden Items zu ersetzen, wodurch sich an der Korrelation zweier Items im Vergleich zur "pairwise deletion" von fehlenden Werten nichts ändert (vgl. NIE & HULL 1983, S. 181 ff). Das Ersetzen fehlender Werte durch den Mittelwert des entsprechenden Items ist aber nur dann sinnvoll, wenn die Anzahl fehlender Werte eines Items nicht zu hoch ist. Im Sinne der klassischen Testtheorie (vgl. LIE-

NERT 1961) wurden vor der Zusammenfassung der auf einen Faktor ladenden Items zu entsprechenden Summenscores² einer Reliabilitätsanalyse unterzogen. Die Reliabilitätskoeffizienten (Cronbachs Alpha) sind in **Anhang West 3** zu finden. Insgesamt erscheinen sie recht hoch mit einmal 0.60 (Skala M2) und ansonsten 0.70 und mehr, nur Skala I3 wirkt mit Alpha = 0.46 weniger reliabel. Dies läßt sich jedoch mit der niedrigen Itemzahl (drei) und der relativen inhaltlichen Allgemeinheit der Items erklären, weshalb die Skala I3 in den weiteren Berechnungen Berücksichtigung findet.

Im folgenden werden zunächst die Summenscore-Skalen zu den jeweiligen Bereichen und dann die Items, die jeweils eine Summenscore-Skala konstituieren, dargestellt. Insgesamt liegen 17 stilkonstituierende Dimensionen vor.

Bereich A: Freizeitaktivitäten

A1: OUTDOOR, KONSUM
A2: SPORT, VEREIN
A3: FAMILIE, WANDERN
A4: RUMFAHREN, NICHTSTUN.

Bereich M: Musikinteressen

M1: POP, RAP ETC.
M2: KLASSIK, JAZZ, BLUES
M3: ROCK, PUNK
M4: DEUTSCHROCK.

Bereich F: Film- und Fernsehinteressen

F1: ALLE ACTIONFILME
F2: LIEBESFILME, DALLAS
F3: POLIT., SOZIALKRITISCHE F.

Bereich I: Symbolisch expressive Selbstdarstellung über Image und Kleidung

I1: SEXY, COOL, DURCHBLICK
I2: MODEBEWUSST
I3: JUNG, ZUM LIEBHABEN USW.

Bereich G: Affinität zu Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur

G1: UMWELT, FRIEDEN, ANTI-AKW
G2: PUNKS, ROCKER, SKINS
G3: FUSSBALL-, DISCOFANS.

² Die Voraussetzung für diese Überprüfung der inneren Konsistenz einer Skala ist jedoch, daß diese Skala mehr als zwei Items aufweist, weil sich ansonsten der Konsistenzkoeffizient nicht bilden läßt.

A1: OUTDOOR, KONSUM

1. V12 1: DISCOTHEK, GASTSTAETTE
BESUCHEN
 2. V13 1: PARTY, FETE
 3. V14 1: CAFETERIA, PIZZERIA, EISDIELE
 4. V16 1: MIT ANDEREN LOSZIEHEN
 5. V18 1: SICH MIT ANDEREN TREFFEN
- Cronbachs Alpha: 0,76.

A2: SPORT, VEREIN

1. V8 1: SPORT TREIBEN
2. V11 1: BESUCH EINES VEREINS ODER
GRUPPE.

A3: FAMILIE, WANDERN

1. V6 1: ZUSAMMENSEIN MIT FAMILIE
2. V15 1: WANDERN, SPAZIERENGEHEN.

A4: RUMFAHREN, NICHTSTUN

1. V9 1: MIT AUTO HERUMFAHREN
2. V10 1: EINFACH NICHTS TUN.

M1: POP, RAP ETC.

1. V24 2: RAP, HIPHOP
 2. V25 2: WAVE, INDEPENDENT
 3. V26 2: SYNTY POP
 4. V29 2: ACID-HOUSE
- Cronbachs Alpha: 0,69.

M2: KLASSIK, JAZZ, BLUES

1. V19 2: KLASSISCHE MUSIK
 2. V20 2: JAZZ, FREE-JAZZ
 3. V22 2: BLUES
- Cronbachs Alpha: 0,60.

M3: ROCK, PUNK

1. V21 2: HEAVY METAL, ROCK, HARDROCK
2. V27 2: PUNK

M4: DEUTSCHROCK

1. V28 2: DEUTSCH-ROCK

F1: ALLE ACTIONFILME

1. V32 3: KRIMINALFILME
 2. V33 3: WESTERN, ABENTUERFILME
 3. V34 3: SCIENCE FICTION
 4. V35 3: HORRORFILME
 5. V36 3: KRIEGSFILME
- Cronbachs Alpha: 0,78

F2: LIEBESFILME, DALLAS

1. V37 3: LIEBESFILME
2. V39 3: FILMSERIEN WIE DALLAS

F3: POLIT., SOZIALKRITISCHE F.

1. V30 3: POLITISCHE NACHRICHTEN
2. V38 3: SOZIALKRITISCHE FILME

I1: SEXY, COOL, DURCHBLICK.

1. V43 4: BIN GANZ SCHOEN SEXY
 2. V46 4: BIN COOL
 3. V47 4: BIN VERRUECKTER TYP
 4. V48 4: HABE DURCHBLICK
- Cronbachs Alpha: 0,73.

I2: MODEBEWUSST

1. V40 4: WEISS, WAS MAN IN DIESEM JAHR
TRAEGT
2. V41 4: LEISTE MIR NEUESTE MODE.

I3: JUNG, ZUM LIEBHABEN USW.

1. V44 4: BIN UNKOMPLIZIERT
 2. V49 4: BIN JUNG, NOCH NICHT ERWACH-
SEN
 3. V50 4: BIN ZUM LIEBHABEN
- Cronbachs Alpha: 0,46.

G1: UMWELT, FRIEDEN, ANTI-AKW

1. V57 5: UMWELTSCHUETZER
 2. V58 5: GRUPPEN FRIEDENSBEWEGUNG
 3. V59 5: KERNKRAFTGEGNER
- Cronbachs Alpha: 0,80.

G2: PUNKS, ROCKER, SKINS

1. V54 5: PUNKER
 2. V55 5: ROCKER
 3. V56 5: SKINHEADS
- Cronbachs Alpha: 0,71.

G3: FUSSBALL-, DISCOFANS

1. V51 5: FUSSBALL-FANS
2. V52 5: DISCO-FANS

1.3 Ermittlung von Freizeitstilgruppen mittels Clusteranalysen

Eine sozialwissenschaftliche Hauptanwendung der Clusteranalyse besteht darin, eine Menge von Objekten (hier: Personen), über die Messungen in einer Menge von Variablen (hier: Scores) vorliegen, zu klassifizieren. Die Objekt- X Variablenmatrix kann also als Ähnlichkeits- oder Distanzmatrix aufgefaßt werden. Zur Lösung des Problems, wie die Objekte in homogenen Gruppen zusammengefaßt werden können, liegen zahlreiche mathematische Modelle und entsprechende Algorithmen vor. Hier wurde das oft angewandte hierarchisch-agglomerative Verfahren von WARD (1963) gewählt, welches quadrierte euklidische Distanzen als Berechnungsgrundlage voraussetzt (siehe z.B. ECKES & ROßBACH, 1980). Mit der hierarchischen Clusteranalyse nach WARD werden nach MILLIGAN (1967) die besten Ergebnisse erzielt, wenn eine Reduktion der Fehlerquadrat-

summenwerte angestrebt wird, um eine angemessene Ausgangskonfiguration festzulegen. Das Verfahren geht von der feinsten Partition aus (also so viele Cluster wie Objekte) und faßt die Objekte derart zusammen, daß der Fehlerquadratwuchs innerhalb der "neuen" Cluster minimal ist. Über eben diesen Fehlerquadratwuchs läßt sich eine geeignete Clusteranzahl ermitteln (siehe **Abb. 3**). Zunächst wurden Cluster über die Gesamtstichprobe, dann nur über die Führerscheinbesitzer gebildet. Vor der Clusterung wurden die Scores zur Standardisierung in z-Werte transformiert. Bei den letztgenannten wurde neben den 17 Stil-Scores ein Score über die Items aus Frage 27 (emotionale u.ä. Aspekte beim Autofahren) berücksichtigt (Score ZMOT). Sowohl eine Faktorenanalyse wie auch die anschließend dargestellte Reliabilitätsanalyse ergaben, daß die Items zu Fahrmotiven offensichtlich eine zuverlässige Dimension repräsentieren.

RELIABILITÄT DER DIMENSION "FAHRMOTIVE" (SCORE ZMOT):

1. V75 27: OHNE NERVENKITZEL LANGWEILIG
2. V76 27: ANDERE ABHAENGEN GUTES GEFUEHL
3. V77 27: AUF FREIER STRECKE AUSPROBIEREN
4. V78 27: PERSOENLICH UNFALLGEFAHR GERING
5. V79 27: RISKANTE SITUATION BEWAELTIGT
6. V80 27: BEI DUNKELHEIT GENAUSO SCHNELL FAHREN
7. V81 27: WAS ZEIGEN AUF SCHWIERIGER STRECKE
8. V82 27: BEIM AUTOFAHREN ETWAS ERLEBEN WOLLEN

N OF CASES = 809.0

N OF ITEMS = 8

ALPHA = 0.8433.

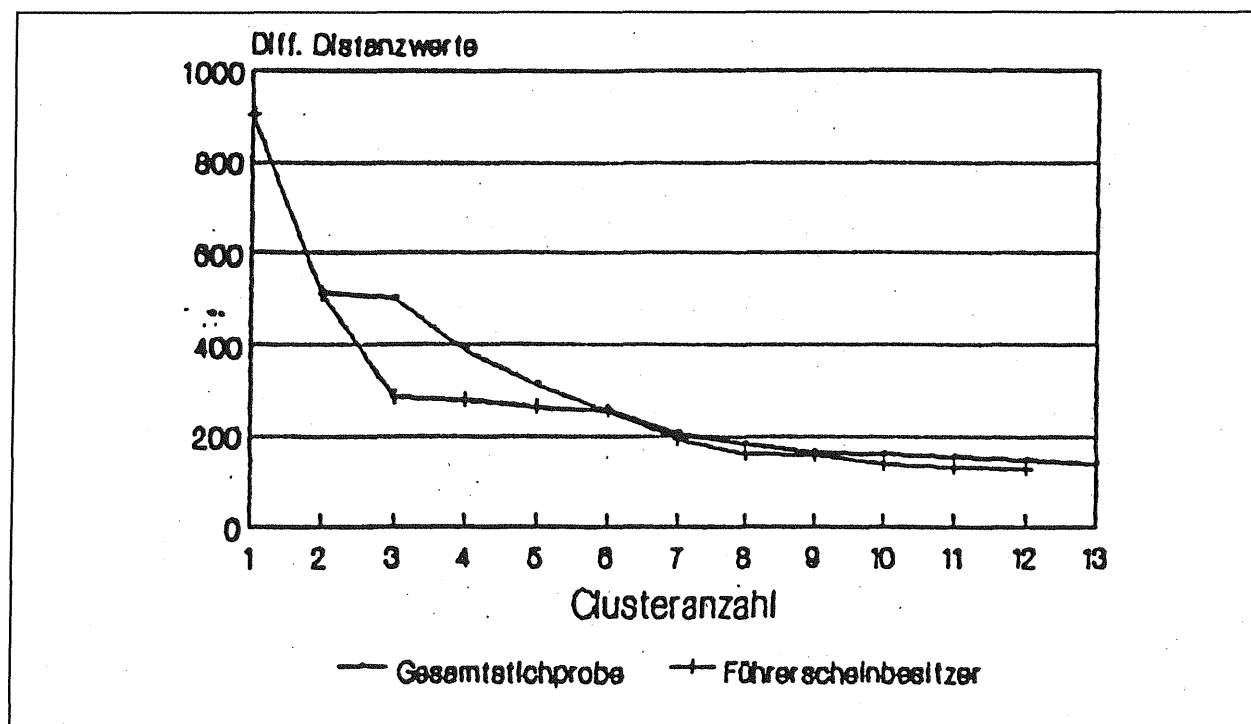


Abb. 3: Struktogramm des Fehlerquadratwuchses

Das Struktogramm zeigt auf, ab wann die Heterogenität der Gruppen bei steigender Gruppenanzahl unwesentlich abnimmt. Hier läßt sich jeweils eine Abflachung nach der siebten Stufe feststellen. Zwar findet sich zumindest bei der Führerscheinbesitzergruppe ein erster "Knick" schon nach drei Gruppen, doch erscheint in Anbetracht des Stichprobenumfangs eine solch grobe Unterteilung un-

zweckmäßig. Die Inspektion des Struktogramms des Fehlerquadratwuchses legt damit eine optimale Separierung der Stichprobe in sieben Teilgruppen nahe. Aus **Anhang West 6** ist zu ersehen, daß die Cluster der Führerscheinbesitzer jeweils von bestimmten Clustern der Gesamtstichprobe weitgehend umfaßt werden, was besagt, daß die Führerscheinbesitzer Untergrup-

pen von bestimmten Freizeitstilgruppen darstellen. Die Cluster der beiden Grundgesamtheiten sind in **Anhang West 4a bis 4g** (Gesamtstichprobe) bzw. in **Anhang West 5a bis 5g** (Führerscheinbesitzer) dargestellt.

1.3.1 Klassifikationsüberprüfung durch Diskriminanzanalysen

Da die Schätzung der optimalen Anzahl der Cluster anhand der Interpretation des Struktogramms des Fehlerquadratsummenzuwachses alleine zu optimistisch ausfallen kann, wurde eine zusätzliche Absicherung angestrebt, auf die in der sozialwissenschaftlichen Forschungspraxis leider nur sehr selten zurückgegriffen wird. Die Bestimmung der Trennschärfe clusteranalytischer Gruppierungen fällt in den Anwendungsbereich der Diskriminanzanalyse, wozu STEINHAUSEN & LANGE folgendes ausführen: "Statistische Ansätze zur Überprüfung der Hypothese, daß eine Gesamtmenge in Gruppen zerfällt, finden sich insbesondere in der Literatur über Verteilungsmischprobleme. Während derartige Tests vergleichsweise selten sind, ist eine diskriminanzanalytische Überprüfung der erzielten Gruppierungen meist zweckmäßig und sinnvoll" (1977, 170).

Um die Güte der Zuordnung der Personen zu den Clustern zu überprüfen, wurde die Diskriminanzanalyse im Sinne der Kreuzvalidierung benutzt, d.h., es wird zunächst mit einem Teil der Personen ein Zuordnungsmodell entwickelt, welches sodann an den restlichen Personen getestet wird. Die Anteile richtig klassifizierter Personen sind der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen:

Gesamtstichprobe

Analysegruppe:	72.73%
Überprüfungsgruppe:	73.26%

Führerscheinbesitzer

Analysegruppe:	75.59%
Überprüfungsgruppe:	70.61%

Diese Ergebnisse sind recht befriedigend, wenn man bedenkt, daß die maximalen Zufallswahrscheinlichkeiten, also die Anteile der jeweils größten Gruppen an den Gesamtheiten, in beiden Fällen wenig mehr als 25% betragen.

1.4 Beschreibung der Lebens- und Freizeitstilgruppen der Führerscheinbesitzer/innen im Westen

Innerhalb der Stichprobe von 1024 Personen, von denen 79% einen Führerschein der Klasse III (Pkw) besaßen, führte die Clusteranalyse über die

Lebens- und Freizeitstilelemente zu 7 Stilgruppen. Gemessen an verkehrssicherheitsgefährdenden Extramotiven (Spannungssuche, Selbstdarstellung, Imponierenwollen, Dampfablassen) und anderen Faktoren, die mit einem erhöhten Fahrtrisiko einhergehen, erwiesen sich lediglich 30% der Zielgruppe als ein besonderes Risikokollektiv, das sich aus drei Stilgruppen konstituiert. Diese drei Lebens- und Freizeitstilgruppen sollen im folgenden näher beschrieben werden. Die Beschreibung der Cluster erfolgt anhand z-transformierter Mittelwerte der Summenscore-Skalen. Diese Mittelwerte werden für jede Stilgruppe graphisch dargestellt. Die durch Linien verbundenen z-Werte ergeben das Profil des jeweiligen Clusters.

1.4.1 „Action-, Fan- und Kontra-Typ“

Der „Action-Typ“ (s. Abb. 4) repräsentiert 16% der Zielgruppe. Er unterscheidet sich von allen anderen Stilgruppen durch das hohe Maß seiner außerhalb des Hauses liegenden Freizeitaktivitäten, wozu insbesondere der Besuch von Kneipen, Gaststätten und Diskotheken zählt ($z = .62$). Autofahren als Freizeitaktivität per se ($z = .54$) nimmt ebenfalls einen hohen Stellenwert ein. Der "Action-Typ" favorisiert Action-Filme in jeder Form ($z = .76$), lehnt aber politische und sozialkritische Sendungen ($z = -.18$) sowie Liebesfilme oder Filmserien ($z = -.33$) stark ab.

Von den vielfältigen aktuellen Musikrichtungen hört er am liebsten Rock und Punk ($.84$). Jazz und Klassik ($z = -.47$) sagen ihm dagegen nicht zu. Über Kleidung und Habitus möchte er seiner Umwelt vermitteln: "Ich bin cool, sexy und habe Durchblick" - eine Botschaft, die einem Werbeslogan ähnelt ($z = .54$). Er zeigt große Nähe zu Fußball- und Discofans ($z = .54$) sowie zu Rockern, Punks und Skins ($z = .41$). Gruppen der Ökologie- und Friedensbewegung lehnt er dagegen eher ab ($z = -.15$).

Seine filmspezifischen Neigungen (Action-Film) und Ablehnungen jener Genres, die eine intellektuelle Auseinandersetzung erfordern (politische und sozialkritische Filme, Jazz, Klassik), kennzeichnen den Action-Typ als eine Persönlichkeit, die in ihrem Denken und Handeln eher emotional-spontan als rational gesteuert ist.

Der „Fan-Typ“ (s. Abb. 5), dem 9% der Zielgruppe angehören, ist ein Fußball- und Discofan. Außer dem Herumfahren mit dem Auto und dem Nichtstun kann er den übrigen Freizeitaktivitäten kaum etwas abgewinnen. Wie der Action-Typ hat er eine Vorliebe für Actionfilme. Einer intellektuellen Auseinandersetzung in der Freizeit verschließt er sich dagegen eher.

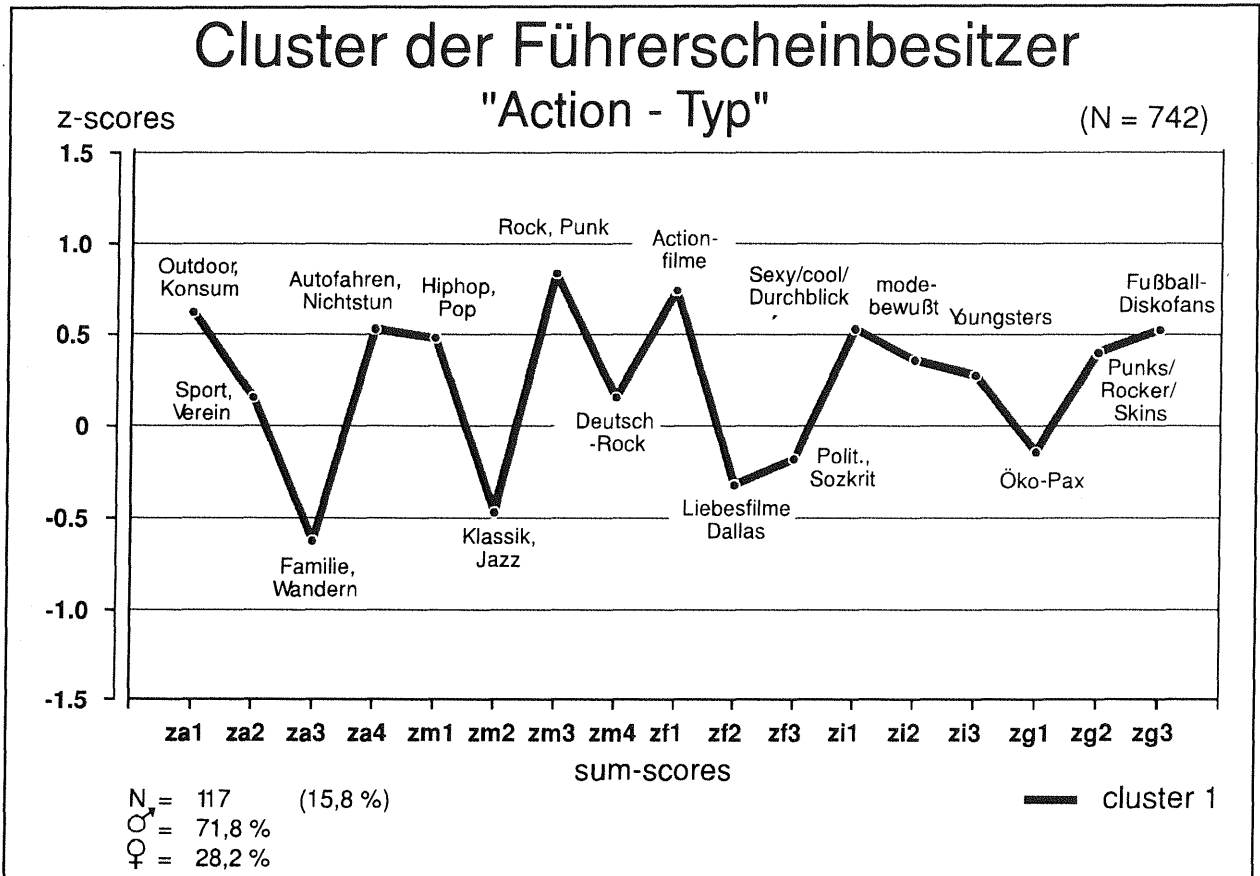


Abb. 4: Cluster der Führerscheinbesitzer „Action-Typ“

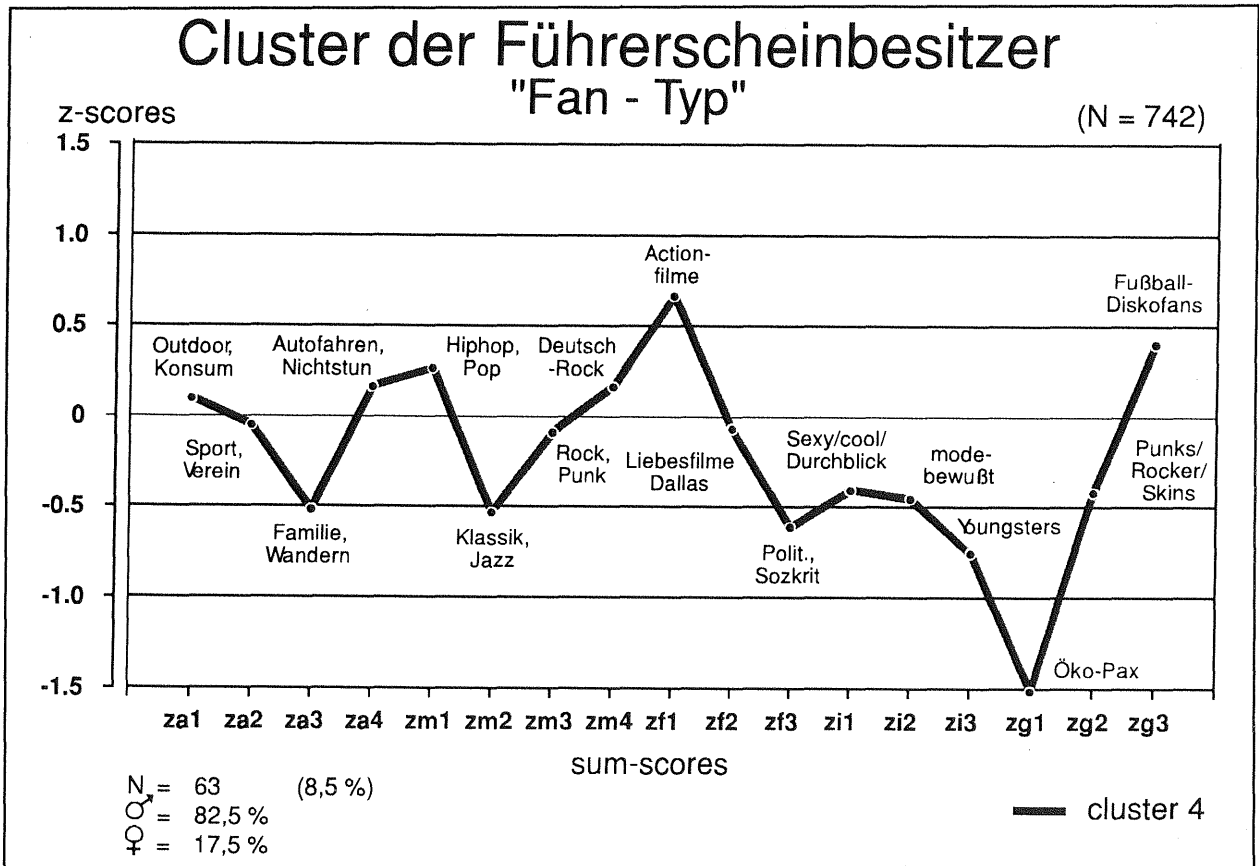


Abb. 5: Cluster der Führerscheinbesitzer „Fan-Typ“

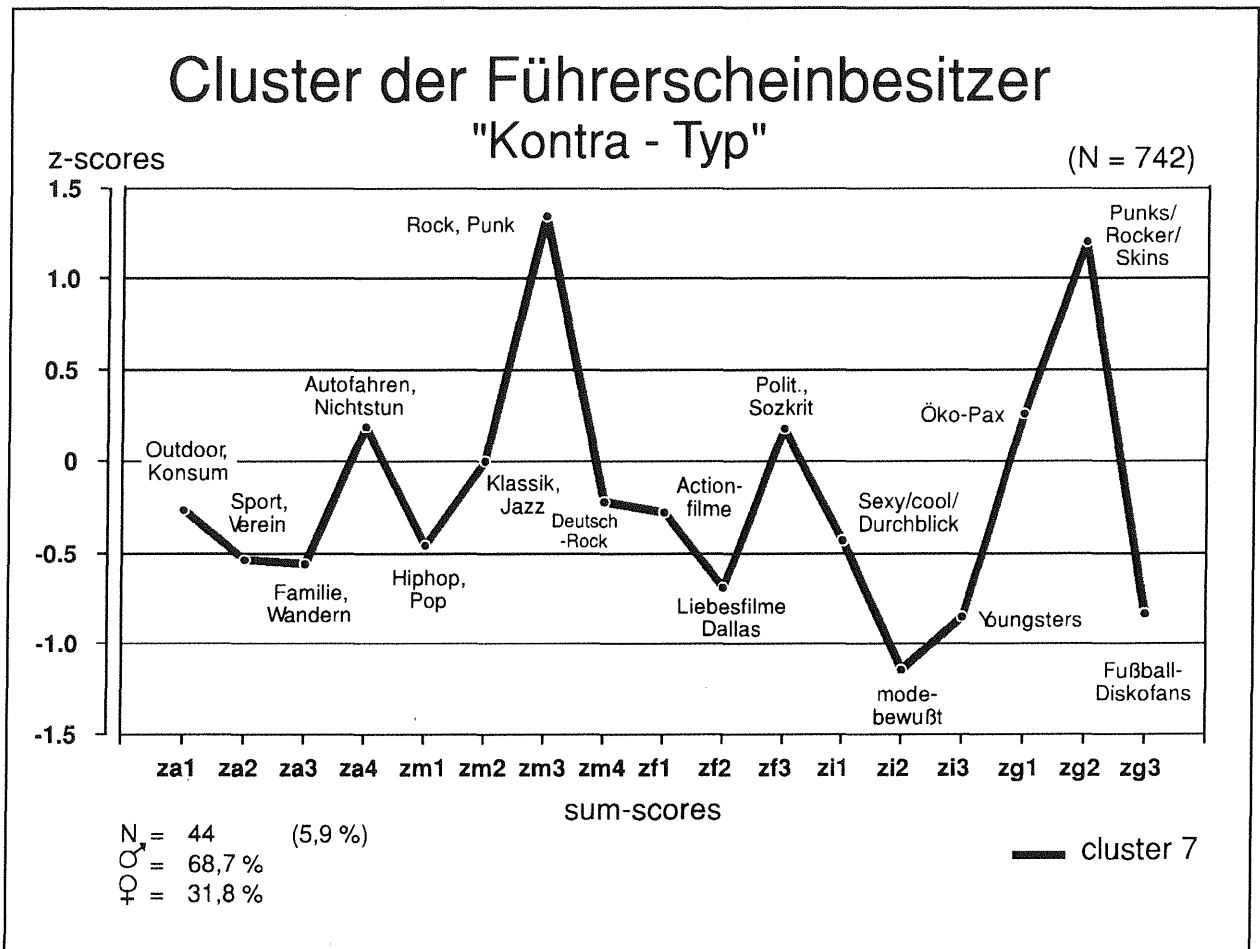


Abb. 6: Cluster der Führerscheinbesitzer „Kontra-Typ“

Der "Kontra-Typ" (s. Abb. 6) repräsentiert mit 6 % die kleinste Stilgruppe innerhalb der Zielgruppe. Die Angehörigen dieser Gruppe lehnen Sporttreiben, Vereinszugehörigkeit, das Zusammensein mit der Familie und Wandern deutlich ab. Das Erumfahren mit dem Auto oder einfach so die Zeit totzuschlagen, entspricht dagegen schon eher ihren Neigungen. Der "Kontra-Typ" ist gewissermaßen eine moderne Variante des Rockers.

Von allen Gruppen zeigt er die stärkste Vorliebe für Rock, Punk und Heavy Metal und ist gleichzeitig einer intellektuellen Auseinandersetzung im Rahmen von Musik und Film eher aufgeschlossen. Verglichen mit den übrigen Stilgruppen zeigt er die größte Nähe zu Punks, Rockern und Skins, bewertet Gruppen der Ökologie- und Friedensbewegung positiv, lehnt aber Fußball- und Discofans extrem ab. Modebewußte Gleichaltrige werden vom „Kontra-Typ“ am negativsten von allen Stilgruppen beurteilt.

1.4.2 Stilgruppenspezifische Fahrleistung

Verglichen mit anderen Altersgruppen ist die jährliche Fahrleistung der 18-24jährigen relativ hoch. Die nach Stilgruppen differenzierte Analyse zeigt jedoch, daß die Exposition innerhalb der Zielgruppe mit der Stilgruppenzugehörigkeit kovariert (s. Abb. 7).

Die höchste jährliche Fahrleistung wird vom "Kontra-Typ" mit durchschnittlich 20.000 km/Jahr erbracht. Das entspricht einer Fahrleistung, die fast doppelt so hoch ist wie die der Gruppe 5 ("häuslicher Typ"). Auch Gruppe 4 ("Fan-Typ") zeichnet sich durch eine deutlich über dem Durchschnitt liegende Fahrleistung aus, ebenso der "Action-Typ".

Cluster	1	2	3	4	5	6	7
km (in Tsd.) während der letzten 12 Monate (p = ,01)	12,27	12,46	12,38	14,67	11,27	14,72	20,25
Unfälle während der letzten 12 Monate (p = ,37)	1,21	1,31	1,14	1,47	1,29	1,13	1,17
relative Anzahl der Unfälle (gew. n. km) (p = ,52)	,18	,21	,20	,50	,27	,25	,29

Abb. 7: Verkehrsbezogene Daten

Cluster	1	2	3	4	5	6	7
Trinkhäufigkeit:							
- mehrmals / Woche	48,3 %	27,2 %	28,9 %	35,5 %	29,3 %	27,8 %	50,0 %
- täglich	8,6 %	2,9 %	1,7 %	16,1 %	6,1 %	5,6 %	11,4 %
- Summe	56,9 %	30,1 %	30,6 %	51,6 %	35,4 %	33,5 %	61,4 %
Alkohol in ccm:							
- Wochentags (p = ,05)	102,36	83,36	63,94	106,39	60,0	82,45	103,26
- Wochenende (p = ,00)	151,99	96,86	71,79	142,45	77,55	97,35	157,22
- Insgesamt (p = ,00)	221,87	133,83	102,44	211,96	107,89	142,58	219,61

Abb. 8: Alkoholkonsum

1.4.3 Stilgruppenspezifische Trinkgewohnheiten

"Action-", "Fan-" und "Kontra-Typ" sind die Gruppen junger Fahrer, die am häufigsten in der Freizeit alkoholische Getränke zu sich nehmen (s. **Abb. 8**). Mehr als die Hälfte der Angehörigen dieser Gruppen geben an, mehrmals pro Woche in der Freizeit Alkohol zu konsumieren. Häufiges Trinken ist bei diesen Gruppen gleichzusetzen mit hohen Trinkmengen. Ihre Trinkmengen sind - verglichen mit den anderen Stilgruppen - sowohl wochentags als auch am Wochenende überdurchschnittlich hoch.

Alle drei Gruppen zählen zu den Vielfahrern, die aufgrund ihrer Freizeitvorlieben sehr häufig nachts unterwegs sind. Dabei nehmen sie sehr häufig große Mengen Alkohol zu sich. Weil diese Gruppen ihre bereits wochentags hohen Trinkmengen am Wochenende noch einmal um ca. 50% erhöhen, sind sie extrem "saturdaynight-unfallgefährdet".

1.4.4 Stilgruppenspezifische motivationale Aspekte

Das Autofahren erfüllt für junge Leute eine ganze Reihe von Funktionen. Neben dem primären Motiv der Zielerreichung befriedigt das Autofahren häufig weitere sogenannte "Extramotive" (vgl. NÄÄTÄNEN & SUMMALA 1976), die ihren Ausdruck in verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensformen finden.

Die stilgruppenspezifische Analyse dieser Extramotive (s. **Abb.9**) zeigt, daß "Action-, Fan- und Kontra-Typ" im Hinblick auf sicherheitsgefährdende Motive überdurchschnittlich hohe Mittelwerte (gemessen am Grad der Zustimmung zu diesen Statements) aufweisen. Die jeweiligen Mittelwerte des "Action-" und "Fan-Typs" unterscheiden sich (nach dem Scheffe-Test) signifikant von den übrigen Gruppen.

Zur Einschätzung des gruppenspezifischen Unfallrisikos wurde die relative Anzahl der Unfälle, gewichtet nach der berichteten km-Leistung während der letzten 12 Monate, herangezogen. Obwohl die Ergebnisse aufgrund der geringen Anzahl unfallbeteiligter Probanden nicht signifikant waren, besitzen sie eine hohe Plausibilität, weil die Interaktion von hoher Exposition, häufigem und hohem Alkoholkonsum und dem Ausleben von Strebungen der Selbstbehauptung, des Imponierens, der Selbsttestung und der Spannungssuche beim Fahren nach den Erkenntnissen der Unfallforschung mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden ist. Die höchste Korrelation zur relativen Anzahl der Unfälle

während der letzten 12 Monate weist der „Fan-Typ“ auf.

	Cluster 1 Action-Typ	Cluster 4 Fan-Typ	Cluster 7 Kontra-Typ
Autofahren ohne Nervenkitzel langweilig	2.3 sign. v. 3,5,2,6	2.3 sign. v. 3,5,2	1.8
gutes Gefühl andere abzuhängen	2.4 sign. v. 3,5,2	2.4 sign. v. 3,5,2	1.8
auf freier Strecke ausprobieren	2.7 sign. v. 3,7,5,2	2.7 sign. v. 3,7,5,2	2.0
sich gut fühlen wenn riskante Situation bewältigt	2.7 sign. v. 5,3,6,2	2.5	2.0
bei Dunkelheit genauso schnell fahren	2.0 sign. v. 3,5,2	2.1 sign. v. 3,5,2	2.2
auf schwieriger Strecke anderen zeigen, wie man so etwas fährt	2.0 sign. v. 5,3,2	2.2 sign. v. 5,3,2	1.8
beim Autofahren etwas erleben wollen	2.2 sign. v. 3,5,6,2	2.2 sign. v. 3,5,6,2	1.8

relative Anzahl der Unfälle (gew. nach km in den letzten 12 Monaten)

Abb. 9: Extramotive (Mittelwerte, Range: 1-5)

	Cluster 1 Action-Typ	Cluster 4 Fan-Typ	Cluster 7 Kontra-Typ
Anzahl:	117 (15,8%)	63 (8,5%)	44 (5,9%)*
Geschlecht:			
männlich	71,8	82,5	68,2
weiblich	28,2	17,5	31,8
Bildung:			
Hauptschule	57,3	52,4	54,5
Real-, Ber.	20,5	23,8	15,9
Gymnasium	22,2	23,8	29,5
Beruf:			
betont maskulin	29,1	41,3	31,8
Extramotive:	2. -höchste	höchste	3. -höchste

* Relative Anteil an der Gesamtstichprobe = 30,2%

Abb. 10: Soziodemographische Merkmale

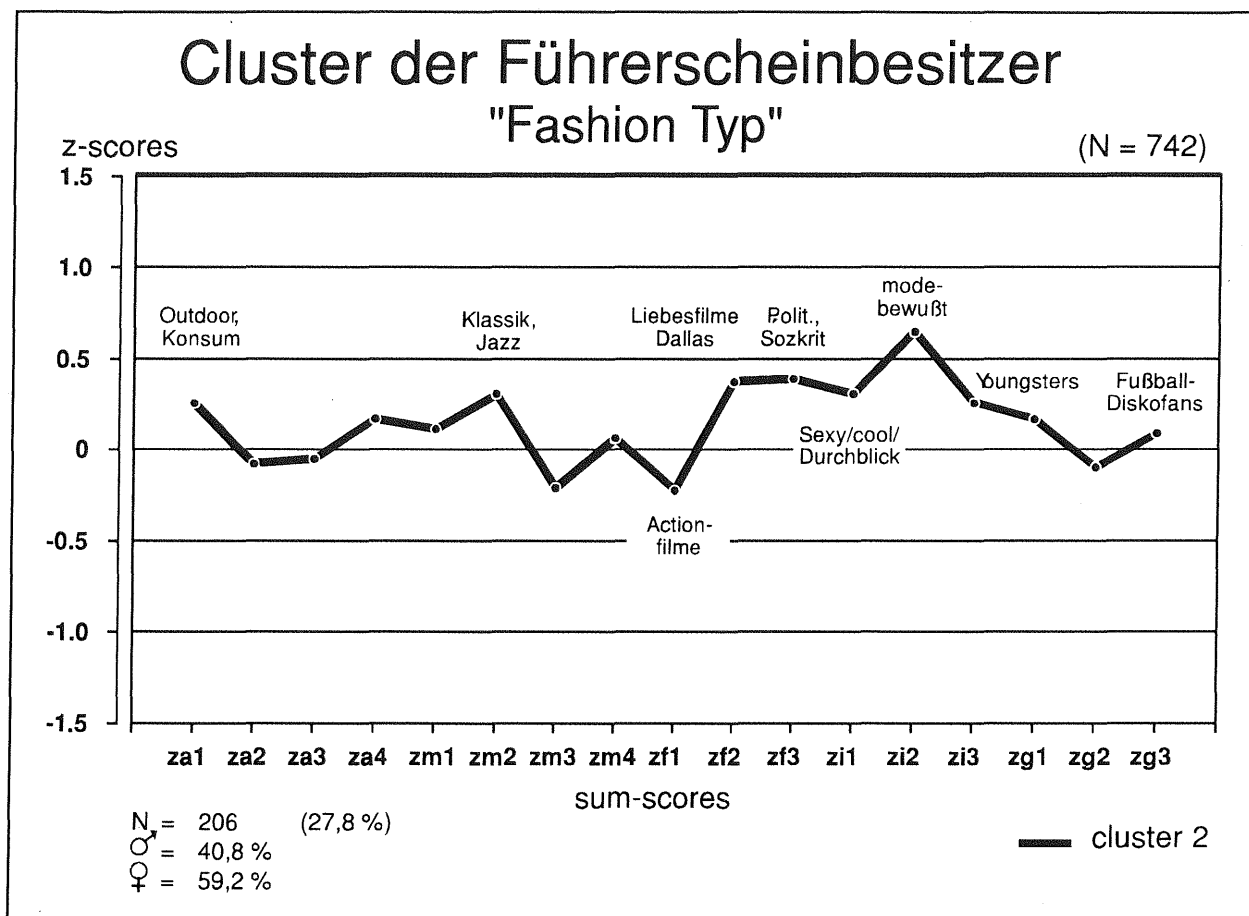


Abb. 11: Cluster der Führerscheinbesitzer „Fashion Typ“

1.4.5 Soziodemographische Merkmale

Innerhalb der besonders gefährdeten Stilgruppen dominieren männliche Jugendliche, die zwischen 70 und 80 % der Angehörigen dieser Gruppen ausmachen (s. Abb.10). Über die Hälfte der Angehörigen dieser Gruppen entstammen eher niedrigen Bildungsgruppen.

Zwischen 30 und 40 % der Jugendlichen, die diese Gruppen bilden, gehören betont männlichen Berufsgruppen (Metall, Bau) an. Dieses Ergebnis validiert das Ergebnis der Analyse von Disco-Unfällen, nach dem die Angehörigen dieser Berufsgruppen unter den Verursachern von Disco-Unfällen dreimal so hoch vertreten waren wie der bevölkerungsstatistische Anteil der Altersgruppe an den entsprechenden Berufsgruppen.

1.5 Stilgruppen mit "normalem" Anfängerrisiko

1.5.1 Der "Fashion-Typ"

Diese Gruppe umfaßt 28% der Zielgruppe mit Dominanz weiblicher Jugendlicher (s. Abb. 11). Der Freizeitstil der Personen, die diese Stilgruppe begründen, zeichnet sich durch starke expressive Selbstdarstellungstendenzen ("ich bin sexy, cool, habe Durchblick") in Verbindung mit dem höchsten Modebewußtsein ("weiß, was man in diesem Jahr trägt, leiste mir die neueste Mode") aller Gruppen aus.

Im Bereich der Freizeitaktivitäten dominieren Outdoor-Aktivitäten, der Besuch von Kneipen, Diskotheken, Cafes und Speiselokalen.

Diese Stilgruppe zeigt (mittelmäßig) gehobene Medieninteressen und ist gleichzeitig von Liebesfilmen und Filmserien angetan, die Romantik bzw. Glamour zum Inhalt haben.

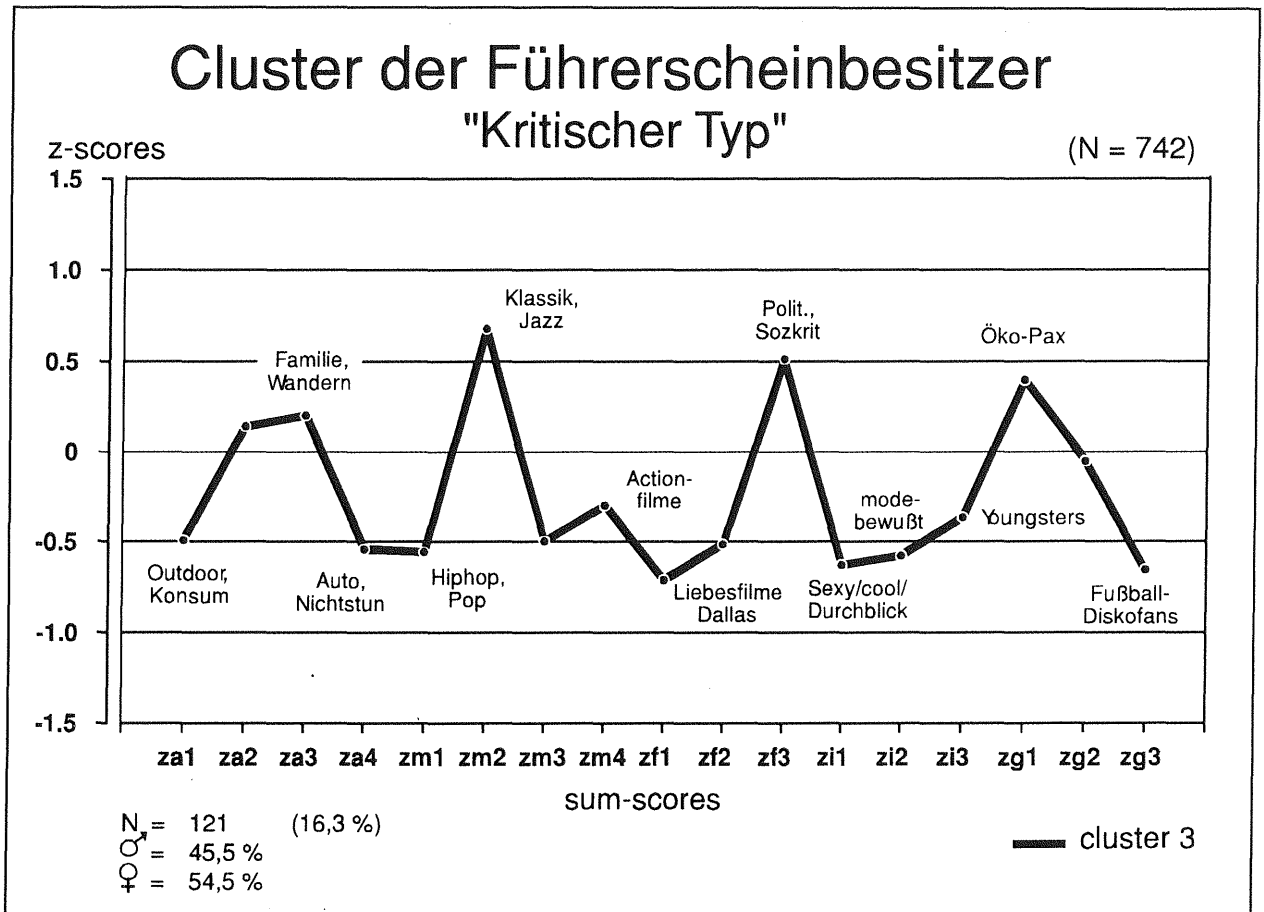


Abb. 12: Cluster der Führerscheinbesitzer „Kritischer Typ“

Gegenüber Gruppen der Ökologie- und Friedensbewegung zeigt diese Gruppe eine gewisse Aufgeschlossenheit.

Spezifische Gefährdung:

Eine Gefährdung dieser Stilgruppe aufgrund affektiver Risikofaktoren ist eher gering. Obwohl diese Gruppe einen wesentlichen Teil ihrer Freizeit in den In-Stätten der Gastronomie verbringt, ist die Alkoholproblematik bei dieser Gruppe von untergeordneter Bedeutung, weil nicht das Trinken sondern das Sehen und Gesehenwerden im Vordergrund steht. Alkohol wird in dieser Gruppe am seltensten und in durchschnittlichen Mengen konsumiert.

Die Fahrleistung dieser Gruppe ist durchschnittlich hoch.

Ein mögliches Problem der überwiegend weiblichen Angehörigen dieser Stilgruppe könnte aber darin bestehen, daß das Gefahrenbewußtsein zwar gut ausgeprägt ist, aber die Durchsetzungsfähigkeit in entsprechenden Gruppensituationen am Gruppendruck scheitert.

1.5.2 Der "Kritische Typ"

Auf diese Gruppe entfällt ein Anteil von 16% der Zielgruppe (s. Abb. 12). Das Charakteristische dieses Freizeitstils ist die Ablehnung konsumorientierter Aspekte der Freizeit und die Vorliebe für intellektuelle Auseinandersetzung. Bei Klassischer Musik und Jazz, sowie bei politischen und sozialkritischen Fernsehsendungen fühlt sich diese Gruppe angemessen gefordert. Dementsprechend ist dieser intellektuell anspruchsvolle Freizeittyp auch eher ein Indoor-Typ, der seine Freizeit gerne im Kreise der Familie verbringt.

Von den vielfältigen Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur haben für diese Stilgruppe nur Gruppen der Friedens- und Ökologiebewegung eine deutliche Relevanz.

Spezifische Gefährdung:

Der "kritische Typ" ist ein intellektuell anspruchsvoller und rational gesteuerter Zeitgenosse, für den das Auto in erster Linie ein Transportmittel ist. Affektive Risikofaktoren spielen innerhalb dieser Gruppe die geringste Rolle. Das Gefahrenbewußtsein dieser Stilgruppe, in der Frauen dominieren, ist sehr realitätsnah; und wenn diese Gruppe die

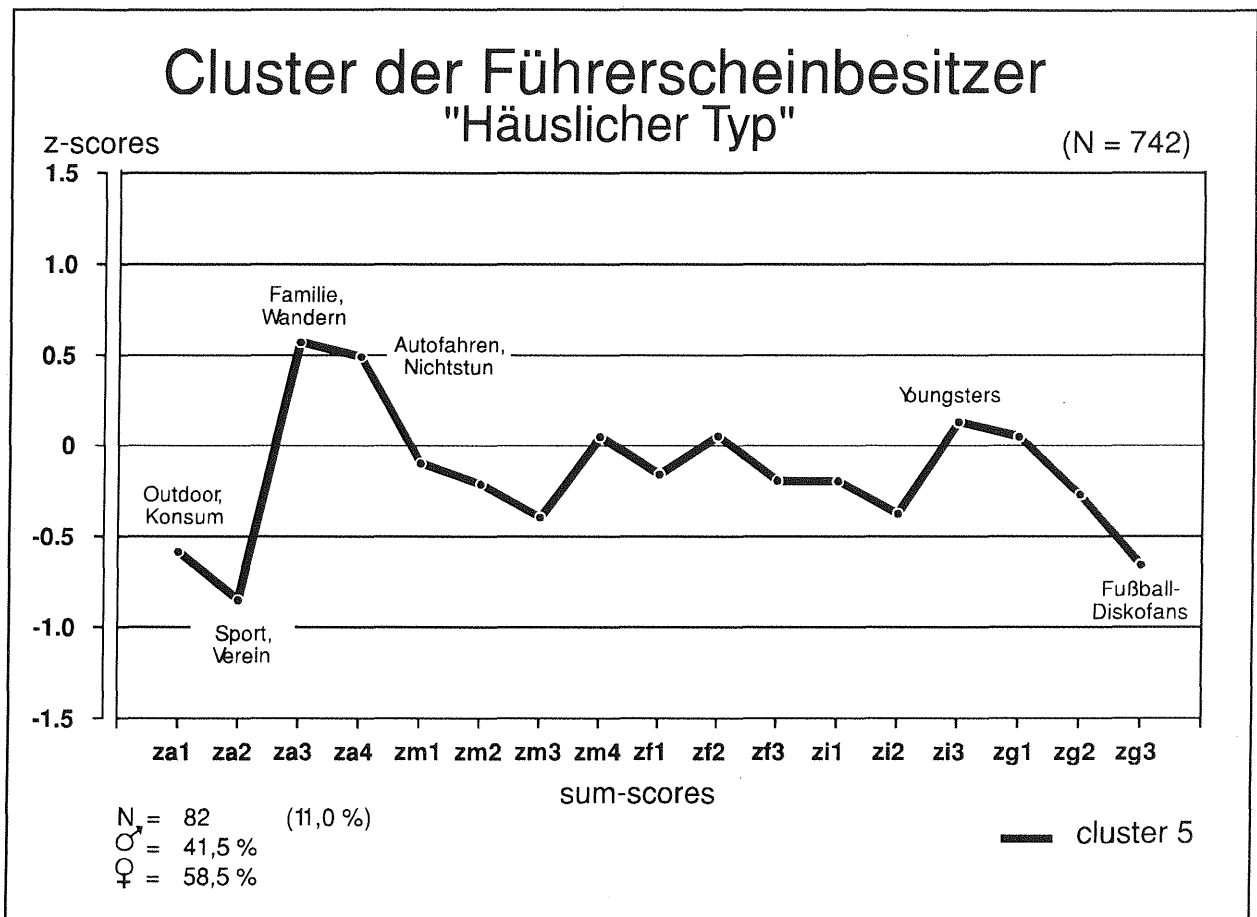


Abb. 13: Cluster der Führerscheinbesitzer „Häuslicher Typ“

Gefahr, selbst in einen Unfall verwickelt zu werden, am geringsten von allen Gruppen einschätzt, so dürfte dies auch der Realität entsprechen.

Die Fahrleistung dieser Gruppe ist durchschnittlich hoch.

Alkohol ist für den "kritischen Typ", wenn es ums Fahren geht, absolut out. Getrunken wird eher selten, und die Trinkmengen sind die niedrigsten von allen Stilgruppen.

1.5.3 Der "Häusliche Typ"

Dieser Gruppe gehören 11% der Zielgruppe an (s. Abb. 13).

Die markanteste Eigenschaft der Angehörigen dieser Stilgruppe besteht in ihrer Vorliebe für das Zusammensein mit der Familie und das Wandern in der Freizeit. Alle anderen Formen sportlicher Betätigung sowie die Mitgliedschaft in Vereinen werden extrem abgelehnt. Zu den Gruppen der Jugend- und Alternativkultur hat der häusliche Typ ein eher ablehnendes Verhältnis. Seine besondere Antipathie gilt Fußball- und Discofans.

Insgesamt betrachtet ist die Gruppe eine Negativ-Konfiguration der Elemente der Freizeitphase Ju-

gendlicher, da sie im Grunde genommen darüber zu definieren ist, welche Freizeitaktivitäten nicht ausgeübt werden, welche Musik- und Filminteressen nicht bestehen und welche Gruppenstile und Selbstdarstellungstendenzen abgelehnt werden.

Spezifische Gefährdung:

Der "häusliche Typ" weist die geringste jährliche Fahrleistung auf.

Seine spezifische Gefährdung dürfte vermutlich im Mangel an Fahrerfahrung begründet sein. Möglicherweise erwächst hieraus leicht eine Überforderung in komplexen Verkehrs- oder kritischen Fahr-situationen.

Von einer spezifischen Gefährdung durch Alkoholkonsum ist kaum auszugehen, weil der "häusliche Typ" eher selten und auch sehr geringe Mengen Alkohol trinkt (zweitniedrigste Trinkmenge) und dies mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Hause.

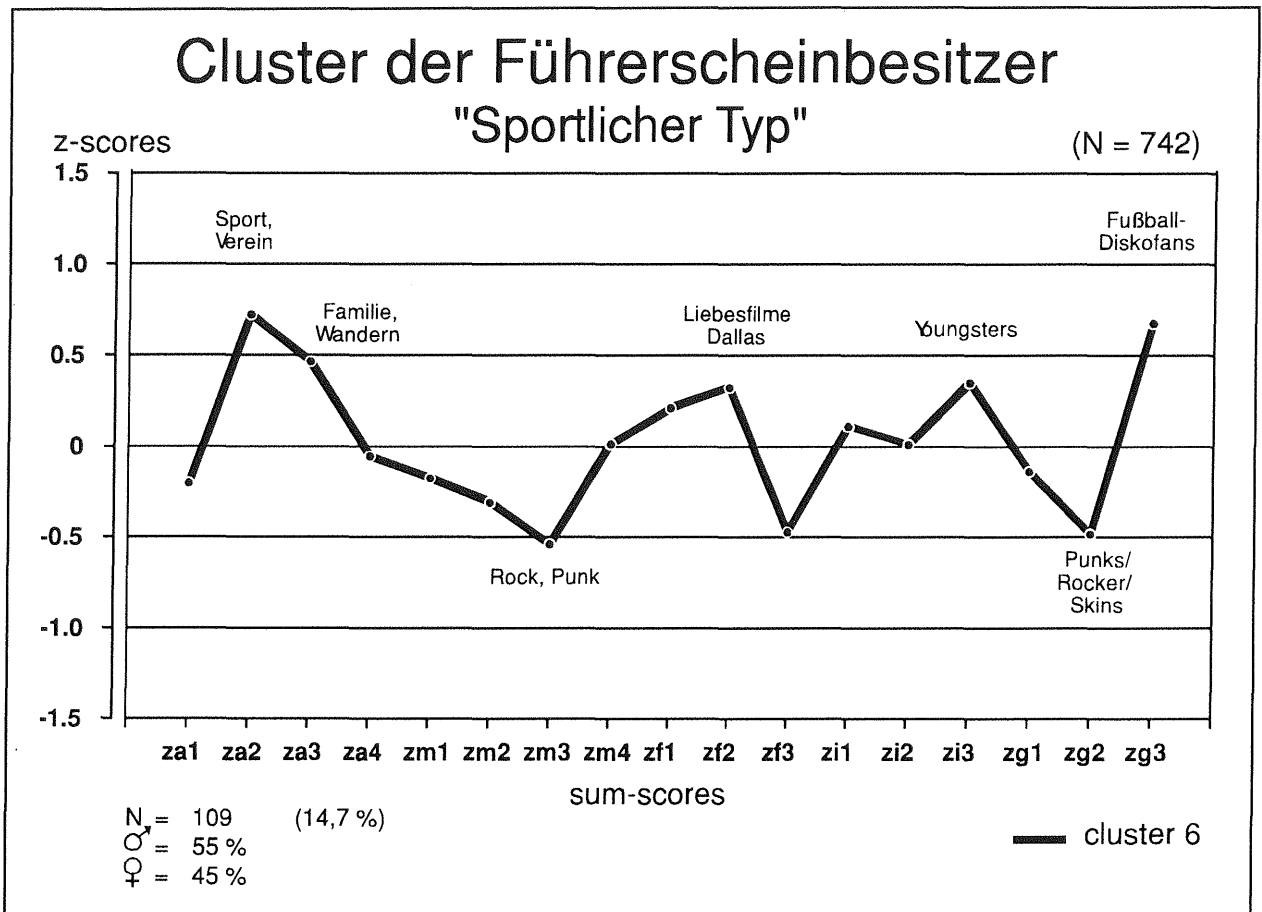


Abb. 14: Cluster der Führerscheinbesitzer „Sportlicher Typ“

1.5.4 Der "Sportliche Typ"

Diese Gruppe repräsentiert 15% der Zielgruppe (s. Abb. 14).

Im Mittelpunkt des Freizeitens dieses Typs steht das Sporttreiben und die damit verbundene Eingebundenheit in einen Sportverein. Daneben besitzt für ihn das Zusammensein mit der Familie und das Wandern eine Attraktivität, die keineswegs typisch für diese Altersgruppe ist.

Im Hinblick auf unterschiedliche Musikrichtungen zeigt diese Gruppe weder besondere Vorlieben noch Ablehnungen. Neben Aufzeichnungen von Sportveranstaltungen stehen Liebesfilme und Fernsehserien bei diesem Typ hoch im Kurs.

Politische und sozialkritische Beiträge lehnt er dagegen deutlich ab.

Jugendlichkeit und liebenswert zu sein, sind Attribute, die der "sportliche Typ" nach außen hin dokumentieren möchte.

Zu Fußball- und Discofans fühlt sich diese Gruppe am ehesten hingezogen.

Spezifische Gefährdung:

Die Einschränkung der Informationsaufnahme und Verarbeitungsmöglichkeiten bei nächtlichen Fahrten sind diesem Typen am wenigsten bekannt.

Der sportliche Typ überträgt seinen sportlichen Ehrgeiz auf das Fahren. Auf freier Strecke probiert er gerne aus, was in ihm und seinem Auto steckt, und wenn er eine riskante Situation bewältigt hat, fühlt er sich sehr wohl.

Die Gruppe zeigt eine durchschnittliche jährliche Fahrleistung. Als Sportler trinken die Angehörigen dieser Gruppe eher selten und keine übergroßen Mengen. Nach einem eigenen Sieg oder dem seiner favorisierten Mannschaft kann es allerdings vorkommen, daß sich der sportliche Typ ein "paar Bierchen" zu viel genehmigt und dann doch noch fährt.

2 Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten Jugendlicher in den neuen Bundesländern

Aufgrund der sich drastisch abzeichnenden Unfallentwicklung in den Neuen Bundesländern führte die Bundesanstalt für Straßenwesen 1991 eine repräsentative Befragung von 960 Jugendlichen aus der ehemaligen DDR zu Aspekten des Freizeit- und Verkehrsverhaltens durch. Analog zu der vorher durchgeführten westdeutschen Untersuchung fand hierbei eine an die Lebenssituation in den neuen Bundesländern adaptierte Form des Befragungsinstrumentes Anwendung, das wie bei der zuvor beschriebenen Untersuchung auf dem Gebiet der alten Bundesrepublik von der BAST entwickelt wurde. Mit der Durchführung der Datensammlung wurde das IJF (Institut für Jugendforschung, München) beauftragt, in dessen Auftrag das IM (Institut für Marktforschung, Leipzig) die Feldarbeiten vor Ort durchführte.

2.1 Methodenbeschreibung und Stichprobe

Grundgesamtheit der Befragung waren 18- bis 24jährige in Privathaushalten der Neuen Bundesländer. Die Gesamtzahl dieser jungen Erwachsenen betrug zum Zeitpunkt der Erhebung rund 1,7 Millionen.

Grundlage für die Auswahl der zu befragenden Personen war ein vom IM (Institut für Marktforschung, Leipzig) entwickeltes mehrstufiges Quotenverfahren, geschichtet nach Regierungsbezirken und Gemeindegrößenklassen. Die 960 Interviews wurden in 230 repräsentativ für die ehemalige DDR gestreuten Sample Points, vorquotiert nach Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit und Familienstand, durchgeführt.

Die Befragten stammen aus der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen (Mittelwert =20,99 Jahre); 48,6% (n =467) sind männlichen, 50,3% (n =483) weiblichen Geschlechts (die Geschlechtsangabe lag für 1% bzw. für n =10 Probanden nicht vor).

2.2 Auswertungsmethoden

Da bislang keine kombinierten Informationen über das Freizeit- und Verkehrsverhalten junger Leute in den Neuen Bundesländern vorlagen, bestand das Ziel der vorliegenden Auswertung in einem ersten Schritt darin, Stilkomponenten zu ermitteln, die anschließend zur Identifikation unterschiedlicher Lebens- und Freizeitstilgruppen geeignet

sind. Im Anschluß daran sollte überprüft werden, inwiefern Zusammenhänge zwischen lebens- und freizeitstilbezogener Gruppenzugehörigkeit und verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen bestehen, die zu einer differenzierten Beschreibung der Zielgruppe Ost und zur Entwicklung differentieller Interventionsstrategien beitragen.

Aus grundsätzlichem Erkenntnisinteresse sollten die Ergebnisse dieser Datenanalyse darüber hinaus der Abschätzung der interkulturellen Validität des entwickelten Verfahrens zur empirischen Rekonstruktion von Lebens- und Freizeitstilen Jugendlicher (SCHULZE 1985) dienen³.

Ein großer Unterschied zwischen jungen Leuten in Ost und West besteht in der wesentlich geringeren Anzahl an Autofahrer/innen in der ostdeutschen Untersuchungsstichprobe. Zum Zeitpunkt der Untersuchung verfügten lediglich 44% der Befragten über einen Pkw-Führerschein. 34% besaßen die Berechtigung zum Führen eines Motorrades, und 60% waren im Besitz einer Fahrerlaubnis für Moped und Kleinkrafträder.⁴ Aus diesem Grunde umfaßt die Gruppe der Führerscheinbesitzer/innen in der vorliegenden Auswertung neben Pkw- auch Motorrad- und Moped-/Kleinkraftradfahrer/innen. Die sich aus dieser Festlegung ergebende Anzahl der Führerscheinbesitzer/innen beträgt N =640 (66,7%). Ansonsten wurde im Rahmen der Datenauswertung wie bei der westdeutschen Stichprobe verfahren. Insbesondere aus prospektiven Erwägungen wurden die Lebens- und Freizeitstilelemente auf der Grundlage der Gesamtstichprobe ermittelt, während die anschließenden Berechnungen auf die Führerscheinbesitzer/innen bezogen durchgeführt wurden.

2.3 Ermittlung der Lebens- und Freizeitstilkomponenten junger Leute in den Neuen Bundesländern

Den befragten Personen waren insgesamt 59 Items zu fünf verschiedenen Freizeitbereichen vorgelegt worden. Mittelwerte, Standardabweichungen und gültige N der Freizeit-Items sind in **Anhang Ost A** zu finden. Die fünf Bereiche umfassen "Freizeitaktivitäten" (A), "Musikinteressen"

³ Die multivariate statistische Auswertung der Daten wurde nach Vorgaben der BAST von Frau Birgitt Eschmann, Psychologisches Institut der Universität Bonn, Abteilung Methodenlehre durchgeführt.

⁴ multiresponse-Angaben (Mehrfachnennungen)

(M), "Film- und Fernsehinteressen" (F), "symbolischer Selbstaussdruck über Image und -Kleidung" (I) und "Affinität zu Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur" (G). Die jeweils einem Freizeitbereich zugehörigen Items wurden faktorenanalysiert, wobei eine Hauptkomponentenanalyse mit anschließender Varimax-Rotation durchgeführt wurde (zum Verfahren vgl. z.B. ÜBERLA, 1971). Die Varimax-Rotation dient einer besseren Interpretierbarkeit der Faktoren; ihr liegt die Annahme der statistischen Unabhängigkeit der Faktoren zugrunde. Als Kriterium für die Faktorenanzahl wurde das sogenannte Kaiser- bzw. Eigenwertkriterium gewählt, so daß die Anzahl an ermittelten Faktoren der Anzahl an Eigenwerten, die größer oder gleich 1 sind, entspricht. Weiterhin wurde gefordert, daß mindestens zwei Items Faktorladungen von mehr als 0,50 aufweisen, ohne zugleich hoch auf andere Faktoren zu laden.

Die Ergebnisse in Form von rotierten Faktor-Matrizes sind dem **Anhang Ost B** zu entnehmen. Die Items, die einen Faktor auf die geforderte Weise markieren und deshalb in die weiteren Berechnungen eingehen, sind durch "*" gekennzeichnet. Wegen Doppelladung von V12 wurde dieses Item selbst ausgeschlossen wie auch das Item V4, welches außer V12 als einziges Item auf den Faktor 4 des "Freizeitaktivitäten"-Bereiches lädt. Im Bereich "Affinität zu Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur" wurde auf den zweiten Faktor verzichtet, obwohl er die genannten Kriterien erfüllt, weil die drei Markier-Items jeweils nur einem geringen Teil der Probanden bekannt waren: Die Gruppe der "Teds" (V48) kannten nur 176, "Psychs" (V49) 330 und "Yuppies" (V52) 433 der Befragten.

Aus den Items des Fragenkomplexes "Fahr motive", die bei den Führerscheinbesitzer/innen zusätzlich zur Interpretation herangezogen wurden, lassen sich zwar zwei Faktoren bilden, doch aufgrund der hohen Reliabilität des gesamten Itemsatzes zu den Fahr motiven wurde nur eine Score-Variable berechnet.

Im folgenden sind die Items, die einen Freizeit-Score konstituieren, und zusätzlich für Scores mit mehr als zwei Items der Reliabilitätswert (Cronbachs Alpha) dargestellt. Dieser Reliabilitäts-Koeffizient beschreibt, wie zuverlässig die Items eine Dimension erfassen; im Idealfall würde er den Wert 1 annehmen.

A1: Club, Disco, was unternehmen, Leute treffen

- V6: Besuch eines Clubs oder einer Gruppe
 - V7: Discothek, Gaststätte besuchen
 - V8: Party, Fete
 - V11: Mit anderen losziehen
 - V13: Sich mit anderen treffen
- Cronbachs Alpha: 0,7747

A2: Sport treiben, Sportveranstaltungen besuchen

- V3: Sport treiben
- V4: Sportveranstaltungen besuchen

A3: Cafeteria u.ä. besuchen, wandern, spaziergehen

- V9: Cafeteria, Pizzeria, Eisdielen besuchen
- V10: Wandern, spaziergehen

M1: Klassik, Jazz, Blues

- V17: Klassische Musik
- V18: Jazz
- V21: Blues

Cronbachs Alpha: 0,6058

M2: Rock, Hardrock, Heavy Metal

- V19: Rock, Hardrock
- V20: Heavy Metal

M3: Soul, Reggae, Rap, Hiphop, Wave

- V22: Soul, Reggae
- V23: Rap, Hiphop
- V24: Wave

Cronbachs Alpha: 0,6510

M4: Deutschrock, Englische Liedermacher

- V25: Deutschrock
- V26: Englische Liedermacher

F1: Alle Actionfilme

- V29: Kriminal-, Agentenfilme
- V30: Western, Abenteuerfilme
- V31: Science Fiction
- V32: Horrorfilme
- V33: Kriegsfilme

Cronbachs Alpha: 0,7051

F2: Musiksendungen, Liebes-, Serienfilme

- V28: Musiksendungen
- V34: Liebesfilme
- V36: Filmserien wie "Notruf 110"

Cronbachs Alpha: 0,4885

F3: Politische Information, sozialkritische Filme

- V27: Politische Info, Nachrichten
- V35: Sozialkritische Filme

I1: Modisch, geschmackvoll

- V37: Weiß, was man in diesem Jahr trägt
- V38: Leiste mir neuste Mode

- V39: Habe guten Geschmack
- Cronbachs Alpha: 0,7288

I2: Sexy, cool, verrückt, Durchblick, zum Liebhaberen

- V40: Bin ganz schön sexy
 - V43: Bin cool
 - V44: Bin verrückter Typ
 - V45: Habe Durchblick
 - V47: Bin zum Liebhaberen
- Cronbachs Alpha: 0,6902

I3: Unkompliziert, sportlich

- V41: Bin unkompliziert
- V42: Bin sportlich

G1: Umwelt-, Friedensgruppen, Besetzer, Autonome

- V56: Umweltschützer
 - V57: Friedensbewegung, Neues Forum...
 - V58: Instandbesetzer
 - V59: Autonome
- Cronbachs Alpha: 0,5899

G3: Punker, Rocker, Skins

- V53: Punker
- V54: Rocker
- V55: Skins

Cronbachs Alpha: 0,5882

G4: Fußball-, Discofans

- V50: Fußballfans
- V51: Discofans

Somit konnten folgende Freizeit-Scores ermittelt werden:

Bereich A: Aktivitäten

- A1: Club, Disco, was unternehmen, Leute treffen
- A2: Sport treiben, Sportveranstaltungen besuchen
- A3: Cafeteria u.ä. besuchen, wandern, spazieren gehen

Bereich M: Musik

- M1: Klassik, Jazz, Blues
- M2: Rock, Hardrock, Heavy Metal
- M3: Soul, Reggae, Rap, Hiphop, Wave
- M4: Deutschrock, Englische Liedermacher

Bereich F: Film/Fernsehen

- F1: Alle Actionfilme
- F2: Musiksendungen, Liebes-, Serienfilme
- F3: Politische Information, sozialkritische Filme

Bereich I: Image/Kleidung

- I1: Modisch, geschmackvoll
- I2: Sexy, cool, verrückt, Durchblick, zum Liebhaberen

- I3: Unkompliziert, sportlich

Bereich G: Gruppierungen

- G1: Umwelt-, Friedensgruppen, Besetzer, Autonome
- G3: Punker, Rocker, Skins
- G4: Fußball-, Discofans

Zusätzlich seien noch die zum Score "MOT" zusammengefaßten Items zu den Fahrmotiven aufgezählt, die nur für den Führerscheinbesitzenden Teil der Stichprobe relevant sind, weshalb hier nur über diese Proband/innen der Reliabilitäts-koeffizient ermittelt wurde.

MOT: Fahrmotive

- V113: Ohne Nervenkitzel langweilig
 - V114: Andere abhängen ist gutes Gefühl
 - V115: Auf freier Strecke ausprobieren
 - V116: Persönliche Unfallgefahr gering
 - V117: Riskante Situation bewältigt: gutes Gefühl
 - V118: Bei Dunkelheit genau so schnell fahren möglich
 - V119: Was zeigen auf schwieriger Strecke
 - V120: Beim Autofahren etwas erleben wollen
- Cronbachs Alpha: 0,8107.

Insgesamt sind die Reliabilitäts-Koeffizienten mit Werten zwischen ca. 0,60 und 0,80 sehr zufriedenstellend, insbesondere angesichts der geringen Itemzahlen; nur der Score F2 (Musiksendungen, Liebes-, Serienfilme) weist mit fast 0,50 einen niedrigeren, aber durchaus akzeptablen Wert auf.

Inhaltlich weisen die hier ermittelten Faktoren gewisse Abweichungen von den bei der westdeutschen Untersuchung ermittelten Faktoren auf, die auf systemische Unterschiede der Lebensentwürfe und des damit verbundenen stilistischen Symbolgebrauchs vor dem Hintergrund unterschiedlicher gesellschaftlicher Kontexte hinweisen. Solche Unterschiede zeigen sich sowohl im Hinblick auf den Bereich der Freizeitaktivitäten, deren Wahl hochgradig von freizeitinfrastrukturellen Voraussetzungen abhängig ist, als auch im Hinblick auf Musikpräferenzen und symbolischen Selbsta Ausdruck, die bei der generationellen Einheit der 18-24jährigen jungen Erwachsenen im Osten der Bundesrepublik aufgrund der gesellschaftlich-historischen Hintergrundbedingungen in andere biographische Kontexte eingebettet sind.

2.4 Ermittlung von Lebens- und Freizeitstilgruppen

Zur Ermittlung von Lebens- und Freizeitstilgruppen wurden die n = 578 Probanden von insgesamt n = 640 Führerscheinbesitzer/innen, für die gültige

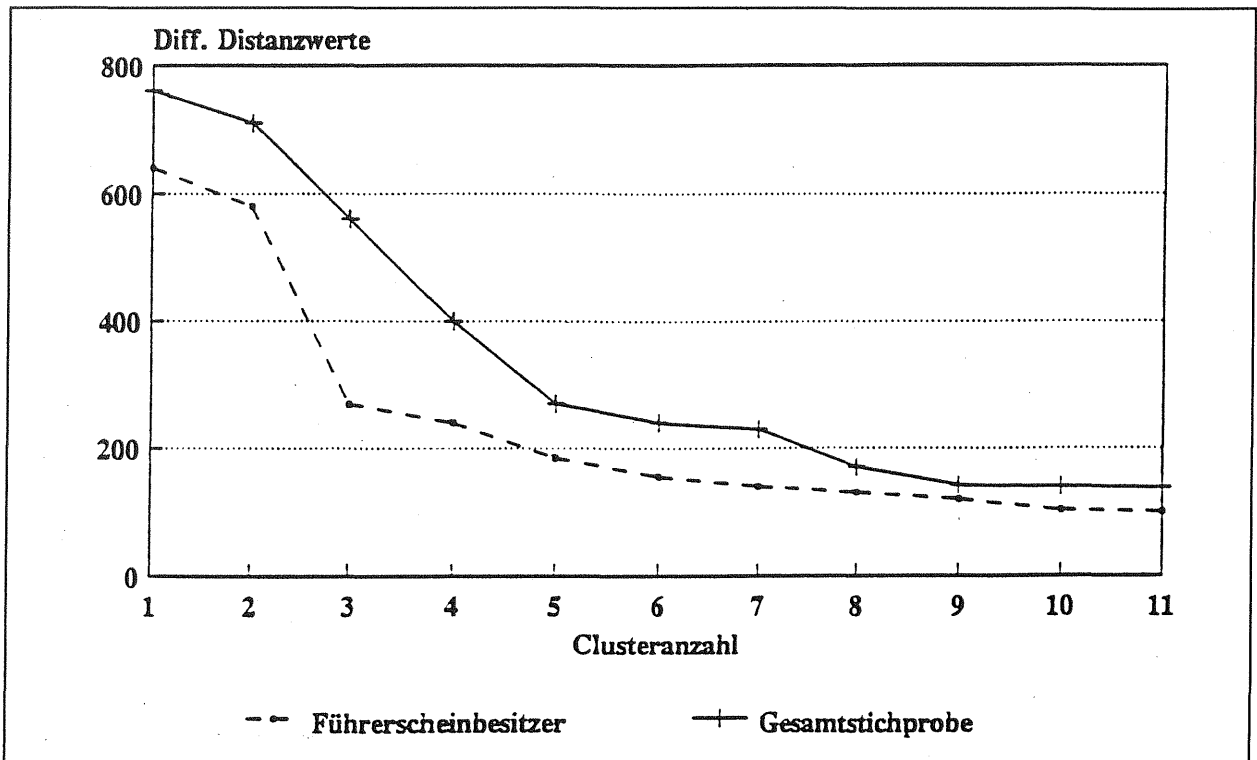


Abb. 15: Diff. Distanzwerte

Werte in allen Score-Variablen vorliegen, über die Summenscores der o.g. Stildimensionen clusteranalytisch untersucht. Dabei wurde in mehreren Schritten vorgegangen.

Zunächst wurde das hierarchisch-agglomerative Verfahren von WARD (1963) angewandt; die dabei ermittelten Clusterzentren - die Mittelwerte der Clustergruppen in den Scores - gingen im zweiten Schritt als Ausgangswerte in die Prozedur "Quick Cluster" ein, mit deren Hilfe die durch die Ward-Prozedur gefundene Gruppenzuordnung optimiert wurde.

Die Anzahl an Clustergruppen wurde auf Basis der Ward-Ergebnisse festgelegt. Diese Entscheidung ist stets heuristischer Natur, da durch eine feinere Partitionierung zwangsläufig eindeutiger Clusterzentren entstehen. Andererseits sinkt mit der Anzahl an Clustergruppen die Probandenzahl in den einzelnen Clustern; auch ist es inhaltlich oft wenig sinnvoll, eine große Zahl an Gruppen zu wählen. Eine Hilfe bei der Bestimmung der Gruppenanzahl ist das Struktogramm der Fehlerwerte, welches darstellt, inwiefern sich die Heterogenität der Gruppen bei steigender Gruppenanzahl verändert. So lässt sich ablesen, ab welcher Gruppenanzahl der Gewinn an Unterschiedlichkeit nicht mehr nennenswert zunimmt. Dies ist für die Gesamtstichprobe und die Führerscheinbesitzer/innen der folgenden **Abbildung 15** zu entnehmen.

Die Inspektion der Graphik legt die Entscheidung für fünf Cluster nahe; zwar ist bei den Führerscheinbesitzer/innen bereits nach drei Clustern ein Abflachen der Kurve zu erkennen, doch erscheint eine Dreier-Gruppierung aus inhaltlichen Erwägungen zu nivellierend.

2.4.1 Diskriminanzanalytische Überprüfung der Güte der Klassifikation

Zur Ermittlung der Güte der clusteranalytischen Gruppenbildung wurde eine Diskriminanzanalyse im Sinne der Kreuzvalidierung durchgeführt. Bei diesem Verfahren wird zunächst mit einem Teil der Probanden ein Zuordnungsmodell entwickelt, welches anschließend an den restlichen Personen getestet wird. Die Ergebnisse müssen in Relation zu den Zufallswahrscheinlichkeiten für die Zuordnung betrachtet werden; die maximale a-priori-Wahrscheinlichkeit beträgt hier $p = .30$.

Für die vorliegende Gruppe ergaben sich folgende Anteile richtig klassifizierter Personen:

Analysegruppe:	92,11%
Überprüfungsgruppe:	89,24%.

Die Güte der Zuordnung erscheint somit sehr zufriedenstellend. Der folgenden **Tabelle 1** ist die Gruppierung zu entnehmen.

DISCL	PREDICTED GROUP					ROW TOTAL						
	BY CLFS											
	CLFS											
	COUNT											
	PCT											
	TOT PCT	1I	2I	3I	4I	5I						
DISCL	1	158	2	4	5	6	175					
	I	90.3	I	1.1	I	2.3	I	2.9	I	3.4	I	
	I	95.8	I	1.4	I	5.1	I	3.9	I	8.8	I	
	I	27.3	I	.3	I	.7	I	.9	I	1.0	I	30.3
	2	2	134	13	3	2	154					
	I	1.3	I	87.0	I	8.4	I	1.9	I	1.3	I	
	I	1.2	I	97.1	I	16.5	I	2.3	I	2.9	I	
	I	.3	I	23.2	I	2.2	I	.5	I	.3	I	26.6
	3			62	2		64					
	I		I	96.9	I	3.1	I		I		I	
	I		I	78.5	I	1.6	I		I		I	
	I		I	10.7	I	.3	I		I		I	11.1
	4	2	2		117	5	126					
	I	1.6	I	1.6	I	92.9	I	4.0	I		I	
	I	1.2	I	1.4	I	91.4	I	7.4	I		I	
	I	.3	I	.3	I	20.2	I	.9	I		I	21.8
	5	3			1	55	59					
	I	5.1	I		I	1.7	I	93.2	I		I	
	I	1.8	I		I	.8	I	80.9	I		I	
	I	.5	I		I	.2	I	9.5	I		I	10.2
	COLUMN	165	138	79	128	68	578					
	TOTAL	28.5	23.9	13.7	22.1	11.8	100.0					

Tab. 1: Übereinstimmung zwischen Klassifikationsgruppenzuordnung (DISCL) und Clustergruppenzugehörigkeit (CLFS)

2.5 Beschreibung der Zielgruppe(n) in den Neuen Bundesländern

Im folgenden werden die fünf Lebens- und Freizeitstilgruppen junger Fahrer/innen in den neuen Bundesländern unter besonderer Berücksichtigung verkehrsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen beschrieben. Die Interpretation der Cluster erfolgt anhand standardisierter Mittelwerte (z-Transformation) der Faktorenscores.

Ob signifikante Zusammenhänge zwischen verkehrsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen als abhängige Variablen und Clusterzugehörigkeit als unabhängige Variablen vorliegen, wurde varianzanalytisch überprüft.

Zur Prüfung der Signifikanz von Gruppenunterschieden wurden Scheffe-Tests mit $p = 0.01$ durchgeführt. Ausführliche Varianzanalysen zu den Variablen

- V113 bis V120 (Fahr motive)
- z-Score "MOT" (Fahr motive)
- UNFTOT (Anzahl Unfälle total)
- V112 (Fahrleistung letztes Jahr)
- V86, ALKMOD0, ALKFRSO, ALKTOT (Variablen zum Alkoholkonsum) und
- ZU1 bis ZU6 (Scores über Zukunftsperspektiven)

liegen im Anhang Ost C vor.

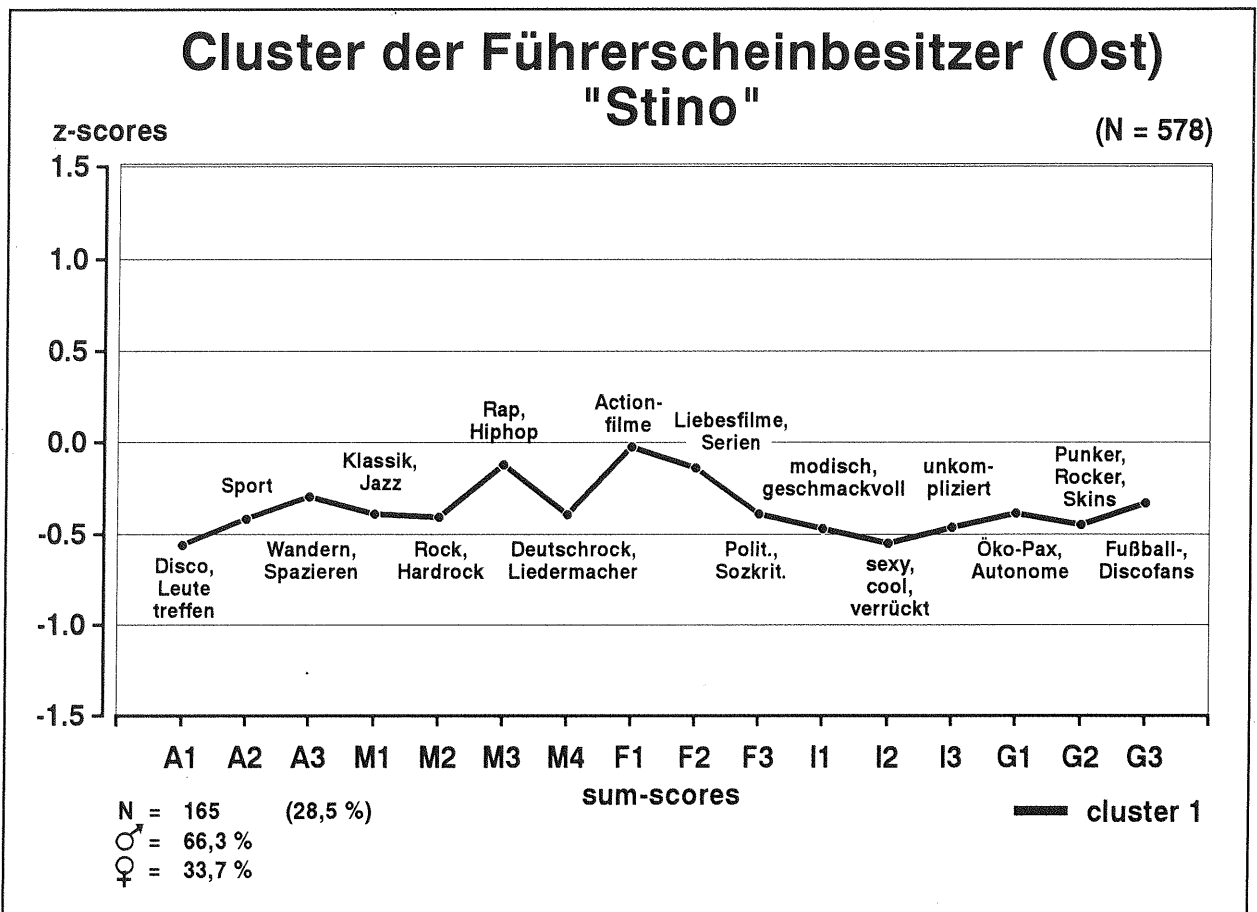


Abb. 16: Cluster der Führerscheinbesitzer (Ost) „Stino“

Ein Hauptunterschied zwischen der westlichen und östlichen Population besteht in der Größe des Risikokollektivs in den Neuen Bundesländern. Gemessen an verkehrssicherheitsabträglichen Fahrmotiven und anderen Faktoren, die mit einem erhöhten Fahrtrisiko einhergehen, erweisen sich 66% der Zielgruppe in den Neuen Bundesländern als ein besonderes Risikokollektiv, das aus drei Lebens- und Freizeitstilgruppen besteht.

2.5.1 Der "Stino"

Der "Stino" (Kürzel im Bereich der östlichen Bundesländern für den "Stink-Normalen") repräsentiert 28% der Zielgruppe in den Neuen Bundesländern und damit die größte östliche Stilgruppe. Das Stilprofil des "Stinos" ist in **Abb. 16** dargestellt. Er unterscheidet sich von allen anderen Stilgruppen durch sein völliges Desinteresse gegenüber allem, was normalerweise das Leben Jugendlicher bewegt.

Verglichen mit den anderen östlichen Stilgruppen zeigt diese Gruppe die höchste Ablehnung außerhäuslicher Freizeitaktivitäten mit sozialer Orientierung auf die Gruppe der Gleichaltrigen wie der Besuch von Diskotheken, Clubs, Leute treffen oder

etwas unternehmen ($z = -.56$), die innerhalb der Entwicklungspsychologie als allgemein charakteristisch für das Freizeitverhalten und -erleben im Jugendalter angesehen werden (vgl. z.B. GIEGLER 1982; SCHULZE 1985; TOKARSKI, SCHMITZSCHERZER 1985). Auch an den übrigen Freizeitaktivitäten partizipiert diese Gruppe nicht.

Die Ablehnung dieser Gruppe gilt weiterhin auch der Vielfalt aktueller Musikrichtungen. Gleiches gilt für das Gesamtspektrum aktueller Filmgenres. Unterhaltungs- und vor allem Informationsbedürfnisse, die als Indikator einer aktiven Auseinandersetzung mit sich selbst und der Umwelt gelten, sind innerhalb dieser Gruppe faktisch nicht vorhanden.

Im Bereich der symbolisch expressiven Selbstdarstellung definiert sich diese Gruppe ausschließlich negativ, und auch die vielfältigen Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur werden insgesamt negativ beurteilt.

Diese konsequent nihilistische Lebens- und Freizeitstilgruppe der Stinos findet auch nicht annähernd ein Pendant in vorliegenden Ergebnissen westlicher Lebensstilanalysen Jugendlicher. Über

motivationale und funktionale Hintergründe dieser Stilprägung geben die vorliegenden Daten wenig Aufschluß. Es scheint jedoch naheliegend, daß dieser Lebensstil das Ergebnis von Sozialisationserfahrungen unter spezifischen Systembedingungen darstellt, auf die ein großer Teil der generationellen Einheit jener 18 - 24jährigen Jugendlichen in den Neuen Bundesländern kollektiv durch Unauffälligkeit an der Oberfläche, gepaart mit Desinteresse, rigiden Verhaltensmustern und Rückzug auf sich selbst reagiert. Innerhalb dieser Gruppe dominieren männliche Jugendliche (66%), unter denen Arbeiter, einfache Angestellte, ehemalige LPG-Beschäftigte und Arbeitslose überproportional häufig vertreten sind.

2.5.2 Der "Dreher"

Dieser Gruppe gehören 24% der Zielgruppe an. Die Bezeichnung "Dreher" steht in der jugendkulturellen Sprache der östlichen Bundesländer für Personen, die einen "aufgedrehten", extravertierten Lebensstil zur Schau tragen. Die Konnotation dieses Begriffes beinhaltet aber auch die Komponente des Angebens.

Das Stilprofil dieser Gruppe ist **Abb. 17** zu entnehmen. Vertreter dieser Stilgruppe zeichnen sich durch eine hohe Outdoor- und Peergruppenorientierung ihres Freizeitverhaltens aus ($z = .32$). Im Bereich der aktiven Freizeitgestaltung weist der "Dreher" darüber hinaus das höchste aktive wie passive sportliche Engagement aller östlichen Stilgruppen ($z = .49$) auf.

Seine musikalischen Vorlieben gelten den Genres "Deutschrock und englische Liedermacher" ($z = .23$). Kaum Gefallen findet er dagegen an Rock, Hardrock und Heavy Metal ($z = .02$), die als betont maskuline musikalische Ausdrucksformen gelten. Seine Ablehnung gilt den Musikformen Klassik, Jazz und Blues ($z = -.24$).

Der "Dreher" weist die höchste Präferenz für Action-Filme jeder Form ($z = .60$) aber auch für Musiksendungen und "Seifenopern" ($z = .33$) auf. Mit der Ablehnung von Musikrichtungen, die eine intellektuelle Auseinandersetzung erfordern, korrespondiert auch die Ablehnung politischer Informationssendungen und sozialkritischer Filme ($z = -.14$).

Im Hinblick auf symbolisch expressive Selbstdarstellung erweist sich der „Dreher“ als ausgesprochener Sendbote. Er möchte seiner Umwelt vermitteln, daß er "sexy, cool und verrückt ist", über Durchblick verfügt und zum Liebhaber ist" ($z = .56$), daß er modebewußt ist ($z = .47$), sowie unkompliziert und sportlich ($z = .44$).

Im Bereich der Affinität zu Gruppierungen der Jugend- und Alternativkultur zeigt er die von allen Gruppen größte Nähe zu Fußball- und Disco-Fans ($z = .65$). Politisch alternativ orientierten Gruppen schenkt er dagegen kaum Aufmerksamkeit ($z = .01$), und Punkern, Rockern und Skins steht er eher negativ gegenüber ($z = -.06$).

Der "Dreher" ist die zweitgrößte Stilgruppe der Zielgruppe Ost. Auch innerhalb dieser Gruppe überwiegen männliche Angehörige mit einem Anteil von 74%. Durch seine häufige Wahrnehmung kommerzieller Vergnügungsangebote, die Vorliebe für Actionfilme, expressive Selbstdarstellung, die Nähe zu Fußball- und Discofans und die Meidung von Kommunikationsinhalten, die eine intellektuelle Auseinandersetzung erfordern, weist der "Dreher" einige Parallelen zu den westlichen Stilgruppen "Action- und Fantyp" auf. Er unterscheidet sich allerdings von diesen Gruppen einerseits durch seine hohe Präferenz für sportliche Aktivitäten und andererseits durch seine Unterbetonung von Machoelementen in den Bereichen Musik und Film.

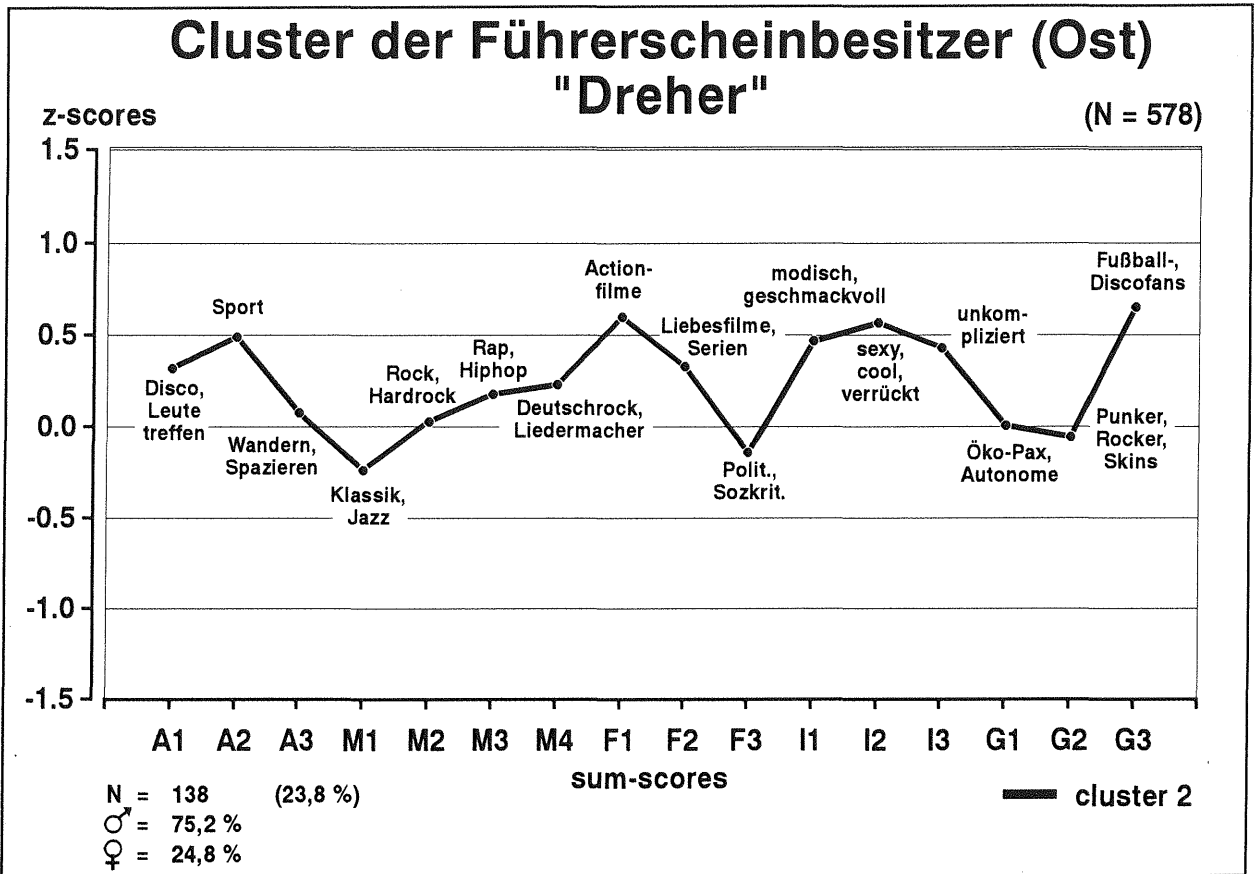


Abb. 17: Cluster der Führerscheinbesitzer (Ost) „Dreher“

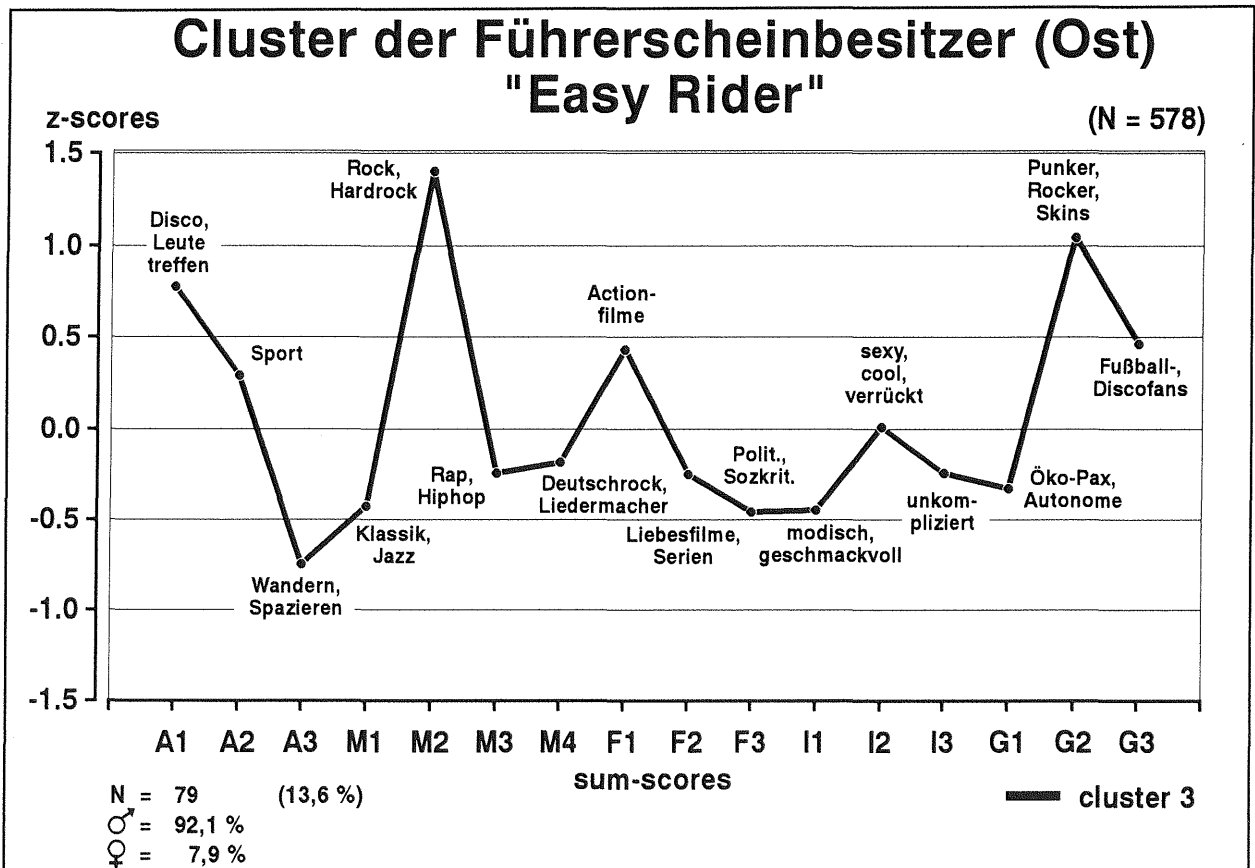


Abb. 18: Cluster der Führerscheinbesitzer (Ost) „Easy Rider“

2.5.3 Der "Easy Rider"

Der Film "Easy Rider" wurde für viele Jugendliche der ehemaligen DDR zum Mythos der unbegrenzten - motorisierten - Freiheit und der maskulin-hedonistischen Abgrenzung von der Erwachsenengesellschaft.

Abb. 18 veranschaulicht das Stilprofil des "Easy Rider". Deutliche, nach außen symbolisierte Abgrenzung von der Erwachsenengesellschaft und der Monotonie des Alltags ist auch das stilbildende Element dieser Gruppe, auf die ein Anteil von 14% der Zielgruppe entfällt, der sich als ausgesprochene Männerkultur präsentiert. Junge Frauen sind innerhalb dieser Gruppe mit einem Anteil von 8% nur marginal vertreten.

Identitäts- und gleichzeitig zusammengehörigkeitsstiftendes Merkmal dieser Gruppe ist die ausgesprochen hohe Vorliebe für Rock, Hardrock und Heavy Metal ($z = 1.4$). Alle anderen Musikrichtungen und insbesondere Klassik, Jazz und Blues ($z = -.43$) sind innerhalb dieser Gruppe restlos out.

Darüber hinaus weist der "Easy Rider" den insgesamt höchsten Grad außerhäuslicher Freizeitaktivitäten in Verbindung mit Peer-Kontakten auf, wobei Disco- und Clubbesuche im Vordergrund stehen ($z = .78$).

Relativ häufig geht er auch aktiven wie passiven sportlichen Aktivitäten nach ($z = .29$). In Cafeterias, Eisdielen, Pizzerias oder beim Wandern und Spaziergehen ist diese Gruppe dagegen nicht anzutreffen ($z = -.75$).

Diese Gruppe zeigt das zweithöchste Interesse an Action-Filmen ($z = .44$). Musiksendungen, Liebes- und Serienfilme ($z = -.26$) und insbesondere politische Informationsbeiträge wie sozialkritische Filme ($z = -.46$) werden abgelehnt.

Im Bereich der symbolisch expressiven Selbstdarstellung gibt sich diese Gruppe individualistisch nonkonform. Die symbolische Botschaft ihrer Kleidung und ihres Habitus besteht darin, sich extrem von der jugendlichen Allgemeinheit abzusetzen.

Innerhalb dieser Stilgruppe korrespondiert die Vorliebe für harte Musik mit der insgesamt höchsten Affinität zu den jugendkulturellen Gruppierungen Punks, Rocker und Skins, bei denen das Selbstideal des "starken Typen" im Vordergrund steht. Der "Easy Rider" fühlt sich auch zur Disco- und Fußballfan-Szene hingezogen ($z = .46$). Gruppen der Ökologie- und Friedensbewegung wie auch der politisch alternativen Szene werden dagegen abgelehnt ($z = -.32$).

Die Gruppe der "Easy Rider" ist die jüngste Stilgruppe ($M = 20.4$ Jahre), in der Lehrlinge und Schüler überrepräsentiert sind.

Durch die gleichzeitige, betonte Abgrenzung von der Erwachsenengesellschaft und von der Allgemeinheit der Altersgleichen, durch die deutliche Präferenz betont maskuliner Formen des Selbstausdrucks in Form von Musik und jugendkultureller Orientierung, beinhaltet der Lebens- und Freizeitstil des "Easy Riders" gewisse Ähnlichkeiten mit der westlichen Stilgruppe des "Kontra-Typs." Durch sein mangelndes Informationsbedürfnis und seine mangelnde Empathie für Gruppen der Ökologie- und Friedensbewegung und der politisch alternativen Szene unterscheidet er sich aber auch elementar vom "Kontra-Typ", der zudem die Affinität des "Easy-Riders" zu Fußball- und Disco-Fans, durch seine Stilbrille betrachtet, als disqualifizierend beurteilen würde.

2.6 Stilgruppenbezogene Gefährdungsfaktoren

Ein internationaler Vergleich der Ergebnisse der wenigen Untersuchungen zur Überprüfung des Zusammenhangs von Lebensstil und verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensformen (vgl. BIECHELER-FRETEL, 1989; LASTOVIK, 1989; SCHULZE 1990) läßt hohe Übereinstimmungen sowohl bezüglich der quantitativen Festlegung des Umfangs der Risikogruppe als auch bezüglich der berichteten Risikofaktoren erkennen. Der Anteil besonders gefährdeter Subsegmente der regionalen Zielgruppen verkörpert in den Untersuchungsländern jeweils nur eine Minorität des Gesamtkollektivs. Als Grund für das erhöhte Risiko wird nach den Ergebnissen dieser Untersuchungen übereinstimmend ein Bündel von Bedingungsfaktoren benannt, das am ehesten als Gefährdungstrias beschrieben werden kann. Diese besteht aus den Komponenten hohe freizeitbedingte nächtliche Exposition, häufiger und ausgiebiger Alkoholkonsum und psychologischer Mißbrauch des Fahrzeugs. Der psychologische Mißbrauch des Autos resultiert aus dem Drang der Befriedigung wichtiger persönlicher Bedürfnisse, wie z.B. dem Bedürfnis, ein gestörtes Selbstwertgefühl zu "reparieren" oder Langeweile zu überwinden. Gefährdung resultiert in diesem Sinne nicht aus diesen Bedürfnissen an sich, deren Befriedigung ein Muß ist, sondern lediglich daraus, daß versucht wird, diese Bedürfnisse beim Autofahren zu befriedigen. Für die Verkehrssicherheitsarbeit ergibt sich daraus die Aufgabe, der besonders gefährdeten Gruppe junger Fahrer funktionale Äquivalente der Befriedigung solcher Bedürfnisse aufzuzeigen, die nicht mit ei-

nem derart hohen Risiko verbunden sind. Da die Frage der Substituierbarkeit verkehrssicherheitsabträglicher Verhaltensweisen durch funktionale Äquivalente für die Verkehrssicherheitsarbeit von zentraler Bedeutung ist, wird in Teil 3: Folgerungen auf diesen Problemkontext gesondert eingegangen.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse aus den neuen Bundesländern weichen von dieser Übereinstimmung der Forschungsergebnisse jedoch sowohl hinsichtlich des Umfangs der Risikogruppe (66%) als auch hinsichtlich der Heterogenität der Risikoursachen ab.

	Cluster 1 „Stino“	Cluster 2 „Dreher“	Cluster 3 „Easy Rider“
Fahrleistung ¹⁾ während der letzten 12 Monate	3. -höchste (2.19)	höchste (2.33)	2. -höchste (2.28)
Unfallbeteiligte während der letzten 12 Monate (p = .00)	höchste (34,5 %)	2 -höchste (34.1 %)	3. -höchste (24.1 %)
Extramotive ²⁾ (p = .00)	- (- .19)	höchste (.50)	2. -höchste (.41)

1)
1 = < 5.000 km
2 = 5.000 - 9.999 km
3 = 10.000 - 14.999 km
4 = 15.000 - 19.999 km
5 = 20.000 - 29.999 km

2) z - Werte

Abb. 19: Verkehrsbezogene Merkmale

Eine eindeutige Sonderstellung hinsichtlich der Risikohintergründe nimmt die Gruppe der „Stinos“ ein. Die Angehörigen dieser Lebens- und Freizeitstilgruppe weisen prozentual die dieser Gruppe ist aber weder durch hohe Exposition, noch durch Freizeitgewohnheiten, die ein erhöhtes Fahrtrisiko beinhalten, ausgeprägten Alkoholkonsum oder durch das Streben nach Befriedigung von Extramotiven beim Fahren erklärbar. Die jährliche Fahrleistung dieser Gruppe, die im Durchschnitt nur knapp über 10 000 Km liegt, entspricht der durchschnittlichen Fahrleistung der Zielgruppe Ost (vgl. Abb. 19). Eine hohe freizeitbedingte nächtliche Exposition ist aufgrund des vorliegenden Freizeitprofils dieser Gruppe auszuschließen.

Verglichen mit den anderen Stilgruppen ist der Anteil der Personen, die mehrmals pro Woche oder täglich Alkohol konsumieren, am zweitge-

ringsten und bezogen auf die Trinkmenge, die bei Trinkgelegenheiten an Wochentagen durchschnittlich 2,9 TE und an Wochenendtagen durchschnittlich 4,6 TE beträgt, zeigen Stinos ein eher unauffälliges Trinkverhalten (vgl. Abb. 20).

Cluster	1	2	3	4	5
Trinkhäufigkeit:					
- mehrmals/Woche	22,0%	26,3%	46,8%	24,4%	17,6%
- täglich	4,3%	7,3%	3,8%	3,1%	1,5%
- Summe	26,3%	33,6%	50,6%	27,5%	19,1%
Alkohol in TE:					
- wochentags (p = ,00)	2,9	3,5	5,3	2,9	1,6
- wochenende (n = ,00)	4,6	7,4	10,3	5,4	3,2

Abb. 20: Alkoholsomsum

Psychologischer Mißbrauch des Fahrzeuges in Form der Befriedigung sogenannter Extramotive (vgl. NÄÄTÄNEN & SUMMALA, 1976) spielt bei dieser Gruppe ebenfalls keine Rolle. Der Gesamtmittelwert solcher Motive beträgt für diese Gruppe -.19 (vgl. Abb. 21). Damit trifft für die Erklärung des hohen Unfallrisikos dieser Gruppe keiner der Faktoren zu, die von der einschlägigen Literatur zum Problembereich „high risk groups“ unter jungen Fahrern in westlichen hochmotorisierten Ländern als Hauptrisikofaktoren benannt werden.

Für die Erklärung des hohen Unfallrisikos dieser Gruppe können daher derzeit lediglich Hypothesen formuliert werden, die einer weiteren empirischen Klärung bedürfen. Mögliche Risikoursachen könnten daraus resultieren, daß die Angehörigen dieser Gruppe der Komplexität der sprunghaft veränderten verkehrlichen Rahmenbedingungen nur mit einem beschränkten und starren individuellen Repertoire an Lösungsmustern begegnen können, aber lebensstilbedingt jede Form der Auseinandersetzung mit der Angemessenheit ihres verkehrlichen Handlungsrepertoires meiden.

Die Hintergründe des Verkehrssicherheitsrisikos der Stilgruppen der "Dreher" und der "Easy Rider" entsprechen dagegen vom Grundsatz her den Faktoren, die für das Risiko besonders gefährdeter westlicher Stilgruppen verantwortlich sind.

Wie bei den besonders gefährdeten westlichen Stilgruppen vereint sich auch in den Angehörigen der Lebens- und Freizeitstilgruppe der "Dreher" die Trias der Gefährdungsbedingungen hohe Exposition, häufiger freizeitbedingter Alkoholkonsum und starker psychologischer Mißbrauch des Autos.

Extramotive	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Cluster 4	Cluster 5
Autofahren ohne Nervenzitter langweilig	1.7	2.3 sign. v. 5,1,4	2.2 sign. v. 5,1,4	1.7	1.6
gutes Gefühl, andere abzuhängen	1.7	2.1 sign. v. 5,4	2.4 sign. v. 5,4,1	1.6	1.4
auf freier Strecke ausprobieren	2.2	2.8 sign. v. 5,4,1	2.7 sign. v. 5,4	2.1	2.1
pers. Unfallgefahr gering	1.9	2.0	2.0	1.6	1.7
gut fühlen, wenn riskante Situation bewältigt	2.0	2.5 sign. v. 1	2.4	2.4	2.3
bei Dunkelheit genauso schnell fahren	1.6	1.9	1.8	1.7	1.6
was zeigen auf schwieriger Strecke	1.4	1.7 sign. v. 5,1,4	1.8 sign. v. 5,1,4	1.4	1.3
beim Autofahren etwas erleben wollen	1.8	2.5	2.4	1.8	1.6
Motive gesamt	- .19	.50	.42	- .27	- .32

Abb. 21: Extramotive

Diese Gruppe weist die höchste jährliche Fahrleistung innerhalb der Zielgruppe Ost auf (vgl. Abb. 19), die jedoch mit 10.000 bis 15.000 Km im Jahresdurchschnitt - verglichen mit den jungen Fahrern/innen in den westlichen Bundesländern - immer noch relativ bescheiden ausfällt. Aufgrund stilgruppenbedingter Freizeitpräferenzen (häufigste Wahrnehmung kommerzieller Vergnügungsangebote) finden darüber hinaus viele nächtliche Freizeitfahrten statt.

Mit einem Gruppenanteil von 7% weist diese Gruppe darüber hinaus den höchsten Anteil an Personen auf, die täglich Alkohol konsumieren. Hinzu kommt ein weiteres Viertel (26%) der Angehörigen dieser Stilgruppe, das angibt, mehrmals pro Woche Alkohol zu trinken. Häufiges Trinken ist innerhalb dieser Stilgruppe gleichzusetzen mit für östliche Verhältnisse hohen Trinkmengen. Mit durchschnittlich 3.5 TE bei Trinkgelegenheiten an Wochentagen und 7.4 TE an Wochenendtagen weist diese Gruppe die zweithöchste Trinkmenge auf (vgl. Abb. 20).

Eine besonders sicherheitsabträgliche Facette des extravertierten, stets um Selbstbestätigung ringenden Stils dieser Gruppe, ergibt sich aus der Befriedigung von Extramotiven beim Autofahren. Die Mitglieder dieser Gruppe weisen die höchsten

Mittelwerte für Bedürfnisse nach thrill- und sensationseeking, Selbsttestung und Imponieren beim Fahren auf (vgl. Abb. 21).

Die Lebens- und Freizeitstilgruppe der "Dreher" weist die zweithöchste Unfallbeteiligung innerhalb der Zielgruppe Ost auf. 34% ($p = .00$) der Angehörigen dieser Stilgruppe waren während der letzten 12 Monate an einem Unfall beteiligt (vgl. Abb. 19).

Die Stilgruppe der "Easy Rider" weist die zweithöchste jährliche Fahrleistung innerhalb der östlichen Zielgruppe auf (vgl. Abb. 19). Bedingt durch ihr Freizeitprofil dürften darin viele Nachtfahrten enthalten sein.

Die Stilgruppennorm fordert vom "Easy Rider" dezidierte Männlichkeit. Macho-Typen-Gebaren markiert innerhalb dieser Gruppe den Status, den ein Mitglied innehat. Hierzu gehört auch der Alkoholkonsum, bei dem der "Easy Rider" seinen Mann steht. 47% der Angehörigen dieser Gruppe trinken mehrmals pro Woche Alkohol und 4% täglich. Diese Gruppe weist neben der höchsten Trinkfrequenz auch die höchsten durchschnittlich konsumierten Trinkmengen auf. Bei Trinkgelegenheiten an Wochentagen werden durchschnittlich 5.3 TE konsumiert, an Wochenendtagen sogar 10.3 TE (vgl. Abb 20).

Bestätigung suchen die Vertreter dieser Stilgruppe auch beim Autofahren, wobei im hohen Maße Extramotive ausgelebt werden (vgl. Abb. 21). Insgesamt weist diese Gruppe die zweithöchsten Mittelwerte bei diesen Fahrmotiven auf ($z = .42$).

Rund jeder vierte Angehörige dieser Stilgruppe (24%) war während der letzten 12 Monate an einem Unfall beteiligt. Damit weist der "Easy Rider" die insgesamt dritthöchste Unfallverwicklung auf (vgl. Abb. 19).

2.7 Sicherheitsorientierte Stilgruppen

Neben den drei besonders gefährdeten Lebens- und Freizeitstilgruppen wurden zwei Gruppen ermittelt, deren Sicherheitsrisiko dem "normalen" Einsteigerrisiko entspricht.

2.7.1 Der "kritische, engagierte Typ"

Auf diese Lebens- und Freizeitstilgruppe entfallen 22% der Pkw-Führerscheinbesitzer/innen in den Neuen Bundesländern. Das Stilprofil dieser Gruppe ist Abb. 22 zu entnehmen.

Das Charakteristische dieser Stilgruppe ist die Ablehnung konsumorientierter Aspekte der Freizeit

und die Präferenz für intellektuelle Auseinandersetzung. Die Angehörigen dieser Gruppe zeichnen sich durch Interessenvielfalt aus.

Sie bringen der Rezeption anspruchsvoller Musik ($z = 1.02$) und Deutschrock und Liedermachern ($z = .73$) sowie Soul, Reggae, Rap, Hiphop und Wave ($z = .39$) das insgesamt höchste Interesse entgegen. Rock, Hardrock und Heavy Metal lehnen sie dagegen ab.

Sie zeichnen sich ferner durch das insgesamt höchste Interesse an politischen Informationssendungen und sozialkritischen Filmen ($z = .75$) aus, das für die Mehrheit der befragten Jugendlichen in den Neuen Ländern untypisch ist. Ihre Ablehnung gilt dagegen Action-Filmen ($z = -.55$) und Seifenopern ($z = -.17$).

Mit ihrer Kleidung und ihrem Habitus in der Öffentlichkeit wollen sie keine auffällige Botschaft verbinden. Allenfalls möchten sie im bescheidenen Umfang demonstrieren, daß sie Geschmack besitzen und wissen, was modisch angesagt ist ($z = .06\%$).

Keineswegs unwichtig ist für diese Gruppe auch der Besuch von Discos und Clubs, spontanen Un-

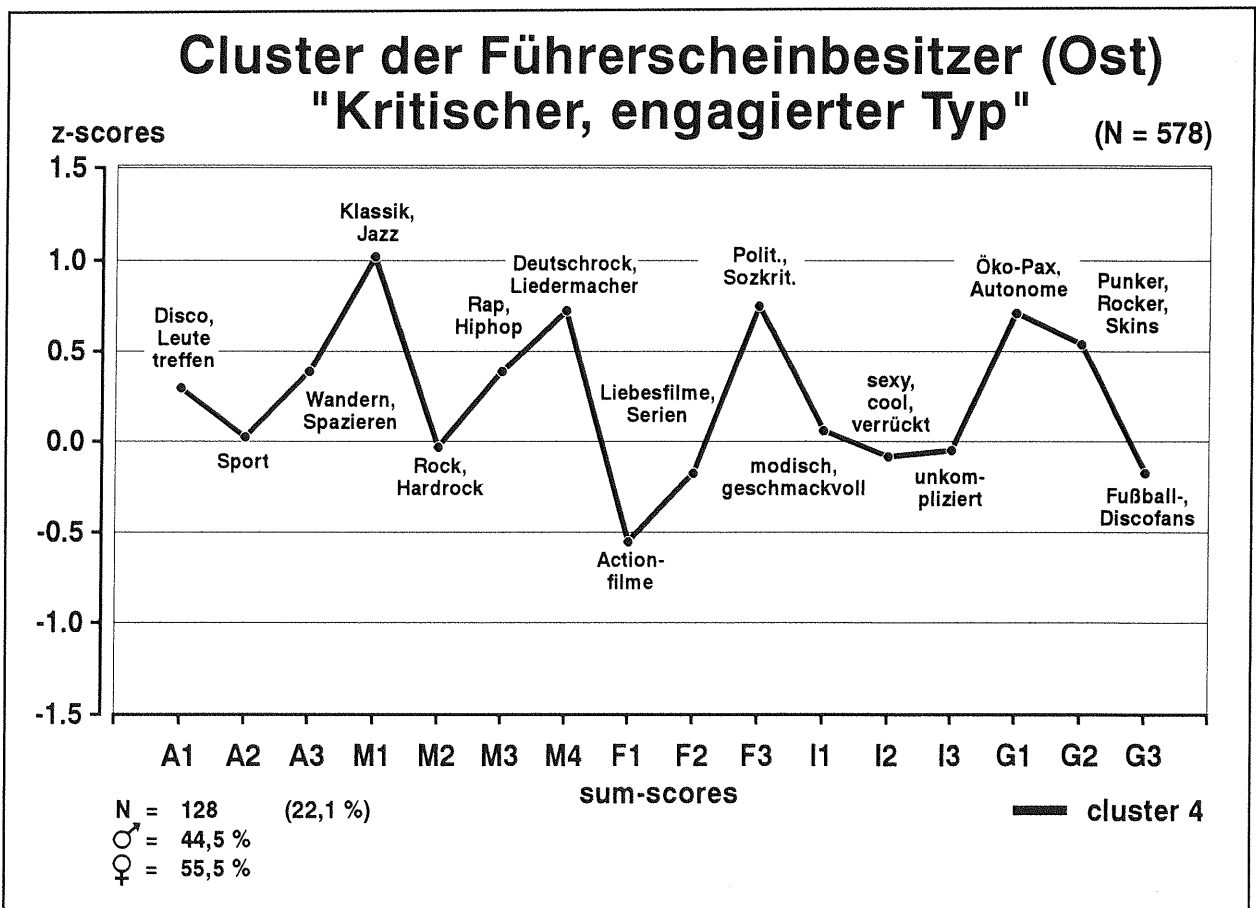


Abb. 22: Cluster der Führerscheinbesitzer (Ost) „Kritischer, engagierter Typ“

ternehmungen und das Kennenlernen neuer Leute ($z = .30$) sowie der Besuch von Cafes u.ä. oder das Wandern und Spazierengehen ($z = .39$). Das Interesse an sportlichen Aktivitäten ist dagegen eher gering ausgeprägt ($z = .02$).

Die Angehörigen dieser Gruppe zeigen die höchste Nähe zu Gruppen der Ökologie- und Friedensbewegung, Autonomen und Hausbesetzern ($z = .71$). Auch Punks, Rockern und Skins gilt ihre Sympathie ($z = .54$). Disco- und Fußballfans lehnen sie dagegen ab ($z = -.17$).

Der Lebens- und Freizeitstil des "kritischen, engagierten Typs" konzentriert sich im wesentlichen auf die Beschaffung und Weitergabe von Informationen. Letztere bezieht sich auf das Kommunizieren politischer und moralischer Vorstellungen, worin KAPLAN eine wesentliche Funktion der kulturellen Freizeitverbringung sieht (vgl. 1960, 203).

Der kritische, engagierte Lebens- und Freizeitstil wird überwiegend von weiblichen Jugendlichen vertreten, die innerhalb dieser Gruppe mit einem Anteil von 56% deutlich überrepräsentiert sind (38% in der Cluster-Gesamtheit). Angehörige höherer Bildungsgruppen (Studenten: 28% vs. 18% und Höhere Angestellte, PGH-Bedienstete und Selbstständige: 18% vs. 13% in der Cluster-Gesamtheit)

sind innerhalb dieser Stilgruppe besonders häufig vertreten.

Der "kritische, engagierte Typ" weist die zweitniedrigste durchschnittliche jährliche Fahrleistung auf (vgl. Abb. 19). Das Autofahren dient dieser Gruppe in erster Linie funktionalen Aspekten. In der Summe (vgl. Abb. 21) zeigt diese Gruppe die zweitniedrigste Ausprägung von Extramotiven ($z = -.27$). Verglichen mit den anderen Stilgruppen wird eher seltener Alkohol getrunken. Dennoch geben innerhalb dieser Gruppe 24% an, mehrmals pro Woche Alkohol zu trinken. Die durchschnittliche Trinkmenge beträgt bei einer Trinkgelegenheit an Wochentagen 2.9 TE und bei Trinkgelegenheiten an Wochenendtagen 5.4 TE (vgl. Abb. 20). Mit einem Anteil von 23% Unfallbeteiligten weisen die Angehörigen dieser Gruppe die zweitniedrigste Unfallverwicklung der Cluster-Gesamtheit auf.

2.7.2 Der "modebewußte Typ"

Auf die Lebens- und Freizeitstilgruppe des "modebewußten Typs" entfallen 12% der Zielgruppe. Mit einem Anteil von 78% weiblicher Angehöriger sind junge Frauen innerhalb dieser Gruppe insgesamt am häufigsten vertreten. Das Stilgruppenprofil ist Abb. 23 zu entnehmen.

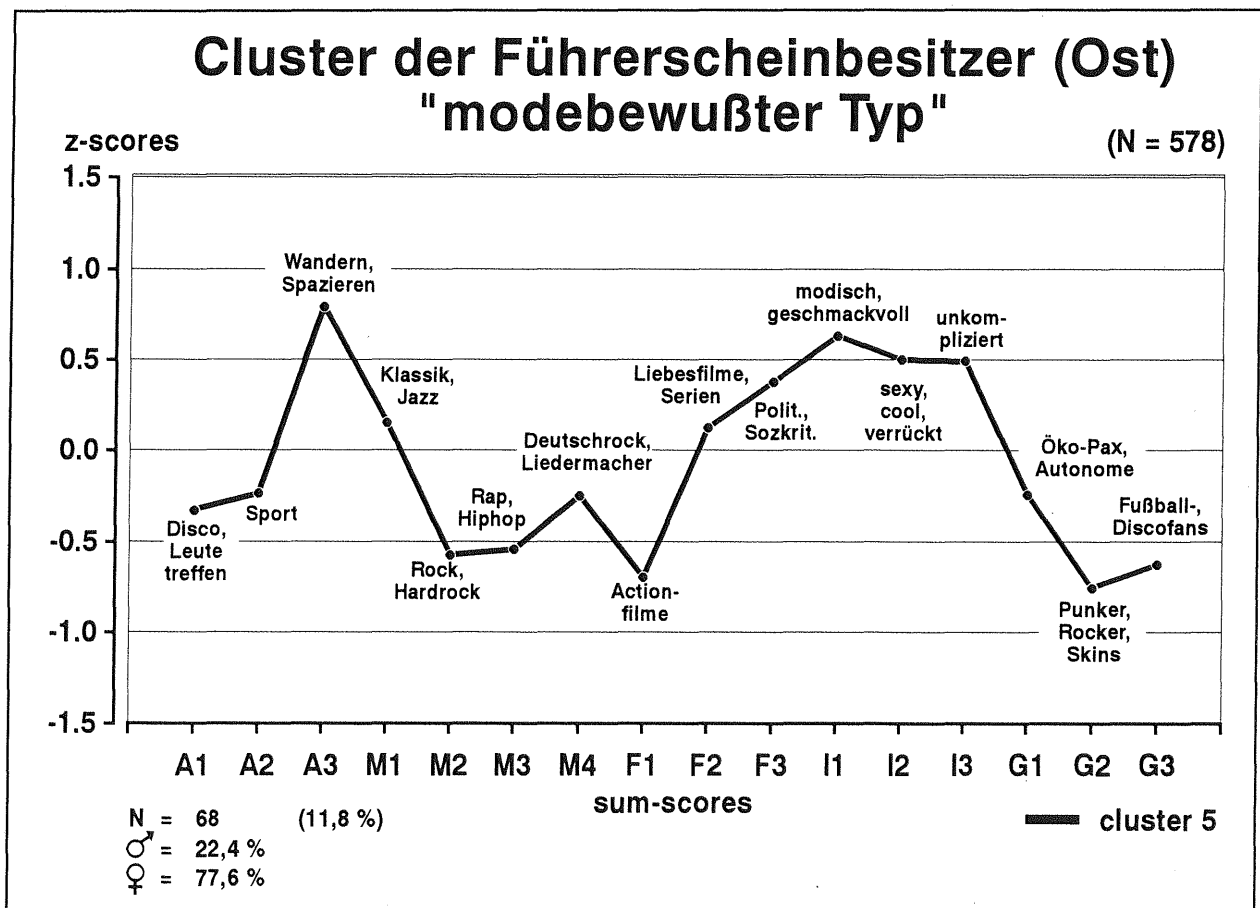


Abb. 23: Cluster der Führerscheinbesitzer (Ost) „modebewußter Typ“

Von allen Stilgruppen ist der „modebewußte Typ“ am häufigsten in Cafés, Eisdielen, Pizzerien u.ä. sowie beim Wandern und Spaziergehen anzutreffen ist ($z = .79$). Besuche von Clubs und Diskotheken ($z = -.33$) oder Sport ($z = -.23$) sind in dieser Gruppe dagegen nicht angesagt.

Die musikalischen Vorlieben dieser Gruppe beschränken sich auf ein mäßiges Interesse an Klassik, Jazz und Blues ($z = .16$). Alle weiteren Musikrichtungen finden keinen Zuspruch.

Im Bereich der Fernsehrezeption dominiert das Interesse an politischer Information und sozialkritischen Filmen ($z = .38$) gefolgt von einem deutlich geringeren Interesse an Musiksendungen, Liebesfilmen und Serien ($z = .13$). Action-Filme stoßen dagegen auf massive Ablehnung.

Bezüglich symbolisch expressiver Selbstdarstellungstendenzen ist der "modebewußte Typ" wie der der zuvor dargestellte "Dreher" von seiner Intention her die Inkarnation einer Message.

Die Angehörigen dieser Stilgruppe legen insgesamt den höchsten Wert darauf, ihrer Umwelt zu vermitteln, daß sie in Sachen Mode wissen, wo es derzeit lang geht und einen guten Geschmack besitzen ($z = .63$). Sie möchten ihrer Umwelt vermitteln, daß sie sexy, cool und verrückt sind, Durchblick haben und zum Liebhaben sind ($z = .51$). Weiterhin legen sie Wert darauf, Unkompliziertheit und Sportlichkeit auszudrücken ($z = .50$). Gegenüber Gruppen der Jugend- und Alternativkultur nehmen sie ausnahmslos einen negativen Standpunkt ein.

Die Personen dieser Lebens- und Freizeitstilgruppe haben das höchste Durchschnittsalter. Sie entstammen überproportional häufig der Berufsgruppe höherer Angestellte, PGH-Bediensteter und Selbständiger (27%) und verfügen nach dem "Stino" über das zweithöchste monatliche Einkommen.

Vertreter dieser Gruppe weisen die insgesamt niedrigste jährliche Fahrleistung auf (vgl. Abb. 19). Mit einem Anteil von 18% sind Personen, die mehrmals pro Woche Alkohol trinken in dieser Stilgruppe insgesamt am wenigsten vertreten und mit einem durchschnittlichen Konsum von 1.6 TE bei Trinkgelegenheiten an Wochentagen und 3.2 TE an Wochenendtagen zeigen die Angehörigen dieser Stilgruppe den insgesamt niedrigsten durchschnittlichen Alkoholkonsum (vgl. Abb. 20).

Wie bei der Lebens- und Freizeitstilgruppe des "kritischen, engagierten Typs" hat die Dominanz weiblicher Angehöriger dieser Stilgruppe einen deutlichen positiven Einfluß auf die Einstellung

zum Autofahren. Die Mitglieder dieser Gruppe befriedigen im geringsten Umfang Extramotive beim Fahren ($z = -.32$) und weisen mit einem Anteil von 19% Unfallbeteiligten während der letzten 12 Monate die insgesamt geringste Unfallbeteiligung auf.

2.8 Diskussion der Ergebnisse

Zur Klärung des Zusammenhangs von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten wurden zeitversetzt in den alten und neuen Bundesländern zwei empirische Untersuchungen durchgeführt. Die Ausgangshypothesen beider Analysen lauteten, daß es identifizierbare Teilsegmente junger Fahrer/innen gibt, die zu Gruppen mit gleichen bzw. ähnlichen Lebensstilen zusammengefaßt werden können, und daß die Zugehörigkeit zu solchen Stilgruppen mit verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen konfundiert ist.

Innerhalb der Jugendkultur können Lebens- und Freizeitstilgruppen nach modischen, musikalischen und filmischen Vorlieben, nach Freizeitinteressen, Trink- und Konsumgewohnheiten, nach ihrer Stellung zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur und der Art und Weise, wie sie ihre Selbstdarstellung inszenieren, unterschieden werden (vgl. SCHULZE 1985).

Die Ergebnisse der beiden empirischen Untersuchungen bestätigen diese Hypothesen. Unter Berücksichtigung relevanter freizeitspezifischer und jugendkultureller Dimensionen der Lebensphase junger Leute wurden in den alten Bundesländern sieben und in den neuen Bundesländern fünf Lebens- und Freizeitstilgruppen klassifikatorisch ermittelt. Allein die hohe Anzahl dieser unterschiedlichen Gruppen mit eigenen Verhaltensordnungen belegt bereits die Heterogenität der Zielgruppe.

Wie die Ergebnisse beider Studien bestätigen, üben Lebens- und Freizeitstile einen entscheidenden Einfluß auf das Unfallrisiko junger Verkehrsteilnehmer aus. Zwischen der Zugehörigkeit zu solchen Lebens- und Freizeitstilgruppen und verkehrsbezogenen Einstellungen, Motiven und Verhaltensweisen bis hin zur Unfallverwicklung ($p = .01$) wurden eindeutige Zusammenhänge festgestellt.

Gemessen an verkehrssicherheitsgefährdenden Extramotiven (Spannungssuche, Selbstdarstellung, Imponierenwollen, Dampfablassen) und anderen Faktoren, die mit einem erhöhten Fahrtrisiko einhergehen (häufige und ausgedehnte Nachtfahrten, Freizeit- und Alkoholkonsumgewohnheiten), erwies sich im Westen wie im Osten lediglich ein Teilsegment der Zielgruppe als ein besonderes Risikokollektiv. Vergleicht man jedoch die prozen-

tualen Anteile dieser Risikokollektive an den Gesamtzielgruppen West und Ost, so fallen zum Zeitpunkt der Erhebung deutliche Unterschiede auf. Mit 66% ist der Anteil besonders gefährdeter junger Fahrer/innen im Osten doppelt so hoch wie im Westen (30%). Inwieweit sich diese Differenzen zwischenzeitlich nivelliert haben, müssen beabsichtigte Folgeuntersuchungen zeigen.

Erwartungsgemäß dominieren innerhalb dieser besonders gefährdeten Stilgruppen männliche junge Leute, die im Westen zwischen 70 und 80 % und im Osten sogar zwischen 66 und 92% der Angehörigen dieser Gruppen ausmachen. Dieses überproportional hohe Risiko männlicher Fahranfänger dokumentiert sich weltweit in den Unfallanalysen. Die Bedingungen des erhöhten Unfallrisikos junger Männer werden in geschlechtsspezifischen Einstellungen zum Auto sowie in geschlechtsspezifischen Unterschieden der subjektiven Erfahrungsbildung - insbesondere der Bewertung von Unfallereignissen (vgl. Kap. 2.3) - gesehen. Für die dargestellten geschlechtsspezifischen Unterschiede sind wiederum geschlechtsspezifische Sozialisationskontexte verantwortlich, die ihre Wurzeln in normativen geschlechtsspezifischen Erziehungsmustern haben. Gegenüber Jungen werden Mädchen sehr früh zu selbständigen und selbstverantwortlichem Handeln erzogen. Wenn z.B. ein kleines Mädchen durch die Wohnung tobt und sich dabei an einer Tischkante stößt, wird die Reaktion der Eltern darauf mit hoher Wahrscheinlichkeit darin bestehen, daß man dem Mädchen vermittelt, "es müsse besser auf solche Gegenstände, die sich in der Wohnung befinden, aufpassen". In der gleichen Situation wird man dagegen einem kleinen Jungen mit hoher Wahrscheinlichkeit vermitteln, "wie blöde es ist, daß ihm ausgerechnet dieser dumme Tisch im Wege stehen muß". Im Falle des kleinen Mädchens wird durch derartige elterliche Reaktionen sehr eine "internale", im Falle des kleinen Jungen aber "externale Kontrollüberzeugung" verstärkt. "Internale Kontrollüberzeugungen" eines Individuums führen im Rahmen seiner Verkehrsbeteiligung zu der Grundüberzeugung, daß Unfälle oder kritische Verkehrssituationen durch eigenes antizipatorisches Handeln kontrollierbar und damit vermeidbar werden. "Externale Kontrollüberzeugungen" führen dagegen zu einer fatalistischen Grundeinstellung. Unfälle resultieren aus dieser Bewertungsperspektive aus nicht kontrollierbaren Ereignissen, die von außen an das Individuum herangetragen werden.

Wie subtil solche normativen geschlechtsspezifischen Kontexte auch über Medien transportiert werden, kann man sich am Beispiel des Films verdeutlichen. Da ein Filmregisseur wenig Zeit für

das Erzählen von Hintergrundgeschichten verwenden kann, muß er sich der Symbolik von Bildern bedienen. Damit diese Bilder aber auch von allen Rezipienten gleichermaßen verstanden werden, muß ein hoher Grad gesellschaftlicher Übereinkunft über spezifische Sachverhalte vorausgesetzt werden können. Daß ein derart hoher Grad der Übereinkunft über die Deutung der symbolischen Bedeutung des geschlechtsspezifischen Alkoholkonsums besteht, darf als gegeben angesehen werden. Denn, wenn ein Filmemacher sich des Symbols "Alkohol trinken" bei einem männlichen Akteur bedient, vermittelt er uns, daß dieser Mann der Vertreter eines erfolgreichen Lebensstils ist, der jedes Problem mit Cleverness, Mut und Kraft löst und im Verlaufe der Handlung sicherlich auch noch die attraktivste Frau des ganzen Films abkriegt. Läßt der gleiche Filmemacher dagegen eine Darstellerin zum Alkohol greifen, will er uns ein eher negatives Image dieser Frau vermitteln, das darin bestehen mag, daß sie Probleme hat oder infolge eines in der Regel selbst verschuldeten sozialen Abstiegs an Prestige verloren hat.

Betrachtet man vor diesem Hintergrund die Problematik der Trunkenheitsfahrten, bei denen primär Männer im Vordergrund stehen, so wird die männliche Dominanz im Lichte des gesellschaftlichen Kontextualismus von Entwicklung transparent. Da ein und das selbe Symbol in Abhängigkeit vom Geschlecht desjenigen bzw. derjenigen, der bzw. die es verwendet, gesellschaftlich so unterschiedlich interpretiert wird, fällt es nicht schwer nachzuvollziehen, warum heranwachsende Männer sehr leicht ein positives, das Selbstwertgefühl erhöhende Bild vom Alkoholkonsum internalisieren können, heranwachsende Frauen dagegen Schwierigkeiten haben dürfen, umfangreichen Alkoholkonsum in ihr Selbstwertgefühl zu integrieren.

Weil junge Männer insgesamt in allen Lebensbereichen andere und häufig größere Integrationsprobleme aufweisen als junge Frauen, wird im Gesundheitssektor aktuell vermehrt die Notwendigkeit geschlechtsspezifischer Interventionsprogramme diskutiert. Für den Bereich der Sozialarbeit entwickelte WOLTRING (1993) ein spezielles Konzept neuer Strategien und Methoden geschlechtsspezifischer Erziehung im Rahmen der Sozialarbeit für männliche Jugendliche und Erwachsene.

Für den Bereich der Verkehrserziehung und Aufklärung erscheinen geschlechtsspezifische Interventionsprogramme vor dem Hintergrund der berichteten empirischen Ergebnisse als zu undifferenziert und daher unterdimensioniert, da sie der Heterogenität innerhalb der Problemgruppe nicht Rechnung tragen. Erfolgsversprechender dürfte

dagegen die Einführung differentieller Interventionsstrategien sein, auf die in **Kap. 3** näher eingegangen wird.

Der überwiegende Teil der Angehörigen des Risiko-Kollektivs entstammt eher niedrigen Bildungsgruppen. Zwischen 30 und 40 % der jungen Erwachsenen, die zu den besonders gefährdeten Gruppen im Westen zu zählen sind, gehören betont männlichen Berufsgruppen (Metall, Bau) an. Dieses Ergebnis validiert das Ergebnis der Analyse von Disco-Unfällen, nach dem die Angehörigen dieser Berufsgruppen unter den Verursachern von Disco-Unfällen dreimal so hoch vertreten waren wie der bevölkerungsstatistische Anteil der Altersgruppe an den entsprechenden Berufsgruppen (vgl. MARTHIENS & SCHULZE 1989).

Konzentrationen von Maßnahmen für diese Gruppen auf die entsprechenden beruflichen Ausbildungszweige, die eine Kooperation mit Berufsschulen und Ausbildungsstätten erforderlich machen würden, könnten entscheidend dazu beitragen, Streuungsverluste auf der Maßnahmenebene zu reduzieren.

Neben den berichteten Unterschieden in der Größe der jeweiligen Risikokollektive sind auch qualitative Unterschiede in der Ausgestaltung westlicher und östlicher Stile festzustellen, die auf Unterschiede der verschiedenen historisch-kulturell geprägten Sozialisationsbedingungen in den beiden Teilen Deutschlands zurückzuführen sind. Die Kontextualität der Entwicklung von Lebensstilen (vgl. **Kap. 2.1**) wurde in der Gesundheitsforschung bereits mehrfach belegt.

MÜLLER & SPINATSCH (1988) sprechen in diesem Zusammenhang von "kulturspezifischen Codes". Innerhalb der drei linguistischen Hauptsprachräume der Schweiz ermittelten sie signifikante Unterschiede der Lebensstile Jugendlicher. Diese kulturell bedingten Unterschiede wurden sowohl im Hinblick auf die Strukturierung von Zeit und Raum im alltäglichen Leben als auch im Hinblick auf den Grad der innerpsychischen Spannung festgestellt. Die Autoren vermuten, daß kulturspezifische Codes nicht nur eine entscheidende Rolle bei der Wahl intra- und extrapersoneller Anpassungsstrategien spielen, sondern daß auch die Wahl spezifischer Arten der Anpassung wie Rauchen, Alkoholkonsum und Selbstmedikation zu einem bedeutenden Grad kulturell geprägt ist.

HAGGERTY (1977), der die Annahme vertritt, daß die Gesundheit eines Menschen sehr stark von seinem Lebensstil abhängt, zieht als Beispiel für die Kontextualität der Entwicklung von Lebensstilen den frappierenden Unterschied der Todesraten ei-

ner jeden Alterskohorte zwischen Einwohnern von Utah und Nevada heran. In der Altersgruppe der 40 bis 49jährigen liegt die Todesrate in Nevada um die Hälfte höher als in Utah; und dies, obwohl sich die beiden US-Bundesstaaten in vieler Hinsicht vergleichen lassen (Klima, Einkommensstruktur, Ausbildung, Urbanisierungsgrad, Quote der Ärzte und Krankenhausbetten pro Einwohner).

Der entscheidende Unterschied ist seiner Auffassung nach auf den mormonischen, enthaltsamen Lifestyle in Utah zurückzuführen, während in Nevada i.d.R. ein eher hartes, schonungsloses Leben geführt wird.

Die Bedeutung, die der Berücksichtigung von Fragen des Zusammenhangs zwischen Lebensstil und Verkehrsverhalten für die Unfallforschung wie für die Maßnahmensseite zukommt, wurde auch durch die Ergebnisse einiger ausländischer Studien belegt. Übereinstimmend kamen ausnahmslos alle diese Studien zu dem Schluß, daß jeweils nur ein kleiner Anteil der untersuchten Zielgruppen als besonderes Risikokollektiv zu definieren ist. Für diese Risikokogruppe wurde in der angelsächsischen Literatur die Abkürzung HRD ("high-risk-drivers") gewählt. Abweichend von der immensen Größe des Risikokollektivs junger Fahrer/innen in den neuen Bundesländern schwanken die berichteten Angaben über die jeweiligen Anteile dieser Subsegmente an der Gesamtzielgruppe für den Bereich westlicher Industriegesellschaften zwischen 20 und 30 Prozent. Exemplarisch sollen hierfür zwei Studien Erwähnung finden.

BERG & GREGERSON (1993) verwendeten im Rahmen einer schwedischen Lebensstilstudie einen Untersuchungsansatz, der sich in seiner Anlage sehr stark an der BAST-Studie orientierte. Die Ergebnisse ihrer Untersuchung, die auf einer Stichprobe von 3000 Personen im Alter von 20 Jahren basiert, zeigen ebenfalls einen starken Zusammenhang zwischen dem Lebensstil junger Leute und ihrem Unfallrisiko. Vier der sechs Gruppen, die sie ermittelten, waren "high risk groups".

Diese Risikogruppen, die lediglich 21% der Stichprobe ausmachen, verursachen 33% aller Unfälle des Untersuchungskollektivs, die auf Fahrlässigkeit zurück zu führen waren. Damit liegt das Risiko dieser "high risk group" 50% über dem Durchschnitt. Aus diesem Grunde schlagen BERG & GREGERSON vor, die verfügbaren Ressourcen auf die Untersuchung von Lebensstilen zu konzentrieren, um Maßnahmenkonzepte entwickeln zu können, die sich sehr differenziert auf die Beeinflussung des Verhaltens bestimmter "high risk groups" beziehen.

LASTOVKA et. al. (1987) führten zur Vorbereitung einer Anti-Trunkenfahrts-Kampagne in den Massenmedien eine empirische Marktsegmentierungsanalyse durch, bei der eine Stichprobe von 703 18-24jährigen männlichen Bewohnern von Kansas im Rahmen einer telefonischen Befragung untersucht wurden. Die ausschließliche Konzentration auf junge Männer wurde damit begründet, daß junge Männer die Teilgruppe der Bevölkerung ausmachen, die am disproportionalsten betrunken Auto fährt. Die Untersuchungsgruppe wurde zu den Themen Trinken/Fahren, Trinken/Fahrverhaltensweisen, Lebensstil, Medienbenutzung und Soziodemographie befragt. Von ihrem Auswertungsdesign her zeigt diese Untersuchung die deutlichsten Parallelen zu dem methodischen Konzept der BAST-Studien. Wie bei dem von SCHULZE (1985) vorgeschlagenen Auswertungsdesign zur empirischen Identifikation von Lebens- und Freizeitstilen wurden auch hier die Lebensstiltitems zunächst faktorenanalysiert und anschließend einer Clusteranalyse unterzogen, um eine Typologie junger Männer zu erhalten. Die Cluster-Zugehörigkeit wurde dann mit Variablen, die Trunkenheitsfahrten betrafen, kreuztabelliert, um Meinungen und Einstellungen zum Trinken und zu Trunkenheitsfahrten zu ermitteln.

Die Ergebnisse dieser Lebensstilanalyse führte zu vier Stilgruppen:

1. Die "Good Timers", die sich häufig beim "Partying" amüsieren, sich gerne machohaft gebärden, sowie eine sensationsbezogene Orientierung mit geringem Problembewußtsein aufweisen. Diese Gruppe, die 23% des Samples ausmacht, gibt am häufigsten an, unter Einwirkung von Alkohol zu fahren.
2. Die "gut Angepaßten" (27%), die nach eigenen Angaben unter allen Befragten am glücklichsten sind. Sie weisen kaum Problemverhalten auf. "Partying" und Machoverhalten ist bei dieser Gruppe durchschnittlich ausgeprägt; ihre Eigengaben in bezug auf Trunkenheitsfahrten fallen insgesamt am zweitgeringsten aus.
3. Die "Nerds" (24%), die am unzufriedensten mit sich selbst sind. Ihr Profil ist gekennzeichnet durch unterdurchschnittliches Problemverhalten, "Partying", Sensationssuche und Macho-Orientierung. Sie weisen die geringsten Trunkenheitsfahrtsprobleme auf.
4. Die "Problem-Kids" (24%). Sie unterscheiden sich von den anderen Gruppen durch ein überdurchschnittliches Problemverhalten. In allen anderen Dimensionen weisen sie lediglich durchschnittliche Ausprägungen auf; ihre Anga-

ben zu Trunkenheitsfahrten sind jedoch die zweithöchsten.

Da die "Good-Timers und "Problem-Kids" die höchste Anzahl von Fahrten unter Alkoholeinfluß angaben, schienen sie den Autoren am ehesten als Zielgruppe für eine Kampagne geeignet. Aufgrund der hohen Deliktwahrscheinlichkeit und der "Hard-Core"-Mentalität der "Problem-Kids" wurde die Beeinflussung dieser Gruppe durch eine Medienkampagne als eher unwahrscheinlich eingestuft. Deshalb wurden die "Good Timers" als Zielgruppe der Kampagne definiert.

Die Ergebnisse der vorgestellten Lebens- und Freizeitstilanalysen haben gezeigt, wie dringend es notwendig ist, den Mythos der Universalität von Verkehrssicherheitsproblemen junger Fahrer/innen aufzugeben.

Junge Fahrer über einen Kamm zu scheren, hieße lediglich, stereotypische Vorstellungen zu formulieren, die mit der Wirklichkeit nichts zu tun hätten. Die Konsequenz solcher stereotypischer Vorstellungen wäre eine "Blindheit" für die tatsächliche Heterogenität der Zielgruppe. Sollen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für diese Altersgruppe zielführend sein, liegt der erste Schritt im Erkennen der Vielschichtigkeit dieser Zielgruppe. Erst eine differenzierte Aufteilung dieser Altersgruppe in homogene Teilgruppen ermöglicht eine zielgruppenspezifische Ansprache, die eine unabdingbare Voraussetzung für den Erfolg von Maßnahmen der Verkehrssicherheit darstellt.

Deshalb wird der Erfolg zukünftiger Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Leute im entscheidenden Maße davon abhängen, wie gut es gelingt, die oft noch unspezifizierte Ansprache und Behandlung dieser hochgefährdeten Verkehrsteilnehmergruppe durch differenzierte Zielgruppenbestimmungen zu ersetzen.

Durch die differenzierte Beschreibung von Stilgruppen sowohl nach ihrem spezifischen Sicherheitsrisiko als auch nach soziologischen und psychologischen Kenngrößen lassen sich Streuverluste auf der Maßnahmenebene minimieren. Die differenzierten Hintergrundinformationen zur Lebens- und Freizeitstilgruppenzugehörigkeit der Angehörigen einer Zielgruppe eröffnen zudem eine Möglichkeit, insbesondere jene Subsegmente einer Zielgruppe besser erreichen und ansprechen zu können, die bislang kaum erreicht wurden.

Welche Folgerungen aus diesen Untersuchungsergebnissen für die Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet werden können, ist Gegenstand der Kapitel des folgenden Teils 3.

Teil 3: Folgerungen

1 Implikationen der Ergebnisse der empirischen Analysen des Zusammenhangs von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer/innen

Im statistischen Durchschnitt verursachte 1992 in der Bundesrepublik alle 6 Minuten ein 18- bis 24jähriger Pkw-Fahrer einen Verkehrsunfall mit Personenschaden. Obwohl diese Altersgruppe nur 11% der Bevölkerung ausmacht, war sie zu 23 % an den Verkehrstoten beteiligt. Insgesamt kamen 1992 2.475 Personen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr ums Leben.

Trotz dieser, im statistischen Vergleich mit anderen Altersgruppen, überproportional hohen Unfallverwicklung, ist das Risiko, in einen Unfall verwickelt zu werden, längst nicht für alle jungen Leute gleich groß. Diese Heterogenität der Risikodisposition hängt damit zusammen, daß es sich bei jungen Autofahrern nicht um eine einheitliche Gruppe mit absolut gleichen Verhaltensweisen handelt, sondern um unterschiedlichste Gruppierungen, die sich in vielerlei Merkmalen unterscheiden.

Mit Hilfe von Lebens- und Freizeitstilanalysen können solche Unterschiede ermittelt werden. Betrachtet man die den unterschiedlichen Lebens- und Freizeitstilgruppen zugehörigen Jugendlichen nach ihrem Sicherheitsrisiko, so erweist sich lediglich ein Teilsegment als ein besonderes Risikokollektiv (vgl. Teil 2), dem die verstärkte Aufmerksamkeit bei der Konzeption von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gewidmet werden sollte. Ebenso ist dieses Teilsegment bei der Planung zukünftiger Forschungsarbeiten zu diesem Problemkreis intensiver zu berücksichtigen.

Mit den zuvor dargestellten Ergebnissen über den Zusammenhang von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer/innen verbindet sich ein Bündel von Implikationen, das im folgenden näher erörtert werden soll.

1.1 Differentielle Interventionsstrategien - Diagnose vor Therapie

Aufgrund des multivariaten Bedingungsgefüges des Verkehrsverhaltens junger Fahrer/innen (vgl. Kap. 1) erhält die alte psychologische Binsenweis-

heit: Diagnose vor Therapie im Rahmen der Diskussion um adäquate Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Leute eine essentielle Bedeutung; denn nur aus einer exakten und differenzierten Analyse der Bedingungen sicherheitsabträglicher Verhaltensweisen können angemessene Maßnahmenkonzepte abgeleitet werden.

Die Ergebnisse der Lebens- und Freizeitstilanalysen haben gezeigt, daß das Risiko junger Leute, in einen Unfall verwickelt zu werden, die unterschiedlichsten Ursachen haben kann.

Aufgrund dieser Heterogenität der Ursachen des Sicherheitsrisikos junger Erwachsener wäre es geradezu absurd, nach der "einzigen zielführenden Maßnahme" zur Reduktion dieses Risikos zu suchen. Statt dessen gilt es, differentielle Interventionsstrategien zu definieren, die exakt auf die jeweiligen Problemlagen der Subsegmente der Zielgruppe zugeschnitten sind.

Daraus ergibt sich für die Verkehrssicherheitsarbeit neben dem traditionellen Anspruch auf Qualitätssicherung auch die Forderung nach Maßnahmenvielfalt und -differenziertheit.

Die differenzierte Beschreibung der unterschiedlichen Stilgruppen sowohl nach ihrem spezifischen Sicherheitsrisiko als auch nach soziologischen und psychologischen Kenngrößen bietet sehr gute Voraussetzungen für die Entwicklung adäquater Interventionsstrategien und kann gleichzeitig dazu beitragen, Streuungsverluste auf der Maßnahmenenebene erheblich zu minimieren. Die differenzierten Hintergrundinformationen zur Lebens- und Freizeitstilgruppenzugehörigkeit eröffnen zudem die Möglichkeit, insbesondere jene Subsegmente einer Zielgruppe besser erreichen zu können, die bislang kaum erreicht wurden.

Der besondere Vorteil einer Beschreibung des Risikokollektivs **nach vielfältigen Kenngrößen** besteht darin, daß es nicht nur möglich ist, Verkehrssicherheitsprobleme einzelner Gruppen exakt zu bestimmen, sondern auch differentielle Strategien der Behandlung solcher Gruppen vor dem Hintergrund dieser Kenngrößen zu konzipieren, bzw. geplante Strategien auf ihre Treffsicherheit und Effizienz zu prüfen. Spezifische Verkehrssicherheitsprobleme einzelner Gruppen sind ebenso ablesbar, wie deren Lebenskontexte (Freizeitstätten, Ausbildungsstätten, Berufsgruppen etc.), Lebensgefühl oder Musik- und Filmpräferenzen, um nur einiges zu benennen.

1.2 Potentielle Fehlerquellen bei der Konzeption von Maßnahmen

"Wer sagt was mit welchen Mitteln?", lautet die entscheidende Frage, die im Rahmen eines jeden Kommunikationsanliegens beantwortet werden muß. Diese schlichte Frage beinhaltet die gesamte Problematik der persuasiven Kommunikation.

Das **Wer** entscheidet über die Möglichkeiten des Kommunikators. Die Maßnahmenträger können ausschließlich im Rahmen ihrer spezifischen Möglichkeiten agieren. Eine Vielzahl von Faktoren (z.B. finanzielle Ressourcen oder die Unmöglichkeit, gesamtgesellschaftliche Prozesse einzig und alleine aus einem Ressort heraus beeinflussen zu können) bestimmen hier den potentiellen Aktionsradius.

Das **Was** definiert die pädagogische oder psychologische Zielsetzung einer Maßnahme und damit den eigentlichen Inhalt der persuasiven Kommunikation. Diese Zielsetzung kovariert, wie die Ergebnisse, die in Teil 2 referiert wurden, zeigen, mit der jeweiligen Problemlage der Zielpersonen. Für die besonders gefährdeten Stilgruppen, deren Probleme u.a. aus einer Überschätzung ihrer subjektiven Sicherheit resultieren, muß das übergeordnete Lernziel primär "Verunsicherung" lauten, wohingegen das übergeordnete Lernziel für eher unsichere, ängstliche Verkehrsteilnehmer in einer "Bekräftigung" bestehen sollte.

Ein und dieselbe Maßnahme kann in Abhängigkeit von den Zielpersonen dieser Maßnahme angemessen oder kontraindiziert sein.

Ein aktueller Beleg für diese potentielle Ambivalenz der Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist in den Ergebnissen der Evaluation der "skid-trainings" zur Erhöhung der Sicherheit von Pkw-Fahrern auf vereisten und nassen Straßen zu finden, die in allen skandinavischen Ländern eingeführt wurden. Gemessen an der Zahl der Unfälle, die sich bei solchen Straßenverhältnissen ereigneten, konnten nach Einführung dieser Maßnahme für Personen mittleren Alters - und insbesondere für Frauen - erhebliche Sicherheitsgewinne verzeichnet werden. Für junge Fahrer, die in den skandinavischen Ländern überproportional häufig bei den guten Wetterbedingungen während der Sommerzeit verunfallen, zeigte sich der unerwünschte Effekt einer signifikanten Zunahme der Unfälle bei winterlichen Straßenbedingungen nach Einführung dieser obligatorischen Teilnahme an "skid-trainings". Dieser negative Effekt wird von seiten der skandinavischen Verkehrspsychologen im Sinne einer reaktiven Verhaltensanpassung interpretiert, die auf eine Übersteigerung des

subjektiven Sicherheitsempfindens zurückgeführt wird (vgl. KESKINEN et al. 1992).

Die Frage **mit welchen Mitteln**, betrifft die Wahl eines angemessenen Instrumentariums, mit dessen Hilfe die definierten Ziele einer Maßnahme umgesetzt werden sollen. Dieser Aspekt der Entwicklung eines Umsetzungsdesigns ist ein hochsensibles Feld, das differenzierter Hintergrundinformationen über die Lebenskontexte der anzusprechenden Zielgruppe bedarf.

Durch eine zu allgemeine und unspezifische Ansprache der Zielgruppe können erhebliche Streuungsverluste entstehen. Durch die Wahl einer falschen Ansprache kann sogar der Kommunikationsprozeß von Anfang an verbaut werden.

Probleme können sich z.B. ergeben, wenn der Inhalt der Botschaft nicht differenziert auf die jeweilige Problemlage des Rezipienten zugeschnitten ist. Wenig sinnvoll wäre es z.B., einem "häuslichen Typen", dessen Freizeitverhalten extrem indoor- und individualorientiert ist, zu vermitteln, wie er verhindern kann, nachts mit einem insassen-überladenen Fahrzeug aus einer "weiten Linkskurve" herausgetragen zu werden, weil das gar nichts mit seiner spezifischen Gefährdung zu tun hat. Eine derartige Botschaft würde ihn nicht betreffen und liefe deshalb Gefahr, den mit ihm beabsichtigten Kommunikationsprozeß von Anfang an zu verhindern.

Ein vergleichbarer Effekt entsteht, wenn die Ansprache den Stil des Rezipienten nicht exakt trifft und dessen Identitätsvorstellungen verletzt werden. Ein Negativbeispiel hierfür wäre die beabsichtigte Ansprache des "Kontra-Typs" mittels eines Videos, das Akteure aufweist, die nach dem neuesten Stand der Mode durchgestylt sind, weil man das für jugendtypisch gehalten hat. Gleiches würde gelten, wenn man versuchen würde, Einstellungen extrem macho-orientierter Stilgruppen mittels eines androgynen Rockstars (z.B. Michael Jackson) zu verändern. Unabhängig davon, welche Popularität dieser Rockstar insgesamt innerhalb des Jugendmusikmarktes genießt, würde er für die definierte Zielgruppe keine "bedeutsame Bezugsperson" repräsentieren und bliebe im besten Fall unwirksam.

Weitere Probleme können sich daraus ergeben, daß differentielle Aspekte des Rezipienten (Geschlecht, Bildung etc.) bei der Aufbereitung der Botschaften nicht angemessen berücksichtigt werden. Ein Negativbeispiel hierfür wäre die intellektuelle Überfrachtung einer Botschaft, die sich an Stilgruppen richtet, deren Angehörige eher den unteren Bildungsgruppen entstammen.

1.3 Rücksicht kommt an 1994

Wegen der hohen Unfallbelastung der 18- bis 24jährigen Pkw-Fahrer und -fahrerinnen beschloß das Bundesverkehrsministerium, für das Jahr 1994 diese Zielgruppe in den Mittelpunkt seiner seit 1991 laufenden Kampagne "Rücksicht kommt an" zu stellen. Bei der Durchführung der notwendigen Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung dieser jungen Menschen wurde das Ministerium vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) unterstützt.

Das Ziel der Aktion bestand darin, die Gruppe der besonders gefährdeten jungen Fahrer und Mitfahrer wirkungsvoll zu beeinflussen. Für die Ansprache dieser Gruppe, die durch passives Informationsverhalten, Peergruppenorientierung und Emotionalität sowie spontane und wenig rational gesteuerte Verkehrsverhaltensmuster gekennzeichnet ist, sollte mittels eines Basismediums die emotionale Ebene aktiviert werden und die zielgruppenimmanente Passivität durch Aktivierungsprogramme ausgeglichen werden. Diese Zielsetzung erfordert zunächst eine exakte Definition der Zielgruppe und der spezifischen Problemlage(n), die eine differenzierte Ansprache ermöglicht. Die konzeptuelle Grundlage dieser Kampagne bildeten die zuvor dargestellten Erkenntnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen über den Zusammenhang von Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer. Im folgenden Kapitel wird eine kurze Zusammenfassung der konzeptleitenden Erkenntnisse gegeben.

1.3.1 Verkehrswissenschaftliche Grundlagen der Kampagne

Das erhöhte Risiko der jungen Autofahrer, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, ist das Ergebnis des Zusammenwirkens einer Vielzahl ungünstiger Bedingungen, wobei die oft zitierte "Unerfahrenheit am Steuer" längst nicht der ausschlaggebende Punkt ist. Die noch fehlende Erfahrung junger Autofahrer wird erst dann problematisch, wenn sie mit anderen Gefährdungsfaktoren einhergeht, wozu Imponiergehabe, Risikofreude, Erprobungsverhalten und viele weitere Formen des psychologischen Mißbrauchs des Autos - wie vor allem der Alkoholkonsum vor dem Fahren - gehören (vgl. Teil 1, Kap. 1).

Junge Frauen sind deutlich weniger an schweren Unfällen beteiligt als junge Männer. Das hängt damit zusammen, daß sie gegenüber dem Auto und dem Fahren wesentlich realistischere und sicherheitsbewußtere Einstellungen haben als junge Männer (vgl. Teil 1, Kap. 2.3; Teil 2, Kap. 2.8). Ein

weiterer wichtiger geschlechtsspezifischer Unterschied betrifft die Fähigkeit, zwischen Trinken und Fahren zu trennen. Die Bereitschaft, auch im angetrunkenen Zustand noch eine Fahrt mit dem Auto zu wagen, ist bei jungen Männern bedeutend größer als bei jungen Frauen. In der Gruppe der alkoholisierten Verursacher von Unfällen sind junge Frauen nur als eine erfreulich kleine Minderheit vertreten (vgl. Teil 1, Kap. 2.5.1).

Ein weiterer Grund für die hohe Unfallverwicklung der Fahranfänger besteht in den Umständen, unter denen sie Auto fahren. Junge Leute sind aufgrund ihrer Freizeitinteressen wahre Nachtschwärmer. Entsprechend oft sind sie deshalb auch an nächtlichen Freizeitunfällen beteiligt.

Nach einer Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen verunglücken alleine in den Nächten zum Samstag und zum Sonntag jeweils zwischen 22.00 und 4.00 Uhr - das heißt, in nur 12 Stunden der Woche - ein Fünftel aller getöteten Fahrer und ein Viertel aller getöteten Mitfahrer der Altersgruppe der 18- bis 24jährigen (vgl. Bundestagsdrucksache 11/1726 vom 27.1.1988).

Unter den Wochenend-Freizeitaktivitäten Jugendlicher nimmt der Diskothekenbesuch die Rolle des Spitzenreiters ein. Damit verbunden ist, daß sich Woche für Woche schwerste Unfälle im Zusammenhang mit Diskothekenbesuchen zu ereignen. Mehr als zwei Drittel der bei diesen Unfällen getöteten und schwerverletzten Insassen von Personenkraftwagen waren Mitfahrer.

Die mit 45 % überproportional hohe Beteiligung der Berufsgruppen Metall, Bau und Militär an Disco-Unfällen und deren hoher Alkoholisierungsgrad deutet weiterhin auf eine erhöhte berufsgruppenspezifische Risikobereitschaft hin. Die Ursachen, die zur Entstehung dieser Unfälle führten, waren vielfältiger Natur. Neben Übermüdung, Ablenkung und Fehleinschätzungen der Fahrphysik stellte die Alkoholisierung der Fahrer einen Hauptfaktor dar, ohne den die Mehrzahl dieser Unfälle vermeidbar gewesen wäre (vgl. Teil 1, Kap. 2.5.1).

Die Analyse von Disco-Unfällen hat gezeigt, daß das Risikoverhalten junger Fahrer/innen nicht nur viel mit deren Freizeitverhalten zu tun hat, sondern sich auch in weiten Teilen aus dem Freizeitverhalten heraus erklärt. Nahe an die Wurzeln des Risikos bestimmter Gruppen führt eine Differenzierung nach Lebens- und Freizeitstilgruppen. Zwischen der Zugehörigkeit zu Lebens- und Freizeitstilgruppen und verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen sind eindeutige Zusammenhänge nachweisbar.

Innerhalb der Jugendkultur können solche Lebens- und Freizeitstilgruppen nach modischen und musikalischen Vorlieben, nach Freizeitinteressen, Trink- und Konsumgewohnheiten, nach ihrer Stellung zu Gruppen der Jugend- und Alternativszene, und nach der Art und Weise, wie sie ihre Selbstdarstellung inszenieren, unterschieden werden.

Gemessen an verkehrssicherheitsgefährdenden Bedürfnissen nach Spannungssuche, Selbstdarstellung, Imponierenwollen oder Dampf-Ablassen, die mit dem Autofahren verbunden werden, und anderen Faktoren, die mit einem erhöhten Fahrtrisiko einhergehen, weist jeweils nur ein Teil der jungen Fahrer/innen (ca. 30%), die allgemein als besonders gefährdet gelten, ein Sicherheitsrisiko auf, das weit über das "normale Anfängerrisiko" hinausgeht. Unter diesen besonders gefährdeten jungen Leuten sind wiederum ganz unterschiedliche Gruppen mit spezifischen Sicherheitsrisiken zu unterscheiden (vgl. Teil 2).

Reduziert man die Bedingungen, die zum erhöhten Risiko dieser Gruppen führen, auf den kleinsten gemeinschaftlichen Nenner, ergibt sich als übereinstimmende Risikodeterminante eine Faktoren-Trias, bestehend aus den Elementen: a) häufige freizeitbedingte nächtliche Exposition, b) häufiger und intensiver Alkoholkonsum und c) ausgeprägte Tendenz, das Auto psychologisch zu mißbrauchen (Befriedigung von Sensationslust, Selbstbeweis von persönlicher Kompetenz, Streben nach Statuszuwachs und Macht etc.).

1.3.2 Definition der Zielgruppe der Kampagne

Der Erfolg von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Leute hängt entscheidend davon ab, wie gut es gelingt, die oft noch unspezifische Ansprache und Behandlung durch differenzierte Zielgruppenbestimmungen zu ersetzen.

Grenzt man die Zielgruppe der Aktion vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Ausgangslage ein, so sollten sich Maßnahmen gezielt auf die Gruppe der besonders gefährdeten Fahrer und deren Mitfahrer/innen im Kontext ihrer Freizeitpräferenzen beziehen. Hierzu zählt neben den Fahrer-Stilgruppen Action-, Fan- und Kontra-Typ die Stilgruppe des Fashion-Typs, die aufgrund eines vergleichbaren Freizeitprofils häufig Mitfahrer der besonders gefährdeten Fahrer-Stilgruppen sind.

Da die Ergebnisse der Lebens- und Freizeitstilanalysen der BAST den Charakter einer Soziomarktsegmentanalyse haben, erlauben sie eine differenzierte Beschreibung des Risikokollektivs nach vielfältigen psychologischen und soziodemographischen Kenngrößen. **Tabelle 2** gibt einen Überblick über solche relevanten Kenngrößen, anhand derer geplante Strategien der Ansprache der Zielgruppe auf ihre Treffsicherheit hin überprüft werden können. Mit Ausnahme der Stilgruppe der "Stinos" gelten diese Kenngrößen analog für die besonders

gefährdeten Stilgruppen in den östlichen Bundesländern. Aufgrund ihres spezifischen Stilmusters (vgl. Teil 2, Kap. 2.5.1) ist eine gezielte Ansprache dieser Gruppe, deren Größe sich zwischenzeitlich ohnehin verringert haben dürfte, mit den strategischen Mitteln der geplanten Kampagne nicht möglich.

Der besondere Vorteil der Beschreibung des Risikokollektivs nach psychologischen und soziodemographischen Kenngrößen besteht darin, daß es nicht nur möglich ist, Verkehrssicherheitsprobleme einzelner Gruppen exakt zu bestimmen, sondern auch differentielle Strategien der Sicherheitsarbeit für solche Gruppen vor dem Hintergrund dieser Kenngrößen zu konzipieren, bzw. geplante Strategien auf ihre Treffsicherheit und Effizienz zu prüfen. Spezifische Verkehrssicherheitsprobleme einzelner Gruppen sind ebenso ablesbar, wie deren Lebenskontexte (Freizeitstätten, Ausbildungsstätten, Berufsgruppen etc.), Lebensgefühl oder Musik- und Filmpräferenzen, um nur einiges zu benennen.

Stilgruppe	Action-Typ 16%	Fan-Typ 9%	Kontra-Typ 6%	Fashion-Typ 28%
Ansprachemöglichkeit in der Freizeit	Disco, Kneipe	Disco, Kneipe, Sportverein	Autofahren, Time-Killing	Disco, Kneipe, Restaurants
Musikinteressen	Rock, Punk Rap, Hiphopp	Rap, Hiphopp Deutschrock	Rock, Heavy M., Punk	Dance-Floor, Jazz, Klassik
Filminteressen	Action-Film	Action-Film	Polit., soz.-krit. Send. (ein wenig)	Polit., soz.-krit. Send.(ein wenig)
Gruppenaffinität	Disco-Fans Punks, Roker	Fußball-, Disco-Fans	Punks, Roker, Autonome	Modekultur
Fahrleistung in km/Jahr	12.000	15.000	20.000	11.000
Alkohol mehrmals/Woche: Trinkmenge	48% 2.-höchste	36% 3.-höchste	50% höchste	28% 2.-geringste
psych. Mißbrauch des Autos *)	3.-höchster	höchster	2.-höchster	gering
Geschlecht männlich: weiblich:	72% 28%	83% 17%	68% 32%	41% 59%
Bildung Hauptschule: Realschule: Gymnasium:	57% 21% 22%	52% 24% 24%	55% 16% 30%	38% 35% 27%
Beruf betont maskulin	29%	41%	32%	-

*) Imponiergehabe, Spannungssuche, Selbsttestung, Dampf-Ablassen etc.

Tab. 2: Psychologische und soziodemographische Kenngrößen der besonders gefährdeten Gruppe junger Fahrer und Beifahrer

1.3.3 Beeinflussung des Verhaltens junger Fahrer durch die Peer-Gruppe

Die zuvor dargestellte Typologie junger Fahrer/innen beinhaltet zwar eine Fülle von lifestyle-Merkmalen, die mit verkehrsbezogenen Verhaltensweisen in Verbindung stehen, sie macht aber noch keine expliziten Aussagen über die zugrunde liegenden sozialpsychologischen Mechanismen dieser Verhaltensweisen.

Während die Frage "Über welches Medium versuchen wir unsere Zielgruppe zu erreichen?" relativ einfach anhand von demographischen Angaben zu beantworten ist, benötigt man für das Herausfinden einer angemessenen "Kommunikationsstrategie" Erkenntnisse über motivationale Hintergründe des Verhaltens der Zielgruppen. Mit anderen Worten: Während die typologischen Daten beschreiben, welche Gruppen am wahrscheinlichsten ein bestimmtes Verhalten an den Tag legen, geben sie wenig Einsicht in die psychologischen Mechanismen des zu beeinflussenden Verhaltens. Entsprechende Hinweise auf die Psychodynamik der Verhaltensweisen können jedoch der sozialpsychologischen Literatur entnommen werden.

Auch für das Risikoverhalten junger Leute gilt der psychologische Grundsatz, daß nichts, was Menschen tun, ohne einen Grund geschieht.

Neben den Ergebnissen der Lebens- und Freizeitstilanalysen der BAST dokumentieren eine Reihe weiterer Forschungsarbeiten zu jungen Fahrern, die eine differenzierte Betrachtung von Risikogruppen in den Vordergrund stellen, die starke psychologische Verankerung der Ursachen des Verkehrssicherheitsrisikos dieser Gruppen.

JESSOR (1987) konnte durch seine Untersuchung zeigen, daß riskantes Fahrverhalten junger Fahrer häufig im Dienste wichtiger psychologischer Funktionen des Individuums steht (z.B. Erhöhung des Selbstwertgefühls, Beeindrucken von Freunden, Entwicklung von Unabhängigkeit etc.).

LASTOVICKA (1988) beschreibt die Personen der Gruppe der besonders gefährdeten jungen Fahrer als stark macho-orientierte Sensation-Seeker.

Die Untersuchungsergebnisse von MOE (1993) belegen, daß stark unfallbelastete junge Fahrer extrem dazu neigen, beim Fahren Risiken aufgrund sozialer Motive (z.B. um anderen zu imponieren) einzugehen.

Aufgrund der starken psychologischen Verankerung der Ursachen des Sicherheitsrisikos kann reine Wissensvermittlung, die an die Vernunft appelliert, kaum eine Wirkung erzielen. Für diejenigen sensationssuchenden jungen Fahrer, die ihre Kicks aus gefährlichen Fahrmanövern beziehen, wäre die Herausstellung der Gefährlichkeit bestimmter Verhaltensweisen im schlimmsten Fall sogar kontraindiziert, weil sie einen Anreiz darstellen könnten, solche Gefahrenmomente aufzusuchen (vgl. SCHULZE 1994).

Die Botschaft, die sich an besonders gefährdete Fahrer richtet, sollte deshalb nicht in erster Linie die Gefährdung, die von bestimmten Verhaltensweisen ausgeht, in den Vordergrund stellen und die Aufgabe dieser Verhaltensweisen propagieren. Vielmehr sollte sie die Bedürfnisse, die hinter diesen Verhaltensweisen stehen (z.B. Suche nach sozialer Anerkennung), akzeptieren und sicherheitsfördernde Verhaltensäquivalente anbieten. Hierzu ist es notwendig, sich die Motivstruktur, die zur Entstehung eines sicherheitsabträglichen Verhaltens führen, zu vergegenwärtigen und den Versuch zu unternehmen, auf diese Motive Einfluß zu nehmen. Diese Motive liegen sehr häufig außerhalb des Straßenverkehrs.

Junge Leute inszenieren ihre Selbstdarstellung häufig so, daß sie innerhalb ihrer Peer-Gruppe und vor allem gegenüber jungen Frauen in einem positiven Licht erscheinen. Damit die Übernahme eines Symboles auch seinen sozialen Zweck erreicht, müssen zumindest zwei Parteien vorhanden sein: a) ein Akteur, der mit einem bestimmten Symbol (z.B. riskanter Fahrstil) eine bestimmte Identität vermitteln möchte, und b) ein Publikum, das dieses Symbol akzeptiert. Das bedeutet, daß sowohl der Akteur als auch das Publikum eine übereinstimmende Auffassung darüber haben müssen, daß eine bestimmte Verhaltensweise als Symbol für eine bestimmte Identität steht. Insofern kann riskantes Fahren nur so lange ein effektives Symbol für einen "starken Typen" sein, so lange relevante Personen der sozialen Gruppe des Fahrers seine Auffassung teilen, daß riskantes Fahren einen "starken Typen" kennzeichnet.

In diesem Sinne orientieren sich auch verkehrsbezogene Verhaltensweisen junger Fahrer u.a. an der Einschätzung dieser Verhaltensweisen durch Mädchen. Der Auffassung, wie junge Fahrer glauben, von jungen Frauen gesehen zu werden, liegt häufig eine Fehlattri-bution zugrunde. Empirische Befunde (FIEDLER et al. 1989; HOPPE & TEKAAT 1994) zeigen eindeutig, daß sich junge Frauen bei der Mitfahrt bei jungen Fahrern keineswegs wohlfühlen. Vielmehr hat die überwiegende Mehrheit der Mitfahrerinnen Angst vor der riskanten Fahrweise ihrer "Fahrer". Ihr Hauptgrund für die Mitfahrt auf nächtlichen Freizeitwegen

ergibt sich aus dem Fehlen von Mobilitätsalternativen.

Obwohl junge Frauen - verglichen mit jungen Männern - über ein angemesseneres Gefahrenbewußtsein verfügen, scheitern sie als Mitfahrerinnen oft daran, daß es ihnen nicht gelingt, sich in Gruppensituationen durchsetzen zu können. Da es sicherlich nicht leicht ist, sich hier zu behaupten, wäre schon viel gewonnen, wenn Mitfahrerinnen im Wege der Kampagne sensibilisiert würden, nichts unversucht zu lassen, das Fahrgeschehen zu beeinflussen. Wenn trotzdem alle Versuche fehlschlagen, sollten sie lieber auszusteigen oder ganz auf das Mitfahren verzichten.

Evaluationsstudien des Bundesministeriums für Gesundheit belegen, daß insbesondere solche Botschaften, die auf unmittelbare, direkt beobachtbare Konsequenzen hinweisen und an das positive Selbstbild junger Leute appellieren (z.B. "Raucherküsse schmecken eklig!"), eine hohe verhaltensbeeinflussende Wirkung haben (KÜNZEL-BÖHMER et al 1993). In diesem Sinne dürften jugendsprachliche Statements von Mädchen/Frauen, wie z.B., "daß sie Typen, die meinen, ihre Männlichkeit beim Autofahren unter Beweis stellen zu müssen, absolut Banane finden", oder "Alk-Freaks als vollkommen unerotisch einstufen", für die Zielgruppe ebenso wichtig sein wie Erklärungen der Gesetze der Fahrphysik, oder Hinweise auf mögliche Folgen riskanter Fahrverhaltensweisen.

1.3.4 Die Elemente der Kampagne

Da die Angehörigen der besonders gefährdeten Gruppen zu passivem Informationsverhalten neigen und rationale Methoden der Verhaltensbeeinflussung ablehnen, wurde die Kampagne so angelegt, daß mit Hilfe jugendadäquater Basismedien (Popmusik, Musikvideo, Kinovorfilm) eine Aktivierung auf der emotionalen Ebene erfolgt. Entsprechend dem Musikgeschmack der Risikogruppe wurde eine populäre Gruppe der Rap-Hip-Hop-Szene ("Four Reeves"), bestehend aus vier farbigen Sängerinnen und Sängern im Alter der Zielgruppe gewählt, für die ein Rap-Song entwickelt wurde. Der psychologische Hintergrund des Songs basiert darauf, über junge Frauen Einfluß auf das Verhalten junger Männer zu nehmen, indem die Frauen der "Reeves" den Männern klar machen, daß Typen "mit bestimmten Eigenschaften" für sie als "lover" nicht in Frage kommen. Zu diesem Rap wurde ein Musikvideo gedreht, das diese Botschaft mit Bildern unterstützt. Durch die Kooperation mit einer professionellen Musikagentur konnte die Kampagne die Vermarktungsstrukturen des

Musikmarketings nutzen, um möglichst viele Jugendliche über Rundfunk, Fernsehen und CD-Verkauf zu kontaktieren.

Nach Popularisierung des Songs wurde eine bundesweite Tournee der "Four Reeves" in 40 Großdiskotheken geplant. Die Auswahl dieser Discos erfolgte auf der Grundlage von Unfallanalysen der BASt. Alle ausgewählten Diskotheken waren in der Vergangenheit stark unfallbelastet.

Von diesem Teil der Kampagne ist sicherlich eine Sensibilisierung Jugendlicher zu erwarten, die den Grundstein für eine Einstellungsänderung legen kann. Die Wahrscheinlichkeit, daß diese Sensibilisierung bereits eine Verhaltensänderung bewirkt, ist dagegen sehr gering. Deshalb besteht ein weiteres Element der Kampagne in einem Konzept der personalen Kommunikation für berufsbildende Schulen. Da sich die Angehörigen der Risikogruppe zu einem hohen Anteil aus ganz bestimmten Berufsgruppen (Bau und Metall) rekrutieren, sollen diese Jugendlichen vor Ort aufgesucht werden, um mit ihnen gemeinsam Verhaltensalternativen für verkehrssicherheitsabträgliche Verhaltensweisen zu entwickeln. Hierfür wird derzeit ein spezielles Programm, das differenziert auf die jeweiligen Problemlagen der Zielgruppen zugeschnitten ist, konzipiert. Anwendung finden soll dieses Konzept der personalen Kommunikation an Berufsbildenden Schulen der Regionen, die auch für die Discotour ausgewählt wurden.

Sofern sich diese Vorgehensweise als erfolgreich erweist, wäre mit dieser Kampagne der Weg für eine neue Form der Verkehrssicherheitsarbeit für junge Fahrer/innen geebnet.

Literatur

- ABT, C.C. (1977) Energy Shortages & Changing Life Styles. *Technological Forecasting and Social Change*, 10, 113-119.
- ADLER, A. (1978). *Lebenskenntnis*. Fischer: Frankfurt am Main.
- ANSBACHER, H.L. (1967). Life style: a historical and systematical review. *Journal of Individual Psychology* 23, 4, 191-212.
- ATTIAS-DONFUT, C. (1978). Freizeit, Lebenslauf und Generationsbildung. In: Rosenmayr, L. (Hrsg.). *Die menschlichen Lebensalter. Kontinuität und Krisen*. Piper: München, 354-375.
- BADURA, B. (1984). Life-style and Health: Some remarks on different viewpoints. *Social Science and Medicine*, 19(4), 341-348.
- BALTES, P. (1990). Entwicklungspsychologie der Lebensspanne: Theoretische Leitsätze. *Psychologische Rundschau*, 41, 1-24.
- BAMBERG, R., HUNDHAUSEN, G. (1991). Unfallkosten von Pkw-Fahrerinnen und -fahrern im Vergleich. In: *ZVS* 37, 2, 59 - 66.
- BEIRNESS, D.J. & SIMPSON, H.M. (1988). Lifestyle Correlates of Risky Driving and Accident Involvement Among Youth. *Alcohol, Drugs and Driving*, Vol. 4, No. 3-4, 193-204
- BELL, D. (1973). The coming of post-industrial society: a venture in social forecasting. New York.
- BERBALK, H. & HAHN, K.D. (1980). Lebensstil, psychisch somatische Anpassung und klinisch psychologische Intervention. In: Baumann et al. (Hrsg.): *Klinische Psychologie - Trends in Forschung und Praxis*, Bd. 3, 22-71. Stuttgart.
- BERG, H.Y., GREGERSEN, N.P. (1993). Samband mellan unga bilförarens livstil och deras olycksrisk i trafiken. *VTIrapport 374*. VTI, Linköping, Sweden. 60(1), 37-43.
- BÜHLER, C. (1929). *Der menschliche Lebenslauf als psychologisches Problem*. Leipzig, Hirzel.
- BUNDESTAGSDRUCKSACHE 11/1726 vom 27.1.1988: Stellungnahme der Bundesregierung zu Disco-Unfällen.
- COLEMAN, J.S. (1961). *The adolescent society*. New York: Free Press.
- COREIL, J., LEVIN, J.S., JACO, E.G. (1985). Lifestyle: An emergent concept in the sociomedical sciences. *Culture, Medicine and Psychiatry*, 9(4), 423-473.
- DONOVAN, D.M, UMLAUF, R.L., SALZBERG, P.M. (1988). Derivation of Personality Subtypes Among High-Risk Drivers. *Alcohol, Drugs and Driving*, Vol. 4, No. 3-4, 233-244.
- EAGLY, A.H. (1992). Uneven progress: Social psychology and the study of attitudes. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63(5). 693-710.
- EAGLY, A.H., CHAIKEN, S. (1992). *The psychology of attitudes*. Fort Worth, TX: Harcourt Brace Jovanovich.
- ECKES, T. & ROßBACH, H. (1980). *Clusteranalysen*. Kohlhammer Verlag, Berlin, Stuttgart, Köln, Mainz.
- ELANDER, J., WEST, R. & FRENCH, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, Vol 113, No. 2, 279 - 294.
- ELDER, G.H. (1974). *Children of the Great Depression*. Chicago: University of Chicago.
- ELLINGHAUS, D., SCHLAG, B., STEINBRECHER, J.: *Risikobereitschaft junger Fahrer*. Herausgegeben im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft 58, 1986.
- ERIKSON, E. H. (1963). *Childhood and Society*. Norton: New York.
- FEND, H. (1987) *Sozialgeschichte des Aufwachsens. Lebensbedingungen, Erziehungsverhältnisse und Jugendgestalten in der Bundesrepublik*. Frankfurt: Suhrkamp.
- FIEDLER et al. (1989). Nächtliche Freizeitmobilität unter besonderer Berücksichtigung von Diskothekenbesuchern - sozialwissenschaftliche Analysen und verkehrstechnische Lösungen. In: *Disco-Unfälle - Fakten und Lösungsstrategien*. Herausgegeben im Auftrage des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft 198, Teil II.
- GATTAS, J., ROBERTS, K., TOKARSKI, W., SCHMITZ-SCHERZER, R. & VITANYI (1981): Leisure styles and lifestyles. In: *World Leisure and Recreation Association (ed.), Proceedings of the 25th meeting in Zürich and Twannberg*. New York.

- GIEGLER, H. (1982) Dimensionen und Determinanten der Freizeit. Eine Bestandsaufnahme der sozialwissenschaftlichen Freizeitforschung, Bd. 20. Westdeutscher Verlag, Opladen.
- HAGGERTY, R.J. (1977). Changing lifestyles to improve health. *Preventive Medicine*, 6, 276-289.
- HALL, S. (1904). *Adolescence*. New York.
- HAVIGHURST, R.J. (1972). *Developmental tasks and education*. New York (31. Auflage)
- HOPPE, R., TEKAAT, A. (1994). Abschlußbericht zum FP 2.8937 "Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote". Druck in Vorbereitung.
- JESSOR, R. & S.L. JESSOR (1977). *Problem behaviour and psychosocial development: A longitudinal study of youth*. New York: Academic Press.
- JESSOR, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behaviour: An extension of problem-behaviour theory. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3 (3-4), 1-11.
- KAPLAN, M. (1960). *Leisure in America: A Social Inquiry*. New York, London.
- KESKINEN, E., HATAKKA, E., KATILA, M., LAAPOTTI, S. (1992): Was the renewal of the driver training successful? The final report of the follow-up group. *Psychological reports No. 94*, University of Turku/Finland.
- KÜNZEL-BÖHMER, BÜHRINGER, JANIK-KONECNY (1993). *Expertise zur Primärprävention des Substanzmißbrauchs*. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Gesundheit. Band 20.
- LASTOVICKA, J.L. (1988). Speculations on the Social Psychology of Young Male Drinking-Driver. *Alcohol, Drugs and Driving*, Vol. 4, No. 3-4, 225-232.
- LEHR, U. (1987). *Zur Situation der älter werdenden Frau*. München: C. H. Beck.
- LINERT, U. (1989). *Mobilitätsverhalten Jugendlicher in der Freizeit*. Diplomarbeit an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, Fachbereich Geowissenschaften, Münster 1989.
- LÜDTKE, H. (1984). Innovative versus traditional lifestyles and their bases in work, leisure, consumption, household structure, and public participation. Paper presented at World Research Congress on Leisure and Free Time. Sept. 24-28, Marly-le-Roi.
- MANNHEIM, K. (1966). Das Problem der Generationen. In: Mannheim, K. (Hrsg.): *Wissenssoziologie*. Neuwied 1966, 509 - 565.
- MARTHIENS, W., SCHULZE H. (1989). Analyse nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer (Disco-Unfälle). In: *Disco-Unfälle - Fakten und Lösungsstrategien*. Herausgegeben im Auftrage des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft 198, S. 1 - 74.
- MILLIGAN, G.W. (1981). A review of Monte Carlo Tests of clusteranalysis. *Multivariate Behavioral Research*, 16, 379 - 407.
- MOE, D. (1993). *Ungdom, Risikotaking Og Bilkjøring*. SINTEF Rapport STF63 A93009. Trondheim (Norwegen)
- MÖNKS, F.J (1981). Das Jugendalter im Lichte psychologischer Forschung. In: Janig, H. (Hrsg.). *Jugend heute - betreut oder selbstbestimmt*. München.
- MONTADA, L. (1977). *Trends entwicklungspsychologischer Forschung*. Abschlußbericht über das internationale Forschungsseminar für Entwicklungspsychologie. Trier.
- MÜLLER, R. & SPINATSCH, M. (1987): *Lifestyle of Adolescents in a Cross-Cultural Perspective: the Case of Switzerland*. Paper presented at WHO-HBSC-study-meeting in Budapest, Sept. 21 - 25, 1987.
- NÄÄTÄNEN, R., SUMMALA, H. (1976). *Road-user behaviour and traffic accidents*. Amsterdam: North Holland.
- NEEL, A.F. (1975). *Handbuch der psychologischen Theorien*. Luxemburg.
- NESSERLOADE, J.R. & BALTES, P.B. (1974). *Adolescent personality development and historical change: 1970-72*. Monographs of the Society for Research in Child Development, 39 (1, No. 154).
- NICODEMUS, S. (1994). *Zweiradunfälle im Straßenverkehr 1992*. In: Statistisches Bundesamt, Gruppe Verkehr V C - 81. Auszug aus Fachserie 8, Reihe 7 "Verkehrsunfälle 1992". Gesamtdeutsche Ergebnisse. Wiesbaden.
- OERTER, R. (1982). *Sozialisation im Jugendalter*. In: Montada, L.: *Brennpunkte der Entwicklungspsychologie*. Berlin, Köln, Mainz.
- PAPPI, F.U. & PAPPI, J (1978). *Sozialer Status und Konsumstile. Eine Fallstudie zur Wohnzimmer Einrichtung*. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Vol. 30.

- PARKE, R.B. & TINSLEY, B.R. (1984). Fatherhood: Historical and contemporary perspectives. In McClusky, K.A. & Reese, W.H. (Eds.). *Life-span developmental psychology: Historical and generational effects*, (203-248). New York: Academic Press.
- PERLOFF, L.S., FETZER, B.K. (1986). Self-other judgements and perceived vulnerability to victimisation. *Journal of Personality and Social Psychology*, 50, 502 - 510.
- PETERSEN, A.C. (1988). Adolescent development. *Annual Review of Psychology*, 39, 583-607.
- ROTHER, P.: Rethinking Young Drivers. Vancouver, British Columbia: Insurance Corporation of British Columbia 1987.
- SCHAIK, K.W. (1979). The primary mental abilities in adulthood: An exploration in the development of psychometric intelligence. In Baltes, P.B. & Brim, O.G. (Eds.), *Life-span development and behaviour* (Vol. 3), 67-115. New York: Academic Press.
- SCHAIK, K.W. (1983). Longitudinal studies of adult psychological development. New York: The Guilford Press.
- SCHLAG, B., ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J. (1986). Risikobereitschaft junger Fahrer. Herausgegeben im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Heft 58.
- SILBEREISEN, R.K. (1986). Entwicklung als Handlung im Kontext: Entwicklungsprobleme und Problemverhalten im Jugendalter. *Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie*, 6, 29-49.
- SCHULZE, H. (1985). Freizeitstile Jugendlicher. Dissertation, Universität Bonn.
- SCHULZE, H. (1990). Lifestyle, Leisurestyle and Traffic Behaviour of Young Drivers. In: VTI rapport 364 A: Proceedings of Road Safety and Traffic Environment in Europe in Gothenburg, Sweden, September 26 - 28, 1990. VTI Linköping (Sweden).
- SCHULZE, H. (1992). Zur Ökologie jugendlichen Freizeit- und Verkehrsverhaltens. In: Häcker, H. (Ed.): *Mensch - Fahrzeug - Umwelt*, Band 27 "Fortschritte der Verkehrspsychologie 90". 30. bdp Kongress für Verkehrspsychologie und Fortbildungsveranstaltung, Rorschach, 3. - 5. Oktober 1990. TÜV Rheinland GmbH, Köln 1992, 246-252.
- SCHULZE, H. (1993). Lebensstilanalysen - ein Beitrag zur Sicherheit junger Kraftfahrer/innen in Ost und West. BAST-Symposium '92 "Faktor Mensch im Straßenverkehr".
- SCHULZE, H., BERNINGHAUS, P.: Damit sie die Kurve kriegen - Fakten und Vorschläge zur Reduzierung nächtlicher Freizeitunfälle junger Leute. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Bonn 1990.
- SPRANGER, E. (1924). *Psychologie des Jugendalters*. Leipzig
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Gruppe Verkehr V C - 81 (1994). Fachserie 8, Reihe 7 "Verkehrsunfälle 1992". Gesamtdeutsche Ergebnisse. Wiesbaden.
- STEINHAUSEN, D. & LANGER, K. (1977). Clusteranalyse. De Gruyter. Berlin, New York.
- SWISHER, J.D. (1988). Problem-Behaviour Theory and Driving Risk. *Alcohol, Drugs and Driving*, Vol. 4, No. 3-4, 205-220.
- THOMAE, H. (1968). *Das Individuum und seine Welt*. Göttingen.
- TOKARSKI, W. (1979). Aspekte des Arbeitserlebens als Faktoren des Freizeiterlebens. Europäische Hochschulschriften Band 36. Lang: Frankfurt
- VEBLEN, T. (1899). *The Theory of Leisure Class*. New York: Mc. Millan.
- VOß, P. (1981). *Die Freizeit der Jugend*. Dietz Verlag, Berlin.
- Ward, J.H. (1963). Hierarchical grouping to optimize an objective function. *Journal of the American Statistical Association*, 58, 263-244.
- WEBER, M. (1946). Class, Status and Party. In: Gerth, H.H., Mills, C.W. (eds.). *From Max Weber: Essays in Sociology*. New York: Oxford University Press.
- WILKEN, F. (1927). Die nervöse Erkrankung als sinnvolle Erscheinung unseres gegenwärtigen Kulturzeitraums. Bergmann: München
- WILSON, R.J. & JONAH, B. (1988). The Application of Problem-Behaviour Theory to the Understanding of Risky Driving. *Alcohol Drugs and Driving*, Vol. 4, No. 3-4, 173-192.
- WHO HEALTH EDUCATION UNIT (1986). Lifestyles and health. *Social Science and Medicine*, 22(2), 117-124.

WOLTRING, L. (1993). Boys between bravado and timidity. Hogeschool van Amsterdam, Faculteit Sociaal-Agogische Dienstverlening. Amsterdam.

Anhang

Anhang 1: Mittelwert, Standardabweichung und gültiges N der Freizeitstil-Items

VARIABLE	MEAN	STD DEV	VALID N	LABEL
V6	2.508	.768	1024	ZUSAMMENSEIN MIT FAMILIE
V7	3.094	.776	1023	RADIO, SCHALLPLATTEN ETC HOEREN
V8	2.441	.918	1019	SPORT TREIBEN
V9	2.130	.936	1022	MIT AUTO HERUMFAHREN
V10	2.190	.773	1023	EINFACH NICHTS TUN
V11	2.152	1.009	1021	BESUCH EINES VEREINS ODER GRUPPE
V12	2.710	.813	1021	DISCOTHEK, GASTSTAETTE BESUCHEN
V13	2.391	.687	1021	PARTY, FETE
V14	2.390	.701	1020	CAFETERIA, PIZZERIA, EISDIELE
V15	1.901	.734	1019	WANDERN, SPAZIERENGEHEN
V16	2.867	.770	1020	MIT ANDEREN LOSZIEHEN
V17	2.329	.651	1019	AUSFLUEGE MACHEN, WEGFAHREN
V18	3.117	.722	1021	SICH MIT ANDEREN TREFFEN
V19	1.827	.858	1016	KLASSISCHE MUSIK
V20	1.737	.833	1007	JAZZ, FREE-JAZZ
V21	1.951	1.006	1019	HEAVY METAL, ROCK, HARDROCK
V22	2.257	.884	1016	BLUES
V23	2.460	.950	1004	SOUL, FUNK, REGGAE
V24	2.030	.974	854	RAP, HIPHOP
V25	2.139	.972	777	WAVE, INDEPENDENT
V26	2.011	.897	746	SYNTY POP
V27	1.605	.827	973	PUNK
V28	2.623	.919	1021	DEUTSCH-ROCK
V29	1.799	.895	432	ACID-HOUSE

VARIABLE	MEAN	STD DEV	VALID N	LABEL
V30	2.656	.856	1023	POLITISCHE NACHRICHTEN
V31	2.962	.826	1023	MUSIKSENDUNGEN
V32	2.871	.821	1023	KRIMINALFILME
V33	2.643	.927	1022	WESTERN, ABENTEUERFILME
V34	2.510	1.001	1023	SCIENCE FICTION
V35	2.196	1.012	1023	HORRORFILME
V36	2.018	.929	1023	KRIEGSFILME
V37	2.452	.947	1019	LIEBESFILME
V38	2.442	.857	1021	SOZIALKRITISCHE FILME
V39	1.803	.917	1021	FILMSERIEN WIE DALLAS
V40	2.476	.956	1024	WEISS WAS MAN IN DIESEM JAHR TRAEGT
V41	2.023	.863	1023	LEISTE MIR NEUESTE MODE
V42	3.033	.718	1020	HABE EINEN GUTEN GESCHMACK
V43	2.334	.873	1013	BIN GANZ SCHOEN SEXY
V44	2.863	.844	1022	BIN UNKOMPLIZIERT
V45	2.787	.882	1021	BIN EIN SPORTLICHER TYP
V46	2.283	.873	1021	BIN COOL
V47	2.290	.869	1022	BIN VERRUECKTER TYP
V48	2.690	.812	1020	HABE DURCHBLICK
V49	2.488	.984	1018	BIN JUNG, NOCH NICHT ERWACHSEN
V50	2.826	.957	1010	BIN ZUM LIEBHABEN
V51	2.455	.958	1020	FUSSBALL-FANS
V52	2.711	.923	1017	DISCO-FANS
V53	1.968	.788	825	YUPPIES
V54	1.748	.743	1015	PUNKER
V55	1.668	.730	1017	ROCKER
V56	1.270	.523	1001	SKINHEADS
V57	3.014	.603	1017	UMWELTSCHUETZER
V58	2.858	.622	1012	GRUPPEN FRIEDENSBEWEGUNG
V59	2.754	.769	1012	KERNKRAFTGEGNER
V60	1.705	.749	586	PSYCHS

Anhang 2a: Rotierte Faktormatrix der Items zum Bereich A (Freizeitaktivitäten)

	FACTOR A1	FACTOR A2	FACTOR A3	FACTOR A4
V6 Zusammensein mit Familie	-.24467	.00968	.51012 *	.02059
V7 Radio, Schallplatten etc hören	.44462	-.07626	.06667	-.05936
V8 Sport treiben	.07645	.76335 *	-.05044	-.07394
V9 Mit Auto herumfahren	.00358	.12023	-.16438	.79632 *
V10 Einfach nichts tun	.09596	-.20330	.23104	.61367 *
V11 Besuch eines Vereins oder Gruppe	.01305	.82000 *	.07831	.02218
V12 Discothek, Gaststätte besuchen	.70054 *	-.02108	-.25265	.24321
V13 Party, Fete	.62678 *	.13105	-.21049	.23199
V14 Cafeteria, Pizzeria, Eisdielen	.51703 *	-.02784	.27412	.21631
V15 Wandern, spazieren gehen	-.01783	-.07963	.79925 *	-.07349
V16 Mit anderen losziehen	.81280 *	.13990	-.05803	-.04747
V17 Ausflüge machen, wegfahren	.29105	.30041	.50368	.14323
V18 Sich mit anderen treffen	.76130 *	.13219	-.03336	-.07692
Erklärte Varianz: (insgesamt 52.8%)	22.7%	11.2%	10.6%	8.3%

Anhang 2b: Rotierte Faktormatrix der Items zum Bereich M (Musik)

	FACTOR M1	FACTOR M2	FACTOR M3	FACTOR M4
V19 Klassische Musik	.03619	.66215 *	-.25172	-.33228
V20 Jazz, Free-Jazz	-.03102	.81186 *	-.00118	-.00749
V21 Heavy Metal, Rock, Hardrock	-.14397	-.03918	.83272 *	.15376
V22 Blues	-.01337	.71734 *	.15917	.38252
V23 Soul, Funk, Reggae	.46953	.34657	.08458	.48239
V24 Rap, Hiphop	.71555 *	.03272	.03541	.20647
V25 Wave, Independent	.69104 *	.03952	.32865	-.13082
V26 Synty Pop	.69950 *	-.21988	-.15109	.05966
V27 Punk	.29904	.00197	.73736 *	-.22002
V28 Deutsch-Rock	.01476	-.04561	-.06263	.73695 *
V29 Acid-House	.68916 *	.06566	.00438	-.05283
Erklärte Varianz: (insgesamt 61.1%)	22.1%	16.4%	12.6%	10.1%

Anhang 2c: Rotierte Faktormatrix der Items zum Bereich F (Film/Fernsehen)

	FACTOR F1	FACTOR F2	FACTOR F3
V30 Politische Nachrichten	-.03602	-.22137	.82930 *
V31 Musiksendungen	.23905	.51718	.13481
V32 Kriminalfilme	.71368 *	.28476	.03294
V33 Western, Abenteuerfilme	.73671 *	.08227	-.11486
V34 Science Fiction	.77301 *	-.00890	-.01317
V35 Horrorfilme	.67760 *	.01939	-.16355
V36 Kriegsfilme	.71492 *	-.03087	-.07228
V37 Liebesfilme	-.04391	.82376 *	.00323
V38 Sozialkritische Filme	-.19950	.15652	.80707 *
V39 Filmserien wie Dallas	.00771	.72220 *	-.21205
Erklärte Varianz: (insgesamt 58.0%)	29.2%	15.5%	13.3%

Anhang 2d: Rotierte Faktormatrix der Items zum Bereich I (Image/Kleidung)

	FACTOR I1	FACTOR I2	FACTOR I3
V40 Weiss was man in diesem Jahr trägt	.11899	.88852 *	.07500
V41 Leiste mir neueste Mode	.10464	.88516 *	-.00907
V42 Habe einen guten Geschmack	.29422	.55684	.20835
V43 Bin ganz schön sexy	.60561 *	.36925	.16465
V44 Bin unkompliziert	.12905	-.09673	.67905 *
V45 Bin ein sportlicher Typ	.28512	.10382	.49285
V46 Bin cool	.76277 *	.06341	.06919
V47 Bin verrückter Typ	.73670 *	.07662	.10559
V48 Habe Durchblick	.68620 *	.20489	.24430
V49 Bin jung, noch nicht erwachsen	-.06561	.13969	.65878 *
V50 Bin zum Liebhaben	.35626	.17016	.58999 *
Erklärte Varianz:	32.7%	13.3%	9.3%
(insgesamt 55.3%)			

Anhang 2e: Rotierte Faktormatrix der Items zum Bereich G (Gruppierungen)

	FACTOR G1	FACTOR G2	FACTOR G3	FACTOR G4
V51 Fussball-Fans	-.11121	.15678	.80942 *	-.14246
V52 Disco-Fans	-.02995	-.12261	.69331 *	.43496
V53 Yuppies	-.05710	-.00201	.15376	.82831 *
V54 Punker	.13045	.80039 *	-.11106	.08126
V55 Rocker	.02896	.83445 *	.03506	-.12348
V56 Skinheads	-.08259	.70635 *	.14765	.19523
V57 Umweltschützer	.83838 *	-.02467	-.07140	.04583
V58 Gruppen Friedensbewegung	.88095 *	.00524	.00369	.01554
V59 Kernkraftgegner	.82562 *	.11250	-.11749	-.03574
V60 Psychs	.16543	.33492	-.30476	.55390 *
Erklärte Varianz:	24.4%	19.7%	13.5%	10.4%
(insgesamt 68.0%)				

Anhang 3: Reliabilitäten der ermittelten Freizeitstildimensionen
(mit mehr als zwei Items)

A1: OUTDOOR, KONSUM

- | | | | |
|----|-----|----|---------------------------------|
| 1. | V12 | 1: | DISCOTHEK, GASTSTAETTE BESUCHEN |
| 2. | V13 | 1: | PARTY, FETE |
| 3. | V14 | 1: | CAFETERIA, PIZZERIA, EISDIELE |
| 4. | V16 | 1: | MIT ANDEREN LOSZIEHEN |
| 5. | V18 | 1: | SICH MIT ANDEREN TREFFEN |

N OF CASES = 1018.0
ALPHA = 0.7643

N OF ITEMS = 5

M1: POP, RAP ETC.

- | | | | |
|----|-----|----|-------------------|
| 1. | V24 | 2: | RAP, HIPHOP |
| 2. | V25 | 2: | WAVE, INDEPENDENT |
| 3. | V26 | 2: | SYNTY POP |
| 4. | V29 | 2: | ACID-HOUSE |

N OF CASES = 343.0
ALPHA = 0.6933

N OF ITEMS = 4

M2: KLASSIK, JAZZ, BLUES

- | | | | |
|----|-----|----|------------------|
| 1. | V19 | 2: | KLASSISCHE MUSIK |
| 2. | V20 | 2: | JAZZ, FREE-JAZZ |
| 3. | V22 | 2: | BLUES |

N OF CASES = 998.0
ALPHA = 0.5965

N OF ITEMS = 3

F1: ALLE ACTIONFILME

- 1. V32
- 2. V33
- 3. V34
- 4. V35
- 5. V36

- 3: KRIMINALFILME
- 3: WESTERN, ABENTEUERFILME
- 3: SCIENCE FICTION
- 3: HORRORFILME
- 3: KRIEGSFILME

N OF CASES = 1022.0
ALPHA = 0.7825

N OF ITEMS = 5

I1: SEXY, COOL, DURCHBLICK...

1.	V43	4:	BIN GANZ SCHOEN SEXY
2.	V46	4:	BIN COOL
3.	V47	4:	BIN VERRUECKTER TYP
4.	V48	4:	HABE DURCHBLICK

N OF CASES = 1007.0 N OF ITEMS = 4
ALPHA = 0.7332

I3: JUNG, ZUM LIEBHABEN USW.

1.	V44	4:	BIN UNKOMPLIZIERT
2.	V49	4:	BIN JUNG, NOCH NICHT ERWACHSEN
3.	V50	4:	BIN ZUM LIEBHABEN

N OF CASES = 1007.0 N OF ITEMS = 3
ALPHA = 0.4568

G1: UMWELT, FRIEDEN, ANTI-AKW

1.	V57	5:	UMWELTSCHUETZER
2.	V58	5:	GRUPPEN FRIEDENSBEWEGUNG
3.	V59	5:	KERNKRAFTGEGNER

N OF CASES = 1005.0 N OF ITEMS = 3
ALPHA = 0.8043

G2: PUNKS, ROCKERS, SKINS

1.	V54	5:	PUNKER
2.	V55	5:	ROCKER
3.	V56	5:	SKINHEADS

N OF CASES = 996.0 N OF ITEMS = 3
ALPHA = 0.7071

ANHANG OST A:

Mittelwerte, Standardabweichungen und gültige n der Freizeititems

VARIABLE	MITTELWERT ¹	STD.ABW.	N	
V1	3.049	.785	957	1: ZUSAMMENSEIN MIT FAMILIE
V2	3.238	.773	958	1: RADIO, SCHALLPLATTEN ETC HOEREN
V3	2.144	.825	952	1: SPORT TREIBEN
V4	2.521	1.047	958	1: MIT AUTO HERUMFAHREN
V5	1.953	.673	956	1: EINFACH NICHTS TUN
V6	1.996	.888	957	1: BESUCH EINES CLUBS ODER GRUPPE
V7	2.431	.792	960	1: DISCOTHEK, GASTSTAETTE BESUCHEN
V8	2.170	.647	959	1: PARTY, FETE
V9	1.980	.586	958	1: CAFETERIA, PIZZERIA, EISDIELE
V10	1.983	.748	956	1: WANDERN, SPAZIERENGEHEN
V11	2.382	.792	957	1: MIT ANDEREN LOSZIEHEN
V12	2.489	.679	959	1: AUSFLUEGE MACHEN, WEGFAHREN
V13	2.769	.735	957	1: SICH MIT ANDEREN TREFFEN
V14	1.517	.618	957	1: FESTIVALS, ROCKKONZERTE
V15	1.645	.781	957	1: SPORTVERANSTG. BESUCHEN
V16	3.102	.947	959	2: SCHLAGER, POP
V17	1.926	.911	946	2: KLASSISCHE MUSIK
V18	1.515	.740	947	2: JAZZ
V19	1.983	.990	954	2: ROCK, HARDROCK
V20	1.542	.880	915	2: HEAVY METAL
V21	1.904	.886	941	2: BLUES
V22	2.124	.971	830	2: SOUL, REGGAE
V23	2.020	1.029	734	2: RAP, HIPHOP
V24	1.777	.906	443	2: WAVE
V25	2.196	.998	941	2: DEUTSCH-ROCK
V26	2.861	.972	912	2: ENGL. LIEDERMACHER

¹ z-transformiert

VARIABLE	MITTELWERT ²	STD.ABW.	N	
V27	3.027	.810	958	3: POLITISCHE NACHRICHTEN
V28	3.265	.780	958	3: MUSIKSENDUNGEN
V29	2.939	.885	957	3: KRIMINAL, AGENTENFILME
V30	2.574	.980	957	3: WESTERN, ABENTEUERFILME
V31	2.828	1.052	957	3: SCIENCE FICTION
V32	2.454	1.128	959	3: HORRORFILME
V33	2.008	.995	958	3: KRIEGSFILME
V34	2.815	.904	958	3: LIEBESFILME
V35	2.524	.903	958	3: SOZIALKRITISCHE FILME
V36	2.131	.937	959	3: FILMSERIEN WIE 110
V37	2.698	.918	958	4: WEISS WAS MAN IN DIESEM JAHR TRAEGT
V38	2.065	.824	958	4: LEISTE MIR NEUESTE MODE
V39	3.014	.694	955	4: HABE EINEN GUTEN GESCHMACK
V40	2.248	.808	952	4: BIN GANZ SCHOEN SEXY
V41	2.932	.868	958	4: BIN UNKOMPLIZIERT
V42	2.773	.912	959	4: BIN EIN SPORTLICHER TYP
V43	2.092	.819	958	4: BIN COOL
V44	2.109	.891	956	4: BIN VERRUECKTER TYP
V45	2.731	.765	958	4: HABE DURCHBLICK
V46	2.774	.973	952	4: BIN JUNG, NOCH NICHT ERWACHSEN
V47	2.896	.913	953	4: BIN ZUM LIEBHABEN
V48	2.119	.795	176	5: TEDS
V49	1.512	.703	330	5: PSYCHOS
V50	2.534	.903	937	5: FUSSBALL-FANS
V51	3.199	.784	945	5: DISCO-FANS
V52	1.861	.748	433	5: YUPPIES
V53	1.633	.717	923	5: PUNKER
V54	1.915	.787	931	5: ROCKER
V55	1.179	.489	932	5: SKINHEADS
V56	3.069	.458	952	5: UMWELTSCHUETZER
V57	2.852	.534	945	5: FRIEDENSBEW., NEUES FORUM...
V58	2.239	.849	581	5: INSTANDBESETZER
V59	1.791	.818	556	5: AUTONOME

² z-transformiert

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "AKTIVITÄTEN":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	FACTOR 4	
V1	-.41277	-.16136	.19510	.23750	'1: ZUSAMMENSEIN MIT FAMILIE'
V2	.39417	-.10056	.05057	-.00734	'1: RADIO, SCHALLPLATTEN ETC HOEREN'
V3	.20183	.77579*	.01509	-.11316	'1: SPORT TREIBEN'
V4	.12508	-.03461	-.25419	.80438	'1: MIT AUTO HERUMFAHREN'
V5	.39762	-.37510	.16437	-.11927	'1: EINFACH NICHTS TUN'
V6	.69966*	.09353	-.11825	-.03365	'1: BESUCH EINES CLUBS ODER GRUPPE'
V7	.71273*	-.01848	-.13738	.02989	'1: DISCOTHEK, GASTSTAETTE BESUCHEN'
V8	.57248*	.12323	.11048	.14569	'1: PARTY, FETE'
V9	.27060	-.08788	.62773*	-.07728	'1: CAFETERIA, PIZZERIA, EISDIELE'
V10	-.28188	.04159	.72012*	-.11539	'1: WANDERN, SPAZIERENGEHEN'
V11	.71667*	.17219	.09138	.12394	'1: MIT ANDEREN LOSZIEHEN'
V12	.10397	.06499	.58204*	.58576	'1: AUSFLUEGE MACHEN, WEGFAHREN'
V13	.66312*	.18538	.05331	.23471	'1: SICH MIT ANDEREN TREFFEN'
V14	.45045	.26617	.24379	-.03823	'1: FESTIVALS, ROCKKONZERTE'
V15	.11568	.82464*	.00686	.05671	'1: SPORTVERANSTG. BESUCHEN'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "MUSIK":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	FACTOR 4	
V16	-.25501	-.45317	-.14677	.43138	'2: SCHLAGER, POP'
V17	.67173*	-.23952	-.12528	.14126	'2: KLASSISCHE MUSIK'
V18	.74852*	.07002	.11457	.00448	'2: JAZZ'
V19	.04793	.84563*	.02419	.16879	'2: ROCK, HARDROCK'
V20	-.05581	.84204*	-.02999	-.00490	'2: HEAVY METAL'
V21	.74139*	.23548	.01333	.11248	'2: BLUES'
V22	.47250	-.05142	.60540*	.07481	'2: SOUL, REGGAE'
V23	-.11412	-.04737	.81999*	-.00055	'2: RAP, HIPHOP'
V24	.02441	.11962	.79564*	.08051	'2: WAVE'
V25	.07301	.31925	.01507	.76805*	'2: DEUTSCH-ROCK'
V26	.28259	-.10439	.18687	.61929*	'2: ENGL. LIEDERMACHER'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "FILM/FERNSEHEN":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	
V27	.00842	-.03618	.81395*	'3: POLITISCHE NACHRICHTEN'
V28	.17257	.59590*	.10981	'3: MUSIKSENDUNGEN'
V29	.64994*	.32405	-.02237	'3: KRIMINAL, AGENTENFILME'
V30	.65388*	.12314	-.15200	'3: WESTERN, ABENTEUERFILME'
V31	.72259*	.00773	-.08222	'3: SCIENCE FICTION'
V32	.70785*	.04306	-.13105	'3: HORRORFILME'
V33	.62111*	-.26089	.22834	'3: KRIEGSFILME'
V34	-.06394	.73923*	-.11878	'3: LIEBESFILME'
V35	-.19916	.11352	.75264*	'3: SOZIALKRITISCHE FILME'
V36	.04042	.70291*	.06535	'3: FILMSERIEN WIE 110'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "IMAGE/KLEIDUNG":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	
V37	.83436*	.14130	-.00504	'4: WEISS WAS MAN IN DIESEM JAHR TRAEGT'
V38	.82309*	.14807	-.06130	'4: LEISTE MIR NEUESTE MODE'
V39	.65437*	.18066	.22857	'4: HABE EINEN GUTEN GESCHMACK'
V40	.42462	.52554*	.18297	'4: BIN GANZ SCHOEN SEXY'
V41	.01700	.05701	.75274*	'4: BIN UNKOMPLIZIERT'
V42	.12055	.10536	.73958*	'4: BIN EIN SPORTLICHER TYP'
V43	.04432	.58462*	.17888	'4: BIN COOL'
V44	-.00291	.73809*	.08680	'4: BIN VERRUECKTER TYP'
V45	.29449	.61046*	.05889	'4: HABE DURCHBLICK'
V46	.10047	.38601	-.24764	'4: BIN JUNG, NOCH NICHT ERWACHSEN'
V47	.31012	.60497*	-.01777	'4: BIN ZUM LIEBHABEN'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITSBEREICHS "GRUPPIERUNGEN":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	FACTOR 4	
V48	-.04104	.82125	.04761	-.00073	'5: TEDS'
V49	.14198	.67429	.10635	-.00054	'5: PSYCHOS'
V50	.10190	.02094	.13793	.78205*	'5: FUSSBALL-FANS'
V51	-.08563	-.00273	-.02747	.81776*	'5: DISCO-FANS'
V52	.03406	.72610	.06166	.02061	'5: YUPPIES'
V53	.29231	.20596	.74081*	-.09547	'5: PUNKER'
V54	.19751	.10982	.72360*	.15858	'5: ROCKER'
V55	-.28456	-.02837	.67821*	.06092	'5: SKINHEADS'
V56	.57033*	-.16937	.04813	.06525	'5: UMWELTSCHUETZER'
V57	.67949*	.04006	-.15495	-.03406	'5: FRIEDENSBEW., NEUES FORUM...'
V58	.65118*	.20347	.17674	-.00738	'5: INSTANDBESETZER'
V59	.68951*	.13807	.13189	-.00755	'5: AUTONOME'

FACTOR MATRIX:

FACTOR 7	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	FACTOR 4	FACTOR 5	FACTOR 6
V60	.37768	-.16392	-.24083	.24144	.46818	-.22218
-.29597	6: KIND(ER) HABEN'					
V61	.42444	.07322	.16063	-.53099	-.03518	-.16803
-.02615	6: IM BERUF KARRIERE MACHEN'					
V62	.25604	-.51438	.19348	.00778	.18809	-.17053
-.11380	6: MICH POLITISCH ENGAGIEREN'					
V63	.48178	-.34463	-.22009	.18812	-.32127	-.19709
.16765	6: AUF EINE GESUNDE LEBENSW. ACHTEN'					
V64	.44252	.00548	-.46257	.00156	-.27185	.07921
-.10458	6: RUHE IN MEIN LEBEN BRINGEN'					
V65	.45964	-.25420	.19273	-.55883	.05837	-.09989
-.00353	6: MICH IM BERUF WEITERBILDEN'					
V66	.40943	-.55963	.13602	-.07303	.19447	-.02674
-.09612	6: MIT WICHTIGEN THEMEN AUSEINANDERS.'					
V67	.48972	-.39379	.22635	-.29141	.12154	-.04360
.00042	6: MICH PERSOENLICH WEITERENTWICKELN'					
V68	.34080	.22240	.01053	-.38775	-.26462	-.00479
.01579	6: FINANZIELL UNABHAENGIG SEIN'					
V69	.24793	-.09029	-.03314	.19927	-.36788	.32405
-.23723	6: NICHT DEM LEISTUNGSDRUCK AUSSETZEN'					
V70	.39396	.39781	-.04150	.18602	.01841	-.21406
.28901	6: EIN EIGENES HAUS BESITZEN'					
V71	.44854	-.35278	-.18818	.25904	-.19463	-.21612
.15085	6: UMWELTBEWUSST LEBEN'					
V72	.44207	-.19850	-.09746	.21616	-.25574	-.24740
.47206	6: KOERPERLICH FIT SEIN'					
V73	.30120	.61280	.20242	.00594	.03706	-.08689
.24424	6: EIN AUTO KAUFEN'					
V74	.38340	.34269	-.18976	-.34691	-.04976	-.01536
-.05016	6: REGELMAESSIGES EINKOMMEN'					

V75	.21649	.23718	.59952	.15883	.00599	-.00635
.07512	6: WEITE REISEN UNTERNEHMEN'					
V76	.34851	.00581	.03141	.21227	.47227	.19462
.11009	6: MIT EINEM,R FREUND,IN ZUSAMMENLEBEN'					
V77	.30911	-.10870	-.08349	-.16752	.37530	.49201
.46741	6: SCHULE BZW. AUSBILDG ABSCHLIESSEN'					
V78	.52725	.08294	-.44603	-.08032	.07283	.42972
.08449	6: LEBEN IN GEORDNETE BAHNEN BRINGEN'					
V79	.45347	.37683	.03356	.17704	.12936	.02362
-.15656	6: GROESSERE BZW. BESSERE WOHNUNG'					
V80	.49700	.18443	-.27145	.20242	.40109	-.16167
-.14891	6: HEIRATEN'					
V81	.43916	.46552	.32457	.02254	.04403	-.14853
-.04328	6: GEWISSEN LUXUS GENIESSEN'					
V82	.47278	-.13678	.38096	.25043	-.20166	.27218
-.05553	6: BEWEGUNG IN MEIN LEBEN BRINGEN'					
V83	.40677	-.26344	.45975	.17212	-.19988	.24933
-.07750	6: NEUE LEUTE KENNENLERNEN'					
V84	.49053	.32124	.13862	.23913	-.11401	.05733
-.27043	6: WOHNUNG, ZIMMER NEU EINRICHTEN'					
V85	.48255	.14219	-.30800	-.23100	-.17326	.02597
-.25287	6: TEIL MEINES GELDES SPAREN'					

VARIMAX ROTATION 1 FOR EXTRACTION 1 IN ANALYSIS 1 - KAISER NORMALIZATION.

VARIMAX FAILED TO CONVERGE IN 24 ITERATIONS. CONVERGENCE = .00253

```
5909 0 SELECT IF ((V106 EQ 1) OR (V107 EQ 1) OR (V108 EQ 1))
5910 0 FACTOR VARS=V113 TO V120
5911 0 /MISSING=PAIRWISE
```

ROTATED FACTOR MATRIX:

	FACTOR 1	FACTOR 2	
V113	.73987	.12468	14: OHNE NERVENKITZEL LANGWEILIG'
V114	.76035	.14049	14: ANDERE ABHAENGEN GUTES GEFUEHL'
V115	.57017	.34708	14: AUF FREIER STRECKE AUSPROBIEREN'
V116	.08375	.72382	14: PERSOENLICH UNFALLGEFAHR GERING'
V117	.07075	.71975	14: RISKANTE SITUATION BEWAELTIGT'
V118	.33321	.43818	14: DUNKELHEIT GENAUSO SCHNELL FAHREN'
V119	.71742	.19491	14: WAS ZEIGEN AUF SCHWIERIGER STRECKE'
V120	.77569	.02055	14: BEIM AUTOFAHREN ETWAS ERLEBEN WOLLEN'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "AKTIVITÄTEN":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	FACTOR 4	
V1	-.41277	-.16136	.19510	.23750	'1: ZUSAMMENSEIN MIT FAMILIE'
V2	.39417	-.10056	.05057	-.00734	'1: RADIO, SCHALLPLATTEN ETC HOEREN'
V3	.20183	.77579*	.01509	-.11316	'1: SPORT TREIBEN'
V4	.12508	-.03461	-.25419	.80438	'1: MIT AUTO HERUMFAHREN'
V5	.39762	-.37510	.16437	-.11927	'1: EINFACH NICHTS TUN'
V6	.69966*	.09353	-.11825	-.03365	'1: BESUCH EINES CLUBS ODER GRUPPE'
V7	.71273*	-.01848	-.13738	.02989	'1: DISCOTHEK, GASTSTAETTE BESUCHEN'
V8	.57248*	.12323	.11048	.14569	'1: PARTY, FETE'
V9	.27060	-.08788	.62773*	-.07728	'1: CAFETERIA, PIZZERIA, EISDIELE'
V10	-.28188	.04159	.72012*	-.11539	'1: WANDERN, SPAZIERENGEHEN'
V11	.71667*	.17219	.09138	.12394	'1: MIT ANDEREN LOSZIEHEN'
V12	.10397	.06499	.58204*	.58576	'1: AUSFLUEGE MACHEN, WEGFAHREN'
V13	.66312*	.18538	.05331	.23471	'1: SICH MIT ANDEREN TREFFEN'
V14	.45045	.26617	.24379	-.03823	'1: FESTIVALS, ROCKKONZERTE'
V15	.11568	.82464*	.00686	.05671	'1: SPORTVERANSTG. BESUCHEN'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "MUSIK":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	FACTOR 4	
V16	-.25501	-.45317	-.14677	.43138	'2: SCHLAGER, POP'
V17	.67173*	-.23952	-.12528	.14126	'2: KLASSISCHE MUSIK'
V18	.74852*	.07002	.11457	.00448	'2: JAZZ'
V19	.04793	.84563*	.02419	.16879	'2: ROCK, HARDROCK'
V20	-.05581	.84204*	-.02999	-.00490	'2: HEAVY METAL'
V21	.74139*	.23548	.01333	.11248	'2: BLUES'
V22	.47250	-.05142	.60540*	.07481	'2: SOUL, REGGAE'
V23	-.11412	-.04737	.81999*	-.00055	'2: RAP, HIPHOP'
V24	.02441	.11962	.79564*	.08051	'2: WAVE'
V25	.07301	.31925	.01507	.76805*	'2: DEUTSCH-ROCK'
V26	.28259	-.10439	.18687	.61929*	'2: ENGL. LIEDERMACHER'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "FILM/FERNSEHEN":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	
V27	.00842	-.03618	.81395*	'3: POLITISCHE NACHRICHTEN'
V28	.17257	.59590*	.10981	'3: MUSIKSENDUNGEN'
V29	.64994*	.32405	-.02237	'3: KRIMINAL, AGENTENFILME'
V30	.65388*	.12314	-.15200	'3: WESTERN, ABENTEUERFILME'
V31	.72259*	.00773	-.08222	'3: SCIENCE FICTION'
V32	.70785*	.04306	-.13105	'3: HORRORFILME'
V33	.62111*	-.26089	.22834	'3: KRIEGSFILME'
V34	-.06394	.73923*	-.11878	'3: LIEBESFILME'
V35	-.19916	.11352	.75264*	'3: SOZIALKRITISCHE FILME'
V36	.04042	.70291*	.06535	'3: FILMSERIEN WIE 110'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "IMAGE/KLEIDUNG":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	
V37	.83436*	.14130	-.00504	'4: WEISS WAS MAN IN DIESEM JAHR TRAEGT'
V38	.82309*	.14807	-.06130	'4: LEISTE MIR NEUESTE MODE'
V39	.65437*	.18066	.22857	'4: HABE EINEN GUTEN GESCHMACK'
V40	.42462	.52554*	.18297	'4: BIN GANZ SCHOEN SEXY'
V41	.01700	.05701	.75274*	'4: BIN UNKOMPLIZIERT'
V42	.12055	.10536	.73958*	'4: BIN EIN SPORTLICHER TYP'
V43	.04432	.58462*	.17888	'4: BIN COOL'
V44	-.00291	.73809*	.08680	'4: BIN VERRUECKTER TYP'
V45	.29449	.61046*	.05889	'4: HABE DURCHBLICK'
V46	.10047	.38601	-.24764	'4: BIN JUNG, NOCH NICHT ERWACHSEN'
V47	.31012	.60497*	-.01777	'4: BIN ZUM LIEBHABEN'

ROTATED FACTOR MATRIX FÜR DIE ITEMS DES FREIZEITBEREICHS "GRUPPIERUNGEN":

	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	FACTOR 4	
V48	-.04104	.82125	.04761	-.00073	'5: TEDS'
V49	.14198	.67429	.10635	-.00054	'5: PSYCHOS'
V50	.10190	.02094	.13793	.78205*	'5: FUSSBALL-FANS'
V51	-.08563	-.00273	-.02747	.81776*	'5: DISCO-FANS'
V52	.03406	.72610	.06166	.02061	'5: YUPPIES'
V53	.29231	.20596	.74081*	-.09547	'5: PUNKER'
V54	.19751	.10982	.72360*	.15858	'5: ROCKER'
V55	-.28456	-.02837	.67821*	.06092	'5: SKINHEADS'
V56	.57033*	-.16937	.04813	.06525	'5: UMWELTSCHUETZER'
V57	.67949*	.04006	-.15495	-.03406	'5: FRIEDENSBEW., NEUES FORUM...'
V58	.65118*	.20347	.17674	-.00738	'5: INSTANDBESETZER'
V59	.68951*	.13807	.13189	-.00755	'5: AUTONOME'

FACTOR MATRIX:

FACTOR 7	FACTOR 1	FACTOR 2	FACTOR 3	FACTOR 4	FACTOR 5	FACTOR 6
V60	.37768	-.16392	-.24083	.24144	.46818	-.22218
-.29597	6: KIND(ER) HABEN'					
V61	.42444	.07322	.16063	-.53099	-.03518	-.16803
-.02615	6: IM BERUF KARRIERE MACHEN'					
V62	.25604	-.51438	.19348	.00778	.18809	-.17053
-.11380	6: MICH POLITISCH ENGAGIEREN'					
V63	.48178	-.34463	-.22009	.18812	-.32127	-.19709
.16765	6: AUF EINE GESUNDE LEBENSW. ACHTEN'					
V64	.44252	.00548	-.46257	.00156	-.27185	.07921
-.10458	6: RUHE IN MEIN LEBEN BRINGEN'					
V65	.45964	-.25420	.19273	-.55883	.05837	-.09989
-.00353	6: MICH IM BERUF WEITERBILDEN'					
V66	.40943	-.55963	.13602	-.07303	.19447	-.02674
-.09612	6: MIT WICHTIGEN THEMEN AUSEINANDERS.'					
V67	.48972	-.39379	.22635	-.29141	.12154	-.04360
.00042	6: MICH PERSOENLICH WEITERENTWICKELN'					
V68	.34080	.22240	.01053	-.38775	-.26462	-.00479
.01579	6: FINANZIELL UNABHAENGIG SEIN'					
V69	.24793	-.09029	-.03314	.19927	-.36788	.32405
-.23723	6: NICHT DEM LEISTUNGSDRUCK AUSSETZEN'					
V70	.39396	.39781	-.04150	.18602	.01841	-.21406
.28901	6: EIN EIGENES HAUS BESITZEN'					
V71	.44854	-.35278	-.18818	.25904	-.19463	-.21612
.15085	6: UMWELTBEWUSST LEBEN'					
V72	.44207	-.19850	-.09746	.21616	-.25574	-.24740
.47206	6: KOERPERLICH FIT SEIN'					
V73	.30120	.61280	.20242	.00594	.03706	-.08689
.24424	6: EIN AUTO KAUFEN'					
V74	.38340	.34269	-.18976	-.34691	-.04976	-.01536
-.05016	6: REGELMAESSIGES EINKOMMEN'					

V75	.21649	.23718	.59952	.15883	.00599	-.00635
.07512	6: WEITE REISEN UNTERNEHMEN'					
V76	.34851	.00581	.03141	.21227	.47227	.19462
.11009	6: MIT EINEM,R FREUND,IN ZUSAMMENLEBEN'					
V77	.30911	-.10870	-.08349	-.16752	.37530	.49201
.46741	6: SCHULE BZW. AUSBILDG ABSCHLIESSEN'					
V78	.52725	.08294	-.44603	-.08032	.07283	.42972
.08449	6: LEBEN IN GEORDNETE BAHNEN BRINGEN'					
V79	.45347	.37683	.03356	.17704	.12936	.02362
-.15656	6: GROESSERE BZW. BESSERE WOHNUNG'					
V80	.49700	.18443	-.27145	.20242	.40109	-.16167
-.14891	6: HEIRATEN'					
V81	.43916	.46552	.32457	.02254	.04403	-.14853
-.04328	6: GEWISSEN LUXUS GENIESSEN'					
V82	.47278	-.13678	.38096	.25043	-.20166	.27218
-.05553	6: BEWEGUNG IN MEIN LEBEN BRINGEN'					
V83	.40677	-.26344	.45975	.17212	-.19988	.24933
-.07750	6: NEUE LEUTE KENNENLERNEN'					
V84	.49053	.32124	.13862	.23913	-.11401	.05733
-.27043	6: WOHNUNG, ZIMMER NEU EINRICHTEN'					
V85	.48255	.14219	-.30800	-.23100	-.17326	.02597
-.25287	6: TEIL MEINES GELDES SPAREN'					

VARIMAX ROTATION 1 FOR EXTRACTION 1 IN ANALYSIS 1 - KAISER NORMALIZATION.

VARIMAX FAILED TO CONVERGE IN 24 ITERATIONS. CONVERGENCE = .00253

```

5909 0 SELECT IF ((V106 EQ 1) OR (V107 EQ 1) OR (V108 EQ 1))
5910 0 FACTOR VARS=V113 TO V120
5911 0 /MISSING=PAIRWISE

```

ROTATED FACTOR MATRIX:

	FACTOR 1	FACTOR 2	
V113	.73987	.12468	14: OHNE NERVENKITZEL LANGWEILIG'
V114	.76035	.14049	14: ANDERE ABHAENGEN GUTES GEFUEHL'
V115	.57017	.34708	14: AUF FREIER STRECKE AUSPROBIEREN'
V116	.08375	.72382	14: PERSOENLICH UNFALLGEFAHR GERING'
V117	.07075	.71975	14: RISKANTE SITUATION BEWAELTIGT'
V118	.33321	.43818	14: DUNKELHEIT GENAUSO SCHNELL FAHREN'
V119	.71742	.19491	14: WAS ZEIGEN AUF SCHWIERIGER STRECKE'
V120	.77569	.02055	14: BEIM AUTOFAHREN ETWAS ERLEBEN WOLLEN'

VARIABLE V113
BY VARIABLE CLFS

14: OHNE NERVENKITZEL LANGWEILIG

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	47.6117	11.9029	13.6439	.0000
WITHIN GROUPS	573	499.8848	.8724		
TOTAL	577	547.4965			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	1.6970	.8795	.0685	.0000	4.0000	1.5618 TO 1.8322
Grp 2	138	2.3116	1.0589	.0901	.0000	4.0000	2.1334 TO 2.4898
Grp 3	79	2.2532	1.0060	.1132	.0000	4.0000	2.0278 TO 2.4785
Grp 4	128	1.7344	.8275	.0731	.0000	4.0000	1.5896 TO 1.8791
Grp 5	68	1.6471	.8938	.1084	.0000	4.0000	1.4307 TO 1.8634
TOTAL	578	1.9221	.9741	.0405	.0000	4.0000	1.8426 TO 2.0017

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

G G G G G
R R R R R
P P P P P

MEAN	GROUP	
1.6471	GRP 5	
1.6970	GRP 1	
1.7344	GRP 4	
2.2532	GRP 3	* * *
2.3116	GRP 2	* * *

VARIABLE V114
BY VARIABLE CLFS

14: ANDERE ABHAENGEN GUTES GEFUEHL

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	55.9985	13.9996	17.5216	.0000
WITHIN GROUPS	573	457.8216	.7990		
TOTAL	577	513.8201			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
-------	-------	------	--------------------	----------------	---------	---------	--------------------------

Grp 1	165	1.6848	.9292	.0723	.0000	4.0000	1.5420 TO	1.8277
Grp 2	138	2.0580	.9799	.0834	.0000	4.0000	1.8930 TO	2.2229
Grp 3	79	2.3924	1.0053	.1131	.0000	4.0000	2.1672 TO	2.6176
Grp 4	128	1.5703	.7601	.0672	.0000	4.0000	1.4374 TO	1.7033
Grp 5	68	1.4118	.6962	.0844	.0000	4.0000	1.2433 TO	1.5803
TOTAL	578	1.8131	.9437	.0393	.0000	4.0000	1.7361 TO	1.8902

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

		G G G G G
		R R R R R
		P P P P P
MEAN	GROUP	5 4 1 2 3
1.4118	GRP 5	
1.5703	GRP 4	
1.6848	GRP 1	
2.0580	GRP 2	* *
2.3924	GRP 3	* * *

VARIABLE V115
BY VARIABLE CLFS

14: AUF FREIER STRECKE AUSPROBIEREN

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	49.9776	12.4944	12.8759	.0000
WITHIN GROUPS	573	556.0224	.9704		
TOTAL	577	606.0000			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	2.2121	.9926	.0773	.0000	4.0000	2.0595 TO 2.3647
Grp 2	138	2.7464	.9746	.0830	.0000	4.0000	2.5823 TO 2.9104
Grp 3	79	2.6835	1.0567	.1189	.0000	4.0000	2.4469 TO 2.9202
Grp 4	128	2.0703	.9152	.0809	.0000	4.0000	1.9102 TO 2.2304
Grp 5	68	2.0441	1.0285	.1247	.0000	4.0000	1.7952 TO 2.2931
TOTAL	578	2.3529	1.0248	.0426	.0000	4.0000	2.2692 TO 2.4367

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

G G G G G
R R R R R
P P P P P

MEAN	GROUP	5	4	1	3	2
2.0441	GRP 5					
2.0703	GRP 4					
2.2121	GRP 1					
2.6835	GRP 3	*	*			
2.7464	GRP 2	*	*	*		

VARIABLE V116
BY VARIABLE CLFS

14: PERSOENLICH UNFALLGEFAHR GERING

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	8.2618	2.0655	2.2946	.0581
WITHIN GROUPS	573	515.7814	.9001		
TOTAL	577	524.0433			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
-------	-------	------	--------------------	----------------	---------	---------	--------------------------

Grp 1	165	1.8606	.9557	.0744	.0000	4.0000	1.7137 TO	2.0075
Grp 2	138	1.9565	1.0027	.0854	.0000	4.0000	1.7877 TO	2.1253
Grp 3	79	1.9241	.9971	.1122	.0000	4.0000	1.7007 TO	2.1474
Grp 4	128	1.6406	.8393	.0742	.0000	4.0000	1.4938 TO	1.7874
Grp 5	68	1.7353	.9560	.1159	.0000	4.0000	1.5039 TO	1.9667
TOTAL	578	1.8287	.9530	.0396	.0000	4.0000	1.7509 TO	1.9066

NO TWO GROUPS ARE SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

VARIABLE V117
BY VARIABLE CLFS

14: RISKANTE SITUATION BEWAELTIGT

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	20.1642	5.0410	4.1345	.0026
WITHIN GROUPS	573	698.6334	1.2193		
TOTAL	577	718.7976			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN	
Grp 1	165	2.0303	1.1231	.0874	.0000	4.0000	1.8577 TO	2.2029
Grp 2	138	2.5217	1.1728	.0998	.0000	4.0000	2.3243 TO	2.7192
Grp 3	79	2.3924	1.0053	.1131	.0000	4.0000	2.1672 TO	2.6176
Grp 4	128	2.3750	1.0424	.0921	.0000	4.0000	2.1927 TO	2.5573
Grp 5	68	2.3088	1.1363	.1378	.0000	4.0000	2.0338 TO	2.5839
TOTAL	578	2.3062	1.1161	.0464	.0000	4.0000	2.2150 TO	2.3974

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

MEAN	GROUP	
2.0303	GRP 1	
2.3088	GRP 5	
2.3750	GRP 4	
2.3924	GRP 3	
2.5217	GRP 2	*

G G G G
R R R R R
P P P P P

1 5 4 3 2

VARIABLE V118 14: DUNKELHEIT GENAUSO SCHNELL FAHREN
BY VARIABLE CLFS

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	7.7498	1.9375	2.9133	.0210
WITHIN GROUPS	573	381.0668	.6650		
TOTAL	577	388.8166			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN	
Grp 1	165	1.5939	.7801	.0607	.0000	4.0000	1.4740 TO	1.7138
Grp 2	138	1.8768	.9238	.0786	.0000	4.0000	1.7213 TO	2.0323
Grp 3	79	1.7848	.7954	.0895	.0000	4.0000	1.6067 TO	1.9630
Grp 4	128	1.6641	.7454	.0659	.0000	4.0000	1.5337 TO	1.7944
Grp 5	68	1.5882	.8147	.0988	.0000	4.0000	1.3910 TO	1.7854
TOTAL	578	1.7024	.8209	.0341	.0000	4.0000	1.6354 TO	1.7695

NO TWO GROUPS ARE SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

VARIABLE V119
 BY VARIABLE CLFS

14: WAS ZEIGEN AUF SCHWIERIGER STRECKE

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	23.9526	5.9881	11.9750	.0000
WITHIN GROUPS	573	286.5319	.5001		
TOTAL	577	310.4844			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	1.3576	.6435	.0501	.0000	4.0000	1.2587 TO 1.4565
Grp 2	138	1.7101	.8561	.0729	.0000	4.0000	1.5660 TO 1.8543
Grp 3	79	1.8228	.7805	.0878	.0000	4.0000	1.6480 TO 1.9976
Grp 4	128	1.3594	.6241	.0552	.0000	3.0000	1.2502 TO 1.4685
Grp 5	68	1.2647	.5630	.0683	.0000	4.0000	1.1284 TO 1.4010
TOTAL	578	1.4948	.7336	.0305	.0000	4.0000	1.4349 TO 1.5547

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

MEAN	GROUP	
		G G G G G R R R R R P P P P P
		5 1 4 2 3
1.2647	GRP 5	
1.3576	GRP 1	
1.3594	GRP 4	
1.7101	GRP 2	* * *
1.8228	GRP 3	* * *

VARIABLE V120
BY VARIABLE CLFS

14: BEIM AUTOFAHREN ETWAS ERLEBEN WOLLEN

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	62.2101	15.5525	18.5184	.0000
WITHIN GROUPS	573	481.2294	.8398		
TOTAL	577	543.4394			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	1.8364	.9192	.0716	.0000	4.0000	1.6951 TO 1.9777
Grp 2	138	2.4638	1.0120	.0862	.0000	4.0000	2.2934 TO 2.6341
Grp 3	79	2.4177	.9820	.1105	.0000	4.0000	2.1978 TO 2.6377
Grp 4	128	1.7891	.8099	.0716	.0000	4.0000	1.6474 TO 1.9307
Grp 5	68	1.6324	.8086	.0981	.0000	4.0000	1.4366 TO 1.8281
TOTAL	578	2.0311	.9705	.0404	.0000	4.0000	1.9519 TO 2.1104

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

MEAN	GROUP	
		G G G G G R R R R R P P P P P
		5 4 1 3 2
1.6324	GRP 5	
1.7891	GRP 4	
1.8364	GRP 1	
2.4177	GRP 3	* * *

2.4638 GRP 2 * * *

VARIABLE ZMOT
BY VARIABLE CLFS

ZSCORE(MOT)

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	70.8904	17.7226	20.3626	.0000
WITHIN GROUPS	573	498.7110	.8704		
TOTAL	577	569.6015			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	-.1922	.9413	.0733	-1.5400	4.5688	-.3369 TO -.0475
Grp 2	138	.5018	1.0314	.0878	-1.5400	4.5688	.3282 TO .6754
Grp 3	79	.4149	.9348	.1052	-1.5400	4.5688	.2055 TO .6243
Grp 4	128	-.2738	.7832	.0692	-1.5400	4.5688	-.4108 TO -.1368
Grp 5	68	-.3244	.9587	.1163	-1.5400	4.5688	-.5565 TO -.0924
TOTAL	578	.0228	.9936	.0413	-1.5400	4.5688	-.0583 TO .1040

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

MEAN	GROUP	5	4	1	3	2
-.3244	GRP 5					
-.2738	GRP 4					
-.1922	GRP 1					
.4149	GRP 3			*	*	*
.5018	GRP 2			*	*	*

VARIABLE UNFTOT ANZAHL UNFAELLE TOTAL
BY VARIABLE CLFS

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	6.5818	1.6454	2.8309	.0241
WITHIN GROUPS	573	333.0514	.5812		
TOTAL	577	339.6332			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	.4606	.8227	.0640	.0000	7.0000	.3341 TO .5871
Grp 2	138	.5217	.8978	.0764	.0000	5.0000	.3706 TO .6729
Grp 3	79	.3291	.8121	.0914	.0000	6.0000	.1472 TO .5110
Grp 4	128	.2734	.5429	.0480	.0000	2.0000	.1785 TO .3684
Grp 5	68	.2500	.5827	.0707	.0000	3.0000	.1090 TO .3910
TOTAL	578	.3910	.7672	.0319	.0000	7.0000	.3283 TO .4537

NO TWO GROUPS ARE SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

VARIABLE V112 13: LETZTES JAHR GEFahren IN KM
BY VARIABLE CLFS

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
--------	------	----------------	--------------	---------	---------

BETWEEN GROUPS	4	41.8700	10.4675	5.6109	.0002
WITHIN GROUPS	573	1068.9760	1.8656		
TOTAL	577	1110.8460			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	2.1879	1.4675	.1142	.0000	6.0000	1.9623 TO 2.4135
Grp 2	138	2.3333	1.4262	.1214	.0000	6.0000	2.0933 TO 2.5734
Grp 3	79	2.2278	1.2603	.1418	.0000	6.0000	1.9455 TO 2.5101
Grp 4	128	1.9297	1.4208	.1256	.0000	6.0000	1.6812 TO 2.1782
Grp 5	68	1.4559	.9213	.1117	.0000	5.0000	1.2329 TO 1.6789
TOTAL	578	2.0848	1.3875	.0577	.0000	6.0000	1.9714 TO 2.1981

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

		G G G G G
		R R R R R
		P P P P P
MEAN	GROUP	5 4 1 3 2
1.4559	GRP 5	
1.9297	GRP 4	
2.1879	GRP 1	*
2.2278	GRP 3	
2.3333	GRP 2	*

VARIABLE V86
BY VARIABLE CLFS

7: WIE OFT ALKOHOHL

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	48.5503	12.1376	6.2070	.0001
WITHIN GROUPS	570	1114.6219	1.9555		
TOTAL	574	1163.1722			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	164	3.5793	1.4861	.1160	1.0000	6.0000	3.3501 TO 3.8084
Grp 2	137	3.3577	1.5375	.1314	1.0000	6.0000	3.0979 TO 3.6174
Grp 3	79	2.7089	1.0396	.1170	1.0000	6.0000	2.4760 TO 2.9417
Grp 4	127	3.4724	1.3559	.1203	1.0000	6.0000	3.2343 TO 3.7105
Grp 5	68	3.6618	1.3227	.1604	1.0000	6.0000	3.3416 TO 3.9819
TOTAL	575	3.3930	1.4235	.0594	1.0000	6.0000	3.2764 TO 3.5096

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

G G G G G
R R R R R
P P P P P

MEAN	GROUP	3	2	4	1	5
2.7089	GRP 3					
3.3577	GRP 2					
3.4724	GRP 4	*				
3.5793	GRP 1	*				
3.6618	GRP 5	*				

VARIABLE ALKMOD0
BY VARIABLE CLFS

ALKOHOLKONSUM WOCHENTAGS

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	137.1852	34.2963	3.9105	.0049
WITHIN GROUPS	133	1166.4421	8.7702		
TOTAL	137	1303.6273			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
-------	-------	------	--------------------	----------------	---------	---------	--------------------------

Grp 1	36	2.8681	2.6595	.4433	.0000	10.0000	1.9682 TO	3.7679
Grp 2	31	3.4677	2.6329	.4729	.0000	10.0000	2.5020 TO	4.4335
Grp 3	20	5.2500	5.2909	1.1831	.0000	21.2500	2.7738 TO	7.7262
Grp 4	34	2.8750	2.2346	.3832	.0000	7.0000	2.0953 TO	3.6547
Grp 5	17	1.6029	.9440	.2289	.0000	3.5000	1.1176 TO	2.0883
TOTAL	138	3.1938	3.0847	.2626	.0000	21.2500	2.6746 TO	3.7131

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

		G G G G G
		R R R R R
		P P P P P
MEAN	GROUP	5 1 4 2 3
1.6029	GRP 5	
2.8681	GRP 1	
2.8750	GRP 4	
3.4677	GRP 2	
5.2500	GRP 3	*

VARIABLE ALKFRSO ALKOHOLKONSUM WOCHENENDE
 BY VARIABLE CLFS

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	793.9100	198.4775	7.2759	.0000
WITHIN GROUPS	163	4446.4636	27.2789		
TOTAL	167	5240.3735			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	45	4.6222	3.1885	.4753	.0000	15.0000	3.6643 TO 5.5802
Grp 2	44	7.3977	4.8240	.7273	.0000	29.0000	5.9311 TO 8.8644
Grp 3	26	10.3077	7.4308	1.4573	.5000	29.0000	7.3063 TO 13.3091
Grp 4	35	5.4286	6.7433	1.1398	.0000	37.5000	3.1122 TO 7.7450
Grp 5	18	3.2222	2.0578	.4850	.5000	7.7500	2.1989 TO 4.2455
TOTAL	168	6.2470	5.6017	.4322	.0000	37.5000	5.3938 TO 7.1003

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

G G G G G
 R R R R R
 P P P P P

MEAN	GROUP	
3.2222	GRP 5	
4.6222	GRP 1	
5.4286	GRP 4	
7.3977	GRP 2	
10.3077	GRP 3	* *

VARIABLE ALKTOT ALKOHOLKONSUM WOCHENTAGS+WOCHEENDE
 BY VARIABLE CLFS

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	1271.6344	317.9086	6.7079	.0001
WITHIN GROUPS	126	5971.5507	47.3933		
TOTAL	130	7243.1851			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
-------	-------	------	--------------------	----------------	---------	---------	--------------------------

Grp 1	34	7.2574	5.6747	.9732	.7500	23.2500	5.2773 TO	9.2374
Grp 2	30	10.7167	6.7315	1.2290	1.0000	37.5000	8.2031 TO	13.2303
Grp 3	20	14.7125	11.6043	2.5948	2.2500	44.2500	9.2815 TO	20.1435
Grp 4	31	6.9274	5.5540	.9975	.5000	18.5000	4.8902 TO	8.9646
Grp 5	16	4.6719	2.7183	.6796	1.0000	11.0000	3.2234 TO	6.1204
TOTAL	131	8.7939	7.4644	.6522	.5000	44.2500	7.5037 TO	10.0841

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

		G G G G G
		R R R R R
		P P P P P
MEAN	GROUP	5 4 1 2 3
4.6719	GRP 5	
6.9274	GRP 4	
7.2574	GRP 1	
10.7167	GRP 2	
14.7125	GRP 3	* * *

VARIABLE ZU1
BY VARIABLE CLFS

HAUS,AUTO,REISEN,LUXUS

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	11.7218	2.9305	9.7178	.0000
WITHIN GROUPS	573	172.7921	.3016		
TOTAL	577	184.5139			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	2.8515	.5946	.0463	1.2500	4.0000	2.7601 TO 2.9429
Grp 2	138	3.0380	.5461	.0465	1.5000	4.0000	2.9461 TO 3.1300
Grp 3	79	3.0232	.5905	.0664	1.7500	4.0000	2.8910 TO 3.1555
Grp 4	128	2.6582	.4798	.0424	1.2500	3.7500	2.5743 TO 2.7421
Grp 5	68	2.9412	.5113	.0620	1.7500	4.0000	2.8174 TO 3.0649
TOTAL	578	2.8873	.5655	.0235	1.2500	4.0000	2.8411 TO 2.9335

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

G G G G G
R R R R R
P P P P P

MEAN	GROUP	
4	1	5
3	2	
2.6582	GRP 4	
2.8515	GRP 1	
2.9412	GRP 5	
3.0232	GRP 3	*
3.0380	GRP 2	*

VARIABLE ZU2
BY VARIABLE CLFS

RUHE,ORDNUNG,SPAREN

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	6.9277	1.7319	7.4844	.0000
WITHIN GROUPS	573	132.5953	.2314		
TOTAL	577	139.5230			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
-------	-------	------	--------------------	----------------	---------	---------	--------------------------

Grp 1	165	3.4455	.4786	.0373	2.0000	4.0000	3.3719 TO	3.5190
Grp 2	138	3.5906	.3686	.0314	2.5000	4.0000	3.5285 TO	3.6526
Grp 3	79	3.4072	.5247	.0590	1.7500	4.0000	3.2897 TO	3.5247
Grp 4	128	3.2695	.5874	.0519	1.2500	4.0000	3.1668 TO	3.3723
Grp 5	68	3.4424	.4073	.0494	2.5000	4.0000	3.3438 TO	3.5410
TOTAL	578	3.4356	.4917	.0205	1.2500	4.0000	3.3954 TO	3.4757

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

		G G G G G
		R R R R R
		P P P P P
MEAN	GROUP	4 3 5 1 2
3.2695	GRP 4	
3.4072	GRP 3	
3.4424	GRP 5	
3.4455	GRP 1	
3.5906	GRP 2	*

VARIABLE ZU3
BY VARIABLE CLFS

KARRIERE+SELBSTVERWIRKLICHUNG

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	5.7554	1.4388	7.7365	.0000
WITHIN GROUPS	573	106.5679	.1860		
TOTAL	577	112.3233			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	3.3455	.4532	.0353	2.0000	4.0000	3.2758 TO 3.4151
Grp 2	138	3.5169	.4500	.0383	1.7500	4.0000	3.4412 TO 3.5927
Grp 3	79	3.2964	.4774	.0537	1.6667	4.0000	3.1895 TO 3.4033
Grp 4	128	3.5293	.3516	.0311	2.5000	4.0000	3.4678 TO 3.5908
Grp 5	68	3.5502	.4173	.0506	2.0000	4.0000	3.4492 TO 3.6513
TOTAL	578	3.4445	.4412	.0184	1.6667	4.0000	3.4084 TO 3.4805

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

G G G G G
R R R R R
P P P P P

MEAN	GROUP	
3.2964	GRP 3	
3.3455	GRP 1	
3.5169	GRP 2	
3.5293	GRP 4	*
3.5502	GRP 5	

VARIABLE ZU4
BY VARIABLE CLFS

GESUND,UMWELTBEW.,KOERPERL.FIT

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	9.3316	2.3329	11.3012	.0000
WITHIN GROUPS	573	118.2832	.2064		
TOTAL	577	127.6148			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
-------	-------	------	--------------------	----------------	---------	---------	--------------------------

Grp 1	165	3.3242	.5068	.0395	1.6667	4.0000	3.2463 TO	3.4021
Grp 2	138	3.5990	.4071	.0347	2.3333	4.0000	3.5305 TO	3.6676
Grp 3	79	3.3586	.5113	.0575	1.6667	4.0000	3.2441 TO	3.4732
Grp 4	128	3.6042	.4050	.0358	2.3333	4.0000	3.5333 TO	3.6750
Grp 5	68	3.5392	.4272	.0518	2.3333	4.0000	3.4358 TO	3.6426
TOTAL	578	3.4818	.4703	.0196	1.6667	4.0000	3.4434 TO	3.5203

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

		G G G G G
		R R R R R
		P P P P P
MEAN	GROUP	1 3 5 2 4
3.3242	GRP 1	
3.3586	GRP 3	
3.5392	GRP 5	
3.5990	GRP 2	* *
3.6042	GRP 4	* *

VARIABLE ZU5
BY VARIABLE CLFS

KIND, HEIRATEN, ZUSAMMENWOHNEN

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	11.1670	2.7918	6.9718	.0000
WITHIN GROUPS	573	229.4485	.4004		
TOTAL	577	240.6156			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
Grp 1	165	3.1465	.7154	.0557	1.0000	4.0000	3.0365 TO 3.2564
Grp 2	138	3.3527	.5533	.0471	1.6667	4.0000	3.2595 TO 3.4458
Grp 3	79	3.0127	.7210	.0811	1.3333	4.0000	2.8512 TO 3.1741
Grp 4	128	3.3333	.5720	.0506	1.3333	4.0000	3.2333 TO 3.4334
Grp 5	68	3.4461	.5661	.0686	2.0000	4.0000	3.3091 TO 3.5831
TOTAL	578	3.2540	.6458	.0269	1.0000	4.0000	3.2013 TO 3.3068

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

G G G G G
R R R R R
P P P P P

MEAN	GROUP	
3.0127	GRP 3	
3.1465	GRP 1	
3.3333	GRP 4	
3.3527	GRP 2	*
3.4461	GRP 5	*

VARIABLE ZU6
BY VARIABLE CLFS

KEIN LEISTGSDRUCK, BEWEGUNG, NEUE LEUTE

ANALYSIS OF VARIANCE

SOURCE	D.F.	SUM OF SQUARES	MEAN SQUARES	F RATIO	F PROB.
BETWEEN GROUPS	4	10.1451	2.5363	8.3769	.0000
WITHIN GROUPS	573	173.4863	.3028		
TOTAL	577	183.6313			

GROUP	COUNT	MEAN	STANDARD DEVIATION	STANDARD ERROR	MINIMUM	MAXIMUM	95 PCT CONF INT FOR MEAN
-------	-------	------	--------------------	----------------	---------	---------	--------------------------

Grp 1	165	2.8667	.5945	.0463	1.3333	4.0000	2.7753 TO	2.9580
Grp 2	138	3.1763	.5406	.0460	1.0000	4.0000	3.0853 TO	3.2673
Grp 3	79	3.1519	.5197	.0585	1.6667	4.0000	3.0355 TO	3.2683
Grp 4	128	3.1641	.5106	.0451	2.0000	4.0000	3.0748 TO	3.2534
Grp 5	68	3.1103	.5640	.0684	1.6667	4.0000	2.9738 TO	3.2468
TOTAL	578	3.0741	.5641	.0235	1.0000	4.0000	3.0280 TO	3.1202

(*) DENOTES PAIRS OF GROUPS SIGNIFICANTLY DIFFERENT AT THE 0.010 LEVEL

G G G G G
R R R R R
P P P P P

MEAN	GROUP	1	5	3	4	2
2.8667	GRP 1					
3.1103	GRP 5					
3.1519	GRP 3	*				
3.1641	GRP 4	*				
3.1763	GRP 2	*				

Fragebogen West

Freizeitaktivitäten:

Im folgenden finden Sie eine Liste mit Freizeittätigkeiten. Teilen Sie mir bitte mit, wie oft Sie den einzelnen Tätigkeiten nachgehen.

sehr oft

oft

gelegentlich

nie

- Zusammensein mit der Familie
- Radio, Schallplatten, Tonband hören
- Sport treiben
- Mit dem Auto herum-, spazieren fahren
- einfach nichts tun, vor sich hinträumen
- Besuch eines Vereins, einer Gruppe
- Discothek, Gaststätte besuchen
- Party, Fete
- Cafeteria, Pizzeria, Eisdielen
- Wandern, Spaziergehen
- mit anderen losziehen, etwas unternehmen
- Ausflüge machen, wegfahren
- sich mit anderen treffen

Musikrezeption:

Wie sehr sprechen Sie die folgenden Musikrichtungen an?

sehr

ziemlich

wenig

gar nicht

- Klassische Musik
- Jazz, Free-Jazz
- Heavy Metal, Rock, Hardrock
- Blues
- Soul, Funk, Reggae
- Rap, Hiphop
- Wave, Independent
- Synty Pop
- Punk
- Deutsch Rock (z.B. Grönemeyer)

Fernsehrezeption:

Wie sehr sprechen Sie die folgenden Sendungen des Fernsehprogramms an?

- sehr
- ziemlich
- wenig
- gar nicht

- Politische Nachrichten, Informationen
- Musiksendungen
- Kriminalfilme, Agentenfilme
- Western, Abenteuerfilme
- Sciencefiction
- Horrorfilme
- Kriegsfilme
- Liebesfilme
- Sozialkritische Filme
- Filmserien wie Dallas oder Denverclan

Selbsta Ausdruck via Kleidung:

Mit *der Kleidung*, die man besonders gerne trägt, will man oft etwas bestimmtes ausdrücken.

Inwieweit kommen folgende Möglichkeiten dem nahe, was Sie mit *Ihrer Lieblingskleidung ausdrücken möchten*.

sehr
ziemlich
wenig
gar nicht

- Ich weiß, was man in diesem Jahr trägt
- Ich leiste mir die neueste Mode
- Ich habe einen guten Geschmack
- Ich bin ganz schön sexy
- Ich bin unkompliziert
- Ich bin ein sportlicher Typ
- Ich bin cool
- Ich bin ein verrückter Typ mit tollen Einfällen
- Ich habe Durchblick, - weiß, wo es langgeht
- Ich bin jung, noch keine erwachsene Frau /
kein erwachsener Mann
- Ich bin zum Liebhaben

Affinität zu Gruppen der Jugend- und Alternativkultur:

Hier finden Sie eine Liste von Gruppen, die in der letzten Zeit von sich reden gemacht haben.

Wie stehen Sie zu diesen Gruppen?

rechne mich selbst dazu, lebe so ähnlich
gehöre nicht dazu, finde diese Gruppe aber ganz gut
diese Gruppe kann ich nicht so gut leiden
diese Gruppe lehne ich völlig ab

- Fußball-Fans
- Disco-Fans
- Grufties
- Yuppies
- Punker
- Rocker
- Skinheads
- Umweltschützer
- Gruppen der Friedensbewegung
- Kernkraftgegner

In welchem Berufsfeld sind Sie beschäftigt?

- Land-, Forstwirtschaft
- Energiewirtschaft, Bergbau
- Chemische Industrie, Kunststoffverarbeitung
- Steine, Erden, Eisenverarbeitung
- Stahl-, Maschinen-, Fahrzeugbau
- Elektrotechnik
- Holz-, Papier-, Druckgewerbe
- Leder-, Textil-, Bekleidung
- Nahrungs- und Genußmittelgewerbe
- Baugewerbe
- Handel
- Bundesbahn, -post
- Verkehr, Kredit, Versicherungen
- Dienstleistungen und Unternehmen
- Kirchen, Verbände, Gebietskörperschaften
- Sonstige

Seit welchem Jahr fahren Sie regelmäßig mit einem Kfz der Klasse III?

Wieviel Kilometer sind Sie im letzten Jahr gefahren?

- 4999
5000 - 9999
10000 - 14999
15000 - 19999
20000 - 29999
30000 und mehr

Jeder Verkehrsteilnehmer muß eigentlich damit rechnen, selbst auch einmal in einen Unfall verwickelt zu werden.

Waren Sie seit Vollendung Ihres 18. Lebensjahres schon einmal als Autofahrer an einem oder mehreren Unfällen als Unschuldiger, Teilschuldiger oder Alleinschuldiger beteiligt?

Häufigkeit

Unschuldiger
Teilschuldiger
Alleinschuldiger

Waren Sie im letzten Jahr als Autofahrer an einem oder mehreren Unfällen als Unschuldiger, Teilschuldiger oder Alleinschuldiger beteiligt?

Häufigkeit

Unschuldiger
Teilschuldiger
Alleinschuldiger

A L K O H O L U N D F A H R E N

Nehmen Sie in Ihrer Freizeit auch alkoholische Getränke zu sich?

nie
gelegentlich
oft
sehr oft

Wenn Sie in der Freizeit alkoholische Getränke zu sich nehmen, wieviele Gläser sind das dann im Durchschnitt bei so einer Gelegenheit?

Bier	0,21
Wein / Sekt	0,21
Spirituosen	2 cl

Abgesehen von der offiziellen Promillegrenze: Bis zu wieviel Gläser Bier, Wein/Sekt oder sonstige alkoholische Getränke können Sie vertragen und noch fahren?

Bier	0,21
Wein / Sekt	0,21
Spirituosen	2 cl

Nun zu einem häufig diskutierten Thema. Viele Leute sagen, daß das Autofahren ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens geworden ist. Auf dieser Liste sind einige Aussagen dazu zusammengestellt. Teilen Sie mir bitte mit, inwieweit Sie jeder dieser Aussage zustimmen.

- Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist Autofahren langweilig
- Es ist ein gutes Gefühl, andere abzuhängen
- Auf freier Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich selbst fahren kann
- Für mich persönlich ist die Unfallgefahr beim Autofahren vernachlässigbar gering.
- Wenn ich eine riskante Situation bewältigt habe, fühle ich mich anschließend echt gut.
- Im Grunde kann man bei Dunkelheit genauso schnell fahren wie bei Tage.
- Auf schwierigen Strecken, z.B. auf kurvigen Landstraßen, zeige ich anderen gerne, wie man so etwas fährt.
- Beim Autofahren will ich etwas erleben.

stimme voll und ganz zu

stimme eher zu

stimme eher nicht zu

stimme ganz und gar nicht zu

Fragebogen Ost

6. Wie stellen Sie sich Ihre persönliche Zukunft vor?
 Ich nenne Ihnen hierzu einmal verschiedene Ziele und Wünsche und Sie sagen mir dann bitte anhand dieser Liste jedesmal dazu, wie wichtig oder unwichtig Ihnen die einzelnen Ziele sind.

INT.: LISTE 4 VORLEGEN UND DIE ZIELE/WUNSCH E VORLESEN!

	sehr wicht- tig	eher wicht- tig	eher nicht wichtig	überhaupt nicht wichtig
31 Kind(er) haben -----	()	()	()	()
32 Im Beruf Karriere machen -----	()	()	()	()
33 Mich politisch engagieren -----	()	()	()	()
34 Auf eine gesunde Lebensweise achten--	()	()	()	()
35 Ruhe in mein Leben bringen -----	()	()	()	()
36 Mich im Beruf weiterbilden -----	()	()	()	()
37 Mich mit wichtigen Themen der Zeit auseinandersetzen -----	()	()	()	()
38 Mich persönlich weiterentwickeln ----	()	()	()	()
39 Finanziell unabhängig sein -----	()	()	()	()
40 Mich nicht dem Leistungsdruck der Gesellschaft aussetzen -----	()	()	()	()
41 Ein eigenes Haus besitzen -----	()	()	()	()
42 Umweltbewußt leben -----	()	()	()	()
43 Körperlich fit sein -----	()	()	()	()
44 Ein Auto kaufen -----	()	()	()	()
45 Ein regelmäßiges Einkommen haben ----	()	()	()	()
46 Weite Reisen unternehmen -----	()	()	()	()
47 Mit einer Freundin/einem Freund zusammenleben -----	()	()	()	()
48 Die Schule bzw. Ausbildung abschlies- sen -----	()	()	()	()
49 Mein Leben in geordnete Bahnen bringen -----	()	()	()	()
50 In einer größeren oder besseren Wohnung wohnen -----	()	()	()	()
51 Heiraten -----	()	()	()	()
52 Einen gewissen Luxus genießen -----	()	()	()	()
53 Bewegung in mein Leben bringen ----	()	()	()	()
54 Neue Leute kennenlernen -----	()	()	()	()
55 Meine Wohnung (Zimmer) neu einrichten	()	()	()	()
56 Einen Teil meines Geldes sparen ----	()	()	()	()

7. Trinken Sie alkoholische Getränke? Bitte sagen Sie mir das anhand der folgenden Liste.

INT.: LISTE 5 VORLEGEN!

- L täglich -----()
 H mehrmals in der Woche -----()
 R einmal in der Woche -----()
 Q etwa 2-3mal im Monat -----()
 V etwa 1mal im Monat -----()
 N seltener/gar nicht -----() → WEITER FRAGE 10

8. Wenn Sie wochentags (d.h. Montag bis Donnerstag) in Ihrer Freizeit alkoholische Getränke zu sich nehmen, wieviel Gläser sind das dann im Durchschnitt bei so einer Gelegenheit?

INT.: BEI GLÄSERN MIT ANDEREM FASSUNGSVERMÖGEN GLÄSERZAHL ENTSPRECHEND UMRECHNEN!

Bier (0,2 l-Gläser) etwa Gläser
 Wein/Sekt (0,2 l-Gläser) etwa Gläser
 Spirituosen (2 cl-Gläschen)
 (z.B. Weinbrand, Korn) etwa Gläser

9. Und wie viele Gläser sind das im Durchschnitt am Wochenende (Freitag bis Sonntag) bei so einer Gelegenheit?

INT.: BEI GLÄSERN MIT ANDEREM FASSUNGSVERMÖGEN GLÄSERZAHL ENTSPRECHEND UMRECHNEN!

Bier (0,2 l-Gläser) etwa Gläser
 Wein/Sekt (0,2 l-Gläser) etwa Gläser
 Spirituosen (2 cl-Gläschen)
 (z.B. Weinbrand, Korn) etwa Gläser

10. Jetzt mal eine andere Frage: Wenn Sie einmal an die Jugendlichen im Westen denken, also in der Bundesrepublik und in West-Berlin - worin unterscheiden die sich nach Ihren bisherigen Eindrücken von den Jugendlichen der DDR?
Was auf dieser Liste trifft Ihrer Meinung nach alles auf die Jugendlichen im Westen zu? Es genügt, wenn Sie mir die Ziffern zu den zutreffenden Aussagen nennen.

INT.: LISTE 6 VORLEGEN!

Die Jugendlichen im Westen ...

- 11 ... haben in Schule und Ausbildung mehr Leistungsdruck als wir -----()
- 12 ... sind umweltbewußter -----()
- 13 ... sind materiell zu sehr verwöhnt -----()
- 14 ... sind nicht so ordentlich und gepflegt wie wir -----()
- 15 ... sind sexuell freier -----()
- 16 ... haben untereinander nicht so viel menschlichen Zusammenhalt wie wir -----()
- 17 ... sind selbstbewußter -----()
- 18 ... haben im Beruf mehr Leistungsdruck als wir -----()
- 19 ... sind lockerer, lässiger -----()
- 20 ... sind politisch nicht so interessiert wie wir -----()
- 21 ... sind arrogant, eingebildet, hochnäsiger -----()
- 22 ... sind individueller -----()
-
- 23 Es gibt keine Unterschiede zwischen den Jugendlichen der BRD und der DDR -----()

11. Haben Sie einen Führerschein der Klasse ...

	Ja	Nein
... B (für Pkw) ? -----	()	----- ()
... A (für Motorrad) ? -----	()	----- ()
... M (für Moped/Kleinkrafträder)?--	()	----- ()

INT.: FALLS KEIN FOHRERSCHEIN, WEITER MIT FRAGE 18

12. Seit welchem Jahr fahren Sie regelmäßig mit einem Kraftfahrzeug der Klasse ...

INT.: FÜR JEDE IN FRAGE 10 GENANNT E FOHRERSCHEINKLASSE NACHFRAGEN!

... B	seit	19.....
... A	seit	19.....
... M	seit	19.....

13. Wie viele Kilometer sind Sie im letzten Jahr mit einem Kraftfahrzeug (oder verschiedenen) alles in allem gefahren? (Gemeint ist selbst gefahren!)

weniger als 5.000 Kilometer -----	()
5.000 bis unter 10.000 Kilometer -----	()
10.000 bis unter 15.000 Kilometer -----	()
15.000 bis unter 20.000 Kilometer -----	()
20.000 bis unter 30.000 Kilometer -----	()
30.000 und mehr Kilometer -----	()

14. Nun zu einem häufig diskutierten Thema.
 Viele Leute sagen, daß das Fahren mit einem Auto, Moped oder Motorrad ein wichtiger Bestandteil unseres Lebens geworden ist.
 Welche Gefühle verbinden Sie denn mit dem Fahren? Ich lese Ihnen einmal einige Aussagen vor und Sie sagen mir dann bitte anhand der folgenden Liste, inwiefern das auch für Sie zutrifft.

INT.: LISTE 6 VORLEGEN!

	11	12	13	14
	trifft	trifft	trifft	trifft über-
	voll und	eher	eher	haupt nicht
	ganz zu	zu	nicht	zu
			zu	

- Ohne einen gewissen Nervenkitzel ist das Fahren langweilig -----()----- ()----- ()----- ()
- Es ist ein gutes Gefühl, andere abzuhängen -----()----- ()----- ()----- ()
- Auf freier Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich selbst fahren kann -----()----- ()----- ()----- ()
- Für mich persönlich ist die Unfallgefahr beim Autofahren vernachlässigbar gering -----()----- ()----- ()----- ()
- Wenn ich eine riskante Situation bewältigt habe, fühle ich mich anschließend echt gut -----()----- ()----- ()----- ()
- Im Grunde kann man bei Dunkelheit genauso schnell fahren wie bei Tage -----()----- ()----- ()----- ()
- Auf schwierigen Strecken, z.B. auf kurvigen Landstraßen, zeige ich anderen gerne, wie man so etwas fährt -----()----- ()----- ()----- ()
- Beim Fahren will ich etwas erleben -----()----- ()----- ()----- ()

15. Jeder Verkehrsteilnehmer muß eigentlich damit rechnen, selbst auch einmal in einen Unfall verwickelt zu werden.

Waren Sie seit Vollendung Ihres 18. Lebensjahres schon einmal als Moped-, Motorrad- oder Autofahrer an einem oder mehreren Unfällen als Unschuldiger, Teilschuldiger oder Alleinschuldiger beteiligt?

Bitte sagen Sie mir auch jedesmal dazu, wie oft das der Fall war.

1mal 2mal 3mal 4mal 5mal
und öfter

als Unschuldiger -----()-----()-----()-----()-----()
als Teilschuldiger -----()-----()-----()-----()-----()
als Alleinschuldiger -----()-----()-----()-----()-----()
nein, weder - noch -----() → WEITER FRAGE 17

16. Wie war es denn im Laufe der letzten 12 Monate: Waren Sie in dieser Zeit als Moped-, Motorrad- oder Autofahrer an einem oder mehreren Unfällen als Unschuldiger, Teilschuldiger oder Alleinschuldiger beteiligt?

Bitte sagen Sie mir auch wieder dazu, wie oft das war.

1mal 2mal 3mal 4mal 5mal
und öfter

als Unschuldiger -----()-----()-----()-----()-----()
als Teilschuldiger -----()-----()-----()-----()-----()
als Alleinschuldiger -----()-----()-----()-----()-----()
nein, weder - noch -----()

17. Wenn man jetzt mal absieht von der offiziellen Promillegrenze im Straßenverkehr und was da gesetzlich erlaubt ist: Was meinen Sie - bis zu wieviel Gläser Bier, Wein bzw. Sekt oder sonstige alkoholische Getränke können Sie vertragen und noch fahren?

Bitte nennen Sie mir die Anzahl der Gläser zu jedem der Getränke ...

... Bier (0,2 l-Gläser) Gläser

gar kein Bier -----()

weiß nicht -----()

... Wein/Sekt (0,2 l-Gläser) Gläser

gar kein Wein/Sekt -----()

weiß nicht -----()

... Spirituosen (2 cl-Gläschen) Gläschen
z.B. Weinbrand, Korn

gar keine Spirituosen -----()

weiß nicht -----()

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

- M 1: **Verkehrssicherheitsaktivitäten auf lokaler Ebene**
von D. Wagner und P. G. Jansen
124 Seiten, 1993 DM 29,00
- M 2: **Identifikation und Ursachenuntersuchung von innerörtlichen Unfallstellen**
von L. Neumann, B. Schaaf und H. Sperber
136 Seiten, 1993 DM 30,50
- M 3: **Sicherheit von Fußgängern außerorts bei eingeschränkten Sichtverhältnissen**
von G. Ruwenstroth, E. C. Kuller und F. Radder
92 Seiten, 1993 DM 26,00
- M 4: **Sichtabstand bei Fahrten in der Dunkelheit**
von A. Bartmann, D. Reiffenrath, A. M. Jacobs, H. Leder, M. Walkowiak und A. Szymkowiak
96 Seiten, 1993 DM 26,00
- M 5: **Straßenverkehrsunfälle von Gefahrgut-tankfahrzeugen 1989 bis 1991**
von M. Pöppel und M. Kühnen
64 Seiten, 1993 kostenlos
- M 6: **Möglichkeit/Realisierbarkeit eines Sicherheitsinformationssystems**
von E. Hörnstein
64 Seiten, 1993 DM 25,50
- M 7: **Sicherheitsanalyse im Straßengüterverkehr**
von J. Grandel, F. Berg und W. Niewöhner
300 Seiten, 1993 DM 52,50
- M 8: **Effektivität des Rettungsdienstes bei der Versorgung von Traumapatienten**
von B. Bouillion
40 Seiten, 1993 DM 23,00
- M 9: **Faktor Mensch im Straßenverkehr**
Referate des Symposions '92 der BAST und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1992 des Bundesministers für Verkehr am 3. Dezember 1992 in Bergisch Gladbach
80 Seiten, 1993 DM 24,50
- M 10: **Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland**
von E. Brühning, M. A. Kühnen und S. Berns
68 Seiten, 1993 DM 23,50
- M 11: **Marketing für Verkehrssicherheit in der Praxis**
von einer Expertengruppe der OECD, Paris
76 Seiten, 2. Auflage, 1994 DM 25,00
- M 12: **Ausbildungssystem für Fahrlehrer**
von der Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“, Bonn
24 Seiten, 2. Auflage, 1993 DM 18,00
- M 13: **Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden**
von H. Hautzinger, H. Dürholt, E. Hörnstein und B. Tassaux-Becker
72 Seiten, 1993 DM 25,50
- M 14: **Kommunikation im Rettungsdienst**
von R. Schmiedel und M. Unterkofler
176 Seiten, 1993 DM 37,50
- M 15: **Öffentlichkeitsarbeit für die Erste Hilfe**
von V. Garms-Homolová, D. Schaeffer und M. Goll
20 Seiten, 1993 DM 18,50
- M 16: **Auswirkungen des Stufenführerscheins**
von B. v. Hebenstreit, Ch. Ostermaier, H. D. Utzelmann, G. Kajan, D. M. DeVol, W. Schweflinghaus, D. Wobben und H. J. Voss
176 Seiten, 1 Aufschlagseite, 1993 DM 37,50
- M 17: **Zur Sicherheit von Reiseomnibussen**
von A. Schepers
52 Seiten, 1993 DM 22,50
- M 18: **Methadonsubstitution und Verkehrssicherheit**
von G. Berghaus, M. Staak, R. Glazinski und K. Höher
36 Seiten, 1993 DM 20,50
- M 19: **Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen**
von H. Ch. Heinrich
68 Seiten, 1993 DM 24,00
- M 20: **Fahrleistungserhebung 1990**
von H. Hautzinger, D. Heidemann und B. Krämer
32 Seiten, 1993 DM 19,50
- M 21: **Fahrerverhaltensbeobachtung im Raum Berlin**
von K. Reker, E. Buss und F. Zwiulich
204 Seiten, 1993 DM 39,50
- M 22: **Lehrpläne zur schulischen Verkehrserziehung**
von H. Ch. Heinrich und A. Seliger
416 Seiten, 1993 DM 65,00

- M 23: **Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland**
von Ch. Seipel
36 Seiten, 1994 DM 20,50
- M 24: **Psychische Erste Hilfe für Laien**
von R. Bourauel
44 Seiten, 1994 DM 21,50
- M 25: **Verkehrsunfallfolgen schwerstverletzter Unfallopfer**
von S. Busch
204 Seiten, 1994 DM 39,50
- M 26: **Nachalarmierung von Notärzten im Rettungsdienst**
von Th. Puhan
36 Seiten, 1994 DM 20,50
- M 27: **Psychologische Untersuchungen am Unfallort**
von B. Pund und W.-R. Nickel
112 Seiten, 1994 DM 30,00
- M 28: **Erfahrungsaustausch über Länder-Verkehrssicherheitsprogramme**
Referate der Arbeitstagung der Bundesanstalt für Straßenwesen am 1. Dezember 1993 in Berlin
64 Seiten, 1994 DM 24,00
- M 29: **Drogen- und Medikamentennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern**
von M. R. Möller
32 Seiten, 1994 DM 19,50
- M 30: **Fahrleistung und Unfallrisiko von Kraftfahrzeugen**
von H. Hautzinger, D. Heidemann, B. Krämer und B. Tassaux-Becker
340 Seiten, 1994 DM 57,50
- M 31: **Neuere Entwicklungen und Erkenntnisse in der Fahrereignungsbegutachtung**
von M. Weinand
76 Seiten, 1994 DM 24,50
- M 32: **Leistungen des Rettungsdienstes 1992/93**
von W. Siegener und Th. Rödelstab
96 Seiten, 1994 DM 27,50
- M 33: **Kenngrößen subjektiver Sicherheitsbewertung**
von H. Holte
168 Seiten, 1994 DM 36,50
- M 34: **Deutsch-polnisches Seminar über Straßenverkehrssicherheit**
Referate des Seminars 1993 der Bundesanstalt für Straßenwesen am 26. und 27. Oktober 1993 in Görlitz
176 Seiten, 1994 kostenlos
- M 35: **Massenunfälle**
Presseminar des Bundesministeriums für Verkehr am 14. und 15. September 1994 in Kassel
72 Seiten, 1994 DM 25,00
- M 36: **Mobilität der ostdeutschen Bevölkerung**
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre – Band 1
von H. Hautzinger und B. Tassaux-Becker
128 Seiten, 1995 DM 31,50
- M 37: **Sicher fahren in Europa**
Referate des 2. ADAC/BAST-Symposiums am 7. und 8. Juni 1994 in Baden-Baden
184 Seiten, 1995 DM 38,50
- M 38: **Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer**
von M. A. Kühnen und M. Pöppel-Decker
76 Seiten, 1995 DM 24,50
- M 39: **Unfälle beim Transport gefährlicher Güter in Verpackungen 1987 bis 1992**
von M. Pöppel-Decker
60 Seiten, 1995 DM 23,50
- M 40: **Sicherheit im Reisebusverkehr**
von B. Färber, H. Ch. Heinrich, G. Hundhausen, G. Hütter, H. Kamm, G. Mörl und W. Winkler
124 Seiten, 1995 DM 31,00
- M 41: **Drogen und Verkehrssicherheit**
Symposium der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Köln vom 19. November 1994 in Bergisch Gladbach
84 Seiten, 1995 DM 27,50
- M 42: **Disco-Busse**
Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote
von R. Hoppe und A. Tekaas
212 Seiten, 1995 DM 43,00
- M 43: **Biomechanik der Seitenkollision**
Validierung der Verletzungskriterien TTI und VC als Verletzungsprädikatoren
von R. Mattern, W. Härdle und D. Kallieris
136 Seiten, 1995 DM 33,50

- M 44: **Curriculum für die Fahrlehrerausbildung**
von B. Heilig, W. Knörzer und E. Pommerenke
192 Seiten, 1995 DM 41,00
- M 45: **Telefonieren am Steuer**
von St. Becker, M. Brockmann, E. Bruckmayr,
O. Hofmann, R. Krause, A. Mertens, R. Niu und
J. Sonntag
188 Seiten, 1995 DM 38,50
- M 46: **Fahrzeugwerbung, Testberichte und
Verkehrssicherheit**
von M. Wachtel, K.-P. Ulbrich, St. Schepper,
G. Richter und J. Fischer
160 Seiten, 1995 DM 36,50
- M 47: **Kongreßbericht 1995 der Deutschen
Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**
208 Seiten, 1995 DM 44,00
- M 48: **Delegierte Belohnung und intensiviert
Verkehrsüberwachung im Vergleich**
Eine empirische Untersuchung zur Beeinflussung
des Geschwindigkeitsverhaltens
von E. Machemer, B. Runde, U. Wolf, D. Büttner
und M. Tücke
104 Seiten, 1995 DM 30,00
- M 49: **Fahrausbildung in Europa**
Ergebnisse einer Umfrage in 29 Ländern
von N. Neumann-Opitz und H. Ch. Heinrich
184 Seiten, 1995 DM 40,00
- M 50: **Eignung von Pkw-Fahrsimulatoren für
Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung**
von G. v. Bressensdorf, B. Heilig, H. Ch. Heinrich,
H. Kamm, W. D. Käppler und M. Weinand
88 Seiten, 1995 DM 26,50
- M 51: **Unfallgeschehen auf Autobahnen –
Strukturuntersuchung**
von M. A. Kühnen, E. Brühning, A. Schepers und
M. Schmid
120 Seiten, 1995 DM 32,00
- M 52: **Junge Fahrer und Fahrerinnen**
Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonfe-
renz am 12. bis 14. Dezember 1994 in Köln
468 Seiten, 1995 DM 72,00
- M 53: **Methodik zur Beurteilung der Ausbil-
dungslehrgänge in Erster Hilfe**
von K. Clemens, S. Zolper, B. Kuschinsky und
B. Koch
136 Seiten, 1996 DM 33,00
- M 54: **Außerschulische Verkehrserziehung in
Ländern Europas**
von N. Neumann-Opitz
60 Seiten, 1996 DM 24,00
- M 55: **Mobilität der westdeutschen Bevölke-
rung – Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn
der 90er Jahre – Band 2**
von H. Hautzinger, R. Hamacher und B. Tassaux-
Becker
100 Seiten, 1996 DM 29,50
- M 56: **Lebensstil und Verkehrsverhalten jun-
ger Fahrer und Fahrerinnen**
von H. Schulze
124 Seiten, 1996 DM 32,50

Zu beziehen durch:

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 88

