



BEIFAHRER

- Eine Untersuchung über die psychologischen und soziologischen Aspekte des Zusammenspiels von Fahrer und Beifahrer –

Dr. Dieter ELLINGHAUS
Prof. Dr. Bernhard SCHLAG

Köln/Hannover
November 2001

INHALTSVERZEICHNIS

<u>VORWORT</u>	9
<u>1 AUFGABENSTELLUNG DER UNTERSUCHUNG</u>	11
<u>2 EINIGE ERKENNTNISSE ZUM ZUSAMMENWIRKEN VON FAHRERN UND MITFAHRERN</u>	13
<u>2.1 Psychologische Aspekte</u>	13
<u>2.1.1 Theorien zur Erklärung möglicher Beifahrereffekte</u>	13
<u>2.1.2 Gespräche zwischen Fahrer und Mitfahrer – eine Gefahr?</u>	16
<u>2.1.3 Erfahrungen zum "Leiden" der Beifahrer</u>	19
<u>2.1.4 Erkenntnisse zum Nutzen von Beifahrern</u>	22
<u>2.2 Die Bedeutung von Rollenkonstellationen</u>	23
<u>2.3 Rechtliche Aspekte</u>	26
<u>3 INFORMATIONEN ZUR BESETZUNG VON PKW</u>	32
<u>3.1 Besetzungszahlen auf Autobahnen, Landstraßen und innerorts</u>	33
<u>3.2 Typische Sitzplatzbelegungen</u>	36
<u>3.3 Häufigkeit von Fahrten in Begleitung</u>	40
<u>4 MITFAHRER UND UNFALLVERWICKLUNG</u>	45
<u>4.1 Erkenntnisse zum Einfluss von Mitfahrern auf das Fahrverhalten</u>	45
<u>4.2 Auswirkungen von Mitfahrern auf das Unfallrisiko</u>	48
<u>4.3 Die Bedeutung situativer Rahmen- oder Randbedingungen</u>	54

4.4 Zahl und Struktur verunglückter Pkw-Fahrer
und Mitfahrer

57

<u>5</u>	<u>DAS ERLEBEN DER MITFAHRSITUATION</u>	65
<u>5.1</u>	<u>Empfindungen als Beifahrer</u>	65
<u>5.1.1</u>	<u>Über die Freuden des Beifahrens</u>	69
<u>5.1.2</u>	<u>Entspanntes Mitfahren</u>	73
<u>5.1.3</u>	<u>Organische Beschwerden</u>	77
<u>5.1.4</u>	<u>Ängste der Beifahrer</u>	82
<u>5.1.5</u>	<u>Einstellungen zu riskanten Fahrmanövern</u>	86
<u>5.2</u>	<u>Präferierte Fahrer und Rollenbezüge</u>	92
<u>5.2.1</u>	<u>Rollenbeziehung und Sicherheitsempfinden</u>	92
<u>5.2.2</u>	<u>Bevorzugte und kritisch bewertete Fahrer</u>	96
<u>5.3</u>	<u>Fahrfunktionale Tätigkeiten des Beifahrers</u>	100
<u>5.3.1</u>	<u>Navigation und Kartenlesen</u>	101
<u>5.3.2</u>	<u>Gerätebedienung</u>	104
<u>5.3.3</u>	<u>Versorgung und Unterstützung des Fahrers</u>	107
<u>5.3.4</u>	<u>Warnung vor Gefahren</u>	110
<u>5.3.5</u>	<u>Umgang mit Vigilanzproblemen des Fahrers</u>	113
<u>5.4</u>	<u>Streit im Auto aus der Beifahrerperspektive</u>	116
<u>5.4.1</u>	<u>Häufigkeit von Streit und Reibereien</u>	116
<u>5.4.2</u>	<u>Auslöser von Streitigkeiten</u>	118
<u>5.5</u>	<u>Direkte Einflussnahme von Mitfahrern auf den Fahrer</u>	125
<u>6</u>	<u>BEIFAHRER AUS DER SICHT DES FAHRERS</u>	131
<u>6.1</u>	<u>Fahrtzwecke und Fahrbedingungen, bei denen Mitfahrer besonders erwünscht sind</u>	132
<u>6.1.1</u>	<u>Fahrtzwecke</u>	132
<u>6.1.2</u>	<u>Fahrorte</u>	135
<u>6.1.3</u>	<u>Tageslicht und Witterung</u>	137
<u>6.2</u>	<u>Beliebte und weniger beliebte Beifahrer</u>	140
<u>6.3</u>	<u>Konflikte mit Beifahrern</u>	142
<u>6.3.1</u>	<u>Unerwünschte Kritik</u>	143
<u>6.3.2</u>	<u>Unerwünschte Reaktionen</u>	144

6.3.3	Unerwünschte Verhaltensweisen	146
6.3.4	Lärm im Auto	147
6.4	Streitigkeiten im Auto	147
6.4.1	Häufigkeit von Streitigkeiten	148
6.4.2	Rollenkonstellationen und Streitigkeiten	150
6.5	Umgang des Fahrers mit Beifahrern	151
6.5.1	Autorität im Auto	152
6.5.2	Protektives und kooperatives Verhalten	153
6.6	Berichteter Einfluss des Beifahrers auf die Regelbefolgung	155
6.6.1	Geschwindigkeitsvorschriften	156
6.6.2	Lichtsignale	162
6.6.3	Überholverbot	164
6.6.4	Schneiden von Kurven und Missachtung der durchgezogenen Mittellinie	166
6.7	Berichteter Einfluss von Beifahrern auf den Fahrstil	168
6.7.1	Der Einfluss von Ehepartnern und Lebensgefährten	169
6.7.2	Der Einfluss von Kindern	171
6.7.3	Der Einfluss älterer Mitfahrer	173
6.8	Wahrgenommene Veränderungen im Fahrverhalten des Autos	176
7	ZUSAMMENFASSUNG IN 30 THESEN	179
7.1	Drei Thesen zu quantitativen Aspekten der Mitfahrer im Pkw	179
7.2	Vier Thesen zur generellen Präferenz des Fahrers bezüglich der Mitfahrt anderer	180
7.3	Drei Thesen zur Beliebtheit von Beifahrern	181
7.4	Sechs Thesen zum Empfinden der Beifahrer	182
7.5	Sechs Thesen zur Kooperation zwischen Fahrer und Beifahrer	184

7.6	Drei Thesen zu Konflikten zwischen Fahrer und Beifahrer	185
7.7	Fünf Thesen zum Einfluss von Beifahrern auf das Unfallrisiko	186
8	EMPFEHLUNGEN FÜR FAHRER UND BEIFAHNER ZUM SICHEREN, KONFLIKTFREIEN UND ANGENEHMEN MITEINANDER	189
8.1	Zehn Empfehlungen für den Fahrer	189
8.2	Zehn Empfehlungen für den Beifahrer	192
9	METHODISCHES VORGEHEN	197
9.1	Sammlung von Basisinformationen und Daten	197
9.2	Empirische Erhebungen	198
	9.2.1 Gruppendiskussionen	198
	9.2.2 Repräsentativbefragung	198
10	LITERATUR	201
	ANHANG	207

VORWORT

Nicht nur der Straßenverkehr, sondern auch die Verkehrssicherheitsforschung unterliegen im Laufe der Zeit einem Wandel. So wie es Trends in der Fahrzeugentwicklung und der Verkehrstechnik gibt, entwickeln sich Schwerpunktthemen, denen zu einem bestimmten Zeitpunkt besondere Aufmerksamkeit entgegengebracht wird.

Ein Thema, das zunehmend in den Blickpunkt der Öffentlichkeit rückt, betrifft den Beifahrer im Auto. Lange Zeit sah man ihn vorwiegend als Objekt, das gefahren wird. Dabei wurde übersehen, dass der Beifahrer auf vielfältige Weise mit dem Fahrer interagiert und dessen Verhalten beeinflusst.

In dieser Situation lag es nahe, den Beifahrer zum Thema einer UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung zu machen, die sich insbesondere den psychologischen und soziologischen Aspekten des Zusammenspiels von Fahrer und Beifahrer widmet.

Um die Aufgabenstellung adäquat bearbeiten zu können, setzt sich das Autorenteam anders als bei den UNIROYAL-Untersuchungen der letzten Jahre, in denen verkehrstechnische Aspekte eine größere Rolle spielten, diesmal aus einem Psychologen und einem Soziologen zusammen.

Unterstützt wurde dieses Team hinsichtlich der juristischen Aspekte, die die Mitfahrt von Passagieren im Auto betreffen, durch Dr. jur. Klaus Seidenstecher. Bei statistischen Fragen, insbesondere bezüglich der Fahrzeugbesetzung und Sitzbelegung, half uns Frau Dr. Ingrid Haas von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Beiden gilt unser herzlicher Dank.

Besonderer Dank gebührt zudem der CONTINENTAL AG, die durch ihre finanzielle Unterstützung die Untersuchung erst ermöglicht hat, und hier möchten wir insbesondere die Herren Burgdorf und Stieger nennen, die durch Tipps und Anregungen zum Gelingen der Untersuchung beigetragen haben.

Schließlich möchten wir uns bei all denen bedanken, die mithelfen, die Ergebnisse dieser Untersuchung einer breiten Öffentlichkeit nahe zu bringen und damit einen Beitrag zu mehr Sicherheit auf unseren Straßen leisten.

Köln, November 2001

Die Autoren

1 AUFGABENSTELLUNG DER UNTERSUCHUNG

In der Verkehrssicherheitsforschung stand der Beifahrer nur selten im Mittelpunkt des Interesses. Sein Verhalten galt als vernachlässigbare Größe, wenn sicherheitsrelevante Aspekte von Fahrstil und Fahrweise des Fahrzeuglenkers diskutiert wurden. Diese Sichtweise war nicht zuletzt Ergebnis der Tatsache, dass der unmittelbare Einfluss des Beifahrers auf alle Fahrhandlungen äußerst begrenzt ist. Entsprechend gering war daher in der Vergangenheit auch die Zahl der Forschungsvorhaben, die sich mit dem Beifahrer als einem Faktor der Verkehrssicherheit beschäftigten. Stattdessen finden sich zahlreiche Untersuchungen, die vor allem das *Leiden* der Beifahrer analysieren (z. B. SCHÖNHAMMER, 1995).

Zwischenzeitlich deutet sich allerdings an, dass die traditionelle Sicht, die im Beifahrer nur einen passiven Begleiter sieht, einer Betrachtung weicht, in der Interaktionsprozesse zwischen Fahrer und Beifahrer zunehmend als bedeutsam für das Verhalten des Fahrers gewertet werden. Man hat erkannt, dass Kommunikation und Interaktion zwischen Fahrzeuginsassen vielfach sicherheitsrelevant sind, wobei die Richtung des Einflusses von der Fahrer/Beifahrer-Konstellation und den Umständen abhängt. Beifahrer können sich insoweit als sicherheitsförderlich oder sicherheitsabträglich erweisen. Dies bedeutet auf der anderen Seite, dass die Anwesenheit von Mit- oder Beifahrern ein bisher relativ wenig beachtetes Sicherheitspotential darstellt.

Vor diesem Hintergrund unternimmt die vorliegende Untersuchung den Versuch, eine Reihe von Fragen zu beantworten, die sich aus der Anwesenheit von Bei- oder Mitfahrern ergeben. Die Verwendung der Begriffe *Beifahrer* und *Mitfahrer* erfolgt dabei synonym. Es ist also nicht so, dass in dieser Untersuchung als Beifahrer nur solche Personen bezeichnet werden, die sich auf dem sogenannten Beifahrersitz neben dem Fahrer befinden, und unter Mitfahrern demgemäß nur Personen auf den Rücksitzen verstanden würden. Eine derartige Unterscheidung würde eine Differenzierung der Passagiere implizieren, die de facto weit weniger bedeutsam ist als etwa Fragen nach der Anzahl der Mitfahrer und deren sozialen Beziehungen zueinander, Punkte, zu denen die Untersuchung eine Vielzahl von Erkenntnissen referiert.

Bevor jedoch im Einzelnen auf Fragen der Fahrzeugbesetzung und deren Auswirkungen auf Fahrverhalten und Unfallrisiko eingegangen wird, liefert die Untersuchung einen Überblick über den derzeitigen Forschungsstand als Einstieg in die Problematik. Zum überwiegenden Teil stützen sich die Ausführungen dabei auf allgemein-psychologische und sozialpsychologisch orientierte Untersuchungen. Die Ergebnisse dieser Analyse liefern bereits einen Einblick in die Zusammenhänge und Folgen von Interaktions- und Kommunikationsprozessen im Auto. Als Ergänzung dieses Hintergrundmaterials dienen zudem Antworten auf Fragen nach der Häufigkeit von Fahrten mit Beifahrern und der Unfallverwicklung von Fahrern, die in Begleitung von Mitfahrern einen Unfall erlitten haben. Die Aussagen zu Besetzungszahlen von Pkw und der Unfallverwicklung von Fahrern, die sich in Begleitung von Mitfahrern befanden, dienen insoweit der Beantwortung der Frage nach dem quantitativen Stellenwert der Begleitung durch Beifahrer, wobei auch Entwicklungstendenzen der letzten zehn Jahre aufgezeigt werden.

Auf der Grundlage der in der Literatur verfügbaren Vorerfahrungen und der aus Statistiken gewonnenen quantitativen Erkenntnisse wendet sich die Untersuchung dann der Frage zu, wie Fahrer und Beifahrer die gemeinsame Fahrt im Auto erleben. Diese Situation, die in der Literatur zum einen als *Schicksalsgemeinschaft*, in der alle Fahrzeuginsassen gemeinschaftlich gefährdet sind, und zusätzlich als *Verhaltensgemeinschaft*¹, in der nur eine begrenzte Zahl an Verhaltensweisen gezeigt werden kann, bezeichnet wird, ist durch eine Vielzahl von Interaktionen und Konflikten gekennzeichnet. Eben diese Beziehungen und Konflikte aufzuzeigen, und dies sowohl aus der Sicht der Beifahrer wie aus der der Fahrer, ist das zentrale Anliegen der vorliegenden Studie. Insoweit behandelt die folgende Untersuchung keineswegs ausschließlich die Probleme von Bei- oder Mitfahrern. Vielmehr gilt es, die wechselseitigen Perspektiven zwischen Fahrer und Beifahrer deutlich zu machen.

Die Untersuchung beschränkt sich dabei ausschließlich auf die Fahrer-Beifahrer-Situation im Pkw, wobei die besondere Situation von Taxifahrten unberücksichtigt bleibt. Nur als Randthema wird zudem das medizinische Problem der Bewegungskrankheit (med.: Nausea), das zahlreiche Beifahrer befällt, behandelt. Schwerpunktmäßig bewegt sich die Untersuchung im Grenzgebiet zwischen Psychologie, Sozialpsychologie und Soziologie, eine Tatsache, die nicht zuletzt durch den entsprechenden professionellen Hintergrund der Autoren geprägt ist.

¹ So etwa: J. A. REISS, Das Unfallrisiko mit Beifahrern, Aachen 1998, S. 2.

2 EINIGE ERKENNTNISSE ZUM ZUSAMMENWIRKEN VON FAHRERN UND MITFAHRERN

Die Darstellung der Ergebnisse beginnt mit einem Blick auf die in der wissenschaftlichen Literatur verfügbaren Erkenntnisse zum Zusammenwirken von Fahrern und Beifahrern. Neben den psychologischen Aspekten, die sich nicht zuletzt mit Fragen der zusätzlichen Belastung oder Ablenkung, die ein Beifahrer für den Fahrer darstellt, beschäftigen, gilt das Interesse dem Einfluss von Rollenkonstellationen, die im Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer von Bedeutung sein können. Risikostudien, auf die im Verlaufe der Untersuchung wiederholt Bezug genommen wird, haben immer wieder gezeigt, wie unterschiedlich die Auswirkungen von Beifahrern sein können, je nachdem, in welcher Rollenbeziehung die Akteure zueinander stehen.

Wie ein roter Faden zieht sich bei allen Betrachtungen die Frage nach dem Einfluss von Beifahrern auf das Unfallrisiko durch die Untersuchung. In dem Maße, in dem Beifahrern ein derartiger Einfluss – sei er positiv oder auch negativ – zugeschrieben wird, stellt sich daher die Frage, ob und in welchem Ausmaß ihnen auch eine rechtliche Verantwortung am Geschehen und ggf. bei Unfällen zugeschrieben werden kann. Auf der Grundlage von Gesetzen und Rechtsprechung zeigt der letzte Abschnitt dieses Kapitels, welche Schwierigkeiten sich für die Justiz bei der angemessenen Würdigung der Rolle von Beifahrern ergeben.

2.1 Psychologische Aspekte

2.1.1 Theorien zur Erklärung möglicher Beifahrereffekte

Woran kann es liegen, dass Beifahrer und Mitfahrer einen – je nach Situation unterschiedlichen – Einfluss auf die Unfallverwicklung eines Fahrers haben können? Um diese Frage zu beantworten, bieten sich eine Reihe psychologischer Theorien an, auf die wir im Folgenden näher eingehen wollen. In einer der ältesten sozialpsychologischen Untersuchungen beobachtete TRIPLETT (1898), dass Menschen viele Aufgaben in Anwesenheit

anderer besser bewältigen als allein – eine Tendenz zur Leistungssteigerung bei Anwesenheit anderer lag als Schlussfolgerung auf der Hand. Da später neben Leistungsverbesserungen auch Leistungsverschlechterungen bei Anwesenheit anderer beobachtet wurden, musste dieser Befund relativiert werden. Hintergrund dieser Beobachtungen ist, wie ZAJONC (1965) zeigte, die Tatsache, dass die Anwesenheit anderer Artgenossen zunächst eine allgemeine Erregungssteigerung bei den Akteuren nach sich zieht. Eine derartige Steigerung hat bei gut gelernten Tätigkeiten zur Folge, dass das Leistungsvermögen bei Anwesenheit anderer steigt. Bei wenig geübten Tätigkeiten kommt es hingegen zu einer Leistungsverschlechterung, da angemessene Reaktionen nicht ausreichend oder gar nicht verfügbar sind. Gilt es, schwierige kognitive Aufgaben in Anwesenheit anderer Personen zu lösen, so kann es zu einem Aufmerksamkeitskonflikt kommen (BECKMANN + STRANG, 1992). Dieser Feststellung liegt eine 1986 von BARON entwickelte Überlegung zugrunde, die unter dem Begriff *Ablenkungs-Konflikt-Theorie* in der Psychologie bekannt geworden ist. Diese Theorie geht davon aus, dass andere Menschen einen Akteur ablenken, und diese Ablenkung zu einem Aufmerksamkeitskonflikt beim Akteur führen kann. Mit diesem Konflikt verbindet sich ein erhöhtes Erregungsniveau, das – wie oben bereits angedeutet – in Abhängigkeit von der Schwierigkeit der Aufgabe, eine Verbesserung oder Verschlechterung der Leistung bewirkt.

Möglicherweise liegt in diesen älteren sozialpsychologischen Befunden eine auch heute noch gültige Erklärung für den unterschiedlichen, teilweise sogar als gegenläufig berichteten Einfluss der Anwesenheit anderer Personen im Pkw auf das Verhalten eines jungen Fahranfängers im Vergleich zu einem geübten Fahrer: Für geübte Fahrer ist die Fahrtätigkeit eine gut gelernte Aufgabe – und für diese sind bei Anwesenheit anderer theoretisch Leistungssteigerungen zu erwarten. Für Fahranfänger handelt es sich hingegen um eine wenig geübte und teilweise noch schlecht beherrschte Tätigkeit – bei Anwesenheit anderer käme es, der Theorie der sozialen Erleichterung (Social Facilitation-Theory) folgend, somit zu einer Leistungsverschlechterung.

Ein anderer Aspekt, der in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle spielen kann, betrifft nicht die reine physische Anwesenheit anderer, sondern die Erwartungen der Akteure hinsichtlich der Bewertung durch andere, im konkreten Fall durch die Mitfahrer. Angst vor Bewertungen durch andere und die Aktualisierung von Wettbewerbsmotiven können eine wichtige Rolle

spielen und das Verhalten des Akteurs – also beispielsweise des Fahrzeuginsassers – beeinflussen. Auch hier gilt, dass die wahrgenommenen Erwartungen, die durch die Anwesenheit anderer hervorgerufen werden, das Antriebsniveau des Individuums steigern und damit in der oben geschilderten Weise beeinflussen. Durch andere Personen – sprich Mitfahrer im Auto – ändert sich jedoch nicht nur das generelle Erregungsniveau des Fahrers. Der *Anderer* zieht auch Aufmerksamkeit auf sich und dies führt zu der Frage, welche Auswirkungen eine derartige geteilte Aufmerksamkeit für das Fahren hat.

Mit eben diesem Aspekt der Aufmerksamkeit beschäftigt sich auch die Theorie der **Selbstaufmerksamkeit** von DUVAL + WICKLUND (1972). Die Autoren gehen davon aus, dass die Selbstaufmerksamkeit eines Menschen in einem bestimmten Augenblick entweder überwiegend auf das Selbst oder überwiegend auf externe Ereignisse gerichtet ist. Führt die Anwesenheit anderer nun unter bestimmten Bedingungen dazu, dass die Aufmerksamkeit vermehrt auf das Selbst konzentriert wird, so hat diese Selbstzentrierung erstens eine Ablenkung zur Folge. Zum Zweiten führt diese Selbstzentrierung dazu, dass interne Standards des Akteurs bedeutsamer werden und die Person versucht, die Diskrepanz zwischen diesen internen Standards und der Realität zu vermindern. Diese Bedeutungszunahme interner Standards kann sich – vor allem wenn sie konform geht mit den wahrgenommenen Erwartungen der anderen – in einem besonders risikobereiten leistungsbewussten Fahrverhalten des Pkw-Führers oder auch in einem rücksichtsvolleren, defensiveren Fahrverhalten äußern. In jedem Fall erlangen die erlernten internen Standards und die wahrgenommenen normativen Erwartungen bei Anwesenheit Anderer höhere Bedeutung.

Die perzipierten Erwartungen Anderer können dabei auch wieder in zwei Richtungen wirken. So ist es denkbar, dass den vermuteten Erwartungen entsprochen wird, auch dies kann moderierend oder anstachelnd auf den Fahrstil wirken, je nach der Person, in deren Begleitung man sich befindet. Wie wir im nächsten Abschnitt hinsichtlich der Bedeutung von Rollenkonstellationen noch zeigen werden, gibt es typische Fahrer-Mitfahrer-Muster, die in die eine oder die andere Richtung wirken. Es ist aber auch möglich, dass begleitende Personen als Verhaltenseinschränkung erlebt werden, und in derartigen Fällen kann es zur **Reaktanz** (BREHM 1966) kommen. Unter Reaktanz versteht man die Tendenz des Menschen, sich gegen Einschränkungen oder Einengungen seiner Freiheit zur Wehr zu setzen. In einem sol-

chen Fall entwickelt sich aus der Tatsache der Begleitung eine Motivation, die eigene Handlungsfreiheit direkt oder indirekt wieder herzustellen. Einflussversuche des Beifahrers, die vom Akteur in dieser Weise als einschränkend erlebt werden, können solche Reaktanzeffekte auslösen.

Bei den bisherigen Betrachtungen haben wir uns ausschließlich mit dem Phänomen der schieren An- und Abwesenheit eines Bei- oder Mitfahrers beschäftigt. Völlig unbeachtet blieb dagegen, was der Beifahrer tut und welche Auswirkungen sich aus seinem Tun ergeben. Einer der wichtigsten Aspekte in diesem Zusammenhang betrifft den verbalen Austausch zwischen Fahrer und Beifahrer. Hierauf geht der folgende Abschnitt näher ein.

2.1.2 Gespräche zwischen Fahrer und Mitfahrer – eine Gefahr?

"Nicht mit dem Fahrer sprechen" heißt es in vielen öffentlichen Verkehrsmitteln. Ob dies auch für die Situation Fahrer-Beifahrer in Pkw gilt, ist eine Frage, die es im Folgenden zu beantworten gilt.

Bei einer Analyse der Auswirkungen von Gesprächen zwischen Fahrer und Mitfahrern ist zwischen zwei Aspekten zu unterscheiden: Zum Ersten bedeutet Sprechen für den Fahrer eine Nebentätigkeit, die Kapazitäten im Gehirn belegt. Zum Zweiten spielen die Inhalte von Gesprächen für das emotionale Befinden des Fahrers eine Rolle. Betrachten wir zunächst das Sprechen als Nebentätigkeit. Hier stellt sich die Frage, ob und inwieweit ein Fahrer in der Lage ist, sich in angemessener Weise gleichzeitig der Fahraufgabe und dem Gespräch mit Beifahrern zu widmen. Grundsätzlich möglich wird dies durch einen Prozess, den man als Aufmerksamkeitsregulation bezeichnet. Hierunter verstehen Psychologen die Regulierung und Steuerung kognitiver und neurophysiologischer Prozesse,

"welche die Aufnahme, Verarbeitung und Nutzung bestimmter Informationen fördern, der Auswahl der individuell bedeutsamen Situationselemente bei gleichzeitiger Dämpfung irrelevanter Eindrücke Nachdruck verleihen, im erforderlichen Fall Aufmerksamkeitswechsel einleiten oder eine längerfristige Konzentration ermöglichen"
(FRÖHLICH, 1993, S. 73).

Beim Sprechen mit Mitfahrern kommt es insoweit zu einer *geteilten* Aufmerksamkeit, bei der ein Teil der Aufmerksamkeit dem Fahren und ein anderer Teil dem Gespräch gewidmet ist. Frühere theoretische Ansätze, die ein *Kapazitätsmodell* bei der Informationsverarbeitung unterstellten, gingen davon aus, dass die Verarbeitung zusätzlicher Informationen, z. B. durch ein Gespräch, zu Lasten der Verarbeitung der übrigen Reize ginge. Jedes Gespräch mit dem Beifahrer würde bei Zugrundelegung dieses Modells stets zu einer Belastung bei der Lösung der Fahraufgabe führen.

Das derzeitige Verständnis hinsichtlich der Verarbeitung von Informationen im menschlichen Gehirn nimmt dagegen mehrere nebeneinander arbeitende unabhängige Verarbeitungsstrukturen an. Geht man von einer derartigen Verarbeitungsstruktur aus, stellt die Unterhaltung mit dem Beifahrer nicht unbedingt eine zusätzliche Belastung für den Fahrer dar. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass die Informationen, die mit der Steuerung des Fahrzeugs und der Wahrnehmung der Verkehrsumwelt zusammenhängen, im Wesentlichen über den optischen Kanal aufgenommen werden. Die Kommunikation zwischen Fahrer und Beifahrer erfolgt dagegen vorrangig mit Hilfe des relativ gering belasteten akustischen Kanals. Insoweit sollte zumindest die Informationsaufnahme verkehrsrelevanter Tatsachen im Normalfall durch die Anwesenheit und das Sprechen eines Beifahrers wenig oder gar nicht gestört sein. Bezüglich der Verarbeitung der aufgenommenen Informationen scheint es so zu sein, dass eine parallele Bearbeitung der Informationen möglich ist. Zumindes deutet das heute vorherrschende Verständnis neuronaler Netze, bei denen zunehmend von integrativen Konzepten ausgegangen wird, darauf hin. Nach diesen Vorstellungen stehen zwar Kapazitätsauslastung und Verarbeitungsgeschwindigkeit in einem reziproken Verhältnis, aber die Stärke der menschlichen Informationsverarbeitung zeigt sich gerade in der strukturellen und funktionalen Parallelität.

Trotz dieser Möglichkeiten paralleler Verarbeitung gilt, dass jede Aufgabe, sei es das Führen eines Fahrzeugs, sei es das Gespräch mit dem Beifahrer, Ressourcen bindet. Hierbei gilt: Je schwieriger eine Aufgabe, desto größer der Ressourcenbedarf. Nun kann der Fahrzeuglenker, der sich in einem Gespräch mit dem Beifahrer befindet, den Ressourcenbedarf durchaus beeinflussen. Er kann beispielsweise langsamer fahren, um die notwendige Ressource zur Bewältigung der Fahraufgabe zu verringern, und genau dieser Effekt zeigt sich in den Messergebnissen zum Geschwindigkeitsverhalten, über die noch berichtet wird. Der Fahrer kann aber auch bei einem An-

wachsen des Schwierigkeitsgrades der Fahraufgabe mit einem Abbruch oder einer Unterbrechung des Gesprächs reagieren. Ein derartiges Verhalten ist im Alltag vielfach beobachtbar, so stellen Fahrer bei Fahrten im dichten Nebel meist ihre Gespräche weitgehend ein.

Allerdings sollte man den Ablenkungseffekt, der von einem Gespräch mit einem Beifahrer ausgeht, auch nicht überschätzen. In einer schwedischen Untersuchung (BRIEM + HEDMANN 1995) wurde deutlich, dass das Bedienen eines Autoradios oder eines Telefons einen größeren ablenkenden Effekt auf das Fahrverhalten hat als Gespräche.

Der zweite Aspekt bei der Analyse des Einflusses von Gesprächen auf das Verhalten des Fahrzeuglenkers betrifft den Inhalt des Austausches und die damit verbundenen Emotionen. Wie weit ein solcher Einfluss reichen kann, wurde den Autoren im Rahmen einer früheren Untersuchung über Falschfahrer auf Autobahnen deutlich: So berichtete einer der verunfallten Falschfahrer – ein Akademiker mittleren Alters – über ein ihn sehr aufwühlendes Gespräch mit einem Beifahrer, das zur Folge hatte, dass er einen Baustellenspurwechsel verpasste und seine Fahrt nach Ende der Baustelle unbeabsichtigt auf der Gegenfahrbahn fortsetzte. Derartige gravierende Einflüsse von Gesprächen auf die Lösung von Fahraufgaben sind sicherlich selten und eher die Ausnahme. Dennoch verdeutlicht das geschilderte Beispiel, welchen Einfluss Gesprächsinhalte auf das Fahrverhalten haben können.

Emotional belastend und damit ablenkend sind verständlicherweise Gespräche, denen ein Streit zugrunde liegt. Dass das Auto durchaus nicht selten der Ort ist, an dem Streitigkeiten ausgetragen werden, wird im Verlaufe der Untersuchung anhand empirischer Daten belegt. Gerade bei emotional belastenden Themen kann das Gespräch mit einem oder mehreren Beifahrern zur Belastung werden. Ob und in welchem Ausmaß dies geschieht, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, so beispielsweise der psychischen Verfassung der Beteiligten, der persönlichen Involviertheit in den Inhalt eines Gesprächs oder auch von den Rollenbeziehungen, in denen Fahrer und Beifahrer sich zueinander befinden. Auf den letztgenannten Punkt geht der folgende Abschnitt näher ein.

Zusammenfassend gilt, dass der Fahrer in der Erledigung seiner Hauptaufgabe, dem Führen des Fahrzeugs, durch ein emotional belastendes Ge-

sprach mit dem Beifahrer und der damit verbundenen Aufmerksamkeitsverlagerung entscheidend gestört werden kann. Insbesondere bei einem hohen Schwierigkeitsgrad der Fahraufgabe kann dies zu erheblichen Problemen und einem Sicherheitsrisiko führen.

2.1.3 Erfahrungen zum "Leiden" der Beifahrer

Die Schwerpunkte der Erforschung der Belastungen, denen ein Beifahrer ausgesetzt ist bzw. denen er sich ausgesetzt fühlt, betreffen zum einen die psychologischen Aspekte, die durch Begriffe wie Angst und Unsicherheit gekennzeichnet sind. Einen anderen Schwerpunkt bilden medizinische Probleme, die mit der Bewegungskrankheit (Nausea) zusammenhängen.

Erstaunlicherweise hat die Angst im Auto eine weitaus geringere Resonanz in der Forschung wie auch in der Entwicklung von Strategien zu deren Bekämpfung gefunden als etwa die Flugangst. Obwohl die statistischen Risiken im Auto deutlich höher sind als im Flugzeug, finden sich zwar Therapieveranstaltungen zum Erlernen des Umgangs mit der Flugangst. Entsprechende Seminare für angstfreies Autofahren zu entwickeln, wie etwa von JESSEN, PRALL + TÖNNIES 1986 vorgeschlagen, sind dagegen nie realisiert worden.

Während der letzten zehn Jahre hat sich SCHÖNHAMMER (1993, 1994, 1995) wiederholt mit den Problemen der Beifahrer auseinandergesetzt. Auch er vertritt u. a. die *Passivitäts-These*, nach der der wesentliche Unterschied zwischen Fahrer und Beifahrer darin besteht, dass der Fahrer über Lenkrad, Gaspedal und Bremse gebietet und somit Einfluss und Kontrolle besitzt. Die Aktiviertheit des Fahrers entspricht seiner Tätigkeit. Dies ist anders beim Beifahrer. Auch dieser befindet sich in einem aktivierten Zustand, er kann jedoch diese Aktiviertheit nicht in Steuerungs- und Regeltätigkeiten oder Aktionen umsetzen. Zudem erhält der Fahrer zahlreiche Rückmeldungen über sein Tun, z. B. durch taktile Empfindungen an Händen und Füßen. Auch hier ist der Beifahrer im Nachteil. Die Passivität des Beifahrers scheint dabei für diejenigen, die selbst eine Fahrerlaubnis besitzen und die über eigene Fahrerfahrungen verfügen, besonders belastend zu sein, und so stellt SCHÖNHAMMER (1995, S. 20) fest, dass "*virtuelle Bremsaktivitäten fast als Synonym für Beifahrerleiden zu sehen sind*". Der Beifahrer

befindet sich insoweit in einem Zustand ungerichteter Erregung, für die es keine geeignete Verwendung gibt. Und so lautet ein Resümee der Untersuchungen von SCHÖNHAMMER, dass das Beifahr-Erleben offenbar zwischen den Polen "*Leiden unter Kontrollentzug*" und "*genussvoller Entlastung*" angesiedelt ist.

Allerdings sollte man sich davor hüten, die aversiven Züge des Beifahr-Erlebens ausschließlich als Folge fehlender Kontrolle zu sehen. Wichtig scheint vielmehr die Verbindung aktualisierter Kontrollgewohnheit bei gleichzeitigem Ausschluss von Kontrolle. Auf diesen Aspekt werden wir im Laufe der Studie näher eingehen, wenn wir die Aussagen von Beifahrern, die selbst Autofahrer sind, mit denen, die keinen Führerschein haben, vergleichen.

Andere Untersuchungen zeigen, dass fehlende Kontrollmöglichkeit nur ein Faktor unter mehreren ist, der das Empfinden bestimmt. So weisen die Befragungsergebnisse von PÖPPING, SCHLAG + WALTER (1999) darauf hin, dass situationale Faktoren einen deutlich größeren Einfluss auf das Erleben des Beifahrers haben als der Faktor der Kontrollüberzeugung. Ein signifikant positiver Einfluss auf das Gefühl der Sicherheit des Beifahrers zeigt sich vor allem für zwei Variablen: das Vertrauen zum Fahrer und die Sicherheitsausstattung des Fahrzeugs. Eine hohe Sicherheitsausstattung des Fahrzeugs vermindert das Gefühl der Angst und erhöht Gefühle der Sicherheit. Geringes Vertrauen zum Fahrer führt hingegen zu einem Gefühl des Ausgeliefertseins und zum Bedürfnis, selbst zu fahren. Für die Bedeutung des Vertrauens zum Fahrer aufseiten des Beifahrers spricht auch eine Schweizer Untersuchung von ZEIER (1979): Beim zweiten Versuchsdurchgang zeigten Beifahrer nach positiver Erfahrung im ersten Versuch signifikant niedrigere psychophysische Belastungswerte als im ersten Durchgang, d. h. Beifahrer lernen sehr schnell, wie sie den Fahrer einzuschätzen haben, und Ängste oder Befürchtungen weichen bei einem positiven Eindruck relativ schnell.

Ein weiterer Aspekt, auf den SCHÖNHAMMER (1995) hinweist, betrifft das unterschiedliche Erleben der Beifahrersituation durch Männer und Frauen. Für Beifahrerinnen scheinen Aspekte der Angst häufiger zu sein. Die psychologischen Reaktionen von Männern zeigen sich eher in Wut und Unmut.

Ein anderes Problem, mit dem Beifahrer häufig konfrontiert sind, betrifft – wie eingangs bereits erwähnt – die Bewegungskrankheit. Über die Ursachen dieser Krankheit liegen eine ganze Reihe von Untersuchungen vor. So bestätigen PROBST, KRAFCZYK, BÜCHELE + BRANDT (1982) auf der Grundlage psychophysischer Untersuchungen an freiwilligen Versuchspersonen auf Autobahn-Teststrecken, dass die Bewegungskrankheit durch alternierende Beschleunigungen (Längs- und Querbewegung) ausgelöst wird und dann besonders stark ist, wenn visuelle Reizkonflikte vorliegen. Diese entstehen etwa bei gleichzeitiger Orientierung auf die Straße und dem Lesen einer Karte oder eines Buches. Nach den von den Autoren gewonnenen Erfahrungen kommt es insbesondere dann zu starker Übelkeit, wenn visuell-vestibuläre Reizkonflikte vorliegen, der Blick auf die Karte also scheinbare Unbewegtheit visuell vorspiegelt und vestibulär etwas anderes, nämlich starke Bewegung empfunden wird. Ähnlich argumentiert REASON (1978) und leitet daraus Hinweise auf Verhaltensmaßnahmen aufseiten des Mitfahrers zur Minimierung des Risikos der Bewegungskrankheit ab. OBORNE (1977) geht dagegen stärker auf ergonomische Möglichkeiten zur Verbesserung des Mitfahrerkomforts ein. Er betont die Rolle von Vibrationen, die einerseits die Bewegungskrankheit und Kopfschmerzen beim Mitfahrer verursachen können, die andererseits aber auch Informationen über den Fahrzeugzustand, die Geschwindigkeit und die Bewegung geben können. Ähnlich argumentieren LEATHERWOOD et al. (1980). Komplexer Lärm und Vibrationen führen zu Diskomfort aufseiten der Mitfahrer.

Die Erfahrung, dass Fahrer nur selten – und wenn, dann vor allem bei extremer Fahrweise – an der Bewegungskrankheit leiden, erklären ROLNICK + LUBOW (1991) mit der Tatsache, dass Fahrer eine bessere Kontrolle über Rotations- und Kopfbewegungen haben. Hier scheint generell zu gelten, dass Personen mit dieser Kontrolle über ihre eigenen Bewegungen, die wiederum davon abhängen, inwieweit Abläufe vorhersehbar sind, weniger Symptome der Bewegungskrankheit zeigen. In welchem Ausmaß Menschen von der Bewegungskrankheit betroffen sind und welche Menschen es im Besonderen trifft, werden wir im Verlaufe der Untersuchung anhand von Befragungsergebnissen noch zeigen.

Von der Bewegungskrankheit sind Beifahrer insbesondere dann bedroht, wenn ein Reizkonflikt vorliegt, also Bewegungsempfinden mit Empfindungen der Unbewegtheit, z. B. beim Kartenlesen, kontrastieren. Diese Krankheit greift also unmittelbar in die Möglichkeiten der aktiven Beteiligung der

Beifahrer an der gemeinsamen Zielerreichung ein und reduziert die Möglichkeiten des Beifahrers, einen entsprechenden Beitrag zu liefern. Gerade dieser Aspekt des *Nutzens* des Beifahrers soll uns im letzten Teil dieses Abschnitts beschäftigen.

2.1.4 Erkenntnisse zum Nutzen von Beifahrern

Beifahrer können den Fahrer auf vielfältige Weise unterstützen und zur gemeinsamen Zielerreichung beitragen. Sie können den Fahrer von Nebenaufgaben entlasten, z. B. durch Navigation, durch die Bedienung des Radios oder durch die Versorgung mit Nahrungs- und Genussmitteln. Welche Aufgaben sie in welcher Häufigkeit im Einzelnen wahrnehmen, werden wir in Kapitel 6 diskutieren. Dass manche der Beifahrertätigkeiten unmittelbar sicherheitsfördernde Wirkung haben, belegen eine Reihe von Studien. Hier zeigte sich, dass Beifahrer bei monotoner Fahrt, also etwa auf der Autobahn, Ermüdungen vorbeugen helfen und konkret auf Gefahren aufmerksam machen. HANKS, DRIGGS, LINDSAY + MERRILL (1999) fanden, dass bei monotoner Fahrt Gespräche mit den Mitfahrern günstige Wirkungen zur Vermeidung der Ermüdung des Fahrers hatten. GSTALTER, FASTENMEIER + GALSTERER untersuchten 1995 differenziert den Nutzen von technischen Navigationshilfen im Vergleich zur Hilfe durch ortskundige Beifahrer. Alle Orientierungshilfen erwiesen sich dabei als günstig in Bezug auf die Streckenlängen, die Fahrtzeit und die Fehleranzahl. Am besten schnitt jedoch die Bedingung *mit Beifahrer* ab, am schlechtesten die Bedingung *Stadtplan*. Ob dieses Ergebnis allerdings auch bei Einbeziehung moderner Navigationssysteme Gültigkeit besitzt, ist zu bezweifeln. Solange die Aufgabenstellung nicht in einer differenzierten Wegfindung besteht, wie etwa bei einer Rallye üblich, sondern es nur um die optimale Streckenwahl zur Erreichung eines Ziels geht, dürften moderne Navigationssysteme – insbesondere solche mit Sprachausgabe – dem Beifahrer zumindest ebenbürtig, möglicherweise sogar überlegen sein. Der Erfolg technischer Hilfen hängt verständlicherweise von der Technikgewöhnung der Fahrer ab, und so wundert es nicht, dass nach Untersuchungen von METKER + FALLBROCK (1994) Beifahrer von älteren Menschen als besonders hilfreich erlebt werden. Ältere schätzen in besonderem Maße die Hilfe des Beifahrers bei der Orientierung auf längeren Fahrten und in unbekanntem Städten sowie bei Kontroll- und War-

tungstätigkeiten. Auch hierzu finden sich im Verlaufe der Untersuchung zusätzliche Erkenntnisse auf empirischer Grundlage.

Ein Extrembeispiel für den funktionalen Beitrag, den Beifahrer bei der gemeinsamen Zielerreichung erbringen können, liefert der Rallyesport. Hier übernehmen die Beifahrer unter anderem durch eine kontinuierliche höchst präzise Vorabinformation zum weiteren Verlauf der Strecke die Aufgabe, dem Fahrer Geschwindigkeiten zu ermöglichen, die er aufgrund einer rein optischen Wahrnehmung der Strecke nicht erreichen könnte. Anders betrachtet ersetzt der Beifahrer in dieser Situation die Erinnerung des Fahrers, die er haben würde, wenn er die Strecke perfekt kennen würde. Im Falle des Rallyesports kommt es tatsächlich zu einer Symbiose von Fahrer und Beifahrer, bei der die Fahrzeugbesatzung gemeinsam über Erfolg oder Misserfolg entscheidet.

Ob ein Beifahrer eine Hilfe für den Fahrer darstellt oder nicht, hängt nicht nur von dessen physischer Konstitution und der möglichen Belastung durch die Bewegungskrankheit ab. Eine wichtige Rolle spielt auch die Frage, in welcher Beziehung er zum Fahrer steht, und ob diese Beziehung eher zum harmonischen Miteinander oder zum konfliktgeladenen Gegeneinander tendiert. Insoweit können die Rollenkonstellationen, in denen sich Fahrer und Beifahrer zueinander befinden, von erheblicher Bedeutung für den *Nutzen* des Beifahrers sein. Wie sich unterschiedliche Rollenkonstellationen im Einzelnen auswirken können, beschreibt der folgende Abschnitt.

2.2 Die Bedeutung von Rollenkonstellationen

Die Mitfahrt im Auto bringt zwangsläufig Personen in eine Situation der räumlichen Zuordnung und Nähe, die sich deutlich von anderen Alltagssituationen unterscheidet. Fahrer und Mitfahrer sind gleichermaßen gefährdet, eine Tatsache, die manche Autoren von einer *Schicksalsgemeinschaft* sprechen lässt (z. B. REISS, 1998). Dabei galt der Beifahrersitz früher mehr noch als heute als besonders gefährdeter Platz. Von *Todessitz* war die Rede. Erst der Sicherheitsgurt und der Airbag haben den Beifahrersitz zumindest weitgehend von diesem negativen Image befreit.

Bedeutsam für das Rollenverhältnis zwischen Fahrer und Beifahrer in Bezug auf die Schicksalsgemeinschaft ist die Tatsache, dass der Fahrer das Schicksal aller Insassen durch seine Fahrweise nachhaltig beeinflusst, wogegen Beifahrer eher zu einer passiven Erduldung verurteilt sind. Diese Tatsache erweist sich als Auslöser von Konflikten, auf die wir im Laufe dieser Untersuchung noch zu sprechen kommen werden.

Es ist aber nicht nur das gemeinsame Risiko, dass die Situation zwischen Fahrer und Beifahrer prägt. Hinzu kommen Rahmenbedingungen, die im Vergleich zu sonstigen Alltagsinteraktionen eher ungewöhnlich sind. Hierzu zählt beispielsweise die Tatsache, dass sich Fahrer und Beifahrer während der gesamten Fahrzeit in relativ enger räumlicher Nähe zueinander befinden. Zwar gibt es andere Situationen erzwungener Nähe, so zum Beispiel in öffentlichen Verkehrsmitteln oder an allen Orten, an denen viele Menschen gleichzeitig etwas tun, z. B. in Kaufhäusern, Stadien o. ä. Derartigen Situationen fehlt aber die im Auto gleichzeitig anzutreffende Intimität. Das Auto schafft eine deutliche Differenzierung zwischen dem *Innen* und dem *Außen*. Hierzu sei angemerkt, dass eine derartige Kontrastierung zwischen einem *Wir* im Fahrzeug und den *Anderen* außerhalb des Fahrzeugs ein guter Nährboden für Konfrontation ist. Derartige Konfrontationen mit denen außen haben dabei nicht zuletzt die Funktion, nach innen ein verstärktes Gruppengefühl zu schaffen.

REISS (a. a. O., S. 4) weist in diesem Zusammenhang zum einen auf das Entstehen eines Kommunikationszwanges hin. Gleichzeitig erinnert er daran, dass Mitfahrer auch als Gast, und zwar als *Fahrgast* erlebt werden. Aus diesem Verständnis erwachsen Anforderungen, die sowohl den Gast wie auch den Gastgeber betreffen.

Erschwert werden die Beziehungen zwischen Fahrer und Fahrgast allerdings durch die Tatsache, dass die Rahmenbedingungen für Kommunikation einige Besonderheiten aufweisen, die in anderen Alltagssituationen nicht anzutreffen sind. Die räumliche Zuordnung des parallelen Sitzens, der erschwerte Blickkontakt, die erhebliche Störung durch Fahrgeräusche und nicht zuletzt die Tatsache, dass der Fahrer vorrangig mit der Fahraufgabe befasst ist oder dies zumindest sein sollte, schaffen eine schwierige Situation.

Hinzu kommt, dass dem Fahrzeugführer als dem verantwortlichen Lenker ein gewisser Status zuwächst, der ihn unabhängig von sonstigen Statusbeziehungen zu den Fahrzeuginsassen im Sinne von HOFSTÄTTER (1957) zum Aufgabenführer werden lässt. HOFSTÄTTER unterscheidet bei Gruppen und bei auf Leistungen ausgerichteten Organisationen unterschiedliche Typen der Gruppenführung. Zum einen handelt es sich hierbei um den die Leistung der Gruppe voranbringenden *Aufgabenführer*, zum anderen um den das sozial-emotionale Klima betonenden *emotionalen Führer*. Konflikte können sich in einem Fahrzeug beispielsweise dann ergeben, wenn der Fahrer als momentaner *Aufgabenführer* in seinem sozialen Rang unterhalb des Ranges anderer Insassen steht, so z. B. wenn Sohn oder Tochter mit den Eltern, oder wenn Personen mit ihren Vorgesetzten fahren.

Die letztgenannten Situationen mögen Beispiele dafür sein, in denen der Fahrer zwar die Herrschaft über das Fahrzeug, nicht aber über das emotionale Klima im Fahrzeug hat. Ähnlich kann es sich bei der Mitnahme von Gleichaltrigen verhalten, auch hier können Spannungsverhältnisse entstehen. Das mit mehreren Personen besetzte Fahrzeug ist insoweit als ein dynamisches Soziosystem auf Rädern zu verstehen, in dem die sozialen Beziehungen einen bedeutsamen Einfluss auf das Fahren und möglicherweise auf das Auftreten von Fahrfehlern haben können.

Eine besondere Problematik ergibt sich in diesem Zusammenhang insbesondere für junge Fahrer. Nicht nur müssen diese nach und nach in die Rolle des *Aufgabenführers* erst hineinwachsen, vielfach nutzen sie das Fahrzeug auch demonstrativ als Ausdrucksmittel zum Unterstreichen der eigenen sozialen Position. Zudem wächst die Tendenz zu risikoreicherem Fahrverhalten, wenn der Fahrer versucht, gewissen Rollenerwartungen hinsichtlich seines Fahrstils zu entsprechen. In einer derartigen Situation gerät er leicht in Gefahr, über seine Verhältnisse zu fahren. Wie groß der Druck dabei werden kann, konnte einer der Autoren bei Testfahrten, die eine Discoheimfahrt simulierten, in Begleitung von vier Jugendlichen im Auto hautnah erleben.

Studien, die die Beziehungen von Fahrer und Mitfahrern systematisch analysieren, basieren in aller Regel auf Befragungen, da Verkehrsbeobachtungen hierzu keine verlässlichen Informationen liefern können. Und so stützen sich auch die im Verlaufe dieser Untersuchung berichteten Einflüsse auf Befragungsdaten. Der Nachteil dieses Vorgehens liegt darin, dass die ver-

balen Bekundungen nicht zu harten Fakten, wie sie Fahrparameter darstellen, in Beziehung gesetzt werden können.

Eine der Befragungen, die sich intensiv mit den Effekten von Mitfahrern in unterschiedlichen Rollenbezügen auseinandergesetzt hat, ist die von ROLLS, HALL, INGHAM + McDONALD aus dem Jahre 1991. Diese Untersuchung zeigt auf der einen Seite die positiven Einflüsse von Eltern, Partnern und Kindern in Richtung sichereren Fahrens und auf der anderen Seite den Einfluss von gleichaltrigen Freunden, die in Richtung weniger sicheres und riskanteres Fahrverhalten weisen. Allerdings spielt das Alter der Fahrer in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle. Etwa 50 % der befragten jungen Fahrer berichteten von sich einen besseren Fahrstil, wenn die Eltern im Fahrzeug sind; dies galt aber nur für ca. 30 % der älteren Fahrer. Wie sich das Verhalten der Fahrer nach eigenem Bekunden in Begleitung unterschiedlicher Personen ändert, wird im Laufe der Untersuchung auf der Grundlage aktueller Befragungsdaten beschrieben. Hier werden wir auch der Frage nachgehen, ob Männer und Frauen unterschiedlich auf Begleitung in unterschiedlichen Rollenkonstellationen reagieren. In der zitierten Untersuchung von ROLLS u. a. war es im Übrigen so, dass alle außer den jungen Frauen es angenehmer fanden, mit dem Partner zu fahren als mit einem Freund oder einem Kind im Auto.

In einer weiteren Studie von INGHAM (1991) kommt dieser zu dem Ergebnis, dass junge Fahrer mit Freunden deutlich schneller fahren, als wenn sie mit der Familie unterwegs sind. Hier wird deutlich, dass generelle Aussagen über den Einfluss von Bei- oder Mitfahrern auch deshalb scheitern müssen, weil die Auswirkungen von Beifahrern je nach Rollenbeziehung nicht nur in der Intensität, sondern sogar in der Einflussrichtung variieren. Neben risikosenkenden Konstellationen gibt es eben auch risikoerhöhende Konfigurationen.

2.3 Rechtliche Aspekte

Die Tatsache, dass Mitfahrer unter psychologischen und soziologischen Aspekten regelmäßig einen gewissen Einfluss auf den Fahrer und dessen Verhalten ausüben, macht sie unter rechtlichen Aspekten allerdings keineswegs zwingend zu juristisch verantwortlichen Verkehrsteilnehmern.

Nach einhelliger Auffassung in Literatur und Rechtsprechung ist der bloße, passive Mitfahrer **kein** Verkehrsteilnehmer. Dazu wird er erst, wenn er auf einen Verkehrsvorgang unmittelbar einwirkt, z. B. wenn er in den Lenkvor- gang eingreift oder den Fahrer behindert oder ablenkt oder durch Zurufe beeinflusst.

Aber bereits die Frage, ob beispielsweise der Zuruf "*frei*", gedacht als Hinweis auf fehlenden Querverkehr, den Mitfahrer zum Verkehrsteilnehmer macht, ist zweifelhaft. Zwar hat der 3. Zivilsenat des OLG Saarbrücken am 18.03.1966 erklärt:

"Verkehrsteilnehmer ist demnach auch der Fahrgast, welcher aus dem rein passiven Zustand des Gefahrenwerdens heraustritt und die Fahrweise des Führers durch Zurufe, durch Ablenkung seiner Aufmerksamkeit oder in sonstiger Weise beeinflusst".

Vergleichbare Entscheidungen hat es seit diesem Urteil nicht mehr gegeben, so dass bezweifelt werden darf, dass jeder Zuruf oder jede Form der Ablenkung durch den Mitfahrer diesen zum Verkehrsteilnehmer macht.

Die fehlende Verkehrsteilnehmereigenschaft des Mitfahrers gilt im Übrigen auch für den mitfahrenden Halter des Fahrzeugs. Auch dieser ist nach derzeitiger Kommentierung der Rechtsvorschriften als *schlichter* Mitfahrer kein Verkehrsteilnehmer. Dies ist anders, wenn der Halter als Mitfahrer einem erkennbar Fahruntüchtigen die Führung des Fahrzeugs überlässt. Dasselbe gilt, wenn er Verkehrsverstöße des Fahrers wahrnimmt und es unterlässt, diesen zur Unterlassung aufzufordern oder hindernd einzugreifen. Dann macht sich der mitfahrende Halter eines Verstoßes nach § 1 StVO schuldig, wenn der Fahrer andere gefährdet (Heidelberger Kommentar, § 1 StVO, Rd. Nr. 8).

Wird für einen Mitfahrer die Verkehrsteilnehmereigenschaft im Falle eines Schadenfalls oder Unfalls bejaht, kann durchaus ein Mitverschulden des Mitfahrers in Betracht kommen, das entsprechende zivilrechtliche Konsequenzen für ihn hat. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Beifahrer unmittelbar in die Fahrzeugführung eingreift. § 315 b StGB bedroht mit Strafe ganz allgemein denjenigen, der

"die Sicherheit des Straßenverkehrs dadurch beeinträchtigt, dass er
1. Anlagen oder Fahrzeuge zerstört, beschädigt oder beseitigt,

2. *Hindernisse bereitet oder*
3. *einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt, und dadurch Leib oder Leben eines anderen Menschen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet...*"

Ein Beifahrer kann sich hiernach gemäß Punkt 3 des oben zitierten Gesetzes strafbar machen. Bejaht wird eine solche Strafbarkeit aber nur, wenn der Mitfahrer eine grobe Einwirkung von einigem Gewicht und von besonderer Gefährlichkeit ausübt. In einem am 19.01.1978 beim OLG Karlsruhe behandelten Fall, bei dem eine Mitfahrerin bei 40-50 km/h den Zündschlüssel abgezogen hatte, und die durch die einrastende Lenkradsperre verursachte völlige Unmöglichkeit des Lenkens zu einem Unfall geführt hatte, gilt in der Rechtsprechung als Beispiel für eine Einwirkung besonderer Gefährlichkeit. Und auch das Betätigen der Handbremse durch den Beifahrer, das zu einem Unfall führt – so geschehen in Overath bei Köln im Mai 2001 – führt zur Sicherstellung des Führerscheins des Beifahrers und zu Ermittlungen wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr. Greift der Beifahrer dagegen nur kurz in die Lenkung, um zu verhindern, dass in eine bestimmte Richtung gefahren wird, oder um eine vermeintliche Gefahr abzuwenden, wird dies nicht als Straftat nach § 315 b StGB gewertet. Es ist allerdings möglich, dass derartige Verhaltensweisen als Verstöße gegen § 1 StVO betrachtet und dementsprechend sanktioniert werden.

Verantwortlichkeiten seitens der Mitfahrer können sich auch für den Fall ergeben, dass der Fahrer wegen Trunkenheit nicht fahrtüchtig ist. Zwar gilt generell, dass Täter nur der Führer eines Kraftfahrzeugs sein kann. Mitfahrer kommen jedoch als Teilnehmer als Anstifter oder Gehilfe in Betracht. Strafbar macht sich der Mitfahrer aber nur, wenn es sich um *vorsätzliches* Verhalten handelt; fahrlässige Teilnahme ist insoweit nicht strafbar. Auch hier gilt es aber wieder die Regeln den Halter betreffend zu beachten: Der Halter, der sein Fahrzeug fahrlässig einem verkehrsunsicheren Fahrer überlässt, handelt ordnungswidrig. Aber auch der, der – ohne Halter zu sein – Verfügungsmacht über ein Fahrzeug hat und als Mitfahrer einem erkennbar Fahruntüchtigen die Führung überlässt, verletzt die §§ 1 StVO und 24 StVG, wenn der Fahrer andere gefährdet. Ein weiterer wichtiger Punkt im Zusammenhang mit alkoholisierten Fahrern ist die Entscheidung eines Urteils, das besagt:

"Wer angetrunkene Kraftfahrer zur Fahrt überredet, ist für den Tod eines anderen verantwortlich, den der Fahrer in seiner Fahrunsicherheit verursacht." (JAGUSCH, S. 1.082)

Ein wichtiger Aspekt, den es im Falle eines Unfalls zu bedenken gilt, betrifft das Verbot, sich vom Unfallort zu entfernen. Nach § 142 StGB wird derjenige Unfallbeteiligte bestraft, der sich vom Unfallort entfernt. Gemäß Abs. 5 des § 142 StGB ist *Unfallbeteiligter* jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann. Für den passiven Mitfahrer wird dies in der Regel nicht angenommen, er gilt insoweit nicht als Unfallbeteiligter. Dies ist anders, wenn es sich bei dem Mitfahrer um den Halter handelt. Allerdings ist die Rechtsauffassung in diesem Punkt kontrovers. So gilt auf der Grundlage einer BGH-Entscheidung, dass allein die abstrakte Möglichkeit, dass der als Beifahrer mitfahrende Ehegatte oder Halter die Fahrweise beeinflusst haben kann, als Begründung für eine Verkehrsteilnehmerschaft des Mitfahrers (BGH, NJW 1960, 2060). An anderer Stelle wird formuliert, dass Mitfahrer Unfallbeteiligte im Sinne des § 142 Abs. 5 StGB sind, wenn deren Beteiligung nicht eindeutig auszuschließen sei. Andere wie beispielsweise JAGUSCH meinen, dies sei zu weitgehend. Auch im Heidelberger Kommentar (§ 142 StGB, Rd. Nr. 48) wird diese Rechtsprechung zutreffend als *merkwürdig* bezeichnet.

Neben den straf- und verkehrsrechtlichen Beziehungen zwischen Fahrer und Beifahrer finden sich zusätzlich solche zivilrechtlicher Art, auf die wir an dieser Stelle nicht näher eingehen wollen. Es sei nur darauf hingewiesen, dass selbstverständlich Bei- oder Mitfahrer Schadenersatzansprüche gegen den Fahrer haben, wenn dieser durch schuldhaftes oder fahrlässiges Verhalten eine Schädigung verursacht.

Auf der anderen Seite reduziert sich dieser Anspruch, wenn Mitfahrer als mitverantwortlich für das Geschehen angesehen werden. Bei einem vom Gericht konstatierten *Höchstmaß an Leichtfertigkeit* des Mitfahrers versagen die Gerichte dem Mitfahrer sogar jeden Schadenersatz.

Betrachtet man den Umgang mit Mitfahrern in der Rechtsprechung ganz allgemein, wird deutlich, dass die Jurisprudenz die aus der Psychologie und Sozialpsychologie über den Einfluss von Mitfahrern auf das Fahrverhalten gewonnenen Erkenntnisse nur begrenzt zur Kenntnis genommen hat. Dies ist jedoch nicht als Vorwurf zu verstehen, sondern vielmehr das Ergebnis

der Komplexität der Zusammenhänge und der bis heute keineswegs abgeschlossenen Forschung zum Zusammenspiel zwischen Fahrer und Beifahrer und dem Fehlen einer in sich stimmigen Theorie.

3 INFORMATIONEN ZUR BESETZUNG VON PKW

Um die Bedeutung der Sicherheitsprobleme, die sich durch bzw. für Mit- und Beifahrer ergeben, abschätzen zu können, gilt es, in einem ersten Schritt eine Antwort auf die Frage zu finden, in welchem Ausmaß Mit- oder Beifahrer in Pkws anzutreffen sind. Die Antwort ist nicht nur für die Gewichtung der Probleme, auf die wir in dieser Untersuchung eingehen, und insbesondere für die Unfallbeteiligung von Mitfahrern von entscheidender Bedeutung. Auch unter verkehrsökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten spielen derartige Zahlen eine wichtige Rolle, stützt sich doch ein Großteil der ökologischen Kritik am Autoverkehr auf den Aspekt, dass vielfach ein großes und wenig umweltfreundliches Transportgefäß, nämlich das Auto, nur einen einzigen Fahrgast, und zwar den Fahrer, transportiere. Inwieweit diese Kritik berechtigt ist, zeigen die in Abschnitt 3.1 dieses Kapitels berichteten Besetzungszahlen von Pkw.

Der zweite Aspekt, der insbesondere für die Unfallfolgen bei Mitfahrern von Bedeutung ist, betrifft die Sitzplatzbelegung. Wenngleich die Alltagserfahrung lehrt, dass Beifahrer im Regelfall auf dem vorderen Sitz neben dem Fahrer Platz nehmen, ist es dennoch wichtig zu sehen, in welchem Umfang welche Sitze durch Erwachsene und Kinder besetzt sind. Vornehmlich auf der Grundlage von Beobachtungsdaten der Bundesanstalt für Straßenwesen gibt Abschnitt 3.2 hierüber Auskunft.

Dass die Besetzung von Pkw nicht zuletzt davon abhängt, welchem Zweck eine Fahrt dient, ist eine Binsenwahrheit. Auf die Konsequenzen unterschiedlicher Fahrtzwecke und Fahrsituationen auf die Fahrzeugbesetzung und die jeweiligen spezifischen Probleme gehen wir daher in Abschnitt 3.3 ein. Dabei ist es verständlicherweise nicht möglich, die gesamte Vielfalt von Fahrtzwecken und deren Einflüsse auf die Fahrzeugbesetzung darzustellen. Stattdessen kann an dieser Stelle nur über ausgewählte, in der Regel besonders problematische Situationen berichtet werden.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Datenlage für die in diesem Kapitel diskutierten Inhalte sehr begrenzt ist, müssen sich die Ausführungen auf ausgewählte Aspekte beschränken. Zusätzliche systematische Zählungen, z. B. zu Besetzungszahlen bei Nacht oder zu Alters- und Geschlechtsvertei-

lungen zwischen Fahrern und Mitfahrern konnten im Rahmen der vorliegenden Studie nicht geleistet werden.

3.1 Besetzungszahlen auf Autobahnen, Landstraßen und innerorts

Die im Folgenden berichteten Besetzungszahlen basieren auf Stichproben, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Rahmen der jährlichen Beobachtungen zum Sicherungsverhalten von Pkw-Insassen erhoben wurden. Alle Beobachtungen fanden am Tage statt, so dass an dieser Stelle keine Informationen über Besetzungszahlen bei Nacht geliefert werden können. Da letztere aber insbesondere für junge Fahrer außerordentlich bedeutsam sind, werden wir hierauf in Abschnitt 3.3 eingehen.

Betrachten wir zunächst die Besetzungszahlen von Pkw auf Autobahnen, Landstraßen und innerorts.

Tabelle 1 Besetzung von Pkw in Deutschland 1998/
Autobahn, Landstraße, innerorts*

	Autobahn	Landstraße	Innerorts
Fahrer allein	50,3 %	56,7 %	68,5 %
Fahrer + 1 Mitfahrer	40,8 %	33,8 %	25,3 %
Fahrer + 2 Mitfahrer	5,9 %	6,2 %	4,6 %
Fahrer + 3 Mitfahrer	2,8 %	3,3 %	1,4 %
Fahrer + mehr als 3 Mitfahrer	0,2 %	0,0 %	0,2 %
Beobachtungsfälle:	100,0 % N = 4.800	100,0 % N = 4.794	100,0 % N = 9.000
* QUELLE: Bundesanstalt für Straßenwesen, Auskunft Referat U3			

Tabelle 1 zeigt, dass die Anzahl von Mitfahrern im Auto wesentlich von der Strecke, auf der man sich bewegt, abhängt. Am ehesten finden sich Mitfahrer im Auto auf Autobahnen, also bei Fahrten, die in der Regel über größere Distanzen führen. Etwas geringer ist der Mitfahreranteil auf Landstraßen, also bei Fahrten mittlerer Streckenlänge. Und bei den Fahrten im Innerortsbereich sitzt in zwei von drei Fahrzeugen nur eine Person. Zwei oder mehr Mitfahrer trifft man generell in weniger als 10 % der Fälle. Aus

diesen Verteilungen lassen sich nun durchschnittliche Fahrzeugbesetzungszahlen berechnen. Diese sehen für die drei Straßenbereiche wie folgt aus:

auf der AUTOBAHN	durchschnittlich	1,6	Fahrzeuginsassen
auf der LANDSTRASSE	durchschnittlich	1,6	Fahrzeuginsassen
und INNERORTS	durchschnittlich	1,4	Fahrzeuginsassen

Als Durchschnitt für alle Straßen ergibt sich bei Berücksichtigung der Pkw-Fahrleistung in Abhängigkeit von den Straßenarten ein Gesamtdurchschnitt von 1,5 Personen pro Pkw¹. Geht man nicht von der Zahl der Pkw, sondern von der Verteilung der Insassen auf Fahrer und Beifahrer aus, zeigt sich folgendes Bild:

Tabelle 2 Verteilung der Fahrzeuginsassen auf Fahrer und Mitfahrer/
Autobahn, Landstraße, innerorts*

<i>Anteil</i>	Autobahn	Landstraße	Innerorts
Fahrer	61,7 %	64,1 %	71,7 %
Mitfahrer	38,3 %	35,9 %	28,3 %
Anzahl beobachteter Personen:	100,0 % N = 7.775	100,0 % N = 7.482	100,0 % N = 12.548
* QUELLE: Eigene Berechnungen auf der Grundlage der Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen			

Ein Blick auf die Besetzungszahlen von Pkw früherer Jahre zeigt, dass diese insbesondere auf Autobahnen und Landstraßen eher rückläufig und im Innerortsbereich weitestgehend konstant sind. Die folgende Tabelle 3 belegt dies anhand der Zahlen der Jahre 1991, 1995 und 1998. Hierbei ist einschränkend anzumerken, dass sich die Werte für die Jahre 1991 und 1995 auf das Gebiet der früheren Bundesrepublik beziehen, wogegen die Zahlen von 1998 die Situation in Gesamtdeutschland widerspiegeln.

¹ Die Gewichtung der unterschiedlichen Straßen erfolgte in folgender Weise: Autobahn: Landstraße: Innerorts = 1:1,55:1,28 (lt. Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat U3).

Tabelle 3 Entwicklung der durchschnittlichen Besetzungszahlen von Pkw auf Autobahnen, Landstraßen und innerorts im Verlaufe der 90er Jahre*

<i>Personen pro Pkw</i>	Autobahn	Landstrasse	Innerorts	Gesamt
1991 (West)	1,9	1,8	1,4	1,7
1995 (West)	1,7	1,6	1,4	1,6
1998 (West/Ost)	1,6	1,6	1,4	1,5

* QUELLE: Eigene Berechnungen auf der Grundlage der Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen

Die zunehmende Motorisierung hat zur Folge, dass in der Gesamttendenz Besetzungszahlen in Pkw rückläufig sind. Besonders groß ist der Rückgang auf Autobahnen. Im Innerortsbereich liegt die durchschnittliche Besetzungszahl dagegen während des letzten Jahrzehnts konstant bei 1,4.

Die statistischen Rückgänge in der Besetzungszahl sind vor allem darauf zurückzuführen, dass immer seltener zwei oder mehr Mitfahrer im Auto anzutreffen sind. Dagegen hat der Anteil der Fälle, in denen der Fahrer mit einem einzigen Mitfahrer unterwegs ist, innerorts und auf Landstraßen im Verlaufe der Zeit sogar leicht zugenommen. Noch stärker ist allerdings die Zahl der Fälle gewachsen, in denen der Fahrer allein unterwegs ist. Die folgende Tabelle 4 zeigt dies im zusammenfassenden Überblick für die verschiedenen Straßenarten.

Tabelle 4 Entwicklung der Besetzungszahlen von Pkw in Deutschland von 1991 bis 1998*

		1991 (West)	1995 (West)	1998 (West/Ost)
AUTOBAHN	Fahrer allein	45,0 %	46,8 %	50,3 %
	Fahrer + 1 Mitfahrer	36,2 %	41,0 %	40,8 %
	Fahrer + 2 Mitfahrer	9,2 %	7,5 %	5,9 %
	Fahrer + 3 Mitfahrer	8,5 %	4,4 %	2,8 %
	Fahrer + mehr als 3 Mitfahrer	1,2 %	0,3 %	0,2 %
		100 %	100 %	100 %
LANDSTRASSE	Fahrer allein	51,1 %	55,9 %	56,7 %
	Fahrer + 1 Mitfahrer	32,4 %	32,6 %	33,8 %
	Fahrer + 2 Mitfahrer	8,0 %	7,3 %	6,2 %
	Fahrer + 3 Mitfahrer	6,9 %	3,8 %	3,4 %
	Fahrer + mehr als 3 Mitfahrer	1,5 %	0,4 %	0,0 %
		100 %	100 %	100 %
INNERORTS	Fahrer allein	68,3 %	68,9 %	68,5 %
	Fahrer + 1 Mitfahrer	23,9 %	24,1 %	25,3 %
	Fahrer + 2 Mitfahrer	4,5 %	5,0 %	4,6 %
	Fahrer + 3 Mitfahrer	2,9 %	1,7 %	1,4 %
	Fahrer + mehr als 3 Mitfahrer	0,4 %	0,3 %	0,2 %
		100 %	100 %	100 %
* QUELLE: Bundesanstalt für Straßenwesen, Auskunft Referat U3				

Somit ist Folgendes zusammenfassend festzuhalten: Die Besetzungszahlen und damit die Zahl der Bei- oder Mitfahrer variieren in Abhängigkeit von der Straßenkategorie. Die Besetzungszahlen sind niedriger im Innerortsbereich und auf Landstraßen als auf Autobahnen. Im Verlaufe der letzten Jahre ist der Anteil der Mitfahrer auf Autobahnen und Landstraßen rückläufig, innerorts dagegen konstant.

3.2 Typische Sitzplatzbelegungen

Schon die Alltagserfahrung lehrt, dass der Beifahrersitz neben dem Fahrer der präferierte Platz von Mitfahrern ist. Ein Blick auf Zählungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Sitzplatzbelegung in Pkw aus dem

Jahre 1998 bestätigt dies. Betrachtet man beispielsweise die Sitzbelegung von Bei- und Mitfahrern im Detail, zeigt sich, dass in rund drei Viertel der Fälle, in denen Fahrer nicht allein unterwegs sind, Mitfahrer auf dem Vordersitz neben dem Fahrer anzutreffen sind. Von den im Fond gelegenen Sitzplätzen erweist sich der in Fahrtrichtung rechte Sitz als der beliebtere. Der mittlere Sitz im Fond ist nur selten belegt, dieser Platz wird vornehmlich nur dann genutzt, wenn mehr als vier Personen im Pkw sitzen.

Die folgende Tabelle liefert Informationen über die Sitzverteilung von Bei- und Mitfahrern, getrennt nach Straßenkategorien. Es zeigt sich, dass die beschriebene Bevorzugung des Beifahrersitzes vorn und des rechten Sitzes hinten durchgängig sowohl auf Autobahnen wie auf Landstraßen und im Innerortsverkehr zu beobachten ist. Die Belegung der hinteren Sitze durch Mitfahrer findet in aller Regel nur dann statt, wenn sich mehr als ein Mitfahrer im Auto befindet. Für die Fälle, in denen der Fahrer mit nur einem Beifahrer unterwegs ist, lässt sich aus den Beobachtungen der Bundesanstalt schätzen, befindet sich der Beifahrer in ca. 80-85 % der Fälle vorn auf dem Beifahrersitz, nur 15-20 % der allein mitfahrenden Beifahrer setzen sich nach hinten.

Tabelle 5 Sitzplatzbelegung durch Bei- und Mitfahrer im Pkw in Deutschland 1998

	Autobahn	Landstrasse	Innerorts
Beifahrersitz	78,7 %	74,4 %	73,4 %
Fond links	8,5 %	9,7 %	9,9 %
Fond rechts	12,0 %	15,2 %	14,9 %
Fond Mitte	0,8 %	0,6 %	1,8 %
Beobachtungsfälle Mit-/Beifahrer	100 % N = 2.971	100 % N = 2.712	100 % N = 3.547

Die Entscheidung, ob ein einzelner Beifahrer vorn oder hinten Platz nimmt, hängt vor allem davon ab, ob es sich bei diesem Mitfahrer um ein Kind oder einen Erwachsenen handelt. Bei den 1998 auf Autobahnen, Landstraßen

und innerorts auf dem Beifahrersitz beobachteten 6.958 Personen handelt es sich in 96,3 % der Fälle um Erwachsene, nur 3,7 % waren Kinder¹.

Betrachtet man die Entwicklung der Sitzbelegung durch Beifahrer während des letzten Jahrzehnts, wird deutlich, dass der im vorangehenden Abschnitt beschriebene Rückgang der Besetzungszahlen vor allem zur Folge hat, dass die Zahl der Mitfahrer im Fond abgenommen hat. Die folgende Tabelle 6 zeigt die Entwicklung, getrennt nach Autobahn, Landstraße und Innerortsbereich.

¹ Die Zuordnung der Bundesanstalt für Straßenwesen erfolgt in der Weise, dass als Kinder Personen bis zum Alter von 12 Jahren und als Erwachsene Personen über 12 Jahre gezählt wurden.

Tabelle 6 Entwicklung der Belegung von Mitfahrplätzen in Deutschland von 1991 bis 1998/Straßenarten*

<i>Autobahn</i>	1991	1995	1998
Beifahrersitz vorn	63,3 %	72,8 %	78,7 %
Fond links	14,6 %	12,5 %	8,5 %
Fond rechts	18,3 %	12,8 %	12,0 %
Fond Mitte	3,7 %	1,9 %	0,8 %
	100 %	100 %	100 %
Anzahl beobachteter Mitfahrer	N = 4.713	N = 3.950	N = 2.971
Anzahl beobachteter Pkw	N = 5.572	N = 5.592	N = 4.800
<i>Landstraße</i>	1991	1995	1998
Beifahrersitz vorn	61,6 %	67,6 %	74,4 %
Fond links	13,7 %	15,1 %	9,7 %
Fond rechts	19,9 %	15,2 %	15,2 %
Fond Mitte	4,8 %	2,1 %	0,6 %
	100 %	100 %	100 %
Anzahl beobachteter Mitfahrer	N = 3.606	N = 2.877	N = 2.712
Anzahl beobachteter Pkw	N = 4.790	N = 4.780	N = 4.794
<i>Innerorts</i>	1991	1995	1998
Beifahrersitz vorn	66,7 %	68,8 %	73,4 %
Fond links	11,3 %	13,9 %	9,9 %
Fond rechts	17,6 %	14,2 %	14,9 %
Fond Mitte	4,4 %	3,1 %	1,8 %
	100 %	100 %	100 %
Anzahl beobachteter Mitfahrer	N = 3.627	N = 3.363	N = 3.547
Anzahl beobachteter Pkw	N = 8.397	N = 8.319	N = 9.000
* QUELLE: Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat U 3			

Hiernach betrifft die Diskussion um Beifahrer heute mehr noch als früher vor allem Personen, die auf dem Beifahrersitz neben dem Fahrer sitzen. Die beschriebene Entwicklung hat unmittelbare Konsequenzen für die Verkehrssicherheit, da dieser Platz bei modernen Autos in der Regel sicherheitstechnisch besser ausgestattet ist als Sitze im Fond. Es sei hier nur auf den Beifahrerairbag, Seitenairbag oder die besseren Sitze und Kopfstützen im Bereich der Vordersitze verwiesen. Welchem Risiko die Beifahrer im Falle eines Unfalls ausgesetzt sind, zeigt Kapitel 4, in dem es um die Unfallverwicklung und Unfallfolgen von Bei- und Mitfahrern geht. Bevor wir hierauf näher eingehen, wollen wir im letzten Abschnitt dieses Kapitels

noch einige Hinweise zu den Rahmenbedingungen liefern, unter denen Mitfahrer im Auto anzutreffen sind.

3.3 Häufigkeit von Fahrten in Begleitung

Der erste Abschnitt dieses Kapitels hat bereits deutlich gemacht, dass der Umfang von Fahrten, die in Begleitung absolviert werden, von den Rahmenbedingungen, unter denen eine solche Fahrt stattfindet, beeinflusst ist. Es zeigte sich, dass Fahrten auf der Autobahn und auf Landstraßen häufiger in Begleitung stattfinden als Fahrten in der Stadt.

Damit ist allerdings noch nicht geklärt, wie häufig Menschen überhaupt als Mitfahrer im Auto sitzen bzw. wie oft Fahrer allein oder in Begleitung im Straßenverkehr unterwegs sind. Eben diese Fragen zu beantworten ist das Anliegen dieses Abschnitts, wobei wir zusätzlich untersuchen wollen, bei welchen Fahrtzwecken sich Fahrer in Begleitung von Mitfahrern befinden. Als Datengrundlage der Ausführungen dienen Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage von mehr als 2.500 Befragten in Deutschland, die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung durchgeführt wurde. Hierbei geht es in diesem Abschnitt ausschließlich um jugendliche und erwachsene Mitfahrer ab einem Alter von 14 Jahren. Kinder waren in die Befragung nicht einbezogen und bleiben insoweit unberücksichtigt.

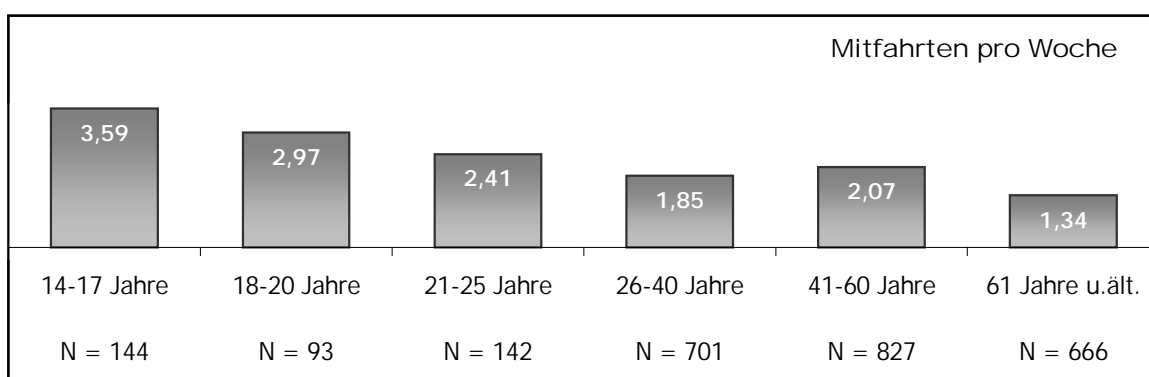
Einen ersten Eindruck von der Häufigkeit, mit der Personen ab 14 Jahren im Auto als Beifahrer anzutreffen sind, gibt Tabelle 7. Es zeigt sich, dass nur eine Minderheit (4 %) mehrmals täglich als Mitfahrer im Auto sitzt, aber für mehr als ein Drittel ist dies zumindest mehrfach pro Woche der Fall. Mehr als ein weiteres Drittel fahren dagegen eher selten als Beifahrer im Auto mit. Für jeden fünften ist die Mitfahrt im Pkw ein seltenes Ereignis, dessen Häufigkeit niedriger ist als einmal pro Jahr. Versucht man, aus den Zahlen der Tabelle einen gewichteten Mittelwert zu bestimmen, ergibt sich im Durchschnitt für Personen ab 14 Jahre ein Anhaltswert von knapp zwei Fahrten pro Woche als Beifahrer.

Tabelle 7 Häufigkeit des Mitfahrens im Auto¹

	Männer	Frauen	Gesamt
Mehrmals täglich	4 %	4 %	4 %
Mehrfach pro Woche	20 %	42 %	31 %
Etwa 1-4 Mal pro Monat	30 %	28 %	29 %
Etwa 1- 10 Mal pro Jahr	23 %	12 %	17 %
Seltener	24 %	14 %	19 %
	100 % N = 1.226	100 % N = 1.353	100 % N = 2.579
1 Die Ergebnisse beziehen sich auf die deutsche Gesamtbevölkerung ab einem Alter von 14 Jahren.			

Der zweite Sachverhalt, auf den Tabelle 7 hinweist, betrifft die Tatsache, dass Frauen relativ häufiger Fahrten als Beifahrer absolvieren als Männer: Für fast die Hälfte der Frauen gilt, dass diese mindestens mehrfach pro Woche auf dem Beifahrersitz eines Autos Platz nehmen. Die Vergleichszahl für die Männer liegt bei nur 24 %. Versucht man, die Häufigkeitsverteilung der Tabelle 7 in eine durchschnittliche Zahl an Fahrten pro Woche umzurechnen, ergibt sich für Frauen ein Wert von rund 2,3 Fahrten pro Woche, der Vergleichswert für Männer liegt mit 1,6 rund ein Drittel niedriger.

Die Tatsache, wie häufig eine Person als Beifahrer im Pkw anzutreffen ist, hängt aber vor allem vom Lebensalter ab. Dabei erweist sich der Einfluss des Faktors Alter als deutlich stärker als der des Geschlechts. Die folgende Darstellung verdeutlicht den Zusammenhang.

Tabelle 8 Anzahl der Fahrten als Mitfahrer im Pkw pro Woche/Alter

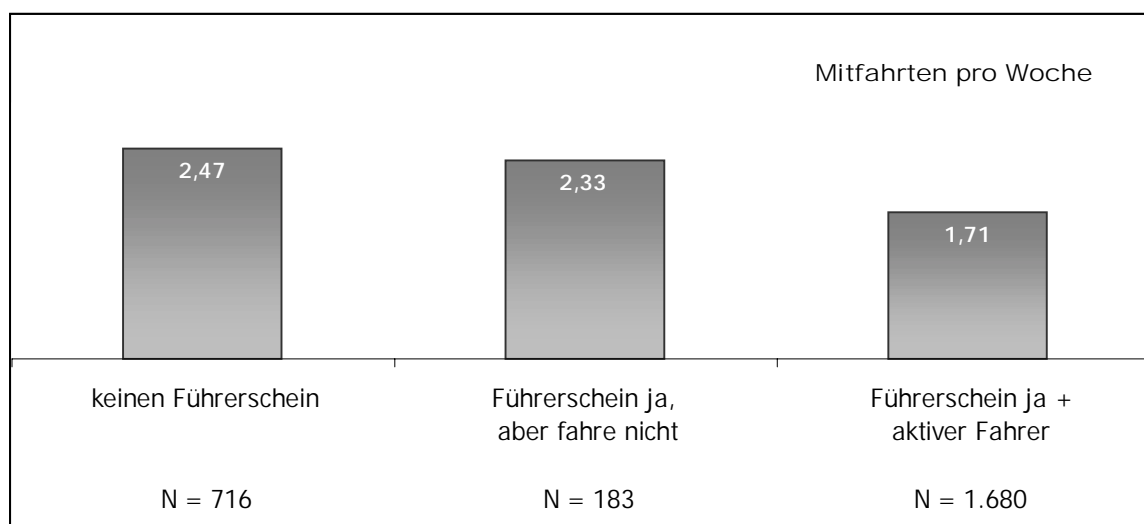
Mit zunehmendem Alter nimmt die Zahl der Mitfahrten deutlich ab. Ein Vergleich der 14- bis 17-Jährigen mit den über 60-Jährigen zeigt fast eine

Drittelerung der Mitfahrten. Der in Tabelle 8 ausgewiesene Trend weist allein für die Altersklasse der 41- bis 60-Jährigen eine Delle aus, die im Wesentlichen dadurch zustande kommt, dass die Zahl der *Selbstfahrer* in der vorangehenden Altersklasse der 26- bis 40-Jährigen besonders hoch ist. Die niedrige Zahl der Mitfahrten in der höchsten Altersklasse spiegelt nicht zuletzt den Rückzug der Senioren aus dem sozialen Leben wider.

Ein Vergleich der Zahlen zwischen der früheren Bundesrepublik und den Ländern der ehemaligen DDR zeigt eine hohe Ähnlichkeit hinsichtlich der Werte. Im Westen berichten die Befragten von durchschnittlich 2,0 Fahrten als Beifahrer pro Woche. Der Vergleichswert in den neuen Ländern liegt bei 1,8.

Neben den demographischen Faktoren wie Geschlecht, Alter und auch Lage des Wohnorts spielt selbstverständlich die Tatsache, ob eine Person den Führerschein besitzt und selbst Auto fährt, eine wesentliche Rolle für die Anzahl der Fahrten als Beifahrer. Es ist zu erwarten, dass Führerscheinbesitzer im Schnitt über weniger Mitfahrten berichten als solche Personen, die gar keine Chance haben, selbst zu fahren. Genau dieses Ergebnis weist die folgende Tabelle aus:

Tabelle 9 Anzahl der Fahrten als Mitfahrer im Pkw pro Woche/Führerscheinbesitz



Es wird allerdings deutlich, dass der Führerscheinbesitz allein nicht die entscheidende Stellgröße für die Häufigkeit von Mitfahrten ist: Personen, die keinen Führerschein besitzen und solche, die zwar den Führerschein besit-

zen, aber nicht selber fahren, unterscheiden sich nur geringfügig in der Zahl der Mitfahrten. Aktive Pkw-Fahrer sind dagegen deutlich seltener als Beifahrer im Pkw anzutreffen als Personen, die nicht selbst Pkw fahren.

Damit ergibt sich zusammenfassend, dass als Mitfahrer im Auto

- häufiger Frauen,
- häufiger jüngere Menschen und
- häufiger Personen, die, obwohl sie die Fahrerlaubnis besitzen, nicht selber fahren,

anzutreffen sind. Diese Aussagen liefern quasi ein Bild aus der Beifahrerperspektive.

Erste Informationen zu der Frage, wie sich die Mitfahrsituation unter quantitativen Aspekten aus dem Blickwinkel der Fahrer darstellt, lieferte bereits der erste Abschnitt dieses Kapitels (3.1). Dort finden sich Zahlen über die durchschnittlichen Besetzungszahlen von Kraftfahrzeugen.

Im Folgenden gehen wir daher der Frage nach, bei welcher Art von Fahrten Mitfahrer in welcher Häufigkeit auftreten. Hierzu wurden die befragten Kraftfahrer gebeten, die Zahl der Fahrten mit dem Auto während der letzten sieben Tage zu rekapitulieren. Dabei zählte jede Fahrt getrennt, Hin- und Rückfahrten zu einem Ziel also als zwei Fahrten. Ergänzend wurde notiert, bei wie vielen der angegebenen Fahrten ein Beifahrer im Auto zugegen war. Aufgegliedert war die Frage in vier Subfragen, in denen zwischen vier verschiedenen Fahrtzwecken unterschieden wurde:

- Alltagstransporte,
- Freizeitfahrten,
- Fahrten zur Schule, Ausbildung oder Arbeit und
- beruflich veranlasste Fahrten.

Im Folgenden geht es nun nicht um die absolute Zahl der Fahrten pro Kategorie, sondern um die Zahl der Fahrer, die entsprechende Fahrten während des relevanten Zeitraums von sieben Tagen durchgeführt haben. Insofern zeigt die folgende Übersicht, wie groß der Anteil derer ist, die entsprechende Fahrten gemacht haben:

Von **1.680** befragten Führerscheinbesitzern, die auch tatsächlich Auto fahren, machten innerhalb einer Woche

- 96,0 % Alltagstransporte,
- 85,2 % Freizeitfahrten,
- 66,9 % Fahrten zur Schule, Ausbildung oder Arbeit,
- 40,6 % beruflich veranlasste Fahrten.

Für jede der berichteten Fahrten wurde – wie bereits erwähnt – in einem zweiten Schritt erhoben, ob diese Fahrt allein oder in Begleitung durchgeführt worden war. Hier ergibt die Auswertung Folgendes:

- Alltagstransporte fanden zu 31 % allein und zu 69 % in Begleitung statt;
- Freizeitfahrten fanden zu 21 % allein und zu 79 % in Begleitung statt;
- Fahrten zur Schule, Ausbildung, Arbeit fanden zu 64 % allein und zu 36 % in Begleitung statt;
- Beruflich veranlasste Fahrten fanden zu 50 % allein und zu 50 % in Begleitung statt.

Damit wird deutlich, dass **Alltagsfahrten** wie etwa solche zum Einkaufen, zum Arzt etc. und mehr noch **Freizeitfahrten**, zu denen auch Wochenendfahrten gehören, typischerweise in Begleitung stattfinden. Dagegen ist es für **Fahrten zur Arbeit** eher typisch, dass diese allein durchgeführt werden. Bei **beruflich veranlassten Fahrten** halten sich Fahrten in Begleitung und Alleinfahrten die Waage.

Damit zeigt sich, dass auch der Fahrtzweck einen wesentlichen Einfluss auf die Tatsache ausübt, ob ein Beifahrer im Auto anzutreffen ist oder nicht.

4 MITFAHRER UND UNFALLVERWICKLUNG

Zwei Aspekte stehen im folgenden Kapitel im Vordergrund: Zum einen geht es um die Frage, welchen Einfluss Mitfahrer auf das Verhalten des Fahrzeuglenkers und das Unfallrisiko haben. Zum anderen soll auf der Grundlage der amtlichen Unfallstatistik deutlich gemacht werden, in welchem Ausmaß Mitfahrer im Pkw zu Opfern bei Verkehrsunfällen werden. Dabei stützen sich die drei ersten Abschnitte dieses Kapitels vornehmlich auf Untersuchungen und Veröffentlichungen der Verkehrssicherheitsforschung. Dem letzten Abschnitt über die Zahl und Struktur verunglückter Fahrzeuglenker und Mitfahrer liegen dagegen aktuelle Daten der amtlichen Verkehrsunfallstatistik zu Grunde.

4.1 Erkenntnisse zum Einfluss von Mitfahrern auf das Fahrverhalten

Eine systematische Analyse des Fahrverhaltens unter dem Einfluss von Beifahrern findet sich bei REISS (1997). Dieser unterscheidet Effekte des Beifahrers bezüglich der Informationsaufnahme und -verarbeitung sowie des Fahrverhaltens, wobei hier insbesondere die Wahl der Geschwindigkeit, das Abstandsverhalten zum Vordermann sowie Spurwechsel und Blinken im Vordergrund des Interesses stehen.

Hinsichtlich der Informationsaufnahme finden sich vornehmlich Untersuchungen zum Blickverhalten und zu Wartezeiten an Kreuzungen sowie zum Abbiegen. Amerikanische Studien (EVANS + WASIELEWSKI, 1983) zeigen, dass Fahrer häufiger nach rechts schauen, wenn ein Beifahrer im Auto sitzt. Diese Zuwendung zum Beifahrer hin bedeutet verständlicherweise eine Ablenkung. In der berühmten Studie *Flirting with Death*, in der EBBESEN + HANEY (1973) das Risikoverhalten von Fahrern an Einmündungen bzw. Kreuzungen beobachteten, ergab sich, dass Fahrer mit Beifahrern länger den Querverkehr bzw. die Situation beobachteten als Alleinfahrer. Ob das längere Verweilen allerdings einen Sicherheitsgewinn bedeutet, ist nicht eindeutig zu klären. Denkbar wäre, dass Fahrer durch Beifahrer abgelenkt werden und eben deshalb mehr Zeit zur Beurteilung der Situation benöti-

gen. In diese Richtung weisen auch die Ergebnisse von CARLSON + COOPER (1974), die zeigen, dass Fahrer mit Beifahrern beim Abbiegen nach links zwar länger warteten, bis sie losfuhren. Die gewählten Lücken bzw. Zeitintervalle waren jedoch nicht größer als bei Alleinfahrern. Auch aus der Tatsache, dass Fahrer mit Beifahrern an STOP-Schildern häufiger vollständig anhalten als Alleinfahrer dies tun – ein Ergebnis, das durch eine Reihe von Studien bestätigt wird – belegt nicht zwangsläufig, dass Beifahrer hier eine sicherheitsfördernde Wirkung haben. Aber auf alle Fälle scheint es so zu sein, dass eventuelle negative Effekte, die aus einer möglichen Ablenkung des Fahrers durch den Beifahrer herrühren können, durch entsprechende Verhaltensweisen des Fahrers kompensiert werden.

In welchem Ausmaß Mitfahrer einzelne Aspekte des Fahrverhaltens der Fahrzeuglenker beeinflussen, soll nun an den Beispielen *Fahrtgeschwindigkeit*, *Abstandswahl* und *Spurwechsel* deutlich gemacht werden. Auch hier stützen wir uns weitgehend auf die Arbeiten von REISS. Die älteste Untersuchung, über die REISS berichtet, stammt aus den USA und liegt mehr als 60 Jahre zurück. Dort wurden auf einem Highway über 600 Fahrzeuge beobachtet, ein Drittel der Fahrzeuge war nur mit dem Fahrer besetzt, in zwei Dritteln fanden sich zusätzlich Mitfahrer. Das Ergebnis der Messungen war eindeutig: Alleinfahrer fuhren mit 74,7 km/h im Schnitt deutlich schneller als Fahrer, die in Begleitung von Mitfahrern unterwegs waren. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der letztgenannten Gruppe lag bei 71,3 km/h.

In einer kanadischen Studie von 1978 stellte BLACK fest, dass die Einhaltung von Geschwindigkeitsvorschriften bei Fahrern mit Mitfahrern deutlich höher ist als bei Alleinfahrern: 82 % der Fahrer mit Beifahrer, aber nur 64 % der Alleinfahrer hielten das vorgeschriebene Limit von ca. 70 km/h ein. Bestätigt wurde die These der langsamer fahrenden Fahrer in Begleitung abermals 1984 in Detroit. Dort wurden mehr als 6.600 frei fahrende Fahrzeuge gemessen. Alleinfahrer fuhren dort 73,9 km/h, Fahrer in Begleitung 71,9 km/h.

Zu einem anderen Ergebnis kommen KRÜGER u. a. in einer Untersuchung, die sich auf Messdaten aus dem Jahre 1990 stützt. Nach deren Beobachtungen ergibt sich, dass *"mit Beifahrer schneller gefahren wird als alleine"* (KRÜGER u. a. 1998, S. 62), wobei Alleinfahrer im Schnitt mit 51 km/h und Fahrer in Begleitung mit 52 km/h gemessen wurden. Die Darstellung der Datengewinnung liefert den Hinweis, dass diese Messwerte im Zuge bzw.

im Umfeld von Radarmessungen der Polizei gewonnen wurden, und so begründen die Autoren dieses den bisherigen Kenntnissen zuwiderlaufende Ergebnis damit,

"dass Alleinfahrer aufmerksamer fahren, die Messstelle mit größerer Wahrscheinlichkeit bemerken und die Geschwindigkeit stärker reduzieren" (REISS, a. a. O., S. 9).

KRÜGER belegt anhand von Daten derjenigen Temposünder, die die Messstelle offensichtlich nicht gesehen haben, dass für diese wiederum die bekannten Erfahrungen gelten, dass Alleinfahrer schneller fahren als solche Fahrer, die sich in Begleitung befinden. Insoweit darf die These, dass Mitfahrer einen dämpfenden Einfluss auf das Geschwindigkeitsverhalten des Fahrers haben, weiter als gesichert gelten.

Zum Einfluss von Mitfahrern auf das **Abstandsverhalten** liegen nur wenige Informationen vor. REISS verweist u. a. auf die Untersuchungen von EVANS + WASIELEWSKI aus dem Jahre 1983. Dort zeigte sich auf der Grundlage von fast 12.000 Beobachtungsfällen, dass Alleinfahrer im Schnitt mit knapperem Abstand fahren als Fahrer mit Beifahrer.

Einflüsse eines Beifahrers lassen sich auch beim **Blinken** z. B. beim Spurwechsel oder beim Abbiegen feststellen. BAXTER u. a. stellten 1990 fest, dass Fahrer mit Beifahrer deutlich seltener blinken, wenn sie die Spur wechseln. Auch die Beobachtungen von KRÜGER u. a. aus dem Jahre 1990 zeigen, dass bei einem Abbiegevorgang an einem STOP-Schild *"mit Beifahrern die Häufigkeit des Nicht- oder Zu-Spät-Blinkens zunimmt"* (KRÜGER u. a., a. a. O., S. 64).

Zusammenfassend ergibt dies, dass Alleinfahrer etwas schneller fahren und etwas dichter auffahren. Dagegen nehmen in Gegenwart von Beifahrern gewisse *Ungenauigkeiten* in der Regelbefolgung zu. Dies zeigt sich beispielsweise im Unterlassen oder sehr späten Blinken bei Abbiegevorgängen.

Inwieweit diese Verhaltensänderungen sicherheitszutraglich oder sicherheitsabträglich sind, lässt sich nicht generell beantworten. Ob beispielsweise die zu beobachtenden Geschwindigkeitssenkungen und Abstandsvergrößerungen die durch Ablenkung verringerte Aufmerksamkeit ausreichend kompensieren oder ob sich gar ein Sicherheitsgewinn ergibt, lässt sich anhand der hier beschriebenen Untersuchungsergebnisse nicht festlegen. Die

verschlechterte Blinkmoral weist dagegen deutlich in Richtung einer verschlechterten Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern und ist insoweit sicherheitsabträglich. Um letztlich den Einfluss von Mitfahrern auf das Unfallrisiko beurteilen zu können, werden im folgenden Abschnitt Erkenntnisse aus verschiedenen Untersuchungen zu dieser Frage zusammengetragen.

4.2 Auswirkungen von Mitfahrern auf das Unfallrisiko

Eine Reihe statistischer Unfallanalysen in der Vergangenheit ging der Frage nach, ob und falls ja, in welcher Richtung und in welchem Ausmaß Mitfahrer einen Einfluss auf das Unfallgeschehen haben. Bedeutsam sind dabei vor allem diejenigen Untersuchungen, die Expositionsdaten wie beispielsweise die Verkehrsbeteiligung einbeziehen, über die eine vergleichende Aussage zum Unfallrisiko mit und ohne Beifahrer möglich wird.

Einen ersten Überblick zu Effekten von Beifahrern auf das Fahrerverhalten gaben BAXTER u. a. (1990). Danach führt die Anwesenheit von Beifahrern und Mitfahrern zu einem weniger riskanten Fahrstil und zu stärkerer Beachtung der Gesetze. Ähnliche Ergebnisse fand auch EVANS (1991). Spätere Forschungen wiesen jedoch darauf hin, dass nicht alle Fahrer von Beifahrern in gleicher Weise beeinflusst werden. Vieles spricht heute dafür, dass junge Fahrer eher mehr Risiken eingehen, wenn sie Mitfahrer haben, und zwar vor allem dann, wenn diese Mitfahrer Gleichaltrige sind (ROLLS u. a., 1991; PARKER u. a., 1992; ROLLS + INGHAM, 1992; ARNETT u. a., 1997). Alle genannten Publikationen leiden in ihrer Aussagekraft aber unter der Tatsache, dass diese Arbeiten keine genauen Schätzungen der Unfallbeteiligungsraten verschiedener Fahrergruppen unter unterschiedlichen Beifahrer-Bedingungen enthalten. Es fehlen Angaben dazu, wie häufig denn in den unterschiedlichen Altersgruppen mit und ohne Beifahrer gefahren wird in Relation zur jeweiligen Unfallbeteiligung. Allenfalls finden sich Hinweise, dass jüngere Fahrer zu einem höheren Anteil begleitet fahren als ältere Fahrer, so etwa bei ROBERTSON (1981) für die USA und bei DRUMMOND + TORPEY (1984) für Australien.

Zwei neuere Veröffentlichungen aus den USA und Kanada versuchen nun, diesen Mangel zu beheben und tatsächliche Schätzungen der Unfallraten

für unterschiedliche Altersgruppen in Abhängigkeit von der Beifahrersituation zu geben. DOHERTY u.a. (1998) analysierten Daten für Ontario (Kanada) aus dem Jahre 1988 zur Unfallbeteiligung im Zusammenhang mit der Anzahl der Mitfahrer und setzten diese Zahlen in Beziehung zu altersgruppenbezogenen Exposure-Schätzungen.

Es zeigten sich zunächst einmal die in allen Industrienationen zu beobachtenden besonders hohen Unfallbeteiligungsraten von jungen Fahrern. Besonders häufig beteiligt waren die 16- bis 19-Jährigen, und zwar vor allem an Wochenenden, nachts und mit Mitfahrern. Ausschließlich auf diese Altersgruppe der 16- bis 19-Jährigen wirkten sich Mitfahrer als negativ für die Sicherheit aus. Dieses Ergebnis gilt für beide Geschlechter. In der Tendenz lagen die Unfallbeteiligungsraten der Fahrer in Begleitung doppelt so hoch wie die der Fahrer, die allein fuhren. Zudem fielen für die 16- bis 19-Jährigen die Unfallbeteiligungsraten mit zwei und mehr Mitfahrern noch einmal signifikant höher aus als für Fahrer mit nur einem Beifahrer. Die höchsten Unfallraten fanden sich für diese Altersgruppe, wenn sie mit Passagieren des Nachts unterwegs waren. Bei allen älteren Fahrergruppen (20 bis 24 und 25 bis 59 Jahre) ergeben sich hingegen keine derartigen negativen Beifahrereffekte.

PREUSSER u. a. untersuchten in den USA für den Zeitraum von 1950 bis 1995 den Einfluss von Mitfahrern auf Unfälle mit Getöteten. Besonderes Augenmerk schenken sie dabei der Frage nach der Verantwortlichkeit für die Unfallentstehung. Die Ergebnisse zeigen, dass die **Anwesenheit von Mitfahrern**

- bei Fahrern im Alter bis zu 24 Jahren mit relativ **mehr** schuldhaft verursachten tödlichen Unfällen verbunden ist;
- bei Fahrern im Alter von 25-29 Jahren ein **neutraler** Faktor ist
- bei Fahrern ab 30 Jahren mit **weniger** schuldhaft verursachten Unfällen verbunden ist.

Das Risiko einer tödlich verlaufenden Unfallbeteiligung erwies sich in dieser Untersuchung besonders hoch für junge Fahrer mit zwei oder mehr ebenfalls jungen Mitfahrern, sowohl tagsüber wie nachts. Deutlich wird daraus ein zusätzliches Risiko bei sehr jungen Fahrern durch ebenfalls junge Beifahrer und Mitfahrer.

In einer Untersuchung über das soziale Umfeld, Alkohol und junge Fahrer, bei der auch die Zahl der Mitfahrer einbezogen wird, stellen KRÜGER u. a. (1998) fest,

"dass insgesamt Beifahrer das Unfallrisiko vermindern, aber... bislang keine umfassende Risikoanalyse des Beifahrereffekts unter Einbeziehung anderer Faktoren vorliegt." (KRÜGER, 1998, S. 14)

Dabei gehen die Autoren für Deutschland im Allgemeinen von einer Verringerung des Unfallrisikos von 15 % aus, wenn ein Beifahrer anwesend ist. Vergleichsgröße ist die Alleinfahrt.

Als Grundlage der positiven Einschätzung des Beifahrereffekts dient den Autoren dabei vor allem der Rückgriff auf eine amerikanische Untersuchung, in der die Autoren CONOLLY, KIMBALL und MOULTON (1989) über eine entsprechende Risikostudie in den USA auf der Basis von Unfallzahlen der siebziger Jahre berichten. Nach den dort gefundenen Ergebnissen war das Unfallrisiko mit **einem** Beifahrer nur halb so groß wie bei einer Alleinfahrt, und mit **zwei oder mehr** Mitfahrern verringerte sich das Unfallrisiko auf etwa ein Drittel gegenüber der Alleinfahrt.

Wenngleich Beifahrer die Fahrsicherheit objektiv beeinträchtigen können, indem sie zum Beispiel die Aufmerksamkeit des Fahrers von der Fahraufgabe ablenken, scheint es so, als würden Fahrer diesen möglichen negativen Effekt in der Regel beispielsweise durch eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit kompensieren.

In welchem Ausmaß dies geschieht, hängt nicht zuletzt vom Fahrer und insbesondere von dessen Alter und von gewissen Rahmenbedingungen ab. Und so liegt die große Bedeutung der Untersuchung von KRÜGER u. a. darin, dass der in anderen Untersuchungen berichtete generelle risikovermindernde Effekt von Mitfahrern sich für junge Fahrer und Fahrerinnen eben nicht bestätigt. Für diese Altersgruppe findet sich kein bedeutsamer Unterschied in der Unfallbeteiligung in Abhängigkeit von der Besetzung des Autos. Kommt Alkohol hinzu, so ist eine Fahrt ab 0,8 Promille mit Beifahrer sogar gefährlicher als die Alleinfahrt, möglicherweise weil Alkohol enthemmend wirkt und die Bereitschaft zum Kompensationsverhalten unter Alkohol nachlässt. Die Erkenntnis, dass es einen positiven Beifahrereffekt auf die Unfallbeteiligung gibt, muss demnach insoweit eingeschränkt werden, als dieser positive Effekt für junge Fahrer und Fahrerinnen nicht gegeben zu

sein scheint, unter bestimmten Bedingungen sogar eine Umkehrung erfährt.

Differenziert analysiert auch REISS (1998) in seiner Dissertation Unfalldaten der Polizei aus Mittelfranken im Hinblick auf das Unfallrisiko mit Beifahrern. Hier war das Unfallrisiko bei Fahrten mit einem Beifahrer um 15 % und mit mehreren Beifahrern um 8 % reduziert. Der schützende Beifahrereffekt erwies sich in diesen Analysen als besonders ausgeprägt, wenn eine Frau fuhr. Und zudem fand der Autor, dass das Unfallrisiko durch Beifahrer nur innerorts (um 32 %) gemindert war, während es außerorts mit Beifahrer um 19 % stieg. Diskutiert wird dieser Befund im Zusammenhang mit der unterschiedlichen Anforderungsstruktur bei Fahrten inner- und außerorts. In den Fahrsimulatorstudien, in denen REISS zu prüfen versuchte, welche Faktoren dafür verantwortlich sind, dass Fahrer mit Beifahrer im allgemeinen weniger Unfälle verursachen, ließ sich ein positiver Beifahrereffekt im Übrigen nicht zeigen.

Die letztgenannten Ergebnisse bedeuten, dass die Auswirkungen von Beifahrern weitaus differenzierter zu sehen sind als ursprünglich angenommen. So erweisen sich die Fahrer/Beifahrer-Konstellationen, etwa die Einflüsse der Geschlechterrollen und auch des Alters der Beteiligten, wie auch vielfältige Rahmen- und Randbedingungen als wichtige Faktoren für Richtung und Intensität des Einflusses von Beifahrern, und man stößt durchaus auf Situationen, in denen sich Beifahrer keineswegs als risikomindernd, sondern sogar als risikoerhöhend auswirken können. Dies zeigt auch ein Aufsatz von SCHLAG + SCHUPP (1998), in dem sich die Autoren mit der Anwesenheit Anderer und dem Unfallrisiko auseinandersetzen. Die Analyse basiert auf Unfalldaten der Kraftfahrtversicherer aus den Jahren 1990-1991. Insgesamt lagen dieser Analyse über 16.000 Pkw/Pkw-Kollisionen zugrunde. Die Berechnung von Risikokennwerten erfolgte auf der Basis der zahlenmäßigen Relation zwischen Unfallverursachern und den anderen Unfallbeteiligten. Dieses Maß hat den Vorteil, dass aus differenzierten Unfalldaten ohne weitere Erhebungen zur Exposition insoweit tatsächliche Risiken berechnet werden können, als vom Verursacher eines Unfalls ein schuldhaftes Fehlverhalten anzunehmen ist, während die Gruppe der Beteiligten als eine zufällige Auswahl aus der gesamten Fahrerpopulation gelten kann.

Die Analyse der Autoren bestätigt die Erfahrung, dass Alleinfahrer regelmäßig ein höheres Unfallverursachungsrisiko aufweisen als Fahrer in Beglei-

tung. Dies wird für fast alle Beifahrerkonstellationen bestätigt. Zusätzlich zeigt sich, dass der Zusammenhang zwischen der Zahl der Pkw-Insassen und der Risikokennwerte in etwa U-förmig ist. Die folgende Darstellung verdeutlicht dies.

Tabelle 10 Risikokennwert/Zahl der Fahrzeuginsassen*

<i>Zahl der Fahrzeuginsassen</i>	RISIKOKENNWERT	
	Ehem. Bundesrepublik	Neue Länder
Fahrer allein	1.22	1.13
Fahrer + 1 Mitfahrer	0.53	0.77
Fahrer + 2 Mitfahrer	0.62	0.88
Fahrer + 3 Mitfahrer	0.69	1.20
Fahrer + 4 Mitfahrer	0.84	2.00
Fahrer + 5 Mitfahrer	1.40	-

* QUELLE: SCHLAG + SCHUPP 1998, a. a. O., S. 69

Beide Zahlenreihen, sowohl für die alten wie die neuen Bundesländer, zeigen diesen U-förmigen Verlauf, wobei gleichzeitig für alle Mitfahrersituationen das generell höhere Risiko zu Beginn der neunziger Jahre in den neuen Bundesländern sichtbar wird. Bedeutsam an den Ergebnissen ist, dass Konstellationen, in denen die Zahl der Mitfahrer groß wird, zu ähnlichen oder sogar höheren Risikowerten führen, wie sie Alleinfahrer aufweisen. Den U-förmigen Zusammenhang zwischen dem Unfallrisiko und der Zahl der Mitfahrer bestätigt auch REISS (S. 19) in der bereits zitierten Arbeit von 1998. Diese generelle Erkenntnis verstellt leicht den Blick auf die Tatsache, dass die Mitfahrerszahl nur ein Kriterium unter vielen ist, die das Unfallrisiko beeinflussen. So erweist es sich beispielsweise als außerordentlich wichtig, wer mit wem als Beifahrer mitfährt. Diese Tatsache lässt sich sehr deutlich anhand der Risikokennwerte für männliche und weibliche Fahrer demonstrieren, die entweder allein fahren oder sich in Begleitung eines männlichen oder eines weiblichen Beifahrers befinden.

Tabelle 11 Risikokennwerte von männlichen und weiblichen Fahrern in Abhängigkeit vom Geschlecht des Beifahrers (alte Bundesländer)*

	Männlicher Fahrer	Weibliche Fahrerin
Allein	1.47	0.67
Mit einem männlichen Beifahrer	0.64	0.39
Mit einer weiblichen Beifahrerin	0.35	0.37

* QUELLE: SCHLAG + SCHUPP 1998, a. a. O., S. 70

Die in der Tabelle 11 ausgewiesenen Risikokennwerte beziehen sich auf Fahrer in den alten Bundesländern. Als erste Erkenntnis verdeutlichen die Zahlen den großen Risikounterschied alleinfahrender Männer und Frauen. Männer weisen ein mehr als doppelt so hohes Risiko aus als Frauen. Ein männlicher Beifahrer senkt das Risiko bei männlichen und weiblichen Fahrern erheblich. Aber noch risikodämpfender ist der Einfluss einer Beifahrerin, vor allem bei männlichen Fahrern. KRÜGER u. a. (1998) bestätigen das Ergebnis, dass Beifahrer für beide Geschlechter als sicherheitserhöhend wirken, gleichzeitig stellen die Autoren allerdings fest, dass

"das Besondere der Interaktion zwischen Geschlecht und Beifahrer darin besteht, dass für Frauen die Zweipersonenfahrt wesentlich protektiver ist als für Männer." (S. 53)

Dass sich dieses Ergebnis nicht mit den oben berichteten Erfahrungen von SCHLAG + SCHUPP deckt, mag in unterschiedlichen Basisdaten begründet sein. Welche Ergebnisvariationen in diesem Zusammenhang anzutreffen sind, verdeutlichen die Ergebnisse von SCHLAG + SCHUPP für die neuen Bundesländer. Dort ergaben die Vergleichsdaten zu Tabelle 11 ein deutlich anderes Bild. Danach erwiesen sich in der Ex-DDR zu Beginn der neunziger Jahre ausschließlich weibliche Beifahrerinnen als nachhaltig risikosenkend. Ein einzelner männlicher Beifahrer steigerte dagegen sowohl bei männlichen wie bei weiblichen Fahrern das Risiko.

Ob und in welchem Umfang die berichteten risikomindernden Auswirkungen von Mitfahrern tatsächlich eintreten oder nicht, hängt nicht nur vom Geschlecht des Fahrzeugführers, sondern auch von dessen Alter ab. KRÜGER u. a. zeigen in ihrer Untersuchung, dass der schützende Beifahrereffekt bei

jungen Fahrern im Alter zwischen 18 und 24 Jahren nicht feststellbar, für Fahrer über 25 dagegen in der beschriebenen U-Form nachweisbar ist.

Alle diese Ergebnisse verdeutlichen nachdrücklich, dass Beifahrereffekte nicht pauschalisierend beurteilt werden dürfen, sondern dass es einer detaillierten Betrachtung der Fahrer-Beifahrerkonstellationen und der jeweiligen Rahmenbedingungen bedarf. Dies zeigt auch der folgende Abschnitt.

4.3 Die Bedeutung situativer Rahmen- oder Randbedingungen

Die Vielfalt möglicher Faktoren, die als Rahmen- oder Randbedingungen beim Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer eine Rolle spielen können, hat zur Folge, dass an dieser Stelle nur ausgewählte Aspekte analysiert werden können. Hierzu gehören zum Beispiel der Zeitpunkt, zu dem eine Fahrt stattfindet oder auch die Ortslage, in der sich ein Fahrer bewegt. Eine weitere bedeutsame Einflussgröße, die einen wesentlichen Schwerpunkt der Arbeit bei KRÜGER u. a. ausmacht, betrifft den Einfluss von Alkohol. Auf alle diese Punkte gehen wir im Folgenden näher ein. Unberücksichtigt bleiben dagegen an dieser Stelle Faktoren, die sich aus den Beziehungen zwischen Fahrer und Beifahrer herleiten. Hierzu liefern die beiden Folgekapitel auf der Basis von Befragungsdaten vielfältige Informationen.

Betrachtet man den zeitlichen Rahmen, ist zunächst einmal festzuhalten, dass Alleinfahrten tagsüber häufiger sind als bei Nacht, Fahrten zu mehreren also bei Nacht zunehmen. Absolut betrachtet dominieren allerdings auch bei Nacht die Alleinfahrten. Diese Aussage gilt sowohl für männliche als auch für weibliche Fahrer wie für alle Altersklassen. Untersucht man das Unfallrisiko in Abhängigkeit von der Zahl der Insassen, getrennt nach der Tageszeit, zeigt sich der bereits mehrfach angesprochene U-förmige Verlauf des Risikos, d. h. Alleinfahrer haben ein höheres Unfallrisiko als Fahrer in Begleitung eines Beifahrers oder einer Beifahrerin. Ist die Zahl der Mitfahrer größer als eins, steigt das Unfallrisiko wieder.

Bezüglich des Einflusses der Tageszeit auf diese Zusammenhänge gilt:

"Die Tageszeit verändert die Effekte der Insassenzahl nicht signifikant... Das Unfallrisiko ist nachts in allen Bedingungen (Beifahrerkon-

stellationen - Anmerkung von uns) erhöht. Zum anderen wirken Beifahrer tags wie nachts in gleicher Weise." (KRÜGER u. a., a. a. O., S. 53)

Nicht nur Tag- und Nachtfahrten unterscheiden sich hinsichtlich der Anteile an Alleinfahrten und Fahrten in Begleitung. Ein ähnlicher Effekt ist feststellbar, wenn man Fahrten an Werktagen mit solchen am Wochenende vergleicht. Am Wochenende ist die Zahl der Fahrten in Begleitung deutlich höher als an Werktagen. Während sich an Werktagen der Anteil der Alleinfahrer, je nach Geschlecht und Altersgruppe im Bereich zwischen 65 % und fast 80 % bewegt (KRÜGER u. a., a. a. O., S. 34), sinkt deren Anteil am Wochenende auf rund 50 %, wobei in einzelnen Altersgruppen noch deutlich seltener allein gefahren wird. Das Alleinfahren ist dementsprechend eher ein Phänomen des Werktages, das des Fahrens in Begleitung eine Sache des Wochenendes. Die Risikoanalyse zeigt, dass eine signifikante Interaktion zwischen Insassenzahl und Wochentag existiert, deren bedeutendstes Ergebnis darin zu sehen ist, dass die Wochenendfahrt mit mehreren Insassen ein geringeres Unfallrisiko zeigt als eine Fahrt zu zweit. An Werktagen findet sich dagegen wieder der U-förmige Verlauf der Risikokurve, der besagt, dass Alleinfahrten und Fahrten mit mehreren Beifahrern riskanter sind als solche mit einem einzigen Mitfahrer. Dass dies am Wochenende nicht gilt und Fahrten mit mehreren Mitfahrern das geringste Risiko aufweisen, dürfte darauf zurückzuführen sein, dass zu diesem Zeitpunkt häufiger Familien unterwegs sind, und dort vor allem Kinder auf den Fahrzeuglenker einen risikosenkenden Einfluss ausüben. Die Frage, welchen unterschiedlichen Einfluss verschiedene Personengruppen auf den Fahrer ausüben, wird uns im Verlaufe dieser Untersuchung noch beschäftigen.

Auf die Frage, ob Beifahrereffekte **innerorts** und **außerorts** die gleiche Ausprägung zeigen, geht REISS (1998, S. 19 ff.) näher ein. Ausgangspunkt der Überlegungen ist die Tatsache, dass die Anforderungen an den Fahrer bei Innerorts- und Außerortsfahrten sehr unterschiedlich sind. Die Analyse zeigt, dass das Unfallrisiko innerorts durch Beifahrer nachhaltig um etwa 32 % gesenkt wird. Für den Außerortsbereich fand REISS dagegen einen Anstieg des Unfallrisikos um ca. 19 %. Der Autor relativiert dieses Ergebnis allerdings mit einem methodischen Hinweis, nach dem die Zahlen zu den Außerortsunfällen mit einem gewissen Fehler behaftet seien. Als überraschend stellt sich bei den Ergebnissen heraus, dass Fahrer mit Beifahrern außerorts bei Geschwindigkeitsunfällen nicht unter-, sondern eher überre-

präsentiert sind, obwohl Beifahrer doch erwiesenermaßen moderierend auf das Geschwindigkeitsverhalten wirken. REISS erklärt diesen vermeintlichen Widerspruch mit dem Hinweis:

"Bei Geschwindigkeitsunfällen treten Fahrer mit Beifahrern relativ häufig auf, und zwar nicht, weil sie zu schnell gefahren sind, sondern weil sie ihre Geschwindigkeit nicht rechtzeitig an die veränderte Verkehrssituation angepasst haben." (REISS, a. a. O., S. 24)

Ohne hier entscheiden zu können, in welchem Ausmaß das Unfallrisiko vom Zusammenspiel von Mitfahrern und Ortslage beeinflusst wird, bleibt festzuhalten, dass der Einfluss von Mitfahrern nicht unabhängig von der Umgebung erfolgt, in der eine Fahrt stattfindet.

Eine weitere Variable, auf die wir in diesem Abschnitt kurz eingehen wollen, betrifft den Faktor **Alkohol**. Generell geht man davon aus, dass Alkoholunfälle sich in einigen wesentlichen Merkmalen von anderen Verkehrsunfällen unterscheiden. Vor allem männliche Fahrer sind in derartige Unfälle verwickelt, und schwerpunktmäßig ereignen sich Alkohol-Unfälle nachts und an Wochenenden. Ein weiterer Aspekt, der für Alkoholunfälle typisch ist, betrifft unmittelbar das Thema dieser Untersuchung, und zwar zeigt sich, dass Alleinfahrer unter den alkoholisierten Fahrern überrepräsentiert sind. Dieses Ergebnis hängt damit zusammen, *"dass unter Alkohol vermehrt allein gefahren wird"* (KRÜGER u. a., a. a. O., S. 49). KRÜGER führt diese Tatsache darauf zurück,

"dass starke Trinker bereits ein restringiertes soziales Umfeld haben und deshalb vermehrt allein trinken und dann auch allein fahren."
(ebenda, S. 49)

In den Fällen, in denen alkoholisierte Fahrer von Beifahrern begleitet werden, hängt deren Einfluss auf das Risiko entscheidend vom Ausmaß der Alkoholisierung des Fahrers ab. Ist der Fahrer nüchtern oder nur mäßig alkoholisiert – in der entsprechenden Analyse bei KRÜGER reicht der Bereich der mäßigen Alkoholisierung bis 0,8 Promille – reduziert ein Beifahrer das Unfallrisiko, und auch mit mehreren Beifahrern liegt das Unfallrisiko niedriger als bei einer Alleinfahrt. Völlig anders fällt dagegen das Ergebnis bei stark alkoholisierten Fahrern mit über 0,8 Promille aus: In einer solchen Situation wirken Beifahrer risikoerhöhend. Dies gilt in besonderem Maße für einen einzelnen Beifahrer. Ist ein stark betrunkenener Fahrer (über 0,8 Promille) mit einem einzelnen Beifahrer unterwegs, ist sein Unfallrisiko

mehr als doppelt so hoch wie wenn er allein unterwegs wäre. Zu erklären ist dieser negative Beifahrereinfluss auf hochgradig alkoholisierte Fahrer möglicherweise zum einen dadurch, dass in derartigen Situationen auch die Beifahrer selbst mehr oder minder stark alkoholisiert sind. Zum anderen erweist sich die reduzierte Wahrnehmung und Informationsverarbeitung von stark alkoholisierten Fahrern gegenüber einer von einem Beifahrer ausgehenden Ablenkung als weniger belastbar.

Am Beispiel des stark alkoholisierten Fahrers wird nochmals deutlich, dass der Einfluss von Beifahrern auf das Unfallrisiko außerordentlich komplex ist, und für eine Beurteilung der Auswirkungen von Mitfahrern die Rahmenbedingungen in die Betrachtung einzubeziehen sind.

Insgesamt zeigen die hier berichteten Ergebnisse, dass man im Prinzip von einem risikodämpfenden Einfluss durch Bei- oder Mitfahrer ausgehen kann. Dies scheint jedoch für einzelne Fahrergruppen, so z. B. für junge Fahrer weniger oder sogar überhaupt nicht zutreffend zu sein. Außerdem finden sich Situationen oder Gegebenheiten, in denen ein risikodämpfender Einfluss von Beifahrern nicht auftritt oder sogar die gegenteilige Wirkung feststellbar ist. Wie eben gezeigt, gilt dies beispielsweise für hochgradig alkoholisierte Fahrer.

Wie oft Beifahrer dabei selbst zu Opfern bei Verkehrsunfällen werden, zeigt der letzte Abschnitt dieses Kapitels.

4.4 Zahl und Struktur verunglückter Pkw-Fahrer und Mitfahrer

Nachdem die vorangehenden Abschnitte einige Hintergründe zum Einfluss von Beifahrern auf das Verhalten der Fahrer und das Unfallrisiko geliefert haben, geht es an dieser Stelle ausschließlich um die Darstellung der quantitativen Aspekte der Unfallverwicklung von Beifahrern. Hierzu greifen wir auf Daten der amtlichen Unfallstatistik zurück, wie sie vom Statistischen Bundesamt auf jährlicher Basis zur Verfügung gestellt werden.

Die amtliche Verkehrsunfallstatistik unterscheidet bei den Unfallopfern zwischen *Beteiligten* und *Fahrzeugbenutzern* (vgl. Statistisches Bundesamt,

Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 1999, S. 11). Entgegen dem allgemeinen Sprachgebrauch versteht die Statistik unter dem Begriff *Beteiligte* an einem Straßenverkehrsunfall ausschließlich Fahrzeugführer oder Fußgänger, die selbst – oder deren Fahrzeug – Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Dagegen zählen verunglückte Mitfahrer explizit **nicht** zu den Unfallbeteiligten (Statistisches Bundesamt, a. a. O., S. 11). Verletzte und unverletzte Fahrzeuginsassen werden dort als *Fahrzeugbenutzer* geführt. Unter dieser Rubrik finden sich somit auch die Mitfahrer, wobei nach der Art des Fahrzeugs, in oder auf dem die Mitfahrt stattgefunden hat, differenziert wird. Diese Daten bilden die Grundlage für die folgenden Ausführungen, in denen Fahrzeuglenker und Mitfahrer im Pkw miteinander verglichen werden.

Hierbei ermöglichen die Daten des Statistischen Bundesamtes Aussagen zu der Verteilung der Unfallopfer nach Alter und Geschlecht sowie nach der Verletzungsschwere und der Ortslage, wo der Unfall stattgefunden hat. Bevor wir auf diese Aspekte im Einzelnen eingehen, soll zunächst anhand einer Zeitreihe von 1985 bis 1999 untersucht werden, ob und ggf. in welchem Umfang sich der Anteil der Mitfahrer als Opfer im Pkw verändert hat. Tabelle 12 liefert die entsprechenden Zahlen. Die Aufstellung beginnt mit dem Jahre 1985, weil das Statistische Bundesamt seit diesem Zeitpunkt eine entsprechende Trennung zwischen *Fahrzeugführern* und *Mitfahrern* ausweist.

Tabelle 12 Verteilung der getöteten Pkw-Insassen auf Fahrzeugführer und Mitfahrer – Die Entwicklung von 1985 bis 1999*

	1985 ¹	1990 ²	1995	1996	1997	1998	1999
Getötete Fahrzeugführer	2.758 65,9 %	4.399 64,7 %	4.092 69,1 %	3.855 68,6 %	3.749 71,4 %	3.331 70,3 %	3.310 71,3 %
Getötete Mitfahrer	1.424 34,1 %	2.395 35,3 %	1.831 30,9 %	1.765 31,4 %	1.500 28,5 %	1.409 29,7 %	1.330 28,7 %
Getötete Insassen insgesamt	4.182 100 %	6.794 100 %	5.923 100 %	5.620 100 %	5.249 100 %	4.740 100 %	4.640 100 %
1	Die Zahlen des Jahres 1985 betreffen die ehemalige Bundesrepublik.						
2	Die Zahlen der Jahre 1990 und folgende betreffen das wiedervereinigte Deutschland.						
*	QUELLE: Statistisches Bundesamt, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle der entsprechenden Jahre						

Zunächst einmal verdeutlicht Tabelle 12 die positive Entwicklung, dass sich die Zahl der getöteten Pkw-Insassen während des letzten Jahrzehnts von 6.794 (1990) um knapp ein Drittel auf 4.640 (1999) verringert hat. Diese Verringerung der Getötetenzahlen ist vor dem Hintergrund einer Zunahme von knapp 17 % der Zahl der Pkw und Kombifahrzeuge von ca. 30 Mio. in 1980 auf 35 Mio. in 1999 zu sehen. Erreicht wurde dieses positive Ergebnis unter anderem durch eine nachhaltige Verbesserung der passiven Sicherheit der Fahrzeuge. Die zunehmende Verbreitung des Airbag in diesem Jahrzehnt mag hierfür als Beispiel dienen.

In Bezug auf unsere Fragestellung, wie sich die Sicherheitssituation für Mitfahrer in Pkw entwickelt hat, könnte Tabelle 12 zu dem Fehlschluss verleiten, dass das letzte Jahrzehnt einen erheblich größeren Sicherheitszuwachs für die Mitfahrer gebracht hätte als für die Fahrer. So hat sich die Zahl der getöteten Fahrer zwischen 1990 und 1999 von 4.399 um knapp 25 % auf 3.310 verringert. Im gleichen Zeitraum ist aber die Zahl der getöteten Mitfahrer von 2.395 um ca. 45 % auf 1.330 gesunken. Dieses Ergebnis ist jedoch vor dem Hintergrund rückläufiger Mitfahrerquoten zu sehen, über die wir bereits in Kapitel 3.1 berichtet haben. Danach hat sich im Verlaufe der neunziger Jahre die durchschnittliche Besetzungszahl der Pkw von 1,7 auf 1,5 verringert. Dies bedeutet, dass die Zahl der Mitfahrer um ca. 28 %¹ abgenommen hat. Damit ist der größere Teil des Rückgangs der Zahl der getöteten Beifahrer darauf zurückzuführen, dass deren Zahl stark abgenommen hat. Der tatsächliche Sicherheitsgewinn fällt dagegen für die Mitfahrer niedriger aus als für die Fahrzeugführer.

Dennoch gilt, wie die Zahlen für das Jahr 1999 belegen, dass Fahrer, auch bei Berücksichtigung der Fahrzeugbesetzungszahlen, tendenziell schwerer verletzt werden als Mitfahrer. So wurden von 216.480 **Pkw-Fahrern**, die als Unfallopfer registriert wurden, 3.310, d. h. 1,5 % getötet. Der Vergleichswert für die **Mitfahrer** liegt für den gleichen Zeitraum bei 1,2 %: Von 108.154 Mitfahrern, die bei einem Unfall verletzt wurden, starben 1.330. Die folgende Tabelle 13 zeigt, dass die höhere Verletzungsschwere auch beim Vergleich der Schwerverletzten sichtbar wird.

¹ Dieser Wert ergibt sich, wenn man davon ausgeht, dass sich in einem fahrenden Pkw immer ein Fahrer befindet, und damit der Durchschnittswert für die Zahl der Beifahrer von 0,7 auf 0,5 zurückgegangen ist. Dieser Rückgang repräsentiert einen Wert von 28,6 %.

Tabelle 13 Verteilung der Verletzungsschwere bei Pkw-Fahrern und Mitfahrern – 1999*

	Pkw-Fahrer		Mitfahrer im Pkw		Gesamt	
Getötete	3.310	1,5 %	1.330	1,2 %	4.640	1,4 %
Schwerverletzte	37.881	17,5 %	18.363	17,0 %	56.244	17,3 %
Leichtverletzte	175.289	81,0 %	88.461	81,8 %	263.750	81,3 %
	216.480	100,0 %	108.154	100,0 %	324.634	100,0 %
* QUELLE: Statistisches Bundesamt, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, S. 183 ff.						

Die Pkw-Fahrer stellen relativ betrachtet mehr Schwerverletzte als die Mitfahrer im Pkw. Letztere sind dagegen bei den Leichtverletzten überrepräsentiert.

Auf einen ergänzenden Aspekt weist in diesem Zusammenhang eine Untersuchung des Instituts für Fahrzeugsicherheit¹ hin: Dort wurde festgestellt, dass bei Kollisionen von zwei Pkw die Risiken, verletzt oder getötet zu werden, für Fahrer **und** Mitfahrer in dem Fahrzeug, das den Unfall verursacht, höher sind als für Fahrer und Mitfahrer des Fahrzeugs, das unschuldig in den Unfall verwickelt wurde.

Die nächste Frage, die sich im Zusammenhang mit der Analyse der Pkw-Insassen als Unfallopfer stellt, betrifft die Verteilung der Opferzahlen nach Geschlecht und Alter. Eine Verteilung der Getötetenzahlen **aller** Fahrzeuginsassen nach Geschlecht zeigt, dass es sich bei 70,6 % der getöteten Unfallopfer im Pkw um Männer handelte, 29,4 % waren Frauen. Wie die folgende Tabelle 14 verdeutlicht, starben zwar sowohl Männer wie auch Frauen im Pkw in der Mehrzahl in der Rolle des Fahrers, aber die Relation *getötete Fahrer/getötete Beifahrer* weist erhebliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern auf.

¹ Institut für Fahrzeugsicherheit, Retrospektive Sicherheitsanalyse von Pkw-Kollisionen mit Schwerverletzten, 1998, S. 18.

Tabelle 14 Getötete Pkw-Fahrer und Mitfahrer, getrennt nach Geschlecht – 1999*

	Pkw-Fahrer		Mitfahrer im Pkw		Gesamt	
Männer	2.585	78,1 %	691	52,0 %	3.276	71,3 %
Frauen	725	21,9 %	639	48,0 %	1.364	28,7 %
	3.310	100,0 %	1.330	100,0 %	4.640	100,0 %
* QUELLE: Statistisches Bundesamt, a. a. O., S. 201.						

Während unter den Pkw-Fahrern die Männer mit 78,1 % der Getöteten deutlich dominieren, sind die Zahlen für die Mitfahrer nahezu ausgeglichen: 52 % der getöteten Mitfahrer waren männlichen und 48 % weiblichen Geschlechts. Diese Zahlen spiegeln den unterschiedlichen Zu- und Umgang mit dem Pkw wider. Das Bild der geschlechtsspezifischen Unfallbelastung wird noch deutlicher, wenn man nicht nur die Getöteten, sondern alle Betroffenen, die Personenschäden erlitten haben, betrachtet. Hier zeigt Tabelle 15, dass auch bei Zugrundelegung **aller** Opfer die Männer den größeren Anteil (57,7 %) bei den Fahrern stellen. Bei den Mitfahrern ist das Bild anders, hier dominieren eindeutig mit 62,5 % die Frauen.

Tabelle 15 Getötete und verletzte Pkw-Fahrer und Mitfahrer, getrennt nach Geschlecht - 1999*

	Pkw-Fahrer		Mitfahrer im Pkw		Gesamt	
Männer	124.858	57,7 %	40.516	37,5 %	165.374	51,0 %
Frauen	91.382	42,3 %	67.636	62,5 %	159.018	49,0 %
	216.240	100,0 %	108.152	100,0 %	324.392	100,0 %
* QUELLE: Statistisches Bundesamt, a. a. O., S. 201.						

Männer sind demgemäß nicht nur zahlenmäßig bei den Unfallopfern überrepräsentiert. Wie oben bereits festgestellt wurde, sind die Unfallfolgen für sie im Schnitt auch schwerer als für die Frauen.

Deutliche Unterschiede finden sich ebenfalls in der Altersstruktur zwischen denen, die als Fahrer und denen, die als Mitfahrer bei Unfällen zu Schaden kommen. Wie die folgende Tabelle 16 am Beispiel der Getöteten zeigt, entstammen 84 % der getöteten Pkw-Fahrer den Altersklassen zwischen 18

und 59 Jahre, wobei der Anteil der Getöteten für die Altersklassen 18 bis 29 Jahre mit 41,4 % nahezu genauso groß ist wie der der Klassen 30 bis 59 Jahre. Hier spiegelt sich das höhere Risiko junger Fahrer wider, ein Punkt, auf den wir im Laufe dieser Untersuchung noch wiederholt zu sprechen kommen.

Tabelle 16 Aufgliederung der getöteten Pkw-Fahrer und Mitfahrer nach Altersklassen – 1999*

<i>Alter</i>	Pkw-Fahrer		Mitfahrer im Pkw		Gesamt	
unter 10 Jahre	0	0 %	93	7,0 %	93	2,0 %
10 bis 17 Jahre	24	0,7 %	219	16,5 %	243	5,2 %
18 bis 29 Jahre	1.370	41,4 %	451	33,9 %	1.821	39,3 %
30 bis 59 Jahre	1.410	42,6 %	290	21,8 %	1.700	36,6 %
60 Jahre und älter	505	15,3 %	277	20,8 %	782	16,9 %
	3.309	100,0 %	1.330	100,0 %	4.639	100,0 %
* Quelle: Statistisches Bundesamt, a. a. O., S. 201 ff.						

Ganz anders fällt dagegen die Altersverteilung der Mitfahrer aus: Fast ein Viertel (23,5 %) der getöteten Mitfahrer waren 1999 unter 18 Jahren, 7 % sogar unter 10 Jahren. Dieses Ergebnis leitet sich verständlicherweise aus der Tatsache her, dass Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren nur in Ausnahmefällen als Pkw-Fahrer anzutreffen sind. Auf der anderen Seite weisen die Zahlen auf den bedeutsamen Opferanteil junger Mitfahrer hin.

In den mittleren Altersgruppen von 18 bis 53 Jahren kommen dagegen nicht nur absolut, sondern auch relativ deutlich mehr Fahrer als Beifahrer bei Unfällen zu Tode. Erst bei den Älteren ab 60 Jahre kehrt sich dieses Verhältnis wieder um.

Betrachtet man die Gesamtheit der Personenschäden, zeigt sich ein ähnliches Bild wie für die Getötetenzahlen: Bei den Fahrern konzentrieren sich die Opferzahlen auf das Altersspektrum der 18- bis 60-Jährigen. Verunglückte Mitfahrer verteilen sich dagegen über das gesamte Altersspektrum. Rund ein Viertel der Mitfahrer, die bei einem Unfall zu Schaden kommen, sind unter 18 Jahren, bei fast jedem 10. Opfer unter den Beifahrern handelt es sich um ein Kind unter 10 Jahren. Gleichzeitig finden sich unter den

Unfallopfern, die als Beifahrer zu Schaden kommen, häufiger Personen im Alter von über 60 Jahren.

Tabelle 17 Aufgliederung der getöteten und verletzten Pkw-Fahrer und Mitfahrer nach Altersklassen - 1999*

Alter	Pkw-Fahrer		Mitfahrer im Pkw		Gesamt	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
unter 10 Jahre	24	0 %	9.857	9,1 %	9.881	3,0 %
10 bis 17 Jahre	556	0,3 %	17.091	15,8 %	17.647	5,4 %
18 bis 29 Jahre	93.735	43,4 %	36.196	33,5 %	129.931	40,1 %
30 bis 59 Jahre	104.587	48,4 %	32.731	30,3 %	137.318	42,4 %
60 Jahre und älter	17.136	7,9 %	12.277	11,4 %	29.413	9,1 %
	216.038	100,0 %	108.152	100,0 %	324.190	100,0 %
* Quelle: Statistisches Bundesamt, a. a. O., S. 201 ff.						

Gewisse Unterschiede in der Opferverteilung finden sich auch hinsichtlich der Frage, **wo** Fahrer und Mitfahrer zu Schaden kommen. Wie die folgende Tabelle 18 zeigt, starben fast drei Viertel der Fahrzeuginsassen von Pkw auf Außerortsstraßen, also auf Landstraßen, knapp 15 % kamen auf Autobahnen zu Tode und etwa jedes neunte Todesopfer ist im Innerortsbereich zu beklagen.

Tabelle 18 Aufgliederung der getöteten Pkw-Fahrer und Mitfahrer nach der Ortslage des Unfalls – 1999*

	Pkw-Fahrer		Mitfahrer im Pkw		Gesamt	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Innerorts	371	11,2 %	149	11,2 %	520	11,2 %
Außerorts (ohne Autobahn)	2.513	75,9 %	923	69,4 %	3.436	74,1 %
Autobahn	426	12,9 %	258	19,4 %	684	14,7 %
	3.310	100,0 %	1.330	100,0 %	4.640	100,0 %
* QUELLE: Statistisches Bundesamt, a. a. O., S. 202-204.						

Wie Tabelle 18 verdeutlicht, war der relative Anteil der getöteten Fahrer und Mitfahrer innerorts 1999 mit 11,2 % identisch. Dagegen sind die Mitfahrer bei den Getöteten auf Außerortsstraßen ohne Autobahn unterrepräsentiert und auf Autobahnen leicht überrepräsentiert. Legt man die in Kapitel 3.1 berichteten Besetzungszahlen zugrunde, die für die Autobahn und die Landstraße einen Durchschnittswert von 1,6 und für den Innerortsbe-

reich einen solchen von 1,4 ausweisen, zeigt sich, dass die Verhältnisse der getöteten Fahrer und Beifahrer auf der Autobahn und im Innerortsbereich genau diese Besetzungszahlen widerspiegeln:

Innerorts entfallen auf einen Fahrer im Schnitt 0,4 Beifahrer. Multipliziert man die Zahl der innerorts getöteten Fahrer von 371 mit dem Faktor 0,4, entspricht das Ergebnis von 148,4 genau den 149 getöteten Mitfahrern.

Auf der **Autobahn** entfallen auf einen Fahrer im Schnitt 0,6 Beifahrer. Auch hier ergibt die Multiplikation der realen Getötetenzahl der Fahrer von 426 mit 0,6 einen Wert, der der Zahl von 258 Getöteten entspricht.

Allein für die Unfallopfer auf **Landstraßen** zeigt sich ein anderes Ergebnis. Auf Landstraßen ist, wie auf Autobahnen von einer durchschnittlichen Besetzungszahl von 1,6 auszugehen, d. h. auf einen Fahrer entfallen 0,6 Mitfahrer. Bei 2.513 auf Landstraßen getöteten Pkw-Fahrern wären demnach über 1.500 getötete Mitfahrer zu erwarten, wenn deren Risiko ebenso groß wäre wie das der Fahrer. In der Realität liegt der Wert aber mit 923 Getöteten deutlich niedriger. Dieses Ergebnis deutet auf einen Sachverhalt hin, dass Beifahrer insbesondere bei Fahrten auf Landstraßen einen risikomindernden Einfluss zu besitzen scheinen. Oder anders herum argumentiert: Gerade auf Landstraßen leben sich Alleinfahrer in besonderer Weise aus.

5 DAS ERLEBEN DER MITFAHRSITUATION

Nachdem die vorangehenden Ausführungen den theoretischen und quantitativen Hintergrund der Problematik von Bei- und Mitfahrern umrissen haben, wenden wir uns in diesem Kapitel den emotionalen Aspekten des Beifahrens zu. Dabei geht es nicht nur um Empfindungen und Ängste und die soziale Situation im Auto, sondern auch um die funktionalen Aufgaben, die ein Beifahrer wahrnimmt. Das Kapitel analysiert in diesem Zusammenhang die Probleme nahezu ausschließlich aus der Sicht der Beifahrer. Die komplementäre Sicht des Fahrers beschreibt das Folgekapitel 6.

5.1 Empfindungen als Beifahrer

In Anbetracht der Tatsache, dass Beifahren vielfach als eine Problemsituation betrachtet wird, gilt die Position neben dem Lenkrad vielen als mit negativen Gefühlen besetzt (vgl. SCHÖNHAMMER 1995, S. 9). Dass Beifahren auch eine angenehme Situation sein kann, wird zwar am Rande erwähnt, gilt jedoch häufig als weit weniger bedeutsam. Wir wollen im Folgenden versuchen, beide Empfindungsbereiche zu analysieren und dabei auch eine Antwort auf die Frage suchen, ob per Saldo die positiven oder negativen Gefühle dominieren.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Antworten auf die generelle Frage: *"Macht Ihnen das Mitfahren im Auto Spaß oder ist Ihnen das eher unangenehm?"*, so wird deutlich, dass fast die Hälfte der Befragten ein ambivalentes Verhältnis zum Beifahren haben. Auf der anderen Seite zeigt sich aber auch, dass bei einer derartigen generellen Bewertung die positiven Wertungen zahlreicher sind als negative Stellungnahmen. Über 40 % sehen im Beifahren eher eine Angelegenheit, die Spaß macht, als dass sie unangenehm wäre. Die eigentliche Überraschung der Tabelle 19 liegt aber weniger in der tendenziell häufiger anzutreffenden positiven Bewertung der Beifahrer-Situation als vielmehr in dem deutlichen Unterschied der Beurteilung durch Männer und Frauen.

Tabelle 19 Generelle Einstellung zum Mitfahren im Auto/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Mitfahren im Auto...</i>			
...macht mir sehr viel Spaß	8 %	12 %	10 %
...macht mir viel Spaß	24 %	38 %	32 %
weder – noch	47 %	39 %	43 %
...ist mir eher unangenehm	15 %	7 %	11 %
...ist mir sehr unangenehm	5 %	3 %	4 %
	100 % N = 1.226	100 % N = 1.353	100 % N = 2.579

Während nur knapp ein Drittel der Männer (32 %) berichten, dass Beifahren ihnen Spaß macht, äußert sich jede zweite Frau (50 %) in entsprechender Weise. Die Tatsache, dass sich Frauen tendenziell häufiger in der Beifahrerrolle befinden als Männer, steigert die Bedeutung dieses Ergebnisses zusätzlich. Entgegen den mancherorts geäußerten Befürchtungen dominieren bei Frauen keineswegs unangenehme Empfindungen im Zusammenhang mit der Rolle der Beifahrerin. Dass sich die Freude am Fahren bei Frauen jedoch keineswegs auf die Rolle als Beifahrerin beschränkt, zeigen Untersuchungen, die sich mit der Rolle der Frau als Fahrerin auseinandersetzen. So ist der Prozentsatz derjenigen Frauen, die überwiegend Freude am Fahren haben, in manchen Untersuchungen größer als bei den Männern. Gleichzeitig deuten die Zahlen aber auch darauf hin, dass Männer unter Umständen mehr Probleme damit haben, die Rolle als Beifahrer zu akzeptieren, ein Ergebnis, das nicht zuletzt dadurch zustande kommt, dass Männer sich in der Rolle als Beifahrer eher zurückgesetzt fühlen und dies nicht ihrem eigenen Selbstverständnis entspricht.

Die Freude oder Unlust am Beifahren ist aber nicht nur eine Frage des Geschlechts, sondern mindestens ebenso eine Frage des Alters. Die folgende Tabelle 20 macht dies deutlich.

Tabelle 20 Generelle Einstellung zum Mitfahren im Auto/Alter

	ALTER					
	14-17	18-20	21-25	26-40	41-60	61 u.ä.
<i>Mitfahren im Auto...</i>						
...macht mir sehr viel Spaß	31 %	11 %	9 %	9 %	10 %	8 %
...macht mir viel Spaß	31 %	48 %	33 %	28 %	29 %	35 %
weder – noch	33 %	36 %	45 %	47 %	43 %	41 %
...ist mir eher unangenehm	3 %	4 %	9 %	11 %	15 %	10 %
...ist mir sehr unangenehm	2 %	0 %	4 %	4 %	3 %	6 %
	100 % N = 144	100 % N = 93	100 % N = 147	100 % N = 701	100 % N = 827	100 % N = 666

Spaß am Beifahren haben vor allem jüngere Menschen. Besonders weit verbreitet ist dieses positive Empfinden bei den 14-17-Jährigen, die – von Ausnahmen abgesehen – noch keine legale Möglichkeit besitzen, selbst ein Auto zu fahren. Nach dem zwanzigsten Lebensjahr lässt die Attraktivität des Mitfahrens nach. Dies ist verständlich vor dem Hintergrund, dass zwei Drittel der 18-20-Jährigen bereits einen Führerschein besitzen und deren Zahl bis zum Alter von 25 Jahren auf knapp 80 % steigt. Sobald man den Führerschein besitzt, sinkt die Attraktivität des Mitfahrers.

Dass tatsächlich der Führerscheinbesitz und die Möglichkeit, selbst Auto zu fahren, einen entscheidenden Faktor zur Minderung der Beifahrerfreuden darstellen, belegt die folgende Tabelle 21.

Tabelle 21 Generelle Einstellung zum Mitfahren im Auto/Führerscheinbesitz

	Führerschein + fahre selbst	Führerschein + fahre aber nicht	Kein Führerschein
<i>Mitfahren im Auto...</i>			
...macht mir sehr viel Spaß	8 %	13 %	16 %
...macht mir viel Spaß	27 %	34 %	41 %
weder – noch	47 %	42 %	34 %
...ist mir eher unangenehm	14 %	5 %	5 %
...ist mir sehr unangenehm	4 %	7 %	3 %
	100 % N = 1.680	100 % N = 183	100 % N = 716

Nur ein gutes Drittel (35 %) derjenigen, die den Führerschein besitzen und auch selbst fahren, berichten, dass sie mehr oder minder Spaß am Mitfahren haben. 18 % empfinden Beifahren eher als unangenehm. Dagegen hat weit über die Hälfte (58 %) derjenigen, die keinen Führerschein besitzen, Spaß am Mitfahren und nur 8 % berichten über eher negatives Empfinden. Personen, die zwar über einen Führerschein verfügen, aber selbst nicht fahren, liegen zwischen den beiden Gruppen. Die Ergebnisse stützt in soweit in quantitativ beeindruckender Weise die These von SCHÖNHAMMER, dass *"erwachsene Menschen ohne Führerschein... in aller Regel gelassene Passagiere im Automobil"* sind (SCHÖNHAMMER, 1995, S. 96). Die von uns festgestellte positivere Einstellung zum Mitfahren der Erwachsenen ohne Führerschein fördert deren Gelassenheit, möglicherweise bedingt durch eine weniger ausgeprägte Gefahrenkognition.

Auf einen weiteren Aspekt weist die folgende Tabelle hin, in der die Bewertung des Mitfahrens in Abhängigkeit von dessen Häufigkeit dargestellt wird. Hier ist es verständlicherweise schwierig zu entscheiden, was Ursache und was Wirkung ist, ob also der Spaß am Mitfahren durch häufiges Mitfahren gesteigert wird, oder ob nur diejenigen, denen das Mitfahren Spaß macht, sich auch häufiger als Beifahrer ins Auto setzen. Die Zahlen der Tabelle 22 können hier die Richtung von Ursache und Wirkung nicht eindeutig belegen, sichtbar wird jedoch auf alle Fälle die hohe Korrelation zwischen beiden Aspekten.

Tabelle 22 Generelle Einstellung zum Mitfahren im Auto/
Häufigkeit der Mitfahrt

	HÄUFIGKEIT der MITFAHRT				
	mehrmals täglich	mehrfach pro Woche	1-4 mal pro Monat	1-10 mal pro Jahr	seltener als einmal pro Jahr
Mitfahren im Auto...					
...macht mir sehr viel Spaß	32 %	19 %	7 %	4 %	3 %
...macht mir viel Spaß	37 %	45 %	34 %	22 %	14 %
weder – noch	31 %	34 %	50 %	50 %	43 %
...ist mir eher unangenehm	-	2 %	8 %	22 %	23 %
...ist mir sehr unangenehm	-	-	1 %	2 %	17 %
	100 % N = 102	100 % N = 806	100 % N = 743	100 % N = 449	100 % N = 478

Alle Befragten, die berichten, mehrmals täglich als Beifahrer unterwegs zu sein, äußern sich positiv bis neutral. Diese positive Einstellung nimmt sukzessive ab und erreicht die niedrigste Bewertung bei denjenigen, die seltener als einmal pro Jahr als Beifahrer mitgenommen werden.

Damit wird deutlich, dass die generelle Einstellung zur Beifahrersituation zwar eine Frage von Geschlecht und Alter ist, dass aber auch die Nähe zum Auto, hier dargestellt am Beispiel des Führerscheinbesitzes und eigener Fahr- und Mitfahrerfahrungen, die Beurteilung prägt. Welche Empfindungen die Beifahrer dabei im Einzelnen erleben, zeigen die folgenden vier Punkte dieses Abschnitts.

5.1.1 Über die Freuden des Beifahrens

Eine der wesentlichen Komponenten, aus denen sich die Freude am Beifahren speist, resultiert für Fahrer und Beifahrer aus dem *Streaming* von Bildern und Informationen. Der durch den Bilderstrom, der sich aus dem Ablauf einer Fahrt ergibt, hervorgerufene Erregungszustand wird im Regelfall vom Gehirn als angenehm empfunden. Hintergrund dieser Feststellung ist die Tatsache, dass das menschliche Gehirn eines ständigen Reizflusses bedarf und weder eine reizmäßige Über- noch Unterforderung für die Aufrechterhaltung von dessen Funktionsfähigkeit optimal ist.

In der Befragung zeigt sich die positive Bewertung des *Streaming-Effekts* daran, dass im Umfeld von einer Vielzahl von Einzelaspekten das *ungestörte Genießen der Landschaft* als wichtigster positiver Faktor beim Mitfahren genannt wird.

Gleichzeitig spielt für die Bewertung des Mitfahrens aber auch die psychisch empfundene Schutzfunktion des Autos eine wichtige Rolle. Fast zwei Drittel der befragten Fahrer erklären, "*sich im Auto sicher und geboren zu fühlen*". Ohne gleich den von manchen Psychologen zitierten Hinweis auf die vermeintliche *Regression in den Mutterleib* strapazieren zu wollen, bietet das Auto tatsächlich für Fahrer wie Beifahrer eine deutlich erlebbare Schutzzone. Man trifft im Auto auf Vertraute und Vertrautes, Fremdes bleibt dagegen draußen. Auf die *Wir-Effekte*, die in diesem Zusammenhang

zwischen Fahrer und Beifahrer entstehen, werden wir später noch zu sprechen kommen.

Der Umgang mit Vertrautem stützt auch die Empfindungen, die sich unter dem Begriff der *Gemütlichkeit* subsumieren lassen. Fast zwei Drittel aller Befragten empfinden die Situation als Beifahrer im Auto als gemütlich. Die folgende Tabelle 23 zeigt, in welchem Umfang derartige positive Empfindungen vertreten sind.

Tabelle 23 Positive Empfindungen als Beifahrer im Auto

	Streaming Effekt <i>Als Beifahrer macht es mir Freude, ungestört die Landschaft zu genießen</i>	Geborgenheit <i>Als Beifahrer fühle ich mich im Auto sicher und geborgen</i>	Gemütlichkeit <i>Beifahren im Auto finde ich gemütlich</i>
Stimmt genau	30 %	24 %	26 %
Stimmt in etwa	38 %	39 %	38 %
Weder – noch	19 %	22 %	19 %
Stimmt eher nicht	9 %	12 %	12 %
Stimmt überwiegend nicht	3 %	3 %	4 %
Keine Angabe	1 %	-	1 %
N jeweils 2.579	100 %	100 %	100 %
Mittelwert ¹ :	Ø = 2,2	Ø = 2,3	Ø = 2,3
1 Die Mittelwerte wurden berechnet auf der Grundlage der Skalenwerte <i>Stimmt genau</i> = 1 bis <i>stimmt überhaupt nicht</i> = 5. <i>Keine Angabe</i> –Aussagen gehen nicht in die Berechnung ein.			

Die *Gesamtzahlen* der Tabelle 23 verdecken allerdings, dass das Erleben der Beifahrersituation von Frauen sich deutlich von dem der Männer unterscheidet. Frauen beurteilen alle drei in Tabelle 23 aufgeführten Effekte wesentlich ausgeprägter als Männer. Tabelle 24 zeigt in diesem Zusammenhang die Mittelwerte der Bewertung.

Tabelle 24 Positive Empfindungen als Beifahrer im Auto/Geschlecht (Mittelwerte)

	Männer	Frauen
<ul style="list-style-type: none"> • Streaming Effekt Als Beifahrer macht es mir Freude, ungestört die Landschaft zu genießen 	2,4 ¹	2,0
<ul style="list-style-type: none"> • Geborgenheit Als Beifahrer fühle ich mich im Auto sicher und geborgen 	2,6	2,1
<ul style="list-style-type: none"> • Gemütlichkeit Beifahren im Auto finde ich gemütlich 	2,5	2,1
	N = 1.226	N = 1.353
1 Mittelwerte der Skala <i>Stimmt genau</i> = 1 bis <i>stimmt überhaupt nicht</i> = 5.		

Deutlicher noch als die Mittelwertunterschiede zeigen die Nennungshäufigkeiten der Antwortkategorie "*stimmt genau*" die Unterschiede der Beurteilung. So äußern

- 36 % der Frauen, aber nur 24 % der Männer eine besondere Freude am Genießen der Landschaft;
- 31 % der Frauen, aber nur 17 % der Männer, dass sie sich im Auto sicher und geborgen fühlen und
- 32 % der Frauen, aber nur 19 % der Männer, dass Beifahren gemütlich sei.

Alterseffekte sind bei der Beurteilung ebenfalls feststellbar, wobei der Einfluss tendenziell U-förmig ist. Jüngere Leute und Personen aus höheren Altersklassen erleben die genannten positiven Effekte des Beifahrens häufiger. Dieses Ergebnis hängt jedoch wiederum unmittelbar mit der Frage des Zugangs zum Auto zusammen. Für alle drei in Tabelle 23 und Tabelle 24 ausgewiesenen Effekte gilt, dass Personen, die nicht selbst Auto fahren, diese ausgeprägter und positiver erleben als solche Personen, die einen Führerschein haben und selbst Auto fahren. Die folgende Tabelle 25 belegt dies anhand der entsprechenden Mittelwerte.

Tabelle 25 Positive Empfindungen als Beifahrer im Auto/
Führerschein und Fahren (Mittelwerte)

	Kein Führer- schein	Führerschein, aber fahre nicht selbst	Fahre selbst als Autofahrer
<ul style="list-style-type: none"> • Streaming Effekt Als Beifahrer macht es mir Freude, ungestört die Landschaft zu genießen 	2,0 ¹	2,3	2,3
<ul style="list-style-type: none"> • Geborgenheit Als Beifahrer fühle ich mich im Auto sicher und geborgen 	2,0	2,4	2,4
<ul style="list-style-type: none"> • Gemütlichkeit Beifahren im Auto finde ich gemütlich 	2,0	2,4	2,4
	N = 1.226	N = 1.353	N = 1.680
1 Mittelwerte der Skala <i>Stimmt genau</i> = 1 bis <i>Stimmt überhaupt nicht</i> = 5.			

Die positiven Empfindungen, die ein Beifahrer beim Mitfahren erlebt, stehen zudem in engem Zusammenhang mit dem Ausmaß der Mitfahrten. Hier gilt als generelles Ergebnis, dass mit steigender Zahl von Mitfahrten die positiven Urteile hinsichtlich des Streaming-Effektes sowie der Gefühle von Geborgenheit und Gemütlichkeit zunehmen. Umgekehrt ergibt sich, dass diejenigen, die nur äußerst selten im Auto als Mitfahrer unterwegs sind, seltener als alle anderen derartige Fahrten genießen und Geborgenheit und Gemütlichkeit empfinden.

Dass es tatsächlich die emotionalen Aspekte sind, die das Beifahren für den Mitfahrer attraktiv machen, zeigt die folgende Tabelle 26.

Tabelle 26 Zusammenhang zwischen dem Spaß am Mitfahren und den positiven Effekten *Streaming*, *Geborgenheit*, *Gemütlichkeit*

	MITFAHREN macht mir...	
	...sehr viel oder viel Spaß	...ist mir eher oder sehr unangenehm
<ul style="list-style-type: none"> • Streaming Effekt Als Beifahrer macht es mir Freude, ungestört die Landschaft zu genießen 	55 % ¹	4 %
<ul style="list-style-type: none"> • Geborgenheit Als Beifahrer fühle ich mich im Auto sicher und geborgen 	46 %	2 %
<ul style="list-style-type: none"> • Gemütlichkeit Beifahren im Auto finde ich gemütlich 	50 %	3 %
	N jeweils = 1.084	N jeweils = 385
1 Die Prozentzahlen weisen jeweils die Anzahl der Nennungen für die Antwortkategorie <i>stimmt genau</i> aus.		

Diejenigen, die *sehr viel* oder *viel* Spaß am Mitfahren empfinden, erklären zu rund 50 %, dass sie genau diese genannten Empfindungen haben. Bei denjenigen, die eine Mitfahrt als *eher unangenehm* oder *sehr unangenehm* empfinden, sind entsprechende positive Empfindungen nur in Ausnahmefällen anzutreffen.

Damit verdeutlichen die Ergebnisse dieses Unterabschnitts die Tatsache, dass das Mitfahren für bestimmte Personengruppen positive Effekte hat. Letztere resultieren aus der Tatsache, dass die Mitfahrt im Auto nicht nur für den Fahrer, sondern auch für den Beifahrer stimulierend auf das Erregungsniveau wirkt und somit die Mitfahrersituation Gefühle von Gemütlichkeit und Geborgenheit in einer ausgesprochenen "Wir"-Situation vermittelt.

5.1.2 Entspanntes Mitfahren

Auf die Tatsache, dass Mitfahren für viele die Möglichkeit bietet, unbelastet die Landschaft zu genießen, haben die vorangehenden Ausführungen bereits hingewiesen. Dass bei einigen Beifahrern die Entspannung noch weiter reichen kann, soll im Folgenden gezeigt werden. Grundlage der Ausführungen sind dabei die Antworten auf Fragen, ob die Betroffenen sich als Mit-

fahrer im Auto soweit entspannen können, dass sie während der Fahrt in der Lage sind zu schlafen. Als zweiter anspruchsvoller Indikator für entspanntes Beifahren dient eine Frage, die sich mit der Tätigkeit, beim Fahren zu lesen, beschäftigt.

Wie die folgende Tabelle 27 verdeutlicht, kann fast die Hälfte aller Befragten (48 %) als Beifahrer im Auto nicht schlafen. Rechnet man die 21 % der neutralen Mittelposition hinzu, erhöht sich deren Zahl auf fast 70 %.

Tabelle 27 Fähigkeit, als Beifahrer zu schlafen/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Ich kann als Beifahrer ohne Schwierigkeiten beim Fahren schlafen...</i>			
...stimmt genau	9 %	11 %	10 %
...stimmt in etwa	21 %	22 %	21 %
weder – noch (unentschieden)	22 %	20 %	21 %
...stimmt eher nicht	22 %	20 %	21 %
...stimmt überhaupt nicht	27 %	27 %	27 %
	100 % N = 1.226	100 % N = 1.353	100 % N = 2.579

Nur eine Minderheit, und zwar jeder Zehnte, ist in der Lage, als Beifahrer regelmäßig so weit zu entspannen, dass er einschläft, weiteren 21 % scheint dies zumindest manchmal möglich.

Die zweite Erkenntnis, die Tabelle 27 vermittelt, betrifft die Tatsache, dass die Fähigkeit, im Auto während der Fahrt zu schlafen, bei Männern und Frauen nahezu gleich selten anzutreffen ist. Dies deutet darauf hin, dass es sich bei Anspannung und Entspannung im Auto keineswegs um geschlechtsspezifische Verhaltensmuster handelt.

Dies ist anders bezüglich des Faktors Alter. Eine entsprechende Auswertung zeigt, dass mit steigendem Alter die Fähigkeit, beim Mitfahren schlafen zu können, abnimmt. Berechnet man die Mittelwerte für verschiedene Altersklassen, wird dieser Anstieg deutlich.

Tabelle 28 Fähigkeit, als Beifahrer schlafen zu können/Alter

Altersklasse	Mittelwert ¹	
bis 25 Jahre	3,1	N = 384
26-40 Jahre	3,2	N = 701
41-60 Jahre	3,3	N = 827
über 60 Jahre	3,7	N = 666

1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage der 5er-Skala *stimmt genau* = 1 bis *stimmt überhaupt nicht* = 5 berechnet. Je größer der ausgewiesene Mittelwert, desto seltener die Fähigkeit, bei der Fahrt schlafen zu können.

Insbesondere bei den älteren Mitfahrern über 60 Jahre lässt die Fähigkeit, bei der Fahrt schlafen zu können, deutlich nach.

Geht man davon aus, dass Personen, die selber Auto fahren, das Mitfahren anders erleben als solche, die keinen Führerschein besitzen, wäre zu vermuten, dass sich beide Gruppen hinsichtlich der Anspannung und der Entspannung unterscheiden würden. Dies sollte sich in der Zahl derer, die berichten, während der Fahrt schlafen zu können, niederschlagen.

Hierfür liefern die Daten jedoch keine Bestätigung. Die Fähigkeit, als Beifahrer zu schlafen, ist bei Autofahrern und Personen ohne Führerschein nahezu gleich häufig verbreitet. Statt dessen scheint es einen gewissen Entspannungseffekt aus der Gewöhnung an Mitfahrten zu geben. Dies wird sichtbar an der Tatsache, dass Personen, die häufiger in die Rolle des Mitfahrers schlüpfen, auch häufiger über die Fähigkeit berichten, beim Fahren schlafen zu können. Die folgendenden Mittelwerte belegen dies.

Tabelle 29 Fähigkeit, als Beifahrer schlafen zu können/
Häufigkeit von Mitfahrten

Häufigkeit von Mitfahrten	Mittelwert ¹	
mehrfach pro Woche	3,1	N = 908
1-4 mal pro Monat	3,3	N = 743
1-10 mal pro Jahr	3,5	N = 449
seltener	3,7	N = 478

1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage der 5er-Skala *stimmt genau* = 1 bis *stimmt überhaupt nicht* = 5 berechnet. Je größer der ausgewiesene Mittelwert, desto seltener die Fähigkeit, bei der Fahrt schlafen zu können.

Für diejenigen, die nur äußerst selten im Auto mitfahren, ist die Fähigkeit, dabei schlafen zu können, eher die Ausnahme.

Noch weniger verbreitet als die Fähigkeit, während der Fahrt als Beifahrer zu schlafen, ist es, **während der Fahrt lesen** zu können. Für zwei Drittel aller Befragten kommt dies gar nicht in Frage, nur jeder sechste berichtet, derartiges zu tun. Hintergrund dieser Antwortverteilung ist die beim Lesen im fahrenden Auto auftretende Übelkeit, ein Aspekt, auf den wir in Abschnitt 5.1.3 noch zu sprechen kommen.

Ganze 2 % aller Befragten berichten, dass sie problemlos während der Fahrt Bücher oder Zeitschriften lesen. Für weitere 14 % ist dies eine Sache, die zumindest dann und wann vorkommt. Auch in diesem Punkt unterscheiden sich Männer und Frauen kaum, und eine Auswertung der Antworten nach Altersklassen ergibt, dass die Fähigkeit, bei der Fahrt lesen zu können, insbesondere bei den über 60-Jährigen weniger ausgeprägt ist als bei den Jüngeren.

Der Faktor, der auch hier wieder den größten Einfluss ausübt, ist die Häufigkeit von Mitfahrten. Wie die folgenden Mittelwerte zeigen, berichten *Vielmitfahrer* häufiger über das Lesen während der Fahrt als solche Personen, die nur sehr selten im Auto mitfahren.

Tabelle 30 Fähigkeit, als Beifahrer während der Fahrt lesen zu können/ Häufigkeit von Mitfahrten

Häufigkeit von Mitfahrten	Mittelwert ¹	
mehrfach pro Woche	3,6	N = 908
1-4 mal pro Monat	3,9	N = 743
1-10 mal pro Jahr	4,0	N = 449
seltener	4,1	N = 478

1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage der 5er-Skala *stimmt genau* = 1 bis *stimmt überhaupt nicht* = 5 berechnet. Je größer der ausgewiesene Mittelwert, desto seltener die Fähigkeit, bei der Fahrt lesen zu können.

Damit zeigen die Ergebnisse, dass entspanntes Mitfahren für einen Teil der Beifahrer durchaus die Regel ist, die Mehrheit allerdings keineswegs in der Lage ist, als Beifahrer zu schlafen oder gar zu lesen. Männer und Frauen unterscheiden sich in diesem Zusammenhang kaum. Ein besonders wenig

entspanntes Verhältnis zur Mitfahrt haben ältere Personen und solche Mitfahrer, die nur selten in die Lage kommen, im Auto als Passagier unterwegs zu sein.

Ob der relativ begrenzte entspannte Umgang mit der Beifahrersituation das Ergebnis von erlebten Beschwerden und Ängsten ist, wollen wir in den beiden folgenden Abschnitten untersuchen.

5.1.3 Organische Beschwerden

Für einen kleinen Teil der Beifahrer verbinden sich mit der Mitfahrersituation eine Reihe handfester Beschwerden. Hierzu gehören insbesondere Nacken- und Rückenschmerzen, Kopfweh und Übelkeit. Wie häufig Mitfahrer von entsprechenden Beeinträchtigungen geplagt sind, zeigen die folgenden Ausführungen. Die Befragten hatten in diesem Zusammenhang jeweils zu entscheiden, in welchem Ausmaß entsprechende Beschwerden bei ihnen auftreten.

Tabelle 31 liefert insoweit im strengen Sinne keine Häufigkeitsverteilung der entsprechenden Beschwerden, sondern beschreibt den Stellenwert, den die verschiedenen Beschwerden in der Realität haben.

Tabelle 31 Organische Beschwerden von Mitfahrern im Auto im Überblick

	stimmt genau	stimmt in etwa	weder-noch unent- schieden	stimmt eher nicht	stimmt überhaupt nicht
a) Rücken- und Nackenbeschwerden <i>Als Beifahrer verkrampft sich meine Nacken- und Rückenmuskulatur</i>	2 %	10 %	17 %	26 %	45 %
b) Kopfschmerzen <i>Vom Beifahren bekomme ich Kopfschmerzen</i>	1 %	7 %	13 %	21 %	58 %
c) Unwohlsein <i>Mir wird beim Beifahren meist unwohl oder schlecht</i>	1 %	5 %	10 %	18 %	66 %
d) Erbrechen <i>Ich muss mich als Beifahrer regelmäßig übergeben</i>	1 %	3 %	7 %	12 %	77 %

Die Zeilenprozentage addieren sich jeweils auf 100 %. N = jeweils 2.579

Hierbei zeigt sich erwartungsgemäß, dass die ausgewiesenen Beschwerden unterschiedlich häufig auftreten. Rund jeder Achte berichtet über Rücken- und Nackenbeschwerden, jeder Zwölfte über Kopfschmerzen, jeder Sechzehnte über Unwohlsein und jeder Fünfundzwanzigste muss sich als Beifahrer regelmäßig übergeben. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass die weit überwiegende Mehrzahl der Beifahrer keine durch das Fahren ausgelösten organischen Beschwerden hat.

Verkrampfungen der Rücken- und Nackenmuskulatur scheinen in diesem Zusammenhang bei Männern ein wenig häufiger aufzutreten als bei Frauen. Bei den anderen Beschwerden sind keinerlei Unterschiede in der Verbreitung zwischen Männern und Frauen feststellbar. Dies gilt auch hinsichtlich der Übelkeit, die durch das Lesen von Karten hervorgerufen wird: 5 % der Männer und 7 % der Frauen berichten, dass ihnen beim Kartenlesen übel wird, rund zwei Drittel der Mitfahrer scheinen nach eigenem Bekunden dagegen keinerlei Probleme in dieser Richtung zu haben.

Bezüglich des Faktors **Alter** erweist sich allein die Gruppe der jungen Mitfahrer, und dort insbesondere solche, die zwischen 14 und 18 Jahren alt

sind, als weniger von Beschwerden betroffen. Die Unterschiede zwischen den Altersklassen ab 20 Jahre sind dagegen sehr gering. Diese Aussage bezieht auch ältere Mitfahrer im Alter von über 60 Jahren ein. Es ist keineswegs so, dass die Älteren häufiger über entsprechende Beschwerden klagen.

Einen schwachen Einfluss auf das Ausmaß der berichteten Beschwerden als Beifahrer hat zudem die Tatsache, ob der Befragte den Führerschein besitzt und selbst Auto fährt, oder ob er das Autofahren ausschließlich in der Rolle des Beifahrers erlebt. Ist Letzteres der Fall, berichten die Befragten über weniger Beschwerden. Das bedeutet: Führerscheinbesitzer, die sich in der Rolle des Beifahrers befinden, berichten häufiger über organische Beschwerden als Beifahrer.

Möglicherweise hängt dieses Ergebnis aber auch mit der Tatsache zusammen, dass diejenigen, die nur sehr selten als Mitfahrer im Auto unterwegs sind, generell häufiger über entsprechende gesundheitliche Beeinträchtigungen klagen. Die folgende Tabelle macht dies deutlich.

Tabelle 32 Organische Beschwerden von Mitfahrern/Häufigkeit des Mitfahrens (Mittelwerte)

	HÄUFIGKEIT DES MITFAHRENS			
	mehrfach pro Woche	1-4 mal pro Monat	1-10 mal pro Jahr	seltener als einmal pro Jahr
a) Rücken- und Nackenbeschwerden	4.2 ¹	4.1	4.0	3.7
b) Kopfschmerzen	4.4	4.4	4.3	3.9
c) Unwohlsein	4.5	4.6	4.4	4.0
d) Erbrechen	4.7	4.8	4.7	4.4
	N = 908	N = 743	N = 449	N = 478
1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage der 5er-Skala <i>stimmt genau</i> = 1 bis <i>stimmt überhaupt nicht</i> = 5 berechnet. Je höher der ausgewiesene Mittelwert, desto weniger ist die Befragtengruppe von entsprechenden Beschwerden betroffen.				

Die Tabelle weist als eine grundlegende Tendenz die Zunahme organischer Beschwerden bei geringerer Mitfahrintensität aus. Dabei hebt sich insbesondere die Gruppe derjenigen, die nur äußerst selten im Auto mitfahren von den übrigen Befragten ab, denn gerade diese *Selten-Beifahrer* weisen

durchgängig für alle Gesundheitsprobleme eine überdurchschnittliche Häufigkeit auf. Es ist naheliegend, dass hier ein wechselseitiger Zusammenhang vorliegt, dergestalt, dass diejenigen, denen das Mitfahren in besonderer Weise Probleme macht, Mitfahrten meiden und nur äußerst selten als Beifahrer unterwegs sind. Wenn sie jedoch als Mitfahrer im Auto sitzen, werden sie in besonderem Maße von Beschwerden geplagt.

Eine vertiefte Analyse zeigt in diesem Zusammenhang, dass weder demographische Faktoren wie Geschlecht oder Alter oder auch fahrdemographische Variablen die entscheidende Stellgröße sind. Betrachtet man die Häufigkeit des Auftretens von Beschwerden in Abhängigkeit von der Motivation, wird deutlich, dass mitfahrbedingte gesundheitliche Beeinträchtigungen nachhaltig davon beeinflusst sind, wie man das Mitfahren empfindet. Die folgende Tabelle 33 zeigt dies deutlich.

Tabelle 33 Organische Beschwerden von Mitfahrern/Generelle Beurteilung des Beifahrens (Mittelwerte)

		BEIFAHREN...		
		...macht mir sehr viel/viel Spaß	weder - noch	...ist mir eher/ sehr unangenehm
a)	Rücken- und Nackenbeschwerden <i>Als Beifahrer verkrampft sich meine Nacken- und Rückenmuskulatur</i>	4.4 ¹	4.0	3.2
b)	Kopfschmerzen <i>Vom Beifahren bekomme ich Kopfschmerzen</i>	4.6	4.2	3.6
c)	Unwohlsein <i>Mir wird beim Beifahren meist unwohl oder schlecht</i>	4.7	4.4	3.7
d)	Erbrechen <i>Ich muss mich als Beifahrer regelmäßig übergeben</i>	4.8	4.6	4.4
		N = 1.084	N = 1.108	N = 385
1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage der 5er-Skala <i>stimmt genau = 1 bis stimmt überhaupt nicht = 5</i> berechnet. Je höher der ausgewiesene Mittelwert, desto weniger ist die Befragten-Gruppe von entsprechenden Beschwerden betroffen.				

Um deutlich zu machen, welchen starken Einfluss der motivationale Faktor auf die Beschwerden hat, hier noch einige Zahlen:

Von denen, die **Spaß am Mitfahren** haben, berichten

- 61 %, **nie** Rücken- und Nackenbeschwerden zu haben,
- 74 %, **nie** Kopfschmerzen zu haben,
- 78 %, **nie** das Gefühl von Unwohlsein zu erleben und
- 84 %, sich **nie** übergeben zu müssen.

Bei denjenigen, denen das Mitfahren im Auto unangenehm ist, sehen die Zahlen ganz anders aus.

Personen, denen **Mitfahren unangenehm ist**, berichten nur zu

- 22 %, **nie** Rücken- und Nackenbeschwerden zu haben,
- 31 %, **nie** Kopfschmerzen zu haben,
- 35 %, **nie** das Gefühl von Unwohlsein zu erleben und
- 62 %, sich **nie** übergeben zu müssen.

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass nur eine kleine Minderheit durch das Mitfahren im Auto von gesundheitlichen Problemen geplagt wird, und dass Männer und Frauen in nahezu gleichem Ausmaß über dererlei Beschwerden berichten. Zudem scheint ein wechselseitiger Einfluss zu bestehen zwischen der Motivation und der Häufigkeit von Mitfahrten und dem Auftreten von Beschwerden. Hierbei gilt, dass *Seltenmitfahrer* häufiger über Beschwerden berichten als solche Personen, die an regelmäßiges Beifahren gewöhnt sind. Von entscheidender Bedeutung für das Auftreten von Beschwerden ist jedoch die Motivation, wobei der Einfluss motivationaler Faktoren wiederum von Erfahrungen nicht unbeeinflusst ist.

Die Tatsache, dass das Mitfahren nur bei einer Minderheit organische Beschwerden hervorruft, bedeutet allerdings nicht, dass das Mitfahren im Auto völlig problemlos sei. Wie der folgende Abschnitt zeigt, sind psychische Probleme weitaus verbreiteter als somatische Schwierigkeiten. Was die Mitfahrer in diesem Zusammenhang beunruhigt, wollen wir im Folgenden beschreiben.

5.1.4 Ängste der Beifahrer

Etwa jeder Fünfte empfindet als Mitfahrer Angst. Diese Angst resultiert zum einen aus der realen Unfallgefahr, zum anderen aber auch aus Gefühlen, die der besonderen Situation der Beifahrerrolle entspringen. Als wesentlicher Faktor erweist sich in diesem Zusammenhang die Tatsache, dass Beifahrer nicht oder nur in äußerst begrenztem Umfang in das Fahrgeschehen und die Kontrolle des Fahrzeugs eingreifen können. Dieses Ausgeliefertsein an Fahrer und Fahrzeug und die fehlende Kontroll- und Einflussmöglichkeit schaffen eine Grundlage der Unsicherheit, die möglicherweise sogar zur Überschätzung von Gefahren führt.

Wir wollen in diesem Abschnitt versuchen, das Ausmaß erlebter Angst zu beschreiben und deutlich zu machen, welche Faktoren für entsprechende Befürchtungen bedeutsam sind und auch prüfen, welche Bedeutung fehlende Kontrollmöglichkeiten für die Angst besitzen. Dabei richtet sich unser Interesse zusätzlich darauf, welche Personen in besonderer Weise über entsprechende Ängste berichten.

Die eingangs getroffene Feststellung, dass etwa jeder fünfte Beifahrer Angst vor einem Unfall hat, sollte nicht die Sicht auf die Tatsache verstellen, dass die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung normalerweise keineswegs mit derartigen negativen Empfindungen im Auto sitzen. Tabelle 34 zeigt dies, getrennt für Männer und Frauen. Rund 6 von 10 Befragten erklären explizit, von keinen derartigen Ängsten geplagt zu sein. Männer und Frauen unterscheiden sich in dieser Bewertung kaum. Dagegen ergibt eine Analyse des Faktors *Alter*, dass mit zunehmendem Alter die Befürchtungen ansteigen: Nur 11 % der bis 17-Jährigen, aber 24 % der über 60-Jährigen äußern sich entsprechend.

Tabelle 34 Beifahrerängste vor einem Unfall/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Als Beifahrer habe ich häufig Angst vor einem Unfall...</i>			
...stimmt genau	3 %	3 %	3 %
...stimmt in etwa	18 %	15 %	16 %
weder – noch/unentschieden	22 %	20 %	21 %
...stimmt eher nicht	22 %	25 %	24 %
...stimmt überhaupt nicht	34 %	36 %	35 %
keine Angabe	1 %	1 %	1 %
	100 % N = 1.226	100 % N = 1.353	100 % N = 2.579

Die Ängste, die die Beifahrer entwickeln, resultieren zum einen aus möglichen Fehlern des Fahrers, aber auch ein schlechter Zustand des Fahrzeugs ist eine Quelle der Befürchtungen. Angstgefühle erzeugt ein Fahrer insbesondere dann, wenn er sich für den Beifahrer erkennbar unsicher verhält. So berichteten Personen im Rahmen von Gruppendiskussionen, dass vor allem eine entsprechende Körpersprache sowie verbale Äußerungen Auslöser für entsprechende Befürchtungen sind. Gleichzeitig spielt aber auch das Potential des Wagens eine Rolle. Leistungsreserven, die Spielräume offen halten, wirken insoweit angstmindernd. Im Prinzip erfolgt durch den Beifahrer, sofern er selbst Autofahrer ist, ein ständiger Vergleich der Fahrweise des Fahrers mit der eigenen Fahrweise. Stimmen beide Fahrweisen überein, fühlt man sich sicher.

Dass tatsächlich auch der negative Zustand des Fahrzeugs angstfördernd sein kann, belegen die folgenden Zahlen.

Tabelle 35 Fahrer und Fahrzeug als Quelle von Ängsten

	FAHRER als Angstquelle <i>Als Beifahrer habe ich Angst vor möglichen Fehlern des Fahrers</i>	FAHRZEUG als Angstquelle <i>Ich habe als Beifahrer Angst, wenn das Fahrzeug in schlechtem Zustand ist</i>
stimmt genau	4 %	17 %
stimmt in etwa	19 %	33 %
weder – noch/unentschieden	22 %	17 %
stimmt eher nicht	25 %	12 %
stimmt überwiegend nicht	30 %	21 %
N jeweils 2.579	100 %	100 %

Es deutet sich an, dass die Befürchtungen, die von einem Fahrzeug im schlechten Zustand ausgehen, ausgeprägter sind als die generelle Angst vor Fehlern des Fahrers. Letztere ist übrigens bei Frauen weniger verbreitet als bei Männern: 30 % der Männer, aber nur 18 % der Frauen erklären, sich vor möglichen Fehlern des Fahrers zu fürchten (Antwortkategorie: *stimmt genau* und *stimmt in etwa*). Dieses Ergebnis ist wahrscheinlich die Konsequenz der Tatsache, dass Männer weniger an die Rolle des Beifahrers gewöhnt sind und dem Rollenwechsel zum Beifahrer mit mehr Unsicherheit begegnen. Gestützt wird diese Aussage durch die Tatsache, dass Frauen auch weniger ausgeprägt von dem Gefühl der *Ohnmacht* betroffen sind, als Beifahrer nicht in das Fahrgeschehen eingreifen zu können. Die folgende Tabelle 36 macht dies deutlich.

Tabelle 36 Empfindungen fehlender Kontrolle/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Mich stört, dass ich als Beifahrer nicht in das Geschehen eingreifen kann...</i>			
...stimmt genau	10 %	3 %	6 %
...stimmt in etwa	25 %	10 %	17 %
weder – noch/unentschieden	21 %	19 %	20 %
...stimmt eher nicht	17 %	22 %	20 %
...stimmt überhaupt nicht	27 %	46 %	37 %
	100 % N = 1.226	100 % N = 1.353	100 % N = 2.579

35 % der Männer, aber nur 13 % der Frauen berichten, dass sie die fehlende Eingriffsmöglichkeit mehr oder weniger stört.

Wesentlich beeinflusst wird die Angst, die man als Beifahrer empfindet aber auch von der Häufigkeit, mit der man als Beifahrer unterwegs ist, und vor allem von der Motivation, mit der man die Beifahrerrolle wahrnimmt. Wie stark der Effekt dieser beiden Faktoren ist, belegen die folgenden Tabellen 37 und 38.

Tabelle 37 Angst bei Mitfahrern/Häufigkeit des Mitfahrens (Mittelwerte)

	HÄUFIGKEIT DER MITFAHRT			
	mehrfach pro Woche	1-4 mal pro Monat	1-10 mal pro Jahr	seltener als einmal pro Jahr
<i>Als Beifahrer habe ich häufig Angst vor einem Unfall</i>	4,0 ¹	3,8	3,6	3,3
<i>Als Beifahrer habe ich Angst vor den möglichen Fehlern des Fahrers</i>	3,8	3,7	3,4	3,1
<i>Als Beifahrer habe ich Angst, wenn das Fahrzeug in schlechtem Zustand ist</i>	3,1	2,9	2,8	2,6
<i>Mich stört, dass ich als Beifahrer nicht in das Geschehen eingreifen kann</i>	3,9	3,7	3,4	3,3
	N = 908	N = 743	N = 449	N = 478
1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage einer Fünfer-Skala <i>stimmt genau</i> = 1 bis <i>stimmt überhaupt nicht</i> = 5 berechnet. Je niedriger der jeweilige Mittelwert, desto größer ist der Anteil derer, die über entsprechende Angstgefühle berichten.				

Tabelle 38 Angst bei Mitfahrern/
Generelle Einstellung zum Mitfahren (Mittelwerte)

	BEIFAHREN...		
	...macht mir sehr viel/viel Spaß	weder – noch	...ist mir eher/ sehr unangenehm
<i>Als Beifahrer habe ich häufig Angst vor einem Unfall</i>	4,1 ¹	3,6	2,8
<i>Als Beifahrer habe ich Angst vor den möglichen Fehlern des Fahrers</i>	4,0	3,5	2,4
<i>Als Beifahrer habe ich Angst, wenn das Fahrzeug in schlechtem Zustand ist</i>	3,2	2,8	2,2
<i>Mich stört, dass ich als Beifahrer nicht in das Geschehen eingreifen kann</i>	4,1	3,5	2,5
	N = 1.084	N = 1.108	N = 385

1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage einer Fünfer-Skala *stimmt genau* = 1 bis *stimmt überhaupt nicht* = 5 berechnet. Je niedriger der jeweilige Mittelwert, desto größer ist der Anteil derer, die über entsprechende Angstgefühle berichten.

Beide Tabellen zeigen einen ähnlichen Trend: Angstgefühle nehmen in dem Maße zu, wie Erfahrungen mit der Beifahrerrolle abnehmen. Anders herum formuliert verdeutlicht Tabelle 37: Wer oft als Beifahrer im Auto unterwegs ist, hat weniger häufig Angst als derjenige, für den die Mitfahrt ein seltenes Ereignis ist. Eine wechselseitige Beeinflussung beider Faktoren ist anzunehmen. Ergänzend hierzu zeigt Tabelle 38, dass Angst und Unlust an der Beifahrerrolle eng miteinander verknüpft sind. Diejenigen, denen eine Mitfahrt unangenehm ist, berichten weitaus häufiger über Angstphänomene als solche Personen, denen das Mitfahren im Auto Spaß macht. Damit wird auch hier deutlich, dass es weniger demographische Merkmale wie Alter oder Geschlecht sind, die den Umfang von Befürchtungen steuern, sondern dass die Häufigkeit der Mitfahrt und die Einstellung zu derartigen Fahrten einen wesentlichen Einfluss auf die Angstvorstellungen ausüben.

Eine weitere wichtige Erkenntnis betrifft die Tatsache, dass es nicht etwa ausschließlich der Fahrer ist, der Einfluss auf Angstvorstellungen oder Angstfreiheit des Beifahrers hat, sondern dass auch das Fahrzeug einen Beitrag hierzu leistet. Inwieweit Beifahrer dabei durch einzelne Fahrmanöver belastet oder verunsichert werden, soll im letzten Punkt dieses Abschnitts dargestellt werden.

5.1.5 Einstellungen zu riskanten Fahrmanövern

Fahrmanöver, die objektiv ein Risiko enthalten, müssen nicht zwangsläufig zu Ängsten oder Verunsicherung bei den Mitfahrern führen. Eine emotionale Belastung stellen derartige Fahrweisen erst dann dar, wenn sie zum einen wahrgenommen und zum anderen als gefährlich interpretiert werden. Die Wahrnehmung der Gefährdung ist eng verknüpft mit der Frage, inwieweit der Mitfahrer in der Lage ist, Fahrstil und Situation angemessen zu beurteilen. Denkbar ist einerseits eine überzogene Angst, die aus der individuellen psychischen Situation eines Mitfahrers oder unzureichenden Erfahrungen erwächst. Andererseits trifft man auf eine gewisse Ignoranz ge-

genüber Gefahren, die vor allem aus mangelnder Beurteilungsfähigkeit der Situation oder der Verhaltensweisen des Fahrens entsteht.

Hinzu tritt bei der Bewertung von Fahrmanövern jedoch ein weiterer Faktor, der aus der motivationalen Lage des Beifahrers entspringt. So trifft der dynamisch-forsche Fahrstil eines Fahrers möglicherweise auf Zustimmung, weil er den Wünschen und Erwartungen seiner Mitfahrer entspricht. Hier kommen gewisse Rollenbeziehungen zum Tragen, auf die wir im nächsten Abschnitt noch näher eingehen werden. An dieser Stelle interessiert uns vorrangig, wie welche Beifahrer auf spezifische Fahrmanöver reagieren. Die Befragten waren dabei aufgefordert, sechs Fahrmanöver dahingehend auf einer Fünferskala zu beurteilen, ob sie diese als angenehm oder eher als unangenehm empfänden. Tabelle 39 zeigt zunächst die sechs zu beurteilenden Fahrmanöver, wobei diese Manöver in eine Reihenfolge gebracht worden sind, die von oben nach unten eine steigende Ablehnung repräsentiert. Es wird deutlich, dass alle Fahrmanöver, die Risiken einschließen, von der großen Mehrheit der Beifahrer als unangenehm bzw. sehr unangenehm beurteilt werden. Allerdings wird vor allem das schnelle Fahren auf der Autobahn von einem beachtlichen Teil der Mitfahrer als attraktiv empfunden, immerhin jeder Dritte findet Derartiges *toll* bzw. *macht ihm Spaß*. Alle übrigen Fahrmanöver stoßen nur bei einer Minderheit von 2 % bis 8 % auf Begeisterung. Mehr als drei Viertel aller Beifahrer empfinden rasantes Kurvenfahren, dichtes Auffahren, scharfes Bremsen und knappes Überholen als *ziemlich* oder sogar *sehr unangenehm*.

Tabelle 39 Einstellungen zu riskanten Fahrbedingungen

		EINSTELLUNG				
		finde ich toll	macht mir Spaß	weder - noch	unan-ge- nehm	sehr unan- genehm
1)	Schnelles Fahren auf der Autobahn	8 % ¹	25 %	31 %	23 %	13 %
2)	Rasante Kurvenfahrt	1 %	7 %	16 %	38 %	38 %
3)	Dichtes Auffahren	1 %	4 %	17 %	44 %	34 %
4)	Scharfes Bremsen	1 %	4 %	15 %	39 %	41 %
5)	Knappes Überholen auf der Landstraße	1 %	3 %	13 %	36 %	47 %
6)	Fahren mit einem leicht alkoholisierten Fahrer	0 %	2 %	7 %	15 %	76 %

1 Die Zeilenprozentage addieren sich jeweils auf 100 %; N = jeweils 2.579.

Noch unangenehmer als die geschilderten Fahrmanöver empfinden Beifahrer jedoch die Fahrt mit einem leicht alkoholisierten Fahrer. Die Mitfahrt mit einem Fahrer unter Alkoholeinfluss hebt sich dabei deutlich von allen in Tabelle 39 genannten Fahrmanövern ab, die eindeutig weniger scharf abgelehnt werden als eine Alkoholfahrt. Dieses Ergebnis spiegelt nicht zuletzt die Tatsache wider, dass Alkohol am Steuer in der Öffentlichkeit als Unfallursache vielfach überschätzt wird. So herrscht verbreitet die Meinung, Alkohol sei die Unfallursache No. 1. Wie die amtliche Unfallstatistik zeigt, ist dies keineswegs richtig, Alkohol rangiert als Unfallursache auf Platz 6.

Als Nächstes stellt sich im Zusammenhang mit den als unangenehm empfundenen Fahrmanövern die Frage, welche Beifahrer in besonderer Weise unter entsprechenden Fahrweisen leiden.

Hierbei zeigen sich mehrere Tendenzen: Zum einen bestätigt sich die verbreitete Vorstellung, dass männliche Fahrer riskantere Fahrmanöver weniger kritisch beurteilen bzw. häufiger den *Thrill*, den ein solches Manöver hervorruft, als positiv empfinden. Deutlich sichtbar wird diese Tatsache am Beispiel des schnellen Fahrens auf der Autobahn: 38 % der Männer finden dies toll bzw. macht es ihnen Spaß. Für die Frauen liegt der entsprechende Anteil bei 28 %. Dass dieses Muster durchgängig anzutreffen ist und männliche Beifahrer derartigen dynamischen, aber auch kritischen Fahrmanövern mehr abgewinnen als Frauen, zeigt die folgende Tabelle 40.

Tabelle 40 Bewertung von Fahrmanövern/Geschlecht

	Männer	Frauen
1) Schnelles Fahren auf der Autobahn	38 % ¹	28 %
2) Rasante Kurvenfahrt	11 %	6 %
3) Dichtes Auffahren	5 %	3 %
4) Scharfes Bremsen	7 %	3 %
5) Knappes Überholen auf der Landstraße	6 %	3 %
	N = 1.226	N = 1.353
1 Die Prozentwerte geben die Antworthäufigkeiten der Antwortkategorien <i>finde ich toll</i> und <i>macht mir Spaß</i> wieder.		

Der Anteil derjenigen, die entsprechende Fahrmanöver positiv bewerten, ist bei den Frauen durchweg niedriger als bei den Männern. Diese Aussage gilt im Prinzip auch bezüglich der Empfindungen, die man gegenüber einem

leicht alkoholisierten Fahrer entwickelt, allerdings auf niedrigstem Niveau: *Toll* finden weder Männer noch Frauen einen derartigen Fahrer, *Spaß* macht er 2 % der männlichen und 1 % der weiblichen Fahrer.

Dass mit zunehmendem Alter die Bewertung der geschilderten Fahrmanöver sich in den Bereich *unangenehm* verschiebt, verwundert nicht. Die folgende Tabelle 41 macht dies anhand der Skalenmittelwerte deutlich.

Tabelle 41 Einstellungen zu riskanten Fahrmanövern/Alter (Mittelwerte¹)

	ALTER				
	-20	21-25	26-40	41-60	61 u. älter
1) Schnelles Fahren auf der Autobahn	2,2	2,6	2,9	3,1	3,7
2) Rasante Kurvenfahrt	3,3	3,7	3,9	4,2	4,4
3) Dichtes Auffahren	3,6	3,8	4,0	4,1	4,3
4) Scharfes Bremsen	3,6	3,9	4,1	4,2	4,4
5) Knappes Überholen auf der Landstraße	3,7	4,0	4,2	4,3	4,5
	N = 237	N = 147	N = 701	N = 827	N = 666
1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage einer Fünfer-Skala berechnet. Je höher der jeweilige Mittelwert, desto ausgeprägter das Unwohlsein bei dem entsprechenden Fahrmanöver.					

Der Trend weist für alle Fahrmanöver stetig in die gleiche Richtung: Mit zunehmendem Alter wächst die Ablehnung derartiger dynamischer und riskanter Fahrmanöver. Wie ausgeprägt dabei die Einstellungsunterschiede sind, soll anhand zweier Beispiele verdeutlicht werden:

- **Schnelles Fahren** auf der Autobahn macht Spaß
 - ➔ 66 %¹ der jungen Mitfahrer (unter 20 Jahre)
 - ➔ 15 %¹ der älteren Mitfahrer (über 60 Jahre)
- **Rasanten Kurvenfahren** macht Spaß
 - ➔ 30 %¹ der jungen Mitfahrer (unter 20 Jahre)
 - ➔ 2 %¹ der älteren Mitfahrer (über 60 Jahre)

Insbesondere die Freude am *schnellen Fahren auf der Autobahn* hängt aber auch mit der Häufigkeit, mit der Beifahrer im Pkw mitfahren, zusammen.

¹ Die ausgewiesenen Prozentwerte fassen die Antworthäufigkeiten der Kategorien *finde ich toll* und *macht mir Spaß* zusammen.

men. Hier gilt, dass mit zunehmender Mitfahrfrequenz ein Anwachsen der Freude am Schnellfahren einhergeht. Die folgende Tabelle 42 zeigt das Ausmaß des Zusammenhangs.

Tabelle 42 Freude am schnellen Fahren/Mitfahrfrequenz

	HÄUFIGKEIT DER MITFAHRT				
	mehrmals täglich	mehrfach pro Woche	1-4 mal pro Monat	1-10 mal pro Jahr	seltener
<i>Schnelles Fahren auf der Autobahn...</i>					
...finde ich toll	10 %	11 %	7 %	7 %	5 %
...macht mir Spaß	31 %	27 %	25 %	23 %	21 %
weder - noch	36 %	30 %	36 %	31 %	27 %
...ist mir unangenehm	19 %	22 %	21 %	25 %	24 %
...ist mir sehr unangenehm	4 %	10 %	11 %	14 %	23 %
	100 % N = 102	100 % N = 806	100 % N = 743	100 % N = 449	100 % N = 478

Bezüglich der anderen Fahrmanöver weisen die Ergebnisse in die gleiche Richtung, sind allerdings weniger ausgeprägt.

Schließlich gilt es zum Schluss noch zu überprüfen, inwieweit der Besitz oder das Fehlen einer Fahrerlaubnis die Empfindungen beim Fahren beeinflusst. Und hier zeigen sich erstaunlicherweise **keine** gravierenden Unterschiede in der Beurteilung. Die folgende Übersicht belegt dies anhand der Nennungshäufigkeiten der Antworten *finde ich toll* und *macht mir Spaß*.

Tabelle 43 Einstellungen zu riskanten Fahrmanövern/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHRER...	
	mit Führerschein (aktive Fahrer)	ohne Führerschein
1) Schnelles Fahren auf der Autobahn	35 % ¹	30 %
2) Rasante Kurvenfahrt	8 %	11 %
3) Dichtes Auffahren	5 %	3 %
4) Scharfes Bremsen	4 %	5 %
5) Knappes Überholen auf der Landstraße	4 %	4 %
	N = 1.680	N = 716
1 Die Prozentwerte geben die Antworthäufigkeiten der Antwortkategorien <i>finde ich toll</i> und <i>macht mir Spaß</i> wieder.		

Es ist also keineswegs so, dass Mitfahrer, die keinen Führerschein besitzen, auf gefährliche Fahrmanöver wesentlich anders reagieren würden als solche, die selbst aktiv Auto fahren. Diese Ähnlichkeit des Empfindens gilt auch für die Situation des alkoholisierten Fahrens.

Damit bleibt festzuhalten, dass männliche und jüngere Beifahrer an riskanten Fahrmanövern tendenziell mehr Gefallen finden als Frauen und Ältere. Einen wesentlichen Einfluss übt jedoch auch die Häufigkeit von Mitfahrten aus, wobei eine zunehmende Mitfahrfrequenz mit einer Zunahme der Spaßkomponente einhergeht. Wenig bedeutsam für das Erleben gefährdender Manöver scheint dagegen die Tatsache zu sein, ob ein Mitfahrer selbst aktiv Autofahrer ist oder keinen Führerschein besitzt.

Dieses Ergebnis widerspricht insoweit der von SCHÖNHAMMER, aufbauend auf Gedanken des holländischen Psychologen VAN LENNEP, formulierten *Amputationsthese*, nach der *"eher solche Beifahrer und Beifahrerinnen irriterbar sind, die selbst über Fahrpraxis verfügen"* (SCHÖNHAMMER 1995, S. 20).

Inwieweit das Fahr-Erleben dabei vom Fahrer und von den Beziehungen zwischen Fahrer und Beifahrer beeinflusst ist, wollen wir im folgenden Abschnitt analysieren.

5.2 Präferierte Fahrer und Rollenbezüge

Das Sicherheits- oder Unsicherheitsempfinden von Beifahrern wird, wie der vorangehende Abschnitt gezeigt hat, wesentlich vom Fahrer geprägt. Insofern ist es naheliegend, der Frage nachzugehen, welchen Einfluss unterschiedliche Fahrer auf das Unsicherheitsempfinden von Beifahrern haben. Hierbei geht es im Folgenden zunächst um unterschiedliche Rollenbezüge zwischen Fahrer und Mitfahrer, wobei an dieser Stelle nur auf einige prototypische Beispiele abgestellt werden kann. Der zweite Teil dieses Abschnitts beschäftigt sich dann konkret mit der Frage, welchen Fahrern man sich gern und welchen man sich weniger gern anvertraut. Da sowohl die Beurteilung der Rollenbezüge wie auch die Präferenzen bei der Fahrerwahl wesentlich davon geprägt sind, wer als Mitfahrer im Auto sitzt und die entsprechenden Fragen beantwortet, berücksichtigt die Analyse vor allem die demographischen Faktoren Alter und Geschlecht der Beifahrer.

5.2.1 Rollenbeziehung und Sicherheitsempfinden

Um beurteilen zu können, wie sich unterschiedliche Rollenbeziehungen auf das Sicherheitsempfinden von Beifahrern auswirken, wurden diese gebeten, für eine Reihe von Personen, bei denen sie im Auto mitfahren, anzugeben, wie sicher oder unsicher sie sich dort fühlen.

Die folgende Tabelle 44 zeigt für die acht überprüften Rollenbeziehungen, welche Effekte diese auf das Sicherheitsempfinden besitzen.

Tabelle 44 Einfluss der Rollenbeziehung auf das Sicherheitsempfinden

	MITFAHRT mit			
	Ehepartner(in) Lebensgefährte (in)	eigenen Kindern	Vater	Mutter
<i>Fühle mich als Mitfahrer</i>				
sehr sicher	48 %	33 %	32 %	23 %
ziemlich sicher	31 %	38 %	32 %	30 %
unentschieden	15 %	22 %	23 %	26 %
ziemlich unsicher	3 %	5 %	8 %	11 %
sehr unsicher	3 %	2 %	5 %	10 %
	100 % N = 1.632 ¹	100 % N = 1.243 ¹	100 % N = 1.175 ¹	100 % N = 948 ¹
	Geschwistern	gleichaltrigen männl. Freunden/ Bekanntem	gleichaltrigen weibl. Freunden/ Bekanntem	Freunden
sehr sicher	20 %	17 %	13 %	2 %
ziemlich sicher	41 %	46 %	40 %	13 %
unentschieden	27 %	29 %	33 %	43 %
ziemlich unsicher	8 %	6 %	10 %	23 %
sehr unsicher	4 %	2 %	4 %	19 %
	100 % N = 1.498 ¹	100 % N = 2.193 ¹	100 % N = 2.119 ¹	100 % N = 1.996 ¹
1 Die Grundgesamtheit variiert von Gruppe zu Gruppe, da ausschließlich diejenigen, die über entsprechende Rollenbezüge verfügen, befragt wurden.				

Die Tabelle verdeutlicht, dass Rollenbeziehungen einen wesentlichen Einfluss auf das Sicherheitsempfinden der Beifahrer ausüben. In diesem Zusammenhang vermitteln vor allem die Ehepartner und Lebensgefährten, und zwar sowohl die männlichen wie die weiblichen, ein Ausmaß an Sicherheitsgefühl, das deutlich größer ist als bei allen anderen untersuchten Rollenbezügen.

Dass das Sicherheitsempfinden generell vom Geschlecht des Fahrers beeinflusst wird, zeigen nicht nur die unterschiedlichen Wertungen für Väter und Mütter als Fahrer. Bei dem Vater fühlen sich Mitfahrer sicherer als bei der Mutter. Diese Tendenz wird auch bei gleichaltrigen Fahrern sichtbar. Auch hier traut man – entgegen den objektiven Risiken – den männlichen Fahrern mehr zu. Allerdings sind hier die Bewertungsunterschiede geringer als zwischen Vater und Mutter. Inwieweit die geschlechtsbezogene Beurteilung des Fahrers dabei vom eigenen Geschlecht des Mitfahrers beeinflusst wird,

zeigen die folgenden Ausführungen. Vorher sei aber noch darauf hingewiesen, dass familiäre Bindungen in erheblichem Maße dazu beitragen, Unsicherheitsempfindungen des Beifahrers zu mindern. Konsequenterweise vermitteln Fremde am Steuer das größte Maß an Unsicherheit.

Dass männliche und weibliche Mitfahrer die verschiedenen Rollenbeziehungen unterschiedlich erleben, zeigt die folgende Tabelle 45. Hier greifen wir, der besseren Übersicht wegen, wieder auf Mittelwerte der Fünfer-Skala zurück.

Tabelle 45 Einfluss der Rollenbezüge auf das Sicherheitsempfinden/ Geschlecht (Mittelwerte¹)

	männliche Mitfahrer	weibliche Mitfahrer
Mitfahrt mit...		
...Ehepartner(in)/Lebensgefährte(in)	2.1 ¹	1.6
...eigenen erwachsenen Kindern	2.2	1.9
...Vater	2.4	2.1
...Mutter	2.8	2.3
...Geschwister	2.4	2.3
...gleichaltrigen männlichen Freunden	2.2	2.3
...gleichaltrigen weiblichen Freunden	2.7	2.4
...Fremden	3.4	3.4

1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage einer Fünfer-Skala *fühle mich sehr sicher* = 1 bis *fühle mich sehr unsicher* = 5 berechnet. Je niedriger der ausgewiesene Mittelwert, desto sicherer fühlt sich der oder die Befragte.

Es wird deutlich, dass für weibliche Mitfahrer die emotionale Bedeutung einer familiären Beziehung einen deutlich stärkeren Einfluss auf die Beurteilung der Sicherheit hat als für männliche Fahrer. Mitfahrende Frauen fühlen sich bei ihren Lebenspartnern, bei den Eltern, den eigenen erwachsenen Kindern und tendenziell auch bei den Geschwistern sicherer als Männer dies tun.

Interessant ist auch die Einstellung zu Gleichaltrigen. Während männliche Beifahrer die Sicherheit sehr unterschiedlich einschätzen – abhängig davon, ob ein Mann oder eine Frau am Steuer sitzen – erleben Frauen diesen Unterschied wesentlich schwächer. Männliche Beifahrer fühlen sich bei gleichaltrigen männlichen Fahrern weitaus sicherer als bei gleichaltrigen weiblichen Fahrern, bei Frauen ist die Tendenz der Beurteilung zwar ähnlich,

aber in der Intensität weit weniger ausgeprägt. Auch hier sei noch einmal daran erinnert, dass derartige Einschätzungen keineswegs mit den objektiven Risiken identisch sind.

Einig sind sich männliche und weibliche Beifahrer in der Beurteilung von Fremden als Fahrer. Fremde vermitteln als Fahrer, unabhängig vom Geschlecht, ein Gefühl der Unsicherheit.

Die rollenbezogene Beurteilung der Sicherheitssituation erweist sich dabei als veränderlich, je nachdem, wie alt die Rollenpartner sind. So zeigt sich, dass das Sicherheitsempfinden beim Fahren mit den eigenen Kindern steigt, unabhängig vom eigenen und damit auch vom Alter der Kinder. Nur 13 % der bis 40-Jährigen, aber 29 % der 41-60-Jährigen und 44 % der über 60-Jährigen fühlen sich als Beifahrer bei ihren erwachsenen Kindern *sehr sicher*. Dieses Ergebnis resultiert nicht zuletzt aus der Tatsache, dass ältere Befragte in der Regel auch ältere Kinder haben, und Eltern zu fahrfähigeren Kindern mehr Vertrauen haben als zu Kindern, die noch Führerscheinneulinge sind.

Die Frage, ob man sich mit seinen Eltern als Fahrer sicher oder unsicher fühlt, hängt wesentlich von der Tatsache ab, ob der betroffene Beifahrer selbst Kraftfahrer ist oder nicht. Diejenigen, die keinen Führerschein besitzen, fühlen sich sowohl beim Vater wie bei der Mutter wesentlich sicherer als solche Personen, die selbst Auto fahren. Die Mittelwerte – denen der Tabelle 45 vergleichbar – sehen wie folgt aus:

Tabelle 46 Sicherheitsempfinden von Beifahrern mit und ohne eigene Fahrerfahrung/Vater oder Mutter als Fahrer (Mittelwerte¹)

	FAHRER	
	Vater	Mutter
Beifahrer ohne Führerschein	1,7 ¹	2,0
Beifahrer, die aktiv Auto fahren	2,4	2,6

1 Die Mittelwerte wurden auf der Grundlage einer Fünfer-Skala *fühle mich sehr sicher* = 1 bis *fühle mich sehr unsicher* = 5 berechnet. Je niedriger der ausgewiesene Mittelwert, desto sicherer fühlte sich der oder die Befragte.

Die Häufigkeit von Mitfahrerfahrten wirkt sich durchweg in allen Rollenbeziehungen in der Weise aus, dass mit steigender Mitfahrfrequenz das Si-

cherheitsgefühl – unabhängig von der Rollenbeziehung zum Fahrer – wächst. Eine Ausnahme zu diesem Ergebnis bildet die Fahrt mit Fremden. Das Unsicherheitsempfinden, das derartige Fahrten vermitteln, erweist sich als weitgehend unabhängig von der Frequenz von Mitfahrten.

Damit bleibt als Ergebnis festzuhalten, dass Rollenbezüge eine wichtige Rolle für die Beurteilung der Sicherheit von Mitfahrersituation spielen. Partnerschaftliche Rollenbezüge zu Ehegatten oder Lebensgefährten vermitteln durchweg einen höheren Grad an Sicherheit als Fahrten mit anderen Verwandten oder Freunden. Bei den Eltern schneidet der Vater besser ab als die Mutter und das höchste Maß an Unsicherheit geht von Fahrten mit Fremden aus.

5.2.2 Bevorzugte und kritisch bewertete Fahrer

Der vorangehende Abschnitt hat beschrieben, welche Fahrer von Beifahrern unter Sicherheitsaspekten bevorzugt werden. Hierbei hat sich herausgestellt, dass psychische und soziale Nähe, vielfach repräsentiert durch familiäre Bande, ein wichtiger Faktor ist. Im folgenden geht es nun nicht mehr ausschließlich um den Aspekt der Sicherheit in der Fahrer-Beifahrer-Beziehung, sondern um die generellen Vorlieben, die Beifahrer hinsichtlich der gewünschten Fahrer äußern. Der wesentliche Unterschied zwischen dem vorangehenden und diesem Abschnitt resultiert aus der Tatsache, dass der Sicherheitsaspekt nur einen Teil des Fahr-Erlebens anspricht. Andere Komponenten, wie die der Transportfunktion und vor allem die des emotionalen Erlebens spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Allerdings zeigen die folgenden Ausführungen, dass die Sicherheit in den Fahrer-Beifahrer-Beziehungen eine zentrale Rolle spielt, wobei es allerdings auch zu beachten gilt, dass die Bedeutsamkeit der Entscheidungskriterien, die zur Bevorzugung eines Fahrers führen, vom Beifahrer selbst abhängen und im Lebenszyklus einem Wechsel unterliegen.

Um einen ersten Eindruck davon zu gewinnen, welche Anforderungen und Erwartungen Beifahrer an Fahrer stellen, beschäftigten sich die Teilnehmer von zwei Gruppendiskussionen mit der Frage, wie der optimale Fahrer aus Beifahrersicht aussieht. Aus den Gesprächsbeiträgen wurde deutlich, dass die vermittelte Sicherheit zwar einen zentralen Stellenwert einnimmt, dass

aber gleichzeitig eine gewisse Souveränität des Fahrers erwartet wird. Unsicherheiten von Fahrern, seien sie an der Fahrweise erkennbar oder aus verbalen Äußerungen ableitbar, verunsichern auch den Beifahrer. Des Weiteren deuten die Erfahrungen der Gruppendiskussionen darauf hin, dass Beifahrer sich eine gewisse Geborgenheit wünschen. Dieses Grundmuster, das nicht nur Beifahrer, sondern auch Fahrer empfinden, wird für Beifahrer durch Anzeichen von Unsicherheit des Fahrers gestört. Geborgenheit empfinden Beifahrer vor allem dann, wenn sie sich entspannt zurücklehnen können und nicht das Gefühl haben, in irgendeiner Weise in den Ablauf der Fahrt eingreifen zu müssen.

Als störend erleben Beifahrer dabei häufig Äußerungen, mit denen Fahrer ihr eigenes und vor allem das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer kommentieren. Neben dem Aspekt der Geborgenheit spielen aber auch funktionale Momente eine Rolle. In der Mehrzahl der Fälle ist es den Beifahrern wichtig, schnell an den Zielort zu gelangen, und diese Erwartung spielt bei der Wahl präferierter Fahrer ebenfalls eine Rolle.

Tabelle 47 Bevorzugte Fahrer

Rang	FAHRER	besonders gern (+)	eher ungern (-)	Prozent- punkt- differenz
1.	Gleichaltriger Freund (nicht Lebenspartner)	38 % ¹	4 %	+34
2.	Eigene Kinder	35 %	3 %	+32
3.	Geschwister	26 %	5 %	+21
4.	Gleichaltrige Freundin (nicht Lebenspartnerin)	23 %	5 %	+18
5.	Ehepartner/Lebenspartner	17 %	1 %	+16
6.	Eltern	21 %	8 %	+13
7.	Männer generell	16 %	3 %	+13
8.	Frauen generell	12 %	9 %	+3
9.	Besonders vorsichtige Fahrer	19 %	24 %	-5
10.	Jüngere Fahrer	8 %	27 %	-19
11.	Fahrer mit sportivem Fahrstil	13 %	37 %	-24
12.	Fahrer über 60 Jahre	7 %	32 %	-25
13.	Fahranfänger	1 %	70 %	-69

1 Die Befragten konnten aus einer Liste mit den 13 Vorgaben jeweils bis zu drei Fahrer auswählen, mit denen sie besonders gern fahren und anschließend bis zu drei Fahrer auswählen, mit denen sie eher ungerne fahren.

Dass für die emotionale Situation eine gewisse Gleichrangigkeit von Fahrer und Beifahrer bedeutsam ist, macht Tabelle 48 deutlich. Hoch geschätzt als Fahrer werden vor allem **gleichaltrige** männliche Freunde, Geschwister und **gleichaltrige** Freundinnen. Hinzu kommen die eigenen Kinder, denen man sich überwiegend gern anvertraut. Die Tabelle bestätigt die eingangs formulierten Aussagen, dass emotionale Nähe eine wichtige Komponente für die Bewertung der Fahrer-Beifahrer-Beziehung darstellt. Gleichzeitig wird abermals sichtbar, dass Männer einen gewissen Vertrauensvorschuss genießen, der zumindest unter Sicherheitsüberlegungen nicht begründet ist. Hier wird deutlich, wie bedeutsam verfestigte Vorurteile, die sich im 20. Jahrhundert mit der Verbreitung des Automobils aufgebaut haben, und nach denen ein Mann der kompetentere Fahrer ist, das Bild bestimmen. Sichtbar wird diese Präferenz für das männliche Geschlecht als Fahrzeuglenker an der Tatsache, dass sowohl bei den Freunden wie bei der generellen Aussage männliche Fahrer in der Bewertung besser abschneiden als Frauen.

Ob und inwieweit diese Sichtweise vom Geschlecht des urteilenden Beifahrers beeinflusst ist, soll im Verlaufe dieses Abschnitts später noch diskutiert werden. Vorher sei jedoch auf zwei weitere Erfahrungen, die sich aus Tabelle 47 ableiten lassen, verwiesen. Zum einen zeigt sich, dass ein besonders vorsichtiger Lenker keineswegs zu den bevorzugten Fahrern gerechnet wird. Hier übersteigt die Zahl derer, die eher ungern mit einem solchen Fahrer unterwegs sind, die Zahl derer, die gern mit ihm fahren. Dem besonders vorsichtigen Fahrer haftet zum einen die Aura des zögerlichen, aber auch des eher unsicheren Fahrers an. Beide Aspekte stören den Beifahrer auf funktionaler bzw. emotionaler Ebene. Dass jedoch auch ein sportlicher Fahrstil den Beifahrern eher nicht zur Freude gereicht, zeigt sich am deutlichen Übergewicht negativer Äußerungen zu dieser Fahrergruppe. Allerdings gilt ein solches Ergebnis nicht für alle Altersgruppen, wie zum Ende dieses Abschnitts gezeigt wird. Nachdrücklich verdeutlicht Tabelle 47 aber auch, dass Fahrer der altersbezogenen Randgruppen, also sowohl besonders junge Fahrer wie auch solche, die die 60 Jahre überschritten haben, für Beifahrer im hohen Maße unattraktiv sind. Dies gilt in extremer Weise für Fahranfänger. 70 % der Befragten erklären explizit, mit dieser Altersgruppe eher ungern zu fahren.

Dass die bisher getroffenen generellen Feststellungen zumindest teilweise einer ergänzenden differenzierenden Betrachtung bedürfen, verdeutlichen die folgenden Ausführungen. So hängt beispielsweise die Entscheidung, ob man als Beifahrer einen Mann oder eine Frau als Fahrer präferiert, nachhaltig vom Geschlecht des Beurteilenden ab.

Hierbei gilt als Regel, dass für männliche Beifahrer männliche Fahrer und für weibliche Beifahrer weibliche Fahrer attraktiver sind. Die folgende Tabelle 48 verdeutlicht diese Tatsache.

Tabelle 48 Geschlechterpräferenz bei bevorzugten Fahrern

	männliche Beifahrer	weibliche Beifahrer
<i>Bevorzugte Fahrer</i>		
Gleichaltriger männlicher Freund	51 % ¹	25 %
Gleichaltrige weibliche Freundin	15 %	30 %
Männer generell	21 %	11 %
Frauen generell	6 %	17 %
1 Die Prozentwerte weisen die Anzahl der Nennungen aus, wobei bis zu drei Fahrertypen genannt werden konnten.		

Entsprechende geschlechtsspezifische Vorlieben für bestimmte Fahrer zeigen sich aber auch an anderer Stelle: So schätzen 17 % der Männer, aber nur 8 % der Frauen Fahrer mit sportlichem Fahrstil. Umgekehrt ist die Vorliebe für besonders vorsichtige Fahrer bei Frauen ausgeprägter als bei Männern.

Die Vorliebe für bestimmte Fahrer verändert sich zudem im Verlaufe des Lebens. Bei jungen Beifahrern bevorzugen männliche Fahrer die eigene Altersgruppe: 56 % der Befragten der Altersgruppe 18 bis 25 Jahre wählten gleichaltrige männliche Fahrer als bevorzugte Gruppe, die damit Rangplatz 1 in dieser Altersgruppe einnimmt.

Ab einem Alter von 40 Jahren dominieren Ehepartner als bevorzugte Fahrergruppe und für Personen über 60 Jahre sind es vor allem die eigenen Kinder, mit denen man gern fährt.

Diese Präferenzen spiegeln zum einen bestimmte Konstellationen im Lebenszyklus wider und deuten auf den Stellenwert, den Bezugspersonen zu bestimmten Zeiten haben. Zum anderen zeigen sich die Veränderungen, denen die Präferenzen in eben diesem Kontext unterworfen sind. Insofern wird deutlich, in welchem Ausmaß die Mitfahrt im Auto in andere soziale Bezüge eingebunden ist.

5.3 Fahrfunktionale Tätigkeiten des Beifahrers

Wie die Alltagserfahrung lehrt, beschränkt sich das Fahr-Erleben des Beifahrers nicht nur auf emotionale und sicherheitsbezogene Komponenten. In vielen Fällen wird der Beifahrer als Hilfe für den Fahrer in die Fahraufgabe eingebunden. Bei diesen Aufgaben handelt es sich unter anderem um

- Hilfen bei der Wegfindung und Navigation,
- die Bedienung von Geräten in oder am Fahrzeug,
- direkte Unterstützung des Fahrers, sei es bei dessen Vigilanzproblemen oder dessen Versorgung,
- Hilfen für den Fahrer bei der Wahrnehmung von Gefahren und der Bewältigung schwieriger Situationen.

Alle derartigen Tätigkeiten des Beifahrers sollen im Folgenden skizziert und hinsichtlich der Häufigkeit ihres Auftretens dargestellt werden. Wie die Ausführungen zeigen werden, ist das Bild des passiv auf dem Beifahrersitz dösenden oder des ausschließlich die Landschaft genießenden Beifahrers in dieser Form zwar falsch, gleichzeitig wird jedoch auch deutlich werden, dass die Kooperation zwischen Fahrer und Beifahrer nur mäßig entwickelt ist. So ist es für mindestens die Hälfte aller Beifahrer typisch, den Fahrer zumindest manchmal zu unterstützen, für knapp ein Viertel ist derartige Tun sogar der Regelfall. Wie das Mitwirken hinsichtlich der verschiedenen Aufgaben im Einzelnen aussieht, zeigen die folgenden fünf Unterabschnitte.

5.3.1 Navigation und Kartenlesen

Für die weit überwiegende Zahl der Beifahrer ist es normal, den Fahrer bei der Suche nach dem richtigen Weg zu unterstützen. Ein Drittel aller Befragten erklärt, *sehr oft* oder *oft* bei dieser Aufgabe behilflich zu sein, nur jeder Zehnte erklärt, den Fahrer bei der Navigation *nie* zu unterstützen. Entscheidenden Einfluss auf die Entscheidung, ob ein Mitfahrer beim Finden des richtigen Weges hilft, hat dabei die Tatsache, ob der Beifahrer selbst Autofahrer ist oder nicht. Wie die folgende Tabelle 49 deutlich macht, stellen sich diejenigen, die keinen Führerschein besitzen, dieser Aufgabe weit- aus seltener als Mitfahrer, die selbst auch Auto fahren.

Tabelle 49 Hilfe beim Navigieren/Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHRER ohne Führerschein	BEIFAHRER mit Führerschein, die nicht selbst fahren	die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich helfe bei der Suche nach dem richtigen Weg</i>				
sehr oft	2 %	8 %	11 %	8 %
oft	15 %	18 %	33 %	27 %
manchmal	30 %	36 %	41 %	38 %
seltener	27 %	28 %	10 %	16 %
nie	25 %	9 %	4 %	10 %
keine Angabe	1 %	1 %	1 %	1 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Personen, die zwar den Führerschein besitzen, aber selbst nicht Auto fahren, liegen zwischen denen ohne Führerschein und den Autofahrern. Die relativ ausgeprägte Trennung zwischen den Personen ohne Führerschein und Autofahrern in diesem Verhaltensbereich hängt sicherlich nicht nur mit unterschiedlich entwickelten Fähigkeiten in den Gruppen zusammen. Sie spiegelt auch die damit verbundene Kompetenzzuweisung der Fahrzeuglenker wider, die zu Kraftfahrkollegen mehr Vertrauen haben als zu Kraftfahrern.

Diese unterschiedliche Kompetenzzuweisung dürfte auch mitverantwortlich sein für die Tatsache, dass Frauen nach eigenem Bekunden tendenziell weniger häufig bei der Suche nach dem richtigen Weg helfen. Ein Drittel (33 %) der Frauen erklären, dies *seltener* oder *nie* zu tun. Der Vergleichs-

wert für männliche Beifahrer liegt bei nur 19 %. Hier ist allerdings zu beachten, dass Frauen bei Einbeziehung aller Altersklassen einen größeren Anteil an Nicht-Führerscheinbesitzern stellen und insofern ein kombinierter Effekt auftritt.

Hinsichtlich des Faktors *Alter* zeigt sich Folgendes: Fast die Hälfte (45 %) der jungen Mitfahrer im Alter von bis einschließlich 17 Jahren berichten, nur *selten* oder *nie* bei der Suche nach dem richtigen Weg zu helfen. Mit zunehmendem Alter bis zu einer Altersgrenze von etwa 60 Jahren ist es für die Mehrzahl der Mitfahrer normal, bei der Navigation tätig zu sein. Ab 60 Jahre dagegen lässt die Bereitschaft deutlich nach, hier sind es wieder fast die Hälfte der Befragten, die *selten* oder *nie* helfend eingreifen.

Auch diese Ergebnisse stützen die Annahme, dass die Lösung navigatorischer Aufgaben durch den Beifahrer eng mit dessen vermuteter und tatsächlicher Kompetenz zusammenhängt. Vor diesem Hintergrund ist auch verständlich, dass zunehmende Beifahrerfahrung mit häufigerer Hilfe beim Navigieren einhergeht.

Wenn wir bisher von *Navigieren* gesprochen haben, so beschreibt dieser Ausdruck eine ganze Kette von Tätigkeiten, die in unterschiedlicher Präzision und Zuverlässigkeit durchgeführt werden können, und deren Ergebnis sich in einem breiten Spektrum von Informationen an den Fahrer niederschlagen. Dieses Spektrum reicht von relativ vagen Hinweisen bis zu einer präzisen Führung anhand von Karten oder anderen Unterlagen, lässt man moderne Navigationsgeräte einmal außer Betracht.

Präzise Navigation setzt bestimmte Kenntnisse und Fähigkeiten voraus, die keineswegs bei allen Mitfahrern als gegeben angenommen werden können. So ist nur ein Teil der Bevölkerung in der Lage, eine Karte richtig zu lesen, und dies gilt umso mehr unter den erschwerten Bedingungen im Auto. Und so erklären auch nur 13 % aller Befragten, dass sie als Beifahrer gut im Kartenlesen wären. Weitere 34 % meinen, dass es *in etwa* mit dem Kartenlesen geht, aber mindestens jeder Dritte ist hierzu nicht in der Lage.

Auch hier finden sich wieder deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Frauen berichten weitaus seltener als Männer über gute Fähigkeiten im Kartenlesen.

Tabelle 50 Fähigkeit als Beifahrer, Karten zu lesen/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Als Beifahrer bin ich gut im Kartenlesen...</i>			
stimmt genau	19 %	8 %	13 %
stimmt in etwa	39 %	29 %	34 %
weder – noch	19 %	21 %	20 %
stimmt eher nicht	11 %	17 %	14 %
stimmt überhaupt nicht	12 %	25 %	19 %
	100 % N = 1.226	100 % N = 1.353	100 % N = 2.579

Dieses Ergebnis resultiert zum einen aus unterschiedlichen Verarbeitungsstrukturen im Gehirn, zum anderen sind Männer durch andere Bedingungen in ihrer Sozialisation mit dem Umgang mit Karten vertrauter. Dass Frauen generell mehr Schwierigkeiten mit Orientierungsproblemen haben, konnten wir bereits vor mehr als zwei Jahrzehnten in einer Studie über das räumliche Orientierungsverhalten von Kraftfahrern zeigen (ELLINGHAUS, 1979).

Unzureichende Kenntnisse im Umgang mit Karten und die Tatsache, dass 7 % aller Beifahrer¹ berichten, beim Kartenlesen regelmäßig von Übelkeit geplagt zu werden, führen dazu, dass die Zahl derer, die dem Fahrer präzise den Weg beschreiben, relativ gering ausfällt. Nur 3 % erklären, dies *sehr oft* zu tun, weitere 13 % tun dies zumindest *oft*. Die folgende Tabelle 51 zeigt auch hier noch einmal die Unterschiede im Verhalten zwischen Personen, die selbst Auto fahren und solchen, die keinen Führerschein besitzen.

¹ Die genaue Verteilung sieht im Einzelnen wie folgt aus:
Als Beifahrer wird mir übel beim Kartenlesen: stimmt genau 2 %, stimmt in etwa 5 %, weder noch 11 %, stimmt eher nicht 16 %, stimmt überhaupt nicht 66 %, N = 2.579.

Tabelle 51 Beifahrer, die dem Fahrer **präzise** Vorgaben machen/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHRER ohne Führerschein	BEIFAHRER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	BEIFAHRER mit Führerschein, die <i>selbst</i> Auto fahren	Gesamt
<i>Ich sage dem Fahrer genau, wo er lang fahren soll...</i>				
sehr oft	0 %	2 %	5 %	3 %
oft	4 %	9 %	17 %	13 %
manchmal	19 %	27 %	38 %	32 %
selten	34 %	37 %	28 %	31 %
nie	41 %	25 %	12 %	21 %
keine Angabe	2 %	–	–	–
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Nach den vorangehenden Ausführungen zum geschlechtsspezifischen Umgang mit Navigationsaufgaben wundert es nicht, dass Frauen weniger häufig dazu neigen, dem Fahrer präzise Vorgaben bei der Wegfindung zu machen: 22 % der Männer, aber nur 11 % der Frauen erklären, dies *sehr oft* oder *oft* zu tun.

Die relativ verbreiteten Defizite in der Navigation durch Beifahrer, die insbesondere auch beim Fahren in fremden Städten anzutreffen sind, erklären neben der Häufigkeit von Alleinfahrten teilweise den Erfolg von Navigationshilfen, die zunehmend Verbreitung finden. Auf der Grundlage der hier gewonnenen Erkenntnisse scheint es berechtigt, diesen Geräten insbesondere bei niedrigeren Einstandskosten eine höhere Verbreitung vorauszusagen. Navigation und Kartenlesen ist insofern eine Tätigkeit, für die der Beifahrer in Zukunft eher weniger in Anspruch genommen wird, es sei denn, der Beifahrer beschäftigt sich mit der Programmierung und Einstellung dieses Gerätes. Dass eine derartige Bedienung von Geräten an Bord keine untypische Tätigkeit ist, belegt der folgende Abschnitt.

5.3.2 Gerätebedienung

Zu den Geräten im Auto, auf die Beifahrer am ehesten Zugriff haben, gehört das Radio. Dies schließt die Bedienung der Kassetten- und CD-Lauf-

werke mit ein. Insbesondere die richtige Einstellung des Radios geht dabei über eine rein unterhaltende Funktion deutlich hinaus, da vielfach Verkehrsfunksender gesucht und eingestellt werden sollen, deren Meldungen von vielen Fahrern als bedeutsam eingestuft werden. Die Bedienung von Autoradios ist dabei im Verlaufe der letzten Jahre eher komplizierter geworden, und insbesondere die Wahl geeigneter Verkehrsfunksender erfordert Sachkenntnis und die Umsetzung zusätzlicher Informationen. So ist es erforderlich, Kenntnisse darüber zu haben, in welchem Gebiet man zweckmäßigerweise welchen Sender wählt, wobei der weitere Fahrtverlauf zu antizipieren ist. Als Hilfe stehen dabei auf Bundesautobahnen Hinweisschilder auf Frequenzen entsprechender Sender zur Verfügung. Bei modernen Autoradios, die automatisch die beste Sendestation eines Programms auswählen, ist die Aufgabe für Fahrer oder Beifahrer zwar erleichtert, aber noch immer kann vielfach zwischen verschiedenen Programmen, deren Verkehrsdurchsagen nicht identisch sind, gewählt werden.

Dass die Suche von Rundfunksendern mit Verkehrsdurchsagen tatsächlich eine Aufgabe ist, die von Beifahrern des Öfteren wahrgenommen wird, belegt Tabelle 52. Aber auch hier wird deutlich, dass vorrangig solche Beifahrer diese Aufgaben übernehmen, die auch selbst Auto fahren. Personen ohne Führerschein erbringen dagegen eher selten eine derartige Hilfe.

Tabelle 52 Bedienung des Autoradios durch den Beifahrer/Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFÄHRER ohne Führerschein	BEIFÄHRER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich suche im Radio die Sender mit Verkehrsfunk...</i>				
sehr oft	2 %	3 %	5 %	4 %
oft	10 %	9 %	23 %	18 %
manchmal	23 %	31 %	39 %	34 %
selten	20 %	23 %	20 %	20 %
nie	44 %	33 %	13 %	23 %
keine Angabe	1 %	1 %	–	1 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Zusätzlich gilt auch hier, wie bei der Navigationshilfe durch Beifahrer, dass diejenigen, die häufiger als Mitfahrer im Auto unterwegs sind, auch öfter

das Radio bedienen und Verkehrssender suchen. Die Zahl derer, die eine derartige Hilfe **nicht** erbringen, steigt von 27 % bei denjenigen, die mehrmals täglich als Beifahrer unterwegs sind, auf 50 % und mehr bei denjenigen, die nur eine Fahrt pro Monat in dieser Rolle zurücklegen. Dagegen sind die Unterschiede im Verhalten zwischen Frauen und Männern in diesem Bereich gering: 24 % der Männer und 22 % der Frauen berichten nahezu gleich häufig, dererlei Aufgaben *oft* oder *sehr oft* wahrzunehmen.

Die Häufigkeit der Suche von Verkehrssendern korrespondiert in hohem Maße mit der generellen Bedienung des Autoradios durch Mitfahrer. Die Zahlen deuten darauf hin, dass gerade die komplexere Aufgabe der Verkehrssendersuche dem Beifahrer quasi den Zugang zum Autoradio eröffnet hat. Ursprünglich rechnete die Bedienung des Radios, wie andere Bedienungsaufgaben des Fahrers, zu dessen Aufgaben- und Kompetenzbereich, d. h. auch die Auswahl des Programms war und ist auch heute noch in erheblichem Maße im Kompetenzbereich des Fahrers angesiedelt.

Dementsprechend verdeutlichen die Zahlen der Tabelle 52, dass die Bedienung des Radios für fast die Hälfte der Mitfahrer keine Aufgabe ist. Möglicherweise hängt dieser hohe Anteil damit zusammen, dass der Fahrer normalerweise als *oberste Autorität* an Bord darüber entscheidet, ob überhaupt Radio gehört wird und darüber befindet, welche Programme gehört werden.

Eine andere Form der Gerätebedienung, die noch seltener als die Bedienung des Radios an Beifahrer delegiert wird, betrifft das Telefonieren im Auto. Gerade einmal jeder sechste Beifahrer berichtet, dass er im Bedarfsfall diese Aufgabe wahrnimmt. Auch dieses Ergebnis deutet darauf hin, dass Telefonieren als *Herrschaftsakt* verstanden wird, der nicht delegiert wird.

Damit zeigt sich insgesamt, dass die Aufgabendelegation an Beifahrer bei der Bedienung von Geräten nicht in dem Maße stattfindet, wie es unter Sicherheits- und ggf. Komfortgesichtspunkten für den Fahrer wünschenswert wäre. Dass dies auch in anderen Bereichen ähnlich ist, werden die folgenden Ausführungen zur Versorgung des Fahrers zeigen.

5.3.3 Versorgung und Unterstützung des Fahrers

Dass Fahrer und Beifahrer weit davon entfernt sind, ein kooperatives Team zu bilden, zeigen auch die folgenden Ausführungen. Weder herrscht eine verbreitete Bereitschaft, den Fahrer mit Speisen, Getränken oder anderen Dingen zu versorgen, noch ist ein ausgeprägtes Engagement der Beifahrer bei kleinen technischen oder fahrtechnischen Problemen erkennbar. Wie begrenzt die Kooperationsbereitschaft im Einzelnen ist, wollen wir anhand einer Reihe von Beispielen darstellen. So erweist es sich für die Mehrheit der Befragten als untypisch, als Beifahrer den Fahrer während der Fahrt mit Speisen, Getränken, Süßigkeiten oder Zigaretten zu versorgen. Diese Tendenz der *Nicht-Kooperation* ist wiederum bei denjenigen Beifahrern, die über keinen eigenen Führerschein verfügen, ausgeprägter als bei Personen, die auch selber Auto fahren, Tabelle 53 zeigt dies deutlich.

Tabelle 53 Versorgung des Fahrers mit Speisen, Getränken, Zigaretten etc./ Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHRER ohne Führerschein	BEIFAHRER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich versorge den Fahrer während der Fahrt mit Speisen und Getränken oder Zigaretten...</i>				
sehr oft	2 %	3 %	5 %	4 %
oft	10 %	9 %	23 %	18 %
manchmal	22 %	31 %	39 %	34 %
selten	21 %	23 %	20 %	20 %
nie	45 %	33 %	13 %	23 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Fast die Hälfte (45 %) der Beifahrer, die selbst keinen Führerschein haben, unterstützen den Fahrer *nie* in der beschriebenen Weise. Bei Mitfahrern, die selbst Autofahrer sind, reduziert sich der Anteil der *Nicht-Kooperation* auf 25 %. Insgesamt aber überwiegt deutlich die Tendenz, den Fahrer während der Fahrt auf einer längeren Strecke nicht durch Nahrung oder Genussmittel zu unterstützen. Dass Frauen tendenziell etwas häufiger darüber berichten, den Fahrer zu versorgen, entspricht gängigen Klischees: 19 % der Frauen, aber nur 13 % der Männer berichten, derartige Hilfestellungen *sehr oft* oder *oft* zu geben.

Eine altersbezogene Analyse zeigt, dass die Bereitschaft, den Fahrer in der beschriebenen Weise zu unterstützen, mit steigendem Alter eher geringer wird. Zudem wird deutlich, dass Beifahrer, die häufig im Auto mitfahren, den Fahrer eher unterstützen als solche, die nur selten mitfahren.

Noch untypischer als die Versorgung mit Speisen, Getränken und Genussmitteln ist die Hilfe beim Tanken oder bei kleineren technischen Problemen am Auto: 70 % aller Befragten erklären, als Beifahrer *selten* oder *nie* das Tanken zu übernehmen. Die Zahl der Beifahrer, die bei technischen Problemen oder Pannen hilfreich eingreifen, ist ebenfalls gering. Hier sind es 64 %, die derartige Hilfe *selten* oder *nie* leisten. Dass bei derartigen Aufgaben, die zumindest gewisse technische Minimalkenntnisse voraussetzen, diejenigen häufiger helfend eingreifen, die selbst Autofahrer sind, liegt auf der Hand. Tabelle 54 und Tabelle 55 zeigen dies nachdrücklich. Bei Beifahrern, die selbst den Führerschein besitzen und auch selbst aktiv Auto fahren, ist Hilfe für den Fahrer beim Tanken oder bei technischen Problemen verbreiteter als bei Personen, deren Umgang mit dem Auto sich auf die Beifahrerrolle beschränkt. Rund drei Viertel derer, die das Autofahren ausschließlich als Beifahrer erleben, geben *nie* technische Hilfestellungen. Für dieses Ergebnis dürfte das Fehlen an zugewiesener Kompetenz entscheidend sein, einer Kompetenz, die Beifahrern ohne Autofahrer-Background sowohl aus der Sicht der Fahrer wie nach dem eigenen Selbstverständnis fehlt.

Tabelle 54 Unterstützung des Fahrers beim Tanken/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHRER ohne Führerschein	BEIFAHRER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich übernehme das Tanken...</i>				
sehr oft	1 %	1 %	5 %	4 %
oft	3 %	4 %	10 %	7 %
manchmal	8 %	13 %	24 %	19 %
selten	14 %	21 %	25 %	22 %
nie	74 %	61 %	36 %	48 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Tabelle 55 Hilfe bei technischen Problemen und Pannen/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHRER ohne Führerschein	BEIFAHRER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	Führerschein, die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich helfe bei technischen Problemen und Pannen...</i>				
sehr oft	1 %	3 %	8 %	6 %
oft	3 %	7 %	14 %	11 %
manchmal	8 %	11 %	25 %	19 %
selten	11 %	17 %	22 %	19 %
nie	77 %	62 %	31 %	45 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Die unterschiedlichen Geschlechterrollen werden in diesem Zusammenhang ebenfalls deutlich. Männer berichten deutlich häufiger, derartige Hilfen zu leisten: 19 % der Männer, aber nur 5 % der Frauen erklären, *sehr oft* auf längeren Fahrten das Tanken zu übernehmen. Die Hilfe bei technischen Problemen ist noch ausgeprägter Männersache: 28 % der Männer, aber nur 6 % der Frauen berichten *sehr oft* oder *oft* bei technischen Schwierigkeiten zu helfen.

Wie stark derartige Hilfen in alltägliche Rollenmuster integriert sind, zeigt sich daran, dass Frauen zwar bei der Zuweisung technischer Kompetenz schlecht abschneiden, wenn es aber darum geht, den Fahrer vor störendem Kinderlärm zu bewahren, häufiger aktiv sind als Männer. Allerdings sind hier die Unterschiede weniger ausgeprägt als im technischen Bereich: Insgesamt berichten 22 % der Befragten, mitfahrende Kinder *sehr oft* oder *oft* zu beruhigen. Für Männer liegt der entsprechende Anteil bei 19 %, für Frauen bei 24 %.

Die berichteten Zahlen verdeutlichen, dass Fahrer und Beifahrer in den angesprochenen Bereichen weit davon entfernt sind, ein optimales Team zu bilden, wobei insbesondere die geringe Unterstützung auffällt, die bei der Mitfahrt von Beifahrern ohne eigene Fahrerfahrung erbracht wird.

5.3.4 Warnung vor Gefahren

Ob die begrenzte Unterstützung durch Beifahrer auch hinsichtlich des Hinweises auf Gefahren gilt, ist eine Frage, der wir in diesem Abschnitt nachgehen wollen.

Hierbei ist allerdings zu bedenken, dass Warnungen vor Gefahren durch den Beifahrer vom Fahrer durchaus zwiespältig aufgenommen werden können. So kann der Fahrer Gefahrenhinweise des Beifahrers nicht nur als Hilfe, sondern durchaus als Hinweis auf eine geringe Kompetenz missverstehen.

Wie problematisch derartige *Hilfen* seitens des Beifahrers sein können, belegen die in Kapitel 6 berichteten Ergebnisse, die zeigen, dass das ständige Warnen vor Gefahren durch den Beifahrer eines der Hauptärgernisse für den Fahrer im Umgang mit den Mitfahrern darstellt.

Lassen wir diese ambivalente Sicht des Fahrers einmal außer Betracht, gilt für die überwiegende Mehrzahl der Beifahrer, dass sie den Fahrer, zumindest dann und wann, auf Gefahren hinweisen. Nur 15 % aller Befragten erklären, dies *nie* zu tun. Insofern verbirgt sich hinter diesen Zahlen ein erhebliches Potential möglicher Konflikte, wenn die Warnungen von den Fahrern als Hinweis auf mangelnde Kompetenz missverstanden werden.

Es ist wenig überraschend, dass derartige Warnhinweise weitaus häufiger von solchen Beifahrern kommen, die selbst aktiv Auto fahren, da deren Erfahrungen eine problembezogenere Wahrnehmung bedingen, als die von solchen Personen, die über keine eigenen Erfahrungen mit dem Autofahren verfügen. Die folgende Tabelle 56 zeigt dies deutlich.

Tabelle 56 Warnung vor Gefahren durch den Beifahrer/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFÄHRER ohne Führerschein	BEIFÄHRER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich mache den Fahrer auf Gefahren aufmerksam...</i>				
sehr oft	1 %	5 %	4 %	4 %
oft	9 %	15 %	22 %	18 %
manchmal	29 %	34 %	46 %	40 %
selten	29 %	30 %	20 %	23 %
nie	31 %	16 %	8 %	15 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Von den Beifahrern, die selbst Auto fahren, verzichtet nur eine Minderheit von 8 % darauf, den Fahrer vor Gefahren zu warnen. Derartige Interventionen sind im Übrigen weitgehend unabhängig von der Mitfahrhäufigkeit des Beifahrers.

Etwa genau so häufig wie die Warnung vor Gefahren sind Hinweise auf Polizeikontrollen und Radarfallen. 23 % aller Befragten erklären, hier *sehr oft* oder *oft* tätig zu werden. Derartige Warnungen werden von Männern häufiger als von Frauen ausgesprochen: Männer erklären zu 27 %, entsprechende Warnhinweise *sehr oft* oder *oft* zu geben, der entsprechende Anteil liegt für Frauen bei 19 %.

Weitaus stärker wirkt sich aber auch bei der Bereitschaft, auf Polizeikontrollen und Radargeräte zu achten, die Tatsache aus, ob der Beifahrer selbst Autofahrer ist oder nicht. Wie die folgende Tabelle verdeutlicht, erweisen sich Beifahrer mit Führerschein hier als die aktiveren Beobachter. Dies gilt um so mehr, wenn sie auch selbst aktiv fahren.

Tabelle 57 Warnung vor Polizei- und Radarkontrollen durch den Beifahrer/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFÄHRER ohne Führerschein	BEIFÄHRER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	BEIFÄHRER mit Führerschein, die <i>selbst</i> Auto fahren	Gesamt
<i>Ich achte auf versteckte Polizeikontrollen und Radarfallen...</i>				
sehr oft	0	6 %	6 %	4 %
oft	10 %	14 %	23 %	19 %
manchmal	23 %	27 %	39 %	34 %
selten	25 %	31 %	20 %	22 %
nie	42 %	22 %	12 %	21 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Weniger verbreitet als Warnungen vor Gefahren oder vor der Polizei und Radarkontrollen sind dagegen Hilfen, bei denen der Beifahrer das Fahrzeug verlassen muss, zum Beispiel beim Einwinken in enge Parklücken. Auch bei dieser Form der Hilfe zeigt sich das vertraute Bild: Männer, die sich aus ihrem Selbstverständnis heraus für kompetenter in Sachen *Autofahren* halten, winken den Fahrer häufiger in enge Parklücken als Frauen dies tun. 25 % der Männer erklären, dies *sehr oft* oder *oft* zu tun. Der entsprechende Prozentsatz liegt bei den Frauen bei 12 %.

Des Weiteren bestätigt sich die Erfahrung, dass eigene Fahrerfahrung der Beifahrer zur Konsequenz hat, dass diese häufiger Hilfestellung beim Einparken geben.

Tabelle 58 Hilfestellung beim Einparken durch Beifahrer/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFÄHRER ohne Führerschein	BEIFÄHRER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	BEIFÄHRER mit Führerschein, die <i>selbst</i> Auto fahren	Gesamt
<i>Ich winke den Fahrer in besonders enge Parklücken ein...</i>				
sehr oft	1 %	3 %	6 %	4 %
oft	5 %	10 %	19 %	14 %
manchmal	15 %	16 %	31 %	27 %
selten	26 %	29 %	26 %	26 %
nie	53 %	42 %	18 %	29 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Fast jeder vierte Beifahrer, der selbst Auto fährt, hilft dem Fahrer *sehr oft* oder *oft* bei der Einfahrt in enge Parklücken. Nur 18 % der Beifahrer dieser Gruppe berichten, dies *nie* zu tun. Dagegen hilft über die Hälfte der Beifahrer ohne Führerschein *nie* bei engen Parklücken.

Damit zeigt sich, dass auch bezüglich der Warnhinweise, sei es vor Gefahren oder Kontrollen oder bei der praktischen Hilfe beim Einparken, Kooperation zwischen Beifahrer und Fahrer eher die Ausnahme als die Regel ist. Insbesondere bei Mitfahrern, die über keine eigenen Erfahrungen als Autofahrer verfügen, trifft der Fahrer nur in Ausnahmefällen auf Unterstützung. Dass diese Zurückhaltung der Beifahrer gegenüber dem Fahrer selbst in solchen Fällen anzutreffen ist, wenn es um gemeinsame Gefahren geht, zeigt der letzte Punkt dieses Abschnitts.

5.3.5 Umgang mit Vigilanzproblemen des Fahrers

Zu den häufig unterschätzten Unfallursachen gehören Vigilanzprobleme des Fahrers. Experten schätzen, dass eine Vielzahl von Unfällen, insbesondere solche auf Autobahnen, durch Fahrer verursacht werden, die kurzfristig beim Fahren eingeschlafen sind (*Sekundenschlaf*).

Da Müdigkeit des Fahrers anhand einer Reihe von Verhaltensäußerungen und -änderungen für den Beifahrer durchaus erlebbar und beobachtbar ist, wäre es naheliegend, dass Beifahrer bei entsprechenden Anzeichen von Ermüdung eingreifen, um den Fahrer entweder wach zu halten oder zu einer Ruhepause zu veranlassen. Wie die folgenden Ergebnisse zeigen, verzichtet aber ein Großteil der Beifahrer darauf, den Fahrer in der beschriebenen Weise zu unterstützen. Schon auf die allgemein gehaltene Frage, ob man als Beifahrer dafür Sorge, *dass der Fahrer auf langen Fahrten wach bleibe*, erklärt jeder Fünfte (21 %), dies *nie* zu tun. Weitere 23 % beschreiben ein derartiges Verhalten als *selten*. Nur jeder Zwanzigste (5 %) berichtet, Entsprechendes käme *sehr oft* vor. Männer und Frauen unterscheiden sich in diesem Zusammenhang in ihrem Verhalten kaum. Nur in den Fällen, in denen der Beifahrer selbst Autofahrer ist, kommt es häufiger vor, dass er bei Ermüdung des Fahrers eingreift. Die folgende Tabelle 59 macht dies deutlich. Während sechs von zehn (60 %) Beifahrern, die keinen Führerschein besitzen, eher darauf verzichten, sich zu bemühen, dass der Fahrer wach bleibt, liegt der Vergleichswert für Beifahrer, die selbst aktive Autofahrer sind, bei 37 %.

Tabelle 59 Eingreifen bei Müdigkeit durch den Beifahrer/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHNER ohne Führerschein	BEIFAHNER mit Führerschein, die <i>nicht</i> selbst fahren	BEIFAHNER mit Führerschein, die <i>selbst</i> Auto fahren	Gesamt
<i>Ich Sorge dafür, dass der Fahrer auf langen Fahrten wach bleibt...</i>				
sehr oft	2 %	5 %	6 %	5 %
oft	12 %	14 %	20 %	17 %
manchmal	26 %	33 %	37 %	34 %
selten	23 %	24 %	23 %	23 %
nie	37 %	24 %	14 %	21 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Selbst auf eine allgemeine Warnung bei erkennbarer Ermüdung des Fahrers verzichtet ein Großteil der Beifahrer. Fast die Hälfte aller Befragten (48 %) erklärt, derartige Warnungen *selten* oder *nie* auszusprechen. Nur jeder Zwanzigste wählt die Antwortkategorie *sehr oft*. Entsprechend den oben geschilderten Ergebnissen wundert es nicht, dass Beifahrer, die selbst Au-

tofahrer sind, sich auch hier aktiver verhalten als Beifahrer ohne Führerschein. Tabelle 60 zeigt dies.

Tabelle 60 Warnung des Fahrers vor Müdigkeit durch den Beifahrer/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFÄHRER ohne Führerschein	BEIFÄHRER mit Führerschein die <i>nicht</i> selbst fahren	die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich warne den Fahrer, wenn dieser müde wird...</i>				
sehr oft	3 %	5 %	6 %	6 %
oft	6 %	13 %	16 %	13 %
manchmal	24 %	30 %	37 %	33 %
selten	24 %	24 %	26 %	25 %
nie	43 %	28 %	15 %	23 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Eine Möglichkeit, dem ermüdeten Fahrer zu helfen, besteht für Beifahrer, die selbst Führerscheinbesitzer sind, darin, den Fahrer beim Fahren abzulösen. 30 % der Autofahrer unter den Beifahrern berichten dementsprechend, den Fahrer bei Müdigkeit *sehr oft* oder *oft* abzulösen, auf der anderen Seite machen 11 % *nie* von dieser Möglichkeit Gebrauch, für weitere 17 % kommt die Übernahme des Steuers nur *selten* in Frage. Diejenigen, die zwar einen Führerschein besitzen, aber nicht selbst Autofahren, finden sich nur in Ausnahmefällen bereit, das Steuer zu übernehmen. Fast 80 % dieser Gruppe erklären, hierzu *selten* oder *nie* bereit zu sein.

Bei der ermüdungsbedingten Ablösung am Steuer spielt aber auch eine Rolle, wer wen ablösen soll. Männer lösen den Fahrer oder die Fahrerin tendenziell häufiger ab als Frauen dies tun.

Insgesamt erweisen sich die Reaktionen von Beifahrern auf einen müden oder übermüdeten Fahrer als wenig sicherheitsorientiert und als unangemessen. Hierbei ist allerdings zu bedenken, dass oft die Müdigkeit von Fahrer und Beifahrer Hand in Hand geht, d. h. zu den Zeiten, zu denen der Fahrer müde wird, stellt sich häufig auch beim Beifahrer Müdigkeit ein. Das wesentliche Problem scheint jedoch darin zu liegen, dass Beifahrer sich scheuen, in die Kompetenz des Fahrers einzugreifen. Der Fahrer als Aufgabenführer sollte nach dem Rollenverständnis vieler Beifahrer in der Lage

sein, die Situation zu kontrollieren und angemessene Entscheidungen zu treffen. Da Fahrer zudem, wie wir im Verlaufe der Untersuchung noch zeigen werden, auf Kritik und entsprechende Anmerkungen sensibel reagieren, unterbleiben vielfach die notwendigen Hinweise und die Unterstützung, die unter Sicherheitsaspekten wünschenswert wären. Zudem scheint Müdigkeit des Fahrers nicht als Konflikt erlebt zu werden. Darauf deuten zumindest die Ergebnisse hin, über die wir im folgenden Abschnitt berichten.

5.4 Streit im Auto aus der Beifahrerperspektive

Für das Miteinander von Fahrern und Beifahrern ist – wie der vorangehende Abschnitt gezeigt hat – ein bestimmtes Rollenverständnis typisch, das zu einem Rollenverhalten führt, das nicht immer sicherheitszuträglich ist. In manchen Fällen kommt es zwischen Fahrern und Beifahrern sogar zu Konflikten, wobei diese nicht immer durch das Fahren oder die Fahrsituation hervorgerufen werden, sondern ihren Ursprung auch in anderen Bereichen, z. B. in persönlichen Konflikten zwischen den Fahrzeuginsassen, haben können. Wie häufig derartige Reibereien im Alltag auftreten, zeigt der folgende erste Unterabschnitt. Im zweiten Punkt dieses Abschnitts wird erläutert, welche Konflikte Anlass für derartige Streitigkeiten sind. Hierbei ist zu bedenken, dass die folgenden Ausführungen über Streitigkeiten und Konflikte ausschließlich aus der Perspektive der Beifahrer berichten. Wie sich die Fahrerperspektive von Problemen zwischen Fahrer und Beifahrer darstellt, beschreibt Abschnitt 6.3 in Kapitel 6.

5.4.1 Häufigkeit von Streit und Reibereien

Um einen Eindruck davon zu gewinnen, wie Beifahrer die Atmosphäre im Auto einschätzen, hatten alle Befragten Gelegenheit, sich im Rahmen der Repräsentativbefragung über ihre Erfahrungen zu äußern. Hierbei ergab sich, dass die große Mehrheit der Mitfahrer über ein sehr friedliches Miteinander berichten: Auf einer Fünfer-Skala, mit deren Hilfe die Häufigkeit von Reibereien registriert wurde und die von *sehr oft* bis *nie* reichte, wählten 63 % aller Mitfahrer die Antwortkategorie *nie*, weitere 25 % die Kategorie *selten*. Nur jeder Zehnte berichtet, dass es *manchmal* Streitigkeiten gäbe

und nur 2 % erleben *oft* derartige Unstimmigkeiten. Dass dererlei Konflikte *sehr oft* aufträten, behaupten von 2.579 Befragten ganze sechs Personen.

Einen gewissen Einfluss auf die berichtete Häufigkeit von Reibereien hat die Beziehung, die ein Mitfahrer zum Autofahren hat. Beifahrer ohne Führerschein und dementsprechend ohne Fahrerfahrung berichten deutlich seltener über Konflikte mit dem Fahrer als solche Beifahrer, die selbst den Führerschein besitzen. Die folgende Tabelle 61 zeigt dies.

Tabelle 61 Streitigkeiten zwischen Fahrern und Beifahrern aus der Erfahrung als Beifahrer/Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHNER ohne Führerschein	BEIFAHNER mit Führerschein die <i>nicht</i> selbst fahren	die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich erlebe Reibereien und Streitigkeiten...</i>				
sehr oft	0 %	0 %	0 %	0 %
oft	1 %	4 %	2 %	2 %
manchmal	6 %	12 %	11 %	10 %
seltener	14 %	19 %	30 %	25 %
nie	79 %	65 %	57 %	63 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Als Erklärung für diese Unterschiede im Erleben der Situation bietet sich zum einen die Tatsache an, dass ein Großteil möglicher Konflikte durch das Fahrverhalten des Fahrers ausgelöst wird, ein Punkt, auf den wir im folgenden Unterabschnitt näher eingehen werden. Beifahrer, die selbst Autofahrer sind, erleben die Fahrweise des Fahrers anders als solche, die selbst nicht fahren können. Wie bereits an anderer Stelle gesagt, kommt es bei Mitfahrern mit Führerschein und ggf. eigener Fahrerfahrung zu einem ständigen Vergleich dessen, was der Fahrer macht und dem, was man selber machen würde. Unter Rollenaspekten könnte man auch sagen, dass es *fahrrerfahrenen* Beifahrern schwerer fällt, die Aufgabenführerschaft des Fahrers zu akzeptieren. Rollenaspekte und Rollenverständnis dürften auch erklären, dass Männer etwas häufiger als Frauen über Reibereien berichten. Allerdings sind hier die Unterschiede nicht sehr ausgeprägt: Während 61 % der Männer erklären, als Beifahrer *nie* Reibereien zu erleben, liegt der Vergleichswert für die Frauen bei 66 %.

Auch der Faktor Alter hat einen gewissen Einfluss auf die Wahrnehmung der Konflikthäufigkeit. Tendenziell höher ist die Zahl der berichteten Reibereien bei jüngeren Fahrern zwischen 20 und 25 Jahren. Mit steigendem Alter verringert sich die Zahl der Konflikte. So berichten

- 52 % der 20-25-Jährigen,
- 57 % der 26-40-Jährigen,
- 60 % der 41-60-Jährigen und
- 75 % der über 60-Jährigen,

dass sie *nie* Reibereien als Beifahrer erleben.

Wie wir im Verlaufe dieser Untersuchung noch zeigen werden, fällt die Sichtweise der Fahrer etwas anders aus. Hier sei nur darauf verwiesen, dass bei den Fahrern nur jeder Vierte berichtet, dass es *nie* Streit gäbe. Dieses Ergebnis, das anhand einer modifizierten Fragestellung und Antwortskalierung gewonnen wurde, deutet auf unterschiedliche Sichtweisen und Erfahrungen hin. Die Ergebnisse legen den Schluss nahe, dass der Beifahrer von der Tendenz her weniger Probleme mit dem Fahrer hat als umgekehrt der Fahrer mit dem Beifahrer.

Um besser zu verstehen, welche Konflikte sich hinter den Reibereien verbergen, liefert der folgende Unterabschnitt einen Einblick in die Ursachen und Quellen der Streitigkeiten, wobei es auch hier wieder ausschließlich um die Perspektive der Beifahrer geht.

5.4.2 Auslöser von Streitigkeiten

Vorbereitende Gespräche mit Mitfahrern ergaben eine breite Vielfalt möglicher Auslöser von Reibereien. Anliegen der folgenden Ausführungen ist, zum einen die Vielfalt zu systematisieren und zum anderen die quantitative Bedeutung verschiedener Konfliktauslöser zu bestimmen. Hierbei geht es quasi um eine Rangfolge, basierend auf der Häufigkeitsverteilung von entsprechenden Nennungen.

Die Systematisierung der Auslöser von Reibereien ergab fünf Problembereiche, auf die wir im Folgenden näher eingehen:

1. Fahrweise
2. Orientierung
3. Persönliche/familiäre Spannungen

4. Einstellungen am Fahrzeug
5. Umgang mit Pausen und Müdigkeit

Wie die folgenden Ausführungen zeigen werden, handelt es sich bei den fünf genannten Punkten in der oben gegebenen Reihenfolge keineswegs nur um eine Auflistung, sondern die Darstellung spiegelt durchaus eine Rangordnung der Probleme wider.

Die Fahrweise gilt demnach als wichtigster Auslöser für Reibereien mit dem Fahrer. In diesem Zusammenhang zeigt die folgende Tabelle 62 die Unterschiede im Erleben bei Männern und Frauen auf.

Tabelle 62 Fahrweise als Ursache für Reibereien/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
Fahrweise des Fahrers	46 %	41 %	43 %
Zu dichtes Auffahren	40 %	35 %	38 %
Zu schnelles Fahren	31 %	37 %	34 %
	N = 480	N = 403	N = 943
1 Aus einem Katalog von 16 Punkten konnten maximal drei ausgewählt werden. Die Prozentzahlen weisen die Häufigkeit der Nennung aus. Die ausgewiesene Teilstichprobe enthält jeweils alle Befragten, die überhaupt über Reibereien berichten.			

Die Tabelle verdeutlicht, dass für Männer als Beifahrer die Fahrweise des Fahrers häufiger Auslöser für Reibereien ist als für Frauen. Hierbei spielt insbesondere dichtes Auffahren eine Rolle. Frauen reagieren dagegen häufiger auf zu schnelles Fahren durch den Fahrer.

Dass die Fahrweise insbesondere Beifahrer, die selbst Auto fahren, zu Widerspruch animiert, zeigt die folgende Tabelle 63.

Tabelle 63 Fahrweise als Ursache für Reibereien/
Autofahrer – Nicht-Autofahrer

	Beifahrer <i>ohne</i> Führerschein	Beifahrer <i>mit</i> Führerscheinbesitz, die selbst Auto fahren	Gesamt
Fahrweise des Fahrers	33 % ¹	47 %	43 %
Zu dichtes Auffahren	25 %	41 %	38 %
Zu schnelles Fahren	31 %	34 %	34 %
	N = 153	N = 726	N = 943
1 Vgl. Anmerkung zu Tabelle 62.			

Die eigene Erfahrung als Autofahrer sensibilisiert die Beifahrer für die Fahrweise des Fahrers, und insbesondere zu dichtes Auffahren wird von ihnen eher wahrgenommen und führt zu Konflikten mit dem Fahrer.

Der zweite Bereich, der häufiger zu Reibereien zwischen Beifahrer und Fahrer führt, betrifft die **Orientierung**. Wie bereits in Abschnitt 5.3.4 vermerkt, hilft die überwiegende Mehrzahl der Mitfahrer dem Fahrer bei der Suche nach dem richtigen Weg. Diese Hilfe geht manchmal einher mit Reibereien, insbesondere dann, wenn der Mitfahrer Fehler macht. Die folgende Tabelle 64 zeigt, welchen Stellenwert dieser Bereich für das Konfliktgeschehen im Auto hat.

Tabelle 64 Orientierungsprobleme als Ursache für Reibereien/
Autofahrer – Nicht-Autofahrer

	Beifahrer <i>ohne</i> Führerschein	Beifahrer <i>mit</i> Führerscheinbesitz, die selbst Auto fahren	Gesamt
Generelle Orientierungsprobleme	16 % ¹	24 % ¹	22 % ¹
Fehler beim Kartenlesen	7 %	15 %	13 %
	N = 153	N = 726	N = 943
1 Vgl. Anmerkung zu Tabelle 62.			

22 % der Befragten berichten, dass Orientierungsprobleme als Auslöser von Streitigkeiten wirken, und für 13 % sind es unmittelbar Fehler beim Kartenlesen, die zu Streit führen. Auch hier berichten Beifahrer, die selbst

auch Autofahrer sind, häufiger über entsprechende Querelen. Möglicherweise hängt dieses Ergebnis mit der Tatsache zusammen, dass die Erwartungen an Autofahrer, die Beifahrer sind, höher ausfallen, als bei denjenigen, denen man mangels Führerscheinbesitz weniger Kompetenz zutraut. Interessanterweise unterscheiden sich die Häufigkeiten, mit denen Männer und Frauen über Orientierungsprobleme als Auslöser von Konflikten berichten, nicht. Es ist also keineswegs so, wie manche Vorurteile vermuten lassen, dass vor allem Frauen als Beifahrer Orientierungsprobleme als Auslöser von Streitigkeiten erleben.

Eine weitere Quelle für Unstimmigkeiten zwischen Beifahrer und Fahrer entspringt den **persönlichen Beziehungen**. Private Probleme, in den Personen oder den Beziehungen begründete Unstimmigkeiten sowie der Umgang mit dem Verhalten von Kindern sind hier wichtige Aspekte. Dass bei dererlei Problemen die Rolle des Berichtenden bedeutsam ist, zeigt die folgende Tabelle 65:

Tabelle 65 Persönliche und familiäre Beziehungen als Ursache für Reibereien/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
Persönliche Unstimmigkeiten	28 % ¹	35 % ¹	31 %
Private Probleme	20 %	17 %	18 %
Verhalten der Kinder	12 %	19 %	15 %
	N = 480	N = 463	N = 943
1 Vgl. Anmerkung zu Tabelle 62.			

Frauen berichten demnach häufiger darüber, dass persönliche Unstimmigkeiten und das Verhalten der Kinder Auslöser für Reibereien sind. Unbeeinflusst sind die Ergebnisse von der Tatsache, ob der Beifahrer selbst Auto fährt oder nicht. Dagegen verlagert sich die Bedeutung der in Tabelle 65 genannten Aspekte mit dem Alter. Persönliche Unstimmigkeiten spielen eher bei jungen Leuten eine Rolle, Kinder bereiten vornehmlich Probleme, wenn sie im schulpflichtigen Alter und die Eltern zwischen 25 und 40 Jahre alt sind. Generell gilt, dass die Bedeutung privater Probleme als Konfliktauslöser mit steigendem Alter schwindet.

Streitigkeiten entwickeln sich auch um **Einstellungen am Fahrzeug**. Hierzu rechnen insbesondere Einstellungen der Heizung und Lüftung sowie des Radios. Hierbei erweist sich die Abstimmung bei der Programmwahl des Radios als konfliktträchtiger als Fragen der Lüftung. Die folgende Tabelle 66 verdeutlicht dies anhand der unterschiedlichen Nennungshäufigkeiten.

Tabelle 66 Einstellungen am Fahrzeug als Ursache für Reibereien/
Autofahrer – Nicht-Autofahrer

	Beifahrer <i>ohne</i> Führerschein	Beifahrer <i>mit</i> Führerscheinbesitz, die selbst Auto fahren	Gesamt
Auswahl des Radio- oder Musikprogramms	36 % ¹	18 % ¹	21 % ¹
Öffnen der Fenster	24 %	13 %	15 %
Lüftung	9 %	7 %	7 %
	N = 153	N = 726	N = 943
1 Vgl. Anmerkung zu Tabelle 62.			

Es zeigt sich, dass die Auswahl des Radio- oder Musikprogramms sowie die Entscheidung, ein Fenster zu öffnen, durch Personen, die keinen Führerschein haben, weitaus häufiger zu Konflikten mit dem Fahrer führt als bei Beifahrern, die auch Autofahrer sind. Dieses Ergebnis ist nachdrücklich durch die Tatsache geprägt, dass sich hinter den Personen, die keinen Führerschein besitzen, vielfach junge Beifahrer verbergen. Insgesamt 44 der 153 Befragten ohne Führerschein, die Tabelle 66 ausweist, sind jünger als 18 Jahre. Und gerade für diese Altersklasse erweist sich der Streit um das richtige Musikprogramm als Hauptkonfliktpunkt im Verhältnis zum Fahrer. Und es ist ebenfalls diese Altersgruppe, die über die häufigsten Querelen bezüglich des Öffnens der Fenster berichtet. Für Beifahrer unter 17 Jahren rangieren die Auswahl des Radioprogramms und das Öffnen der Fenster in der Reihe aller Konflikte mit deutlichem Abstand auf Rangplatz 1 und 2.

Keinen Einfluss auf die Beurteilung hat dagegen das Geschlecht. Männer und Frauen nennen nahezu gleich häufig oder selten die verschiedenen Einstellungen am Fahrzeug als Konfliktauslöser.

Als relativ wenig konfliktgeladen erweist sich der **Umgang mit Pausen und Müdigkeit**. Hier wäre zu vermuten gewesen, dass Erwartungen von Fahrern

und Beifahrern zumindest hinsichtlich der Pausenfrequenz divergieren und von daher Anlass zu Reibereien bieten. Dass dies de facto nur selten der Fall ist, verdeutlicht die folgende Tabelle 67.

Tabelle 67 Umgang mit Pausen und Müdigkeit als Auslöser für Reibereien/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
Müdigkeit des Fahrers	9 % ¹	6 % ¹	8 %
Pausenwünsche des Beifahrers	8 %	6 %	7 %
Müdigkeit des Beifahrers	4 %	3 %	4 %
	N = 480	N = 463	N = 943
1 Vgl. Anmerkung zu Tabelle 62.			

Weder lösen die Müdigkeit des Fahrers noch die des Beifahrers oder dessen Pausenwünsche in nennenswerter Zahl Reibereien aus. Allenfalls zeigt die Tabelle eine schwache Tendenz, dass männliche Beifahrer derartige Punkte tendenziell häufiger als Problemquelle erleben als Frauen. Unterschiede zwischen Beifahrern, die keinen Führerschein besitzen und solchen, die aktiv selbst Auto fahren sind ebenfalls nicht feststellbar.

Versucht man, die Vielzahl der Einzelergebnisse zusammen zu fassen, so sticht die Tatsache, dass Fahrstil und Fahrweise des Fahrers entscheidend für das Klima im Auto sind, deutlich hervor, wobei insbesondere Beifahrer, die selber Autofahrer sind, sensibel reagieren. Die zweite Quelle für Missstimmigkeiten sind Schwierigkeiten bei der Orientierung, wenn also Beifahrer nicht in der vom Fahrer erwarteten Weise funktionieren.

Dagegen spielen persönliche oder familiäre Probleme bei Spannungen im Auto nur eine untergeordnete Rolle. Streit um die Einstellung von Radioprogrammen bzw. auch um Lüftung und geöffnete Fenster berichten insbesondere junge Beifahrer. Für ältere haben diese Punkte nur geringe Bedeutung. Schließlich sind Müdigkeit und Pausenwünsche keine Punkte, die zu häufigeren Konflikten führen.

Zudem lieferten die Ergebnisse abermals eine Bestätigung der wiederholt getroffenen Feststellung, dass die eigene Erfahrung als Autofahrer die Rolle und das Empfinden als Beifahrer nachhaltig beeinflusst. Auf der anderen

Seite verdeutlichen die Ergebnisse aber auch, dass der Beifahrer durchaus auf den Fahrstil und das Fahrverhalten des Fahrers Einfluss nehmen kann und nimmt, und dabei sogar Streit und Konflikte in Kauf nimmt. Wie eine derartige Einflussnahme im Einzelnen aussehen kann, beschreibt der folgende Abschnitt.

5.5 Direkte Einflussnahme von Mitfahrern auf den Fahrer

Das Repertoire eines Beifahrers hinsichtlich der Einflussnahme auf den Fahrer ist zwar begrenzt, aber die Aussage *"Einfluss und Kontrolle ist aber genau das, was dem Beifahrer fehlt"* (SCHÖNPFLUG + SCHÖNPFLUG, 1989, S. 352, zit. nach SCHÖNHAMMER, 1995, S. 17) greift sicherlich zu kurz, wenn sie unterstellt, der Beifahrer hätte keinerlei Einflussmöglichkeiten.

Ein Beifahrer kann Bitten und Wünsche hinsichtlich der Fahrweise des Fahrers äußern, kann Hinweise geben, die den Fahrer beeinflussen. Er kann seinen Unmut bekunden oder Lob aussprechen, und durch entsprechende Formulierungen positive oder negative Reinforcements im Sinne der Lerntheorien setzen. Er kann mit Konsequenzen drohen und letztendlich kann er z. B. zur Abwendung unmittelbarer Gefahr ins Lenkrad greifen.

Vielfach sind allerdings die Kräfte, die zur Unterdrückung derartiger Beifahreraktivitäten drängen, stärker, und der Beifahrer verzichtet auf Reaktionen, sei es, weil er sich nicht kompetent oder unterlegen fühlt, sei es, weil es der sozialen Balance mit dem Fahrer abträglich wäre.

Dass eine derartige Unterdrückung von Interventionswünschen tatsächlich nicht selten stattfindet, zeigen die Antworten auf eine entsprechende Frage in Tabelle 68.

Tabelle 68 Unterdrückung der Einflussnahme als Beifahrer auf das Verhalten des Fahrers/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Ich unterdrücke den Wunsch, auf den Fahrer Einfluss zu nehmen...</i>			
sehr oft	5 %	3 %	4 %
oft	11 %	7 %	9 %
manchmal	25 %	25 %	25 %
selten	24 %	25 %	25 %
nie	35 %	40 %	37 %
	100 % N = 1.226	100 % N = 1.353	100 % N = 2.579

Fast zwei Drittel (62 %) aller Befragten erklären, dass sie sich nur *selten* oder *nie* zurücknehmen und den Wunsch, auf den Fahrer Einfluss zu nehmen, unterdrücken müssten. Für sie besteht möglicherweise gar kein Anlass, sich zurückzunehmen. Auf der anderen Seite kommt dies bei 13 % *sehr oft* oder *oft* vor. Hierbei deutet sich an, dass keine wesentlichen Unterschiede in diesem Verhalten zwischen Männern und Frauen feststellbar sind.

Wenn Beifahrer intervenieren, wenden sie sich am ehesten mit der Bitte an den Fahrer, langsamer zu fahren. Für mehr als ein Drittel aller Beifahrer ist dies ein Vorgang, der zumindest *manchmal* oder auch öfter vorkommt. In Anbetracht der Tatsache, dass Männer im Schnitt schneller und riskanter fahren als Frauen, wäre zu vermuten, dass Frauen bezüglich der Geschwindigkeit häufiger intervenieren. Dies bestätigt sich tendenziell, sehr ausgeprägt sind die Unterschiede zwischen den Geschlechtern jedoch nicht: 40 % der Frauen und 32 % der Männer erklären, den Fahrer *manchmal*, *oft* oder *sehr oft* zu bitten, langsamer zu fahren.

Interessant sind in diesem Zusammenhang die unterschiedlichen Verhaltensweisen von Personen, die keinen Führerschein besitzen auf der einen und Führerscheinbesitzern auf der anderen Seite, wobei bei letzteren entscheidend ist, ob sie tatsächlich Auto fahren.

Tabelle 69 Häufigkeit der Bitte, langsamer zu fahren/
Beifahrer mit und ohne Führerschein

	BEIFAHRER ohne Führerschein	BEIFAHRER mit Führerschein die <i>nicht</i> selbst fahren	die selbst Auto fahren	Gesamt
<i>Ich bitte den Fahrer, langsamer zu fahren...</i>				
sehr oft	2 %	4 %	1 %	2 %
oft	6 %	10 %	7 %	7 %
manchmal	22 %	31 %	29 %	27 %
selten	30 %	37 %	39 %	36 %
nie	40 %	18 %	23 %	28 %
	100 % N = 716	100 % N = 183	100 % N = 1.680	100 % N = 2.579

Es zeigt sich, dass Beifahrer, die selbst keinen Führerschein besitzen, überwiegend darauf verzichten, Bitten um Verlangsamung an den Fahrer heranzutragen. Da sie sich selbst für nicht hinreichend kompetent erachten, verzichten sie auf eine entsprechende Intervention. Bei denjenigen Beifahrern, die über einen Führerschein verfügen, erweist sich die Tatsache der alltäglichen Fahrpraxis als bedeutsam. Diejenigen, die selbst **nicht** Auto fahren, neigen eher dazu, den Fahrer um eine langsamere Fahrweise zu bitten. Dieses Ergebnis hängt möglicherweise damit zusammen, dass es sich hier häufig um Personen handelt, die zwar den Führerschein (noch) haben, gleichzeitig aber eher furchtsam sind und auf das Fahren verzichten. Die Ängste dieser Gruppe schlagen sich dann in einem stärkeren Hang zu dämpfenden Maßnahmen gegenüber dem Fahrer nieder. Für diese These spricht, dass die Einflussnahme mit dem Alter ansteigt: Nur 25 % der 18-20-Jährigen, aber 40 % der über 60-Jährigen berichten, den Fahrer zumindest manchmal um eine langsamere Fahrweise zu bitten.

Eine andere Form der Einflussnahme als die der Bitte besteht darin, dass der Beifahrer über die Fahrweise des Fahrers schimpft. Über ein derartiges Verhalten wird deutlich seltener berichtet als etwa über die Bitte, langsamer zu fahren. Nur 8! von 2.579 Befragten sagten aus, *sehr oft* den Fahrer wegen seiner Fahrweise zu beschimpfen, 85 (3 %) tun dies zumindest *oft*. Für fast zwei Drittel (61 %) ist ein derartiges Verhalten jedoch tabu, sie erklären, dererlei *nie* zu tun. Männer und Frauen unterscheiden sich hinsichtlich eines derartigen Verhaltens nicht, und betrachtet man die *Schimpfbereitschaft* einzelner Altersklassen, zeigt sich, dass Beifahrer mittleren Al-

ters (21 bis 40 Jahre) am ehesten bereit sind, sich in einer entsprechenden Form zu äußern. Auch zeigt sich, dass Beifahrer ohne Führerschein seltener mit dem Fahrer schimpfen als Beifahrer, die selbst über eine Fahrerlaubnis verfügen. Hinzu kommt die Erfahrung, dass die Schimpfneigung schwindet, je seltener eine Person im Auto als Beifahrer mitfährt.

Eine andere drastische Einflussnahme durch den Beifahrer besteht darin, dem Fahrer das Vertrauen zu entziehen und ihm zu drohen, bei der nächsten Gelegenheit auszusteigen. Dass dies eine sehr harte Reaktion darstellt, belegt die Tatsache, dass rund drei Viertel aller Befragten berichten, Derartiges *nie* zu tun. Interessanterweise sind hierzu am ehesten Beifahrer im Alter von 21 bis 25 Jahre bereit. Dieses Ergebnis spiegelt die besonderen Probleme junger Fahrer wider und dürfte nicht zuletzt als Resultat auf entsprechende Kampagnen der Verkehrssicherheitsverbände zurückzuführen sein.

Tabelle 70 Häufigkeit der Drohung, auszusteigen/Alter

	ALTER						Gesamt
	-17	18-20	21-25	26-40	41-60	61 u. älter	
<i>Ich drohe dem Fahrer, beim nächsten Halt auszusteigen...</i>							
sehr oft	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %
oft	0 %	0 %	5 %	3 %	2 %	2 %	2 %
manchmal	2 %	9 %	7 %	7 %	6 %	6 %	6 %
seltener	8 %	17 %	21 %	19 %	19 %	12 %	17 %
nie	90 %	74 %	66 %	71 %	73 %	79 %	75 %
	100 % N = 144	100 % N = 93	100 % N = 147	100 % N = 701	100 % N = 827	100 % N = 666	100 % N = 2.579

Stellt die Drohung des Beifahrers, beim nächsten Halt auszusteigen, bereits eine selten geübte *harte* Maßnahme dar, erweist sich der Griff ins Lenkrad als *ultima ratio*. 86 % aller Befragten erklären, derartiges *nie* zu tun. Für Männer und Frauen ist ein solches Verhalten gleich selten, und betrachtet man verschiedene Altersgruppen, dann sind es am ehesten Beifahrer zwischen 20 und 40 Jahren, die einen derartigen Eingriff wagen. Verständlicherweise trauen sich Beifahrer ohne Führerschein seltener den Griff zum Lenkrad zu als solche mit Führerschein. Damit zeigt sich insgesamt, dass es

eine gestufte Einflussnahme des Beifahrers auf das Fahrverhalten des Fahrers gibt.

Tabelle 71 Eingriffsstufen des Beifahrers

		Mache ich <i>sehr oft, oft, manchmal, selten</i>	Mache ich <i>nie</i>
↑ MILD ↓	Bitte, langsamer zu fahren	72 %	28 %
	Mit dem Fahrer schimpfen	63 %	37 %
	Drohung, auszusteigen	25 %	75 %
	Ins Lenkrad greifen	14 %	86 %
HART			
			N = 2.579

Bitten und Unmutsäußerungen sind dabei Maßnahmen, die durchaus verbreitet sind. Drohungen, auszusteigen oder gar der Eingriff ins Lenkrad sind dagegen *selten* bzw. *sehr selten*. Nur die Behauptung, der Beifahrer könnte oder würde keinen Einfluss auf den Fahrer nehmen, ist sicherlich nicht haltbar.

6 BEIFAHRER AUS DER SICHT DES FAHRERS

Um die Bedeutung, die Beifahrer für die Verkehrssicherheit haben oder zumindest haben könnten, richtig einschätzen zu können, erweist es sich als notwendig, die Einstellungen und Beziehungen des Fahrers zum Beifahrer zu berücksichtigen. Hierbei kann nicht a priori vorausgesetzt werden, dass Fahrer über eine Begleitung erfreut sind oder sie im Gegenteil grundsätzlich ablehnen. Wie im ersten Abschnitt dieses Kapitels gezeigt wird, hängt eine entsprechende Präferenz oder Ablehnung stark von den Gegebenheiten der Fahrt und den jeweiligen Rahmenbedingungen ab. Mindestens gleichrangig, möglicherweise sogar bedeutsamer für die Beurteilung der Gegenwart eines Begleiters ist die persönliche Einstellung, die der Fahrer gegenüber einem Mitfahrer hegt. Aus diesem Grunde beschäftigt sich der zweite Abschnitt mit der Frage, welche Präferenzen auf Fahrerseite hinsichtlich bestimmter Mitfahrer herrschen. Dabei sind es nicht zwingend persönliche Ressentiments, sondern bestimmte Verhaltensweisen der Beifahrer, die die Stimmung zwischen Fahrer und Beifahrer belasten. Hierüber berichtet Abschnitt 6.3.

Auf die Tatsache, dass Bei- und Mitfahrer einen Einfluss auf das Verhalten des Fahrers haben, ist im Verlaufe der Untersuchung wiederholt hingewiesen worden. Aus diesem Grunde beschäftigt sich dieses Kapitel vertieft mit der Frage, inwieweit Fahrer diesen Einfluss wahrnehmen und in welche Richtung er ihrer Meinung nach wirkt. Hierbei ist zum einen zu unterscheiden zwischen Beifahrern, die sich in unterschiedlichen Rollenbeziehungen zum Fahrer befinden, zum anderen sind verschiedene Felder der Verhaltensbeeinflussung zu berücksichtigen. Über beide Aspekte berichten die Abschnitte 6.5, 6.6. und 6.7.

Eine ganz andere Art des Einflusses von Beifahrern betrifft die wahrgenommenen Veränderungen im Fahrverhalten von Autos. Unter Sicherheits Gesichtspunkten ist es durchaus bedeutsam, dass der Fahrer sich darüber im Klaren ist, dass ein Automobil, in dem mehrere Fahrgäste transportiert werden, ein anderes Fahr- und Bremsverhalten an den Tag legt als ein Fahrzeug, das nur mit dem Fahrer besetzt ist. Zwar geht es im letzten Punkt dieses Kapitels vorrangig nicht um technisch-physikalische Fragen, und die Ergebnisse beruhen auch nicht auf Fahrversuchen mit unterschied-

lichen Fahrzeugbesetzungszahlen. Unser Interesse richtet sich an dieser Stelle ausschließlich auf die Frage, ob und inwieweit den Fahrern derartige Auswirkungen der Mitnahme von Personen vertraut sind.

Grundlage der Ausführungen dieses Kapitels sind die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung von 1.680 Führerscheinbesitzern, die aktive Autofahrer sind. Die befragten Fahrer machen im Schnitt 2,1 Fahrten pro Tag.

6.1 Fahrtzwecke und Fahrbedingungen, bei denen Mitfahrer besonders erwünscht sind

Rund 3 % aller Kraftfahrer bevorzugen es grundsätzlich, allein ohne Beifahrer zu fahren. Weiteren 11 % ist es egal, ob jemand neben ihnen im Auto sitzt oder nicht. Für die weit überwiegende Zahl gilt jedoch, dass sie lieber in Begleitung als allein unterwegs sind, sofern die Rahmenbedingungen stimmen.

Wie eingangs bereits angedeutet, hängt die Entscheidung, ob ein Fahrer lieber allein fährt oder die Begleitung von einem oder mehreren Mitfahrern präferiert, von einer ganzen Reihe von Faktoren ab. Hierzu gehören die verschiedenen Fahrtzwecke ebenso wie die Strecken, auf denen man sich bewegt sowie die Rahmenbedingungen wie Wetter und Tageslicht. Dass alle genannten Faktoren tatsächlich einen nachhaltigen Einfluss auf die bevorzugte Situation im Auto haben, werden die folgenden Ausführungen deutlich machen.

6.1.1 Fahrtzwecke

Um einen ersten Überblick über den Zusammenhang zwischen Fahrtzwecken und dem Wunsch nach Begleitung zu gewinnen, zeigt die folgende Tabelle am Beispiel von vier Fahrtzwecken, wie die entsprechende Präferenz bei den befragten Fahrern aussieht.

Tabelle 72 Fahrtzwecke und präferierte Mitfahrerkonstellationen

	Bei der Fahrt zur ARBEIT oder zur AUSBILDUNG	Bei der Fahrt zum EINKAUFEN	Bei AUSFLUGS-FAHR- TEN	Bei URLAUBS-FAHR- TEN
Fahre lieber allein	43 %	25 %	6 %	5 %
Lieber mit einem einzigem Beifahrer	12 %	41 %	43 %	44 %
Lieber in Begleitung mehrerer Mitfahrer	4 %	6 %	33 %	35 %
Begleitung oder nicht ist mir egal	34 %	28 %	17 %	16 %
Keine Angabe	7 %	0 %	1 %	0 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %	100 %

Die Zahlen verdeutlichen, dass bei Alltagsfahrten, wie solchen zur Arbeit oder Ausbildung oder auch zum Einkaufen, Beifahrer weniger erwünscht sind als bei jeder Form von Freizeitfahrten. Zur Arbeit oder Ausbildung fährt fast jeder Zweite lieber allein, einen oder mehrere Mitfahrer wünschen sich nur eine Minderheit von 16 %. Mehr als einem Drittel ist es gleichgültig, ob bei der Fahrt zur Arbeit oder Ausbildung ein Mitfahrer an Bord ist.

Wenn die Fahrt dem Einkaufen dient, ist die Zahl derer, die lieber allein unterwegs sein wollen, deutlich geringer. Nur jeder Vierte bevorzugt in einer derartigen Situation die Alleinfahrt. Der größte Teil der befragten Fahrer zieht bei einer derartigen Fahrt einen einzigen Mitfahrer vor.

Wieder anders sehen die Präferenzen bei Freizeitfahrten aus, wobei es keinen großen Unterschied macht, ob es sich dabei um eine Ausflugs- oder Urlaubsfahrt handelt. In einer solchen Situation, die in aller Regel als gemeinsame Aktion mehrerer, z. B. der Familie oder von Freunden geplant ist, präferiert nur eine kleine Minderheit von rund 5 % die Alleinfahrt. Die Mehrheit bevorzugt eine Fahrt zu zweit. Gleichzeitig bilden Freizeitfahrten den Typ von Fahrt, bei der der Anteil derer, die mehrere Mitfahrer favorisieren, die höchsten Werte erreichen. Freizeit wird in hohem Maße als soziales Geschehen gesehen – und dies macht sich auch beim Autofahren bemerkbar.

Damit deutet sich an, dass Fahrten, die ein hohes Maß an Verpflichtung und hohe Anforderungen an Pünktlichkeit stellen, lieber allein bewältigt werden. Je weniger ausgeprägt das zeitliche Korsett und je größer der Erlebniswert einer Fahrt ist, desto größer der Wunsch nach einem oder auch mehreren Beifahrern. Dabei gilt generell, dass ein einzelner Beifahrer beliebter ist als mehrere Mitfahrer. Dies gilt auch bei Freizeitfahrten.

Im Folgenden gehen wir nun der Frage nach, ob sich weitere Faktoren ausmachen lassen, die die Präferenz für oder gegen Beifahrer bei den genannten Fahrtentypen beeinflussen. In diesem Zusammenhang zeigt sich beispielsweise, dass es Frauen bei der Fahrt zum Einkaufen doppelt so oft wie Männer vorziehen, allein zu fahren: 36 % der Frauen, aber nur 18 % der Männer erklären, bei diesem Fahrtzweck lieber allein unterwegs zu sein. Vergleichbare Unterschiede finden sich im Bereich der Freizeitfahrten nicht. Hier bevorzugen Frauen wie Männer das Fahren in Begleitung und auch präferieren beide eher den einzelnen Mitfahrer.

Der Faktor Alter hat auf verschiedene Weise Einfluss auf die Mitfahrtpreferenzen von Fahrern. Zunächst einmal gilt, dass bei Fahrten zur Arbeit der Wunsch, diese allein ohne Begleitung durchzuführen, sich mit zunehmendem Alter verringert. Diese Veränderung hat aber nicht zur Konsequenz, dass ältere Fahrer zunehmend für einen oder mehrere Mitfahrer votieren. Stattdessen wächst mit dem Alter die Zahl derer, die erklären, dass es ihnen gleichgültig ist, ob sie allein oder begleitet zur Arbeit fahren.

Diese wachsende Gleichgültigkeit Älterer gegenüber Mitfahrern setzt sich bei den drei anderen untersuchten Fahrtzwecken nicht fort, sondern beschränkt sich ausschließlich auf die Fahrten zur Arbeit. Stattdessen zeigt sich bei den drei übrigen Fahrtzwecken eine deutliche Tendenz, dass ältere Fahrer, und zwar insbesondere solche, die die Altersgrenze von 60 Jahren überschritten haben, eine eindeutige Präferenz für die Begleitung durch einen einzigen Mitfahrer entwickeln. Es steht zu vermuten, dass dieser einzelne Mitfahrer nachhaltig als entlastend empfunden wird, und dass dieser Entlastungseffekt weniger ausgeprägt ist oder sogar verloren geht, wenn mehrere Mitfahrer im Auto sind.

Damit wird deutlich, dass die Präferenz bezüglich der Mitnahme von Personen im Auto nicht nur vom Fahrtzweck, sondern auch von Merkmalen des Fahrers abhängig ist und entsprechende Fahrtzwecke, die mit spezifischen

Rollen verknüpft sind, zu ausgeprägten Vorlieben in der Fahrzeugbesetzung führen.

6.1.2 Fahrorte

Geht man von der Annahme aus, dass Unsicherheiten im Fahrumfeld durch die Anwesenheit von Bei- oder Mitfahrern verringert werden, dann müsste sich bei Fahrten in einem wenig vertrauten Umfeld eine Reduktion der Präferenz für Alleinfahrten zeigen. Genau dieses Ergebnis zeigt Tabelle 73. Die Zahl derer, die lieber allein fahren, erreicht bei Fahrten in fremden Städten und im Ausland, niedrigste Werte. Nur 8 % bevorzugen, in fremden Städten allein zu fahren. Im Ausland ist der Anteil dieser Gruppe noch geringer und liegt bei nur 5 %.

Tabelle 73 Fahrort und präferierte Mitfahrerkonstellation

	Bei Fahrten in FREMDEN STÄDTEN	Bei Fahrten im AUSLAND
Fahre lieber allein	8 %	5 %
Lieber mit einem einzigen Beifahrer	52 %	50 %
Lieber in Begleitung mehrerer Mitfahrer	14 %	21 %
Begleitung oder nicht ist mir egal	26 %	23 %
Keine Angabe	0 %	1 %
N = 1.680	100 %	100 %

Jeder zweite Fahrer bevorzugt die Begleitung eines einzelnen Beifahrers, und rund einem Viertel ist die Frage der Begleitung gleichgültig. Begleitung durch Mitfahrer in einer fremden Umgebung ist dabei den Frauen wichtiger als den Männern. 75 % der Frauen, aber nur 61 % der Männer wünschen sich in fremden Städten einen oder mehrere Beifahrer. Bei den Fahrten im Ausland liegt das entsprechende Zahlenverhältnis bei 66 % (Männer) zu 76 % (Frauen), die sich Begleitung im Auto wünschen.

Unterstützung durch einen einzigen Mitfahrer suchen im Ausland vor allem die älteren Fahrer. Sind es bei den 18- bis 20-jährigen Fahrern nur 37 %,

die dort lieber mit einem Beifahrer unterwegs sind, steigt die entsprechende Zahl bei den über 60-jährigen Fahrern auf 60 %.

Betrachtet man dagegen das Fahren auf unterschiedlichen Straßentypen wie etwa Autobahnen und Landstraßen, wird deutlich, dass derartige Rahmenbedingungen wesentlich weniger Effekt haben. Hier dominiert als Antwortkategorie die Aussage *"Begleitung oder nicht ist mir egal"*.

Tabelle 74 Straßentyp und präferierte Mitfahrerkonstellation

	Bei Fahrten auf der AUTOBAHN	Bei Fahrten auf der LANDSTRASSE
Fahre lieber allein	15 %	17 %
Lieber mit einem einzigen Beifahrer	38 %	34 %
Lieber in Begleitung mehrerer Mitfahrer	10 %	8 %
Begleitung oder nicht ist mir egal	37 %	41 %
Keine Angabe	0 %	0 %
N = 1.680	100 %	100 %

Immerhin jeder sechste Fahrer erklärt, lieber allein zu fahren. In diesem Zusammenhang zeigt sich eine schwache Tendenz, dass Frauen auf Landstraßen häufiger die Alleinfahrt bevorzugen (Männer 15 %, Frauen 19 %), auf der Autobahn ist es genau umgekehrt, hier präferieren 16 % der Männer, aber nur 13 % der Frauen die Alleinfahrt. Diese schwachen statistischen Unterschiede deuten auf unterschiedliche Erlebenspräferenzen hin: Während Männer häufiger an hohen Geschwindigkeiten interessiert sind, die sie allein genießen wollen, spielt bei Frauen das Erleben schöner Landschaften bei Alleinfahrten auf Landstraßen eine bedeutsame Rolle.

Alleinfahrten auf der Landstraße sind – betrachtet man das Alter der Fahrer – eher eine Sache der sehr jungen Fahrer. Wie die folgende Tabelle 75 zeigt, setzt dabei die Präferenz für eine Alleinfahrt auf Landstraßen altersmäßig früher ein als für Fahrten auf der Autobahn.

Tabelle 75 Präferenz für Alleinfahrten auf Landstraßen und Autobahnen/
Alter

	ALTER				
	18-20	21-25	26-40	41-60	61 + älter
Fahre lieber allein auf der LANDSTRASSE	27 % ¹	27 %	17 %	16 %	12 %
Fahre lieber allein auf der AUTOBAHN	18 % ¹	25 %	16 %	14 %	11 %
	N = 60	N = 97	N = 577	N = 654	N = 288
1 Die Prozentzahlen weisen jeweils den Anteil der Altersgruppe aus, die auf der Landstraße oder Autobahn am liebsten ohne Begleitung fährt. Die Prozentsätze addieren sich somit nicht auf 100 %.					

Mit zunehmendem Alter schwindet die Vorliebe, auf Landstraßen oder Autobahnen allein unterwegs zu sein.

Als wichtige Ergebnisse bleiben an dieser Stelle insoweit festzuhalten, dass Fremdheit in der Umgebung den Wunsch nach Beifahrern fördert, wobei sich die eindeutige Präferenz auf einen einzelnen Mitfahrer richtet.

Die Vorliebe, auf Landstraßen und Autobahnen allein zu fahren, ist im Wesentlichen eine Frage des Alters. Junge Leute lieben häufiger Alleinfahrten als dies ältere Fahrer tun. Gleichzeitig spielen geschlechtsspezifische Erlebnispräferenzen eine Rolle bei der Entscheidung für oder gegen eine Alleinfahrt.

6.1.3 Tageslicht und Witterung

Erschwernisse beim Fahren, die sich z. B. aus der Dunkelheit oder widrigen Witterungsumständen ergeben, können ebenfalls einen Einfluss auf den Wunsch nach einem Mitfahrer haben. Wie die folgende Tabelle 76 zeigt, besteht die geringste Neigung, allein ohne Beifahrer zu fahren, bei Fahrten in der Dunkelheit, jeder Zweite wünscht sich bei Nachtfahrten einen oder auch mehrere Mitfahrer. Ähnlich ist die Situation bei Nebel. Allein für das Fahren auf Eis oder Schnee ist der Anteil derer, die allein fahren möchten, etwas größer. Dies dürfte vornehmlich auf das von manchen als besonderes Vergnügen empfundene Fahren auf Schnee zurückzuführen sein.

Tabelle 76 Fahren bei Nebel, Schnee und Dunkelheit und präferierte Mitfahrerkonstellation

	Fahrten in der Dunkelheit	Fahrten im Nebel	Fahrten auf Eis + Schnee
Fahre lieber allein	15 %	17 %	20 %
Lieber mit einem einzigen Beifahrer	41 %	42 %	40 %
Lieber in Begleitung mehrerer Mitfahrer	9 %	8 %	7 %
Begleitung oder nicht ist mir egal	34 %	33 %	32 %
Keine Angabe	1 %	0 %	1 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %

Die überwiegende Zahl der Fahrer präferiert aber unter derartigen Bedingungen die Begleitung eines einzelnen Beifahrers. Nur wenige fühlen sich in Begleitung mehrerer Mitfahrer wohler.

Anders als bei den oben diskutierten situativen Rahmenbedingungen, unterscheiden sich Männer und Frauen in ihren Wünschen hinsichtlich eines Beifahrers unter den Rahmenbedingungen Dunkelheit, Nebel und Glätte deutlich. Frauen präferieren in derartigen Situationen eindeutig die Begleitung von Mitfahrern. Die folgende Tabelle 77 macht dies deutlich.

Tabelle 77 Präferenz für Fahrten bei widrigen Bedingungen/Geschlecht

	Männer	Frauen
<i>Ich fahre lieber in Begleitung eines einzigen oder mehrerer Mitfahrer bei...</i>		
...Dunkelheit	44 % ¹	58 %
...Nebel	42 %	60 %
...Schnee und Eis	36 %	62 %
	N = 967	N = 713
1 Die Prozentzahlen weisen jeweils den Anteil aus, der bei den verschiedenen Bedingungen die Mitfahrt von einem oder mehreren Beifahrern bevorzugt. Die Prozentsätze addieren sich somit nicht auf 100 %.		

Insbesondere auf Schnee und Eis sind die Präferenzen zwischen männlichen und weiblichen Fahrern sehr unterschiedlich: Während bei 62 % der Frauen in einer derartigen Situation der Wunsch nach einem oder mehreren Beifahrern existiert, trifft dies nur auf 36 % der Männer zu. Frauen schei-

nen insoweit durch negative Witterungseinflüsse und Dunkelheit stärker verunsichert zu werden und hieraus entsteht der Wunsch nach Unterstützung im Auto.

Das Bedürfnis nach Hilfe würde auch erklären, warum die Zahl derer, die bei Dunkelheit und schlechtem Wetter lieber allein fahren, bei den 20- bis 25-jährigen Fahrern die höchsten Werte erreicht. Fahranfänger im Alter zwischen 18- und 20 Jahren bevorzugen, nicht zuletzt bedingt durch mangelnde Erfahrung, in derartigen Situationen eher Mitfahrer als 20- bis 25-Jährige. Später nimmt die Vorliebe für die Alleinfahrt dann kontinuierlich ab. Die folgende Tabelle 78 zeigt dies.

Tabelle 78 Präferenz für Alleinfahrten bei widrigem Wetter/Alter

	ALTER				
	18-20	21-25	26-40	41-60	61 + älter
Fahre im NEBEL lieber allein	20 % ¹	27 %	20 %	16 %	10 %
Fahre bei EIS + SCHNEE lieber allein	22 % ¹	28 %	22 %	19 %	14 %
	N = 60	N = 97	N = 577	N = 654	N = 288
1 Die Prozentzahlen weisen jeweils den Anteil der Altersgruppe aus, die bei widrigem Wetter am liebsten ohne Begleitung fährt. Die Prozentsätze addieren sich somit nicht auf 100 %.					

Somit wird deutlich, dass die Präferenz für die Mitnahme von Beifahrern zwar von Umfeldbedingungen der Fahrsituation beeinflusst wird, dass diese Einflüsse aber auf unterschiedliche Fahrer unterschiedlich stark wirken. Dabei entwickeln Frauen und ältere Personen bei widrigen Rahmenbedingungen eine stärkere Tendenz in Richtung einer Begleitung durch Beifahrer als Männer oder jüngere Fahrer. Gerade bei letztgenannten spielt aber die Erfahrungsbildung eine wichtige Rolle. Bei Fehlen entsprechender Erfahrungen besteht bei widrigem Wetter und sehr jungen Fahrern ein weit verbreiteter Wunsch nach Mitfahrern.

6.2 Beliebte und weniger beliebte Beifahrer

Grundsätzlich gilt, dass das Verhältnis Fahrer-Beifahrer nachhaltig von den grundlegenden Beziehungen zwischen den Personen abhängt. Wie bereits an anderer Stelle dargestellt, spielen daher die Rollenbezüge, die zwischen den Fahrzeuginsassen herrschen, eine wichtige Rolle. Wenn also in diesem Abschnitt von *beliebten und weniger beliebten Beifahrern* die Rede ist, hat die Beliebtheit keineswegs immer ihren Ursprung in der Beifahrerrolle. Eher das Gegenteil ist der Fall, dass Zu- und Abneigungen, die sich im Zuge anderer Rollenbeziehungen entwickelt haben, in die Fahrer-Beifahrer-Beziehung hineingetragen werden und dort auf das Miteinander einwirken.

Bevor wir im weiteren Verlauf näher darauf eingehen, welche Faktoren bei der Bewertung von Beifahrern eine Rolle spielen, stellen wir zunächst anhand einer hierarchisch gegliederten Auflistung dar, welche Beifahrer denn besonders beliebt, und welche weniger beliebt sind. Die in Tabelle 79 ausgewiesene Hierarchie basiert dabei auf der Differenz zwischen positiven und negativen Wertungen für jede Personengruppe.

Tabelle 79 Rangordnung von Beifahrern nach deren Beliebtheit

Rang	BEIFAHRER	besonders gern (+)	eher ungern (-)	(Prozent- punkt-) Differenz
1	Ehepartner(in) Lebensgefährte(in)	75 % ¹	5 % ¹	+70
2	Gleichaltrige männliche Freunde + Bekannte	51 %	3 %	+48
3	Gleichaltrige weibliche Freunde + Bekannte	34 %	6 %	+28
4	Erwachsene Kinder	30 %	4 %	+26
5	Geschwister	19 %	5 %	+14
6	Berufskollegen	19 %	9 %	+10
7	Vater	14 %	8 %	+6
8	Mutter	11 %	9 %	+2
9	Schulpflichtige Kinder	13 %	13 %	±0
10	Andere Verwandte	13 %	16 %	-3
11	Ältere	3 %	25 %	-22
12	Vorgesetzte	2 %	27 %	-25
13	Kleinkinder	5 %	31 %	-26
14	Fremde	2 %	63 %	-61
15	Anhalter	1 %	64 %	-63
		N = 1.680	N = 1.680	
1 Mehrfachnennungen: Die Befragten konnten jeweils bis maximal drei Beifahrergruppen auswählen, mit denen sie <i>besonders gern</i> oder <i>eher ungern</i> fahren.				

Die Entscheidung für und gegen bestimmte Beifahrer fällt dabei relativ eindeutig aus. Tabelle 79 verdeutlicht, dass Ehepartner oder Lebensgefährten als Beifahrer besonders beliebt sind. Drei Viertel aller befragten Kraftfahrer wählen diese Personengruppe, wenn es darum geht, diejenigen zu benennen, mit denen man besonders gern fährt. Nur 5 % fahren eher ungern mit dem Partner. Zum Verständnis der Prozentzahlen sei hier nochmals daran erinnert, dass jeder Befragte jeweils bis zu drei Personen benennen konnte, mit denen er besonders gern oder eher ungern fährt.

Den zweiten und dritten Rangplatz nehmen Gleichaltrige ein, wobei männliche Beifahrer im Schnitt beliebter sind als weibliche. Diese Vorliebe hängt jedoch stark vom Geschlecht des Fahrers ab. Die folgenden Zahlen verdeutlichen, dass männliche Fahrer eher männliche Beifahrer bevorzugen, weibliche Fahrer dagegen weibliche Mitfahrer vorziehen:

63 % der MÄNNER fahren *besonders gern* mit gleichaltrigen MÄNNERN,

49 % der FRAUEN fahren *besonders gern* mit gleichaltrigen FRAUEN, aber nur

23 % der MÄNNER fahren *besonders gern* mit gleichaltrigen FRAUEN,

35 % der FRAUEN fahren *besonders gern* mit gleichaltrigen MÄNNERN.

Eltern fahren zudem gern mit ihren erwachsenen Kindern, Kinder dagegen deutlich seltener gern mit dem Vater und noch weniger gern mit der Mutter.

Zu den weniger gern gesehenen Beifahrern gehören Ältere, Vorgesetzte und Kleinkinder, und auf weitgehende Ablehnung stoßen Fremde und Anhalter. Damit wird insgesamt deutlich, dass eine positive affektive Haltung zum Beifahrer vor allem an den Lebenspartner geknüpft ist, und dass familiäre Bezüge zwar eine Rolle spielen, aber keineswegs alle gleichrangig sind. Hier spielt auch das Geschlecht des Fahrers eine wichtige Rolle. Weibliche Fahrer bevorzugen deutlich häufiger als Männer die Eltern als Beifahrer. Dagegen fahren Männer lieber als Frauen in Begleitung von Berufskollegen.

Die Präferenz für eine gleichaltrige Fahrtbegleitung ist zudem ausgeprägter für jüngere Fahrer bis etwa 25 Jahre. Verantwortlich für dieses Ergebnis ist die besondere Beziehung junger Fahrer zum Auto, die ihr Fahrzeug häufig für gemeinschaftliche Aktivitäten einsetzen.

Die ablehnende Haltung gegenüber Anhaltern ist vor allem eine Frage des Alters. Während nur ca. vier von zehn der 18- bis 25-Jährigen erklären, ungern mit Anhaltern zu fahren, steigt die Ablehnung bei den über 60-Jährigen auf 70 %. Hier wird noch einmal deutlich, wie die Stellung im Lebenszyklus die Präferenzen hinsichtlich der bevorzugten Mitfahrer beeinflusst.

Was den Fahrer im Einzelnen an seinen Mitfahrern stört, zeigt der folgende Abschnitt.

6.3 Konflikte mit Beifahrern

Nicht immer verläuft das Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer konfliktfrei. Verantwortlich für die auftretenden Probleme sind aus der Sicht

des Fahrers Äußerungen und Verhaltensweisen der Beifahrer, die seine Kompetenz in Frage stellen oder ihn beim Vollzug der Fahraufgabe stören. Hierauf wollen wir in diesem Abschnitt näher eingehen. Dabei geht es im Einzelnen um die höchst unerwünschte Kritik von Beifahrern am Fahrstil des Fahrzeuglenkers, aber auch um Mängel und unerwünschte Verhaltensweisen der Beifahrer. Ein Problem kann in diesem Zusammenhang die Geräuschkulisse bilden, die durch Mitfahrer und deren Aktivitäten hervorgerufen wird. Alle in diesem Abschnitt beschriebenen Probleme und Konflikte bewegen sich auf einem moderaten Konfliktniveau. Mit Streitigkeiten, die ein entsprechend aufgeladenes emotionales Niveau aufweisen, beschäftigt sich Abschnitt 6.4.

6.3.1 Unerwünschte Kritik

Der größte Fehler, den ein Beifahrer aus der Sicht des Fahrers begehen kann, besteht darin, den Fahrstil des Lenkers zu kritisieren. Zwei Drittel (65 %) ¹ aller befragten Autofahrer betonen, dass eine derartige Kritik des Beifahrers zu den Verhaltensweisen gehört, die sie am meisten stören. Diese Empfindsamkeit gegenüber Kritik seitens der Mitfahrer ist bei Frauen und Männern gleich ausgeprägt. Ein Vergleich der verschiedenen Altersgruppen deutet an, dass die Empfindlichkeit gegenüber Kritik mit zunehmendem Alter tendenziell abnimmt und bei jungen Fahrern bis 20 Jahre besonders ausgeprägt ist. 73 % der Fahrer bis 20 Jahre, aber nur 62 % der über 60-Jährigen empfinden eine entsprechende Kritik des Beifahrers an ihrem Fahrstil als besonders störend. Dass jedes Verhalten des Beifahrers, das die Kompetenz des Fahrers in Frage stellen könnte, seitens des Fahrers als kritisch erlebt wird, macht auch die Tatsache deutlich, dass häufiges Warnen vor Gefahren, die der Fahrer durchaus selber erkennt, als sehr störend empfunden wird. 45 % aller befragten Fahrer nennen diesen Aspekt, der damit hinter der Kritik am Fahrstil die zweithäufigste Zahl an Nennungen aufweist. Auch in diesem Punkt unterscheiden sich männliche und weibliche Fahrer kaum, und zudem wiederholt sich das Ergebnis, dass

¹ Die in den Abschnitten 6.3.1 bis 6.3.4 ausgewiesenen Zahlen basieren auf den Antworten zu einer Frage, bei der die Autofahrer aus einer Liste von 17 unterschiedlichen Störungen durch Beifahrer bis maximal fünf auswählen konnten, die sie als besonders störend empfinden.

jüngere Fahrer derartige Gefahrenhinweise häufiger als störend empfinden als ältere.

Die Frage, die sich bei diesen Ergebnissen stellt, lautet: Warum berührt gerade die Kritik im Auto den Fahrer stärker als in anderen Lebensbereichen? Der erste Grund hierfür dürfte darin zu sehen sein, dass der Fahrer einer entsprechenden Beifahrerkritik nicht ausweichen kann und sie direkt beobachtbares Verhalten betrifft. Die Kritik hat zudem besondere Bedeutung, weil sie aus einem unmittelbaren Bedrohungsgefühl des Beifahrers herrührt. Der wichtigste Aspekt dürfte jedoch darin liegen, dass dem Fahrer Kompetenz abgesprochen wird, ein Faktum, das dem Selbstverständnis des Fahrers zuwiderläuft. Die weit überwiegende Zahl der Kraftfahrer sehen sich selbst als gute oder sehr gute Fahrer. Hierzu steht eine eventuelle Kritik des Beifahrers in krassem Gegensatz. Kritik und überzogene Warnungen sind insoweit Kränkungen des Selbstverständnisses des Fahrers. Nur wenige Fahrer haben eine hinreichend selbstkritische Distanz zu ihrem eigenen Fahrstil, um eine derartige Kritik wegzustecken. Von einem idealen Beifahrer erwartet der Fahrer insoweit, dass er weiß, *"was er sagen kann und wann er es sagen kann"* (Zitat eines Gesprächsteilnehmers der Gruppendiskussion).

6.3.2 Unerwünschte Reaktionen

Nicht nur kritische Kommentare des Beifahrers stören das Verhältnis zum Fahrer. Auch eine Reihe unerwünschter Reaktionen können das Verhältnis belasten. Hierzu gehören Bekunden von Angst, das Auftreten von Übelkeit oder auch ein zu häufig geäußerter Wunsch nach einer Pause. Als störend wird vom Fahrer auch empfunden, wenn der Beifahrer bestimmten Erwartungen nicht entsprechen kann, z. B. wenn er sich bei der Navigation ungeschickt anstellt. Auf alle genannten Punkte gehen wir im Folgenden näher ein.

Als bedeutsamster Störfaktor stellt sich in diesem Zusammenhang die Tatsache heraus, wenn Beifahrer sichtbare Zeichen von Angst zu erkennen geben. Jeder dritte Fahrer nennt dies als ein besonders störendes Verhaltensmuster. Erklärung für diese Reaktion des Fahrers ist auch hier die implizierte, unterschwellige Kritik, die von einem derartigen Verhalten des Bei-

fahrers ausgeht. Der Fahrer fühlt sich für den Beifahrer und dessen Befindlichkeit verantwortlich. Angst des Beifahrers deutet er in diesem Zusammenhang als Vorwurf, nach dem sein Fahrstil und Fahrverhalten als unsicher und gefährlich erlebt wird. Dass es besondere Umstände und Rollenkonstellationen gibt, in denen Fahrer vorsätzlich derartige Beifahrerreaktionen herbeiführen, um ihrem Beifahrer zu imponieren, sei hier am Rande vermerkt. Der Regelfall ist ein derartiges Verhalten nicht. Wenn überhaupt dürfte dies eher bei jungen Fahrern als bei älteren anzutreffen sein.

Der Faktor Alter spielt ebenso wie bei der Reaktion auf Kritik beim Umgang mit Angst zeigenden Beifahrern eine gewisse Rolle. Junge Fahrer stufen Angstreaktionen von Beifahrern häufiger als störend ein als dies ältere Fahrer tun. Dagegen zeigen sich bezogen auf diesen Aspekt keine Unterschiede zwischen den Geschlechtern.

Ein weiterer Störfaktor, der sich aus der Reaktion von Beifahrern ergeben kann, betrifft das Auftreten von Übelkeit. Wie Abschnitt 5.1.3 gezeigt hat, berichtet zwar nur eine Minderheit der Beifahrer über Übelkeit beim Fahren. Wenn jedoch derartige Phänomene auftreten, werden sie verständlicherweise nicht nur vom Betroffenen selbst, sondern auch vom Fahrer als unangenehm empfunden.

Bedingt durch die Seltenheit rangiert eine derartige Störung durch den Beifahrer relativ weit hinten auf der Skala möglicher Störeinflüsse. Nur 18 % der befragten Kraftfahrer nennen die Übelkeit des Beifahrers als ein besonders störendes Phänomen, wobei auch hier junge Fahrer häufiger diesen Aspekt erwähnen als ältere. Ebenso häufig wie die Übelkeit der Beifahrer wird deren zu häufiger Wunsch nach einem Zwischenhalt empfunden. 18 % der Autofahrer äußern sich in entsprechender Weise. Auch hier gilt, dass jüngere Fahrer Anhaltewünsche von Beifahrern häufiger als besonders störend einstufen. Zudem ist eine schwache Tendenz feststellbar, nach der Männer häufige Anhaltewünsche öfter als störend empfinden als Frauen.

Negativ wird von Fahrern zudem bewertet, wenn Beifahrer den Erwartungen, die man hinsichtlich der Mithilfe bei der Navigation in sie setzt, nicht entsprechen. Ungeschicktes Verhalten bei der Suche nach dem richtigen Weg wird von 20 % der Fahrzeuglenker als ein besonders störender Punkt genannt. In die gleiche Richtung weist die von 14 % genannte Kritik, nach

der es als störend gilt, wenn Beifahrer nicht mit Landkarten oder Stadtplänen umgehen können. Entsprechende Kritik äußern Männer (16 %) tendenziell häufiger als Frauen (12 %). Dagegen erweist sich die Nennungshäufigkeit entsprechender Kritik als weitgehend unabhängig vom Lebensalter der Fahrer.

Damit zeigt sich, dass Empfindungen und Fähigkeiten von Beifahrern, die nicht den Erwartungen des Fahrers entsprechen, vielfach als störend empfunden werden. Wichtigster Punkt ist dabei erkennbare Angst von Beifahrern, aber auch auftretende Übelkeit spielt hier eine Rolle. Zudem ruft unzureichende Navigationskompetenz den Unmut zumindest bei einem Teil der Kraftfahrer hervor. Welche einzelnen Verhaltensweisen den Kraftfahrer zudem stören soll im folgenden Punkt dargestellt werden.

6.3.3 Unerwünschte Verhaltensweisen

Die vorliegende Studie beschränkt sich bei der Analyse unerwünschter Verhaltensweisen auf vier Punkte, von denen Vorgespräche ergeben hatten, dass diese als Konfliktauslöser wirken können. Die folgende Darstellung behandelt insofern weder die Gesamtheit aller unerwünschten Verhaltensweisen, noch versucht sie, deren quantitative Bedeutung im Detail auszuloten. Stattdessen geht es an dieser Stelle allein um die Frage, welches Gewicht verschiedenen Verhaltensweisen bei der Entstehung von Missstimmungen und Konflikten zukommt.

Bei den untersuchten und bewerteten Verhaltensweisen von Beifahrern handelt es sich um Aktivitäten, die zum einen ein Verhalten, das allein den Beifahrer betrifft, beschreiben. Hierzu gehören das Rauchen, Essen und Trinken sowie das Einschlafen. Die vierte Verhaltensweise beinhaltet einen interaktiven oder kommunikativen Aspekt. Hier handelt es sich um *dauerndes Reden* von Beifahrern.

Der stärkste Störeffekt scheint in diesem Zusammenhang vom Rauchen auszugehen. 41 % aller Befragten nennen diesen Punkt, wenn es um störende Verhaltensweisen geht. Wenn Beifahrer essen und trinken oder einschlafen, stört dies nur 11 %. Rauchende Mitfahrer stören dabei ältere Mitfahrer häufiger, jüngere Fahrer fühlen sich weniger betroffen. Bei den

Verhaltensweisen Essen und Trinken oder Einschlafen ist ein derartiger Alterseinfluss nicht feststellbar. Männer und Frauen beklagen nahezu gleich häufig die genannten Verhaltensweisen als störend. Dies ist anders bei der Beurteilung des *dauernden Redens*. 41 % der Männer, aber nur 34 % der Frauen stufen ein derartiges Verhalten als störend ein. Im Prinzip handelt es sich hier um den einzigen Punkt, bei dem hinsichtlich der unerwünschten Verhaltensweisen ein geschlechtsspezifischer Einfluss sichtbar wird.

Dass nicht nur das Reden der Beifahrer, sondern generell Lärm im Auto ein Problem darstellen kann, soll im folgenden Punkt gezeigt werden.

6.3.4 Lärm im Auto

Wenn an dieser Stelle über Lärm im Auto gesprochen wird, handelt es sich nicht um Fahrzeuggeräusche, sondern um Lärm, der durch Mitfahrer und/oder das Radio oder andere elektronische Geräte hervorgerufen wird.

31 % der befragten Fahrer berichten, dass sie es als störend empfinden, wenn der Beifahrer in die Regelung des Radios eingreift, wobei das Lautstellen explizit als unangenehm bewertet wird. Generell jeder Fünfte (20 %) empfindet es als besonders störend, wenn die Geräuschkulisse zu groß ist. Hier scheinen Frauen tendenziell etwas empfindlicher zu reagieren als Männer. Noch ausgeprägter ist die negative Bewertung von Kindergeschrei oder Weinen von Kindern. Etwa jeder vierte Befragte (26 %) stuft derartige Geräusche als besonders störend ein. Frauen und Männer empfinden derartiges Kindergeschrei in etwa gleich häufig als besonders unangenehm. Häufig resultiert ein hoher Geräuschpegel aus Streitigkeiten, die verbal mit entsprechender Lautstärke ausgetragen werden. Aus diesem Grunde beschäftigt sich der nächste Abschnitt gezielt mit Häufigkeit und Auswirkungen von Streitigkeiten im Auto.

6.4 Streitigkeiten im Auto

Streitigkeiten stellen eine bedeutsame Störung im Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer dar. Deren besondere Problematik entspringt nicht

zuletzt der Tatsache, dass Interaktionen im Auto auf engem Raum und bei knappen Distanzen stattfinden. Die räumliche Nähe ist dazu angetan, auftretende Probleme zu verschärfen. Zudem ist ein kurzfristiges Verlassen der Situation in aller Regel nicht möglich. Da Streitigkeiten durch eine hohe emotionale Aufladung gekennzeichnet sind, die entsprechende Ressourcen binden, lenken sie erheblich von der Wahrnehmung der Verkehrsumwelt ab. Auf diese Weise sind sie der Verkehrssicherheit abträglich und bedeuten eine nachhaltige Risikoerhöhung. Um das Maß der Gefahr, das von derartigen Streitereien ausgeht, beurteilen zu können, gilt es zunächst zu überprüfen, wie häufig es überhaupt zu entsprechenden Konfliktsituationen kommt. Der erste Punkt dieses Abschnitts geht dementsprechend der Frage nach der Häufigkeit von Streitereien nach. Im zweiten Punkt soll näher auf die Akteure von Streitigkeiten eingegangen werden. Hier wird deutlich werden, dass nicht alle Streitkonstellationen für den Fahrer den gleichen Stellenwert haben, sondern dass ihn bestimmte Konflikte mehr belasten als andere.

6.4.1 Häufigkeit von Streitigkeiten

Nur rund vier von zehn Pkw-Fahrern berichten, dass es in Situationen, in denen sie als Fahrer ein Auto lenken *nie* zu Streitigkeiten mit dem oder den Beifahrern kommt. Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass immerhin rund 60 % Erfahrungen mit derartigen Streitigkeiten haben. Wie allerdings Tabelle 80 zeigt, ist ein derartiger Konflikt für die große Zahl der Fahrer ein seltenes Ereignis. Diese Aussage gilt sowohl bezüglich eines möglichen Streites wegen der Fahrweise des Fahrers wie auch für anders begründete Streitereien.

Tabelle 80 Streit mit dem Beifahrer hinsichtlich der Fahrweise und allgemein

Wie oft?	Streit bezüglich der Fahrweise	Streit ganz allgemein
häufig	2 %	2 %
manchmal	15 %	11 %
selten	44 %	46 %
nie	38 %	40 %
keine Angabe	1 %	1 %
N = jeweils 1.680	100 %	100 %

Über *häufigen* Streit berichtet nur eine kleine Minderheit von 2 % der Fahrer, aber bezüglich der Fahrweise geraten immerhin 15 % der Fahrer *manchmal* mit ihren Mitfahrern in Konflikt.

Streit entsteht dabei eher zwischen jüngeren Fahrern und ihren Mitfahrern: 27 % der Fahrer zwischen 18 und 25 Jahren berichten, sich *häufig* oder *manchmal* mit ihren Mitfahrern zu streiten. Die Vergleichszahl liegt für die 26- bis 40-Jährigen bei 18 %, für die 41- bis 60-Jährigen bei 16 % und für Ältere über 60 Jahre bei nur 12 %. Auf Streitigkeiten, die nicht das Fahrverhalten des Lenkers betreffen, hat das Lebensalter einen deutlich geringeren Einfluss, wenngleich auch hier gilt, dass das Ausmaß berichteten Streits bei Älteren niedriger ausfällt.

Erstaunlich ist in diesem Zusammenhang, dass Männer und Frauen in nahezu gleichem Ausmaß über Reibereien als Fahrer mit den Mitfahrern berichten. Dies gilt sowohl bei Streitigkeiten wegen der Fahrweise wie auch bei allgemeinen Reibereien. Dass sich Beifahrer der Gefahren, die von derartigen Reibereien ausgehen, durchaus bewusst sind, zeigen entsprechende Aussagen in einer der Gruppendiskussionen. Hier erklärten die Beteiligten, dass insbesondere in kritischen Situationen keine Streits ausgetragen werden dürften, auch sollten keine grundlegenden Probleme im Auto diskutiert werden. Derartiges sollte besser zu Hause stattfinden.

Damit zeigt sich, dass Streitigkeiten zwischen Fahrer und Beifahrer zwar nicht die Regel sind, aber dennoch mehr als die Hälfte aller Fahrer von derartigen Konflikten betroffen sind.

Allerdings verdeutlicht der folgende Abschnitt, dass de facto die Belastung des Fahrers durch Streit im Auto größer ist als an dieser Stelle beschrieben. Wie die folgenden Ausführungen belegen, fühlt sich der Fahrer nicht nur durch Streit belastet, den er selbst mit anderen im Auto austrägt. Auch Streitigkeiten unter Mitfahrern, in die er gar nicht unmittelbar involviert ist, belasten ihn und lenken ihn ab.

6.4.2 Rollenkonstellationen und Streitigkeiten

Im Rahmen der Fragestellung, welche Verhaltensweisen von Beifahrern den Fahrer in besonderer Weise stören, standen auch drei Antworten mit Streitbezug zur Wahl. Hierbei wurde neben dem Streit zwischen Fahrer und Beifahrer auch der Disput allein unter Beifahrern und unter Kindern in die Betrachtung einbezogen. Die folgende Tabelle 81 zeigt, dass Streitigkeiten **zwischen** den Mitfahrern häufiger als störend empfunden werden als Kontroversen zwischen Fahrer und Mitfahrer. Gleichzeitig wird deutlich, dass Streitigkeiten von Kindern zwar auch als störend gelten, dass aber deren Zwistigkeiten einen weitaus geringeren Stellenwert haben.

Tabelle 81 Als störend empfundene Streitigkeiten in unterschiedlichen Konstellationen/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Als Fahrer stört mich am meisten...</i>			
... wenn Beifahrer untereinander streiten	42 % ¹	42 %	42 %
... wenn Beifahrer mit mir streiten	36 %	38 %	37 %
... wenn Kinder sich untereinander streiten	17 %	24 %	20 %
	N = 967	N = 713	N = 1.680
1 Die Befragten konnten aus einer Liste von 17 Störungen bis zu fünf auswählen. Die drei in der Tabelle ausgewiesenen Störungen wurden den Prozentzahlen entsprechend genannt. Da fünf Nennungen möglich waren, addiert sich die Summe der Prozentwerte nicht auf 100 %.			

Es zeigt sich zudem, dass Männer und Frauen mit etwa gleicher Häufigkeit über die störenden Effekte von Streitigkeiten unter den Mitfahrern und mit dem Fahrer berichten. Allein Streitigkeiten unter Kindern werden von Frauen häufiger als störend empfunden als von Männern. Dieses Ergebnis hängt möglicherweise mit Unterschieden im Rollenverständnis zusammen, nach

dem sich Frauen in stärkerem Maße für die Verhaltensweisen der Kinder verantwortlich fühlen, weil die Last der Erziehung in hohem Maße auf ihren Schultern ruht.

Auslöser für Streitigkeiten mit dem Fahrer sind vor allem zu schnelles Fahren und riskante Überholmanöver, so äußern sich zumindest Fahrer bei entsprechenden Nachfragen. Ansonsten gilt, dass insbesondere zwischen Personen, die sich nahe stehen, Konflikte, die außerhalb des Autos im Alltagsleben existieren, ins Auto hineingetragen werden und dort durch eine physische Zwangsnähe und die Unmöglichkeit des Ausweichens verstärkt werden. Keineswegs ist es so, dass die zwischen Fahrer und Mitfahrer ausgetragenen Konflikte allein durch die Ereignisse in und um das Auto hervorgerufen würden. Die Situation im Auto, gekennzeichnet durch ein entsprechendes Anforderungsprofil und zeitweilig auch durch Stress, erweist sich insoweit als ungeeignete Umgebung, Alltagskonflikte mit dem Fahrer auszutragen.

6.5 Umgang des Fahrers mit Beifahrern

Das Wechselspiel zwischen Fahrer und Beifahrer zeigt sich glücklicherweise nicht nur in Streitigkeiten, über die im vorangehenden Abschnitt berichtet wurde. In diesem und den beiden folgenden Abschnitten geht es um den wechselseitigen Umgang und Einfluss, dabei stehen die Haltung und Aktivitäten des Fahrers im Vordergrund.

Wie oben bereits dargestellt wurde, ist Streit zwischen Fahrern und Beifahrern eher die Ausnahme, aber er kommt vor. Dass jedoch eine latente Spannung zwischen Fahrern und Beifahrern durchaus weit verbreitet ist, verdeutlicht die Tatsache, dass nur 25 % aller Fahrer erklären, Mitfahrer würden ihnen *nie* auf die Nerven gehen. Dieses Gefühl der nervlichen Belastung durch Beifahrer herrscht allerdings nur zeitweise vor. Dies zeigt sich daran, dass nur in 6 % der Fälle Fahrer ihre Mitfahrer *immer* und *häufig* als nervig empfinden. Frauen und Männer unterscheiden sich in der Beurteilung kaum. Besonders häufig berichten jugendliche Autofahrer zwischen 20 und 25 Jahren (14 %), dass ihnen Mitfahrer auf die Nerven gehen. Dass Autofahrer dabei im Umgang mit Beifahrern von ihrer *funktionalen Aufga-*

benführerschaft - man könnte auch Autorität sagen – Gebrauch machen, zeigen die folgenden Ausführungen.

6.5.1 Autorität im Auto

Für viele Pkw-Fahrer stellt sich die Rolle im Auto so dar, dass sie die Regeln setzen, nach denen es im Auto zugeht. Wir wollen dies am Beispiel des Rauchens, des Fahrens unter erschwerten Bedingungen und anhand der Bereitschaft seitens der Fahrer, Kritik zu ertragen, darstellen.

Für einen Großteil der Fahrer ist es selbstverständlich, dass man den Mitfahrern das Rauchen während der Fahrt verbietet. Nur eine Minderheit von knapp einem Viertel spricht *nie* derartige Verbote aus. Tabelle 82 zeigt, dass Frauen in diesem Zusammenhang tendenziell noch häufiger dazu neigen, entsprechende Vorschriften für Mitfahrer zu formulieren.

Tabelle 82 Anordnung eines Rauchverbots für Mitfahrer/Geschlecht

	MÄNNER	FRAUEN	Gesamt
<i>Ich verbiete den Mitfahrern das Rauchen...</i>			
immer	29 %	34 %	31 %
häufig	16 %	14 %	15 %
manchmal	17 %	17 %	17 %
selten	14 %	14 %	14 %
nie	24 %	21 %	23 %
	100 % N = 967	100 % N = 713	100 % N = 1.680

Beim Rauchen reglementierend einzugreifen ist dabei unter älteren Fahrern und besonders in der Altersgruppe ab 60 Jahren besonders häufig.

Autoritäre Züge des Fahrers werden sichtbar bei der Frage nach der Kritikfähigkeit. Knapp ein Viertel (23 %) aller Fahrer berichtet, dass sie sich *jede Kritik an ihrem Fahrstil* verbitten. Die folgende Tabelle 83 zeigt, dass eine derartige Einstellung bei Männern und Frauen gleichermaßen verbreitet ist, wobei sich als schwache Tendenz andeutet, dass Frauen sich tendenziell

etwas häufiger Kritik an ihrem Fahrstil verbitten. Allerdings sind die Unterschiede in den Antwortverteilungen nicht sehr ausgeprägt.

Tabelle 83 Kritikfähigkeit des Fahrers/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Ich verbitte mir jede Kritik an meinem Fahrstil...</i>			
immer	8 %	10 %	9 %
häufig	15 %	12 %	14 %
manchmal	28 %	33 %	30 %
selten	26 %	25 %	26 %
nie	22 %	18 %	20 %
keine Angabe	1 %	2 %	1 %
	100 % N = 967	100 % N = 713	100 % N = 1.680

Die Autorität der Fahrer zeigt sich auch in schwierigen Fahrsituationen. Fast jeder vierte Fahrzeuglenker bittet die Beifahrer um Ruhe, wenn er beispielsweise im Nebel fährt. Die Fahraufgabe erfordert unter derartigen Bedingungen höchste Konzentration, jede Ablenkung ist gefährlich. Nur eine Minderheit von 20 % der Fahrer erklärt, auch in einer solchermaßen schwierigen Situation *nie* Einfluss auf den Beifahrer zu nehmen.

6.5.2 Protektives und kooperatives Verhalten

Dass Fahrer nicht nur die Regeln an Bord des Automobils definieren, sondern auch protektives Verhalten gegenüber Beifahrern an den Tag legen und an deren Kooperation interessiert sind, machen die folgenden Ausführungen deutlich. Protektives Verhalten zeigt sich beispielsweise daran, dass Fahrer darauf achten, dass die Mitfahrer vorschriftsmäßig gesichert sind. Die folgende Tabelle 84 zeigt, dass derartige Sichern einen hohen Stellenwert hat, wobei zumindest die verbal bekundete Bereitschaft, hier tätig zu werden, gegenüber Kindern ausgeprägter ist als gegenüber Erwachsenen. Vier von fünf befragten Autofahrern erklären, *immer* darauf zu achten, dass Kinder richtig gesichert sind. Gegenüber Erwachsenen ist diese Fürsorge etwas laxer, hier erklären nur 68 %, *immer* auf das Anschnallen zu

achten. Aber es finden sich auch einige (2 % der befragten Fahrer), die weder bei erwachsenen Mitfahrern noch bei mitfahrenden Kindern auf eine ordnungsgemäße Sicherung achten. Frauen sind in diesem Zusammenhang fürsorglicher und versichern sich öfter, dass die Mitfahrer angeschnallt sind. Gleiches gilt in besonderer Weise für Fahrer über 60 Jahre. Besonders gering ausgeprägt ist die Fürsorgepflicht dagegen bei den 20- bis 25-jährigen Fahrern.

Tabelle 84 Protektives Verhalten gegenüber Kindern und Erwachsenen

	KINDER <i>Ich achte darauf, dass mitfahrende Kinder vorschriftsmäßig gemäß ihrem Alter gesichert werden.</i>	ERWACHSENE <i>Ich achte darauf, dass meine erwachsenen Mitfahrer angeschnallt sind.</i>
immer	80 %	68 %
häufig	12 %	19 %
manchmal	4 %	8 %
selten	2 %	3 %
nie	2 %	2 %
N = 1.680	100 %	100 %

Dass Fahrer jedoch nicht nur die Spielregeln an Bord bestimmen und die Einhaltung sicherheitsrelevanter Vorschriften überwachen, sondern auch an einer Kooperation mit den Beifahrern interessiert sind, sollte an dieser Stelle nicht verschwiegen werden. Nur eine Minderheit von knapp 10 % ist an einer Unterstützung durch Mitfahrer nicht interessiert. Die Mehrzahl der Fahrer freut sich dagegen über jede Hilfe, die ihnen Beifahrer zukommen lassen. Besonders gern greifen ältere Fahrer auf die Hilfe von Mitfahrern zurück. Hier ist ein deutlicher Zusammenhang zwischen Lebensalter und der positiven Bewertung von Hilfen durch Beifahrer erkennbar:

- 16 % der 18- bis 20-jährigen Fahrer,
- 25 % der 21- bis 25-jährigen Fahrer,
- 32 % der 26- bis 40-jährigen Fahrer,
- 38 % der 41- bis 60-jährigen Fahrer und
- 44 % der Fahrer über 60 Jahre

freuen sich über entsprechende Hilfen.

Damit zeigt sich insgesamt, dass Fahrer an Bord ihre funktionale Autorität nutzen und das Verhalten der Beifahrer durch Regeln, die durchaus rigide sein können, beeinflussen. Auf der anderen Seite werden sie ihrer Verantwortung, insbesondere wenn es um die Sicherung der Insassen geht, weitgehend gerecht und freuen sich zudem über jede Form kooperativer Hilfen der Beifahrer.

Dass umgekehrt die Beifahrer – zum Teil auf subtile Weise – den Fahrer, seinen Fahrstil und sogar seine Regelbefolgung beeinflussen, zeigen die beiden folgenden Abschnitte.

6.6 Berichteter Einfluss des Beifahrers auf die Regelbefolgung

Bereits in Kapitel 4 dieser Untersuchung haben wir darüber berichtet, dass Fahrer in Gegenwart von Beifahrern ihr Fahrverhalten ändern und es überwiegend zu einer besseren Befolgung von Regeln kommt. Diese Reaktion oder Verhaltensänderung erfolgt vielfach unbewusst, und es ist bisher wenig darüber bekannt, in welchem Ausmaß der Fahrer sich über derartige Veränderungen im Klaren ist. Aus diesem Grunde haben wir Fahrer im Rahmen der Repräsentativerhebung dahingehend befragt, welche Veränderungen sie für sich selbst bei der Beachtung von Vorschriften sehen, wenn sie sich in Begleitung von Mitfahrern befinden. Wie Kapitel 4 in diesem Zusammenhang deutlich gemacht hatte, ist davon auszugehen, dass die verschiedenen Regelbereiche in unterschiedlicher Weise und Intensität durch die Gegenwart von Beifahrern beeinflusst werden. Aus diesem Grunde beschäftigt sich dieses Kapitel mit vier Regelkomplexen, die alle eine zentrale Bedeutung für die Verkehrssicherheit aufweisen. Hierbei handelt es sich im Einzelnen um

- Geschwindigkeitsvorschriften,
- Lichtsignale,
- Überholverbote und das
- Rechtsfahrgebot.

Da davon auszugehen ist, dass der vom Beifahrer ausgehende Einfluss nicht zuletzt vom Beifahrer selber abhängt, stützt sich die folgende Dar-

stellung prototypisch jeweils auf vier unterschiedliche Beifahrer. Hierbei handelt es sich um

- gleichaltrige männliche Beifahrer,
- gleichaltrige weibliche Beifahrer,
- deutlich ältere Beifahrer und
- Kinder unter 12 Jahren als Beifahrer.

Selbstverständlich decken diese vier Kategorien nicht das gesamte Spektrum der möglichen Beifahrer ab, dennoch ermöglicht der Vergleich zwischen den unterschiedlichen Beifahrergruppen Aussagen über spezifische Auswirkungen einzelner Faktoren wie des Geschlechts oder Alters.

6.6.1 Geschwindigkeitsvorschriften

Tenor der Messungen und Beobachtungen, über die Kapitel 4.1 berichtet, ist eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit, wenn sich ein Fahrer in Begleitung eines oder mehrerer Mitfahrer befindet. Dieses Ergebnis gibt Anlass zu der Annahme, dass Geschwindigkeitsvorschriften von Fahrern in Begleitung eher eingehalten werden als von Alleinfahrern.

Nach den Aussagen der befragten Fahrer scheinen die Zusammenhänge deutlich komplizierter zu sein, denn wie Tabelle 85 zeigt, nimmt zum einen die überwiegende Mehrzahl von fast zwei Dritteln der Fahrer gar keine Veränderung wahr und diejenigen, die über eine Verhaltensänderung berichten, spalten sich in zwei ähnlich große Gruppen, von denen eine über eine schnellere und die andere über eine langsamere Fahrweise berichtet.

Tabelle 85 Berichtete Veränderungen im Geschwindigkeitsverhalten innerorts, auf Landstraßen und auf der Autobahn bei Mitfahrt eines **gleichaltrigen männlichen Begleiters**

	INNERORTS <i>Das innerörtliche Tempolimit von 50 km/h überschreiten</i>	LANDSTRASSE <i>Auf Landstraßen schneller als die erlaubten 100 km/h fahren</i>	AUTOBAHN <i>Auf Autobahnstreck- en ohne Tempo- limit schneller als 130 km/h fahren</i>
<i>Mache ich...</i>			
... deutlich häufiger als sonst	6 %	4 %	6 %
... ein wenig häufiger als sonst	9 %	14 %	14 %
... genauso oft/selten wie sonst	67 %	61 %	62 %
... ein wenig seltener als sonst	9 %	11 %	10 %
... deutlich seltener als sonst	6 %	6 %	6 %
keine Angabe	3 %	4 %	2 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %

Dieses Ergebnis gilt für eine Situation, in der der Fahrer durch einen gleichaltrigen männlichen Beifahrer begleitet wird. Daher stellt sich sofort die Frage, ob sich männliche und weibliche Fahrer in unterschiedlicher Weise von einem gleichaltrigen männlichen Beifahrer beeinflusst fühlen. Dass dies tatsächlich der Fall ist, zeigt sich daran, dass männliche Fahrer für die Begleitung durch einen gleichaltrigen gleichgeschlechtlichen Mitfahrer tendenziell häufiger über einen Einfluss in Richtung Geschwindigkeitserhöhung berichten. Die folgenden Zahlen verdeutlichen dieses Ergebnis:

Mit einem gleichaltrigen männlichen Beifahrer tendieren

INNERORTS	18 % der Männer und 11 % der Frauen,
auf LANDSTRASSEN	21 % der Männer und 15 % der Frauen,
auf AUTOBAHNEN	22 % der Männer und 17 % der Frauen

zu einer schnelleren Fahrweise.

Ein zweiter Effekt wird bei der Betrachtung verschiedener Altersgruppen der Fahrer sichtbar. Im Prinzip tritt der geschwindigkeitssteigernde Effekt

vor allem bei jungen Fahrern bis zum Alter von 25 Jahren auf. Die folgende Tabelle 86 zeigt dies auf der Grundlage der Prozentpunktdifferenzen zwischen denen, die berichten, schneller zu fahren und denen, die vorgeben, in Begleitung einer gleichaltrigen männlichen Person langsamer zu fahren.

Tabelle 86 Alterseffekt beim Einfluss eines gleichaltrigen männlichen Mitfahrers auf die Geschwindigkeit

	ALTER				
	18-20	21-25	26-40	41-60	61 + älter
<i>Berichtete Geschwindigkeits- effekte durch gleichaltrigen männlichen Beifahrer</i>					
innerorts	+15 ¹	+15	0	-1	-2
Landstraße	+10	+22	+3	-1	-3
Autobahn	+30	+23	+4	-2	-1
	N = 60	N = 97	N = 577	N = 654	N = 288
1 Die Zahlen weisen die Differenz zwischen den %-Anteilen derer, die schneller fahren in Begleitung und denen, die langsamer fahren, aus: +Werte repräsentieren das Überwiegen eines Anstiegs in der Geschwindigkeit, -Werte eine Verringerung der Geschwindigkeit.					

Junge männliche Beifahrer wirken insoweit bei jungen Fahrern geschwindigkeitssteigernd und fördern das Risiko. Ob dies bei weiblicher Begleitung ebenso aussieht, soll im Folgenden analysiert werden. Wie Tabelle 87 zeigt, überwiegt auch hier die Meinung der Fahrer, dass sich deren Geschwindigkeitsverhalten in Gegenwart einer gleichaltrigen Mitfahrerin nicht ändert.

Tabelle 87 Berichtete Veränderungen im Geschwindigkeitsverhalten innerorts, auf Landstraßen und auf der Autobahn bei Mitfahrt einer **gleichaltrigen Begleiterin**

	INNERORTS <i>Das innerörtliche Tempolimit von 50 km/h überschreiten</i>	LANDSTRASSE <i>Auf Landstraßen schneller als die erlaubten 100 km/h fahren</i>	AUTOBAHN <i>Auf Autobahnstrek- ken ohne Tempoli- mit schneller als 130 km/h fahren</i>
<i>Mache ich...</i>			
... deutlich häufiger als sonst	4 %	3 %	4 %
... ein wenig häufiger als sonst	8 %	12 %	13 %
... genauso oft/selten wie sonst	67 %	62 %	62 %
... ein wenig seltener als sonst	11 %	11 %	10 %
... deutlich seltener als sonst	7 %	8 %	7 %
keine Angabe	3 %	4 %	4 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %

Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass einem gleichaltrigen weiblichen Fahrgast, so ihm überhaupt ein Einfluss zugeschrieben wird, im Innerortsbereich und auf Landstraßen häufiger eine geschwindigkeitssenkende Wirkung zugeschrieben wird. Über eine derartige dämpfende Wirkung weiblicher Beifahrer berichten weibliche Fahrer tendenziell häufiger als männliche Fahrer. D. h. von Beifahrerinnen, die mit gleichaltrigen Fahrerinnen unterwegs sind, geht eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung aus. Aber auch hier zeigt eine genauere Analyse, dass die moderierende Wirkung weiblicher Beifahrer im Prinzip erst bei Fahrern ab einem Alter von 25 Jahren einsetzt. Bei jüngeren Fahrern überwiegen geschwindigkeitssteigernde Effekte nicht nur bei gleichaltrigen männlichen Beifahrern, sondern auch in Begleitung von gleichaltrigen Mädchen und Frauen. Diese Beeinflussung zu höheren Geschwindigkeiten wird von jungen Fahrern insbesondere für den Innerortsbereich und die Autobahnen berichtet.

Anders als bei gleichaltrigen Mitfahrern sieht der Effekt von Beifahrern aus, die **deutlich älter** sind als der Fahrer oder die Fahrerin. Zwar berichtet rund die Hälfte der Fahrer auch hinsichtlich dieser Mitfahrergruppe, dass sich nichts ändert. Aber bei denjenigen, die über Einflüsse berichten, dominie-

ren eindeutig geschwindigkeitssenkende Effekte. Die folgende Tabelle 88 macht dies deutlich.

Tabelle 88 Berichtete Veränderungen im Geschwindigkeitsverhalten innerorts, auf Landstraßen und auf der Autobahn bei Mitfahrt einer Person, die **deutlich älter** ist als der Fahrer

	INNERORTS <i>Das innerörtliche Tempolimit von 50 km/h überschreiten</i>	LANDSTRASSE <i>Auf Landstraßen schneller als die erlaubten 100 km/h fahren</i>	AUTOBAHN <i>Auf Autobahnstrecken ohne Tempo- limit schneller als 130 km/h fahren</i>
Mache ich...			
... deutlich häufiger als sonst	2 %	1 %	3 %
... ein wenig häufiger als sonst	5 %	5 %	4 %
... genauso oft/selten wie sonst	54 %	52 %	54 %
... ein wenig seltener als sonst	19 %	21 %	21 %
... deutlich seltener als sonst	15 %	16 %	15 %
keine Angabe	5 %	5 %	3 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %

Der berichtete Effekt von älteren Mitfahrern erweist sich als **nicht** geschlechtsspezifisch, d. h. männliche und weibliche Fahrer scheinen in gleicher Weise von älteren Beifahrern beeinflusst zu werden. Auch das Alter des Fahrers spielt hier keine wesentliche Rolle.

Damit bleibt als letzte untersuchte Variante der Einfluss von mitfahrenden Kindern im Alter bis zu 12 Jahren auf die Geschwindigkeitswahl. Und hier zeigt sich der stärkste Effekt. Kinder als Beifahrer wirken nach Bekunden der befragten Fahrer deutlich geschwindigkeitsdämpfend, Tabelle 89 macht dies deutlich.

Tabelle 89 Berichtete Veränderungen im Geschwindigkeitsverhalten innerorts, auf Landstraßen und auf der Autobahn bei Mitfahrt von **Kindern bis zu 12 Jahren**

	INNERORTS <i>Das innerörtliche Tempolimit von 50 km/h überschreiten</i>	LANDSTRASSE <i>Auf Landstraßen schneller als die erlaubten 100 km/h fahren</i>	AUTOBAHN <i>Auf Autobahnstrecken ohne Tempo- limit schneller als 130 km/h fahren</i>
<i>Mache ich...</i>			
... deutlich häufiger als sonst	3 %	3 %	3 %
... ein wenig häufiger als sonst	5 %	4 %	5 %
... genauso oft/selten wie sonst	45 %	43 %	44 %
... ein wenig seltener als sonst	18 %	20 %	19 %
... deutlich seltener als sonst	25 %	24 %	24 %
keine Angabe	4 %	6 %	5 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %

Die berichteten Reaktionen unterscheiden sich in ihrer Verteilung dabei kaum zwischen Innerortsbereich, Landstraße und Autobahn. Rund 43 % der Fahrer berichten für die Anwesenheit von Kindern über eine deutliche Verbesserung der Geschwindigkeitsmoral. Auch hier sind keine bedeutsamen Unterschiede in der Reaktion zwischen den Geschlechtern auszumachen. Das Lebensalter des Fahrers spielt insofern eine Rolle, als Fahrer zwischen 20 und 25 Jahren nach eigenem Bekunden besonders sensibel auf Kinder im Auto reagieren. In dieser Altersklasse ist der Anteil derer, die über eine bessere Geschwindigkeitsmoral berichten, besonders groß.

Zusammenfassend bleibt somit festzuhalten: Von Beifahrern geht nach Bekunden der Fahrer kein einheitlicher Einfluss auf die Beachtung von Geschwindigkeitsvorschriften aus. Ob ein Fahrer sich regelkonformer oder auch regelwidriger verhält, hängt nicht nur von der Person des Fahrers, sondern auch von der des Beifahrers ab. Dagegen macht es nur wenig Unterschied, ob es sich um Fahrten im Innerortsbereich, auf Landstraßen oder auf der Autobahn handelt.

Für junge Fahrer, und dort insbesondere die männlichen, scheinen gleichaltrige Mitfahrer häufig eine Tendenz zu schnellerem Fahren zu bewirken.

Geschwindigkeitssenkende Effekte kann man von Beifahrern erwarten, die deutlich älter sind als der Fahrer. Den stärksten Einfluss scheinen jedoch Kinder zu haben, wobei hier allerdings eine Antwortverzerrung vorliegen dürfte, die durch die affektive Besetzung des Themas *Kind* und die hohe soziale Wünschbarkeit entsprechender Antworten hervorgerufen wird. Außer bei den besonderen Situationen *älterer Mitfahrer* und *Kind im Auto* scheint sich auch zu bestätigen, dass Beifahrereinflüsse auf das eigene Fahrverhalten oft nicht bewusst sind.

6.6.2 Lichtsignale

Um herauszufinden, ob Beifahrer nach Meinung der Fahrer einen Einfluss auf die Beachtung von Lichtsignalen haben, beschäftigte sich eine Frage mit dem Verhalten an der Ampel, wenn diese gerade von Gelb auf Rot umgesprungen ist. Rotfahrten sind in einer solchen Situation nicht selten, zum einen, weil sich ein Fahrer ungern in seinem Fahrfluss unterbrechen lässt, und weil es bei Fahrzeugkolonnen, die die Lichtsignalanlage passieren, zu Mitzieheffekten kommt.

In der folgenden Tabelle 90 geht es nun nicht um die Frage, wie oft ein solches Verhalten beim Fahrer vorkommt, sondern ausschließlich darum, wie sich das Verhalten unter dem Einfluss verschiedener Beifahrergruppen verändert. Auch hier ist zu beachten, dass es sich um **berichtetes** und nicht um beobachtetes Verhalten handelt.

Tabelle 90 Einfluss verschiedener Mitfahrer auf die Beachtung des Rotsignals an einer Ampel

	MITFAHRER			
	gleichaltrig/ männlich	gleichaltrig/ weiblich	deutlich älter	Kinder unter 12 Jahren
<i>Kurz nach dem Umspringen der Ampel von Gelb auf Rot noch durchfahren...</i>				
deutlich häufiger als sonst	4 %	3 %	3 %	3 %
ein wenig häufiger als sonst	6 %	7 %	4 %	4 %
genauso oft/selten wie sonst	64 %	61 %	53 %	43 %
ein wenig seltener als sonst	10 %	12 %	15 %	15 %
deutlich seltener als sonst	12 %	13 %	20 %	29 %
keine Angabe	4 %	4 %	5 %	6 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %	100 %

Die erste Erkenntnis, die Tabelle 90 vermittelt, ist die Tatsache, dass auch bezüglich der Lichtsignalbeachtung ein großer Teil der Fahrer davon ausgeht, dass die Mitnahme von Beifahrern keinen Einfluss auf die Regelbeachtung in diesem Bereich hat. Wenn jedoch über Effekte berichtet wird, dann gehen diese häufiger in Richtung einer verstärkten Regelbeachtung in Anwesenheit von Beifahrern. Zudem deutet sich an, dass die berichtete Zunahme der Regelbeachtung in Anwesenheit älterer Beifahrer größer ist als bei der Mitfahrt Gleichaltriger, und dass der größte Effekt nach den Aussagen der befragten Fahrer von mitfahrenden Kindern unter 12 Jahren ausgeht.

Anders als beim Thema Geschwindigkeitswahl zeigen sich bei der Beachtung von Lichtsignalanlagen keine Unterschiede im berichteten Verhalten zwischen männlichen und weiblichen Fahrern. Für beide Geschlechter gelten die in Tabelle 90 gefundenen Ergebnisse in gleicher Weise.

Das Alter des Fahrers wirkt sich in folgender Weise aus: Insbesondere jüngere Fahrer zwischen 18 und 25 Jahren berichten häufiger darüber, in Gegenwart eines gleich alten Beifahrers noch bei Rot zu queren. Dieses Ergebnis gilt sowohl für männliche wie auch für weibliche Beifahrer.

Tabelle 91 Fahrer, die in Gegenwart von gleichaltrigen Mitfahrern *häufiger*¹ bei Rot durchfahren/Alter des Fahrers

	ALTER des FAHRERS				
	18-20	21-25	26-40	41-60	61 u.ä.
<i>Fahren HÄUFIGER bei Rot mit gleichaltrigen...</i>					
...männlichen Beifahrern	22 % ²	19 %	10 %	8 %	8 %
...weiblichen Beifahrern	25 %	15 %	10 %	8 %	8 %
	N = 60	N = 97	N = 577	N = 654	N = 288
1 Die Kategorie <i>häufiger</i> fasst die Antworten <i>deutlich häufiger</i> und <i>ein wenig häufiger</i> zusammen.					
2 Die Prozentwerte geben die Anzahl der Antworten <i>deutlich häufiger</i> und <i>ein wenig häufiger</i> wieder.					

Tabelle 91 zeigt in diesem Zusammenhang, dass mit steigendem Alter der Fahrer die Zahl derer wächst, die berichten, mit gleichaltrigen Beifahrern beiderlei Geschlechts die Ampelsignale besser zu beachten.

Dagegen scheint der Einfluss von älteren Beifahrern und von Kindern auf die Lichtsignalbeachtung generell bei allen Altersklassen die in Tabelle 90 erkennbare positive Wirkung zu haben. Eine Ausnahme bilden die 18- bis 20-Jährigen, die etwas seltener über eine Verbesserung der Lichtsignal-moral in Gegenwart von Kindern oder älteren Mitfahrern berichten.

Somit bleibt als Ergebnis festzuhalten, dass Mitfahrer nach Bekunden von Fahrern vor allem dann das Verhalten an Signalanlagen positiv beeinflussen, wenn es sich bei diesen um Kinder oder Personen handelt, die deutlich älter als der Fahrer sind.

6.6.3 Überholverbot

Der dritte Aspekt der Regelbefolgung, der in die Analyse einbezogen wurde, betrifft die Beachtung des Überholverbots. Hier wurde den Befragten eine relativ ungefährliche Situation zur Beurteilung vorgelegt, bei der es um die Entscheidung ging, einen langsamen LKW trotz Überholverbots auf einer übersichtlichen Strecke zu überholen.

Die erste Erkenntnis, die Tabelle 92 vermittelt, betrifft die Tatsache, dass unabhängig von der Person des Mitfahrers die jeweils größte Gruppe der Kraftfahrer die Meinung vertritt, dass ein Einfluss der Mitfahrer nicht gegeben ist.

Tabelle 92 Einfluss verschiedener Mitfahrer auf die Beachtung des Überholverbotzeichens

	MITFAHRER			
	gleichaltrig/ männlich	gleichaltrig/ weiblich	deutlich älter	Kinder unter 12 Jahren
<i>Einen langsamen Lkw trotz Überholverbot auf einer übersichtlichen Strecke überholen...</i>				
deutlich häufiger als sonst	2 %	2 %	2 %	2 %
ein wenig häufiger als sonst	6 %	6 %	4 %	3 %
genauso oft/selten wie sonst	63 %	61 %	51 %	44 %
ein wenig seltener als sonst	11 %	11 %	16 %	15 %
deutlich seltener als sonst	13 %	14 %	22 %	31 %
keine Angabe	5 %	6 %	5 %	5 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %	100 %

Wenn Beifahrern allerdings eine Wirkung zugeschrieben wird, dann wird diese eher in Richtung einer stärkeren Regelbefolgung gesehen. Diese Tendenz zur besseren Regelbefolgung soll nach Meinung der Befragten bei der Mitnahme von Kindern und älteren Mitfahrern deutlich ausgeprägter sein als bei gleichaltrigen Mitfahrern. Sind Kinder an Bord des Fahrzeugs, berichten 46 % der Fahrer, das beschriebene gebotswidrige Überholmanöver **nicht** durchzuführen.

Männliche und weibliche Fahrer unterscheiden sich hinsichtlich der berichteten Einflüsse von Mitfahrern auf die Beachtung des Überholverbots nicht signifikant. Ebenso wenig ist ein signifikanter Einfluss des Lebensalters des Fahrers auf die Beachtung von Überholverboten im Zusammenhang mit den verschiedenen Mitfahrergruppen erkennbar.

Somit bleibt abschließend noch die Frage zu beantworten, wie sich die Mitfahrt verschiedener Beifahrer auf die Einhaltung des Rechtsfahrgebots und die Beachtung der Trennlinie auswirkt.

6.6.4 Schneiden von Kurven und Missachtung der durchgezogenen Mittellinie

Während es sich bei den Vorschriften zur Geschwindigkeit, zur Beachtung von Lichtsignalen und von Überholverböten um Regeln handelt, denen in Bezug auf die Verkehrssicherheit ein hoher Stellenwert zugeordnet wird, gelten das Schneiden von Kurven und die Missachtung der durchgezogenen Mittellinie als ein Verhalten, das nur mit geringem Risiko verbunden ist. Untersucht man auch hier den Einfluss, den verschiedene Beifahrer auf die Regelbefolgung haben, wiederholt sich das inzwischen vertraute Bild: Für einen Großteil der Fahrer führt die Mitnahme von Beifahrern zu keinen Veränderungen im Verhalten: Die stärkste Gruppe ist in Tabelle 93 wiederum die, die einen Einfluss von Mitfahrern auf das Verhalten bestreitet. Dies gilt sowohl für das Schneiden von Kurven wie die Missachtung einer durchgezogenen Mittellinie.

Tabelle 93 Einfluss verschiedener Mitfahrer auf die Beachtung der durchgezogenen Mittellinie

	MITFAHRER			
	gleichaltrig/ männlich	gleichaltrig/ weiblich	deutlich älter	Kinder unter 12 Jahren
<i>Eine durchgezogene weiße Trennlinie überfahren...</i>				
deutlich häufiger als sonst	3 %	3 %	2 %	3 %
ein wenig häufiger als sonst	7 %	6 %	3 %	4 %
genauso oft/selten wie sonst	65 %	64 %	56 %	46 %
ein wenig seltener als sonst	10 %	11 %	15 %	14 %
deutlich seltener als sonst	12 %	13 %	18 %	28 %
keine Angabe	3 %	3 %	6 %	5 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabelle 94 Einfluss verschiedener Mitfahrer auf das Schneiden von Kurven

	MITFAHRER			
	gleichaltrig/ männlich	gleichaltrig/ weiblich	deutlich älter	Kinder unter 12 Jahren
<i>Auf Landstraßen die Kurven schneiden...</i>				
deutlich häufiger als sonst	3 %	2 %	2 %	2 %
ein wenig häufiger als sonst	8 %	8 %	4 %	4 %
genauso oft/selten wie sonst	66 %	65 %	53 %	44 %
ein wenig seltener als sonst	10 %	12 %	19 %	17 %
deutlich seltener als sonst	8 %	9 %	18 %	27 %
keine Angabe	5 %	4 %	4 %	6 %
N = 1.680	100 %	100 %	100 %	100 %

Das Bild gleich weitgehend dem der Tabelle 92. Dabei erweist sich der den gleichaltrigen Beifahrern zugeschriebene Effekt als unabhängig von deren Geschlecht. Zudem wirkt der berichtete Einfluss deutlich älterer Beifahrer stärker in Richtung Regelbefolgung als der gleichaltriger Beifahrer. Die besonders positiven Auswirkungen von mitfahrenden Kindern wiederholen sich sowohl hinsichtlich der Beachtung der durchgezogenen Mittellinie wie auch dem selteneren Schneiden von Kurven.

Eine detailliertere Analyse ergibt, dass sich Männer von gleichaltrigen Beifahrern häufiger zum Schneiden der Kurven und dem Überfahren der Mittellinie animieren lassen. In diesem Zusammenhang ist zudem eine Tendenz erkennbar, dass mit männlichen Beifahrern eher riskant und regelwidrig gefahren wird als mit weiblichen Mitfahrern.

Als besonders empfänglich im Sinne einer erhöhten Risikobereitschaft erweisen sich dabei Fahrer der Altersklasse 21 bis 25 Jahre. In dieser Altersklasse wirken insbesondere gleichaltrige Mitfahrer risikosteigernd:

- Alter 21 bis 25 Jahre + gleichaltriger Mitfahrer männlich: 30 % *häufigeres*¹ Kurvenschneiden,
- Alter 21 bis 25 Jahre + gleichaltriger Mitfahrer weiblich: 21 % *häufigeres*¹ Kurvenschneiden.

¹ *Häufiger* fasst die Antwortkategorie *deutlich häufiger* und *ein wenig häufiger* zusammen.

Damit bestätigt auch dieser Abschnitt die getroffenen Feststellungen, dass sich mindestens die Hälfte der Kraftfahrer eines Einflusses durch mitfahrende Beifahrer nicht bewusst ist. Zudem gilt, dass per Saldo der Eindruck überwiegt, dass Beifahrer eine Tendenz zu mehr Regelbefolgung fördern. Diese Tendenz gilt aber nicht für junge Fahrer. Zudem ist festzuhalten, dass der stärkste positive Effekt von Kindern unter 12 Jahren auszugehen scheint. Dieses Ergebnis dürfte selbst dann Bestand haben, wenn man den Antworteffekt in Richtung sozialer Wünschbarkeit beim Thema Kinder berücksichtigt.

6.7 Berichteter Einfluss von Beifahrern auf den Fahrstil

Im vorangehenden Abschnitt haben wir gezeigt, welchen Einfluss Kraftfahrer möglichen Beifahrern bezüglich der Befolgung von Verkehrsvorschriften zuschreiben. Hierbei hat sich ergeben, dass ein Großteil der Fahrer von der Annahme ausgeht, dass sich an ihrem Verhalten durch die Anwesenheit von Beifahrern nichts ändert. Gleichzeitig ist jedoch auch deutlich geworden, dass das Ausmaß des vermuteten Einflusses entscheidend von der Person des Beifahrers bestimmt ist. Dieses Ergebnis deckt sich mit den folgenden Ausführungen, in denen wir zeigen wollen, wie nach Meinung der Fahrer deren **Fahrstil** durch unterschiedliche Beifahrer beeinflusst wird. Selbstverständlich beschränkt sich auch hier die Darstellung auf einige wenige Beifahrertypen. Hierbei handelt es sich um

- Ehepartner(in) und Lebensgefährten(in),
- Kinder unter 12 Jahren,
- Ältere über 60 Jahre.

Die Auswahl der Beifahrer unterscheidet sich bei genauerem Hinsehen von der des vorangehenden Abschnitts. Ehepartner und Lebensgefährten wurden gewählt, da dies die Beifahrergruppe ist, mit denen Fahrer am liebsten unterwegs sind (vgl. 6.2). Die Einbeziehung der Kinder unter 12 Jahren erfolgte unter dem Gesichtspunkt, dass deren Mitnahme generell eine bedeutsame Wirkung in Richtung auf vorsichtiges Fahren zugeschrieben wird, eine Tendenz, die auch bei der Mitnahme älterer Beifahrer über 60 Jahre feststellbar sein sollte.

Das Vorgehen bei der Befragung verlief in diesem Zusammenhang wie folgt: Die Befragten wurden für jede Mitfahrergruppe gebeten, anzugeben, welche Verhaltensänderungen sie bei sich feststellen. Als Hilfestellung erhielten die Befragten hierzu eine auf der Grundlage von Voruntersuchungen entwickelte Liste mit 10 möglichen Veränderungen, aus denen sie beliebig viele auswählen konnten. Als weitere Antwortalternative existierte die explizite Formulierung, dass sie mit den jeweiligen Mitfahrern nicht anders fahren würden als allein.

Über die in diesem Zusammenhang gewonnenen Erkenntnisse berichten die folgenden Ausführungen.

6.7.1 Der Einfluss von Ehepartnern und Lebensgefährten

Wie bereits angedeutet, vertritt eine Vielzahl von Kraftfahrern die Meinung, dass sich das Verhalten am Steuer durch die Anwesenheit eines Beifahrers nicht verändert. Bezogen auf Ehepartner und Lebensgefährten sind mehr als zwei Drittel (68 %) dieser Meinung. Insbesondere routinierte Autofahrer der mittleren Altersklasse zwischen 26 und 40 Jahren erklären, dass sich an ihrem Fahrstil nichts ändern, wenn sie statt allein zu fahren von ihrem Partner begleitet werden. 71 % dieser Altersgruppe äußern sich entsprechend.

Umgekehrt gehen 30 % der weiblichen und 34 % der männlichen Fahrer davon aus, dass sich am eigenen Fahrstil etwas ändert, wenn der Partner mit im Auto sitzt. In welche Richtung dieser Einfluss wirkt, zeigt die folgende Tabelle 95.

Tabelle 95 Berichtetes Ändern im Fahrstil in Gegenwart des **Lebenspartners/Geschlecht**

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>In Gegenwart des Lebenspartners fahre ich...</i>			
aufmerksamer	48 % ¹	50 % ¹	49 % ¹
rücksichtsvoller	39 %	24 %	33 %
vorschriftsmäßiger	27 %	31 %	29 %
vorsichtiger	20 %	23 %	21 %
schneller	18 %	25 %	21 %
langsamer	16 %	8 %	13 %
leichtsinniger	10 %	14 %	12 %
unaufmerksamer	6 %	12 %	9 %
unvorschriftsmäßiger	5 %	9 %	6 %
rücksichtsloser	3 %	9 %	6 %
	N = 324 ²	N = 216 ²	N = 540 ²
<p>1 Mehrfachnennungen, daher Prozentsummen über 100 %.</p> <p>2 Die Zahl derer, die glauben, dass ihr Fahrstil beeinflusst wird.</p>			

Die erste Erkenntnis, die sich aus der Tabelle ableiten lässt, betrifft die Tatsache, dass die Befragten, die einen Einfluss auf den Fahrstil vermuten, weit überwiegend die Meinung vertreten, dass der Beifahrereinfluss des Lebenspartners sich positiv auf den eigenen Fahrstil auswirkt. Die vier mit Abstand meist genannten Verhaltensänderungen sind sicherheitszuträglich. Die Befragten erklären, in einer derartigen Begleitsituation *aufmerksamer*, *rücksichtsvoller*, *vorschriftsmäßiger* und *vorsichtiger* zu fahren. Negative Gegenpole rangieren entsprechend am Ende der Skala. Dieses Ergebnis resultiert nicht etwa aus einem *Positionseffekt* im Vollzug der Befragung. Im Fragebogen wurden den Befragten positive und negative Verhaltensänderungen bunt gemischt und nicht nach positiven und negativen Aspekten geordnet präsentiert. Interessant sind jedoch auch die Unterschiede, die zwischen Männern und Frauen bei der Beantwortung der Frage sichtbar werden.

Der größte Unterschied zeigt sich bei den Aspekten *rücksichtsvoller*, *langsamer* und *schneller*. Männer berichten danach deutlich häufiger, rücksichtsvoller zu fahren, wenn ihre Frau oder Lebensgefährtin mit im Auto sitzt. Frauen erwähnen eine derartige Verhaltensänderung weitaus seltener. Hintergrund für diese Antwortstruktur dürfte die Tatsache sein, dass sich

Frauen im Schnitt im Verkehr rücksichtsvoller verhalten als Männer und sie sich daher in Gegenwart ihres Partners weit weniger zurücknehmen müssen als dies bei Männern der Fall ist. In die gleiche Richtung weist auch das Ergebnis, dass Männer doppelt so häufig wie Frauen berichten, in Gegenwart der Lebenspartnerin *langsamer* zu fahren.

Dass Frauen sich auf der anderen Seite von ihrem mitfahrenden Ehemann oder Lebensgefährten gewissermaßen unter Druck gesetzt fühlen, wird daran sichtbar, dass jede vierte Frau berichtet, in Gegenwart ihres Partners *schneller* zu fahren. Auch die Tatsache, dass Frauen häufiger als Männer berichten, in Gegenwart des Partners *unaufmerksamer*, *unvorschriftsmäßiger* und *rücksichtsloser* zu fahren, deutet auf einen derartigen Druck oder zumindest eine entsprechende perzipierte Erwartungshaltung.

Der zweite wesentliche Aspekt, der die Veränderungen im Fahrstil beeinflusst, ist das Lebensalter des Fahrers. Als generelles Ergebnis ist festzuhalten, dass Fahrer bis zum Alter von 25 Jahren bei der Mitfahrt des Partners oder der Partnerin per Saldo eher eine negative Veränderung des Fahrstils berichten. Besonders ausgeprägt ist dieser berichtete negative Einfluss bei Fahrern zwischen 21 und 25 Jahren. 52 % der Fahrer dieser Altersklasse berichten, mit Partner oder Partnerin *schneller* zu fahren, 39 % erklären, *leichtsinniger* zu fahren, jeweils 24 % äußern zudem *rücksichtsloser* und *unaufmerksamer* zu fahren. In keiner der anderen Altersgruppen finden sich vergleichbar hohe Werte für diese negativen Veränderungen. Ab 30 Jahren dominieren in allen Altersklassen Verhaltensänderungen in Richtung *aufmerksamer*, *rücksichtsvoller* und *vorschriftsmäßiger*.

Auch diese Ergebnisse belegen nochmals eindrucksvoll, wie stark der Einfluss eines Beifahrers auch vom Fahrer selbst, und insbesondere von dessen Alter abhängt.

6.7.2 Der Einfluss von Kindern

Bereits der vorangehende Abschnitt hat deutlich gemacht, dass der Anwesenheit von Kindern im Auto ein gewisser Effekt für die Regelbefolgung zugeschrieben wird. An dieser Stelle soll nun dargelegt werden, inwieweit Kindern im Alter unter 12 Jahren den **Fahrstil** des Fahrers beeinflussen.

Anders als bei mitfahrenden Partnern oder Ehegatten, bei denen mehr als zwei Drittel aller Fahrer davon ausgehen, dass sich ihr Fahrstil in deren Anwesenheit nicht ändert, bestätigt die Hälfte aller Fahrer (55 %) einen Einfluss durch mitfahrende Kinder. 45 % erklären, dass sie in Anwesenheit von Kindern nicht anders fahren als ohne Mitfahrer. Männer und Frauen unterscheiden sich in dieser Einschätzung kaum. Gleiches gilt mit einer Ausnahme auch für alle Altersklassen der Fahrer. Diese Ausnahme bilden die 21- bis 25-Jährigen. Sie berichten häufiger über einen Einfluss von mitfahrenden Kindern auf ihren Fahrstil. Dieses Ergebnis dürfte nicht zuletzt dadurch beeinflusst sein, dass in dieser Altersklasse die Zahl derer beachtlich ist, die gerade Erfahrungen mit besonders kleinen Kindern sammeln und hierauf in besonderer Weise reagieren.

In den Fällen, in denen Befragte erklären, von mitfahrenden Kindern in ihrem Fahrstil beeinflusst zu werden, zeigt sich Folgendes:

Kinder veranlassen männliche wie weibliche Fahrer zu einem ausgeprägt vorsichtigeren und rücksichtsvolleren Verhalten, so zumindest die Aussagen der Betroffenen. Wie die folgende Tabelle 96 zeigt, berichten Männer wie Frauen über Verhaltensänderungen in der entsprechenden Richtung, wobei dies von Frauen noch häufiger betont wird als von Männern.

Tabelle 96 Berichtete Änderungen im Fahrstil in Gegenwart von **Kindern** unter 12 Jahre/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Mit Kindern unter 12 Jahren fahre ich...</i>			
aufmerksamer	52 % ¹	57 % ¹	54 % ¹
vorsichtiger	44 %	54 %	48 %
rücksichtsvoller	45 %	49 %	47 %
vorschriftsmäßiger	39 %	39 %	39 %
langsamer	35 %	42 %	37 %
unaufmerksamer	2 %	3 %	3 %
unvorschriftsmäßiger	2 %	2 %	2 %
rücksichtsloser	2 %	2 %	2 %
leichtsinniger	2 %	3 %	2 %
schneller	0 %	1 %	0 %
	N = 543 ²	N = 387 ²	N = 930 ²
<p>1 Mehrfachnennungen, daher Prozentsummen über 100 %.</p> <p>2 Die Zahl derer, die glauben, dass ihr Fahrstil beeinflusst wird.</p>			

Im Gegensatz zur Mitfahrt von Lebensgefährten(innen), für die zumindest von einem Teil der Befragten risikosteigernde Einflüsse berichtet werden, wirken Kinder nach Bekunden der Fahrer nachhaltig risikodämpfend und fördern einen *aufmerksamen, vorsichtigen* und *rücksichtsvollen* Fahrstil. Dass dieses Ergebnis nicht zuletzt durch die sozial erwünschte hohe Wertschätzung von Kindern positiv überzeichnet ist, ändert an der grundlegenden Einschätzung des Einflusses nichts. Frauen berichten in diesem Zusammenhang häufiger als Männer, mit Kindern *vorsichtiger* zu fahren.

Betrachtet man die Beurteilung des Einflusses von Kindern auf den Fahrstil in Abhängigkeit vom Alter des Fahrers, gilt, dass die beschriebenen positiven Auswirkungen von allen Altersklassen berichtet werden. Eine gewisse Ausnahme bilden allein die jüngsten Fahrer zwischen 18 und 20 Jahren. Zwar sehen auch sie vorrangig positive Wirkungen durch mitfahrende Kinder, aber in dieser Altersgruppe ist auch die Zahl derer vergleichsweise hoch, die erklären, in Gegenwart von Kindern *unaufmerksamer* zu fahren (12 %). Für diese jungen, unerfahrenen Fahrer stellen Kinder insoweit häufiger eine Ablenkung und Belastung dar als für ältere Fahrer. Dass jedoch nicht nur mitfahrenden Kindern, sondern auch älteren Begleitern im Auto positive Einflüsse auf den eigenen Fahrstil zugeschrieben werden, zeigt der letzte Punkt dieses Abschnitts.

6.7.3 Der Einfluss älterer Mitfahrer

55 % der befragten Kraftfahrer vertreten die Ansicht, dass sich ihr Fahrstil in Gegenwart älterer Mitfahrer nicht ändert, d. h. umgekehrt sehen 45 % einen entsprechenden Einfluss. Als *ältere* Mitfahrer waren in diesem Zusammenhang Personen im Alter von über 60 Jahren definiert. Männliche und weibliche Fahrer unterscheiden sich in dieser Beurteilung kaum. Dagegen ist eine deutliche Altersabhängigkeit festzustellen, wobei es so ist, dass je jünger die Fahrer sind, desto häufiger ein Einfluss älterer Mitfahrer auf den eigenen Fahrstil vermutet wird:

Es erklären

- 48 % der bis 20-jährigen Fahrer
- 47 % der 21- bis 25-jährigen Fahrer
- 54 % der 26- bis 40-jährigen Fahrer

- 54 % der 41- bis 60-jährigen Fahrer und
- 61 % der über 60-jährigen Fahrer

dass sie in Gegenwart älterer Beifahrer **nicht** anders fahren als ohne Mitfahrer.

Die Veränderungen im Fahrstil, über die diejenigen berichten, die einen Einfluss älterer Mitfahrer annehmen, wirken durchweg in Richtung eines rücksichtsvolleren, langsameren und vorschriftsmäßigeren Fahrstils. Dass es dabei gewisse Unterschiede in der Wahrnehmung zwischen Männern und Frauen gibt, verdeutlicht die folgende Tabelle. Frauen betonen häufiger noch als Männer, in Begleitung Älterer vorsichtiger und vor allem auch langsamer zu fahren.

Tabelle 97 Berichtete Änderungen im Fahrstil in Gegenwart von **Älteren/** Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Mit Älteren fahre ich...</i>			
rücksichtsvoller	45 %	47 %	46 %
langsamer	40 %	50 %	44 %
vorsichtiger	34 %	43 %	40 %
vorschriftsmäßiger	38 %	38 %	38 %
aufmerksamer	33 % ¹	39 % ¹	35 % ¹
unaufmerksamer	4 %	4 %	4 %
rücksichtsloser	2 %	5 %	3 %
unvorschriftsmäßiger	1 %	3 %	2 %
leichtsinziger	1 %	0 %	1 %
schneller	1 %	0 %	1 %
	N = 442 ²	N = 320 ²	N = 762 ²
1 Mehrfachnennungen, daher Prozentsummen über 100 %.			
2 Die Zahl derer, die glauben, dass ihr Fahrstil beeinflusst wird.			

Grundsätzlich gilt, dass zur Beschreibung der Stiländerungen nahezu ausschließlich positive Aspekte verwendet werden, die sich allerdings in ihrer Rangfolge von der für den Einfluss durch Kinder unterscheiden.

Der Einfluss älterer Mitfahrer wirkt nach Meinung der Befragten stärker in Richtung *rücksichtsvoller* und *langsamer*, bei den Kindern führten Begriffe wie *aufmerksamer* und *vorsichtiger* die Hierarchie an. Kinder im Auto schei-

nen insoweit stärker zu einem aktiven Sichern beim Fahren zu führen, ältere Mitfahrer bewirken demgegenüber eher einen ruhigeren Fahrstil. Überspitzt formuliert könnte man sagen, ältere Mitfahrer bewirken, dass Fahrer so fahren, wie sie glauben, dass Ältere selbst fahren würden.

Der zweite Punkt, der in Tabelle 97 auffällt, betrifft die Unterschiede in der Beurteilung der Fahrstiländerungen in Gegenwart Älterer durch Männer und Frauen. Frauen betonen den positiven Einfluss durchweg stärker als Männer. Dies gilt insbesondere hinsichtlich einer *langsameren* Fahrweise, aber auch bei den übrigen sicherheitsbezogenen Fahrstiländerungen weisen die Zahlen in die gleiche Richtung.

Fasst man die Ergebnisse dieses Abschnitts zusammen, ist als erstes festzuhalten, dass ein beachtlicher Teil der Pkw-Fahrer davon überzeugt ist, dass sich der eigene Fahrstil unter dem Einfluss von Mitfahrern verändert. In welchem Ausmaß dies der Fall ist, hängt dabei von der Person des Mitfahrers ab: Kinder beeinflussen den Fahrstil danach häufiger als ältere Mitfahrer. Noch geringer fällt der vermutete Einfluss von Ehepartner oder Lebensgefährten aus.

Die Richtung des Einflusses weist im Großen und Ganzen auf einen vorsichtigeren und rücksichtsvolleren Fahrstil, wenn man in Begleitung fährt. Allerdings spielt es dabei eine Rolle, mit wem man fährt. Der mit Abstand positivste Einfluss wird der Mitfahrt von Kindern zugeschrieben, aber auch ältere Mitfahrer gelten als nachhaltig sicherheitsfördernd.

Dagegen fallen die Ergebnisse für mitfahrende Ehepartner und Lebensgefährten weniger eindeutig aus. Zwar überwiegen auch hier die positiven Aspekte. Dass von diesen Partnern auch sicherheitsabträgliche Effekte ausgehen können, gilt für junge Fahrer aber auch für Frauen, die sich möglicherweise in Begleitung ihres Gatten oder Lebensgefährten in besonderer Weise unter Druck gesetzt fühlen.

Die hier beschriebenen Ergebnisse entsprechen insoweit in ihrer komplexen Struktur denjenigen, über die wir bereits in Kapitel 4 dieser Untersuchung berichtet haben.

6.8 Wahrgenommene Veränderungen im Fahrverhalten des Autos

Mitfahrer im Auto erhöhen das Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Hieraus resultiert nicht nur ein höherer Benzinverbrauch, sondern auch eine Verlängerung des Bremsweges, zudem leidet ggf. der Komfort des Fahrzeugs und dessen Straßenlage verschlechtert sich. Die realen Veränderungen, die beispielsweise aus der Mitnahme von einem oder mehreren Mitfahrern erwachsen, sind dank moderner Fahrwerkstechnik häufig kaum spürbar. Auffällig sind am ehesten der verlängerte Bremsweg und die verschlechterte Straßenlage des Autos bei voller Beladung. Dennoch gilt, dass sich der Fahrer auf derartige veränderte Verhältnisse einstellen muss. Dies setzt allerdings voraus, dass er sich der entsprechenden Veränderungen im Fahrverhalten bewusst ist.

Wie die folgenden Ausführungen zeigen, geht jedoch die Mehrheit der Fahrer fälschlicherweise davon aus, dass das Fahrverhalten sich unter dem Einfluss von Mitfahrern nicht verändert. Dies gilt selbst für den besonders sicherheitsrelevanten Aspekt des **Bremswegs**. Wie die folgende Tabelle zeigt, vertreten 54 % der Männer und 64 % der Frauen die Meinung, eine Verlängerung des Bremswegs träte durch die Mitnahme von Beifahrern nicht auf.

Tabelle 98 Auswirkungen der Anwesenheit von Mitfahrern auf Verlängerung des Bremswegs/Geschlecht

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Der Bremsweg verlängert sich...</i>			
JA, deutlich spürbar	11 %	8 %	10 % ¹
JA, aber kaum spürbar	34 %	27 %	31 %
NEIN, das ist nicht der Fall	54 %	64 %	58 %
keine Angabe	1 %	1 %	1 %
	100 % N = 967	100 % N = 713	100 % N = 1.680

Insbesondere bei Frauen fehlt mehrheitlich die Sensibilität für Veränderungen im Fahrverhalten bei Mitnahme von Passagieren. Dies zeigt sich nicht nur bei der Beurteilung einer Bremswegverlängerung, sondern auch bei allen anderen abgefragten Aspekten, über die dieser Abschnitt berichtet.

Ob ein Fahrer über die Verlängerung des Bremsweges informiert ist oder nicht hängt nicht zuletzt von seinem Erfahrungsschatz ab. Dies zeigt sich daran, dass die Zahl derer, für die die Mitnahme von Passagieren mit einer Bremswegverlängerung einhergeht, mit zunehmendem Alter wächst. 33 % der Fahrer bis 25 Jahre, aber 46 % der Fahrer über 60 kennen diese Konsequenzen.

Der Effekt, der an zweiter Stelle im Zusammenhang mit der Mitnahme von Beifahrern genannt wird, betrifft eine Verschlechterung der Straßenlage. Nur eine kleine Minderheit von 4 % berichtet über eine deutlich spürbare Verschlechterung, weitere 23 % konzedieren zwar eine Beeinflussung, stufen diese aber als *kaum spürbar* ein.

Tabelle 99 Auswirkungen der Anwesenheit von Mitfahrern auf die **Straßenlage/Geschlecht**

	Männer	Frauen	Gesamt
<i>Die Straßenlage verschlechtert sich...</i>			
JA, deutlich spürbar	4 %	4 %	4 %
JA, aber kaum spürbar	26 %	19 %	23 %
NEIN, das ist nicht der Fall	68 %	75 %	71 %
keine Angabe	2 %	2 %	2 %
	100 % N = 967	100 % N = 713	100 % N = 1.680

75 % aller weiblichen Autofahrer bestreiten einen derartigen Einfluss. Die Vergleichszahl für die Männer liegt bei 68 %.

Welche Veränderungen im Einzelnen empfunden werden, zeigt die folgende Tabelle 100.

Tabelle 100 Auswirkungen der Anwesenheit von Mitfahrern auf verschiedene Aspekte des Fahrverhaltens

	Das Fahren wird unkomfortabler	Die Lenkung geht schwerer	Das Auto wird unruhiger	Das Auto schlingert mehr
JA, deutlich spürbar	6 %	4 %	3 %	3 %
JA, aber kaum spürbar	18 %	18 %	18 %	15 %
NEIN, das ist nicht der Fall	75 %	77 %	78 %	81 %
keine Angabe	1 %	1 %	1 %	1 %
N = jeweils 1.680	100 %	100 %	100 %	100 %

Am ehesten stellen Fahrer bei der Mitnahme von Fahrgästen einen Komfortverlust fest. Rund ein Viertel aller Fahrer berichtet hierüber, aber nur eine Minderheit findet diese Veränderung deutlich spürbar. Ähnlich begrenzt ist die Zahl derer, die sich über Veränderungen im Lenkgefühl äußern und auch Aussagen, dass das Auto unruhiger würde und mit Mitfahrern mehr schlingern würde, wird nur von wenigen bestätigt.

Über alle vier genannten Beeinträchtigungen berichten Männer tendenziell häufiger als Frauen. Ob dieses Antwortverhalten das Ergebnis größeren technischen Verständnisses oder größerer technischer Sensibilität ist, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden.

Insgesamt legen die Ergebnisse jedoch den Schluss nahe, dass Fahrer besser als bisher auch über diesen Aspekt des Mitfahrens aufgeklärt werden sollten. Für denjenigen, der mit gar keinem Effekt durch Mitfahrer rechnet, kann der verlängerte Bremsweg oder ein verändertes Kurvenverhalten eine negative Überraschung mit unangenehmen Folgen darstellen.

7 ZUSAMMENFASSUNG IN 30 THESEN

Mitfahrer im Auto können risikomindernd, aber auch risikosteigernd wirken, sie können für den Fahrer eine Hilfe, aber auch eine Belastung sein. Diese Ambivalenz der Beziehung zwischen Fahrer und Beifahrer zieht sich wie ein roter Faden durch die vorliegende Untersuchung und sie verhindert, dass sich die wesentlichen Ergebnisse in einigen wenigen Sätzen zusammenfassen lassen. Stattdessen ist es empfehlenswert, die Vielfalt der wichtigsten Resultate noch einmal Revue passieren zu lassen und in pointierter Weise darzustellen.

Hierbei bietet sich als Vorgehen eine Zusammenfassung in Form thematisch gebündelter Thesen an, wobei den einzelnen Schwerpunkten Thesen in variabler Zahl zugeordnet sind. Um dem Leser den Zugriff auf die Hintergründe zu den Einzelthesen zu erleichtern, finden sich am Schluss jeder These Hinweise auf Kapitel oder Abschnitte im Text, die als Grundlage der Feststellung gedient haben.

Der erste Punkt der Darstellung betrifft die quantitative Problematik der Anzahl und Häufigkeit von Mitfahrern und Mitfahrten im Pkw in Deutschland.

7.1 Drei Thesen zu quantitativen Aspekten der Mitfahrer im Pkw

Einen ersten Eindruck vom Stellenwert von Mitfahrern im Auto liefert ein Blick auf die Fahrzeugbesetzungszahlen. Auf der Grundlage von Zählungen der Bundesanstalt für Straßenwesen ergibt sich:

1. **Die durchschnittliche Besetzungszahl eines Pkw liegt in Deutschland bei 1,5 Personen. [3.1]**

Zu dieser Zahl gelangt man bei Berücksichtigung der Pkw-Fahrleistungen auf unterschiedlichen Straßenarten. Die durchschnittliche Besetzungszahl liegt dabei auf Autobahnen und Landstraßen mit 1,6 höher als im Innerortsbereich, dort beträgt sie 1,4.

Betrachtet man die Entwicklung der Mitfahrerzahlen im Zeitverlauf zeigt sich Folgendes:

2. **Die durchschnittlichen Pkw-Besetzungszahlen auf Autobahnen und Landstraßen waren während der letzten 10 Jahre rückläufig, im Innerortsbereich sind sie konstant geblieben. [3.1]**

Ein entscheidender Faktor dafür, ob eine Fahrt allein oder in Begleitung durchgeführt wird, liegt im Fahrtzweck.

3. **Beifahrer im Auto finden sich vor allem bei Freizeitfahrten und Fahrten, die dem Alltagsverkehr zuzurechnen sind. [3.3]**

Unter *Alltagsverkehr* sind beispielsweise Fahrten zum Einkauf, zu Ämtern und Behörden oder zu Ärzten zu verstehen.

Für Fahrten zur Arbeit, Ausbildung oder Schule, die separat erfasst und nicht den Alltagsfahrten zugerechnet wurden, bestätigt sich die Tendenz der These 3 nicht. Bei derartigen Fahrten sind die Fahrer häufiger allein unterwegs.

7.2 Vier Thesen zur generellen Präferenz des Fahrers bezüglich der Mitfahrt anderer

Trotz der Ambivalenz, die in den Beziehungen zwischen Fahrer und Beifahrer anzutreffen ist, gilt, dass Fahrer eher dazu tendieren, einen Begleiter an ihrer Seite haben zu wollen.

4. **Nur 3 % aller Pkw-Fahrer fahren grundsätzlich und unter allen Umständen am liebsten allein. Die weit überwiegende Mehrheit bevorzugt eine Begleitung durch Mitfahrer. [6.1.1]**

Die Präferenz für eine Fahrtbegleitung hängt nicht nur vom Fahrtzweck, sondern auch von der Fahrsituation, den Rahmenbedingungen und den Eigenschaften des Fahrers ab. Hierbei gilt:

5. **Je größer der Erlebnis- und Unterhaltungswert einer Fahrt, desto größer ist der Wunsch nach Beifahrern. [6.1.1]**

So sind insbesondere bei Urlaubs- und Freizeitfahrten ein oder mehrere Mitfahrer erwünscht. Wenn es um die Zahl der Mitfahrer im Auto geht, gilt Folgendes:

6. Pkw-Fahrer bevorzugen in der Mehrzahl der Fälle die Mitfahrt eines einzigen Beifahrers. [6.1.1 + 6.1.2]

Dies gilt insbesondere bei schwierigen Fahrtbedingungen, so bei Fahrten in fremder Umgebung oder unter widrigen Rahmenbedingungen, wie etwa bei Dunkelheit, Nebel oder Schnee und Eis.

Das Ausmaß des Wunsches nach einem Beifahrer hängt jedoch nicht zuletzt vom Leistungs- und Erfahrungsstand des Fahrers ab.

7. Ältere und weibliche Fahrer äußern insbesondere bei erschwerten Rahmenbedingungen häufiger den Wunsch nach einem Beifahrer. [6.1]

Diese Tendenz ist auch bei sehr jungen Fahrern, die noch nicht über ausgeprägte Erfahrungen verfügen, deutlich feststellbar.

7.3 Drei Thesen zur Beliebtheit von Beifahrern

Verständlicherweise erfreuen sich nicht alle Beifahrer gleicher Beliebtheit beim Fahrer. Soziale Nähe ist ein Faktor, der wesentlichen Einfluss auf die Beurteilung hat. Allerdings wirken sich keineswegs alle sozialen oder familiären Beziehungen in gleicher Weise aus.

8. Besonders beliebt als Beifahrer sind Ehepartner(innen) und Lebensgefährten(innen). Diese vermitteln in besonderer Weise ein Gefühl von Sicherheit. [6.2 + 5.2.1]

Fremde und Anhalter als Prototyp des Fremden gelten dagegen den meisten als nicht erwünschte Mitfahrer.

Zudem zeichnet sich ab, dass das Alter des Beifahrers eine Rolle spielt, wobei es weniger um das absolute Alter des Beifahrers, sondern um den relativen Altersbezug zum Fahrer geht.

9. Es findet sich eine generelle Tendenz der Bevorzugung gleichaltriger Beifahrer. [6.2]

Dies gilt in besonderem Maße für junge Fahrer unter 25 Jahren.

Zudem sind bestimmte geschlechtsspezifische Präferenzen feststellbar, die wie folgt aussehen:

- 10. Männer bevorzugen männliche Beifahrer, Frauen bevorzugen weibliche Beifahrer. [6.2]**

Die Bevorzugung von Mitfahrern des eigenen Geschlechts ist bei Männern ausgeprägter als bei Frauen.

7.4 Sechs Thesen zum Empfinden der Beifahrer

Dass das Autofahren immer noch ein hohes Maß an Faszination besitzt und diese Aussage auch für die Mitfahrer Gültigkeit besitzt, verdeutlicht These 11.

- 11. Über 40 % der erwachsenen Bevölkerung empfindet Freude am Mitfahren. Nur eine Minderheit von 15 % stuft das Beifahren im Pkw generell als unangenehm ein. [5.1]**

Dass diese Beurteilung eng mit dem eigenen Zugang zum Auto verknüpft ist, zeigt die folgende These:

- 12. Besonders viel Spaß am Mitfahren im Auto empfinden diejenigen, die selbst nicht fahren können. [5.1]**

Diese Aussage gilt in besonderer Weise für diejenigen, die noch zu jung zum Fahren sind. Gerade bei den Jugendlichen unter 18 Jahren ist die Attraktion des Beifahrens besonders groß. Ab 20 lässt die Attraktivität langsam nach. Zudem gilt:

- 13. Frauen verbinden mit der Beifahrersituation häufiger positive Vorstellungen als Männer. [5.1.1]**

Diese Aussage lässt sich beispielsweise hinsichtlich des Streaming-Effekts feststellen. Hierbei handelt es sich um einen durch das Fahren bzw. Mitfahren hervorgerufenen, als angenehm empfundenen Erregungs- oder Anregungszustand des Gehirns. Sie gilt aber auch bezüglich der Gefühle von Geborgenheit und Gemütlichkeit.

Aber das Beifahren vermittelt nicht nur angenehme Gefühle:

**14. Etwa jeder fünfte Befragte entwickelt bei der Mitfahrt Ängste.
[5.1.4]**

Derartige Ängste resultieren zum einen aus der Furcht vor einem Unfall, vor möglichen Fehlern des Fahrers, aber auch ein schlechter Zustand des Fahrzeugs kann Ängste auslösen. Angstgefühle erzeugt insbesondere ein Fahrer, der sich für den Beifahrer erkennbar unsicher verhält. Für die weit überwiegende Mehrheit verbinden sich mit der Beifahrersituation jedoch keine Angstvorstellungen.

Von völlig entspannten Mitfahrern kann allerdings in der Mehrzahl der Fälle auch keine Rede sein. Aber immerhin gilt:

15. Etwa jeder dritte Beifahrer kann zumindest zeitweise während der Fahrt schlafen. [5.1.2]

Nur jeder Zehnte ist hierzu regelmäßig in der Lage. Die Fähigkeit, sich soweit zu entspannen, nimmt dabei mit zunehmendem Lebensalter stetig ab.

Für eine Minderheit bedeutet die Mitfahrt im Auto regelrechtes körperliches Ungemach. Die Mehrheit hat dagegen keine derartigen Beschwerden. Welche gesundheitlichen Probleme das Beschwerdebild dominieren, zeigt These 16.

16. Am häufigsten leiden Beifahrer unter Rücken- und Nackenbeschwerden sowie Kopfschmerzen, seltener unter Unwohlsein. [5.1.3]

Immerhin 6 % der Befragten berichten in diesem Zusammenhang über häufige Übelkeit oder sogar regelmäßiges Erbrechen. Hier gilt im Übrigen, dass diejenigen, die selten im Auto mitfahren, häufiger körperliche Beschwerden empfinden als Personen, die oft als Mitfahrer unterwegs sind. Dies lässt zumindest in gewissem Umfang auf einen Gewöhnungseffekt schließen, der in der Weise wirkt, dass häufiges Mitfahren mit dem Abbau von Spannungen und negativen körperlichen Beeinträchtigungen einhergeht. Allerdings ist auch ein umgekehrter Wirkzusammenhang in der Weise denkbar, dass diejenigen, bei denen die Mitfahrt mit massiven gesundheitlichen Problemen verbunden ist, derartige Situationen gezielt vermeiden.

7.5 Sechs Thesen zur Kooperation zwischen Fahrer und Beifahrer

Eines der bedeutsamsten Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung betrifft die Defizite in der Kooperation zwischen Fahrern und Beifahrern.

- 17. Fahrer und Beifahrer sind weit davon entfernt, ein optimales Team zu bilden. [5.3]**

Verantwortlich für diese Situation sind sowohl Fahrer wie Beifahrer, wie die beiden folgenden Thesen verdeutlichen:

- 18. Eine Aufgabendelegation des Fahrers an den Beifahrer findet nur in sehr eingeschränktem Maße statt. [5.3.2]**
- 19. Die Kooperationsbereitschaft der Beifahrer erweist sich als begrenzt. [5.3.3]**

Eine der Aufgaben, die Beifahrer am ehesten wahrnehmen, betrifft die Hilfe bei der Suche nach dem richtigen Weg. Hier gilt Folgendes:

- 20. Etwa drei Viertel der Beifahrer erklären, dem Fahrer zumindest manchmal bei der Navigation behilflich zu sein. [5.3.1]**

Unter ihnen sind nur 8 %, die den Fahrer *sehr oft* bei der Wegsuche unterstützen. Von jedem zehnten Mitfahrer kann der Fahrer gar keine Hilfe erwarten. Eine präzise Wegführung übernehmen Beifahrer nur in Ausnahmefällen. Dank ihrer Erfahrungen erweisen sich Beifahrer, die selber Fahrzeuglenker sind, häufiger als tatkräftige Hilfe.

Die Unterstützung seitens der Beifahrer scheitert im Übrigen nicht an mangelnden Kenntnissen im Umgang mit Karten und Plänen. Fast jeder zweite Beifahrer nimmt für sich in Anspruch, einigermaßen gut im Kartenlesen zu sein.

Selbst solche Aufgaben, wie die Suche nach einem geeigneten Verkehrssender im Autoradio, werden nur von einer Minderheit der Beifahrer übernommen.

Defizite in der Kooperation zeigen sich aber nicht nur bezüglich Navigation und Wegfindung. Sie sind noch ausgeprägter, wenn es um praktische Hilfen oder die Warnung vor Gefahren geht.

21. Bei Warnhinweisen vor Gefahren oder praktischen Hilfen ist Kooperation zwischen Fahrer und Beifahrer eher die Ausnahme. [5.3.3 + 5.3.4]

Nur etwa jeder fünfte Beifahrer erklärt, den Fahrer oft auf Gefahren oder auch Kontrollen aufmerksam zu machen. Deutlich größer ist die Anzahl derer, die derartige Hilfen *selten* oder *nie* erbringen. Gleiches gilt für die Unterstützung des Fahrers durch die Versorgung mit Getränken, Esswaren oder auch Zigaretten.

Bei technischen Problemen oder beim Tanken führt das Rollenverständnis von Fahrer und Beifahrer dazu, dass fast die Hälfte der Beifahrer darauf verzichtet, in derartigen Situationen unterstützend tätig zu werden.

Entscheidende Sicherheitskonsequenzen hat die unzureichende Kooperationsbereitschaft, wenn man die Reaktionen der Beifahrer auf Ermüdungerscheinungen beim Fahrer betrachtet.

22. Die Reaktionen der Beifahrer auf Müdigkeit des Fahrers erweisen sich als wenig sicherheitsorientiert. [5.3.5]

Fast die Hälfte der Befragten verzichtet als Beifahrer darauf, einen Fahrer bei erkennbarer Müdigkeit zu warnen. Nur etwa jeder Fünfte interveniert in einem derartigen Fall. Zu erklären ist dieses riskante Verhalten damit, dass Beifahrer sich scheuen, in die Kompetenz des Fahrers einzugreifen. Dass derartige Bedenken nicht völlig abwegig sind, zeigt die folgende Betrachtung der Konflikte im Auto.

7.6 Drei Thesen zu Konflikten zwischen Fahrer und Beifahrer

Streitigkeiten zwischen Fahrer und Beifahrer sind eher selten, wobei die Beurteilung der Beziehungen zwischen den beiden Gruppen unterschiedlich ausfällt.

23. Beifahrer scheinen in der Regel weniger Probleme mit dem Fahrer zu haben als Fahrer mit dem Beifahrer. [5.4.1 + 6.4.1]

Sichtbar wird diese Tatsache daran, dass fast zwei Drittel der Beifahrer berichten, niemals Streitigkeiten mit dem Fahrer zu haben. Der Vergleichswert für die Fahrer aus deren Perspektive liegt dagegen nur bei rund 40 %.

Die Auslöser für Konflikte zwischen Fahrer und Beifahrer sind unterschiedlicher Natur.

24. Für Fahrer erweist sich Kritik an ihrem Fahrstil seitens der Beifahrer als wichtigster Störfaktor. [6.3.1]

Kritik am Fahrstil des Fahrers vorzubringen, ist insoweit der größte Fehler, den ein Beifahrer aus der Sicht des Fahrers begehen kann. Eine besondere Empfindlichkeit legen in diesem Zusammenhang junge Fahrer an den Tag.

Auf der anderen Seite ist der Fahrstil aber der zentrale Auslöser für Konflikte, die Beifahrer mit dem Fahrer haben.

25. Entscheidend für die Konfliktsituation an Bord eines Automobils ist aus Sicht der Beifahrer der Fahrstil des Fahrers. [5.4.2]

Hierbei spielen vor allem zu dichtes Auffahren und zu schnelles Fahren eine zentrale Rolle.

Die zweite Missstimmungsquelle betrifft nach Meinung der Beifahrer Fehler, die ihnen bei der Navigation unterlaufen. Ein weiterer beachtlicher Teil der Konflikte resultiert aus Unstimmigkeiten bei der Wahl von Radio- oder Musikprogrammen. Derartige Konflikte treten insbesondere bei der Begleitung durch Kinder und Jugendliche auf.

7.7 Fünf Thesen zum Einfluss von Beifahrern auf das Unfallrisiko

Nicht nur die in der wissenschaftlichen Literatur zu findenden Aussagen, sondern auch die durch unsere Untersuchung zu Tage geförderten Ergebnisse legen folgende These nahe:

26. Im Prinzip führt die Anwesenheit von Mitfahrern zu einer Senkung des Unfallrisikos. [4.2 + 6.6 + 6.7]

Allerdings gilt diese Aussage nicht für alle Fahrer-Beifahrerkonstellationen und nicht unter allen Umständen. Zudem scheint ein derartiger Einfluss den Fahrern vielfach nicht bekannt zu sein. Insoweit decken sich Beobachtungsergebnisse häufig nicht mit Resultaten, die mit Hilfe von Befragungen gewonnen werden.

Ausgeprägt ist auch die Unkenntnis, dass die Mitnahme, insbesondere von mehreren Personen, das Fahrverhalten des Fahrzeugs beeinflusst.

27. Die Veränderungen fahrtechnischer Parameter durch die Mitnahme von Personen sind der Mehrzahl der Fahrer nicht bewusst. [6.8]

Diese Aussage betrifft nicht nur die Unkenntnis über die Verlängerung des Bremsweges, sondern auch über Veränderungen in der Straßenlage und im Fahrkomfort.

Ein weiterer Hinweis auf unzureichende Kenntnisse über Einflüsse der Beifahrer zeigt These 28, in der es um die Beurteilung von Veränderungen in der Regelbeachtung in Anwesenheit von Beifahrern geht.

28. Die Mehrheit der Fahrer sieht keinen verhaltensbeeinflussenden Effekt bei der Regelbefolgung durch die Anwesenheit von Mitfahrern. [6.6]

Rund zwei Drittel verneinen eine derartige Wirkung. Diejenigen, die einen entsprechenden Einfluss annehmen, berichten, dass vor allem die Gegenwart von Kindern und Älteren die Regelbefolgung fördert.

Risikosteigernde Einflüsse ergeben sich in bestimmten Rollenkonstellationen, in denen vor allem das Alter von Fahrer **und** Beifahrer eine Rolle spielt.

29. Auf junge Fahrer wirkt die Begleitung junger Beifahrer risikosteigernd. [4.2 +6.6.1 + 6.7.1]

So hat die Begleitung junger männlicher Beifahrer auf junge männliche Fahrer eine geschwindigkeitssteigernde Wirkung und fördert regelwidriges Verhalten.

Dieser Einfluss scheint bis etwa zum 25. Lebensjahr zu reichen, spätestens ab einem Alter von 30 kehren sich die Verhältnisse um, und auch der gleichaltrige Beifahrer wirkt dämpfend und risikosenkend.

Dagegen gilt für die Mitnahme von Älteren und Kindern Folgendes:

30. Ältere und Kinder als Beifahrer im Auto üben einen besonders positiven und sicherheitsfördernden Einfluss auf den Fahrer aus. [6.6.1 + 6.6.2 + 6.7.2]

Wie oben bereits erwähnt, bewirken diese Personengruppen eine bessere Regelbeachtung, insbesondere im Bereich der Geschwindigkeit und der Lichtsignalbeachtung.

Der positive Einfluss von Kindern ist in diesem Zusammenhang noch ausgeprägter als der älterer Mitfahrer. Kinder veranlassen den Fahrer in besonderer Weise zu einem vorsichtigeren und rücksichtsvolleren Fahrstil. Allerdings sind sich viele Fahrer dieser Einflüsse nicht bewusst.

Versucht man, aus all diesen Erkenntnissen ein Resümee zu ziehen, dann gilt, dass der Sicherheitsbeitrag, den Beifahrer liefern könnten, mangels unzureichender Kenntnisse der Beteiligten keineswegs ausgeschöpft ist, und dass für diejenigen Konstellationen, in denen Beifahrer risikosteigernd wirken, verstärkt Konzepte entwickelt werden sollten, die diesen Gefahren entgegen wirken.

8 EMPFEHLUNGEN FÜR FAHRER UND BEIFAHNER ZUM SICHEREN, KONFLIKTFREIEN UND ANGENEHMEN MITEINANDER

Die vorangehenden Ausführungen haben nicht nur verdeutlicht, dass Beifahrer zumeist willkommene Begleiter für den Pkw-Fahrer sind. Sie haben auch gezeigt, dass Beifahrer einen wesentlichen Einfluss auf das Fahrverhalten des Fahrers ausüben können und in der überwiegenden Zahl der Fälle zur Risikominderung beitragen.

Gleichzeitig ist aber auch sichtbar geworden, dass im Umgang zwischen Fahrer und Beifahrer Unstimmigkeiten und Probleme verbreitet sind, die für eine sichere und angenehme Fahrt kontraproduktiv sein können, und dass das Miteinander von einer optimalen Kooperation häufig weit entfernt ist.

Aus diesem Grund sollen im Folgenden eine Reihe von Empfehlungen formuliert werden, und zwar sowohl für den Fahrer als auch für den Beifahrer, deren Beachtung das Konfliktpotenzial senken und das Sicherheitspotenzial, das vom Beifahrer ausgehen kann, heben würde.

8.1 Zehn Empfehlungen für den Fahrer

Die rechtliche Situation und das Rollenverständnis von Fahrer und Beifahrer sehen den Fahrer eindeutig in der Verantwortung für die Sicherheit von Fahrzeug und Insassen. Bezogen auf das Fahrzeug bedeutet dies, dass der Fahrer verantwortlich ist für dessen verkehrssicheren Zustand, ein Aspekt, der auch für Beifahrer bedeutsam ist, da erkennbar unsichere Fahrzeuge beim Beifahrer Ängste auslösen.

Bezüglich der Verantwortung gegenüber den Mitfahrern gilt:

- 1. Der Fahrer trägt Sorge dafür, dass Mitfahrer vorschriftsmäßig gesichert sind und gesichert bleiben.*

Insbesondere bei Kindern ist es verbreitet, dass diese sich während der Fahrt wieder abschnallen. Hier ist der Fahrer gefordert, die Anschnallpflicht aus Sicherheitsgründen durchzusetzen.

Entscheidend für das Wohlbefinden der Mitfahrer sind Fahrstil und Fahrweise des Fahrers. Hierzu folgende Empfehlung:

- 2. Der Fahrer passt seine Fahrweise den Bedürfnissen seiner Mitfahrer an.*

Es gibt insoweit keine generelle beifahrergerechte Fahrweise. Der Fahrer sollte vielmehr auf deren subjektive Empfindlichkeiten Rücksicht nehmen. Denn die Fahrt sollte nicht nur sicher, sondern auch angenehm verlaufen. Wenngleich die Zahl der Beifahrer, denen bei der Mitfahrt übel wird, verhältnismäßig gering ist, ist es wichtig, dass der Fahrer seinen Beitrag dazu leistet, derartige Beschwerden zu verhindern oder so gering wie möglich zu halten. Deshalb ist zu empfehlen:

- 3. Der Fahrer vermeidet bei Mitfahrern, die zur Bewegungskrankheit neigen, stark alternierende Beschleunigungen und Verzögerungen.*

Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse von Beifahrern zeigt sich auch im Umgang mit deren berechtigten Pausenwünschen.

- 4. Der Fahrer respektiert die Pausenwünsche der Mitfahrer.*

Einer der wesentlichen Konfliktpunkte, die im Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer zu Tage getreten sind, betrifft den Umgang des Fahrers mit Kritik an seinem Fahrstil. Derartige Kritik ist aus der Sicht des Fahrers in hohem Maße unerwünscht. Aus der Sicht der Beifahrer ergibt sich zudem, dass der Fahrer auf eine ständige Kommentierung des Fahrgeschehens und insbesondere der Fehler der anderen verzichten sollte. Insoweit empfiehlt sich:

- 5. Der Fahrer akzeptiert berechtigte Kritik an seinem Fahrstil seitens der Mitfahrer und verzichtet auf eine ständige Kommentierung des Fahrverhaltens anderer.*

Der Fahrer sollte sich vor Augen halten, dass Kritik von Mitfahrern häufig deren Unsicherheitsempfinden oder gar deren Angst entspringt. In den Fällen allerdings, in denen der Fahrer den Eindruck hat, dass die Kritik sich

nicht aus Befürchtungen der Beifahrer herleitet, sondern eher persönlich gemeint sind, sollte er diese zurückweisen. Auf der anderen Seite sollte er das hierarchische Rollengefälle nicht zu seinen Gunsten ausnutzen.

Nicht nur das Fahrverhalten des Fahrers kann Quelle von Kontroversen sein. Vielfach werden Probleme aus anderen Lebensbereichen im Auto diskutiert und führen dort zu Spannungen und letztlich zur Ablenkung des Fahrers, deshalb:

6. Der Fahrer vermeidet emotional aufgeladene Diskussionen während der Fahrt.

Dies gilt insbesondere für Probleme, die gar nichts mit dem Fahren zu tun haben. Derartige emotionale Gespräche absorbieren wesentliche Teile der Aufmerksamkeit, sie erweisen sich häufig als belastend und stören den Vollzug der Fahraufgabe.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass ein zentraler Kritikpunkt im Zusammenspiel von Fahrer und Beifahrer die nur gering ausgeprägte Kooperation zwischen beiden betrifft. Durch Kooperation kann nicht nur dem Fahrer die Fahraufgabe erleichtert werden. Kooperation trägt auch zu einem positiven Klima im Auto bei. In diesem Zusammenhang ist es hilfreich, wenn der Fahrer den Beifahrer in Aktivitäten an Bord einbezieht. Insoweit gilt:

7. Der Fahrer betraut Beifahrer mit Aufgaben, die ihm das Fahren und die Situation im Auto erleichtern.

Im Wesentlichen bestehen derartige Aufgaben in der Hilfe bei der Navigation, der Versorgung mit Nahrungsmitteln und Getränken und – auf Wunsch des Fahrers – der Bedienung des Radios oder des Telefons.

Um derartige Hilfen, wie etwa die Zielsuche, nicht zu einer Konfliktquelle werden zu lassen, sollte der Fahrer Folgendes beachten:

8. Auf Fehler des Beifahrers, insbesondere bei der Wegsuche, reagiert der Fahrer gelassen.

Der Fahrer nimmt jedoch nicht nur Rücksicht auf Beifahrer und erweist sich ihnen gegenüber als gelassen und tolerant, in bestimmten Situationen

übernimmt er ausdrücklich seine Führungsrolle. Hiermit beschäftigen sich die beiden letzten Empfehlungen.

9. *Der Fahrer weist nachdrücklich darauf hin, dass er in schwierigen Fahrsituationen keine Ablenkung, z. B. durch Gespräche wünscht.*

Derartige Situationen sind beispielsweise bei Nebel, glatter Fahrbahn, starkem Regen, sehr dichtem Verkehr oder beim Fahren in einer fremden Umgebung gegeben.

Die letzte Empfehlung betrifft in besonderer Weise junge Fahrer.

10. *Der Fahrer lässt sich von seinen Beifahrern nicht zu einer Fahrweise animieren, die ihn überfordert.*

Das durch mehrere Beifahrer erhöhte Risiko junger Fahrer ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass sich Fahrer unter dem sozialen Druck ihrer Begleiter zu Verhaltensweisen veranlasst sehen, die ihre Fähigkeiten übersteigen.

Ähnliches ist aber nicht nur bei jungen Fahrern und Beifahrern, sondern auch in anderen Rollenkonstellationen denkbar, in denen der Fahrer versucht, den perzipierten Erwartungen der Mitfahrer zu entsprechen.

Letztendlich ist vom Fahrer ein souveränes Verhalten gefordert, das zusätzlich durch Kooperationsbereitschaft und Rücksichtnahme gegenüber den Bedürfnissen der Beifahrer geprägt ist. Er befindet sich in der aktiv-überlegenen Rollenposition und sollte dies nicht ausnutzen.

8.2 Zehn Empfehlungen für den Beifahrer

Der Beitrag, den Beifahrer zur positiven Atmosphäre im Auto und zur Sicherheit leisten können, basiert auf der Beachtung bestimmter Regeln im Umgang mit dem Fahrer. Welche Anforderungen in diesem Zusammenhang eine besondere Rolle spielen, zeigen die auf der Basis der vorliegenden Untersuchung entwickelten folgenden zehn Empfehlungen.

In Anbetracht der großen Sensibilität der Fahrer gegenüber Kritik an ihrem Fahrstil haben die beiden ersten Empfehlungen einen besonderen Stellenwert. Die erste Empfehlung betrifft die grundsätzliche Haltung gegenüber dem Fahrer und hier sollte gelten:

1. *Der Beifahrer stellt die Kompetenz des Fahrers nicht in Frage.*

Die Empfehlung bedeutet nicht, dass ein Beifahrer die Fahrweise des Fahrers widerspruchslos hinnehmen sollte. Eigene Wünsche, wie etwa bezüglich der Geschwindigkeit oder bestimmter Verhaltensweisen, sollte der Beifahrer durchaus selbstbewusst formulieren, dies allerdings in der Form, die dem Fahrer das Gefühl der eigenständigen Entscheidung und Verantwortlichkeit lässt.

Die zweite Empfehlung betrifft den Umgang mit kritischen Bemerkungen gegenüber dem Fahrer. Die Untersuchung hat gezeigt, dass Fahrer hierauf sehr sensibel reagieren, daher sollte gelten:

2. *Der Beifahrer vermeidet Kritik am Fahrstil des Fahrers.*

Insbesondere für diejenigen Beifahrer, die selbst Autofahrer sind und von daher dazu neigen, den Fahrstil des Fahrers mit ihrem eigenen Fahrverhalten zu vergleichen, ist die Beachtung dieser Empfehlung häufig nur mit Mühe realisierbar.

Aber nicht nur Kritik stört den Fahrer. Als Störfaktoren erweisen sich auch sichtbares Unbehagen von Beifahrern sowie Lärm und Streit. Dies führt zu den Empfehlungen 3 bis 5.

3. *Der Beifahrer vermeidet es, während der Fahrt Angst oder Unbehagen zu zeigen.*

Zwar gilt auch hier die Anmerkung zur Empfehlung 1, dass Beifahrer auf ihre Probleme mit dem Fahrverhalten des Fahrers selbstbewusst hinweisen sollten. Es ist allerdings wünschenswert, dass derartige Hinweise nicht in Form sich ständig wiederholender Schockreaktionen oder mit dem stetigen Ausdruck von Angst und Unbehagen erfolgen, da derartige Reaktionen den Fahrer belasten. Stattdessen versucht der Beifahrer seine Rolle locker und entspannt wahrzunehmen. Insbesondere gilt:

4. *Beifahrer vermeiden jeden Streit im Auto.*

Hierbei ist zu beachten, dass nicht nur Streitgespräche zwischen Fahrer und Beifahrer für den Fahrer einen ablenkenden Störfaktor darstellen, auch Streitigkeiten unter den Beifahrern selbst wirken negativ, weil sich der Fahrer wegen der räumlichen Nähe derartigen Diskussionen nicht entziehen kann.

Eine andere Form der Störung – wenngleich emotional weniger belastend als Streit – stellt Lärm dar. Hier gilt:

5. *Beifahrer vermeiden Lärm und richten sich bei der Radio-Lautstärke nach den Wünschen des Fahrers.*

Hierbei ist zu bedenken, dass Lärm nicht nur ablenkt, sondern auch zu Ermüdung führt und damit die Vigilanz des Fahrers beeinträchtigt.

Beifahrer sollten aber nicht nur für ein angenehmes Umfeld im Auto sorgen. Von ihnen sollten auch keine Impulse ausgehen, die den Fahrer zu Hektik veranlassen:

6. *Beifahrer vermeiden es, den Fahrer unter Stress oder Zeitdruck zu setzen.*

Insbesondere bei schwieriger Orientierung und Zeitdruck passiert es, dass ein Fahrer unter Stress gerät. In einer derartigen Situation sollte ein Beifahrer nicht ebenfalls in Stress und Hektik verfallen, sondern vielmehr versuchen, die Situation für den Fahrer zu entspannen. Völlig unangemessen und sicherheitsabträglich ist es, wenn Hektik und Zeitdruck vom Beifahrer ausgehen.

Nachdem bisher überwiegend formuliert worden ist, was ein Beifahrer alles unterlassen sollte, beschäftigen sich die letzten vier Empfehlungen mit Aktivitäten, bei denen Beifahrer durch aktives Tun einen Beitrag zur gemeinsamen sicheren Zielerreichung leisten.

Die erste Empfehlung betrifft den Umgang mit Lob und Bestärkung:

7. *Beifahrer geben dem Fahrer Lob und Bestätigung.*

Eine unfallfreie und angenehme Fahrt verdient Anerkennung, die ein Beifahrer durchaus formulieren sollte. Auch besonderer Rücksichtnahme des

Fahrers, beispielsweise auf Empfindlichkeiten des Beifahrers, gebührt Dank. Insgesamt schafft der Einsatz derartiger positiver *Verstärkungen* seitens der Beifahrer langfristig ein angenehmes Klima im Auto.

Neben diesen eher generellen Reaktionen von Beifahrern gibt es jedoch eine Reihe konkreter Hilfen, die ein Beifahrer im Vollzug der Fahrt erbringen sollte. Beispiele hierfür finden sich in den Empfehlungen 8 bis 10. Hierbei geht es darum, dass Beifahrer bestimmte Aufgaben übernehmen und den Fahrer unterstützen.

8. *Beifahrer helfen dem Fahrer aktiv bei der Suche nach dem Weg.*

Derartige Hilfen bei der Navigation sind verbreitet. Fahrer und Beifahrer sollten sich allerdings darüber im Klaren sein, dass gerade diese Art der Beifahrerhilfe Quelle von Unstimmigkeiten im Auto ist. Beifahrer sollten insoweit rechtzeitig darauf hinweisen, wenn sie sich überfordert fühlen.

Weitaus weniger üblich als Hilfe beim Navigieren ist die Unterstützung des Fahrers bei der Gefahrenwahrnehmung. Da aber bekanntlich vier Augen mehr als zwei sehen, lautet die folgende Empfehlung:

9. *Beifahrer achten auf den Verkehr und machen den Fahrer auf wahrgenommene Gefahren aufmerksam.*

Wie die vorliegende Untersuchung allerdings gezeigt hat, sind Fahrer über ständige Hinweise auf Gefahren, die sie selbst längst wahrgenommen haben, wenig erfreut. Hier gilt es für den Beifahrer eine Balance zu finden, bei der er unterscheidet zwischen dem, was hilfreich für den Fahrer ist und was nicht.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass sich der Fahrer durch derartige Gefahrenhinweise nicht in seiner Kompetenz beeinträchtigt fühlt. Insoweit sollte der Beifahrer vermitteln, dass er sich nur als ergänzende Hilfe und nicht als Kontrolleur empfindet.

Die letzte Empfehlung versetzt dagegen den Beifahrer tatsächlich in eine Rolle als Wächter. Hier geht es um den Umgang mit der Müdigkeit des Fahrers.

10. Beifahrer greifen ein, wenn sie den Eindruck haben, dass der Fahrer müde wird.

Da Fahrer die Anzeichen schleichender Ermüdung oft nicht rechtzeitig erkennen bzw. angemessen auf diese Gefahr reagieren, sollte es der Beifahrer als seine Pflicht ansehen, zu intervenieren. Dies sollte taktisch angemessen stattfinden, bei einem sensiblen Fahrer sollte der Beifahrer vielleicht nicht die mangelnde Vigilanz in den Vordergrund rücken, sondern selbst um eine Pause bitten.

Gerade die letzte Empfehlung verdeutlicht, dass die Beziehungen zwischen Beifahrer und Fahrer Fingerspitzengefühl und diplomatisches Geschick erfordern. Solche Interventionen werden nur dann positiv aufgenommen, wenn Sie die Wahrnehmungs- und Erlebenssituation des Fahrers genau beachten, ihn "dort abholen, wo er sich gerade befindet". Andernfalls können sie Reaktanz bewirken. Nur bei einem entsprechenden rücksichtsvollen Umgang miteinander können Beifahrer die positive Wirkung, die sie für die Situation im Auto und für die Sicherheit haben, voll entfalten.

9 METHODISCHES VORGEHEN

Die vorliegende Untersuchung basiert auf einer Vielzahl von Daten und Informationen, die zum einen der einschlägigen Fachliteratur entstammen und zum anderen in Expertengesprächen gewonnen wurden. Diese grundlegenden Informationen werden ergänzt durch vielfältige Befragungsdaten aus Erhebungen, die speziell für diese Untersuchung durchgeführt wurden.

9.1 Sammlung von Basisinformationen und Daten

Ausgangspunkt der vorliegenden Untersuchung ist eine Literaturanalyse, deren Ziel es war, die Erfahrungen, die zum Thema *Beifahrer* existieren, zu sichten, auszuwerten und hinsichtlich der wichtigsten Aspekte zusammenzufassen. Die Analyse bezieht vor allem psychologische, aber auch soziologische Aspekte ein und referiert auf deren Basis den derzeitigen Wissensstand.

Um überhaupt einen Überblick über Zahl und Struktur von Mitfahrern im Auto zu gewinnen, erfolgte ein Rückgriff auf Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen. Diese Institution führt jährliche Beobachtungen zum Sicherheitsverhalten von Pkw-Insassen durch. Im Rahmen dieser Stichprobenerhebungen erfolgen auch Feststellungen zur Sitzplatzbelegung im Auto. Auszüge der hierbei gewonnenen Daten wurden den Autoren für die vorliegende Untersuchung zur Verfügung gestellt.

Ein weiterer Bereich, bei dem auf externe Hilfe zurückgegriffen wurde, betrifft die rechtlichen Rahmenbedingungen, die das Verhältnis Fahrer/Beifahrer betreffen. Hierzu wurde von einem externen Experten des Straßenverkehrsrechts (Dr. Seidenstecher) eine Expertise erstellt, die die relevanten rechtlichen Aspekte beschreibt und insbesondere die juristische Sicht der Mitverantwortung beleuchtet.

9.2 Empirische Erhebungen

Die Untersuchung stützt sich auf zwei unterschiedliche Erhebungsformen, die allerdings in der im Folgenden beschriebenen Weise verknüpft sind. Zur Auslotung qualitativer Probleme stützt sich die Untersuchung auf Gruppendiskussionen. Eine quantitativ orientierte Abschätzung der Beifahrerproblematik erfolgte auf der Grundlage repräsentativer Befragungen.

9.2.1 Gruppendiskussionen

Am 23.02. und 26.02.2001 fanden unter der Leitung von geschulten Psychologen in Dresden zwei **Gruppendiskussionen** statt. An der ersten Diskussion waren acht Kraftfahrer (fünf männlich, drei weiblich) beteiligt. Die zweite Gesprächsrunde setzte sich aus sechs Personen (vier Männer, zwei Frauen) zusammen. Die Gesprächsleiter versuchten, anhand eines vorher entwickelten Themenkatalogs das Gespräch behutsam in der Weise zu leiten, dass jeder Beteiligte die Chance hatte, seine persönlichen Erfahrungen einzubringen und seine Meinung zu formulieren. Schwerpunktmäßig ging es in diesen Diskussionen sowohl um die Sichtweise des Fahrers wie die des Beifahrers. Diese Reziprozität der Perspektiven zieht sich im Übrigen wie ein roter Faden durch die gesamte Untersuchung. Die Dauer der Diskussionsrunden lag jeweils bei etwa eineinhalb Stunden. Die Gespräche wurden aufgezeichnet und anhand dieser Aufzeichnung protokolliert und ausgewertet.

Die Ergebnisse dieser Auswertung flossen in die Konzeption des Erhebungsbogens für die bundesweite Repräsentativbefragung ein.

9.2.2 Repräsentativbefragung

Die bundesweite Repräsentativbefragung stützt sich auf insgesamt 2.579 Befragte. Diese Stichprobengröße war erforderlich, weil das Konzept der Untersuchung vorsah, auf repräsentativer Grundlage zum einen Pkw-Fahrer über ihre Erfahrungen mit Beifahrern zu befragen. Zum anderen sollte eine hinreichend große Zahl von Beifahrern in der Stichprobe enthalten sein, die

selbst nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis sind. Dabei bildet die deutschsprachige Bevölkerung ab einem Alter von 14 Jahren die Grundgesamtheit, und zwar ausschließlich der Teil der Bevölkerung, der in Privathaushalten in den alten oder neuen Bundesländern lebt. Als Privathaushalte sind Personengemeinschaften definiert, die zusammen wohnen und eine wirtschaftliche Einheit bilden, sowie Personen, die allein wohnen und allein wirtschaften.

Der Auswahl der Befragungspersonen liegt ein geschichtetes mehrstufiges Zufallsverfahren zugrunde: In einem ersten Schritt erfolgt die Auswahl der Sample-Points in einem geschichteten Zufallsverfahren nach den Merkmalen Bundesland, Regierungsbezirk, Kreis, Gemeindetyp und Ortsgrößenklasse. Für die vorliegende Untersuchung wurden insgesamt 258 Sample-Points eingesetzt.

Im zweiten Schritt wird der Zielhaushalt bestimmt, indem – ausgehend von einem Startpunkt – dem Interviewer vorgeschrieben wird, nach einer bestimmten Begehungsvorschrift brutto 14 Haushalte je Sample-Point aufzusuchen (Random-Route). Innerhalb des Zielhaushaltes erfolgt die Bestimmung der Zielperson nach einem Zufallsverfahren. Dazu müssen alle Personen ab 14 Jahren innerhalb des Haushaltes vom Interviewer aufgelistet werden. Durch eine vorgegebene Zufallszahlenfolge wird die ordnungsgemäße Auswahl der Zielperson sichergestellt.

Die Interviews wurden persönlich-mündlich im Rahmen einer Mehrthemenumfrage durchgeführt. Sie erfolgten anhand eines Fragebogens und einheitlicher Anweisungen. Der Fragebogen war im Hinblick auf Wortlaut und Reihenfolge der Fragen für alle Mitarbeiter verbindlich. Einheitliche Richtlinien regelten auch die Protokollierung der Antworten.

Insgesamt haben 258 Interviewer, d. h. ein Interviewer pro Sample Point, die Befragung durchgeführt. Die Arbeit der Interviewer wurde in etwa 10 % der Fälle überprüft. Die Befragung selbst fand statt während des Zeitraums vom 30.03. bis 20.04.2001.

Die Interviews wurden beim Rücklauf auf Vollständigkeit, Plausibilität und Filterführung geprüft. Die Daten wurden durch ein Scannerverfahren erfasst. Falls notwendig, wurden die Daten unter Rückgriff auf die Originalfragebogen bereinigt.

Da es in der Praxis nicht möglich ist, eine Random-Stichprobe vollständig auszuschöpfen, treten gewisse Abweichungen gegenüber den Vergleichszahlen der amtlichen Statistik auf. Aus diesem Grunde wurde die Haushaltsstichprobe in eine Personenstichprobe transformiert, bei der die Chancengleichheit der Haushalte durch die Chancengleichheit der Personen ersetzt wird. Die Gewichtung erfolgte als Randsummengewichtung für die Merkmale Geschlecht, Alter, Berufstätigkeit, Schulbildung, Haushaltsgröße, Bundesländer und Ortsgröße. Die Gewichtungsvorgaben wurden der aktuellen Media-Analyse entnommen.

Zum Zwecke der Auswertung wurden alle Befragungsdaten computergerecht aufbereitet, entsprechend erfolgte die Auswertung und Tabellierung der Daten nach Vorgaben der Autoren per Computer.

10 LITERATUR

- ARNETT, J. J., OFFER, D. & FINE, M. A., Reckless driving in the adolescence: "state" and "trait" factors, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 29, 1997, S. 57-63
- ATZWANGER, K., Aggression im Straßenverkehr. Auffahren und Drängen auf der Autobahn, Internet: <http://evolution.humb.univie.ac.at/electronic/auf.jpg>
- ATZWANGER, K., Biopsychologische Aspekte aggressiven Autofahrens am Beispiel des Auffahrverhaltens, in: Schulz, U., Wahrnehmungs-, Entscheidungs- und Handlungsprozesse beim Führen eines Kraftfahrzeuges, Münster 1997, S. 131-146
- BACH, W. E. & MÜLLER, H. A., Beifahrer und Mitfahrer im Straßenverkehr - Risikofaktoren oder Sicherheitsfaktoren? Eine Diskussion auf gruppentheoretischer Basis, in: *ZVS*, 27 (2), 1981, S. 60-64
- BACH, W. E. & MÜLLER, H. A., Verringerung des Unfallrisikos durch Mitfahrer und Beifahrer – Entwurf eines gruppentheoretisch begründeten Beifahrer- und Mitfahrerkonzeptes, Landesverkehrswacht Niedersachsen e.V., Hannover 1980
- BARON, R. S., Distraction-conflict theory: Progress and problems, in: L. Berkowitz (Hrsg.), *Advances in experimental social psychology*, 1-40, Orlando 1986
- BARON, J. B. & STERNBERG, R. J., *Teaching Thinking Skills: Theory and Practice*, New York 1986
- BARTHELMES, W., Verkehr, verkehren, begegnen, in: *ZVS*, 40 (2), 1994, S. 54-56
- BARTL, G. Hormonanalysen bei Hochgeschwindigkeitsfahrten, in: *ZVS*, 43 (4), 1997, S. 166-171
- BARTL, G., *Die Psychophysiologie des Schnellfahrens*, Dissertation, Universität Wien, 1995
- BAXTER, J. S., MANSTEAD, A. S. R., STRADLING, S. G., CAMPBELL, K. A., REASON, J. T. & PARKER, D., Social facilitation and driver behaviour, in: *British Journal of Psychology*, 81, 1990, S. 351-360
- BECKER, St., BROCKMANN, M., BRUCKMAYR, E., HOFMANN, O., KRAUSE, R., MERTENS, A., NIN, R., SONNTAG, J., Telefonieren am Steuer, *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 45, Bremerhaven 1995
- BECKMANN, J. & STRANG, H., Soziale Hemmung und Förderung bei schwierigen Aufgaben, in: *Zeitschrift für Sozialpsychologie*, 23 (2), 1992, S. 83-91
- BLACK, C. L., Driver's compliance with formal traffic regulations related to the presence of passengers, B. A. thesis, Queen's University, Kingston, Ontario, Canada 1978

- BREHM, J., W., A theory of psychological reactance, New York 1966
- BRIEM, V. + HEDMANN, L. R., Behavioral Effects of Mobile Telephone use During Simulated Driving, *Ergonomics* 38, 1995, S. 2536-2562
- CARLSON, K. & COOPER, R. E., A Preliminary Investigation of Risk Behavior in the Real World, in: *Personality and Social Psychology Bulletin*, 1, 1974, S. 7-9
- CHEN, L.-H., BAUER, S. P., BRAVER, E. R., LI, G., Carrying Passengers as a Risk Factor for Crashes Fatal to 16- and 17-Year-Old-Drivers, in: *Journal of American Medical Association*, Vol. 283 (12), 2000, S. 1578-1582
- CONOLLY, M. A., KIMBALL, A. W. + MOULTON, L. H., Alcohol and traffic safety: a sensitivity analysis of data from composite sources, in: *Accident Analysis and Prevention*, 21(1), 1989, S. 1-31
- DOHERTY, S. T., ANDREY, J. C. & Mac GREGOR, C., The Situational Risks of young Drivers: The Influence of Passengers, Time of Day and Day of Week on Accident Rates, in: *Accident Analysis and Prevention*, 30 (1), 1998, S. 45-52
- DRUMMOND, A. & TORPEY, S., Young and/or inexperienced driver accident study, interim report of the expert working group, 1984
- DUVAL, S. & WICKLUND, R., A., A theory of objective self-awareness, New York 1972
- EBBESEN, E. B. & HANEY, M., Flirting with death: Variables affecting risk-taking at intersections, in: *Journal of Applied Psychology*, 3, 1973, S. 303-324
- ELLINGHAUS, D., Räumliches Orientierungsverhalten von Kraftfahrern, Bericht zum Forschungsprojekt 7520/1 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1979
- EVANS, L. & WASIELEWSKY, P., Risky driving related to driver and vehicle characteristics, in: *Accident Analysis & Prevention*, 15(2), 1983, S. 121-136
- EVANS, L., Speed estimation from a moving automobile, in: *Ergonomics*, 13(2), 1970, S. 219-230
- EVANS, L., *Traffic Safety and the driver*, New York 1991
- FEEST, J., Compliance with legal regulation: Observation of stop sign behavior, in: *Law and Society Review*, 2, 1968, S. 447-461
- FRÖHLICH, W. D., *Wörterbuch der Psychologie*, 19. bearb. u. erw. Aufl., München 1993, S. 73
- GSTALTER, H., FASTENMEIER, W. & GALSTERER, H., Ein elektronisches Leitsystem im Vergleich mit anderen Formen der Navigation im Kraftfahrzeug, in: Fastenmeier, W., *Autofahrer und Verkehrssituationen, Neue Wege zur Bewertung von Sicherheit und Zuverlässigkeit moderner Straßenverkehrssysteme*, Köln 1995, S. 123-139

- GUGERTY, L., J., Situation awareness during driving: Explicit and implicit knowledge in dynamic spatial memory, in: *Journal of Experimental Psychology: Applied*, 3(1), 1997, S. 42-66
- HAAS, I., Besetzung von Pkw und Sitzplatzverteilung in der Bundesrepublik Deutschland 1991, in: *ZVS*, 38 (3), 1992, S. 125-127
- HAN, S., H., JUNG, E., S., KWAHK, J. & PARK, S., Psychophysical methods and passenger preferences of interior designs, in: *Applied Ergonomics*, 29 (6), 1998, S. 499-506
- HANKS, W., DRIGGS, X., A., LINDSAY, G., B. & MERRILL, R., M., An examination of common coping strategies used to combat driver fatigue, in: *Journal of American College Health*, 48 (3), 1999, S. 135-137
- HOFSTÄTTER, P. R., *Psychologie*, Frankfurt/Main 1957
- HOLTE, H., *Rasende Liebe. Warum wir aufs Auto so abfahren*, Stuttgart/Leipzig 2000
- INGHAM, R., The effects of age, sex, time pressure and passengers on self-reported driving violations, in: *International Conference on traffic Safety, Proceedings, Delhi 1991*, S. 248-251
- INSTITUT FÜR FAHRZEUGSICHERHEIT, *Retrospektive Sicherheitsanalyse von Pkw-Kollisionen mit Schwerverletzten*, München, Oktober 1998
- ISAAC, N., E., KENNEDY, B. & GRAHAM, J., D., Who's in the car? Passengers as potential interveners in alcohol-involved fatal crashes, in: *Accident Analysis & Prevention*, 27 (2), 1995, S. 159-165
- JAGUSCH, H., *Straßenverkehrsrecht*, 35. Auflage, München 1999
- JESSEN, S., PRALL, M. & TÖNNIES, S., Interventionsverfahren zur Vermeidung von Verkehrsgefährdung bei ängstlichen Autofahrern, in: Schorr, A., *Bericht über den 13. Kongress für Angewandte Psychologie*, Band 1, Bonn 1986
- KEBECK, G., & PEDERSEN, A., Der Risikohaushalt des Autofahrers, in: *ZVS*, 45 (4), 1999, S. 163-171
- KENNER, A., N. & KATSIMAGLIS, G., Gender differences in proxemics: Taxi-seat choice, in: *Psychological Reports*, 72 (2), 1993, S. 625-626
- KRÜGER, H. P., BRAUN, P., KAZENWADEL, J., REISS, J. & VOLLRATH, M., Soziales Umfeld, Alkohol und junge Fahrer, in: *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 88, Bremerhaven 1998
- LAWSHE C. H., Studies in automobile speed on the highway, in: *Journal of Applied Psychology*, 24, 1940, S. 297-307
- LEATHERWOOD, J., D., DEMPSEY, T. & CLEVENSON, S., A., A design tool for estimation passenger ride discomfort within complex ride environments, in: *Human factors*, 22 (3), 1980, S. 291-312

- METKER, T. & FALLBROCK, M., Die Funktionen der Beifahrerin oder des Beifahrers für ältere Autofahrer, in: Tränkle, U., Autofahren im Alter, Köln 1994, S. 215-229
- MICHALIK, C., Der Einfluss der Adaptation auf die Geschwindigkeitsschätzung von Kraftfahrern, Dissertation, Universität Wien, 1970
- OBORNE, D., J., Techniques available for the assessment of passenger comfort, in: Applied Ergonomics, 9 (1), 1978, S. 45-49
- OBORNE, D., J., Vibration and passenger comfort, in: Applied Ergonomics, 8 (2), 1977, S. 97-101
- PARKER, D., MANSTEAD, A., STRADLING, S. & REASON, J., Determinants of intention to commit driving violations, in: Accident Analysis and Prevention, 24, 1992, S. 117-131
- PÖPPING, U., SCHLAG, B. & WALTER, A., Zur Situation des Beifahrers im Pkw, in: Schlag, B. (Hrsg.), Empirische Verkehrspsychologie, Lengerich 1999, S. 133-144
- PREUSSER, D., F., FERGUSON, S., A. & WILLIAMS, A. F., The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers, in: Accident and Analysis Prevention, 30 (2), 1998, S. 217-222
- PROBST, T., KRAFCZYK, S., BÜCHELE, W. & BRANDT, T., Visuelle Prävention der Bewegungskrankheit im Auto, in: Archiv für Psychiatrie und Nervenkrankheiten, 231 (5), 1982, S. 409-421
- REASON, J., Motion sickness: Some theoretical and practical considerations, in: Applied Ergonomics, 9 (3), 1978, S. 163-167
- REISS, J. A., Das Unfallrisiko mit Beifahrern: Modifikationen in Labor und Feld, Dissertation Universität Würzburg, Aachen 1998
- ROBERTSON, L. S., Pattern of teenaged driver involvement in fatal motor vehicle crashes: implications for policy choice, in: Journal of Health Politics, Policy and Law Vol. 6, 1981, S. 303-314
- ROLLS, G. & INGHAM, R., "Safe" and "Unsafe" - A Comparative Study of Younger Male Drivers, A. A. Foundation for Road Safety Research, Fanum House, Basingstoke, Hampshire, U.K. 1992
- ROLLS, G., HALL, R. D., INGHAM, R. & Mc DONALD, M., Accident Risk and Behavioral Patterns of Younger Drivers, A. A. Foundation for Road Safety Research, Fanum House, Basingstoke, Hampshire, U.K. 1991
- ROLNICK, A. & LUBOW, R., E., Why is the driver rarely motion sick? The role of controllability in motion sickness, in: Ergonomics, 34 (7), 1991, S. 867-879
- SCHLAG, B. & SCHUPP, A., Die Anwesenheit Anderer und das Unfallrisiko, in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 44 (2), 1998, S. 67-73

- SCHÖNHAMMER, R., Das Leiden am Beifahren - Frauen und Männer auf dem Sitz rechts, Göttingen/Zürich 1995
- SCHÖNHAMMER, R., Prothesengötter und Marionetten - Wie sich Männer und Frauen als Beifahrer verhalten und welche Ängste sie oft ausstehen müssen, in: Psychologie heute, 21 (4), 1994, S. 54-59
- SCHÖNHAMMER, R., Zur Psychologie der Beifahrersituation, in: ZVS, 39 (3), 1993, S. 166-169
- SCHÖNPFLUG, W. & SCHÖNPFLUG, U., Psychologie, München 1989
- SCHUPP, A. & SCHLAG, B., Das Risiko, einen Unfall zu verursachen - Analysen für Männer und Frauen, für Beifahrerkonstellationen und Altersgruppen in: Schlag, B. (Hrsg.), Empirische Verkehrspsychologie, Lengerich 1999, S. 111-132
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle (1985, 1990, 1995, 1996, 1997, 1998) 1999
- THYER, B. A. & GELLER, E. S., The "buckle-up" dashboard sticker: An effective environmental intervention for safety belt promotion, Environment and Behavior, 19 (4), 1987, S. 484-494
- TRIGGS, T. J. & BERENYI, J. S., Estimation of automobile speed under day and night conditions, in: Human Factors, 24 (1), 1982, S. 111-114
- TRIPLETT, N. D., The dynamogenic factor in pacemaking and competition, in: American Journal of Psychology, 9, 1898, S. 507-533
- TURNER, M. & GRIFFIN, M. J., Motion sickness in public road transport: The effect of driver, route and vehicle, in: Ergonomics, 42 (12), 1999, S. 1646-1664
- TURNER, M. & GRIFFIN, M. J., Motion sickness in public road transport: The relative importance of motion, vision and individual differences, in: British Journal of Psychology, 90 (4), 1999, S. 519-530
- VEGEGA, M., E. & KLITZNER, M., D., Drinking and driving among youth: A study of situational risk factors, in: Health Education Quarterly, 16 (3), 1989, S. 373-388
- WASIELEWSKY, P., Speed as a measure of driver risk: Observed speed versus driver and vehicle characteristics, in: Accident Analysis & Prevention, 16, 1984, S. 89-103
- WIERWILLE, W. W., TIJERINA, L., Eine Analyse von Unfallberichten als ein Mittel zur Bestimmung von Problemen, die durch die Verteilung der visuellen Aufmerksamkeit und der visuellen Belastung innerhalb des Fahrzeugs verursacht werden, in: ZVS, 41 (4), 1995, S. 164-168
- WITTENBERG, R., WINTERGERST, I., PASSENBERGER, J., BÜSCHGES, B. u. a., Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen – Replikation einer Studie aus dem Jahre 1975/76, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Bergisch Gladbach 1987

ZAJONC, R. B., Social facilitation, in: Science, 149, 1965, S. 296-274

ZEIER, H., Concurrent physiological activity of driver and passenger when driving with and without automatic transmission in heavy city traffic, in: Ergonomics, 22 (7), 1979, S. 799-810

ANHANG

Liste der von IFAPLAN erstellten UNIROYAL-Verkehrsuntersuchungen

- Nr. 6 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Vorschrift und Verhalten.
Eine empirische Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln
1978
- Nr. 7 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Suche mit Hindernissen.
Eine Untersuchung über Orientierungsprobleme in der Großstadt
1980
- Nr. 8 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers
Das Reserverad.
Element der Sicherheit oder automobiler Anachronismus
1982
- Nr. 9 Dieter Ellinghaus
Ernährungsgewohnheiten von Autofahrern.
1983
- Nr. 10 Dieter Ellinghaus
Wetter und Autofahren.
Eine Untersuchung über den Einfluß des Wetters auf das Unfallgeschehen und die Verkehrssicherheit
1983
- Nr. 11 Dieter Ellinghaus + Bernhard Schlag
Alter und Autofahren.
Eine zukunftsorientierte Studie über ältere Kraftfahrer
1984
- Nr. 12 Dieter Ellinghaus
Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft.
Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang unter Kraftfahrern im Straßenverkehr
1986
- Nr. 13 Dieter Ellinghaus
Verloren im Schilderwald.
Eine Untersuchung über das Zustandekommen und die Auswirkungen der Beschilderung im Straßenverkehr
1987

- Nr. 14 Dieter Ellinghaus
Lärm auf den Straßen.
Eine Untersuchung über Ursachen und Konsequenzen des
Straßenverkehrslärms
1989
- Nr. 15 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Junge Fahrer.
Besser oder schlechter als ihr Ruf?
1990
- Nr. 16 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Fahren bei Nacht.
Eine Untersuchung über die objektive Gefährdung und das subjektive
Erleben
1991
- Nr. 17 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Fußgänger.
Eine besondere Problemgruppe im Straßenverkehr
1992
- Nr. 18 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Radfahrer - Jäger und Gejagte
Eine Untersuchung über die Unfallgefährdung von Radfahrern und der durch
sie heraufbeschworenen Gefahren
1993
- Nr. 19 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Die Autobahn - Verkehrsweg oder Kampfstätte?
Eine Untersuchung über Konflikte und Unfallgeschehen auf
Autobahnen
1994
- Nr. 20 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Chaos und urbanes Leben
Eine Untersuchung über die Verkehrssituation in Großstadtzentren,
dargestellt am Beispiel fünf europäischer Metropolen
1995
- Nr. 21 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Kinder in Gefahr
Eine international vergleichende Untersuchung über die Gefährdung von
Kindern im Straßenverkehr
1996

- Nr. 22 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Überwachung im Stadtverkehr
Eine vergleichende Untersuchung über Vorschriften, Verstöße, Kontrollen und Strafen in sechs europäischen Ländern
1997
- Nr. 23 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Motorisierte Zweiräder – Fahrvergnügen und Gefahr
Eine vergleichende Untersuchung über Fahrstile, Einstellungen und Konflikte in fünf europäischen Ländern
1998
- Nr. 24 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Fahrausbildung in Europa
Eine Untersuchung über die Wege zur Fahrerlaubnis in sechs europäischen Ländern
1999
- Nr. 25 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher
Verfall der Sitten?
Eine Untersuchung über die Entwicklung der Verkehrsmoral der letzten Jahrzehnte
2000