



# **Junge Fahrer**

# **Besser oder schlechter als ihr Ruf?**

**im Auftrag der  
UNIROYAL-ENGLEBERT Reifen GmbH,  
Aachen**

**von  
Dr. Dieter Ellinghaus  
und  
Dipl.Ing. Jürgen Steinbrecher**

**IFAPLAN**

Gesellschaft für  
angewandte Sozialforschung  
und Planung mbH  
Köln

**Köln 1990**



---

<u>I N H A L T</u>	<u>Seite</u>
1. Warum erneut eine Untersuchung über junge Autofahrer?	5
2. Was sagt die Statistik zur Unfallverwicklung junger Autofahrer?	8
2.1    Umfang und Zusammensetzung der Gruppe der jungen Fahrer	9
2.2    Unfallverwicklung junger Autofahrer	12
2.3    Unfallursachen und Struktur der Unfälle junger Fahrer	18
2.4    Die Gefährdung junger Fahrer - ein internationales Problem	21
3. Welches sind die Besonderheiten im Fahrverhalten junger Fahrer?	25
3.1    Fahren alle jungen Fahrer gleichermaßen riskant?	27
3.2    Beobachtungen zum Geschwindigkeitsverhalten	30
3.3    Beobachtungen zum Bremsverhalten	36
3.4    Begegnungsreaktionen	42
4. Wie sehen sich die jungen Autofahrer?	44
4.1    Die Bedeutung von Führerschein und Automobil	45
4.2    Die subjektive Beurteilung des eigenen Fahrstils	52
4.3    Das Erleben der Gefährdung	59
4.3.1    Die Häufigkeit des Erlebens gefährlicher Situationen	60
4.3.2    Bewältigung und Verdrängung	64
5. Wie sieht die Bevölkerung den jungen Autofahrer?	69
5.1    Einschätzung der Unfallhäufigkeit und -schwere	70
5.2    Zuweisung von typischen Unfallursachen junger Fahrer	74
5.3    Der Fahrstil im Vergleich	77
5.4    Pauschalierung und Differenzierung bei der Beurteilung	83

**I N H A L T****Seite**

6. Was kann zur Verbesserung der Situation getan werden?	86
6.1    Fahrausbildung und Fahrerlaubnis	87
6.2    Bewertung des Führerscheins auf Probe	89
6.3    Bewertung sonstiger Maßnahmen zur Verringerung der Gefährdung junger Fahrer	93
7. Zusammenfassung	97
7.1    Acht Thesen zur Verkehrsbeteiligung und Unfallverwicklung junger Fahrer	97
7.2    Sieben Thesen zum Fahrverhalten junger Fahrer	98
7.3    Neun Thesen zum Selbstverständnis junger Fahrer	100
7.4    Sechs Thesen zur Beurteilung junger Fahrer in der Öffentlichkeit	101
7.5    Ein Resumée	103
8. Methodisches Vorgehen	104
9. Literatur	106

## 1. Warum erneut eine Untersuchung über junge Autofahrer?

Junge Autofahrer als besondere Risikogruppe im Straßenverkehr beschäftigen seit mehr als dreißig Jahren die Verkehrssicherheitsforschung. Ebenso haben sich Gesetzgeber und zahlreiche in der Verkehrssicherheitsarbeit engagierte Organisationen dieser Gruppe angenommen. Anlaß für die zahlreichen Bemühungen war und ist die Tatsache, daß die Altersgruppe der 18-25 jährigen Fahrer im Straßenverkehr außerordentlich gefährdet ist. Vor diesem Hintergrund mag der Titel "Junge Fahrer - besser oder schlechter als ihr Ruf?" den mit den Problemen junger Fahrer vertrauten Leser zunächst ein wenig irritieren. Soll hier etwa der Versuch unternommen werden, das nachweislich hohe Risiko dieser Altersgruppe zu bestreiten oder die jungen Fahrer generell vom Vorwurf riskanten Fahrens freizusprechen? Wie die folgenden Ausführungen zeigen werden, trifft beides nicht zu.

Ausgangspunkt für die Durchführung dieser Studie war vielmehr die Erfahrung, daß sich durch die Forschung der vergangenen Jahrzehnte wie ein roter Faden die Betonung der größeren Risikobereitschaft junger Fahrer zieht, und daß immer wieder hervorgehoben wurde, daß jüngere Fahrer eine ausgeprägte Tendenz haben, das Auto als Instrument zur Erprobung der eigenen Fähigkeiten zu sehen. Zudem wurde wiederholt der Einfluß von Gruppenaspekten auf den Fahrstil hervorgehoben.<sup>1)</sup>

Die Forschungsergebnisse stützen sich dabei vielfach auf Teilgruppen der jungen Fahrer, die durch Unfälle bereits negativ aufgefallen waren (z.B. ROMMEL) oder auf Gruppen, die ein höheres Risiko als andere haben (z.B. bei SCHUMANN e.a.: Junge männliche Fahrer).

---

1) Als Beispiele für die Forschungssicht der vergangenen dreißig Jahre mögen dienen:  
ROMMEL, R.C.S., Personality characteristics and attitudes of youthful accident-repeating drivers. Traffic Safety Research Review, 3, 1959, 1, S. 13-14;  
SCHUMANN, S.H., D.C. PELZ, N.J. EHRlich, M.L. SELZER, Young male drivers, Jama-Journal of the American Medical Association 200, 1967, 12, S. 1026-1030;  
BREINBAUER, W., K.J. HÖFNER, Der jugendliche Kraftfahrer. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien 1974.

Die Ergebnisse derartiger Untersuchungen sind dann im Verlaufe der Zeit zunehmend generalisiert worden. Dies hat dazu geführt, daß heute in der Öffentlichkeit und teilweise sogar in der Wissenschaft undifferenziert über den "risikoreichen Fahrstil der jungen Fahrer" gesprochen wird.<sup>1)</sup>

Daß eine derartige Generalisierung und Gleichsetzung von "jung" gleich "risikobereit" für den Bereich des Verhaltens im Straßenverkehr die Sicht unzulässig übervereinfacht, hat bereits eine von uns durchgeführte Studie von 1986 angedeutet.<sup>2)</sup> Dort wurde bei Fahrversuchen sichtbar, daß auch unter den jungen Fahrern neben riskant fahrenden eine Vielzahl normal fahrender anzutreffen sind.

Ausgehend von dieser Erfahrung verfolgt die vorliegende Untersuchung somit das Ziel, die pauschalen Urteile, die den jungen Fahrern zuteil werden, einer differenzierten Betrachtung zu unterziehen. Dies geschieht zum einen vor dem Hintergrund einer Analyse der Unfallverwicklung junger Fahrer, wie sie sich aus der amtlichen Statistik ableiten läßt (Kap. 2) und einer vertieften Auswertung von Meßdaten aus Fahrversuchen mit jungen Fahrern (Kap. 3).

Vor dem Hintergrund dieser objektiven Daten soll dann überprüft werden, ob bzw. in welchem Umfang die jungen Fahrer selbst (Kap. 4) und die Bevölkerung (Kap. 5) das Fahrverhalten junger Fahrer pauschal als riskant einstufen. Dies geschieht mit der Zielsetzung, die Diskussion über junge Fahrer differenzierter zu gestalten und einen entscheidenden Fehler zu vermeiden: Spätestens seit Robert K. MERTON seinen berühmten Artikel "The Self-Fulfilling Prophecy"<sup>3)</sup> veröffentlichte, ist bekannt, welch starker Einfluß von einer allgemein akzeptierten sozialen Sichtweise auf das Verhalten ausgeht, selbst wenn diese Sichtweise objektiv nachweisbar falsch ist.

- 
- 1) Als ein aktuelles Beispiel einer eher generalisierenden Sichtweise mögen die Ausführungen anläßlich des Bruderhilfe Verkehrssicherheitskolloquiums 90 dienen, das dem Thema "Junge Fahrer" gewidmet war.
  - 2) SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, Risikobereitschaft junger Fahrer, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 58, Bergisch-Gladbach 1986.
  - 3) MERTON, R.K., Social Theory and Social Structure, Glencoe, Ill. 1964, S. 421-436.

---

Auf das hier behandelte Thema bezogen bedeutet dies: Es gilt zu vermeiden, daß junge Fahrer von Beginn an lernen, daß alle jungen Fahrer riskant fahren und an das Autofahren mit dem Bewußtsein herangehen, daß Unfälle unvermeidbares Schicksal seien. Stattdessen gilt es, in positiv konstruktiver Weise das Bewußtsein dafür zu stärken, daß verkehrsgerechtes Fahrverhalten auch unter jungen Fahrern anzutreffen ist, ohne das Bewußtsein für Risiko und Fehlverhaltensweisen zu schmälern.

Die Zielsetzung der folgenden Untersuchung läßt sich somit in knapper Form wie folgt umreißen: Sie unternimmt den Versuch, ein differenzierteres Bild als derzeit meist üblich vom jungen Fahrer zu zeichnen und dies mit den Vorstellungen, die über diese Gruppe in der Öffentlichkeit herrschen, zu konfrontieren.

## 2. Was sagt die Statistik zur Unfallverwicklung junger Fahrer?

Um die Gefährdung junger Autofahrer abschätzen zu können, bedarf es des Rückgriffs auf Daten der Verkehrsunfallstatistik, wie sie von statistischen Landesämtern und dem statistischen Bundesamt auf der Basis der Unfalldatenerhebungen durch die Polizei erstellt werden. Verständlicherweise reicht es nicht aus, die Unfallzahlen oder die Anzahl der Verletzten oder Getöteten einfach nach Altersklassen aufzulisten und zu vergleichen. Um zu sinnvollen Aussagen zu gelangen ist es vielmehr erforderlich, die entsprechenden Zahlen auf andere Größen, etwa den Umfang der Altersgruppen und die Verbreitung der Fahrerlaubnis in den entsprechenden Gruppen zu beziehen. Um schließlich ein objektives Bild der Gefährdung junger Autofahrer zu erhalten, müssen zusätzlich Angaben über die Gefahrenexposition der jeweiligen Gruppen in die Betrachtung einbezogen werden. Unter Gefahrenexposition versteht man in diesem Zusammenhang den Umfang der Verkehrsbeteiligung, die üblicherweise entweder mit Hilfe der Jahreskilometerleistung oder auch über die im Verkehr verbrachte Zeit gemessen wird. In der Praxis erweist es sich dabei sehr oft als schwierig, verlässliche Daten zur Gefahrenexposition und zu Fahrleistungen zu bekommen. Dies hat beispielsweise den Bundesminister für Verkehr veranlaßt, in einem eigenen Forschungsvorhaben die PKW-Fahrleistungen für den Zeitraum 1987/88 mit Hilfe einer repräsentativen Halterbefragung abzuschätzen.<sup>1)</sup>

Unter dem Blickwinkel der Verfügbarkeit und Verlässlichkeit von Daten ist dabei die Situation der Bundesrepublik im Vergleich zu anderen Ländern als vergleichsweise gut einzuschätzen.

Im folgenden wollen wir, ausgehend von einem Überblick über die Zahl junger Fahrer in der Bundesrepublik, über das Ausmaß und die Struktur der Unfallverwicklung dieser Altersgruppe berichten.

---

1) Vgl. BUTZKE, M., P. MILLER, B. TÖRKELE, PKW-Fahrleistungen 1987/88, Methode und Ergebnisse einer repräsentativen Halterbefragung, Internationales Verkehrswesen, Heft 1, 1990, S. 24-29

## 2.1 Umfang und Zusammensetzung der Gruppe der jungen Fahrer

Um einen ersten Eindruck von der Bedeutung junger Autofahrer für das Verkehrsgeschehen zu gewinnen, erweist es sich als sinnvoll, den quantitativen Umfang dieser Gruppe zu beschreiben. Zur Gruppe der jungen Fahrer rechnen wir dabei Fahrer der Altersjahrgänge 18-25 Jahre. Diese Begrenzung hat sich in der Verkehrssicherheitsforschung seit geraumer Zeit nicht nur in der Bundesrepublik sondern auch im Ausland als gängig eingebürgert. Die in Tabelle 1 zusammengefaßten Altersjahrgänge 18-19 und 20-24 umfassen pro Jahrgang jeweils circa eine Million Personen. Es wird deutlich, daß es heute weitestgehend die Regel ist, daß bald nach Erreichen des Mindestalters für den Fahrerlaubniswerb der Klasse 3 (18 Jahre) auch tatsächlich der Führerschein erworben wird. Bis zum 25. Lebensjahr sind circa 9 von 10 Personen im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse 3, wobei der Führerscheinbesitz-Anteil unter den Männern ein wenig höher ist als unter den Frauen. Gleichzeitig ist festzustellen, daß junge Männer den Führerschein ein wenig früher erwerben als junge Frauen, daß aber auch für junge Frauen der Führerscheinbesitz den Normalfall darstellt. Deutlicher als bei der Führerscheinbesitzquote zeigen sich geschlechtsspezifische Unterschiede hinsichtlich der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr als PKW-Fahrer.

Der Anteil der jungen Männer, die als Führerscheinbesitzer auch tatsächlich autofahren, ist deutlich größer als der der Frauen. In diesem Zusammenhang gilt generell, daß die Diskrepanz zwischen Führerscheinbesitz und tatsächlicher Nutzung der Fahrerlaubnis in den Altersklassen 18 und 19 Jahre noch relativ groß ist.

Tabelle 1: Verteilung der Bevölkerung, des Führerscheinbesitzes (Klasse 2 oder 3) und der aktiven Verkehrsteilnahme als Autofahrer / Lebensalter

Alters- klasse	Bevölkerung <sup>d)</sup> (in 1.000)			Führerscheinbesitz <sup>xx)</sup> (%-Anteil an Bevölkerung)			Aktive Autofahrer <sup>xx)</sup> (% Anteil an Bevölkerung)		
	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt	Männer	Frauen	Gesamt
18-19	1.049,0	994,4	2.043,4	75%	70%	73%	45%	26%	36%
20-24	2.765,1	2.599,7	5.364,8	88%	85%	87%	82%	69%	75%
25-44	8.766,3	8.343,1	17.109,4	91%	82%	87%	85%	78%	83%
45-65	7.536,8	8.138,1	15.674,9	89%	54%	71%	85%	48%	65%
über 65	3.142,7	6.055,2	9.197,9	64%	12%	30%	48%	8%	22%

x) Quelle: Statistisches Jahrbuch 1988, S. 61. Durchschnittswerte für 1986

xx) Quelle: Berechnung auf der Basis von INFAS-Zahlen auf repräsentativer Basis von 1986, N = 4.361<sup>1)</sup>

Die Zahlen der Tabelle 1 spiegeln die Situation des Jahres 1986 wider. Der Rückgriff auf 1986 erweist sich als notwendig, da neuere Daten zum Führerscheinbesitz und zur Verkehrsteilnahme nicht verfügbar sind.

Für die seit 1986 stattgefundenene Entwicklung ist in diesem Zusammenhang bedeutsam, daß bedingt durch den "Pillenknick" die Zahl der 18-21jährigen seit 1983 rückläufig ist und sich diese rückläufige Tendenz in den nächsten Jahren noch fortsetzen wird. So verringerte sich beispielsweise die Zahl der 18jährigen jungen Männer von 514.374 im Jahre 1986 auf 418.800 im Jahre 1988. Im gleichen Zeitraum nahm die Zahl der 18jährigen Mädchen von 487.378 in 1986 auf 398.300 im Jahre 1988 ab. Dies bedeutet eine Verminderung von über 18% innerhalb von zwei Jahren.

1) Vgl. HARTENSTEIN, W. + J. SCHULZ-HEISING, Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen, Bonn-Bad Godesberg, Dezember 1989, S. 71 ff.

Diese Verringerung spielt eine wichtige Rolle bei der Beurteilung von Maßnahmen, etwa dem Führerschein auf Probe, wie wir später noch zeigen werden. Legt man die in Tabelle 1 ausgewiesenen Zahlen zugrunde, gab es in der Bundesrepublik 1986 circa 6,1 Mio. junge Fahrerlaubnisbesitzer im Alter von 18-24, von denen 4,8 Mio. auch tatsächlich autofahren. Dieser vielfach als "Risikogruppe" apostrophierten Gruppe standen als zweite "Risikogruppe" über 2,7 Mio. ältere Führerscheinbesitzer über 65 Jahre, von denen noch rund 2,0 Mio. aktiv autofahren, gegenüber. Wenngleich sich die Relationen in Zukunft durch eine Verringerung der Zahl der jungen Fahrer und eine Zunahme älterer Kraftfahrer<sup>1)</sup> zunehmend verschieben werden, stellen junge Fahrer zunächst sowohl quantitativ wie auch von der Unfallverwicklung her die Hauptproblemgruppe für die Verkehrssicherheit dar.

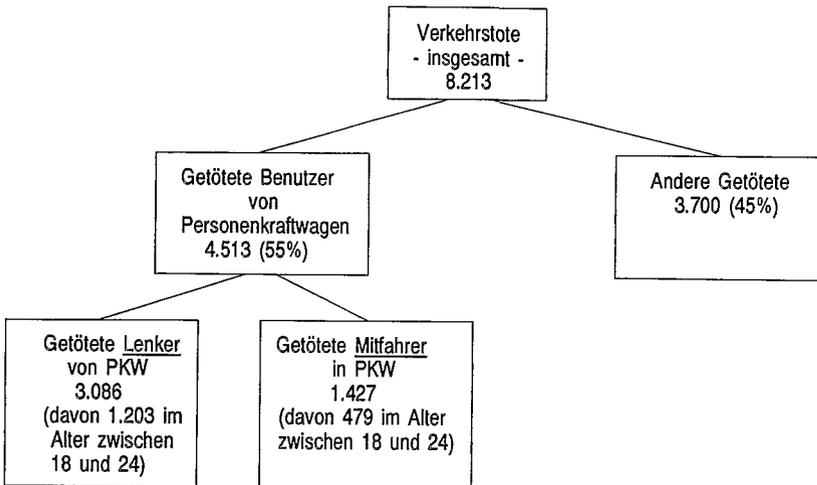
---

1) Vgl. hierzu: ELLINGHAUS, D., B. SCHLAG, J. STEINBRECHER, Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer. Schlußbericht zum Forschungsvorhaben FP 8512 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unveröffentlichter Bericht, Köln 1990, S. 16ff.

## 2.2 Unfallverwicklung junger Autofahrer

Um einen Einblick in die Unfallverwicklung junger Autofahrer zu gewinnen, erweist es sich als zweckmäßig, zunächst einen Blick auf die Altersverteilung der Unfallopfer zu werfen. Die neuesten hierzu verfügbaren Daten betreffen das Jahr 1988. In diesem Jahr waren insgesamt 8.213 bei Straßenverkehrsunfällen Getötete zu beklagen. Da wir uns im Rahmen dieser Untersuchung ausschließlich für die Fahrer von Personenkraftwagen interessieren, stellen sich folgende Fragen: Wie groß war die Zahl der Unfallopfer unter den Benutzern und insbesondere unter den Lenkern von Personenkraftwagen und wie sieht deren altersmäßige Verteilung aus.

Tabelle 2: Getötete Benutzer und Lenker von Personenkraftwagen 1988<sup>1)</sup>



Wie Tabelle 2 zeigt, waren 55% aller Verkehrsunfallopfer PKW-Insassen. Von den getöteten PKW-Insassen starben 3.084 (68%) als Fahrer und 1.427 (32%) als Mitfahrer.

1) Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 1988, Wiesbaden August 1989.

In der folgenden Tabelle wird nun deutlich, daß junge Fahrer überproportional unter den Opfern zu finden sind.

Tabelle 3: Altersverteilung der getöteten PKW-Fahrer und Mitfahrer

Alter	getötete Fahrer		getötete Mitfahrer		getötete PKW- Insassen	
		%		%		%
0-17	15	0,5	233	16,3	248	5,5
18-20	607	19,7	252	17,7	859	19,0
21-24	596	19,3	227	15,9	823	18,2
25-34	683	22,1	176	12,3	859	19,0
35-44	360	11,7	107	7,5	467	10,3
45-54	360	11,7	122	8,5	482	10,7
55-64	213	6,9	98	6,9	311	6,9
65 u. älter	252	8,2	212	14,9	464	10,3
	3.086	100 %	1.427	100 %	4.513	100 %

Die Zahlen verdeutlichen, daß über 37% aller Unfallopfer aus dem Kreis jüngerer Menschen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren stammen. Betrachtet man ausschließlich den Fahrer und nicht die übrigen Insassen, sind es sogar 39% der Getöteten, die dieser Altersgruppe angehören. Innerhalb der Gruppe der jungen Fahrer sind es schließlich die jüngeren im Alter zwischen 18 und 20 Jahren, die den größeren Anteil an Opfern im Straßenverkehr stellen. Fast jeder fünfte getötete PKW-Fahrer ist zwischen 18 und 20 Jahre alt. Besonders gefährdet sind in diesem Zusammenhang die jungen Männer. Der höhere Anteil männlicher Opfer unter den PKW-Fahrern ist allerdings kein Spezifikum des Alters: Generell gilt, daß bei den PKW-Fahrern Männer den weitaus größeren Teil der Verkehrsunfallopfer ausmachen. Von der in Tabelle 3 ausgewiesenen Gesamtzahl von 3.086 getöteten PKW-Fahrern im Jahre 1988 waren 2.543 (82,4%) männlichen und nur 543 (17,6%) weiblichen Geschlechts.

Für die jungen Fahrer ist die Verteilung nahezu identisch, d.h., der Anteil der Getöteten liegt für die jungen Männer bei 82-83% der Gesamtzahl.

Die Zahl der Getöteten stellt zum Verständnis der Unfallbelastung zwar den mit Abstand bedeutsamsten Aspekt dar. Als wichtig erweist sich jedoch auch die Frage, in welchem Umfang junge Autofahrer generell in Unfälle verwickelt sind. Die Bedeutung dieses zweiten Aspekts resultiert nicht zuletzt aus der Massenhaftigkeit des Phänomens "Unfall".

Um eine Antwort auf diese Frage geben zu können, bietet sich zunächst der Rückgriff auf amtliche Unfallstatistiken an. Diese haben allerdings den Nachteil, daß dort leichtere Sachschadensunfälle (Schaden unter DM 3.000,-) nicht registriert sind. Dies kann insbesondere für die Unfallverwicklung junger Fahrer von Bedeutung sein, da Anfänger möglicherweise viele leichte Sachschadensunfälle verursachen. Um die Gesamtheit des Unfallgeschehens zu erfassen, greifen wir daher auf unveröffentlichte Zahlen einer Befragung der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahre 1988 zurück.

Gestützt auf diese Daten kann zunächst der Frage nachgegangen werden, wie groß die Zahl der jungen Fahrer ist, die überhaupt einen Unfall gehabt haben. Tabelle 4 verdeutlicht, daß ab etwa dem 23. Lebensjahr circa die Hälfte der jungen Fahrer zumindest einen Unfall gehabt hat. Bei der Interpretation der Tabelle ist zu beachten, daß mit steigendem Lebensalter auch die insgesamt zurückgelegte Fahrstrecke wächst und mit dieser längeren Gefahrenexposition auch die Wahrscheinlichkeit ansteigt, in einen Unfall verwickelt worden zu sein. Die Zahlen der Tabelle 4 sagen insoweit nichts über das jeweilige Unfallrisiko der einzelnen Altersgruppen.

Tabelle 4: Unfallverwicklung junger Fahrer

Alter	18-19	20-22	22-24
Einen oder mehrere Unfälle gehabt	31%	44%	57%
Keinen Unfall gehabt	68%	55%	42%
Keine Angaben	1%	1%	1%
	100%	100%	100%
	N=193	N=355	N= 265

Um die Unfallverwicklung im Verlauf einer "Fahrerkarriere" noch deutlicher zu machen, ist es hilfreich, einen Blick auf eine Untersuchung von WEISSBRODT<sup>1)</sup> zu werfen, der Fahranfänger in einer Panel-Untersuchung über mehrere Jahre beobachtet hat.

Tabelle 5 zeigt auf der Basis dieser Untersuchung, daß nach dem ersten Jahr noch 62% der Fahranfänger unfallfrei sind, 38% also bereits Unfallfahrer sind. Nach dem dritten Jahr ist nur noch ein Drittel (35%) unfallfrei, 65% haben bereits einen oder sogar mehrere Unfälle erlitten. Die Tabelle verdeutlicht insoweit das hohe Anfängerrisiko.

Tabelle 5: Unfallbeteiligung innerhalb der ersten drei Jahre der Fahrerkarriere<sup>2)</sup>

	Von 246 männlichen Fahranfängern...	Von 160 weiblichen Fahranfängern...	Von 406 Fahran- fängern...
waren noch unfallfrei...			
nach 1 Jahr	59%	67%	62%
nach 2 Jahren	40%	48%	43%
nach 3 Jahren	30%	42%	35%

Gleichzeitig verdeutlichen die Zahlen der Tabelle 5, daß junge Männer weit häufiger in Unfälle verwickelt sind als Frauen. Unterschiede in der Unfallverwicklung von jungen Fahrern und Fahrerinnen werden noch deutlicher sichtbar, wenn man bedenkt, daß circa 10% der beobachteten jungen Männer jedes Jahr in Unfälle verwickelt waren. Vergleichbares trifft nur für 3% der Frauen zu.

Um einen Eindruck davon zu gewinnen, wie hoch denn die Unfallverwicklung junger Fahrer, bezogen auf ein Jahr ist, greifen wir nochmals auf die bereits zitierten Zahlen der Bundesanstalt für

- 
- 1) WEISSBRODT, G., Fahranfänger im Straßenverkehr, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 70, Bergisch-Gladbach 1989, S.15ff.
  - 2) WEISSBRODT, G., ebenda

Straßenwesen zurück. Nach deren Befragungsergebnissen aus dem Jahre 1988 hatten 28% der 18-19 jährigen, 24,8% der 20-22jährigen und 16,6% der 23-24jährigen im Verlaufe der letzten 12 Monate einen Unfall.

Tabelle 6: Unfallbeteiligung junger Fahrer während der letzten 12 Monate (Erhebungsjahr 1988)

Erhebungsjahr: 1988	Unfallbeteiligung während der letzten 12 Monate...	
	...als Alleinschuldiger <sup>j)</sup>	...Gesamt
<u>Alter</u>		
18-19 Jahre (N=193)	10,9% <sup>xx)</sup>	28,0%
20-22 Jahre (N=355)	10,1%	24,8%
23-24 Jahre (N=265)	5,3%	16,6%
<hr/>		
18-24 Jahre (N=813)	10,1%	22,8%
<hr/>		
x)	Die Kategorie "...als Alleinschuldiger" ist in der Kategorie "...Gesamt" als Teilgruppe enthalten.	
xx)	Die Prozentzahlen geben an, wie groß der Anteil derer ist, die in den letzten 12 Monaten einen Unfall erlitten haben.	

Hier wird nochmals die hohe Unfallverwicklung, insbesondere in den ersten Jahren des Führerscheines, deutlich. Gleichzeitig wird sichtbar, daß sich die jungen Fahrer während einer längerer Anfangsphase überdurchschnittlich häufig als Alleinschuldige einstufen.

Um letztlich beurteilen zu können, wie sich dabei das Risiko der jungen Fahrer von dem anderer Altersgruppen unterscheidet, ist es erforderlich, das Unfallrisiko verschiedener Altersgruppen zu vergleichen und dabei sicher zu stellen, daß der unterschiedliche Umfang der Verkehrsbeteiligung

berücksichtigt wird. HAUTZINGER und TASSAUX<sup>1)</sup> haben sich dieser Aufgabe unterzogen. Das Ergebnis ihrer Berechnungen zeigt Tabelle 7.

Tabelle 7: Unfallrisiko nach Altersgruppen

Altersgruppe	Verunglückte PKW-Fahrer	
	pro 1 Mio km Verkehrsleistung	pro 1 Mio. Std. Verkehrsbeteiligung
18-20	1,9	74,0
21-24	0,9	38,0
25-44	0,3	15,4
45-64	0,2	9,3
65-74	0,2	9,3
75 u. älter	0,4	10,7
Gesamt	0,4	17,5

Es wird deutlich, daß gleichgültig, welche Exposure-Größe man zugrundlegt, die jungen Fahrer und insbesondere die 18-20jährigen ein vielfach höheres Unfallrisiko aufweisen als alle anderen Altersgruppen. Daß dies ein Phänomen ist, das nicht nur in Deutschland sondern ebenso in anderen entwickelten Ländern anzutreffen ist, werden wir im abschließenden Abschnitt 2.4 dieses Kapitels deutlich machen. Vorher wollen wir jedoch noch einen kurzen Blick auf die Struktur und Unfallursachen werfen, um deutlich zu machen, welcher Art die Unfälle junger Fahrer sind.

1) Quelle: HAUTZINGER, H., B. TASSAUX, Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 195, Aachen 1989, S. 446, 487, 494-5

## 2.3 Unfallursachen und Struktur der Unfälle junger Fahrer

Um einen Einblick in die Struktur der Unfälle junger PKW-Fahrer und deren Ursachen zu gewinnen, empfiehlt sich zunächst der Rückgriff auf die Daten der amtlichen Unfallstatistik. Auf der Basis der dort gesammelten Daten ergibt sich folgendes Bild:

**Tabelle 8:** Fehlverhalten der PKW-Fahrer nach Altersgruppen (1988) bei Unfällen mit Personenschaden<sup>1)</sup>

Ursache	Alter		Gesamt
	18-20	21-24	
1. Nicht angepaßte Geschwindigkeit	31,4%	27,5%	22,8%
2. Vorfahrt/Vorrang	12,6%	13,0%	15,4%
3. Abstand	9,5%	10,8%	10,8%
4. Fehler beim Abbiegen	7,0%	7,1%	8,4%
5. Verkehrstüchtigkeit	7,4%	9,4%	8,0%
6. Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	3,9%	4,4%	5,3%
7. Falsche Straßenbenutzung	5,6%	4,8%	4,9%
8. Überholen	3,9%	4,0%	4,2%
9. Fehler beim Ein- und Anfahren	2,4%	2,8%	3,5%
10. Andere Fehler beim Fahrzeugführer	12,8%	12,1%	11,7%
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt	60.668	64.603	337.745

Als Unfallursachen dominieren bei den jungen Fahrern: Nicht angepaßte Geschwindigkeit, Vorfahrt- und Vorrangverletzungen sowie zu geringer Sicherheitsabstand.

Der Stellenwert der Unfallursachen variiert dabei mit dem Alter, so gilt die Dominanz des Faktors Geschwindigkeit als Unfallursache nur bis zu einer Altersgrenze von etwa 45 Jahren. Im höheren

1) Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, a.a.O., S. 208.

Lebensalter spielen Vorfahrtsverletzungen oder Fehler beim Anfahren, Abbiegen und Wenden eine größere Rolle als nicht angepaßte Geschwindigkeit.

Die Unfallursachen erweisen sich dabei in erheblichem Maße als geschlechtsspezifisch. So sind Frauen in den fahrdynamischen Kategorien unterrepräsentiert, also z.B. bei Unfällen, die auf überhöhte Geschwindigkeit, falsches Überholen oder zu geringen Abstand zurückzuführen sind. Überdurchschnittlich häufig verursachen sie dagegen Unfälle durch Mißachtung der Vorfahrt oder z.B. beim Abbiegen und Wenden.<sup>1)</sup>

Wie die folgende Tabelle am Beispiel für die Unfallursachen "nicht angepaßte Geschwindigkeit" und "Alkohol am Steuer" zeigt, gelten derartige Unterschiede auch bei jungen Fahrern.

Tabelle 9: Die geschlechtsspezifische Bedeutung der Unfallursachen Geschwindigkeit und Alkohol bei jungen Fahrern<sup>2)</sup>

Häufigkeit der Unfallursache	Männliche Fahrer im Alter von		Weibliche Fahrer im Alter von	
	18-20	21-24	18-20	21-24
Geschwindigkeit	31,9%	29,0%	24,3%	21,2%
Alkohol	7,8%	9,6%	1,5%	2,3%

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, a.a.O., S. 207

Die hohe Unfallverwicklung junger Fahrer geht also einher mit einem höheren Stellenwert der Unfallursachen nicht angepaßte Geschwindigkeit und Fahren unter Alkoholeinfluß. Dabei deuten die Zahlen daraufhin, daß unabhängig vom Geschlecht, der Faktor Geschwindigkeit mit zunehmendem Alter an Bedeutung verliert, der negative Einfluß des Faktors Alkohol dagegen zunimmt. In der 1984

- 
- 1) Vgl. ELLINGHAUS, D., B. SCHLAG, J. STEINBRECHER, a.a.O., S. 51f.  
 2) Die Tabelle weist nicht nur PKW-Fahrer sondern alle Arten von Fahrern aus.

durchgeführten UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung "Alter und Autofahren"<sup>1)</sup> konnten wir zudem zeigen, daß Jugendliche mehr "Fahrunfälle" haben. Hinter diesem Begriff verbergen sich vornehmlich Unfälle wie das Abkommen von der Fahrbahn. Häufig handelt es sich hierbei um Alleinunfälle.

Zudem konnte anhand einer Analyse der Unfalldaten von Nordrhein-Westfalen gezeigt werden, daß junge Fahrer häufiger Unfälle bei widrigen Witterungs- und Straßenbedingungen er leiden. Hinzukommt, daß junge Fahrer überproportional häufig Unfälle bei Nacht verursachen. Die größere Unfallverwicklung bei Nacht kann dabei nur zu einem Teil als Resultat der häufigeren Nachtfahrten junger Leute interpretiert werden. Der Umfang der nächtlichen Unfallverwicklung übersteigt das Ausmaß der nächtlichen Mehrfahrten bei weitem.

So stellte WILLIAMS<sup>2)</sup> in einer Studie in den USA fest, daß Jugendliche 20% ihrer Fahrten nachts zurücklegen, in den mittleren Altersgruppen liegt der Wert nur halb so hoch bei 10%. Die Zahl der bei Nachtunfällen getöteten Fahrer liegt aber nicht etwa nur doppelt sondern viermal so hoch wie die Anzahl der bei Tageslicht Getöteten.<sup>3)</sup>

Die Struktur der Unfälle hat im übrigen zur Folge, daß junge Fahrer im Durchschnitt schwerere Unfälle verursachen, auch dies konnte in der oben angesprochenen UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung "Alter und Autofahren" bereits gezeigt werden. Daß die hier beschriebenen Probleme dabei keineswegs nur in Deutschland anzutreffen sind, soll im abschließenden Abschnitt dieses Kapitels gezeigt werden, indem ein Blick ins europäische Ausland geworfen wird.

- 
- 1) Vgl. ELLINGHAUS, D., B. SCHLAG, Alter und Autofahren, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung Nr. 11, Köln 1984.
  - 2) Vgl. WILLIAMS, A.F., Nighttime driving and fatal crash involvement of teenagers, Acc. Anal. + Prev. 17, 1985, 1, 1-5.
  - 3) Vgl. WILLIAMS, A.F., ebenda

## 2.4 Die Gefährdung junger Fahrer - ein internationales Problem

Die überdurchschnittlich hohe Gefährdung junger Menschen im Straßenverkehr ist kein nationales Problem sondern in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft, aber auch in anderen Industrienationen, anzutreffen. Zwar ist in der EG die Verkehrssicherheitssituation von Land zu Land sehr verschieden wie die folgende Tabelle zeigt. In allen Ländern gilt jedoch, daß junge Menschen überdurchschnittlich häufig zu Opfern des Straßenverkehrs werden.

Tabelle 10: In der EG bei Verkehrsunfällen Getötete (1988)<sup>1)</sup>

Land	Anzahl der Getöteten	Getötete im Alter 15-24	Anteil der Getöteten 5-24jährigen an allen Getöteten
Belgien	1.967	539	27,4%
Dänemark	713	168	23,6%
Deutschland	8.213	2.599	31,6%
Frankreich	11.497	3.253	28,3%
Griechenland	1.738	398 <sup>x)</sup>	23,0% <sup>x)</sup>
Großbritannien	5.052	1.453	28,8%
Irland	463	144	31,1%
Italien	7.494	1.780	23,7%
Luxemburg	84	37	44,0%
Niederlande	1.366	377	27,6%
Portugal	3.294	772	23,4%
Spanien	8.252	2.350	28,5%
	50.133	13.870	27,7%

x) Zahl für 1987

1) Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen: Verkehrs- und Unfalldaten international, Dezember 1989.

Wie Tabelle 10 zeigt, liegt der Anteil der im Straßenverkehr getöteten jungen Menschen im Schnitt bei knapp 28%. Vergleicht man die Getötetenzahlen pro 100.000 Einwohner der Altersgruppe 15-24 mit den Gesamtzahlen (Tabelle 11), wird sichtbar, daß das Risiko junger Menschen, im Straßenverkehr zu Tode zu kommen, weit über dem Durchschnitt liegt. Die höhere Opferrate junger Menschen ist nach den Zahlen der Tabelle 11 in allen Ländern, unabhängig vom dort erreichten Sicherheitsniveau anzutreffen.

**Tabelle 11:** Bei Verkehrsunfälle Getötete pro 100.000 Einwohner in der EG<sup>1)</sup> 1988

Land	Getötete pro 100.000 Ein- wohner	Getötete 15-24 jährige pro 100.000 dieser Altersgruppe
Belgien	19,9	36,5
Dänemark	13,9	21,2
Deutschland	13,4	26,7
Frankreich	20,6	37,9
Griechenland	16,7 <sup>x)</sup>	24,4 <sup>x)</sup>
Großbritannien	9,1	16,7
Irland	13,1	23,6
Italien	13,1	18,9
Luxemburg	22,6	69,8
Niederlande	9,3	15,2
Portugal	30,6 <sup>xx)</sup>	42,1 <sup>xx)</sup>
Spanien	21,2	35,7

x) Zahlen aus 1986

xx) Zahlen aus 1987

Betrachtet man nun die in dieser Untersuchung besonders interessierenden jungen Autofahrer, so zeigt sich, daß auch für diese in allen untersuchten Ländern ein höheres Risiko festzustellen ist.

1) Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen: Verkehrs- und Unfalldaten international, Dezember 1989

**Tabelle 12:** Getötetenrate von PKW-Fahrern pro 1 Mio. gefahrener Kilometer im internationalen Vergleich<sup>1)</sup>

Land	PKW-Fahrer-Getötetenrate		alle
	17-20 jährige	21-24 jährige	
Belgien	0.097	0.042	0.0189
Dänemark	0.046	0.024	0.0118
Deutschland	0.041	0.017	0.0088
Frankreich	0.085	0.036	0.0164
Großbritannien	0.024	0.012	0.0056
Italien	0.058	0.025	0.0115
Niederlande	0.036	0.014	0.0072
Spanien	0.149	0.074	0.0322
USA	0.029	0.015	0.0074

x) Da die Zahlen auf nationalen Statistiken mit unterschiedlicher Verlässlichkeit und Genauigkeit beruhen, ist eine gewisse Zurückhaltung bei der Interpretation geboten

Die Zahlen der Tabelle 12, die vom "Transport and Road Research Laboratory TRRL"<sup>1)</sup> auf der Basis von Daten der Vereinten Nationen erarbeitet worden sind, zeigen zum einen, daß das Risiko eines tödlichen Unfalls in den verschiedenen Ländern erhebliche Unterschiede aufweist. Zum anderen wird jedoch deutlich, daß die Risikohöherung der jungen Fahrer in den verschiedenen Ländern sehr ähnlich ist: 21-24jährige Fahrer haben im Schnitt etwa das doppelte Risiko des Durchschnittsfahrers und für die 17-20jährigen liegt das Risiko beim 4-5 fachen des Durchschnittsrisikos.

Als wichtigstes Ergebnis eines internationalen Vergleichs ist demnach festzuhalten, daß trotz erheblicher Unterschiede im Sicherheitsniveau der einzelnen EG-Länder die jungen Fahrer durchgängig ein um den Faktor 2 für die 21-24jährigen und um den Faktor 4-5 für die 17-20jährigen erhöhtes Risiko aufweisen.

1) Das "Transport and Road Research Laboratory TRRL" ist die staatliche britische Forschungsinstitution, die sich mit Straßenverkehrssicherheit beschäftigt. Bei den ausgewiesenen Zahlen handelt es sich um unveröffentlichte Ergebnisse, die den Autoren freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurden.

Die deutlichen Unterschiede zwischen jungen Fahrern und Fahrerinnen, auf die für die Bundesrepublik im Verlaufe dieses Kapitels bereits hingewiesen wurde, sind dabei in den anderen EG-Ländern ebenfalls anzutreffen.<sup>1)</sup>

Die im folgenden geschilderten Probleme treffen insoweit auf eine weit größere Gruppe als die dort angesprochenen jungen Fahrer in der Bundesrepublik zu.

---

1) Für Frankreich hierzu: CARRE, J.R., E. ZUCKER, Mortalité et Morbidité violentes dans la Population des Jeunes de 15 à 24 Ans. Accidents de la route et suicides: Des causes évitables, Haut Conseil de la population et de la famille, Paris 1989, S. 33.

### 3. Was sind die Besonderheiten im Fahrverhalten junger Autofahrer?

Die Analyse der Unfallstatistiken des vorangehenden Kapitels liefert bereits vielfältige Hinweise auf das Fahrverhalten junger Fahrer. Die dort getroffenen Aussagen haben allerdings den Nachteil, daß sie sich zum einen ausschließlich am Unfall und nicht an normalem Alltagsverhalten orientieren. Zum anderen läßt die Struktur des polizeilichen Unfallerehebungsbogens, der ja auf eine sehr begrenzte Zahl von Kriterien abstellt, keine sehr differenzierte Verhaltensanalyse zu.

Um zu verlässlichen Aussagen über das Fahrverhalten zu kommen, erweist es sich daher als notwendig, Fahrer zu beobachten und diese Beobachtungen zu analysieren. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde zu diesem Zweck auf das Material aus Fahrversuchen zurückgegriffen, das im Rahmen eines Projektes der Bundesanstalt für Straßenwesen<sup>1)</sup> von den Autoren zusammengetragen worden war. Im Rahmen des genannten Projektes fuhren 30 junge Fahrer im Alter zwischen 18 und 21 Jahren sowie 30 erfahrene Fahrer im Alter zwischen 29 und 43 Jahren mit einem instrumentierten Meßfahrzeug (Ford Granada) eine rund 50 km lange Strecke im Raum Aachen.

Eine Videokamera zeichnete während der Versuchsfahrten das Verkehrsumfeld aus der Sicht des Fahrers auf; synchron hierzu registrierten die Geräte wichtige Fahrparameter wie Weg, Zeit, Geschwindigkeit, Gaspedalstellung, Bremspedalbetätigung und Lenkradeinschlag. Die Aufzeichnung dieser Daten erfolgte im 1/10 Sekunden-Takt auf dem auch das Bild registrierenden Videoband.

Zusätzlich zu dieser automatischen Aufzeichnung von Fahrparametern führten geschulte Fahrbegleiter auf der Basis eines speziell für die Versuchsstrecke entwickelten Beobachtungsbogens während der Fahrt ein Protokoll. In diesem Fahrprotokoll notierten sie Verhaltensweisen beim Fahren sowie Risikoeinstufungen.

---

1) SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, Risikobereitschaft junger Fahrer, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 58, Bergisch Gladbach 1986. Wir danken in diesem Zusammenhang der Bundesanstalt für Straßenwesen und insbesondere Herrn Dr. I. Pfafferoth für die Bereitschaft, das Video- und Datenmaterial für eine weitere Auswertung zur Verfügung zu stellen.

Die Verknüpfung von Videobild, automatisch registrierten Fahrparametern und Fahrtbeobachtungen durch die Begleiter gestattet nun eine sehr differenzierte Analyse des Fahrverhaltens der jungen Fahrer im Vergleich zu der Kontrollgruppe der erfahrenen Fahrer.

Der bereits eingangs zitierte, durch die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichte Bericht von SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER liefert auf der Basis des geschilderten Vorgehens bereits vielfältige Erkenntnisse.

An dieser Stelle wird nun der Versuch unternommen, mit Hilfe neuer und zusätzlicher Auswerteverfahren der Frage nachzugehen, ob junge Fahrer als homogene Gruppe anzusehen sind, in der ein riskanter Fahrstil bei allen Mitgliedern in zumindest ähnlicher Weise verbreitet ist oder ob es deutliche Fahrverhaltensunterschiede gibt, die eine generelle Gleichsetzung "jung" gleich "riskant" eher verneinen. Besonderes Augenmerk soll dabei auch dem Aspekt der Fahrfahrung gewidmet werden, da bisherige Forschungsergebnisse immer wieder die Entwicklungsprozesse, die mit der Übernahme und dem Erlernen der Fahrerrolle verbunden sind, herausgestellt haben.

Die folgende Analyse betrachtet in diesem Zusammenhang vorrangig das Geschwindigkeitsverhalten, sowie korrespondierend hierzu Verzögerungs- und Bremsverhalten. Abgerundet wird die Analyse durch Beobachtungen, die das Verhalten junger Fahrer in sogenannten dynamischen Situationen betreffen. Zu derartigen Situationen rechnen Begegnungen mit Gegenverkehr bei schmaler Fahrbahn, Überholmanöver oder Reaktionen auf Fußgänger und Radfahrer auf der Fahrbahn.

### 3.1 Fahren alle jungen Fahrer gleichermaßen riskant?

Bei jungen Fahrern treffen zwei Risikokomponenten in ungünstiger Weise zusammen: Das "Anfängerrisiko", das aus dennoch nicht völlig entwickelten Fahrfertigkeiten und der noch nicht vorhandenen Habitualisierung von Handlungsabläufen resultiert und das Jugendlichkeitsrisiko, dem das Erprobungsverhalten junger Menschen zugrundeliegt. ENGELS<sup>1)</sup> hat 1976 versucht, zwischen diesen Risikokomponenten zu trennen. Dies erweist sich insofern als schwierig, als Fahranfänger seit einigen Jahren fast immer auch junge Fahrer sind.<sup>2)</sup> Und so wundert es nicht, daß die Frage nach dem Anteil Anfänger versus Jugendlichkeitsrisiko bisher nicht endgültig beantwortet werden konnte. Eine derartige Trennung kann auch die vorliegende Untersuchung nicht leisten. Antwort kann sie dagegen auf die Frage geben, ob auf Grund der Beobachtungsergebnisse riskantes Fahren ein durchgängiger Verhaltensstil ist, der bei allen jungen Fahrern anzutreffen ist, oder ob nur ein Teil der jungen Fahrer derartige riskante Fahrmerkmale zeigt. Um diese Frage beantworten zu können, wurden die Risikoeinstufungen, wie sie seitens der Fahrtbegleiter vorgenommen wurden, analysiert. Die Risikoeinstufungen basieren dabei auf drei Beobachtungsquellen: Zum einen wurden alle Verhaltensweisen notiert, die den Fahrtbegleitern als riskant erschienen, deren Anzahl konnte somit ausgezählt werden. Zum zweiten wurde für jeden der 14 Streckenabschnitte der Untersuchungsstrecke eine Risikoeinstufung anhand einer fünfstufigen Skala vorgenommen. Schließlich vergab der Versuchsleiter im Anschluß an die Fahrt eine Gesamtrisikonote.<sup>3)</sup> Anhand dieser Beobachtungen wurden nun die jungen Fahrer und die der Kontrollgruppe eingestuft. Als Ergebnis zeigt sich, daß 17 (57%) der jungen Fahrer ein eher geringes Risikoverhalten, 13 (43%) dagegen ein eher höheres Risiko beim Fahren zeigten. Zum Vergleich: In der Kontrollgruppe der älteren Fahrer wurde nur eine Person (3%) als riskant fahrend eingestuft, die übrigen Fahrer dieser Gruppe zeigten nur geringe Risikowerte.

- 1) ENGELS, K., Die Ermittlung der fahrgruppenspezifischen Unfallbelastung sowie der KFZ-typischen Unfall- und Verletzungsbelastung, Forschungsbericht 7318 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976, S. 31 ff.
- 2) Vgl. UTZELMANN, H.D., Wie verarbeiten Führerscheinneulinge ihre Erfahrung als Kraftfahrer? In: HUGUENIN, R.D., E. HESS, Driver improvement, BfU-Report 5, Bern 1982, S. 100-106
- 3) Vgl. SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, a.a.O., S. 38

Selbstverständlich sind die Prozentwerte an dieser Stelle wegen der kleinen Besetzungszahlen nicht sehr aussagekräftig. Sie lassen allerdings die Aussage zu, daß eben nicht alle jungen Fahrer als riskant fahrend zu etikettieren sind.

Nun wird vielfach die These vertreten, daß die erste Anfängerphase durch einen eher zurückhaltenden Fahrstil geprägt ist und erst nach dieser intensiven Lernphase in der Praxis ein riskanter Fahrstil an den Tag gelegt wird. So konnten etwa BIECHELER-FRETEL u.a.<sup>1)</sup> zeigen, daß die Zahl derjenigen jungen Fahrer, die sich strenger an Regeln orientieren, in der Gruppe mit geringer Fahrerfahrung größer ist. Auf der anderen Seite sind diejenigen, die auf vielfältige Weise gegen Regeln verstoßen, insbesondere in den Gruppen mit mehr Fahrerfahrung anzutreffen.

Bei einer Trennung der hier untersuchten Gruppe junger Fahrer anhand des Kriteriums "Fahrerfahrung" zeigt sich, daß diese Erfahrungen nur bedingt übertragbar sind. So ist zwar unter den "unerfahrenen" jungen Fahrern die Zahl der als nicht riskant fahrend eingestuft größer, aber auch die Gruppe der "erfahrenen" jungen Fahrer weist zur Hälfte nicht riskant fahrende auf. Diese Verteilung weist dabei nur einen schwachen Zusammenhang mit der Variable Geschlecht aus. Junge erfahrene, nicht riskant fahrende Jugendliche sind keineswegs ausschließlich Frauen.

**Tabelle 13:** Riskant fahrend / Fahrerfahrung

	Junge unerfahrene Fahrer <sup>*)</sup>	Junge erfahrene Fahrer <sup>**)</sup>
Es wurde eingestuft als		
...riskant fahrend	6 (38%)	6 (50%)
...nicht riskant fahrend	10 (62%)	6 (50%)
	16 (100%)	12 (100%)

<sup>\*)</sup> Unerfahrene junge Fahrer: Maximal 10.000 km Fahrerfahrung

<sup>\*\*)</sup> Erfahrene junge Fahrer: Zwischen 10.000 und 50.000 km Fahrerfahrung

- 1) BIECHELER-FRETEL, M.B., M. DANECH-PAJOUH, A. ELOUADRANI, Compartement de base. Approche comparative selon l'âge, du risque routier. INRETS, Paris 1985, S. 35

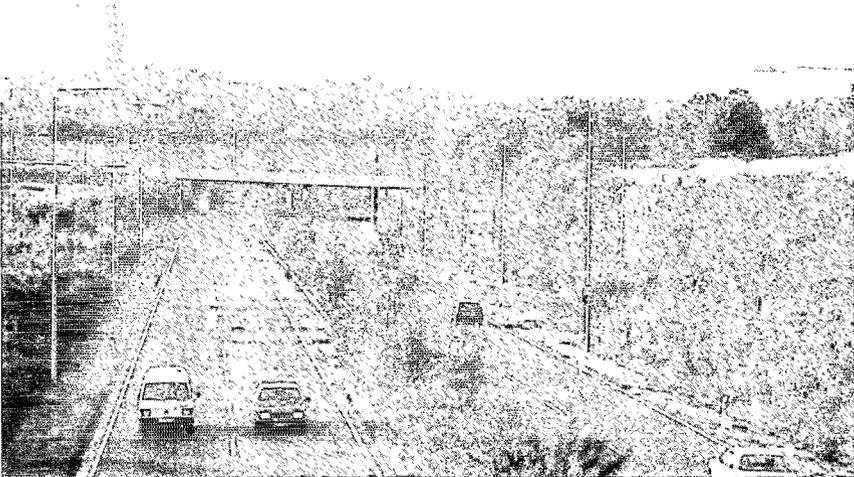
---

Im folgenden wollen wir nun anhand verschiedener Fahrverhaltensweisen zeigen, wie sich diese in Tabelle 13 ausgewiesenen Gruppen unterscheiden, wobei deutlich werden wird, daß sich hinter den unterschiedlichen Risikogruppen tatsächlich unterschiedliche Fahrverhaltensweisen verbergen.

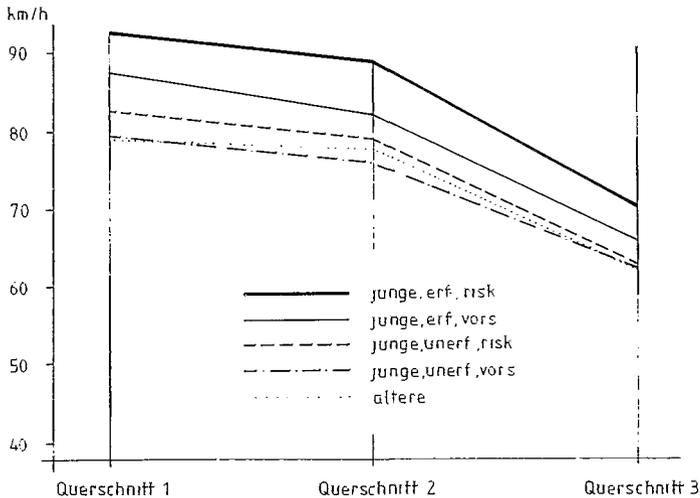
### 3.2 Beobachtungen zum Geschwindigkeitsverhalten

Unangepaßte Geschwindigkeit gilt als Hauptunfallursache junger Fahrer, wie das vorangehende Kapitel über die Unfallstatistik gezeigt hat. Aus diesem Grunde richtet sich das Hauptaugenmerk der Fahrbeobachtungen auf den Fahrparameter Geschwindigkeit, wobei das Verhalten auf sehr unterschiedlichen Streckenabschnitten analysiert wird. Bei den untersuchten Strecken handelt es sich in der Regel um solche Abschnitte, die eine freie Wahl der Geschwindigkeit gestatten und die zusätzlich an einigen Stellen einen gewissen "Aufforderungscharakter" besitzen. Beginnen wollen wir mit der Geschwindigkeitswahl auf einer großzügig ausgebauten, stadtautobahnähnlichen Strecke mit 4 Spuren und Mittelstreifen.

Foto 1: Stadtautobahn



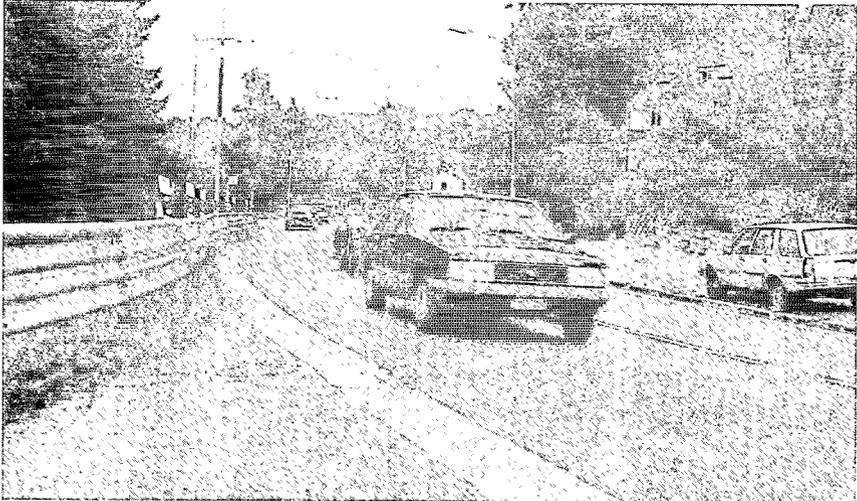
Als Ergebnis zeigen sich an den drei ausgewählten Querschnitten signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen. Schaubild 1 verdeutlicht, daß erfahrene junge Fahrer generell schneller fahren als unerfahrene und daß innerhalb dieser beiden Gruppen die als riskant eingestuftes jeweils schneller fahren als die nicht riskant fahrenden. Fahrer der älteren Kontrollgruppe weisen die niedrigsten Geschwindigkeiten aus.

**Schaubild 1:** Geschwindigkeit auf einer vierspurigen Strecke

Junge Männer fahren dabei auf diesem stadtautobahnähnlichen Abschnitt im Schnitt um 3-5 km/h schneller als Frauen.

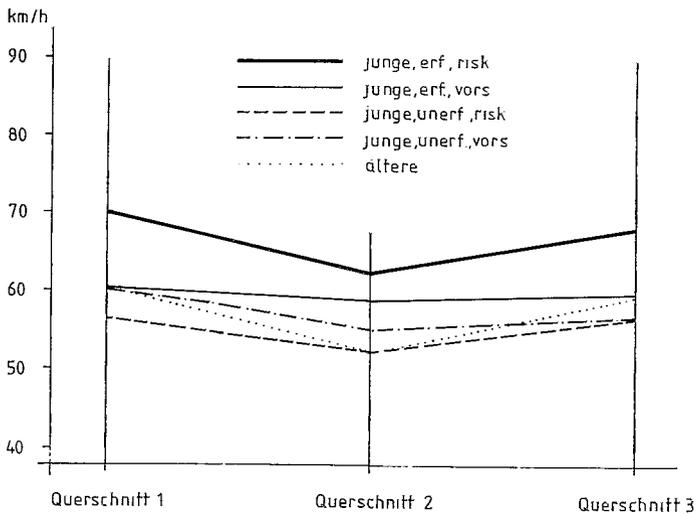
An anderen Streckenabschnitten dominiert der Faktor "Erfahrung" das Verhalten noch wesentlich deutlicher als dies auf der Stadtautobahn sichtbar wurde. So ergaben sich an einem Ortseingang, dessen Streckenverlauf ein leichtes Gefälle aufweist, ebenfalls signifikante Geschwindigkeitsunterschiede. Hier fahren insbesondere die als riskant eingestuften jungen erfahrenen Fahrer deutlich schneller als alle anderen Gruppen. Sie setzen sich dabei auch deutlich von den erfahrenen, aber vorsichtig fahrenden, ab.

Foto 2: Ortseingang mit Gefälle



An den Querschnitten Q1 und Q3 fahren sie im Schnitt 8 km/h schneller als vorsichtige erfahrene Fahrer.

Schaubild 2: Geschwindigkeiten an einem Ortseingang

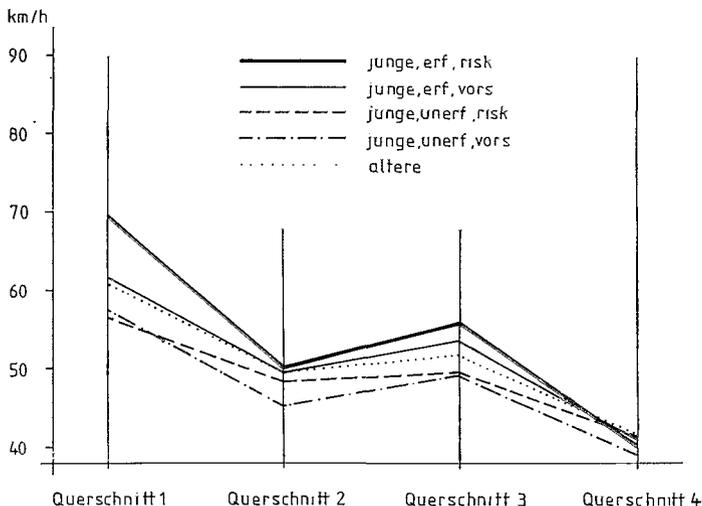


Die Analyse weiterer Streckenabschnitte, z.B. einer S-Kurve im Verlauf einer schmalen Landstraße im Wald, einer Kurve einer schmalen Landstraße, bei der die Sicht durch ein vorstehendes Haus im Kurvenscheitel eingeschränkt ist und einer sehr scharfen Kurve einer schmalen Landstraße direkt hinter einem Ortseingang liefert ähnliche Ergebnisse: Die Gruppe der erfahrenen riskanten Fahrer setzt sich mit 3-8 km/h höheren Geschwindigkeiten jeweils deutlich von den anderen Gruppen ab. Die Fahrgeschwindigkeiten der übrigen Gruppe liegen zum Teil eng beieinander. Interessant ist dabei, daß in der Kurve mit Sichtbehinderung junge erfahrene als vorsichtig klassifizierte Fahrer die niedrigsten Geschwindigkeiten ausweisen, also besonders vorsichtig fahren!

Als nächstes soll ein steiles kurvigtes Bergabstück einer Landstraße betrachtet werden. Hier wurden an vier Querschnitten die Geschwindigkeiten abgegriffen. Als erstes Ergebnis ist auch dort festzustellen, daß die jungen erfahrenen Fahrer schneller als die jungen unerfahrenen Fahrer fahren. Die als riskant eingestufteten erfahrenen jungen Fahrer fahren aber nur am ersten Querschnitt wesentlich schneller als alle anderen.

Foto 3: Steiler kurviger Landstraßenabschnitt



**Schaubild 3:** Geschwindigkeiten auf einem steilen kurvigen Landstraßenabschnitt

Stattdessen fallen die jungen riskanten Fahrer in diesem Abschnitt durch stärkeres Wiederbeschleunigen nach Kurven auf. Vorsichtige und riskant fahrende unerfahrene Fahrer unterscheiden sich in diesem Streckenabschnitt dadurch, daß die als vorsichtig bewerteten in den Kurven langsamer fahren. Die unerfahrenen aber riskant fahrenden Jugendlichen sind dabei an Querschnitt Q4 schneller als alle anderen, wobei die Geschwindigkeiten aller Vergleichsgruppen insgesamt allerdings recht nahe beieinander liegen. Hier scheint sich die Unerfahrenheit in der Weise auszuwirken, daß eine mögliche Gefahr eher unterschätzt wird.

Ein ähnliches Verhalten zeigte sich auch auf dem anschließenden sehr schmalen und kurvigen Streckenabschnitt. Vergleicht man für diesen Abschnitt einmal die Geschwindigkeitsprofile der verschiedenen Untersuchungsgruppen, zeigt sich zunächst das bekannte Bild: Erfahrene junge Fahrer fahren schneller als unerfahrene. Gleichzeitig wird jedoch auch deutlich, daß die Geschwindigkeitsverläufe bei beiden Gruppen der erfahrenen Fahrer und der riskant fahrenden, unerfahrenen wesentlich unruhiger sind. Hier spiegelt sich der Anpassungsprozeß und die Suche nach der nach dem eigenen

Gefühl als angemessen erlebten Geschwindigkeit wieder. Insbesondere in der Gruppe der riskant fahrenden, unerfahrenen Fahrer ist dabei die Varianz innerhalb der Gruppe sehr groß, d.h. es gibt Fahrer in dieser Gruppe, die sehr schnell und andere, die ziemlich langsam fahren.

Ein wenig überraschend erscheint in diesem Zusammenhang, daß junge unerfahrene und als vorsichtig kategorisierte Fahrer in ihrem Verhalten der älteren Kontrollgruppe sehr ähnlich sind, allerdings auf verringertem Geschwindigkeitsniveau. Zusätzlich ist in dieser Gruppe der unerfahrenen, vorsichtigen jungen Fahrer die Verhaltensvarianz groß.

Deutliche Geschwindigkeitsdifferenzen zeigen sich auch auf einem Landstraßenabschnitt, der sehr geradlinig verläuft, und auf dem hohe Geschwindigkeiten gefahren werden. Dieser Straßenabschnitt stößt schließlich auf eine übergeordnete Straße. Erfahrene, als riskant eingestufte junge Fahrer, fahren hier im Mittel fast 10 km/h schneller als alle anderen Gruppen. Wie die Verzögerungsverläufe an der hier angesprochenen Stelle aussehen, wird im folgenden Abschnitt, der sich mit dem Brems- und Verzögerungsverhalten befaßt, dargestellt werden.

Vorher wollen wir jedoch die Ergebnisse zum Geschwindigkeitsverhalten noch kurz zusammenfassen: Es hat sich gezeigt, daß sich die aufgrund von Risikoeinstufungen gebildeten Gruppen hinsichtlich der Geschwindigkeitswahl deutlich unterscheiden. Hierbei gilt zunächst, daß erfahrene junge Fahrer in der Regel schneller fahren als unerfahrene. Gleichzeitig ist jedoch auch festzustellen, daß die Unterteilung dieser Gruppe in jeweils riskant und vorsichtig fahrende, ebenfalls unterschiedliche Geschwindigkeitsmuster widerspiegelt. Durchgängig gilt dabei, daß die Gruppe der erfahrenen jungen Fahrer, die als riskant eingestuft werden, sich sehr deutlich in ihrem Geschwindigkeitsverhalten von allen anderen abheben.

### 3.3 Beobachtungen zum Verzögerungs- und Bremsverhalten

Die gesonderte Darstellung des Verzögerungs- und Bremsverhaltens, abgekoppelt vom Geschwindigkeitsverhalten, erfolgt mit der Absicht, bestimmte Verhaltensweisen, bzw. Elemente des Fahrstils, besonders deutlich hervorzuheben. Daß Verzögerungs- und Bremsmanöver in zentraler Weise von der Geschwindigkeit abhängen, aus der verzögert oder abgebremst wird, versteht sich von selbst und muß hier nicht besonders betont werden.

Im folgenden wird dabei ausschließlich das Verzögerungsverhalten bezogen auf statische Situationen untersucht. Hierunter verstehen wir stationäre, in der Regel baulich bedingte situative Momente, die ein Verzögern oder Anhalten erforderlich machen. Im einzelnen kann es sich dabei um zeichen- oder lichtsignalgeregelte Einmündungen oder Kreuzungen, um Bahnübergänge oder auch um rechts-vor-links geregelte Knoten handeln.

Wie die Reaktionen junger Fahrer in dynamischen Situationen, also bezogen auf bewegliche Objekte, z.B. Radfahrer, Begegnungsverkehr oder Fußgänger, aussehen, wird dann im Folgeabschnitt dargestellt werden.

Beginnen wir mit dem Brems- und Verzögerungsverhalten auf einer vierspurig ausgebauten Stadtstraße, die mangels weiteren Ausbaus mit einem STOP-Zeichen an einer Querstraße endet. Hier zeigt sich, daß die Gruppe der erfahrenen, als riskant eingestuften Fahrer mit  $2,3 \text{ m/sec}^2$  deutlich stärker verzögert als die übrigen jungen Fahrer. Für die übrigen Gruppen ergeben sich Verzögerungsmittelwerte von  $1,8$  bis  $1,9 \text{ m/sec}^2$ . Die Gruppe der erfahrenen vorsichtigen Fahrer weist dabei die geringste Varianz aus. Hinsichtlich des Bremsbeginns zeigt sich, daß junge erfahrene Fahrer und insbesondere junge Männer trotz höherer Ausgangsgeschwindigkeiten später zu bremsen beginnen.

Ähnliche Ergebnisse liefert die Analyse eines Landstraßenabschnitts. Die Straße verläuft geradlinig und die gefahrenen Geschwindigkeiten sind hoch. Die Straße führt auf einen Ortseingang zu, der durch zwei Häuser markiert wird. Sie stößt dann rechtwinklig auf eine übergeordnete Straße, sodaß die Fahrer bis zum Stillstand verzögern müssen.

Foto 4 und 5: Schnelle Landstraße mit Ortseingang

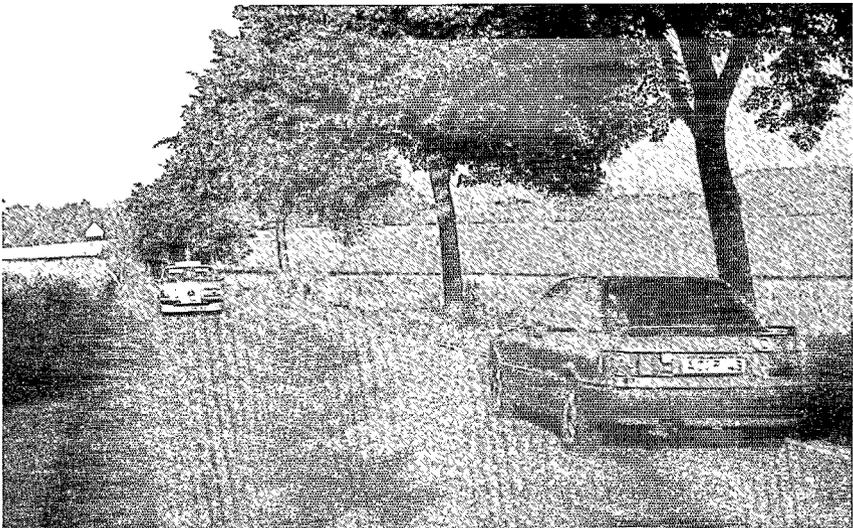
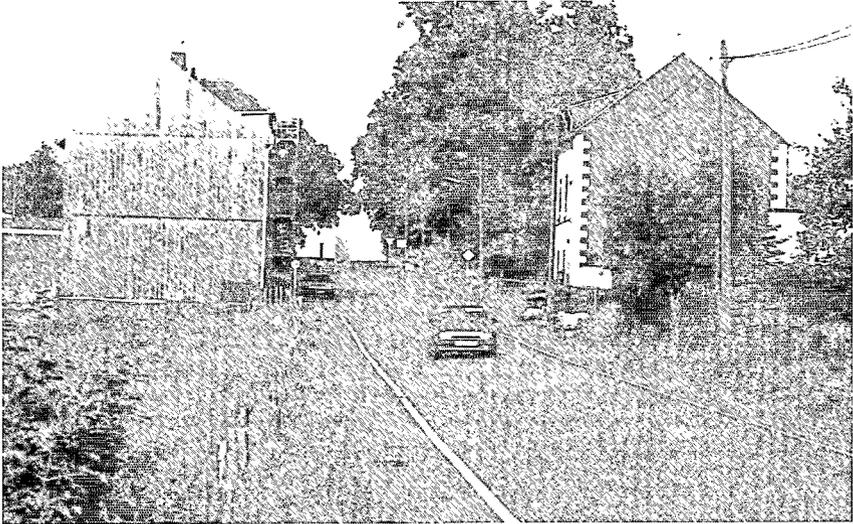
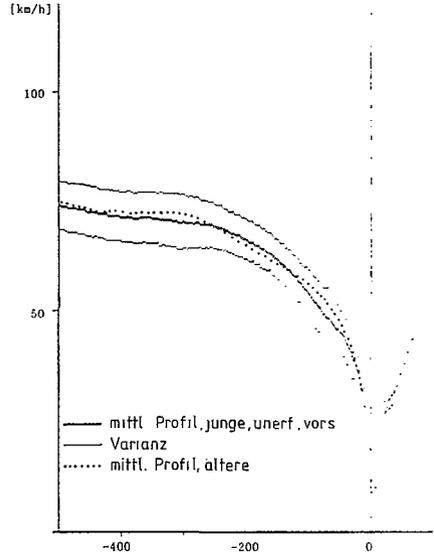
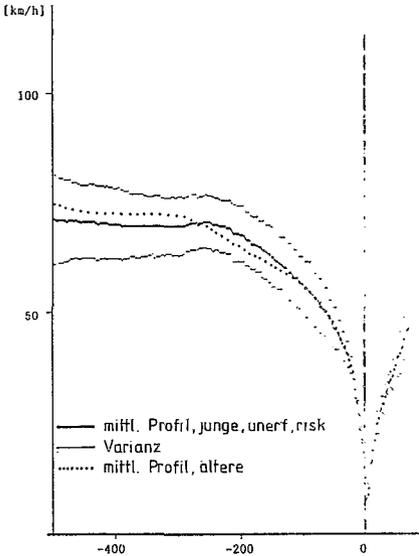
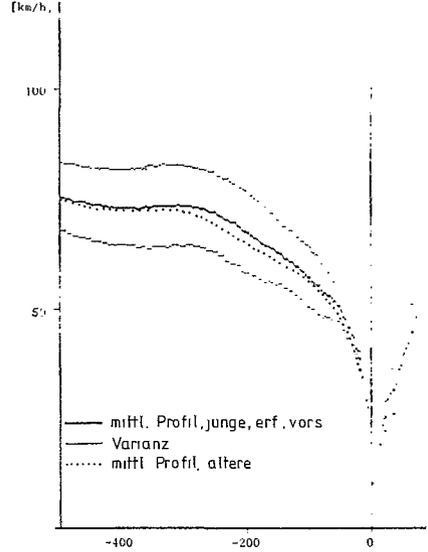
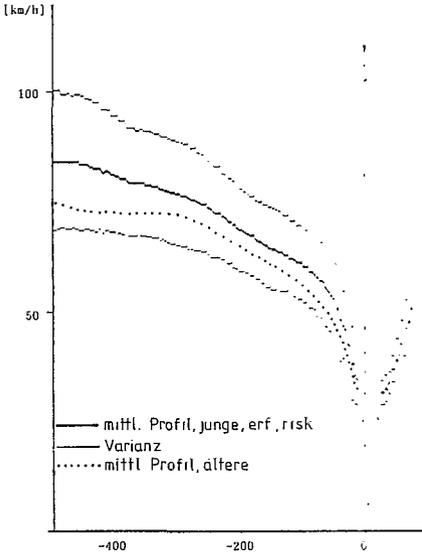


Schaubild 4: Verzögerungsverlauf auf einer schnellen Landstraße an einem Ortseingang



Bei der Diskussion der Geschwindigkeitswahl haben wir im vorangehenden Abschnitt für diesen Punkt bereits festgestellt, daß sich erfahrene riskante junge Fahrer an dieser Stelle durch hohe Annäherungsgeschwindigkeiten auszeichnen.

Bei der Analyse der Verzögerungsverläufe fällt zunächst auf, daß die Verzögerung bei erfahrenen jungen Fahrern und Fahrern der älteren Vergleichsgruppe in zwei Schritten erfolgt: Eine erste nennenswerte Verzögerung ist mit Erreichen des Bebauungsbeginns festzustellen. Die zweite Phase der Geschwindigkeitsreduktion liegt dann kurz vor der Kreuzung. In Anbetracht der höheren Ausgangsgeschwindigkeiten der riskanten jungen Fahrer bauen diese in der Anfangsphase höhere Verzögerungswerte auf.

Die unerfahrenen Fahrer verhalten sich demgegenüber anders: Sie verzögern bei Erreichen des Bebauungsbeginns nicht nennenswert, d.h. unerfahrene Fahrer setzen die Information, die sich aus dem Erreichen der Bebauung ableiten läßt, nicht in situationsgerechtes Verhalten um.

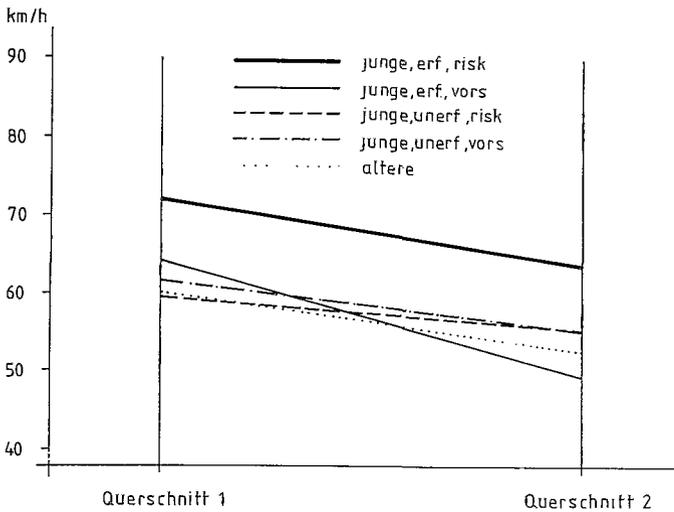
Ähnliche Ergebnisse zeigen sich bei der Betrachtung des Verhaltens an einem unbeschränkten Bahnübergang. Junge erfahrene Fahrer nähern sich dem Bahnübergang deutlich schneller als unerfahrene oder ältere Fahrer und es zeigt sich das bereits aus dem vorangehenden Abschnitt bekannte Bild, daß sich die jungen riskanten Fahrer durch besonders hohe Geschwindigkeiten auszeichnen.

Schaubild 5 zeigt die Geschwindigkeiten an zwei Querschnitten. Hierbei werden zwischen jungen, erfahrenen aber riskant fahrenden und jungen erfahrenen aber vorsichtig fahrenden jungen Fahrern wesentliche Verhaltensunterschiede deutlich: Die erfahrenen vorsichtigen verzögern so stark, daß sie am zweiten Querschnitt die niedrigsten Geschwindigkeiten aufweisen. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen beiden Gruppen beträgt hier 14 km/h! Die erfahrenen vorsichtigen Fahrer weisen dabei in der Phase der Annäherung an den Bahnübergang bereits den größten Anteil Bremsbereitschaft aus.

Foto 6: Bahnübergang



Schaubild 5: Verzögerungsverlauf am Bahnübergang



Unterschiede finden sich auch in der Gruppe der Unerfahrenen. Fahrer dieser Gruppe, die als riskant eingestuft worden waren, bremsen an diesem Bahnübergang häufig gar nicht. Die vorsichtigen Unerfahrenen bremsen zwar, aber später als erfahrene junge Fahrer, ein Ergebnis, das auf die noch mangelnde Voraussicht der jungen unerfahrenen Fahrer zurückzuführen ist.

Betrachtet man ergänzend das Verzögerungsverhalten an zwei aufeinanderfolgenden rechts-vor-links geregelten Knoten, so zeigen sich ähnliche Ergebnisse: Vom Geschwindigkeitsverhalten her ergibt sich das vertraute Bild, das junge erfahrene Fahrer als schnellste Fahrer ausweist, wobei die in dieser Gruppe als riskant eingestuften wiederum deutlich schneller fahren als die jungen erfahrenen, vorsichtigen Fahrer.

Die Verzögerungen vor den beiden Knotenpunkten verlaufen dabei unterschiedlich: Am ersten Knoten wird kaum verzögert, erst am zweiten finden sich deutliche Geschwindigkeitsreduktionen. Dieses Ergebnis deutet darauf hin, daß "erste" oder unerwartet auftretende rechts-vor-links-Regelungen leicht mißachtet oder übersehen werden, erst wenn sich diese Form der Regelung wiederholt, erfolgt eine Sensibilisierung.<sup>1)</sup>

Am zweiten rechts-vor-links geregelten Knoten zeigt sich nun, daß als vorsichtig eingeschätzte Fahrer, unabhängig von ihrer Fahrerfahrung, die Geschwindigkeit besonders deutlich reduzieren. Die Reduktion liegt bei den erfahrenen jungen Fahrern bei 10 km/h und bei den unerfahrenen bei 15 km/h. Gleichzeitig wird sichtbar, daß unerfahrene riskante Fahrer die geringste Geschwindigkeitsverminderung aufweisen.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, wird deutlich, daß der Fahrstil erfahrener, riskant fahrender junger Fahrer eher durch starkes Bremsen und entsprechende Verzögerungen gekennzeichnet ist. Erfahrene junge Fahrer, die als vorsichtig eingestuft werden, bremsen ebenfalls stark, häufig so, daß ihre Geschwindigkeit nach dem Bremsen besonders niedrig liegt.

---

1) Das Übersehen von nicht stark ins Auge springenden rechts-vor-links-Regelungen ist im übrigen auch bei älteren Fahrern verbreitet, wie entsprechende Studien zeigen.

### 3.4 Begegnungsreaktionen

Die vorangehende Beschreibung des Verzögerungsverhaltens bezog sich auf Reaktionen, die durch statisch-situative Aspekte hervorgerufen werden. Im Gegensatz hierzu wollen wir nun das Verhalten in Situationen betrachten, in denen Begegnungen und Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmern Anlaß zum Verzögern oder Bremsen sein können. Als Basis der Analyse dienen fünf Streckenabschnitte, die sehr schmale Fahrbahnen<sup>1)</sup> und keine zusätzlichen Geh- und Radwege aufweisen. Auf diesen Strecken kann das Verhalten bei entgegenkommenden Fahrzeugen, beim Überholen von Radfahrern und bei der Begegnung mit Fußgängern auf der Fahrbahn ausgewertet werden.

Insgesamt ergaben sich auf den ausgewählten Streckenabschnitten 841 Begegnungssituationen, die komplett in die Analyse einbezogen wurden. Etwa die Hälfte der Begegnungen ist dabei den jungen und die andere Hälfte den älteren Fahrern zuzurechnen.

Betrachten wir zunächst die Begegnungsgeschwindigkeiten. Auch hier zeigt sich das vertraute Bild, daß junge erfahrene, als riskant eingestufte Fahrer, signifikant schneller fahren als alle anderen Gruppen. Tabelle 14 weist die Durchschnittsgeschwindigkeiten für alle Begegnungen sowie für die verschiedenen Begegnungsformen "Gegenverkehr", "Fußgänger" und "Radfahrer überholen" aus.

Tabelle 14: Begegnungsgeschwindigkeiten

Fahrergruppe	alle Begegnungen (km/h)	Gegenverkehr (km/h)	Fußgänger (km/h)	Rad überholen (km/h)
junge, erf., risk.	66	69	56	58
junge, erf., vors.	59	62	50	45
junge, unerf., risk.	57	61	49	46
junge, unerf., vors.	56	59	43	50
ältere	59	61	51	57

1) Die Fahrbahnbreiten lagen zwischen 4,30 und 5,20 Meter.

Die höheren Begegnungsgeschwindigkeiten junger, erfahrener, riskant fahrender Fahrer betreffen dabei alle Formen der Begegnung, d.h. Gegenverkehr, Begegnungen mit Fußgängern und das Überholen von Radfahrern.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen jungen und älteren Fahrern besteht darin, daß ältere Fahrer häufiger "weiche" Reaktionen, also sanfte Gasreduktionen zeigen. Unter den jungen Fahrern finden sich vielfach zum einen solche, die die Bremse betätigen oder aber gar nicht reagieren. Fahrerfahrung und höhere Risikoeinstufung gehen häufiger mit dem Fehlen einer Reaktion im Begegnungsfall einher. Unerfahrene, junge Fahrer und solche, die als vorsichtig kategorisiert wurden, bremsen dagegen häufiger.

Betrachtet man die Begegnungssituationen im einzelnen, zeigt sich folgendes:

Bei Gegenverkehr-Situationen zeigen unerfahrene junge Fahrer zwar insgesamt häufiger weiche Reaktionen. Gleichzeitig finden sich in dieser Gruppe jedoch auch doppelt so häufig Ausweichbewegungen (Schlenker). Bei erfahrenen Fahrern trifft man in derartigen Situationen auf zwei alternative Verhaltensmuster: Entweder zeigen sie keine Reaktion oder sie bremsen.

Etwas anders gestaltet sich das Überholen von Radfahrern. Hier zeigen erfahrene junge Fahrer die weichen Reaktionen bei der Annäherung und Vorbereitung des Überholvorgangs. Die größere Erfahrung führt insoweit zu einer besseren Abstimmung des Verhaltens auf die Situation.

Bezüglich des Verhaltens gegenüber Fußgängern fällt als bedeutsamstes Ergebnis die Tatsache auf, daß junge Frauen hier wesentlich sensibler reagieren als Männer. Die jungen Frauen bremsen im Begegnungsfall mit Fußgängern deutlich häufiger als die jungen männlichen Fahrer.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, ist eine Tatsache besonders hervorzuheben: Deutliche Verhaltensunterschiede zwischen den vier Gruppen junger Fahrer, unterschieden nach den Kriterien "Erfahrung" und "Risikoverhalten" ergeben sich vor allem bei der Geschwindigkeit.

Andere Verhaltensaspekte wie etwa die Entscheidung darüber, zu bremsen oder eine Ausweichbewegung zu vollziehen, scheinen demgegenüber stärker von der Erfahrung als dem Risikoverhalten beeinflusst zu sein.

Dieses Ergebnis deutet darauf hin, daß der Umgang mit "beweglichen Objekten" im Straßenverkehr stärker an Lernvorgänge gebunden ist, der Umgang mit statischen Gegebenheiten dagegen stärker von der individuellen Risikobereitschaft abhängen könnte.

#### **4. Wie sehen sich die jungen Autofahrer?**

Nachdem das vorangehende Kapitel eine Reihe von konkreten Hinweisen auf die Besonderheiten des Fahrstils junger Fahrer geliefert hat, sollen im folgenden die Einstellungen und der Fahrstil junger Fahrer aus deren subjektiver Sicht analysiert werden. Hierbei geht es zunächst um die Frage, welchen Stellenwert die jungen Fahrer dem Führerscheinbesitz und dem Autofahren zumessen. Ergänzend zu den bisher in der Wissenschaft gesammelten Erfahrungen zum Selbstbild der jungen Fahrer stützen sich die folgenden Ergebnisse dabei auf eine 1990 durchgeführte Befragung von 500 jungen Autofahrern im Alter zwischen 18 und 25 Jahren.

Im Anschluß an die Diskussion des Stellenwerts des Autofahrens erfolgt eine Analyse der subjektiven Beschreibung des jugendlichen Fahrstils, die - wie die Ergebnisse zeigen werden - nur bedingt den objektiven Erfahrungen der oben beschriebenen Fahrversuche entspricht.

Da im Zusammenhang mit der hohen Unfallverwicklung junger Fahrer immer wieder deren größere Risikobereitschaft betont wird, soll im Rahmen dieses Kapitels außerdem der Versuch unternommen werden, einige Erkenntnisse darüber zu gewinnen, in welchem Umfang die Beteiligung am Straßenverkehr als gefährlich erlebt wird und wie mit der subjektiv erlebten Gefahr umgegangen wird.

Die Ergebnisse ergänzen und differenzieren insoweit die im vorangehenden Kapitel beschriebenen Erfahrungen über das Fahrverhalten junger Fahrer.

## 4.1 Die Bedeutung von Führerschein und Automobil

In der Verkehrssicherheitsforschung wird immer wieder darauf verwiesen, daß Autofahren generell eine über die reine Transportfunktion hinausgehende Bedeutung hat. So stellt BÄCHLI-BIÉTRY<sup>1)</sup> hinsichtlich der Fahrmotive fest: "Solche besonderen Fahrmotive sind beispielsweise die befreiende Möglichkeit, ungebunden beweglich zu sein, ein Vielfaches der eigenen Kräfte kontrollieren zu können und vor allem im Zusammenhang mit hohen Geschwindigkeiten Macht und Ohnmachtgefühle zu erleben". SACHS<sup>2)</sup> hat in diesem Zusammenhang festgestellt, daß bei Jugendlichen diese extrafunktionalen Fahrmotive noch weit verbreiteter sind als bei den Erwachsenen mittlerer oder höherer Altersklassen. Neuere Untersuchungen aus der Schweiz<sup>3)</sup> oder aus Kanada<sup>4)</sup> bestätigen die höhere Affinität Jugendlicher zum Auto und deuten gleichzeitig an, daß es sich hier um ein generelles Bewertungsmuster jüngerer Autofahrer in entwickelten Ländern handelt. Die positive Beziehung zum Autofahren und zum Auto selbst sind dabei eng miteinander verknüpft.

Im Rahmen der für die vorliegende Untersuchung durchgeführten Erhebungen sind wir insbesondere der Frage nachgegangen, welchen Stellenwert ein eigenes Auto für den jungen Autofahrer hat. Wie die folgende Tabelle 15 zeigt, mißt die überwiegend Mehrzahl der jungen Fahrer dem eigenen Auto eine hohe Bedeutung zu.

- 
- 1) BÄCHLI-BITRY, J., Erfolgskontrolle von theoretischem Verkehrsunterricht im Verlauf der Fahrausbildung, bfu-Report 15, Bern 1990, S. 22-23
  - 2) SACHS, W., Unsere Liebe zum Auto: Der Lack ist ab, Psychologie Heute, Juni 1984, S. 38-43
  - 3) MAYERHOFER, K., Ch. SCHERER, U. KALBER-MATTEN, Psychogramm des jugendlichen Autolenkers, bfu-Report 14, Bern 1990, S. 93-94
  - 4) ROTHE, J.P., British Columbia Secondary Students: Lifestyle And Driving Survey. Insurance Corporation of British Columbia, 1986

Tabelle 15: Bedeutung eines eigenen Autos / Alter

	Alter			Gesamt
	18-19	20-21	22-25	
Ein eigenes Auto ist für mich persönlich				
...extrem wichtig	18%	20%	21%	20%
...sehr wichtig	30%	34%	34%	34%
...wichtig	32%	30%	32%	31%
...weniger wichtig	14%	14%	9%	11%
...eher unwichtig	6%	2%	4%	4%
	100%	100%	100%	100%
	N=79	N=145	N=276	N=500

Über die Hälfte der 18-25jährigen Führerscheinbesitzer halten ein eigenes Auto für extrem, bzw. sehr wichtig. Die Zahlen deuten dabei darauf hin, daß die Bedeutung des eigenen Automobils innerhalb des untersuchten Altersspektrums sogar noch ansteigt. Stuft unter den 18-19jährigen noch jeder fünfte ein eigenes Auto als weniger wichtig oder eher unwichtig ein, verringern sich die entsprechenden Zahlen in den höheren Altersklassen auf 16 bzw. 13 Prozent.

Analysiert man die Bedeutung eines eigenen Autos statt in Abhängigkeit vom Lebensalter in Abhängigkeit von der Dauer des Führerscheinbesitzes, deutet sich an, daß in einer Anfangsphase von circa einem halben Jahr das eigene Auto noch nicht als besonders wichtig empfunden wird. So stellen 30% derjenigen, die bis zu 3 Monate den Führerschein besitzen und 23% derer, die ihn zwischen 3 und 6 Monaten besitzen, fest, daß für sie ein eigenes Auto weniger wichtig oder sogar eher unwichtig ist. Der entsprechende Wert pendelt sich bei denjenigen, die den Führerschein länger als ein halbes Jahr besitzen in einer Größenordnung von 10-15 Prozent ein.

Wesentlich deutlichere Unterschiede in der Bewertung finden sich demgegenüber zwischen den Geschlechtern. Junge Frauen (mit Führerschein) messen dem eigenen Auto deutlich geringere Bedeutung zu als dies junge Männer tun. Tabelle 16 macht diesen Sachverhalt deutlich.

**Tabelle 16:** Bedeutung eines eigenen Autos / Geschlecht  
(Führerscheinbesitzer im Alter zwischen 18 und 25 Jahren)

	junge Fahrer	junge Fahrerinnen
Ein eigenes Auto ist für mich persönlich		
...extrem wichtig	29%	11%
...sehr wichtig	33%	34%
...wichtig	26%	36%
...weniger wichtig	9%	14%
...eher unwichtig	3%	5%
	100% N=253	100% N=247

Es läge nun die Vermutung nahe, daß objektive Faktoren wie etwa der Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln für die Bewertung eines eigenen Automobils eine wichtige Rolle spielen könnten. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung konnte dies auf der Basis der Größe des Wohnorts überprüft werden.

Bei einer Unterteilung der Befragten in solche, die in Orten unter 20.000 Einwohner, in Mittelstädten mit 20.-100.000 Einwohnern und in Großstädten mit über 100.000 Einwohnern wohnen, läßt sich ein solcher Einfluß allerdings nicht nachweisen. Wie die folgende Tabelle 17 zeigt, hängt die Bedeutung, die einem eigenen Auto zugemessen wird, weit aus stärker von psychologischen Rahmenbedingungen ab.

**Tabelle 17:** Bedeutung eines eigenen Autos /  
Charakteristik des persönlichen Fahrstils

	Der persönliche Fahrstil ist...						
	sehr riskant	ziemlich riskant	ein wenig riskant	weder- noch	eher vor- sichtig	ziemlich vorsichtig	sehr vor- sichtig
Ein eigenes Auto ist für mich persönlich							
...extrem wichtig	63%	41%	25%	19%	14%	10%	0%
...sehr wichtig	13%	37%	41%	37%	31%	27%	8%
...wichtig	12%	19%	23%	27%	39%	46%	38%
...weniger wichtig	12%	0%	9%	10%	12%	15%	46%
...eher unwichtig	0%	3%	2%	7%	4%	2%	8%
	100% N=8	100% N=32	100% N=173	100% N=41	100% N=181	100% N=52	100% N=13
Durchschnitt	1.8	1.9	2.2	2.5	2.6	2.7	3.5

Die Tabelle zeigt einen sehr engen Zusammenhang zwischen der Selbsteinstufung des persönlichen Fahrstils und der Bedeutung des eigenen Autos: Diejenigen, die ihren eigenen Fahrstils als riskant einstufen, sind gleichzeitig auch diejenigen, für die ein eigenes Auto von besonderer Wichtigkeit ist. Insoweit gestattet im Umkehrschluß die Kenntnis über den Stellenwert, der dem eigenen Auto zugemessen wird, begründete Annahmen über die Art des Fahrstils. Wir werden hierauf im Verlaufe dieses Kapitels bei der Diskussion des Fahrstils nochmals zurückkommen.

Um mehr über die Bedeutung, die ein Auto für die jungen Fahrer besitzt, zu erfahren, soll im folgenden analysiert werden, worauf sich denn die Bedeutung des Automobils gründet. Hierzu wurden den befragten jungen Fahrern ein Katalog mit einer Reihe von Aussagen vorgelegt worden, die Funktion und Stellenwert des Automobils betreffen. Aus diesem Katalog konnten die jungen Fahrer bis zu drei Aussagen auswählen, die sie persönlich für die wichtigsten hielten.

Wie die folgende Tabelle 18 zeigt, dominieren zwei Aussagen deutlich vor allen anderen:

**"Mit einem Auto kann ich überall jederzeit hinkommen".**  
und  
**"Mit einem eigenen Auto ist man von anderen unabhängig".**

Das Auto spielt somit eine zentrale Rolle für das Mobilitätsbedürfnis und macht (vermeintlich) unabhängig. Daß diese Funktionszuweisung des Autos keineswegs auf die jungen Fahrer beschränkt ist, zeigen im übrigen andere Untersuchungen, in denen ältere Fahrer eine ähnlich geartete Präferenz in vergleichbarem quantitativen Umfang angeben.

Tabelle 18: Funktionen des Autos

Rang	Aussagen	Nennungshäufigkeit	
		insgesamt-	-als 1. Nennung-
1	Mit einem Auto kann ich überall jederzeit hinkommen.	74%	32%
2	Mit einem eigenen Auto ist man von anderen unabhängig.	70%	18%
3	Mit einem Auto kann ich viel mit anderen gemeinsam unternehmen.	41%	16%
4	Das Auto ist für mich überwiegend ein Transportmittel.	40%	12%
5	Ein Auto vermittelt mir ein Gefühl von Freiheit	27%	15%
6	Das Auto bedeutet für mich neben dem Fahren eine interessante Freizeitbeschäftigung.	12%	1%
7	Das Auto ist für mich eine Nebensächlichkeit.	7%	2%
8	Das Auto vermittelt mir eine gewissen Anerkennung durch andere.	6%	1%
9	Mit einem Auto fühle ich mich richtig erwachsen.	4%	1%
10	Mit einem Auto kann ich mich richtig austoben.	4%	1%
11	Mit einem Auto erfahre ich meine eigenen Grenzen.	3%	1%
12	Mit einem Auto kann ich mich sportlich betätigen.	2%	-
N=500		Mehrfachnennung	100%

Gleichzeitig spielt der Aspekt mit Hilfe des Autos gemeinsam mit anderen etwas unternehmen zu können, eine wesentliche Rolle.

Möglicherweise überraschen mag die mit 40% relativ häufige Nennung der Aussage "Das Auto ist für mich überwiegend ein Transportmittel". Diese eher nüchterne Betrachtung des Automobils ist bei den jüngeren Fahrern nun keineswegs gleichmäßig verbreitet. Männer wählen diese Aussage mit 32,4% weitaus seltener als Frauen (48,2%). Zudem ist die Zustimmung zu dieser Aussage in gewissem Maße altersabhängig und zwar in der Weise, daß ältere Jugendliche dieses Statement öfter wählen als jüngere. Schließlich wird an diesem Statement auch noch ein gewisser Bildungseffekt sichtbar: Je höher das Bildungsniveau, desto verbreiteter die Zustimmung zu einer eher nüchternen Betrachtung des Autos.

Zwischen Männern und Frauen trifft man auch bei anderen Punkten auf Einschätzungsunterschiede. So ist das Auto für Frauen weitaus seltener ein interessantes Objekt der Freizeitbeschäftigung und 10,1% der Frauen (Männer 4,7%) erklären das Auto als Nebensächlichkeit. WEISSBRODT berichtet ähnliche Ergebnisse, daß männliche Fahrenfänger sich weit häufiger um die Wartung und Reparaturen kümmern als dies junge Fahrerinnen tun.<sup>1)</sup>

Eine Analyse der Zustimmung der in Tabelle 18 aufgelisteten Aussagen in Abhängigkeit von der Dauer des Führerscheinbesitzes zeigt im übrigen keine eindeutigen Zusammenhänge. Allenfalls deutet sich an, daß nach rund 1,5 - 2 Jahre Führerscheinbesitz die funktionalen Aspekte des Autos als Transportmittel ihre schwächste Ausprägung haben, dann aber im Verlaufe der Zeit wieder zunehmen.

Als außerordentlich bedeutsam erweist sich demgegenüber die Selbstcharakteristik des Fahrstils. Diese korreliert hoch, wie die folgende Tabelle 19 zeigt, mit einigen Aussagen zum Auto.

---

1) WEISSBRODT, G., Wie Frauen in den Straßenverkehr hineinwachsen, in: Autofahrerinnen, Aral-Publikationen, Essen 1988, S. 24-25.

Tabelle 19: Funktionen des Autos / Charakteristik des persönlichen Fahrstils

	Der persönliche Fahrstil ist...						
	sehr riskant	ziemlich riskant	ein wenig riskant	weder- noch	eher vor- sichtig	ziemlich vorsichtig	sehr vor- sichtig
Mit einem eigenen Auto ist man von anderen unabhängig.	50% <sup>1)</sup>	59%	72%	68%	69%	77%	85%
Ein Auto ist für mich überwiegend ein Transportmittel.	12%	13%	39%	32%	44%	52%	62%
Ein Auto ist für mich eine Nebensächlichkeit.	0%	0%	3%	7%	12%	12%	15%
*)Mehrfach nennungen	N=8	N=32	N=173	N=41	N=181	N=52	N=13

Fahrer, die sich selbst als vorsichtig einstufen, betonen deutlich häufiger, daß das Auto für sie nur ein Transportmittel und eine Nebensächlichkeit sei. Dieses Ergebnis entspricht noch weitestgehend den Erwartungen. Überraschend ist dagegen, daß von Fahrern, die sich als vorsichtig einstufen, die Unabhängigkeitsfunktion des Autos deutlicher herausgestellt wird.

Faßt man die Ergebnisse zusammen, ist festzustellen, daß zwar viele der geschilderten Befunde der Alltagserfahrung entsprechen. Als wichtigstes Ergebnis ist jedoch festzuhalten, daß die stark emotional geladenen Aspekte, die im Auto eine Möglichkeit des sich Austobens oder des Erfahrens der eigenen Grenzen sehen oder die das Automobil als Symbol für das Erwachsenensein werten, in der Hierarchie ganz unten landen. Das Verhältnis vieler junger Fahrer zum Auto scheint danach nüchterner zu sein als vielfach angenommen. Daß die sich als riskant fahrend einstufende Teilgruppe diese nüchterne Beziehung nicht aufweist, verwundert ebenfalls nicht.

Um einen genaueren Überblick über das subjektive Erleben des eigenen Fahrstils zu gewinnen, wollen wir auf diesen Punkt im nächsten Abschnitt näher eingehen.

---

## 4.2 Die subjektive Beurteilung des eigenen Fahrstils

Im vorangehenden Kapitel 3 ist der Versuch unternommen worden, die Eigenheiten im Fahrstil junger Fahrer auf der Basis von Beobachtungen während eines Fahrversuchs zu beschreiben. Hierbei hat sich herausgestellt, daß zwischen Gruppen mit unterschiedlich riskantem Verhalten unterschieden werden muß.

In diesem Abschnitt wollen wir auf der Basis einer Befragung von 500 jungen Fahrern im Alter zwischen 18 und 25 Jahren untersuchen, wie diese selbst ihren Fahrstil einstufen. Hierbei ist zunächst von Interesse, inwieweit die jungen Fahrer die Meinung weiter Teile der Öffentlichkeit<sup>1)</sup> teilen, daß alle und nicht nur einige junge Fahrer als riskant fahrend einzustufen sind. Zum zweiten interessiert die Frage, wie sich die jungen Fahrer denn selbst einschätzen, wobei insbesondere zu fragen ist, welche Personengruppen sich als riskant fahrend einstufen und inwieweit die geäußerte subjektive Beurteilung mit Unfällen und Konflikten einhergeht.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist die Tatsache, daß junge Fahrer in der Öffentlichkeit ein negatives Image haben. Wie in Kapitel 5.4 dieses Berichts gezeigt wird, vertreten 43% der Bevölkerung die Meinung, daß alle, bzw. fast alle jungen Fahrer, riskant fahren. Überraschend ist, daß ein Teil der jungen Fahrer dieses generalisierende Vorurteil teilt. Wie die folgende Tabelle 20 zeigt, ist die Meinung darüber, ob denn alle oder etwa nur einige junge Fahrer als "riskant fahrend" einzustufen sind, bei den jungen Fahrern geteilt.

---

1) Über die Verbreitung der entsprechenden Vorurteile in der Bevölkerung gibt Abschnitt 5.4 dieses Berichtes Auskunft.

Tabelle 20: Fahren alle oder nur einige junge Fahrer riskant / Geschlecht

	junge Fahrer	junge Fahre- rinnen	Gesamt
Die Aussage, daß alle und nicht nur einige junge Fahrer riskant fahren, ist			
...weitestgehend richtig	5%	4%	5%
...ziemlich richtig	14%	10%	12%
...nur bedingt richtig	33%	38%	35%
...weder richtig noch falsch	5%	5%	5%
...eher falsch	21%	21%	21%
...ziemlich falsch	14%	12%	13%
...weitestgehend falsch	8%	10%	9%
	100% N=253	100% N=247	100% N=500

Es deutet sich an, daß rund jeder sechste junge Fahrer die Meinung vertritt, daß alle jungen Fahrer riskant führen, demgegenüber hält jeder fünfte diese Aussage für ziemlich oder weitestgehend falsch. Männer und Frauen unterscheiden sich in ihrer Meinung dabei kaum. In geringem Maße ist das Antwortverhalten vom Lebensalter abhängig. Die Ergebnisse deuten darauf hin, daß jüngere Fahrer (18-19 Jahre) die pauschale Einstufung "junge Fahrer gleich riskant fahrend" häufiger ablehnen (54,4% der Antworten im Bereich "falsch"), gegenüber 37,9% bei den 22-23jährigen und 40,6% bei den 24-25jährigen.

Das pauschale Vorurteil wird demnach von den "älteren" jungen Fahrern tendenziell eher übernommen als von den jungen. Wenn man die Beurteilung in Abhängigkeit vom Führerscheinalter analysiert, zeigt sich, daß die höchsten Zustimmungsraten bei denjenigen zu finden sind, die den Führerschein zwischen 1 und 3 Jahren besitzen. In dieser "zweiten Lernphase", die an die erste Phase der Unsicherheit anschließt, scheinen die jungen Fahrer am ehesten die generelle Rolle des "enfant terrible" auf der Straße für sich zu akzeptieren. Dennoch bleibt festzuhalten, daß die jüngeren Fahrer generell ein differenzierteres Bild von jungen Fahrern haben als etwa mittelalte oder alte Fahrer.

Die wichtigste Frage, die sich nun stellt, ist die, wie die jungen Autofahrer denn nun ihren Fahrstil einstufen. Hierzu zeigt Tabelle 21, daß sich zwar eine etwas größere Gruppe dem "riskanten" Bereich zuordnet. Der Anteil derer, die sich eher im "vorsichtigen" Bereich ansiedeln, ist mit mehr als einem Drittel jedoch beachtlich groß. Jeder 12. junge Fahrer (8%) stuft sich unter "weder-noch" ein.

**Tabelle 21:** Selbstbeurteilung des Fahrstils / Geschlecht

	junge Fahrer	junge Fahre- rinnen	Gesamt
Meinen Fahrstil würde ich bezeichnen als			
...sehr riskant	3%	0%	2%
...ziemlich riskant	10%	3%	6%
...ein wenig riskant	44%	25%	35%
...weder besonders riskant noch besonders vorsichtig	9%	8%	8%
...eher vorsichtig	31%	41%	36%
...ziemlich vorsichtig	3%	18%	10%
...sehr vorsichtig	0%	5%	3%
	100% N=253	100% N=247	100% N=500

Wenngleich diese Verteilung durchaus den Ergebnissen, die den Untersuchungen der Fahrversuche (Kap. 3) zugrundeliegen, entspricht, erweist es sich dennoch als notwendig, zu überprüfen, inwieweit die Selbstbeurteilung des Fahrstils das tatsächliche Fahrverhalten widerspiegelt. Hierzu bietet die vorliegende Untersuchung zwei Möglichkeiten: Zum einen kann die Einstufung des eigenen Fahrstils mit der Unfallverwicklung verglichen werden. Zum zweiten bietet sich ein Blick auf die Anzahl berichteter "gefährlicher" Situationen an.

Die folgende Tabelle 22 demonstriert den Zusammenhang zwischen Unfallverwicklung und Selbstbeurteilung des Fahrstils.

Tabelle 22: Unfallverwicklung / Selbstbeurteilung des Fahrstils

	Meinen Fahrstil würde ich bezeichnen als...						
	sehr riskant	ziemlich riskant	ein wenig riskant	weder- noch	eher vor- sichtig	ziemlich vorsichtig	sehr vor- sichtig
In Unfälle...							
verwickelt	50%	59%	36%	27%	30%	29%	8%
nicht verwickelt	50%	41%	64%	73%	70%	71%	92%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	N=8	N=32	N=173	N=41	N=173	N=52	N=13

Hierbei zeigt sich ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Einstufung des Fahrstils und der Unfallverwicklung: Diejenigen, die sich selbst als riskant fahrend einstufen, sind auch häufiger in Unfälle verwickelt. Noch deutlicher wird dieser Zusammenhang, wenn man ausschließlich die Unfälle, bei denen sich die befragten jungen Fahrer als alleinschuldig einstufen, analysiert. 32% der sich als "sehr" oder "ziemlich riskant" fahrend Einstufenden waren als Alleinschuldige in Unfälle verwickelt. Die entsprechende Zahl liegt für die sich als "ziemlich" oder "sehr" vorsichtig fahrend Einstufenden bei nur 3%!

Als weiterer Beleg für die Realitätsnähe der subjektiven Selbsteinstufung mögen die Zahlen der folgenden Tabelle dienen, die Auskunft darüber geben, in welchem Umfang der Fahrstil mit erlebten riskanten Situationen verknüpft ist. Es zeigt sich, daß diejenigen jungen Fahrer, die ihren eigenen Fahrstil als riskant einschätzen, häufiger über gefährliche Situationen berichten.

Tabelle 23: Häufigkeit erlebter gefährlicher Situationen während der letzten 12 Monate Selbstbeurteilung des Fahrstils

	Meinen Fahrstil würde ich bezeichnen als...						
	sehr riskant	ziemlich riskant	ein wenig riskant	weder- noch	eher vor- sichtig	ziemlich vorsichtig	sehr vor- sichtig
Erlebte gefährliche Situationen							
keine/eine	0%	16%	18%	29%	37%	37%	39%
mehr als eine	100%	84%	82%	71%	63%	63%	61%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	N=8	N=32	N=173	N=41	N=181	N=52	N=13

Sowohl die Verbindung zum Unfallgeschehen wie die zu den als gefährlich erlebten Situationen deuten darauf hin, daß die subjektive Einstufung des persönlichen Fahrstils eine Beziehung zum objektiven Fahrverhalten hat.

Insoweit erscheint es in einem nächsten Schritt zulässig, der Frage nachzugehen, ob möglicherweise bestimmte Gruppen oder Merkmale auszumachen sind, die Rückschlüsse auf den wahrscheinlichen Fahrstil gestatten.

Ein erstes Ergebnis in diesem Zusammenhang liefert bereits Tabelle 24. Die Zahlen verdeutlichen erhebliche Einstufungsunterschiede zwischen jungen Fahrern und jungen Fahrerinnen. Diese geschlechtsbezogenen Unterschiede werden noch wesentlich deutlicher, wenn man einmal betrachtet, wie sich denn die verschiedenen Einstufungsgruppen zusammensetzen.

In den sich selbst als riskant einstuftenden Gruppen "sehr riskant", "ziemlich riskant" und "ein wenig riskant" dominieren eindeutig die männlichen jungen Fahrer. In den Gruppen der "vorsichtigen" Fahrer dominieren eindeutig die Fahrerinnen.

**Tabelle 24:** Selbstcharakterisierung des Fahrstils / Geschlecht

	Meinen Fahrstil würde ich bezeichnen als...						
	sehr riskant	ziemlich riskant	ein wenig riskant	weder- noch	eher vor- sichtig	ziemlich vorsichtig	sehr vor- sichtig
Junge Fahrer (N=253)	88%	78%	65%	54%	44%	14%	8%
Junge Fahrerinnen (N=247)	12%	22%	35%	46%	56%	86%	92%
	100% N=8	100% N=32	100% N=173	100% N=41	100% N=181	100% N=52	100% N=13

Diese Unterschiede entsprechen durchaus denen, die in anderen Untersuchungen zum Einfluß des Geschlechts auf den Fahrstil gefunden wurden.<sup>1)</sup> Diejenigen jungen Fahrer, die sich als "sehr" und "ziemlich riskant" einstuft, sind im Durchschnitt 21,5 Jahre alt. Das Durchschnittsalter der sich als "eher", "ziemlich" oder "sehr vorsichtig" fahrend einstuft, liegt ein wenig höher bei 21,9 Jahren.

Bezieht man statt des Lebensalters die Dauer des Führerscheinbesitzes in die Betrachtung ein, wird deutlich, daß sich diejenigen, die den Führerschein maximal 1 Jahr besitzen, häufiger als alle anderen Gruppen als "sehr" oder "ziemlich riskant" fahrend einstufen.

**Table 25:** Einstufung des eigenen Fahrstils als "sehr" oder "ziemlich riskant" / Dauer des Führerscheinbesitzes

Führerscheinbesitz	Einstufung des eigenen Fahrstils als "sehr" oder "ziemlich riskant"	
bis 12 Monate	10,7%	(N= 84)
über 12 bis 24 Monate	6,6%	(N=120)
über 2 bis 5 Jahre	7,5%	(N=201)
über 5 Jahre	8,5%	(N= 95)

In einem weiteren Schritt haben wir untersucht, ob die Selbsteinstufung als riskanter Fahrer mit bestimmten Freizeitaktivitäten verknüpft ist. Hierbei deutet sich an, daß diejenigen, die Discobesuche, den Besuch von Kneipen, Kino und Konzerten als eine ihrer wesentlichen Freizeitbeschäftigungen nennen, sich häufiger als "sehr riskant" oder "ziemlich riskant" fahrend einstufen.

**Table 26:** Selbsteinstufung als "sehr riskant" und "ziemlich riskant" fahrend / bedeutsame Freizeitaktivität

Eine der wesentlichen Freizeitaktivitäten (Auswahl)	Anteil derer, die sich als sehr oder ziemlich riskant fahrend einstufen
Besuch von Discos	15,2%
Besuch von Gaststätten u. Kneipen	14,4%
Besuch von Kinos/Konzerten mit der Clique	9,5%
mit Lernen und Weiterbildung	9,3%
zu Hause mit Ehepartner	5,6%
	4,2%
N=40	

- 1) Vgl. z.B. KRETSCHMER-BÄUMEL, E., Mann oder Frau: Wer fährt sicherer Auto? In: Aral-Publikationen, Autofahrerinnen, Essen 1988, S. 9-20

In Anbetracht der kleinen Zahl der Befragten von N=40, die sich als sehr oder ziemlich riskant fahrend eingestuft haben, sollten die Ergebnisse der Tabelle allerdings nicht überschätzt werden. Sie deuten nur an, daß bestimmte Freizeitaktivitäten mit einem bestimmten Fahrstil verknüpft sein können.<sup>1)</sup>

Somit bleibt abschließend festzuhalten, daß ähnlich wie bei der Analyse der Fahrversuche deutlich wird, daß junge Fahrer keine homogene, riskant fahrende Gruppe darstellen, sondern sich in Gruppen unterschiedlichen Risikos gliedern lassen.

Daß hierbei vor allem das Geschlecht eine Rolle spielt und junge Männer häufiger der riskant fahrenden Gruppe angehören, ist seit langem bekannt und wird von der Unfallstatistik belegt.

Als weiteres wichtigeres Ergebnis bleibt festzuhalten, daß die subjektiven Aussagen zum individuellen Fahrstil durchaus einen objektiven Bezug zu haben scheinen, ein Ergebnis, daß für mögliche Maßnahmen von Bedeutung sein kann.

Inwieweit der eigene Fahrstil auch mit dem Erleben von Gefährdungen einhergeht, soll nun im folgenden Abschnitt dargestellt werden.

---

1) Den Zusammenhängen zwischen Freizeitaktivitäten und deren Konsequenzen widmen sich intensiv folgende Arbeiten:

MARTHIENS,W., H. SCHULZE, Analyse nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer (Disco-Unfälle), sowie:

FIEDLER, J., P. BERNINGHAUS, U. CSERNAK, R. HOPPE, Nächtliche Freizeitmobilität unter besonderer Berücksichtigung von Discothekenbesuchen - sozialwissenschaftliche Analysen und verkehrstechnische Lösungen. Beide Beiträge in: Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 198, Bergisch-Gladbach 1989.

### 4.3 Das Erleben von Gefährdungen

Aus früheren Untersuchungen ist bekannt, daß junge Autofahrer eine positivere Beziehung zum Autofahren haben als Fahrer mittleren oder höheren Alters. Eine repräsentative Befragung ergab, daß die wesentlichsten Unterschiede vor allem im Vergnügen an höhere Geschwindigkeiten, im Unternehmen von weiten Reisen und in einer generell höheren Affinität zum Auto zu finden sind.<sup>1)</sup>

Diese positive Besetzung des Autofahrens legt die Vermutung nahe, daß Gefahren und Gedanken an Unfälle eher verdrängt werden oder nur bei bestimmten Gruppen anzutreffen sind. Diejenigen, die bereits als Autofahrer in Verkehrsunfälle verwickelt waren, und dies war immerhin 1/3 der im Rahmen dieser Untersuchung befragten Stichprobe, werden möglicherweise dazu neigen, die Schuldzuweisung bei "den anderen" oder "den Umständen" zu suchen. Dies war etwa das Ergebnis der Untersuchung von SCHLAG e.a., die feststellten, daß nach der eigenen Sicht der jungen unfallbeteiligten Fahrer vorwiegend ungünstige äußere Umstände den eigenen Unfall verursacht hätten.<sup>2)</sup> In dieser Untersuchung wurde gleichzeitig sichtbar, daß Unfälle jungen Fahrern erst dann "unter die Haut gehen", wenn sie mit Personenschäden verbunden sind oder langfristige Kostenbelastungen zur Folge haben.

Bedeutet die größere Freude am Autofahren und der manchmal recht sorglose Umgang mit dem Auto, der seinen Niederschlag nicht zuletzt in der Unfallstatistik findet nun, daß junge Fahrer ohne Kenntnis und Erleben von Gefährdungen ihren Verkehrsalltag bewältigen? Die Antwort auf diese Frage lautet, wie die folgenden Ausführungen zeigen, eindeutig nein. Sowohl sind sich die jungen Fahrer vieler gefährlicher Situationen und Konflikte bewußt, gleichzeitig empfindet eine erhebliche Zahl von ihnen die Gefährdung recht intensiv, wie die folgenden Ausführungen belegen.

---

1) ELLINGHAUS, D., B. SCHLAG, Alter und Autofahren, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 11, Köln 1984, S. 21

2) SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, a.a.O., S. 61

### **4.3.1 Die Häufigkeit des Erlebens gefährlicher Situationen**

Um einen Anhaltspunkt darüber zu gewinnen, in welchem Umfang junge Fahrer Gefährdungen im Straßenverkehr erleben, wurde der repräsentativen Stichprobe junger Fahrer die Frage vorgelegt, wie oft sie in den letzten 12 Monaten als Autofahrer eine Situation erlebt hätten, bei der sie das Gefühl gehabt hätten, nur mit Glück einem Unfall entgangen zu sein.

Ein derartiges methodisches Vorgehen liefert selbstverständlich keine objektiven Zahlen der stattgefundenen Konflikte, denn weder werden von den Fahrern alle Konflikte wahrgenommen, noch werden die wahrgenommenen komplett erinnert. Zudem bildet die subjektive Wahrnehmung einen Filter, der intersubjektive Vergleiche erschwert oder unmöglich macht.

Die Antworten auf die Frage nach der Zahl der erlebten gefährlichen Situationen kann demgemäß nur als Indiz für die erlebte Gefährlichkeit des Autofahrens verstanden werden. Insofern sind in den folgenden Ausführungen weniger die absoluten Zahlen der erlebten Konflikte sondern die Relationen zwischen unterschiedlichen Gruppen von Bedeutung. Tabelle 27 zeigt als erstes Ergebnis, daß das berichtete quantitative Konflikterleben zwischen jungen Fahrern und Fahrerinnen weitaus weniger unterschiedlich ist als man nach den Ergebnissen der Unfallstatistik vermuten könnte. Angehörige beiderlei Geschlechts berichten in ähnlichen Größenordnungen über erlebte Konflikte.

**Tabelle 27:** Anzahl der während der letzten 12 Monate erlebten gefährlichen Situationen / Geschlecht

	junge Fahrer	junge Fahrerinnen	Gesamt
Anzahl der erlebten gefährlichen Situationen			
keine	10%	12%	11%
1	15%	19%	17%
2 - 3	36%	34%	35%
4 - 5	18%	13%	15%
6 - 10	9%	7%	8%
11 - 20	2%	2%	2%
über 20	1%	2%	2%
kann ich absolut nicht sagen	9%	11%	10%
	100% N=253	100% N=237	100% N=500
Durchschnitt	3,5	3,4	3,5

Ein anderes Ergebnis zeigt sich, wenn man die Häufigkeit erlebter gefährlicher Situationen in Abhängigkeit vom Lebensalter betrachtet. Die folgende Tabelle macht dies deutlich.

Hierbei ist allerdings zu beachten, daß der niedrige Wert der 18-19jährigen in hohem Maße dadurch beeinflusst ist, daß in dieser Gruppe zahlreiche Anfänger sind, die noch garnicht auf ein volles Jahr Fahrerfahrungen zurückblicken.

**Tabelle 28:** Durchschnittliche Zahl der während der letzten 12 Monate erlebten gefährlichen Situationen / Alter

Altersgruppe	Durchschnittliche Zahl der erlebten gefährlichen Situationen
18-19jährige	2,5
20-21jährige	3,9
22-23jährige	3,7
24-25jährige	3,4

Deutlich wird dagegen die konfliktträchtige Fahrweise der 20-21jährigen, die dann im weiteren Verlauf langsam abnimmt. Diese Entwicklung wird noch deutlicher, wenn man statt des Lebensalters die Dauer des Führerscheinbesitzes als Kriterium wählt. Hier zeigt sich, daß im dritten und vierten Jahr des Führerscheinbesitzes die meisten Konflikte berichtet werden und deren Zahl ab dem vierten Jahr unter das Niveau der Anfangsphase fällt. Dieses Ergebnis entspricht in groben Zügen den Daten der Unfallstatistiken junger Fahrer, was als Indiz für die relative Verlässlichkeit der Befragtschätzungen gewertet werden kann.

**Tabelle 29:** Durchschnittliche Zahl der während der letzten 12 Monate erlebten gefährlichen Situationen / Dauer des Führerscheinbesitzes

Dauer des Führerscheinbesitzes	Durchschnittliche Zahl der erlebten gefährlichen Situationen
bis zu 1 Jahr	3,7 <sup>*)</sup>
1 bis 1,5 Jahre	3,4
1,5 bis 2 Jahre	3,6
2 bis 3 Jahre	4,3
3 bis 4 Jahre	3,9
über 4 Jahre	3,3

\*) Bei der Berechnung des Durchschnitts sind Führerscheinbesitzzeiten von 3 und 6 Monaten durch entsprechende Gewichtung berücksichtigt worden.

Die Anzahl der erlebten gefährlichen Situationen hängt nun zum einen von dem Fahrer selbst und zum anderen von den Umständen, unter denen er fährt, ab. Zu beiden Aspekten liefert die Befragung interessante Ergebnisse.

Betrachtet man Tabelle 30, wird deutlich, daß der individuelle Fahrstil einen wesentlichen Einfluß auf die Zahl der als gefährlich erlebten Situationen hat. Dabei ist es keineswegs so, daß diejenigen, die sich selbst als "vorsichtig" bezeichnen, über die wenigsten gefährlichen Situationen berichten. Dies gilt vielmehr für diejenigen, die sich genau in der Mitte zwischen "sehr riskant" und "sehr vorsichtig" in der Kategorie "weder-noch" einordnen.

**Tabelle 30:** Durchschnittliche Zahl der während der letzten 12 Monate erlebten gefährlichen Situationen / Fahrstil

Subjektive Einstufung des eigenen Fahrstils	Durchschnittszahl der erlebten gefährlichen Situationen
sehr riskant	9,7
ziemlich riskant	4,4
ein wenig riskant	3,7
weder-noch	2,2
eher vorsichtig	2,5
ziemlich vorsichtig	2,8
sehr vorsichtig	4,4

Das Optimum in der Mitte kann auf der anderen Seite nicht darüber hinwegtäuschen, daß ein riskanterer Fahrstil mit deutlich mehr als gefährlich erlebten Situationen einhergeht als ein vorsichtiger Fahrstil.

Daß auch die Umstände, unter denen der junge Fahrer sich bewegt, einen Einfluß auf die Zahl der als gefährlich erlebten Situationen hat, kann an dieser Stelle nur angedeutet werden. So zeigt sich, daß junge Fahrer aus kleineren Gemeinden (bis 20.000 Einwohner) über deutlich weniger derartige Situationen berichten (Durchschnitt 3,2 pro Jahr) als Fahrer in größeren Städten (Durchschnitt 3,6-3,7 pro Jahr).

Insgesamt zeigen die Ergebnisse aber deutlich, daß junge Fahrer gefährliche Situationen durchaus bewußt erleben. Wie sie generell mit dem Gedanken an eine mögliche Unfallverwicklung umgehen, soll im folgenden Abschnitt diskutiert werden.

### 4.3.2 Bewältigung und Verdrängung

Überraschenderweise finden sich in der vielfältigen Literatur um und über junge Fahrer kaum Hinweise darauf, ob oder inwieweit junge Fahrer die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr als Gefährdung erleben und wie sie gegebenenfalls mit dieser Gefährdung umgehen.

Die Analyse der Konsequenzen von Unfallereignissen, über die SCHLAG e.a.<sup>1)</sup> berichten, läßt die Vermutung zu, daß negative Aspekte des Straßenverkehrs vielfach verdrängt werden. So äußern jüngere unfallbeteiligte Fahrer vielfach die Meinung, daß vornehmlich ungünstige äußere Umstände für die Unfallentstehung und -verwicklung verantwortlich wären. Zudem scheint nur in Ausnahmefällen von Unfällen ein heilsamer Schock - sprich: ein nachhaltiger Lerneffekt - auszugehen.

Da der Umgang mit den negativen Konsequenzen des Straßenverkehrs nicht zuletzt wesentliche Auswirkungen auf das gesamte Feld der Verkehrssicherheitsarbeit hat, wollen wir in diesem Abschnitt zwei Fragen nachgehen. Zum ersten wollen wir untersuchen, wie das Unfallrisiko von den jungen Fahrern persönlich wahrgenommen und verarbeitet wird. Zum zweiten soll dargestellt werden, welche situativen Aspekte und Rahmenbedingungen junge Fahrer als besonders gefährlich erleben. Beide Betrachtungen liefern somit einen Einblick in das Gefährdungserleben junger Fahrer. Tabelle 31 zeigt in diesem Zusammenhang, daß knapp die Hälfte der jungen Fahrer mehr oder weniger intensiv durch Gedanken an einen möglichen Unfall beunruhigt wird. Knapp jeder siebte (14%) hat derartige Befürchtungen sogar ziemlich häufig. Gleichzeitig verdeutlicht die Tabelle, daß unfallbezogene Beunruhigungen bei den jungen Fahrerinnen deutlich verbreiteter sind als bei den jungen Männern.

---

1) SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, a.a.O., S. 61

2) ebenda, S. 62

Tabelle 31: Angst vor Unfällen / Geschlecht

	junge Fahrer	junge Fahrerinnen	Gesamt
Wenn ich Auto fahre, verfolgt mich sehr oft die Angst vor einem möglichen Unfall.	2%	6%	4%
Ich mache mir ziemlich häufig Gedanken über die Folgen eines möglichen Unfalls.	7%	13%	10%
Ich bin ab und zu ein wenig beunruhigt von dem Gedanken an einen möglichen Autounfall.	27%	37%	32%
Ich denke, es lohnt sich nicht, über einen möglichen Autounfall nachzudenken. Gegen sein Schicksal kann man sowieso nichts machen.	16%	12%	14%
Ich gehe davon aus, daß mir bei einem Autounfall schon nichts Schlimmes passieren wird.	6%	4%	5%
Ich versuche, so wenig wie möglich über einen möglichen Unfall als Autofahrer nachzudenken.	21%	18%	20%
Ich empfinde es als ganz normal, als Autofahrer einen Unfall zu erleiden, das beunruhigt mich nicht.	7%	5%	6%
Ich denke nie an einen Unfall.	14%	5%	9%
	100% N=253	100% N=247	100% N=500

36% der jungen männlichen Autofahrer äußern, daß sie, mehr oder minder häufig, durch Gedanken an einen Unfall beunruhigt sind. Bei den jungen Frauen liegt die entsprechende Zahl mit 56% wesentlich höher. Am anderen Ende der Skala gibt jeder siebte männliche Fahrer vor, nie an einen Unfall zu denken. Bei den Fahrerinnen ist dies nur jede zwanzigste. Möglicherweise spielt diese

größere Sensibilität für die Gefährdungen durch den Straßenverkehr eine Rolle beim Zustandekommen der bedeutsamen Unterschiede in der Verkehrsunfallbeteiligung zwischen den Geschlechtern.

Gewisse Unterschiede sind zudem zwischen den Altersjahrgängen feststellbar.

So erklären 8% der 18-19-jährigen Fahrer, daß sie oft Angst vor einem möglichen Unfall haben. Bei den Fahrern ab 20 Jahren liegt der Prozentsatz nur noch knapp unter 4%. Gleichzeitig wächst mit dem Alter die Zahl derer, die vorgeben, "nie an einen Unfall zu denken". In der Gruppe der 18-19-jährigen äußern sich 5% in dieser Richtung, bei den 24-25-jährigen sind es bereits über 13%. Nicht zu trennen ist an dieser Stelle allerdings zwischen dem Einfluß, der durch die reine Altersentwicklung zustandekommt und der Sozialisation als Fahrer, die im Alter des Führerscheins sichtbar wird. Legt man letzteres Kriterium zugrunde, zeigen sich ähnliche Tendenzen wie beim Alter: Von denjenigen jungen Fahrern, die den Führerschein bis zu drei Monaten besaßen (N=20) erklärte kein einziger, daß er nie an einen Unfall denke. Bei denjenigen, die den Führerschein über 5 Jahre besitzen, liegt die Zahl bei immerhin 14%.

Generell deutet sich an, daß die erste Lernphase, in der der junge Fahrer noch sehr damit beschäftigt ist, die Handhabung des Fahrzeugs zu erlernen, stark mit Angst vor Unfällen verknüpft ist.

Ein weiteres interessantes Ergebnis deutet sich für die Verdrängung der Risiken an: Aussagen, die eine eher fatalistische Tendenz präsentieren, wie "ich gehe davon aus, daß mir bei einem Autounfall schon nichts Schlimmes passieren wird" oder "ich empfinde es als ganz normal, als Autofahrer einen Unfall zu erleiden", weisen eine gewissen Konstanz über die Altersklassen aus. Ähnliches gilt bezüglich des Einflusses des Führerscheinalters. Enge Verknüpfungen bestehen dagegen zwischen dem selbstwahrgenommenen Fahrstil der jungen Fahrer und der Furcht vor einem möglichen Unfall.

Keiner von den jungen Fahrern, die ihren eigenen Fahrstil als sehr riskant einstufen, erklärte, daß er sehr oft Angst vor einem Unfall hätte. Bei denjenigen, die ihren Fahrstil als "sehr vorsichtig" beschrieben, hatte rund jeder 6. sehr oft Angst vor einem Unfall.

Insgesamt spielt die Furcht vor einem Unfall bei denjenigen, die sich als sehr vorsichtige Fahrer einstufen, eine wichtige Rolle. 77% dieser Fahrer erklären, sie seien mehr oder minder beunruhigt

durch Gedanken an einen möglichen Unfall. Generalisierend läßt sich feststellen, daß mit einem riskanteren Fahrstil eine Verdrängung oder Leugnung möglicher Unfallrisiken einhergeht, bzw. daß ein vorsichtiger Fahrstil mit einem starken Bewußtsein an mögliche Unfallrisiken verknüpft ist. In diesem Zusammenhang ist es interessant zu fragen, ob sich mit den Befürchtungen im emotionalen Bereich konkrete Vorstellungen über besondere Risiken beim Fahren verbinden.

Um diese Frage beantworten zu können, ist es zunächst erforderlich festzustellen, welche Verhaltensweisen oder Rahmenbedingungen beim Fahren von den jungen Fahrern für das Zustandekommen von Unfällen als vorrangig angesehen werden. Um dies zu ermitteln, wurde den jungen Fahrern im Verlaufe der Befragung eine Liste mit 10 derartigen Verhaltensweisen oder Rahmenbedingungen vorgelegt, wobei die Auswahl der Liste zum einen die Ergebnisse der amtlichen Unfallstatistik aber auch Erfahrungen aus Gesprächen mit jungen Fahrern berücksichtigt. Die jungen Fahrer hatten nun die Aufgabe, bis zu drei Punkte auszuwählen, die nach ihrer Meinung in besonderem Maße für die Unfälle junger Fahrer verantwortlich sind.

Tabelle 32: Subjektive Hierarchie der Aspekte, die insbesondere für die Unfallverwicklung junger Fahrer von Bedeutung sind

Rang	Aspekte	Nennungs- häufigkeit <sup>*)</sup>
1	Fahren unter Alkohol	84%
2	Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit	77%
3	Sich auf Wettkämpfe mit anderen einlassen	31%
4	Überholen an unübersichtlichen Stellen	28%
5	Fahren mit zu geringem Sicherheitsabstand	27%
6	Fahren bei Schnee- und Eisglätte	20%
7	Schneiden von Kurven	11%
8	Fahren bei Nebel	8%
9	Fahren bei Regen	3%
10	Fahren bei Nacht	2%
*) Mehrfachnennungen		N=500

Wie die Tabelle in diesem Zusammenhang zeigt, dominieren in der Ursachenzuschreibung für die Unfälle junger Fahrer zwei Aspekte: Fahren unter Alkohol und überhöhte Geschwindigkeit. An dritter

Stelle rangiert das Rivalisieren mit anderen gefolgt von Fahrfehlern wie dem Überholen an unübersichtlichen Stellen oder dem Fahren mit zu geringem Abstand. Situativen Elementen wie Nebel, Regen oder Dunkelheit wird demgegenüber keine besondere Bedeutung für das Unfallgeschehen beigemessen. Die subjektive "Gefährdungsskala" entspricht somit nur begrenzt den objektiven Daten der Unfallstatistik. Letztere weist sowohl bei Unfällen mit Getöteten wie auch bei solchen mit Personenschaden als wichtigsten Faktor überhöhte, bzw. unangemessene Geschwindigkeit aus. Alkohol rangiert dort z.B. bei den Unfällen mit Getöteten deutlich hinter dem Aspekt Geschwindigkeit.<sup>1)</sup> Junge Fahrerinnen betonen dabei die Bedeutung des Faktors Geschwindigkeit tendenziell etwas häufiger. Junge Fahrer neigen demgegenüber dazu, den widrigen Witterungsverhältnissen eine größere Bedeutung zuzuschreiben als das die Frauen tun.

Dagegen spielen weder das Alter des jungen Fahrers noch die Dauer, während der er einen Führerschein besitzt, eine wesentliche Rolle für die Ursachenzuweisung. Dies deutet darauf hin, daß das Wissen um die Hauptunfallursachen schon zu Beginn der Fahrerkarriere weit verbreitet ist.

Auf der anderen Seite zeigt die Analyse, daß die Bewertung der Gefährdungsfaktoren mit dem individuellen Fahrstil variiert. Fahrer, die ihren eigenen Fahrstil als "sehr" oder "ziemlich riskant" einstufen, neigen seltener dazu, den Einfluß überhöhter Geschwindigkeit zu betonen. Diejenigen, die sich als "sehr vorsichtig" beschreiben, nennen Alkohol und überhöhte Geschwindigkeiten demgegenüber besonders häufig als Unfallursache. Bei den anderen Aspekten sind die Zusammenhänge weniger deutlich oder nicht nachweisbar.

Faßt man die Ergebnisse dieses Abschnitts zusammen, so zeigt sich, daß keineswegs alle jungen Fahrer unbekümmert autofahren. Vielen bereitet das Fahren durchaus Ängste, Ängste, die bei jungen Frauen verbreiteter sind als bei jungen Männern. Gleichzeitig scheint die erste Lernphase stärker mit Angst besetzt zu sein. Das Erleben der Gefährdung hängt dabei ebenso wie Zuweisung von Hauptunfallursachen mit dem individuellen Fahrstil zusammen. Diejenigen, die sich selbst als riskant einstufen, verdrängen nicht nur häufiger die Angst sondern übersehen auch eher die Fakten wie zum Beispiel die Gefahren, die aus überhöhten Geschwindigkeiten resultieren.

---

1) Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Verkehr, Reihe 7 Verkehrsunfälle 1988, Stuttgart 1988, S. 205

## 5. Wie sieht die Bevölkerung die jungen Autofahrer?

Die vorliegende Untersuchung geht, wie der Titel bereits angedeutet, davon aus, daß die objektive Gefährdung der jungen Fahrer, wie sie aus der Statistik ablesbar ist, keineswegs den Vorstellungen, die über die Verhaltensweisen junger Fahrer existieren, entsprechen muß. Aus diesem Grunde widmet sich das folgende Kapitel der Frage, wie denn die jungen Fahrer und ihre Risiken seitens der Bevölkerung wahrgenommen werden.

In einem ersten Abschnitt soll in diesem Zusammenhang untersucht werden, in welchem Umfang die im Kapitel 2 berichtete größere Unfallhäufigkeit und Unfallschwere junger Fahrer allgemein bekannt ist. Hieran schließt sich die Diskussion der Zuweisung von typischen Unfallursachen junger Fahrer an. Der dritte Abschnitt, der eine Beschreibung des Fahrstils junger Fahrer im Vergleich zum "erfahrenen" Fahrer mittleren Alters versucht, stützt sich dabei nicht nur auf Erhebungsdaten neuesten Datums sondern kann gleichzeitig auf Erfahrungen anderer Untersuchungen, u.a. der früheren UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 11 "Alter und Autofahren" zurückgreifen.

Ein besonderer Schwerpunkt der Untersuchung richtet sich anschließend auf die Frage, inwieweit junge Fahrer undifferenziert pauschal als riskant fahrend eingestuft werden, ein Urteil, das, wie die Ergebnisse des Kapitels 3 zeigen, in genereller Form nicht gerechtfertigt ist.

## 5.1 Subjektive Einschätzung der Unfallhäufigkeit und Unfallschwere junger Fahrer

Bedingt durch die Tatsache, daß sich die Medien wiederholt der besonderen Problematik junger Fahrer angenommen haben, ist zu vermuten, daß in der Öffentlichkeit die besonders negative Unfallsituation dieser Gruppe bekannt ist. Hierbei ist es allerdings auch denkbar, daß es durch die gehäufte Berichterstattung zu einer negativ überzeichneten Wahrnehmung der Realität kommt. Derartige Überschätzungen sind zum Beispiel aus dem Bereich "Alkohol und Fahren" bekannt. In der Öffentlichkeit wird dem negativen Einfluß des Alkohols auf die Verkehrssicherheit eine höhere Bedeutung in der Unfallverursachung zugeschrieben als ihm nach der Unfallstatistik zukommt.

Um zu prüfen, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Wahrnehmung der Gefährdung junger Fahrer von deren tatsächlicher Unfallverwicklung abweicht, ist es in einem ersten Schritt erforderlich, nochmals auf statistische Daten zurückzugreifen, die die tatsächliche Unfallverwicklung beschreiben. Die reale Unfallhäufigkeit kann dann in einem zweiten Schritt mit der erfragten vermuteten Unfallbeteiligung verglichen werden.

WEISSBRODT<sup>1)</sup> hat sich in seiner Untersuchung über Fahranfänger im Straßenverkehr mit der Unfallverwicklung junger Fahrer befaßt. Tabelle 5 in Kapitel 2 weist, basierend auf WEISSBRODT's Erhebungen aus, daß nach einem Jahr Fahrerfahrung 38% der jungen Fahrer in Unfälle verwickelt waren. Nach zwei Jahren erhöht sich deren Zahl auf 57% und nach drei Jahren auf 65%.

Aus anderen Erhebungen zur Unfallverwicklung junger Fahrer, wie etwa unveröffentlichten Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen, weiß man zudem, daß die Unfallbeteiligung als Alleinschuldiger in etwa bei 50% der Gesamtunfallverwicklung liegt.

Hieraus läßt sich somit ableiten, daß rund 6 von 10 jüngeren Fahrern während der ersten zwei Jahre in einen Unfall verwickelt werden. In ungefähr der Hälfte der Fälle kann eine Alleinschuld der jungen

---

1) WEISSBRODT, Günther, Fahranfänger im Straßenverkehr, a.a.O., S. 15ff.

Fahrer vermutet werden, so daß die Unfallverwicklung während der ersten zwei Jahre als Unfallverursacher bei rund 30% liegen dürfte.

Stellt man dieser Unfallverursachungsrate die Aussagen zur vermuteten Unfallbeteiligung gegenüber, zeigt sich folgendes: Auf die Fragen, wie hoch die Wahrscheinlichkeit sei, daß junge Fahrer während der ersten zwei Jahre nach Erwerb des Führerscheins einen Unfall verursachen, ergibt sich als Mittelwert aller Aussagen eines repräsentativen Bevölkerungsquerschnitts 37,5%. Wie Tabelle 33 zeigt, variieren die Antworten allerdings sehr weit über das Spektrum und sind zudem in starkem Maße vom Lebensalter desjenigen, der antwortet, abhängig.

**Tabelle 33:** Vermutete Unfallverursachungsrate junger Fahrer während der ersten zwei Jahre nach Führerscheinwerb / Alter

	Alter						Gesamt
	18-19	20-22	23-25	26-35	36-60	61-	
Vermutete Rate der Unfallverursachung...							
bis 20%	18%	29%	17%	23%	19%	15%	19%
21-30%	19%	9%	18%	20%	20%	17%	18%
31-40%	14%	9%	19%	18%	13%	10%	13%
41-50%	15%	11%	9%	11%	15%	13%	13%
über 50%	21%	31%	27%	23%	22%	28%	23%
keine Angabe	13%	11%	10%	5%	11%	17%	14%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	N=72	N=92	N=89	N=358	N=738	N=465	N=1919
gew. arithm. Mittel	36,7%	35,2%	37,7%	35,7%	37,9%	41,6%	37,5%

Die Zahlen verdeutlichen, daß die Wahrscheinlichkeit, daß ein junger Fahrer während der ersten zwei Jahre einen Unfall verursacht, im Durchschnitt näherungsweise realistisch eingeschätzt wird. Es besteht dabei eher eine Tendenz, die Wahrscheinlichkeit zu überschätzen als sie zu unterschätzen. Eine Ausnahme stellen in diesem Zusammenhang die jungen Fahrer selbst dar. Auf der einen Seite ist bei den jungen Fahrern feststellbar, daß ein erheblicher Teil die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall

zu verursachen, sehr hoch einschätzt. Nicht zuletzt durch die hohe tatsächliche Unfallentwicklung und entsprechende persönliche Erfahrungen halten zahlreiche junge Fahrer, die sich in den Altersgruppen zwischen 20 und 25 Jahren befinden, den Unfallverursachungsanteil junger Fahrer für relativ hoch.

Auf der anderen Seite wird deutlich, daß in der Gruppe, die objektiv hoch gefährdet ist (Altersklasse 20-22), die "Verdrängungsrate" besonders hoch ist. Von einem Teil dieser Altersgruppe wird die Unfallverursachungswahrscheinlichkeit deutlich unterschätzt. Rund 3 von 10 Angehörigen dieser Gruppe siedeln die Wahrscheinlichkeit, daß junge Fahrer einen Unfall verursachen bei maximal 20% an. Jeder sechste dieser Gruppe (17%) schätzt die Wahrscheinlichkeit sogar auf nur 10%.

Eher überschätzt wird demgegenüber das durch junge Fahrer hervorgerufene Risiko durch die älteren Fahrer über 60 Jahre. Dieses Ergebnis deckt sich mit den Erfahrungen, die in früheren Untersuchungen zum Image junger Fahrer bei älteren Fahrern gewonnen wurden.<sup>1)</sup>

Männer und Frauen stimmen in ihrer Beurteilung der Abschätzung der Unfallverwicklung dabei ebenso überein wie Personen mit und ohne Führerschein oder Personen mit unterschiedlichem Bildungshintergrund. Allein das Alter des Urteilenden selbst scheint nach den vorliegenden Ergebnissen die Einschätzung zu beeinflussen.

Den zweiten Aspekt des Unfallgeschehens, der bei der Beurteilung von Fahrergruppen eine Rolle spielen kann, betrifft die durchschnittliche Unfallschwere. Bedingt durch die Berichterstattung in den Medien, die insbesondere im Zusammenhang mit den sogenannten "Discountfällen", gezielt über Unfälle mit schweren und schwersten Personenschäden berichtet, ist zu vermuten, daß die Unfälle junger Fahrer vielfach als besonders schwer eingestuft werden.

Frühere Analysen des monetär bewerteten Personenschadens zeigen in diesem Zusammenhang, daß die Unfälle der Altersgruppe 18-24 Jahre tatsächlich deutlich schwerer sind als die aller anderen Altersgruppen bis zum 70. Lebensjahr. Ist der hauptbeschuldigte PKW-Fahrer allerdings über 70, sind die Unfälle im Regelfall noch schwerer als die der jungen Fahrer. Hierbei ist allerdings zu beachten, daß ältere Personen bei sonst gleichen Unfallbedingungen schwerer verletzt werden als

---

1) Vgl. ELLINGHAUS, D. und B. SCHLAG, Alter und Autofahren, a.a.O., S. 89

jüngere. Dies hängt einfach mit der höheren Verletzlichkeit und Mortalitätsrate im Alter zusammen.

Wie Tabelle 34 zeigt, ist zwar in allen Altersklassen die Erkenntnis verbreitet, daß jüngere Fahrer schwerere Unfälle verursachen, die Beurteilung des Ausmaßes variiert allerdings auch hier deutlich in Abhängigkeit vom Alter des Befragten. Wiederum sind es die unmittelbar betroffenen jungen Fahrer, die Differenzen in der Unfallschwere weniger ausgeprägt sehen als ältere Fahrer. Tendenziell kann man dabei sagen, daß mit zunehmendem Alter die Meinung wächst, Unfälle jugendlicher Autofahrer seien "sehr viel" oder "viel schwerer" als die der übrigen Autofahrer.

**Tabelle 34:** Vermutete Unfallschwere junger Fahrer / Alter

	Alter						Gesamt
	18-19	20-22	23-25	26-35	36-60	61-	
Die Unfälle junger Autofahrer sind							
...sehr viel schwerer	3%	3%	4%	8%	14%	18%	12%
...viel schwerer	21%	18%	19%	29%	33%	36%	30%
...etwas schwerer	44%	41%	41%	30%	34%	28%	32%
...keine Unterschiede	31%	34%	34%	30%	17%	17%	23%
...etwas leichter	1%	3%	1%	2%	2%	1%	2%
...viel leichter	0	0	1%	1%	0	0	0
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	N=72	N=92	N=89	N=358	N=738	N=465	N=1919

Unterschiedlichkeiten in der Beurteilung zwischen Männern und Frauen oder zwischen solchen Personen, die den Führerschein besitzen und solchen, die keine Fahrerlaubnis haben, finden sich nicht. Eher geht ein geringeres Ausbildungsniveau mit einer höheren Einschätzung der Unfallschwere junger Fahrer einher.

Faßt man die Ergebnisse dieses Abschnitts zusammen, bleibt festzuhalten, daß das Unfallgeschehen junger Fahrer in der Öffentlichkeit im Durchschnitt durchaus realitätsnah eingeschätzt wird, wobei allerdings die Gruppe der jungen Fahrer im Alter um 20 dazu neigt, sowohl die Gefährdungshäufigkeit als auch die Folgeschwere von Unfällen im Vergleich zu den übrigen Altersgruppen ein wenig zu unterschätzen bzw. zu verharmlosen.

## 5.2 Unfallursachen, die in der Öffentlichkeit als typisch für junge Fahrer gelten.

Bereits Kapitel 2 dieser Untersuchung hat deutlich gemacht, daß die amtliche Verkehrsunfallstatistik nur begrenzt in der Lage ist, detaillierte und komplexe Auskunft über die Unfallursachen zu geben. Dennoch ist anhand der verfügbaren Zahlen deutlich geworden, daß es jugendtypische Verhaltensweisen gibt, die sich negativ auf die Unfallverwicklung auswirken. Als herausragendes Ergebnis gilt dabei die bei jungen Fahrern überdurchschnittlich häufig festgestellte nicht angepaßte Geschwindigkeit. Tabelle 35 ruft in diesem Zusammenhang noch einmal die fünf wichtigsten Fehlverhaltensweisen von Fahrzeugführern in Erinnerung, wie sie sich aus der amtlichen Statistik ableiten.

Tabelle 35: Die fünf Haupt-Unfallursachen der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden / Alter<sup>7)</sup>

	Alter		
	18-20	21-25	über 25 Jahre
1. Nicht angepaßte Geschwindigkeit	30,1%	27,2%	18,3%
2. Vorfahrt/Vorrang	12,2%	12,0%	16,2%
3. Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren	11,0%	11,4%	15,3%
4. Abstand	9,2%	10,4%	10,7%
5. Alkoholeinfluß	6,3%	7,9%	7,6%
	N=70.177	N=79.212	N=255.540
*) Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7 Verkehrsunfälle 1988, Wiesbaden, August 1989, S. 205			

Gleichzeitig zeigt Tabelle 35 noch einmal, daß bezüglich anderer Verhaltensweisen, wie Beachtung des Vorrangs oder der Vorfahrt oder bei Abbiege-, Wende- und bei Ein- und Ausfahrmanövern die jungen Fahrer relativ weniger Fehlverhalten zeigen als Ältere und daß die Anfänger bezüglich des Faktors Alkohol ebenfalls eher unter dem Durchschnitt liegen.

Die in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Unfallursachen stellen nun keineswegs die Hauptgründe dar, die in der Öffentlichkeit über die Ursachen und Hintergründe der Unfallverwicklung junger Fahrer bestehen. Wie die folgende Tabelle zeigt, werden in der Öffentlichkeit vor allem psychologische Faktoren als ursächlich für die Unfallverwicklung jüngerer Fahrer angenommen. "Anderen imponieren wollen" und "Selbstüberschätzung" gelten als wesentlichste Punkte. Danach rangiert der Aspekt mangelnder Erfahrung auf Rangplatz drei. Gleichzeitig läßt sich aus Tabelle 36 ablesen, daß objektive Rahmenbedingungen wie Nachtfahrten oder Elementen des Fahrzeugs nur ein nachrangiger Einfluß auf das Unfallgeschehen zugeschrieben wird.

Tabelle 36: Gründe für das Ausmaß der Unfallverwicklung junger Fahrer aus der Sicht der Öffentlichkeit

Rangplatz	Gründe der Unfallverwicklung	%-Häufigkeit
1	Weil sie mit ihrem Fahrstil anderen imponieren wollen	36%
2	Weil sie sich selbst überschätzen	36%
3	Weil sie als Anfänger zu wenig von den Risiken wissen	30%
4	Weil sie häufig nach Alkoholgenuß fahren	30%
5	Weil ihnen Schnelfahren einfach Spaß macht	24%
6	Weil ihnen die Erfahrung fehlt	24%
7	Weil sie als Jugendliche draufgängerisch sind	23%
8	Weil sie sich ungern an Regeln halten	17%
9	Weil sie oft zu mehreren im Auto fahren und sich dann beweisen wollen	16%
10	Weil sie ältere und unzuverlässigere Fahrzeuge fahren	12%
11	Weil für sie das Auto einen zu hohen Stellenwert hat	10%
12	Weil sie viel bei Nacht fahren	10%
13	Weil sie schlechte Beispiele anderer Autofahrer übernehmen	8%
14	Weil sie in vielen Bereichen der Gesellschaft Rücksichtslosigkeit erleben	7%
15	Weil sie schnelle und sportliche Autos fahren	5%
16	Weil sie in der Fahrschule nicht hinreichend auf die Praxis vorbereitet worden sind	4%
<b>Mehrfachnennungen</b>		<b>N=1.919</b>

Besonders deutlich wird auch, daß Mängel in der Ausbildung in der Öffentlichkeit nicht als ursächlich für die Unfallsituation der jungen Fahrer gesehen werden.

Daß Imponiergehabe und Selbstüberschätzung der zentrale Faktor für das Unfallgeschehen junger Fahrer sind, wird im übrigen von Führerscheinbesitzern selbst häufiger betont als von solchen Personen, die keine Fahrerlaubnis besitzen. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß die Vorstellungen, die die jungen Fahrer und zwar insbesondere die 18-19jährigen haben, vom Durchschnitt abweichen. Tabelle 37 macht dies deutlich.

**Tabelle 37:** Hauptgründe für das Ausmaß der Unfallverwicklung junger Fahrer aus der Sicht junger Fahrer

18-19 Jahre	Alter 20-22 Jahre	23-25 Jahre
1. Weil sie als Anfänger zu wenig von den Risiken wissen (50%)	1. Weil sie mit ihrem Fahrstil anderen imponieren wollen (46%)	1. Weil sie sich selbst überschätzen (36%)
2. Weil sie häufig nach Alkoholgenuß fahren (42%)	2. Weil sie sich selbst überschätzen (41%)	2. Weil sie mit ihrem Fahrstil anderen imponieren wollen (36%)
3. Weil sie sich selbst überschätzen (31%)	3. Weil sie sich ungern an Regeln halten (29%)	3. Weil sie häufig nach Alkoholgenuß fahren (35%)

Es zeigt sich, daß 18-19jährige Fahranfänger die Ursache der hohen Unfallverwicklung insbesondere im mangelnden Wissen über die Risiken sehen. Hier spiegelt sich insoweit ihre eigene Situation, die von Unerfahrenheit dominiert wird, wieder.

Ab dem 20. Lebensjahr entsprechen die Vorstellungen sehr weitgehend denen älterer, mit einer einzigen Ausnahme: Ältere neigen durchgängig dazu, daß "Draufgängerische" junger Fahrer stärker zu betonen als dies die jungen selber tun.

### 5.3 Der Fahrstil im Vergleich

Die Analyse des Fahrverhaltens auf der Basis von Fahrversuchen, wie in Kapitel 3 dargestellt, liefert ebenso wie die oben beschriebene Zuweisung jugendtypischer Unfallursachen bereits eine Fülle konkreter Hinweise auf den Fahrstil junger Fahrer und wie dieser von anderen Fahrern wahrgenommen wird.

Um zu einer prägnanten Beschreibung des Fahrstils zu kommen, greift man jedoch vielfach auf Polaritätsprofile oder Eigenschaftslisten zurück, mit deren Hilfe die unterschiedlichen Gruppen dann verglichen werden. In diesem Zusammenhang liegen aus der Vergangenheit bereits eine Reihe von Untersuchungen vor. So stellen SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER in ihrer Studie zur Risikobereitschaft junger Fahrer fest, daß junge Fahrer den eigenen Fahrstil stärker in Richtung folgender Merkmale einstufen:<sup>1)</sup>

- reizbar -
- risikobereit -
- sich durchsetzend -
- aggressiv -
- draufgängerisch -
- abwechslungsreich -
- forsch -

Diese im Rahmen einer nicht-repräsentativen Stichprobe gewonnenen Ergebnisse, werden, wie die Ergebnisse dieses Abschnittes zeigen werden, insbesondere für die Eigenschaften "risikobereit", "aggressiv" und "draufgängerisch" bestätigt.

Gleichzeitig deuten frühere Untersuchungen darauf hin, daß bei jungen Fahrern Selbstbild und Fremdbild des Fahrstils weitgehend übereinstimmen; d.h. die jungen Fahrer übernehmen in erheblichem Umfang die negativen Beurteilungen, die ihnen seitens der Öffentlichkeit entgegengebracht

---

1) Vgl. SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, a.a.O., S. 74

werden.<sup>1)</sup> Anders ist dies für ältere Fahrer, die "von sich selbst ein positives Selbstbild haben und sich gleichzeitig weitgehend falsch und mißverstanden fühlen."<sup>2)</sup> Gleichzeitig hatte die UNIROYAL-Untersuchung "Alter und Autofahren" deutlich gemacht, daß jüngere Fahrer (Alter 20-30 Jahre) mit Abstand das schlechteste Image aufweisen und Fahrer mittleren Alters (40-50 Jahre) besonders positiv bewertet werden.

Im folgenden wollen wir nun der Frage nachgehen, ob zwischen verschiedenen Altersgruppen innerhalb der jüngeren Fahrer Einstellungsunterschiede existieren und wie weit sich diese Gruppen von den positiv bewerteten mittelalten Fahrern entfernt sehen.

Um zunächst einen Überblick zu gewinnen, wie junge Fahrer und Fahrer mittleren Alters (zwischen 35 und 50 Jahre) gesehen werden, zeigt die folgende Tabelle diejenigen Eigenschaften, die vorrangig diesen beiden Altersgruppen zugeschrieben werden.

Tabelle 38: Typische Eigenschaften zur Beschreibung des Fahrstils

junge Fahrer		mittelalte Fahrer	
- draufgängerisch	(44%) <sup>1)</sup>	- vernünftig	(52%) <sup>1)</sup>
- risikobereit	(43%)	- aufmerksam	(52%)
- aggressiv	(34%)	- vorsichtig	(25%)
- unsicher	(31%)	- geduldig	(24%)
- schnell	(31%)	- rücksichtsvoll	(22%)
		- nachgebend	(22%)

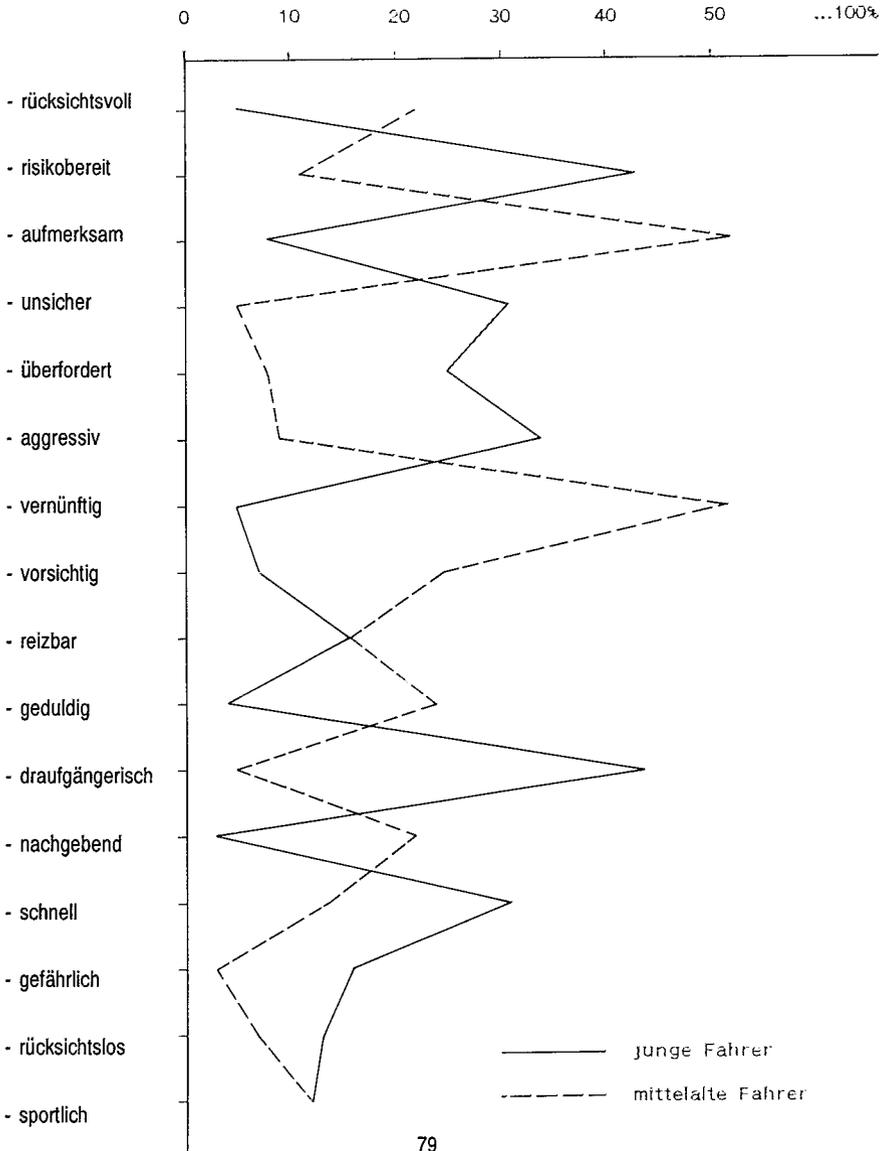
\*)Die Befragten konnten jeweils bis zu 3 Eigenschaften aus einer Liste von 16 Eigenschaften auswählen. Die Prozentzahlen geben die jeweilige Nennungshäufigkeit an.  
N jeweils: 1.919

Die Tabelle zeigt, daß die Elemente des den jungen Fahrern zugeschriebenen Fahrstils ausnahmslos sicherheitsabträgliche Eigenschaften umfassen. Konträr hierzu stützt sich die Beschreibung des Fahrstils mittelalter Fahrer vornehmlich auf sicherheitsuträgliche Verhaltensweisen. Dieser Unterschied zwischen den Gruppen wird auch sichtbar, wenn man alle Eigenschaften, die den Befragten zur Beschreibung zur Verfügung standen, berücksichtigt. Schaubild 6 zeigt die Fahrstilprofile beider Gruppen.

1) SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, a.a.O., S. 75

2) ELLINGHAUS, D., B. SCHLAG, Alter und Autofahren, a.a.O.

Schaubild 6: Fahrstilprofil junge Fahrer / mittelalte erfahrene Fahrer



Mit Ausnahme der Eigenschaft "sportlich", deren Konnotation nicht völlig eindeutig ist, lassen sich alle anderen Merkmale eindeutig als sicherheitszuträglich oder -abträglich einstufen. Verrechnet man nun die Häufigkeit positiver und negativer Nennungen, erhält man einen Zahlenwert für den Gruppenvergleich. Für die jungen Fahrer ergibt sich dabei ein Wert von ./.221, für die mittelalten Fahrer von +119. Die absolute Höhe der Zahlenwerte ist dabei von nebensächlicher Bedeutung, interessant sind vor allem die Unterschiede in den Bewertungen. Hierbei richtet sich das besondere Augenmerk auf die Frage, inwieweit die Beurteilung der Gruppen vom Alter des Befragten selbst beeinflusst ist. Tabelle 39 zeigt die entsprechenden Werte.

**Tabelle 39:** Aggregierte Betrachtung des Fahrstils junger und mittelalter Fahrer / Alter

	Alter						Gesamt
	18-19	20-22	23-25	26-35	36-60	61 u. älter	
Beurteilung							
...junger Fahrer	./172 <sup>*)</sup>	./207	./204	./226	./231	./224	./221
...mittelalter Fahrer (35-50)	./10	+ 7	+ 69	+ 121	+130	+ 145	+119

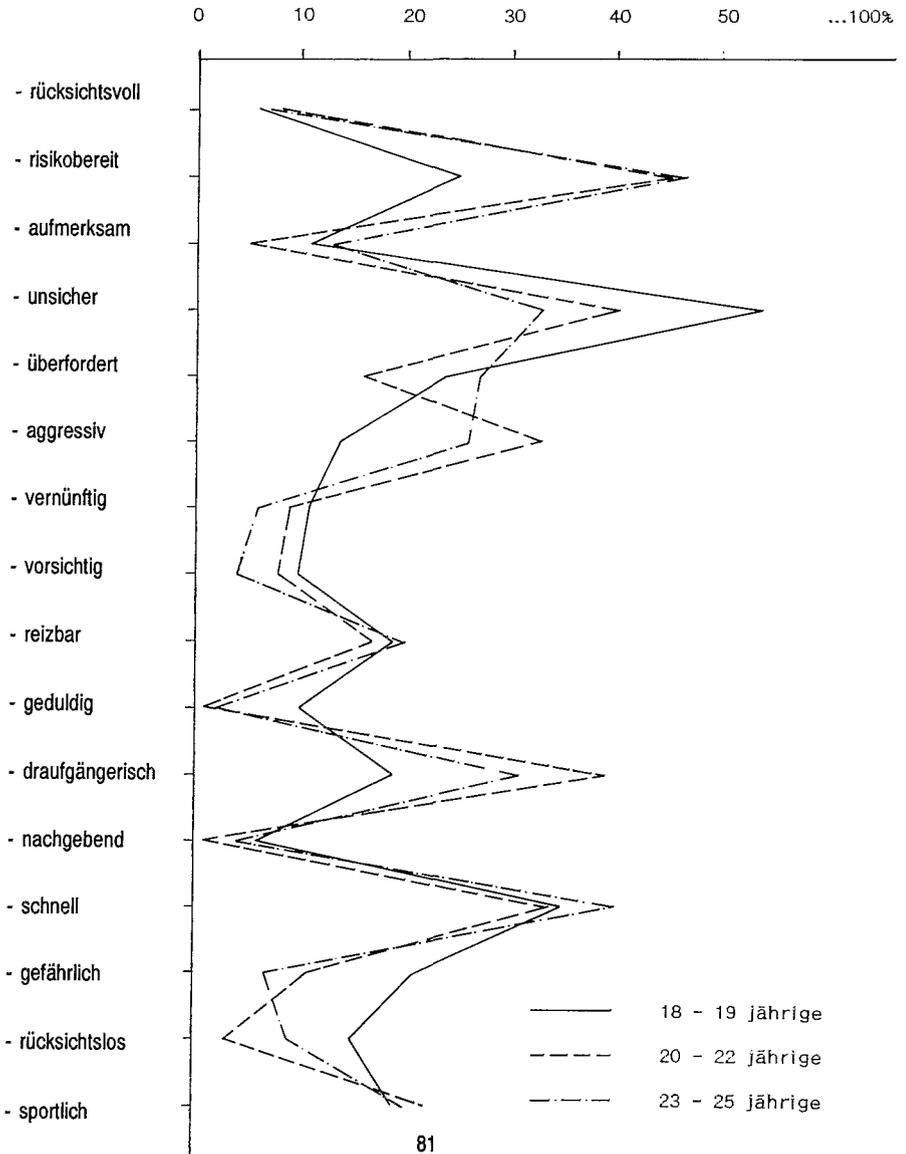
\*) Die Zahlen geben die aufaddierten Nennungen sicherheitszuträglicher (+) und sicherheitsabträglicher (./) Eigenschaften wieder.

Die Tabelle zeigt, daß die eingangs getroffene Behauptung, junge Fahrer würden das ihnen zugeschriebene negative Image in vollem Umfang übernehmen, einer Differenzierung bedarf. Es zeigt sich, daß insbesondere die jüngste Gruppe der 18 und 19jährigen die jungen Fahrer weniger negativ beurteilt als alle anderen Altersklassen. Angehörige der Altersgruppe zwischen 20 und 25 Jahre urteilen ebenfalls noch geringfügig positiver als alle älteren. Das vertraute Phänomen, die Gruppe, der man selbst angehört oder der man altersmäßig sehr nahe ist, positiver zu bewerten, als dies andere tun, gilt demnach auch für die jungen Fahrer.

Gleichzeitig macht die Tabelle auch deutlich, daß die positive Bewertung der mittelalten, erfahrenen Fahrer von den jungen Befragten nicht vollumfänglich geteilt wird. Die jungen Befragten stufen mittelalte Fahrer häufiger auch als reizbar und aggressiv ein.

Daß junge Leute im Alter zwischen 18 und 25 Jahre im übrigen keineswegs ein einheitliches Bild vom jungen Fahrer haben, zeigt das folgende Schaubild.

Schaubild 7: Fahrstilprofil junger Fahrer aus der Sicht der Altersgruppe 18-25



So halten die 18-19jährigen junge Fahrer weniger häufig für risikobereit, draufgängerisch und aggressiv. Dafür stufen sie diese Fahrergruppe weitaus häufiger als etwa 20-22 und 23-25jährige als gefährlich ein. Für die 18-19jährigen scheint damit das Risiko junger Fahrer weniger aus deren aggressivem dynamischen Fahrstil sondern eher aus Unerfahrenheit zu rühren.

Analysiert man die Beschreibungen der Gruppen in Abhängigkeit davon, ob der Befragte selbst einen Führerschein besitzt oder nicht, zeigt sich im übrigen eine nahezu völlige Übereinstimmung zwischen Besitzern und Nichtbesitzern. Der eigene Zugang zum Autofahren scheint für die hier beschriebene Form der Beurteilung damit ohne Bedeutung zu sein. Ebenso stimmen Männer und Frauen in ihren Beurteilungen weitgehend überein, so daß sich, wie schon mehrfach in dieser Untersuchung gezeigt, das Alter selber als wesentlichster Faktor für die Beurteilung altersspezifischer Fahrstile erweist.

## 5.4 Pauschalisierung und Differenzierung bei der Beurteilung

In der Öffentlichkeit sind pauschale Beurteilungen bestimmter Gruppen, seien es zum Beispiel ältere Fahrer, Motorradfahrer oder Fahrer bestimmter Fahrzeugmarken durchaus verbreitet. Aus diesem Grunde sind wir im Rahmen der vorliegenden Studie auch der Frage nachgegangen, inwieweit junge Autofahrer pauschal als riskant fahrende Gruppe eingestuft werden oder ob den jungen Fahrern eher eine differenziertere Bewertung zuteil wird.

Gestützt auf die Ergebnisse der Repräsentativbefragung zeigt sich, daß die Mehrheit (56%) eher die Meinung vertritt, daß nur einzelne Gruppen der jungen Fahrer riskant fahren. Allerdings ist die Zahl derer, die die jungen Fahrer pauschal als riskant fahrend einstufen, mit 43% beachtlich groß. Tabelle 40 macht dabei deutlich, daß Frauen in diesem Zusammenhang eine pessimistischere Stellung einnehmen als die Männer. Nur 37% der Männer stufen alle jungen Fahrer als riskant fahrend ein, bei den Frauen liegt der entsprechende Anteil bei 48%.

Tabelle 40: Pauschale versus differenzierte Beurteilung junger Fahrer / Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
Alle (fast alle) jungen Fahrer fahren riskant	37%	48%	43%
Nur einzelne Gruppen fahren riskant	62%	51%	56%
keine Angabe	1%	1%	1%
	100%	100%	100%
	N=901	N=1.018	N=1.919

Weitaus bedeutsamer für die Einstellung ist allerdings auch hier das Lebensalter der Befragten. Wie die folgende Tabelle 41 deutlich macht, steigt mit zunehmendem Alter die Zahl derer, die die jungen Fahrer pauschal als riskant fahrend einstufen. Die Älteren entwickeln insoweit zunehmend ein undifferenziertes "negatives Bild" der jungen Fahrer. Daß diese sich selbst weitaus differenzierter sehen, haben wir im vorangehenden Kapitel 4 bereits deutlich gemacht.

Tabelle 41: Pauschale-differenzierte Beurteilung junger Fahrer/Alter

	Alter				
	-19	20-15	26-35	36-60	61 u. älter
Alle (fast alle) jungen Fahrer fahren riskant	30%	28%	34%	47%	55%
Nur einzelne Gruppen fahren riskant	70%	72%	65%	52%	44%
keine Angabe	-	-	1%	1%	1%
	100% N=177	100% N=181	100% N=358	100% N=738	100% N=465

Ergänzend sei an dieser Stelle angemerkt, daß Personen, die selbst nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sind, eher zu einer undifferenzierten Beurteilung neigen, die alle jungen Fahrer gleichermaßen als riskant einstuft.

Bei denjenigen, die nur bestimmte Gruppen als riskant fahrend einstufen, stellt sich nun die Frage, welche Vorstellungen mit derartigen Gruppen verbunden werden. Hierbei zeigt sich, daß sowohl Aspekte des äußeren Erscheinungsbildes und Auftretens und bestimmte Verhaltensweisen eine Rolle spielen, gleichzeitig diese Beurteilung jedoch auch mit der Benutzung bestimmter Fahrzeugkategorien verknüpft ist. Kaum eine Rolle spielt dagegen die Schichtzugehörigkeit.

Läßt man die Befragten aus einer Liste von Gruppen auswählen, so dominiert als meist genannte riskant fahrende Gruppe eine Kategorie, die als "Rockertypen" beschrieben ist. Fast zwei Drittel (62%) nennen diese Gruppe als typisches Beispiel riskant fahrender Jugendlicher. Auf dem zweiten Platz landen, wie Tabelle 42 zeigt, in dieser Liste die "Discobesucher". Hier schlägt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit die umfängliche negative Berichterstattung in den Medien über Discounfälle nieder, als deren Konsequenz dann Discobesucher generell abqualifiziert werden.

Tabelle 42: Häufigkeit, mit der Angehörige bestimmter Gruppen als riskant fahrend eingestuft werden

Rangplatz	Gruppe/Kategorie	Häufigkeit der Nennung <sup>1)</sup>
1	Rockertypen	62%
2	Discobesucher	60%
3	GTI/GTE-Fahrer	48%
4	Männer	39%
5	Autobastler	29%
6	Junge Leute aus niedriger Schicht	15%
7	Junge Leute aus der Oberschicht	14%
8	Junge Leute vom Lande	13%
9	Ausländer	12%
10	Junge Leute aus der Stadt	11%
11	Junge Leute aus der Mittelschicht	5%
12	Junge Frauen	4%

1) Die Befragten konnten aus einer Liste beliebig viele Gruppen auswählen.  
N=1.080

Das Fahrzeug selbst spielt ebenfalls eine gewisse Rolle. So gelten Fahrer sportlicher Fahrzeuge (GTI/GTE-Fahrzeuge) bei der Hälfte derer, die einzelne Gruppen als riskant fahrend einstufen, als gefährliche Fahrer. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß die Zuschreibung riskanten Verhaltens auf der Basis sportlicher Fahrzeuge bei den Führerscheinbesitzern deutlich ausgeprägter ist als bei denjenigen, die keinen Führerschein besitzen. Tabelle 42 macht außerdem deutlich, daß zwischen der Bewertung von Männern und Frauen ein sehr großer Unterschied besteht. Junge Männer gelten um das zehnfache häufiger als Frauen als riskant fahrende Gruppe. Diese Bewertung scheint mit zunehmendem Alter der Urteilenden an Verbreitung noch zuzunehmen. Soziale Aspekte, wie Schichtzugehörigkeit oder Aspekte wie Stadt- und Landbewohner spielen demgegenüber, wenn überhaupt, nur eine untergeordnete Rolle bei der Entwicklung stereotyper Vorstellungen bezüglich riskant fahrender Jugendlicher.

Als wesentliches Ergebnis bleibt somit festzuhalten, daß mit zunehmendem Alter eine pauschalierende negative Beurteilung junger Fahrer zunimmt, die zum einen an deren Erscheinungsbild und bestimmten Verhaltensweisen und zum anderen an bestimmte Fahrzeugkategorien gekoppelt ist. Demgegenüber spielen soziale, bzw. soziodemographische Aspekte nur eine geringe Rolle.

---

## **6. Was kann zur Verbesserung der Situation getan werden?**

Die Gefährdung von Fahranfängern und jungen Fahrern hat bereits in der Vergangenheit dazu geführt, daß von Politikern wie auch von Institutionen, die sich der Verkehrssicherheitsarbeit widmen, Maßnahmen zur Verbesserung der Situation entwickelt worden sind.

Einer der wesentlichsten Aspekte in diesem Zusammenhang betrifft die Ausbildung und den Erwerb der Fahrerlaubnis. Hierauf wollen wir im ersten Abschnitt dieses Kapitels näher eingehen. Ein besonderer Aspekt hierbei ist der 1986 eingeführte Führerschein auf Probe. Hiermit beschäftigt sich der zweite Abschnitt.

Es sind jedoch zahlreiche andere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation denkbar, die zum Teil auch bereits erprobt sind. Hierauf bezieht sich der letzte Abschnitt dieses Kapitels.

## 6.1 Ausbildung und Fahrerlaubnis

Bezüglich der Fahrerausbildung und der Erteilung der Fahrerlaubnis sind in Europa sehr unterschiedliche Konzepte anzutreffen. Zwar gilt ein Regel-Alter von 18 Jahren für den Erwerb der Fahrerlaubnis. Ausnahmen hierzu findet man jedoch in Großbritannien und Frankreich. So können in Großbritannien Jugendliche für maximal 2 Jahre einen provisorischen Führerschein (provisional licence) beantragen. Mit diesem provisorischen Führerschein können die Jugendlichen in Begleitung eines qualifizierten Fahrers fahren. Als "qualifiziert" gilt ein Fahrer, der einen vollwertigen Führerschein besitzt, mindestens 21 Jahre alt ist und mindestens drei Jahre Fahrpraxis hat. Als Lernmaterial erhält der Jugendliche ein Exemplar der Straßenverkehrsordnung (Highway Code). Ab 18 Jahre kann der Jugendliche den vollwertigen Führerschein erwerben. Ein Fahrschulbesuch ist nicht erforderlich, die Prüfung wird von einem offiziellen Prüfer des Verkehrsministeriums abgenommen und besteht aus einem halbstündigen Fahrtstest, während dessen der Kandidat zusätzlich Fragen des Prüfers zu beantworten hat. Die Prüffahrt enthält Vorschriften über durchzuführende Fahrmanöver, u.a. eine Not-(Voll-)bremsung. Die überraschendste Tatsache im englischen Ausbildungssystem dürfte jedoch die sein, daß der Erwerb des Pkw-Führerscheins gleichzeitig zum Führen von Motorrädern berechtigt, ohne daß der Fahrer auf diesem Fahrzeugtyp geschult worden ist. Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, daß in Großbritannien die Zahl der Verkehrsunfallopfer unter den Motorradfahrern höher ist als in anderen EG-Ländern.

Wie oben erwähnt, gibt es auch in Frankreich einen vorgezogenen Zugang zum Führerschein (L'apprentissage anticipé de la conduite). Ab dem vollendeten sechzehnten Lebensjahr kann der Jugendliche eine Grundausbildung (formation initiale) absolvieren und anschließend in Begleitung selbst fahren (conduite accompagnée). Der Begleiter muß mindestens 28 Jahre alt sein und drei Jahre den Führerschein besitzen. Hinzu treten eine Vielzahl von Regeln, wie etwa ein Verbot von Fahrten Freitag-, Samstag- und Sonntagnacht von 18.00 - 8.00 Uhr, auf Autobahnen und außerhalb der Landesgrenzen.<sup>1)</sup> Zusätzlich muß das Fahrzeug mit einer Plakette kenntlich gemacht sein.

---

1) Eine detaillierte Beschreibung der Rahmenbedingungen geben:  
BRÜHNING, E., G. WEISSBRODT, Beim Nachbarn gesehen; vorgezogene Pkw-Fahrerlaubnis in Frankreich, ZVS, Heft 1, 1987, S. 32-36.

Die mit diesem Modell in Frankreich gemachten Erfahrungen sind sehr positiv. Sichtbar wird dies beispielsweise daran, daß Versicherungen für diejenigen Fahrer, die sich dem vorgezogenen begleiteten Fahren unterzogen haben, ab 18 Jahre auf den sonst üblichen Risikozuschlag (Malus) verzichten.

Von wissenschaftlicher Seite liegt eine tendenziell positive Würdigung von GEIGER und UTZELMANN<sup>1)</sup> vor, die sich bei Beachtung entsprechender Rahmenbedingungen durchaus positiv zu einer Senkung des Mindestalters auf 17 Jahre äußern.

Daß der vorgezogene Zugang zur Fahrerlaubnis in der bundesrepublikanischen Öffentlichkeit weniger Zustimmung findet, werden wir im dritten Abschnitt dieses Kapitels darstellen. Vor diesem Hintergrund hat sich auch die Bundesregierung für andere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der jungen Fahrer entschieden.

Die wichtigsten Schritte auf gesetzgeberischer Seite in diesem Zusammenhang waren die Einführung des Stufenführerscheins für Motorräder zum 1.4.1986 sowie vor allem die Einführung des Führerscheins auf Probe. Auf den Führerschein auf Probe wollen wir im folgenden nun näher eingehen.

## 6.2 Bewertung des Führerscheins auf Probe

Der Führerschein auf Probe wurde am 1. November 1986 in der Bundesrepublik eingeführt. Nach dieser Regelung wird bei erstmaligem Erwerb der Fahrerlaubnis diese für die Dauer von zwei Jahren nur zur Probe erteilt. Auffälligkeiten während dieser Probezeit, die in einem gesonderten Register des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) registriert werden, führen zur Nachschulung, in besonderen Fällen zur Eignungsprüfung und schlimmstenfalls gar zum Entzug der Fahrerlaubnis. Es handelt sich somit um eine spezial-präventive Maßnahme (nur Auffällige werden nachgeschult), von der allerdings allgemeinpräventive Wirkungen (alle Anfänger verhalten sich als Folge der Maßnahme vorsichtiger) erhofft werden.

Über den Erfolg des Führerscheins auf Probe als spezial-präventiver Maßnahme liegen noch keine Ergebnisse vor, da die Nachschulungsmaßnahmen erst begonnen haben und deren Evaluierung noch nicht abgeschlossen ist.

Zur generalpräventiven Wirkung des Führerscheins auf Probe, die als der eigentliche Erfolg dieser Maßnahme angestrebt ist, gibt es widerstreitende Aussagen in der Fachwelt. So stellte das Kraftfahrtbundesamt bereits zehn Monate nach Einführung der neuen Regelung in einer Pressenotiz vom 24.8.1987 fest: "Der Führerschein auf Probe bewährt sich und wird die beabsichtigte Wirkung nicht verfehlen".<sup>1)</sup> Zu diesem frühen Zeitpunkt entsprach die zitierte Aussage jedoch mehr einem Wunschdenken als konkreten Erfahrungen.

Ein Jahr später teilte das Statistische Bundesamt in einer Pressemitteilung<sup>2)</sup> mit, daß die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, die von 18jährigen PKW-Fahrern verursacht wurde, um 6,8% gesunken sei, dies jedoch bei einem gleichzeitigen Rückgang des Anteils der 18jährigen an der Gesamtbevölkerung um 6,9%. Berücksichtigt man zudem den positiven Gesamttrend in der Verkehrsunfallentwicklung,

- 1) MÖLLER, R.D., Fahrerlaubnis auf Probe. Was besagt die Statistik? - Aktuelle Zahlen, Informationen, Erkenntnisse - KBA-Fachbereich Statistik, Beitrag zum Presseseminar des Bundesministers für Verkehr in Flensburg am 1.-3.9.87
- 2) Statistisches Bundesamt, Mitteilung für die Presse 267/88 vom 10.8.1988

war nach Ansicht des Statistischen Bundesamtes kaum ein Einfluß des Führerscheins auf Probe feststellbar.

Wieder ein Jahr später kommt das Statistische Bundesamt<sup>1)</sup> zu einem ähnlichen Urteil. Danach hatte sich im Jahre 1988 die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, die durch 18jährige verursacht wurden, bei den Männern um 11,3% und bei den Frauen um 7% gegenüber zwei Jahren zuvor verringert. "Wegen des Pillenknicks war allerdings auch die Zahl der 18jährigen von 1986 bis 1988 zurückgegangen: Mit 18% war diese Abnahme stärker als der Rückgang der Unfallergebnisse".<sup>2)</sup>

Die im Auftrag des Bundesministers für Verkehr bei der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführte Evaluierung kommt - auf einem anderen Wege - zu einer entgegengesetzten positiven Bewertung. WEISSBRODT vergleicht in seiner Evaluierungsstudie die Gruppe der 18jährigen Fahranfänger mit Fahrern der Altersklasse 25-34 Jahre, die als Kontrollgruppe dienen. Bei dieser Art des Vorgehens deutet sich ein Erfolg der Maßnahme "Fahrerlaubnis auf Probe" an: "Bringt man die Einzelergebnisse auf einen Nenner, ist durch die Fahrerlaubnis auf Probe bundesweit die Unfallbeteiligung der 18jährigen männlichen PKW-Fahrer im Mittel um 6% vermindert worden, bei den PKW-Fahrerinnen trat eine Verminderung um etwa 4% Punkte ein".<sup>3)</sup>

Die gegensätzlichen Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes und der Bundesanstalt für Straßenwesen sind insoweit auf unterschiedliche methodische Vorgehensweisen zurückzuführen, über deren Zulässigkeit und Gültigkeit an dieser Stelle nicht geurteilt werden soll. Unstreitig scheint in diesem Zusammenhang dagegen zu sein, daß vielen Fahranfängern die Veränderungen im Zugang und in der Bedeutung des Führerscheins bewußt sind.<sup>4)</sup>

---

1) Statistisches Bundesamt, Mitteilung für die Presse 260/89 vom 21.7.1989

2) Statistisches Bundesamt, ebenda, S. 2

3) WEISSBRODT, G., Wirksamkeitsuntersuchung zur Fahrerlaubnis auf Probe, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, September 1989, Kurzfassung

4) VIERBROOM, C., Psychologische Formen des Umgangs mit der neuen Fahrerlaubnis, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach, Heft 201, 1989, S. 100.

Im Rahmen der vorliegenden Studie sind wir daher ergänzend der Frage nachgegangen, wie denn der Führerschein auf Probe in der Öffentlichkeit beurteilt wird. Um ein Urteil fällen zu können, erweist es sich dabei zunächst als notwendig, diese Regelung zu kennen. Die Repräsentativbefragung zeigt, daß 83% der Bevölkerung vorgeben, von der Regelung "Führerschein auf Probe" gehört zu haben. Bei den Männern ist die Zahl der "Kundigen" mit 90% deutlich höher als bei den Frauen (77%), verständlich auch, daß Führerscheinbesitzer zu 89%, Nichtbesitzer jedoch nur zu 70% diese Regelung kennen.

Eine wichtige Rolle spielt auch das Lebensalter. In der Betroffenenengruppe (18-19 Jahre) kannten alle (100%) diese Regelung, bei den 20-25jährigen liegt der Kenntnisgrad bei 97%. Im breiten Altersbereich 26-60 sind es immerhin noch 86%, die vom Führerschein auf Probe gehört haben, erst bei den über 60jährigen nimmt der Kenntnisstand deutlich ab: Nur noch 61% der über 60jährigen kennen diese Regelung.

Als ebenfalls altersabhängig erweist sich die Bewertung dieser Regelung. Wie Tabelle 43 zeigt, steigt die Akzeptanz der Regelung mit zunehmendem Alter. Für diejenigen, für die diese Regelung gemacht ist, gilt, daß mehr als ein viertel der jungen Fahrer (bis 25 Jahre) den Führerschein auf Probe für "wenig oder gar nicht sinnvoll" hält.

Tabelle 43: Bewertung des Führerscheins auf Probe / Alter

	Alter						Gesamt
	18-19	20-22	23-25	26-35	36-60	61 u.ä.	
Ich halte den Führerschein auf Probe für							
...sehr sinnvoll	17%	28%	27%	32%	45%	43%	37%
...sinnvoll	38%	37%	41%	45%	38%	42%	41%
...wenig sinnvoll	21%	24%	20%	14%	11%	7%	13%
...gar nicht sinnvoll	14%	6%	6%	5%	2%	1%	3%
...weiß nicht/ keine Angabe	10%	5%	6%	4%	4%	7%	6%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	N=72	N=89	N=85	N=312	N=635	N=404	N=1.597

---

Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß Personen mit einfacherem Bildungsniveau (Volksschule) den Führerschein auf Probe deutlich positiver beurteilen als solche mit höherer Ausbildung.

Betrachtet man einmal, für welche anderen Maßnahmen denn diejenigen votieren, die für oder gegen den Führerschein auf Probe eingestellt sind, dann zeigt sich, daß diejenigen, die diese Maßnahme als sehr sinnvoll einstufen, gleichzeitig auch gehäuft für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für junge Fahrer stimmen. Diejenigen, die den Führerschein auf Probe für gar nicht sinnvoll halten, favorisieren überdurchschnittlich häufig eine stärkere polizeiliche Überwachung der jungen Fahrer.

Eine positivere Einstellung zum Führerschein auf Probe haben im übrigen diejenigen, die generell der Meinung sind, daß alle jungen Fahrer riskant fahren. Diejenigen, die ein Risiko nur bei bestimmten Gruppen sehen, stehen dem Instrument des Führerscheins auf Probe ein wenig skeptischer gegenüber.

Zusammenfassend bleibt demnach festzustellen, daß der Führerschein auf Probe weitestgehend als Maßnahme in der Öffentlichkeit bekannt und von rund drei Viertel der Bevölkerung positiv bewertet wird. Eine Würdigung des Erfolgs oder Scheiterns, gemessen an Unfallzahlen und -schäden wird der Zukunft vorbehalten bleiben. Eines dürfte jedoch deutlich geworden sein, daß es weiterer flankierender Maßnahmen bedarf, das Risiko junger Fahrer nachhaltig zu verringern.

---

### **6.3 Bewertung sonstiger Maßnahmen zur Verringerung der Gefährdung junger Fahrer**

Neben den geschilderten Veränderungen in den gesetzlichen Rahmenbedingungen bezüglich des Zugangs zum Autofahren existieren in der Bundesrepublik zusätzlich zahlreiche weitere Initiativen, die das Ziel verfolgen, die Gefährdung junger Fahrer zu verringern. Es sei hier zum Beispiel an Aktivitäten von Institutionen wie etwa der Deutschen Verkehrswacht, des Deutschen Verkehrssicherheitsrat oder der Automobilclubs erinnert.

So bemüht sich die Verkehrswacht mit den derzeit laufenden Programmen "Aktion junge Fahrer" oder die Aktion "Könnner durch Erfahrung" gezielt um diese Altersgruppe.

Nun sind allerdings eine Vielzahl weiterer Maßnahmen denkbar, die über die Angebote der Sicherheitsinstitutionen und die bestehenden gesetzlichen Regelungen hinausgehen.

Um einen Einblick in die Akzeptanz derartiger Maßnahmen zu gewinnen, wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung auf repräsentativer Basis überprüft, wie verschiedene derartige Maßnahmen beurteilt würden. Die folgende Tabelle 44 gibt hierüber Aufschluß.

**Tabelle 44:** Bewertung verschiedener Maßnahmen, die die Gefährdung junger Autofahrer im Straßenverkehr verringern könnten

Rang	Art der Maßnahme	Nennungs- häufigkeit <sup>3)</sup>
1	Alle jungen Fahrer sollten verpflichtend an einem praktischen Gefahrentraining teilnehmen.	36%
2	Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für junge Fahrer während der ersten zwei Jahre des Führerscheinbesitzes.	32%
3	Die Fahrzeuge junger Fahrer sollten verpflichtend während der ersten zwei Jahre mit einer Plakette "Anfänger" gekennzeichnet werden.	31%
4	Jungen Fahrer sollten mehr Freiräume geboten werden, wo sie sich austoben können, z.B. bei Slaloms oder Geschicklichkeitsfahrten.	23%
5	Die Fahrschulausbildung und -prüfung sollten wesentlich verschärft werden.	21%
6	Nach zwei Jahren sollten die jungen Fahrer sich nochmals einer praktischen Fahrprüfung unterziehen.	21%
7	Deutliche Erhöhung der Geldstrafen bei Verkehrsübertretungen.	19%
8	Geringere Versicherungsbeiträge in der KFZ-Versicherung für solche jungen Fahrer, die sich freiwillig an Fortbildungsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit beteiligen.	19%
9	Stärkere Überwachung junger Fahrer durch die Polizei.	18%
10	Alle jungen Fahrer sollten sich nach zwei Jahren Führerscheinbesitz sowohl einer erneuten theoretischen als auch einer praktischen Fahrprüfung unterziehen.	17%
11	Um besser in die Rolle des Autofahrers hineinzuwachsen, sollten bereits 16-18jährige unter Aufsicht älterer Autofahrer ein Auto fahren dürfen.	16%
12	Während des ersten Jahres des Führerscheinbesitzes sollten junge Fahrer nur bei Tage, nicht jedoch bei Nacht fahren dürfen.	11%

x) N=1.919 Die Befragten konnten aus einem Katalog von 12 Maßnahmen maximal drei auswählen.

Wie die Tabelle zeigt, gibt es keine Maßnahme, die in der Öffentlichkeit als Allheilmittel empfunden wird. Stattdessen sind es drei Maßnahmen, denen besondere Bedeutung zugemessen wird: der Verpflichtung zur Teilnahme an einem Gefahrentraining, einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahranfänger sowie der Kennzeichnung der Fahrzeuge junger Fahrer.

Die Bedeutung eines praktischen Gefahrentrainings wird bereits von zahlreichen Seiten anerkannt und von einer Reihe von Institutionen angeboten. So ist ein derartiges Training inzwischen beispielsweise für alle Auszubildenden der UNIROYAL-ENGLEBERT-Reifen GmbH verpflichtend. Auf die Tatsache, daß ein solches Gefahrentraining tatsächlich positive Konsequenzen zu haben scheint, deutet der Bericht über die Evaluation der Aktion "KÖNNER DURCH ERFAHRUNG" von H. HEBENSTREIT. Der Autor kommt in diesem Gutachten zu dem Resümee, "daß bei gleicher Ausgangslage die evaluierten Teilnehmer an einem Kurs 'Könnern durch Erfahrung' danach um rund 20% weniger Verkehrsauffälligkeiten und rund ein Drittel weniger Unfälle (ohne Alkoholunfälle) hatten als die Nicht-Teilnehmer".<sup>1)</sup> Zu ähnlich positiven Ergebnissen kommen HESS und DORN bei der Bewertung des Besuchs von Antischleuderkursen in der Schweiz.<sup>2)</sup>

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung für junge Fahrer wird ebenso wie die Kennzeichnung der Fahrzeuge von Fahranfängern in an deren europäischen Ländern wie beispielsweise in Frankreich bereits praktiziert. Beide Maßnahmen würden auch in der Bundesrepublik auf Akzeptanz stoßen.

Dagegen trifft das "französische Modell" des vorgezogenen Führerscheinerwerbs nur begrenzt auf Zustimmung. Nur jeder sechste hält eine solche Maßnahme für geeignet.

Die geringste Zustimmung erhält der Vorschlag, Fahranfänger während des ersten Jahres nur Fahrten bei Tageslicht zu gestatten.

Dieses Ergebnis überrascht insofern, als einige Bundesstaaten in der USA, z.B. Louisiana, Maryland, Pennsylvania mit derartigen Nachtfahrverboten sehr gute Erfahrungen gemacht haben. Von einer Reduktion der Unfallbeteiligten 16jährigen in einer Größenordnung zwischen 25% und 69% ist in diesem Zusammenhang die Rede.<sup>3)</sup>

- 1) V. HEBENSTREIT, B., Bericht über die Evaluation der Aktion "KÖNNER DURCH ERFAHRUNG", Akademie TÜV Bayern GmbH, München, Oktober 1988, S. 14
- 2) HESS, E., P. BORN, Erfolgskontrolle von Antischleuderkursen. Der Einfluß auf die Unfallbeteiligung am Beispiel der Antischleuderschule Regensdorf ZH, ASSR, bfU-Report 10 Bern, 1987
- 3) Vgl. BRÜHNING, E., G. WEISSBRODT, a.a.O., S. 32-33

Ein Teil der Bevölkerung sieht in Verschärfungen der Fahrerausbildung eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Situation. Sowohl der Vorschlag einer Verschärfung von Ausbildung und Prüfung wie der Vorschlag einer erneuten praktischen Prüfung nach zwei Jahren finden bei einem Fünftel der Bevölkerung Zustimmung.

Beachtlich ist jedoch auch die Zahl derer, die es für wichtig halten, den Jugendlichen mehr Freiräume zu bieten, um riskante Fahrweisen in kontrollierte Situationen zu überführen. Dieser Vorschlag erhält mehr Stimmen als etwa der Ruf nach höheren Geldstrafen oder mehr polizeilicher Überwachung.

Während zwischen Männern und Frauen weitgehend Übereinstimmung darüber herrscht, welche Maßnahmen zu bevorzugen sind, zeigen sich deutliche Unterschiede in Abhängigkeit vom Lebensalter.

So findet der Vorschlag, für junge Fahrer ein praktisches Gefahrentraining verpflichtend zu machen, insbesondere bei den jüngeren und mittelalten Fahrern (bis 35 Jahre) Zustimmung. Die Älteren und insbesondere die Fahrer im Alter über 60 Jahre favorisieren dagegen die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für junge Fahrer. Auch die Bereitstellung von Freiräumen in Form von Slaloms oder Geschicklichkeitsfahrten wird eher von den jüngeren als den älteren Fahrern positiv bewertet.

Zusammenfassend bleibt somit festzuhalten, daß ein Allheilmittel nicht gesehen wird und wohl auch nicht existiert, gleichzeitig spiegelt die breite Verteilung der Zustimmung zu den unterschiedlichsten Maßnahmen eine gewisse Ratlosigkeit gegenüber den Problemen junger Fahrer wieder, einer Ratlosigkeit, von der auch die Verkehrssicherheitsexperten vielfach nicht ganz frei zu sein scheinen.

## 7. Zusammenfassung

Zum Abschluß der Darstellung wollen wir versuchen, die wichtigsten Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung in komprimierter Form zusammenzufassen. Dies geschieht zum Zwecke der besseren Übersicht in Thesenform, wobei die dreißig Thesen thematisch gruppiert werden. Die Abfolge der Thesengruppen orientiert sich im wesentlichen am Aufbau der Untersuchung. Um dem Leser den Zugriff zu den Grundlagen und ergänzenden Ausführungen zu den einzelnen Thesen zu erleichtern, ist am Schluß jeder These das Kapitel vermerkt, dessen Inhalt als Basis der Aussage dient.

### 7.1 Acht Thesen zur Verkehrsbeteiligung und Unfallverwicklung junger Fahrer

Auf der Grundlage nationaler und internationaler Statistiken lassen sich zunächst zwei generelle Aussagen zur Unfallverwicklung junger Fahrer machen:

- 1. Die hohe Unfallverwicklung junger Fahrer ist ein Problem, das in allen Mitgliedsländern der Europäischen Gemeinschaft und auch in anderen Industrienationen anzutreffen ist (Kap. 2.4).**
- 2. Trotz unterschiedlicher Ausgangslagen gilt in allen EG-Ländern, daß das Unfallrisiko der Altersgruppe der 21-24jährigen etwa doppelt so hoch und das der 17-20jährigen sogar viermal so hoch ist wie das Durchschnittsrisiko (Kap. 2.4).**

Vor diesem Hintergrund, der auch für die Bundesrepublik Gültigkeit besitzt, stellt sich in Deutschland der Einstieg in das "Autofahrerleben" wie folgt dar:

- 3. Für Jugendliche beiderlei Geschlechts ist der frühe Führerscheinwerb kurz nach Erreichen der gesetzlichen Altersgrenze von 18 Jahren der Regelfall (Kap. 2.1).**
- 4. Männliche Jugendliche beginnen etwas eher mit dem Autofahren als junge Frauen (Kap. 2.1).**

Bezüglich der Unfallverwicklung der jungen Fahrer zeigen sich folgende Ergebnisse:

**5. Junge Männer stellen die Hauptproblemgruppe unter den jungen Fahrern dar. Dies gilt sowohl bezüglich der Zahl wie auch der Schwere der Unfälle (Kap. 2.2).**

**6. Als Unfallursachen dominieren bei jungen Fahrern**

- nicht angepaßte Geschwindigkeit
- Vorfahrt- und Vorrangverletzungen

**Alkohol spielt überdurchschnittlich häufig ebenfalls eine Rolle (Kap. 2.3).**

Einen Eindruck von den Dimensionen des Problems vermitteln These 7 und 8:

**7. 39% aller getöteten PKW-Fahrer sind jüngere Menschen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren. Fast jeder fünfte getötete PKW-Fahrer ist zwischen 18 und 20 Jahre alt (Kap. 2.3).**

**8. Drei Jahre nach Führerscheinerwerb haben circa 2/3 aller Fahranfänger bereits einen Unfall gehabt (Kap. 2.2).**

## **7.2 Sieben Thesen zum Fahrverhalten junger Fahrer**

Die folgenden Thesen stützen sich auf Messungen und Beobachtungen im Rahmen von Fahrversuchen im realen Verkehr. Hierbei zeigt sich folgendes:

**9. Es ist falsch anzunehmen, daß alle jungen Fahrer, möglicherweise als Ergebnis ihrer Jugendlichkeit, riskant fahren (Kap. 3.1).**

Diese Aussage gilt sowohl für unerfahrene Führerscheinneulinge wie für junge Fahrer, die bereits über eine gewisse Fahrerfahrung verfügen. Allerdings lassen sich zwischen unerfahrenen und erfahrenen Fahrern deutliche Unterschiede ausmachen.

**10. Junge erfahrene Fahrer fahren in der Regel schneller als unerfahrene Fahrer (Kap. 3.2).**

Wie der Fahrstil der als riskant eingestuften erfahrenen jungen Fahrer aussieht, beschreiben die folgenden Thesen:

**11. Junge erfahrene Fahrer, die als riskant eingestuft werden, fahren mit deutlichem Abstand die höchsten Geschwindigkeiten (Kap. 3.2).**

**12. Der Fahrstil erfahrener riskant fahrender junger Fahrer ist durch starkes Bremsen und hohe Verzögerungswerte gekennzeichnet (Kap. 3.3).**

**13. In Begegnungssituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern auf schmalen Straßen sind erfahrene Fahrer schneller als unerfahrene Fahrer. Besonders schnell sind die riskant fahrenden (Kap. 3.4).**

**14. Unerfahrenheit führt in Begegnungssituationen auf engen Straßen vermehrt zu Ausweichmanövern (Schlenkern) (Kap. 3.4).**

Deutliche Unterschiede im Verhalten zwischen jungen Fahrern und Fahrerinnen ergeben sich bei der Begegnung mit Fußgängern auf engen Landstraßen ohne Bürgersteig.

**15. Junge Frauen bremsen im Begegnungsfall mit Fußgängern auf engen Landstraßen deutlich häufiger als junge Männer.**

Die These 15 bedeutet allerdings nicht, daß sich Frauen durchweg in allen beobachteten Situationen vorsichtiger oder nicht riskant fahrend verhalten hätten. Frauen sind durchaus in den Gruppen riskant fahrender Jugendlicher zu finden.

### **7.3 Neun Thesen zum Selbstverständnis junger Fahrer**

Die Thesen 16-18 geben einen Einblick in die Bedeutung, die Auto und Autofahren für den jungen Menschen haben.

**16.Über die Hälfte der jungen Fahrer hält das Auto persönlich für wichtig (Kap. 4.1).**

Die Bedeutung des Automobils rührt dabei stärker aus dem Aspekt der Freiheit und Beweglichkeit, die es vermittelt. Eine emotionale "Überfrachtung" ist nicht festzustellen, insoweit gilt:

**17.Das Verhältnis vieler Jugendlicher zum Auto ist nüchterner als oft vermutet wird (Kap. 4.1).**

Bedeutung des Autos und Fahrweise scheinen sich dabei gegenseitig zu beeinflussen. Hier gilt:

**18.Diejenigen jungen Fahrer, die riskant fahren, räumen dem Auto einen höheren Stellenwert ein (Kap. 4.1).**

Der individuelle Fahrstil, wie er von den jungen Fahrern selbst erlebt und berichtet wird, steht dabei im engen Zusammenhang mit dem Erleben und der Verwicklung in Gefährdungen:

**19.Die Selbstbeurteilung des Fahrstils korrespondiert mit der berichteten Unfallverwicklung und der Zahl der erlebten gefährlichen Situationen (4.2).**

Der in These 19 beschriebene Zusammenhang verläuft allerdings nicht etwa linear:

**20.Diejenigen jungen Fahrer, die sich selbst weder als besonders riskant noch als besonders vorsichtig beschreiben, berichten über die geringste Zahl gefährlicher Situationen beim Fahren (Kap. 4.3.1).**

Junge Fahrer scheinen in ihrem Erleben des Verkehrsalltags keineswegs so leichtfertig zu sein, wie vielfach vermutet. Dies belegen die Thesen 21-24.

**21. Knapp die Hälfte der jungen Fahrer ist durch Gedanken an einen Unfall mehr oder weniger beunruhigt (Kap. 4.3.2).**

**22. Insbesondere die Anfangsphase des Fahrens ist stark mit Angst vor einem Unfall besetzt (Kap. 4.3.2).**

**23. Die Ängste vor einem Unfall sind bei jungen Fahrerinnen verbreiteter als bei jungen Fahrern (Kap. 4.3.2).**

Gleichzeitig gilt für die riskant fahrenden jungen Fahrer:

**24. Mit einem riskanten Fahrstil geht eine Verdrängung und Leugnung möglicher Unfallrisiken einher (Kap. 4.3.2).**

## **7.4 Sechs Thesen zur Beurteilung junger Fahrer in der Öffentlichkeit**

Wiederholte Negativschlagzeilen in den Medien lassen vermuten, daß junge Fahrer durchweg als Risikogruppe im Straßenverkehr erlebt werden. Daß diese Meinung von knapp der Hälfte der Bevölkerung vertreten wird, belegt These 25.

**25. Fast die Hälfte (43%) der Bevölkerung stuft junge Autofahrer generell als riskant fahrend ein. Diese Einstellung ist in den höheren Altersklassen zunehmend häufiger verbreitet (Kap. 5.4).**

Trotz negativer Stereotypisierung der jungen Fahrer herrschen bezüglich der Unfallverwicklung junger Fahrer in der Öffentlichkeit in etwa richtige Vorstellungen.

**26. Die Unfallverwicklung junger Fahrer wird in der Öffentlichkeit in etwa richtig eingeschätzt. Es besteht dabei eher eine Tendenz der Über- als der Unterschätzung (Kap. 5.1).**

Die Einschätzung der jungen Fahrer hängt dabei im wesentlichen vom Alter des Urteilenden ab.

**27. Die Überschätzung von Unfallhäufigkeit und Unfallschwere von jungen Fahrern nimmt mit steigendem Lebensalter zu (Kap. 5.1).**

Dabei gilt generell, daß mit steigendem Lebensalter das Bild der jungen Fahrer undifferenzierter und negativer wird. Daß junge Fahrer keineswegs ein kontrastierendes positives Bild für sich aufbauen, belegt These 28.

**28. Junge Fahrer übernehmen in abgeschwächter Form die negative Beschreibung des Fahrstils, die ihnen von der Öffentlichkeit zugeschrieben wird (Kap. 5.3).**

Maßnahmen, die die Situation junger Fahrer verbessern, werden von der Öffentlichkeit durchaus positiv bewertet.

**29. Der 1986 eingeführte Führerschein auf Probe ist weitgehend bekannt und wird von 75% der Bevölkerung positiv bewertet (Kap. 6).**

Gleichzeitig wird in der Öffentlichkeit allerdings auch gesehen, daß eine Reihe weiterer Maßnahmen denkbar und wünschenswert wären.

**30. Als besonders erwägenswerte Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der jungen Fahrer werden in der Öffentlichkeit gesehen:**

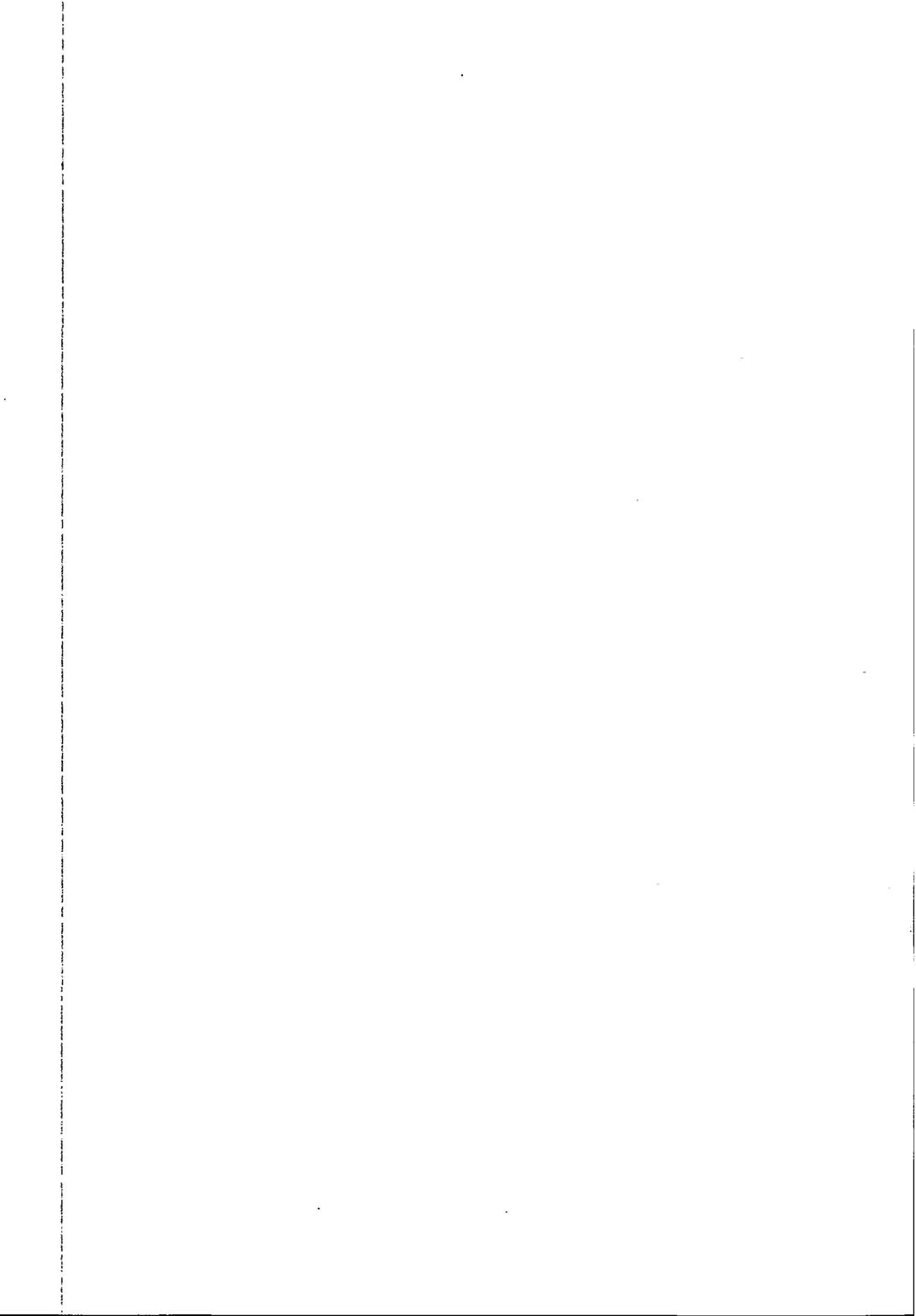
- die Verpflichtung zur Teilnahme an einem Gefahretraining;
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für Anfänger;
- Kennzeichnung der Fahrzeuge von Anfängern.

## 7.5 Ein Resumée

Die vorliegende Untersuchung hat gezeigt, daß die Gruppe der jungen Fahrer weitaus differenzierter beurteilt werden muß als dies in der Öffentlichkeit oder den Medien derzeit geschieht.

Auf der einen Seite trifft man auf den riskant fahrenden, seine Fähigkeiten erprobenden und manchmal überschätzenden jungen Draufgänger. Auf der anderen Seite erweist sich ein erheblicher Teil der jungen Fahrer als umsichtig und wenig riskant fahrend. Diese zweite Gruppe ist in der öffentlichen Diskussion um die jungen Fahrer weitgehend außeracht geblieben, was in Anbetracht der Unfall- und Opferzahlen in dieser Altersgruppe zwar verständlich ist, aber dennoch der Korrektur bedarf. Diese Korrektur ist notwendig, weil eine durch ständige Wiederholung bewirkte Verfestigung negativer Sterotype zur Folge hat, daß junge Fahrer in einem Prozeß von "Self-fulfilling prophecy" lernen, sich diesen Stereotypen gemäß zu verhalten.

Gerade in Anbetracht der Tatsache, daß auch unter den jungen Fahrern umsichtige und vorsichtig fahrende anzutreffen sind, gilt es, diese Verhaltensweisen zu fördern und als "normal" erscheinen zu lassen. Wir sind uns bewußt, daß auf diesem Wege die Probleme junger Fahrer zwar nicht gelöst werden können, auf der anderen Seite halten wir es jedoch für bedeutsam, die einseitig negative Diskussion durch eine realitätsnähere konstruktive Behandlung des Problems zu ersetzen.



## 8. Methodisches Vorgehen

Die vorliegende Untersuchung stützt sich auf eine Reihe verschiedener Datenquellen. Aufbau und Struktur des Berichtes folgend wollen wir im folgenden diese Datenquellen, bzw. die Gewinnung und Auswertung der Daten näher beschreiben.

Kapitel 2, das das Ausmaß der Unfallverwicklung junger Fahrer auf der Grundlage von Unfalldaten beschreibt, stützt sich im wesentlichen auf Daten der amtlichen Unfallstatistik, die der Zielsetzung der Untersuchung folgend ausgewertet wurden. Ergänzend wird dabei auf unveröffentlichte Daten aus dem In- und Ausland zurückgegriffen.

Kapitel 3, das die Besonderheiten im Fahrverhalten junger Fahrer beschreibt, basiert auf einer Sekundärauswertung von Daten, die im Rahmen des Forschungsprojekts "Risikobereitschaft junger Fahrer" für die Bundesanstalt für Straßenwesen angefallen sind. Im Rahmen dieses Projektes befuhren 30 junge Fahrer (Alter 18-21) und 30 erfahrene Fahrer (Alter 29-43) eine standardisierte Strecke im Raum Aachen. Eine Videokamera im Fahrzeug zeichnete das Verkehrsumfeld aus der Sicht des Fahrers auf. Synchron wurden im 1/10-Sekunden-Takt Fahrparameter wie Weg, Zeit, Geschwindigkeit, Gaspedalstellung, Bremsbetätigung und Lenkradeinschlag registriert.<sup>1)</sup>

Für die vorliegende Studie erfolgte eine in mehrfacher Hinsicht neue Auswertung der Daten: Zum einen wurden mit Hilfe neuer Auswertetechniken Geschwindigkeits- und Verzögerungsverläufe über den Weg dargestellt und analysiert, zum zweiten wurden gezielt "dynamische Begegnungsreaktionen", etwa Begegnungsverkehr auf schmaler Fahrbahn, Begegnungen mit Fußgängern oder Überholmanöver von Radfahrern auf schmaler Fahrbahn untersucht.

Die Auswertung berücksichtigte dabei insbesondere eine Trennung der jungen Fahrer in unerfahrene (bis 10.000 km Fahrerfahrung) und erfahrene (über 10.000 bis 50.000 km Fahrerfahrung) sowie in riskant und weniger riskant fahrende. Die Auswertung des Originalmaterials erfolgte auf der

---

1) Zum methodischen Vorgehen vgl. SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, a.a.O., S. 31ff.

---

Auswerteeinheit der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Die Ergebnisse des Kapitels 4 "Wie sehen sich die jungen Autofahrer?" basieren auf einer Befragung eines repräsentativen Querschnitts von jungen Erwachsenen im Alter zwischen 18-25 Jahren aus der Bundesrepublik und West-Berlin, die die Fahrerlaubnis der Klasse 3 besitzen und auch selbst - zumindest hin und wieder - autofahren. Die Auswahl basiert auf einem Quotenverfahren, wobei als Quotenvorgaben das Bundesland, die Verteilung nach Altersjahrgängen und dort jeweils nach Geschlecht sowie nach Bildungsstand und Ortsgröße vorgegeben waren. Die entsprechenden Quotenvorgaben basieren auf einer Umfrage von INFAS, die nach dem Zufallsverfahren durchgeführt wurde.

Der Befragung liegt ein vollstrukturierter Fragebogen, der in zwei Pretests erprobt wurde, zugrunde. Die Erhebungsarbeit wurde vom Institut für Jugendforschung, München, mit jugendlichen Interviewern im Alter zwischen 16 und 25 Jahren durchgeführt. Durch die altersmäßige Nähe von Fragendem und Befragtem wird die Verlässlichkeit der Befragung nachhaltig verbessert.

Die Befragung erfolgte im Zeitraum 23.3.-10.4.1990. Insgesamt waren an der Befragung 129 geschulte Interviewer beteiligt.

Die Ergebnisse des 5. Kapitels und 6. Kapitels entstammen einer Repräsentativumfrage bei 1.919 Personen der deutschsprachigen Bevölkerung über 14 Jahre der Bundesrepublik einschließlich West-Berlins. Die Zufallsstichprobe wurde nach dem Random-Route-Verfahren gebildet. Basis für den Interviewer-Einsatz war ein ADM-Mastersample mit 210 Samplingpoints, das eine regionale Repräsentativität nach Bundesländern und Ortsgrößen sicherstellt. Die Ausschöpfung der Brutto-Stichprobe von 2.825 betrug 67,9%.

Die Befragung wurde in Form mündlicher Einzelinterviews im Rahmen einer Mehrthemenumfrage vorgenommen. Das weitestgehend standardisierte Erhebungsinstrument wurde vor dem Einsatz einem zweistufigen Pretest unterzogen. Die Befragung wurde im Zeitraum 24.2.-20.3.90 durchgeführt.

Alle Berechnungen und Auswertungen erfolgten für alle verwendeten Daten per EDV nach Vorgaben der Autoren.

## 9. Literatur

- BÄCHLI-BIETRY, J., Erfolgskontrolle von theoretischem Verkehrsunterricht im Verlauf der Fahrausbildung, bfu-Report 15, Bern 1990.
- BARJONET, P.E., J. P. CAUZARD, Young people's lifestyles and their attitudes to alcohol, in: Timothy Benjamin (ed.), Young drivers impaired by alcohol and other drugs, Royal Society of Medicine Services, London, New York 1987, S. 149-155.
- BIECHELER-FRETEL, M.B., M. DANECH-PAJOUH, Alcool, Deplacements et Insecurité, Routière chez les Jeunes Conducteurs, Rapport INRETS No. 36, 1987.
- BIECHELER-FRETEL, M.B., M. DANECH-PAJOUH, A. ELOUDRANI Comportement de base. Approche comparative selon l'âge, du risque routier, INRETS, Paris 1985.
- BIECHELER-FRETEL, M.B., M. DANECH-PAJOUH, A. ELOUADRANI Usage de l'automobile et consommation de boissons alcoolisées: combinaison de ces pratiques et risque routier. Haut Comité d'Etude et d'Information sur l'Alcoolisme, Bulletin No. 2-3/1988.
- BREINBAUER, W., K.J. HÖFNER, Der jugendliche Kraftfahrer, Wien, Kuratorium für Verkehrssicherheit, 1974.
- BRUDERHILFE-AKADEMIE FÜR VERKEHRSSICHERHEIT, Bruderhilfe Verkehrssicherheits-Kolloquium 90, S. 2-7.
- BRÜHNING, E., G. WEISSBRODT, Beim Nachbarn gesehen: Vorgezogene PKW-Fahrerlaubnis in Frankreich, in: ZVS, Heft 1, 1987, S. 32-36.
- BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN, Verkehrs- und Unfalldaten international, Bergisch-Gladbach 1989.

- BUTZKE, M., P. MILLER, B. TÖRKEL, Pkw-Fahrleistungen 1987/88, Methode und Ergebnisse einer repräsentativen Halterbefragung, Internationales Verkehrswesen, Heft 1, 1990, S. 24-29.
- CARRE, J.-R., Les jeunes et l'accès à l'automobile. Actes du colloque sur l'éducation et la formation, Colloque national Nevers, 30.-31.1.1989, S. 43-56.
- CARRE, J.-R., E. ZUCKER, Mortalité et Morbidité violentes dans la Population des Jeunes de 15 à 24 Ans. Accidents de la route et suicides: Des Causes évitables. Haut Conseil de la Population et de la Famille, Paris 1/89.
- CERWENKA, P., U. MATTHES, St. ROMMERSKIRCHEN, Abschätzung der langfristigen Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr, Bericht zum Forschungsprojekt 8508 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Bergisch-Gladbach, Mai 1988.
- COHEN, A.S., H.T. ZWAHLEN, Blicktechnik in Kurven, bfu-Report 13, Bern 1989.
- DEUTSCHS SHELL AG, Grenzen der Motorisierung in Sicht, Shell-Prognose des Pkw-Bestandes bis zum Jahre 2010, Hamburg, September 1989.
- ELLINGHAUS, D., B. SCHLAG, Alter und Autofahren. UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 11, Köln 1984.
- ELLINGHAUS, D., B. SCHLAG, J. STEINBRECHER, Leistungsfähigkeit und Fahrverhalten älterer Kraftfahrer, Schlußbericht zum Forschungsvorhaben FP 8512 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unveröffentlichter Bericht, Köln 1990.
- ENGELS, K., Die Ermittlung der fahrgruppenspezifischen Unfallbelastung sowie der KFZ-typischen Unfall- und Verletzungsbelastung, Forschungsbericht 7318 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976.

- FIEDLER, J., P. BERNINGHAUS, U. CSERNAK, R. HOPPE, Nächtliche Freizeitmobilität unter besonderer Berücksichtigung von Discothekenbesuchen - sozialwissenschaftliche Analysen und verkehrstechnische Lösungen, in: Disco-Unfälle, (Teil 2), Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Bergisch-Gladbach, Juni 1989.
- GAC, G., Le traitement de series chronologiques d'accidents de la circulation routière: Enseignements de 10 ans d'insecurité. Actes du colloque sur l'education et la formation, Colloque national Nevers, 30.-31.1.1989, S. 163-207.
- GEIGER, R., H.D. UTZELMANN, PKW-Führerschein ab 17 Jahren? Zeitschrift für Verkehrssicherheit I/1989 Heft 1, S. 2-8.
- GOSSIAUX, J.-E., Les Jeunes et l'auto dans la Vallée de la Meuse, INRETS 1988.
- HARTENSTEIN, W., J. SCHULZ-HEISING, Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen, Bonn-Bad-Godesberg, Dezember 1989.
- HAUTZINGER, H., B. TASSAUX, Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 195, Aachen 1989.
- V. HEBENSTREIT, B., Bericht über die Evaluation der Aktion "KÖNNER DURCH ERFAHRUNG", Akademie TÜV Bayern GmbH, München 1988.
- HESS, E., P. BORN, Erfolgskontrolle von Antischleuderkursen. Der Einfluß auf die Unfallbeteiligung am Beispiel der Antischleuderschule Regensdorf, ZH, ASSR, bfu-Report 10, Bern 1987.
- HOFFMANN, H.-J., "Aktion Junge Fahrer", Befragung junger Fahrer 1988, Deutsche Verkehrswacht 1988.
- HUGUENIN, R.D., E. HESS, Driver improvement, bfu-Report 5, Bern 1982.

- KRETSCHMER-BÄUMEL, E., Mann oder Frau: Wer fährt sicherer Auto? In: Aral-Publikationen, Autofahrerinnen, Essen 1988, S. 9-20.
- MARTHIENS, W. + H. SCHULZE, Analyse nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer (Disco-Unfälle), in: Disco-Unfälle, (Teil 1), Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Bergisch-Gladbach, Juni 1989.
- MAYERHOFER, K., CH. SCHERER, U. KALBER-MATTEN, Psychogramm des jugendlichen Autolenkers, bfu-Report 14, Bern 1990.
- MÖLLER, R.D., Fahrerlaubnis auf Probe. Was besagt die Statistik? - Aktuelle Zahlen, Informationen, Erkenntnisse, KBA-Fachbereich Statistik, Beitrag zum Presseseminar des Bundesministers für Verkehr in Flensburg am 1.-3.9.1987.
- ROMMEL, R.C.S., Personality characteristics and attitudes of youthful accident-repeating drivers, Traffic Safety Research Review, 3, 1959, 1, S. 13-14.
- ROTHE, J.P., British Columbia Secondary Students: Lifestyle and Driving Survey, Insurance Corporation of British Columbia, 1986.
- SACHS, W., Unsere Liebe zum Auto: Der Lack ist ab. Psychologie heute, Juni 1984.
- SCHLAG, B., D. ELLINGHAUS, J. STEINBRECHER, Risikobereitschaft junger Fahrer, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 58, Bergisch-Gladbach 1986.
- SCHUMAN, S.H., D. C. PELZ, N.J. EHRlich, M. L. SELZER, Young male drivers, Jama-Journal of the American Medical Association 200, 1967, 12, S. 1026-1030.
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Wiesbaden (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 1988, Wiesbaden 1989.
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Mitteilung für die Presse, 260/89 vom 21.7.1989.

---

STATISTISCHES BUNDESAMT, Mitteilung für die Presse, 267/88 vom 10.8.1988.

UTZELMANN, H.D., Wie verarbeiten Führerscheinneulinge ihre Erfahrung als Kraftfahrer?

in: HUGUENIN, R.D, E. HESS, Driver improvement, bfu-Report 5, Bern 1982, S. 100-106.

VIERBOOM, C., Psychologische Formen des Umgangs mit den neuen Fahrerlaubnisregelungen, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 201, Bereich Unfallforschung, Bergisch-Gladbach 1989.

WEISSBRODT, G., Wie Frauen in den Straßenverkehr hineinwachsen, in: Autofahrerinnen, Aral-Publikationen, Essen 1988, S. 21-35.

WEISSBRODT, G., Fahranfänger im Straßenverkehr, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 70, Bergisch-Gladbach, 1989.

WEISSBRODT, G., Wirksamkeitsuntersuchung zur Fahrerlaubnis auf Probe, (2. Zwischenbericht zum Forschungsprojekt 8311, September 1989), Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach, September 1989.

WILLIAMS, A.F., Nighttime driving and fatal crash involvement of teenagers, Acc. Anal. + Prev. 17, 1985, 1, 1-5.

