

VERKEHRS- UND FAHRZEUGBEZOGENE EINSTELLUNGEN VON JUNGEN MENSCHEN IM ÜBERGANG IN DIE AUTOMOBILITÄT

Längsschnittliche Analyse der Wege in die Automobilität (LAWIDA)

Schriftenreihe Verkehrssicherheit



23

INHALT

Grußwort Prof. Dr. Walter Eichendorf, Präsident DVR	4
Nachruf Hendrik Pistor	5
1. Einleitung	6
2. Die Stichprobe der befragten Jugendlichen zu den drei Erhebungszeitpunkten	7
2.1 Größe der Stichprobe	7
2.2 Geschlechterverhältnis	7
2.3 Raumstruktur	8
2.4 Schultyp	8
2.5 Risikogruppenbildung	8
3. Entwicklungsaufgaben	9
3.1 Identifizierung mit der eigenen Geschlechtlichkeit, Norm- und Werteverständnis, und sozial verantwortliches Handeln	11
3.1.1 Verkehrsbezogenes Risikoverhalten	12
3.1.2 Regelakzeptanz	15
3.1.3 Personale Merkmale	17
3.1.4 Fahr- und fahrzeugbezogene Einstellungen	19
3.2 Reife Beziehungen und emotionale Unabhängigkeit von Eltern und Erwachsenen	21
3.2.1 Bedeutung des Führerscheins	21
3.2.2 Soziale Orientierung	23
3.2.3 Freizeit- und Lebensweltthemen	24
4. Fazit	25
5. Interventionsmöglichkeiten	27
Literaturverzeichnis	28
Rechtsquellenverzeichnis	29
Anhang	30

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,



Foto: DVR

Unfälle im Straßenverkehr bedeuten für junge Menschen nach wie vor ein hohes Risiko. Auch wenn die Opferzahlen in den vergangenen Jahren stetig rückläufig waren, ist ihr Anteil an den im Straßenverkehr Getöteten immer noch überproportional hoch. Im Jahr 2020 waren es 390 junge Menschen im Alter von 15 bis 25 Jahren, die auf unseren Straßen ihr Leben verloren haben. Das sind 14,3 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten. In der Relation entspricht das zwei Abstürzen von Flugzeugen des Typs Airbus A320-200.

Was kann getan werden, um diese Zahlen im Sinne der Vision Zero weiter zu senken? Mit dem „Begleiteten Fahren ab 17“ hat sich ein Erfolgsmodell etabliert, mit dem das hohe Anfängerrisiko gemindert werden kann. Aber das reicht bei weitem nicht aus. Neben der qualitativ hochwertigen Fahrausbildung, die wir in Deutschland ohne Zweifel haben, brauchen wir mit Blick auf eine fort-dauernde sichere Mobilität für Fahranfängerinnen und Fahranfänger die Entwicklung eines umfassenden Konzepts zur Ausbildung und Betreuung der jungen Leute.

Dazu gehören auch verlängerte Lernzeiträume. Die Schaffung eines Fahrerlaubniszugangs „Begleitetes Fahren ab 16“ kann hier ein weiterer wichtiger Baustein sein, der noch mehr Erfolge im Sinne der Vision Zero erwarten lässt.

Im Sinne eines solchen Ausbildungs- und Betreuungskonzepts muss auch die Fähigkeit der jungen Fahrerinnen und Fahrer zur Selbstreflexion ausgebaut werden. So ist aus Sicht des DVR nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis ein Monitoring-System mit standardisierten Feedbackfahrten zur Gefahrenwahrnehmung vorzusehen. Darüber hinaus müssen geeignete Elemente zur Senkung des Unfallrisikos nach dem Fahrerlaubniswerb erprobt, evaluiert und optimiert werden. Das gilt zum Beispiel auch für eine – nach wissenschaftlichen Erkenntnissen empfohlene – verpflichtende Kennzeichnung der Fahrzeuge, die von Führerscheinneulingen genutzt werden.

Aber wie kann der Weg zur sicheren motorisierten Verkehrsteilnahme für Jugendliche besser geebnet werden? Mit Blick auf die mobilitätsbezogenen Einstellungen und Werte junger Menschen vermittelt der nun vorliegende Abschlussbericht der LAWIDA-Studie wichtige Erkenntnisse für die 14- bis 16-Jährigen und damit etwas Neues. Denn im Fokus steht eine Altersgruppe, die in der wissenschaftlichen Welt bislang kaum betrachtet wurde. Diese Forschungslücke wurde durch das Projekt erhellt. Die Studienergebnisse geben deutliche Hinweise auf die schulische Verkehrssicherheitsarbeit in der Sekundarstufe I. Sie können dazu beitragen, frühzeitiger zu intervenieren und Jugendliche, die den Einstieg in die Automobilität bewusst risikoreich angehen, rechtzeitig zu identifizieren und intensiv zu betreuen.

Wir brauchen die größtmögliche Bandbreite an Hilfestellungen, damit auch bald für alle jungen Menschen im Straßenverkehr die Vision Zero gilt: Keiner kommt um, alle kommen an!

Eine spannende Lektüre wünscht

Prof. Dr. Walter Eichendorf

Präsident Deutscher Verkehrssicherheitsrat

IN ERINNERUNG AN HENDRIK PISTOR



Unser langjähriger, geschätzter und sehr beliebter Kollege Hendrik Pistor ist am 30. Juli 2020 nach schwerer Krankheit verstorben. Der studierte Politologe und Journalist war seit dem 1. Oktober 2014 beim DVR als Referatsleiter für die Zielgruppe der Jungen Kraftfahrer zuständig und betreute auch den gleichnamigen Ausschuss. Mit großer Leidenschaft engagierte er sich für dieses Thema, initiierte und gestaltete mit großem Erfolg die noch bestehende erfolgreiche Kampagne zum Thema „Begleitetes Fahren ab 17“ sowie Forschungsprojekte zu jungem Fahren.

Seine Kolleginnen und Kollegen unterstützte er stets mit Rat und enormem Fachwissen. Hendrik Pistor war immer um gemeinsamen Austausch und den Transfer von Wissen zwischen beteiligten Akteurinnen und Akteuren bemüht. Auch das LAWIDA-Projekt hat er in dieser Zeit eng, mit großem Engagement und ausgesprochener Hingabe begleitet und vorangebracht. Diese Ausgabe der DVR-Schriftenreihe ist deshalb auch seinem leidenschaftlichen Einsatz für eine sichere Verkehrsteilnahme junger Menschen und seiner intensiven Unterstützung gewidmet.

Für Hendrik Pistor waren die Verkehrssicherheitsarbeit und der Einsatz für gesamtgesellschaftliche Ziele eine Herzensangelegenheit. Er brannte für seine Tätigkeit und setzte sich unermüdlich dafür ein, junge Menschen für die Gefahren des Straßenverkehrs zu sensibilisieren und sie möglichst davor zu bewahren. Sein profundes technisches, aber auch rechtliches Wissen und seine stets gut und ausgewogen argumentierende Sicht der Dinge haben ihn ausgezeichnet, genauso wie seine Neugier und sein Interesse an neuen Themenstellungen und innovativen Ansätzen. Seine ausgeglichene, freundliche und humorvolle Art sowie sein großes Herz haben ihn immer zu einem sehr beliebten Kollegen und Ansprechpartner im umfassenden Netzwerk des DVR gemacht. Der DVR wird ihn und sein Wirken immer in dankbarer Erinnerung behalten.

1. EINLEITUNG



Foto: www.bf17.de

Eine der großen entwicklungspsychologischen Umbruchphasen ist der Übergang von der Kindheit in das Jugendalter (Erikson, 1966). Dieser Umbruch ist gekennzeichnet durch Veränderungen im kognitiven, emotionalen und sozialen Erleben und Verhalten der jungen Menschen und durchdringt ihren gesamten Lebensbereich. Neben der eigenen Identitätsfindung steht das Entdecken und Nutzbarmachen neuer Lebens- und Freiräume im Vordergrund. Dies zeigt sich beispielsweise in der Abnabelung vom Elternhaus, dem Aufbau neuer sozialer Beziehungen, der starken Orientierung an der Peergroup und den ersten weichenstellenden Entscheidungen im Bereich der Schule. Das Streben Jugendlicher nach Freiheit und Selbstständigkeit geht dabei Hand in Hand mit dem Bedürfnis nach einem selbstbestimmten Mobilitätsverhalten und einer neuen Bedeutungszuschreibung an die Mobilität (Mienert, 2002). Die Bedeutung der Mobilität für Jugendliche umfasst nun nicht mehr nur die Überwindung einer Distanz zwischen zwei Orten, sondern repräsentiert auch Prestige, Emotionen, Wünsche, Aktivitäten und Wahlmöglichkeiten. Sie erfüllt somit zahlreiche psychosoziale Funktionen und unterliegt einer enormen Bedeutungsaufladung.

Die individuelle Mobilität dient nun auch einerseits der Regulation des Selbstwertgefühls und der Versicherung der eigenen Unabhängigkeit. Andererseits spielt sie aber auch eine wesentliche Rolle als Transmissionsmedium für Grenzerfahrungen mit Angst-Lust-Charakter und dem Erleben heftiger Affekte und Größengefühle. So kann der hohe subjektive Symbolwert des eigenen Fahrzeugs zur Kompensation sozialer Unterlegenheit genutzt werden. Die (Auto-) Mobilität ist für Jugendliche das Symbol für Lebensqualität, unabhängig davon, ob es diesem Anspruch gerecht wird oder nicht (Heinze & Kill, 1997).

Verkehrsverhalten junger Menschen

Vieles spricht dafür, dass sich gerade im Jugendalter wichtige mobilitätsbezogene Einstellungen und Werthaltungen entwickeln, die anschließend auch mit in die (Auto-) Mobilität übernommen werden und das Verkehrsverhalten junger Menschen entscheidend prägen (Limbourg, 2013). Hierbei kommt der verstärkten Zuwendung zur Peergroup und dem Risikoverhalten Jugendlicher und junger Erwachsener (Jost, 2014; Raitzel, 2001) eine besondere Bedeutung zu. Auch im Straßenverkehr erproben sich Jugendliche und junge Erwachsene, orientieren sich an ihrer Peergroup und setzen sich (großen) Risiken aus (Baumann, Geber, Klimmt & Czerwinski, 2019; Vierboom & Kast, 2001). Dies spiegelt sich u.a. auch in der sukzessiv steigenden Unfallexposition von Jugendlichen im Alter zwischen 15 und 17 Jahren wider, die sich teilweise auch im jungen Erwachsenenalter fortsetzt. Ein Teil der Unfallexposition Jugendlicher lässt sich sicherlich durch ihre generell zunehmende Mobilität und der abnehmenden Beaufsichtigung durch die Eltern erklären. Inwieweit dies jedoch durch die Veränderungen in den mobilitätsbezogenen Einstellungen und Werten vermittelt wird, wurde für die Altersgruppe der 14- bis 16-Jährigen bislang in der wissenschaftlichen Welt kaum betrachtet. Dabei könnte gerade das Wissen um diese Grundlagen dazu beitragen, frühzeitiger zu intervenieren und Jugendliche, die den Einstieg in die Automobilität bewusst risikoreich avisieren, bereits frühzeitig zu identifizieren und zu betreuen. Diese Forschungslücke wurde durch das Projekt LAWIDA (Längsschnittliche Analyse der Wege in die Automobilität) erhellt. Durch parallele Erhebungen in drei Klassenstufen war es erstmals möglich, differenzielle Unterschiede in den Altersgruppen der 14- bis 16-Jährigen zu untersuchen.

2. DIE STICHPROBE DER BEFRAGTEN JUGENDLICHEN ZU DEN DREI ERHEBUNGSZEITPUNKTEN

2.1 Größe der Stichprobe

Insgesamt haben 367 Jugendliche an allen drei Erhebungszeitpunkten (im Folgenden: t1, t2 und t3) teilgenommen, davon 221 Mädchen (60 %) und 146 Jungen (40 %). Das Überwiegen von Mädchen in der Stichprobe ist dem Umstand der Langzeiterhebung geschuldet, zum ersten Befragungszeitpunkt war das Mädchen-Jungen-Verhältnis nahezu ausgeglichen. Bei der ersten Befragung lag das Alter der Befragten zwischen 13 und 16 Jahren. Dieses Spektrum hat sich zum Zeitpunkt der dritten Erhebung auf 14- bis 19-Jährige verbreitert (Tabelle 1). Dies ist auf leichte Abweichungen in den Befragungszeitpunkten zurückzuführen.

Die auf diese Weise für den ersten Erhebungszeitpunkt definierten Altersgruppen werden auch für den längsschnittlichen Vergleich als Referenzgruppen verwendet. Die untere Altersgruppe umfasst dabei die Jugendlichen,

die zum t1-Zeitpunkt 13 und 14 Jahre alt waren und die obere Altersgruppe umfasst die Jugendlichen, die zum t1-Zeitpunkt 15 und 16 Jahre alt waren.

Tabelle 1: Die obere und untere Altersgruppe im Zeitverlauf t1 – t3

		Alter zum Zeitpunkt t1			
		untere Altersgruppe		obere Altersgruppe	
Alter zum Zeitpunkt t3		13-Jährige	14-Jährige	15-Jährige	16-Jährige
		14-Jährige	5		
	15-Jährige	35	8		
	16-Jährige	45	120	3	
	17-Jährige		21	75	
	18-Jährige			11	43
	19-Jährige				1

2.2 Geschlechterverhältnis

Tabelle 2 gibt Auskunft über das Geschlechterverhältnis in den beiden Altersgruppen, das sich unterscheidet: Während in der unteren Altersgruppe der Anteil der Mädchen mit 57 % nur leicht gegenüber dem der Jungen erhöht ist, beträgt das Mädchen-Jungen-Verhältnis in der oberen Altersgruppe ziemlich genau 2/3:1/3. Da in der Studie weder reine Mädchen- noch reine Jungenklassen befragt wurden, lässt dies den Schluss zu, dass der Schulabgänger-Anteil bei den Jungen höher als bei den Mädchen ist. Tatsächlich zeigt ein Blick auf den Erhebungszeitpunkt t1, dass Mädchen der oberen Altersgruppe signifikant häufiger das Gymnasium besuchten, Jungen hingegen häufiger die Förder-, Haupt- oder Werkrealschule. Es ist anzunehmen, dass das vergleichsweise größere Wegbrechen männlicher Studienteilnehmer im Zeitverlauf auf die Zusammensetzung und Entwicklung der Risikogruppen Einfluss hat und daher bei den risikogruppenbezogenen Analysen stets mitzudenken ist.

Tabelle 2: Geschlechterverhältnis in den Altersgruppen

	Mädchen	Jungen
untere Altersgruppe	133 (57 %)	101 (43 %)
obere Altersgruppe	88 (66 %)	45 (34 %)



Foto: Agence DER - stock.adobe.com

2.3 Raumstruktur

Die Einschätzungen der Jugendlichen zur Raumstruktur ihres Wohngebietes betreffend, zeigen sich Unterschiede im Zeitverlauf (Tabelle 3). Etwa 15 % der Angaben haben sich im Vergleich des ersten mit dem dritten Erhebungszeitpunkt verändert. Es ist nicht eindeutig zu bestimmen,

worauf dies zurückzuführen ist. Grundlegend kann aber festgehalten werden, dass zu allen Erhebungszeitpunkten etwa die Hälfte der Jugendlichen in Kleinstädten zu Hause ist, etwa ein Viertel wohnt auf dem Land und etwas mehr als 10 % in Großstädten.

Tabelle 3: Einschätzung der Raumstruktur des eigenen Wohngebietes im Zeitverlauf t1 – t3

		Einschätzung zum Zeitpunkt t1			Einschätzung zum Zeitpunkt t2		
		Land	Kleinstadt	Großstadt	Land	Kleinstadt	Großstadt
Einschätzung zum Zeitpunkt t3	Land	92 (26 %)	21 (6 %)	0 (0 %)	97 (27 %)	15 (4 %)	0 (0 %)
	Kleinstadt	17 (5 %)	175 (49 %)	12 (3 %)	14 (4 %)	188 (52 %)	3 (1 %)
	Großstadt	0 (0 %)	6 (2 %)	38 (11 %)	0 (0 %)	3 (1 %)	42 (12 %)

2.4 Schultyp

Der Anteil der befragten Jugendlichen, die die Realschule oder das Gymnasium besuchen, liegt zum t3-Zeitpunkt insgesamt bei 90 % (Tabelle 4). Im Vergleich der beiden Altersgruppen zeigt sich, dass in der unteren Altersgruppe über 50 % der Jugendlichen eine Realschule besuchen und knapp 40 % ein Gymnasium, wohingegen in der oberen Altersgruppe knapp 60 % der Jugendlichen ein Gymnasium, aber nur rund 30 % eine Realschule besuchen. Dieses Ungleichgewicht dürfte nicht zuletzt auf die Nichterreichbarkeit der Jugendlichen zurückzuführen sein, die im Laufe der Studie die Schule beendet haben. Zudem zeigt sich, dass Mädchen häufiger das Gymnasium besuchen, während Jungen häufiger die Förder-, Haupt-, Werkreal- und Realschule besuchen. Diese Gruppenzuordnung zeigte sich bereits für den ersten Erhebungszeitpunkt; aufgrund des Wegfalls von Schulabgängern aus der Stichprobe prägt sie sich im Zeitverlauf allerdings immer mehr aus. Auch dieser Umstand wird bei der Bewertung der Risikogruppen eine Rolle spielen müssen.

Tabelle 4: Besuchter Schultyp im Zeitverlauf t1 – t3

		Besuchter Schultyp zum Zeitpunkt t1			
		Förder-schule	Haupt- und Werkreal-schule	Real-schule	Gymna-sium
Besucher Schultyp zum Zeitpunkt t3	Förder-schule	4 (1 %)			
	Haupt- und Werkreal-schule		24 (7 %)		
	Real-schule		8 (2 %)	159 (43 %)	
	Gymna-sium				172 (47 %)

2.5 Risikogruppenbildung

Zur Identifikation von potenziellen Risikoaffinitäten bei den Befragten wurden in Anlehnung an Mienert (2002) drei einstellungs- und verhaltensbezogene Bereiche (im Folgenden als Skala bezeichnet) ausgewählt, die verschiedene Risikoaspekte abbilden. Dabei handelt es sich um

1. die Skala „Imponieren“, durch die v.a. der Wunsch nach Außendarstellung und kompetitivem Vergleich durch Auto und Fahren zum Ausdruck kommt (z.B. Eindruck auf andere machen, Ausstattung des Autos mit vielen Extras),

2. die Skala „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“, die Einstellungen zur aktiven Risikosuche erfragt (z.B. „Fahren ohne gefährliche Situationen ist langweilig.“) sowie
3. die Skala „Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“, die die Einstellung zum Fahren mit eingeschränkter Fahrtüchtigkeit sowie zur Gurtpflicht erhebt (z.B. die Bereitschaft, auch unter Alkohol noch Auto zu fahren).

Die Identifikation von Risikoaffinitäten wurde mittels eines statistischen Analyseverfahrens vorgenommen, dass die Jugendlichen anhand der Ähnlichkeit ihres Antwortverhaltens gruppiert.¹ Anhand der mittleren Ausprägungen der Werte auf den drei gruppenbildenden Skalen lassen sich zu allen Erhebungszeitpunkten drei Gruppen klar voneinander abgrenzen:

- eine Gruppe mit potenziell **geringem verkehrsbezogenen Risiko**,
- eine Gruppe mit potenziell **mittlerem verkehrsbezogenen Risiko** sowie
- eine Gruppe mit potenziell **hohem verkehrsbezogenen Risiko**.

In Tabelle 5 ist die prozentuale Zuordnung von Jugendlichen zu den drei Risikogruppen dargestellt, wobei die Stichprobe zum Zeitpunkt der dritten Erhebung hier als Referenzgröße verwendet wurde.

Tabelle 5: Die Besetzung der Risikogruppen zu den Erhebungszeitpunkten t1 bis t3, bezogen auf die t3-Stichprobe (N = 367).

	Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko	nicht zuzuordnen
Erste Erhebung	15 %	32 %	44 %	8 %
Zweite Erhebung	16 %	17 %	62 %	5 %
Dritte Erhebung	10 %	22 %	61 %	7 %

Aufgrund der zu allen Erhebungszeitpunkten unterschiedlichen Anteile an Jugendlichen, die keiner Risikogruppe zugeordnet werden können, sind die Gruppenbesetzungen zwischen den Erhebungszeitpunkten nicht in Gänze vergleichbar. Dennoch zeigt sich in Tabelle 5, dass bezogen auf den aktuellen Stichprobenumfang in t3 die Gruppen von Jugendlichen mit potenziell hohem und potenziell mittlerem Risiko im Zeitverlauf im prozentualen Verhältnis kleiner geworden sind, die Gruppe der Jugendlichen mit potenziell geringem Risiko hingegen größer. So zeigt sich, wenn man die Gruppen mit potenziell hohem und mittlerem Risiko zusammenfasst, ein kontinuierlich sinkendes Risikopotenzial im Zeitverlauf.

3. ENTWICKLUNGSAUFGABEN

Bevor eine Auseinandersetzung mit den Entwicklungsaufgaben im Jugendalter erfolgen kann, werden zunächst die Begriffe „Jugend“ und „Jugendalter“ geklärt. Dafür stellen wir einen kurzen interdisziplinären Überblick voran:

Jugendalter

Im deutschen Recht werden unterschiedliche Altersgrenzen beschrieben, um das Jugendalter zu definieren. Strafrechtlich ist ein Jugendlicher, „wer zur Zeit der Tat vierzehn, aber noch nicht achtzehn“ ist (§ 1 Abs. 2 Jugendgerichtsgesetz) und ein Heranwachsender, „wer zur Zeit der Tat achtzehn, aber noch nicht einundzwanzig Jahre alt ist“ (§ 1 Abs. 2 Jugendgerichtsgesetz). Sozialrechtlich wird mit dem Achten Sozialgesetzbuch, Kinder- und Jugendhilfe (SGB VIII) eine Differenzierung in die Personengruppen Kinder (wer noch nicht 14 Jahre alt ist – mit Ausnahmen), Jugendliche (wer 14, aber noch nicht 18 Jahre alt ist), junge Volljährige (wer 18, aber noch nicht 27 Jahre alt ist) und junge Menschen (wer noch nicht 27

Jahre alt ist) vorgenommen (§ 7 Abs. 1 Ziff. 1 – 4 SGB VIII). Das Jugendarbeitsschutzgesetz (JArbSchG) unterscheidet zwischen Kindern (wer noch nicht 15 Jahre alt ist, § 2 Abs. 1 JArbSchG), Jugendlichen (wer 15, aber noch nicht 18 Jahre alt ist, § 2 Abs. 2 JArbSchG) und Jugendlichen, die noch der Vollzeitschulpflicht unterliegen (diese unterliegen den gleichen arbeitsrechtlichen Bestimmungen wie Kinder, § 2 Abs. 3 JArbSchG).

In der geistes- und sozialwissenschaftlichen Betrachtung beginnt beispielweise nach Oerter und Dreher (1995) das Jugendalter bzw. die Adoleszenz ab dem 10. Lebensjahr. Sie umfasst die Vorpubertät (10 – 12 Jahre), die Transeszenz (12 – 14 Jahre) und die frühe Adoleszenz (14 – 18 Jahre). Die späte Adoleszenz wird zwischen dem 18. und 21. Lebensjahr angesiedelt und die über 21-Jährigen gelten als erwachsen. Hurrelmann (1994, 2005) unterscheidet die frühe, mittlere und späte Jugendphase (vom 12. bis zum 27. Lebensjahr).

¹ Zur Risikogruppenbildung wurde eine sog. Clusterzentrenanalyse durchgeführt. Ausführliche Informationen zum verwendeten statistischen Vorgehen sind im Langbericht zum Projekt LAWIDA hinterlegt, abrufbar unter: <https://wisom.de>

Ähnlich zur Rechtsprechung zeigen sich auch in den Geistes- und Sozialwissenschaften Nuancen in der Spanne und Beschreibung der Altersgruppen. Dies verdeutlicht, dass sich das chronologische Alter nur unzureichend eignet, das entwicklungspsychologische Alter zu beschreiben und Altersgruppen zu definieren. Für das vorliegende Projekt erscheint es daher als sinnvoller, das Jugendalter anhand von Funktionsbereichen, Rollenübergängen und Kriterien sozialer Reife zu definieren, anstatt über Altersgrenzen (Oerter & Dreher, 2002).

Transitionsphase oder Moratorium

Verdichtet man Grundkonzeptionen der Jugendforschung bezüglich einer Verortung von Jugend in der Entwicklung des Menschen, so lassen sich zwei Grundkonzepte identifizieren: Jugend wird entweder als „Transitionsphase“ verstanden oder aber als „Moratorium“ angesehen.

Der Jugend als Moratorium wird ein soziokulturelles Eigengewicht zugeschrieben, deren Orientierung an der Peergroup ausgerichtet ist und damit eine Gegenwartsorientierung besitzt. Die Jugendlichen werden tendenziell von den Anforderungen der Erwachsenengesellschaft entpflichtet (Zinnecker & Molnár, 1988) und sind stattdessen auf die Bewältigung des Alltags konzentriert (Böhnisch & Münchmeier, 1993). Der Jugendphase wird eine Eigenständigkeit zugesprochen, und sie wird eher nicht als Phase zwischen Kindheit und Erwachsenenalter betrachtet, sondern als ein autonomer Schonraum, in dem Jugendliche sich von den Erwartungen der Erwachsenenwelt absetzen können.

In der geistes- und sozialwissenschaftlichen Jugendforschung hat sich allerdings das Konzept der Entwicklungsaufgaben im Zusammenhang mit dem Transitionsgedanken der Jugendphase durchgesetzt. Jugend wird hierbei als eine Übergangsphase vom Kindes- in das

Erwachsenenalter verstanden. Die Entwicklung von Zielperspektiven für das eigene Leben und die Findung des eigenen „Ich“ prägen diese Phase (Erikson, 1966; Oerter & Dreher, 2002; Dreher & Dreher, 1985). Das heißt, jede Entwicklungsphase hat ihre spezifischen Entwicklungsaufgaben, deren erfolgreiche Bewältigung den Übertritt in den nächsten Lebensabschnitt erleichtern (Hurrelmann, 2005; Zinnecker & Molnár, 1996). Das Konzept der Entwicklungsaufgaben von Havighurst (1956; 1982) postuliert beispielsweise acht Entwicklungsaufgaben im Zusammenhang mit der eigenen Identitätsausbildung. Im Zuge der eigenen Identitätsentwicklung (als übergreifende Lebensthematik des Jugendalters) entwickeln Jugendliche Pläne von sich und überlegen Schritte zur Bearbeitung ihrer Pläne. Dies macht diese Altersgruppe für die Verkehrssicherheitsforschung so interessant: Die Jugendlichen sind zwar noch lange vor dem eigenen Führerscheinwerb, aber sie sehen sich bereits als zukünftige Verkehrsteilnehmende und planen ihre eigene Mobilitätsentwicklung im Kontext der anderen Entwicklungsaufgaben des Jugendalters.

Entwicklungsaufgaben

Für die Prognose des zukünftigen Verkehrsverhaltens sind allerdings nicht alle acht Entwicklungsaufgaben von Bedeutung. Insofern wurden die von Havighurst beschriebenen Aufgaben der Bereiche

- Akzeptieren der eigenen körperlichen Erscheinung und effektive Nutzung des Körpers,
- Vorbereitung auf die Heirat und Familienleben sowie auf die berufliche Karriere

nicht in die Betrachtung im Rahmen der Studie einbezogen. Im LAWIDA-Projekt sind die verbliebenen fünf Entwicklungsaufgaben zwei großen Entwicklungsbereichen zugeteilt.



3.1 Identifizierung mit der eigenen Geschlechtlichkeit, Norm- und Werteverständnis, und sozial verantwortliches Handeln

In Fortschreibung der historischen Perspektive von Havighurst differenziert das heutige Zeitalter bei der Entwicklungsaufgabe „Identifizierung mit der eigenen Geschlechtlichkeit“ zwischen der weiblichen, männlichen und diversen Geschlechterrolle. Jugendliche lernen, sich in ihrer Geschlechterrolle in der sozialen Welt zu bewegen, die Anforderungen der Umwelt an die Geschlechterrolle wahrzunehmen und diese auch zu erfüllen. Nach heutiger Sichtweise bleibt diese Entwicklungsaufgabe als Auseinandersetzung mit der eigenen Geschlechtlichkeit und der Geschlechterrolle bestehen (Cornelißen, Gille, Knothe, Meier, Queisser & Stürzer, 2013). Allerdings sind im 21. Jahrhundert auch weitergehende geschlechtliche Identitäten gesellschaftlich weitgehend akzeptiert und juristisch manifestiert (BVerfGE 1 BvR 2019/16). Diese Entwicklungsaufgabe wird von Havighurst (1956) gleichrangig neben die anderen gestellt. Vor dem Hintergrund des seinerzeitigen zweigeschlechtlichen Systems als Rahmenbedingung für menschliche Entwicklung ist allerdings zu vermuten, dass dieser Aufgabe eine übergeordnete Funktion zukommt (Helfferich, 1995). Zu ihr gehört auch die Auseinandersetzung mit Stereotypen der Verkehrsmittelwahl und des Fahrverhaltens („typisch männlich, typisch weiblich“) und der eigenen Einschätzung der Relevanz für das persönliche Mobilitätsverhalten.

Beschleunigte Entwicklung

Jugendliche sollen sich des eigenen Körpers und seiner Potenziale bewusst werden und lernen, ihren Körper den Anforderungen entsprechend einzusetzen. Bemerkenswert für die Entwicklung in der Altersgruppe der 13- bis 16-Jährigen ist einerseits die Entwicklungsbeschleunigung seit einigen Generationen (Fend, 2003): Die Jugendlichen von heute werden im Mittel früher reif und wirken dadurch lang vor der entsprechenden geistigen Reife bereits sehr erwachsen (Eschenbeck & Knauf, 2018). Dies birgt einerseits die Gefahr der Überforderung durch Erwachsene und andererseits erhöht sich die frühe Integration in deviante Peergroups älterer Heranwachsender (Marx, 2001). Daneben ist aber gerade in diesem Altersabschnitt auch ein großes Auseinanderklaffen individueller biologischer Reifung zu beobachten (Harbauer, Lempp, Nissen & Strunk 2013). Früh entwickelte („frühreife“) Mädchen und spätentwickelte Jungen gelten häufig als risikoreicher. Die ersteren geraten häufig in die Wahrnehmung, bereits besonders reif und erwachsen zu sein, was sie

überfordert. Letztere sehen sich häufig gezwungen, die fehlende körperliche Reife durch auffälliges, überbetontes Verhalten zu kompensieren („Klassenclown“).

Normen und Werte verinnerlichen

Im Rahmen der Entwicklungsaufgabe „Erwerb des Normen- und Wertesystems und Entwicklung eines ethischen Bewusstseins als Verhaltensorientierung“ müssen Jugendliche die Normen und Werte der Gesellschaft anerkennen und verinnerlichen. Der beginnenden Werteentwicklung wird in unserer Untersuchung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die erfassten privaten und gesellschaftlichen Werte geben wichtige Hinweise auf die längerfristige Sozialisation auch im Lebensbereich Verkehr. Die eigene Werthaltung, die in diesem Alter entsteht und sich stabilisiert, wird von den Jugendlichen später in das Auto „mitgebracht“. Grundlagen der Risikoentwicklung werden somit bereits hier gelegt. Weiterhin bestimmt die gewählte Peergroup auch die eigene Werthaltung und umgekehrt. Nicht zu vergessen: Der Lebensbereich Mobilität ist auch ein politischer. Bis Fend (2003) die Entwicklungsaufgabe „Aufbau politischer Überzeugungen“ als eigenständige Entwicklungsaufgabe beschrieb, fehlte diese in den Übersichten. Autos fordern jedoch auch politische Reflexion heraus. Als Unfallrisiko, „Klimakiller“, Prestigeobjekt, Verkehrsmittel in Konkurrenz zum Öffentlichen Personennahverkehr, medial und sozial beurteiltes Symbol und Verkörperung des Erwachsenenstatus ist das Auto auch ein Einstellungs- und Wertobjekt. Deshalb wurden neben den oben genannten privaten und gesellschaftlichen Werten auch fahr- und fahrzeugbezogene Einstellungen und Werte erfasst. Ferner: Das Auto ist ein Konsumobjekt, dessen Anschaffung mit erheblichen Kosten verbunden ist und das auch im Unterhalt die eigenen finanziellen Möglichkeiten herausfordert. Hurrelmann (2005) beschreibt das Lernen des Umgangs mit dem Konsumwarenmarkt für die hier betrachtete Altersgruppe als weitere zentrale Entwicklungsaufgabe. Sich mit dem Konsumgut Automobil und seiner Präsentation in Werbung und Verkauf auseinanderzusetzen, ist besonders herausfordernd, wenn die eigenen finanziellen Mittel und die der eigenen Familie begrenzt sind.

Sozial verantwortliches Verhalten

Mit der Entwicklungsaufgabe „Erwerb eines sozial verantwortlichen Verhaltens“ setzen sich Jugendliche mit

der politischen und gesellschaftlichen Verantwortung als Staatsbürger auseinander und engagieren sich für das Gemeinwohl. Es ergibt sich die zentrale Lebensanforderung, für das eigene Verhalten Verantwortung zu übernehmen, Folgen des eigenen Verhaltens abzuschätzen und sich sozial verantwortlich zu verhalten. In die zentrale Entwicklungsaufgabe der Identitätsentwicklung (Erikson, 1966; Fend, 2003; Oerter & Dreher, 1995) eingebettet, entwickeln sich Zeitperspektive und die soziale Perspektivenübernahme. Längerfristig gelingt es den Jugendlichen, das heutige Verhalten an zukünftigen Folgen auszurichten. Dabei schaffen sie es zunehmend, die Verhaltensfolgen für andere abzuschätzen. Diese stellen Grundvoraussetzungen für die Entwicklung sicherheitsbewussten Fahrverhaltens dar, die für die vorliegende Studie zentral ist.

Automobilität und Erwachsenwerden

Lappe, Tully und Wahler (2000) bezeichnen die eigene Automobilität als ein „wichtiges Moment des Erwachsenwerdens“. Wenngleich sie nicht so weit gehen, der Automobilität den Rang einer eigenständigen Entwicklungsaufgabe zuzuschreiben, ist nach ihrer Auffassung doch

zumindest die Beherrschung des Automobils zu einer selbstverständlichen Kulturtechnik geworden. Der Führerschein ist das institutionalisierte Zertifikat für den Eintritt in den Erwachsenenstatus.

Um bei den Jugendlichen der LAWIDA-Studie den Entwicklungsbereich „Identifizierung mit der eigenen Geschlechtlichkeit, Norm- und Werteverständnis, und sozial verantwortliches Handeln“ zu erfassen, wurden sie zu folgenden Themen befragt:

- Verkehrsbezogenes Risikoverhalten anhand der drei gruppenbildenden Skalen „Imponieren“, „Verkehrsbezogenes Risikoverhalten“ und „Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“;
- Regelakzeptanz, u.a. anhand der Skalen „Regeln als Einschränkung der Individualität“ und „Akzeptanz spezifischer Verkehrsregeln“;
- personale Merkmale, u.a. anhand der Skalen „Maskulinität“ und „Innere Gewaltbereitschaft“;
- fahr- und fahrzeugbezogene Einstellungen, u.a. anhand der Skalen „Fahrspaß und Identitätsausdruck“ und „Belastbarkeit des Fahrzeugs“.

3.1.1 Verkehrsbezogenes Risikoverhalten

Die Ausprägung des (verkehrsbezogenen) Risikoverhaltens Jugendlicher und junger Erwachsener setzt sich maßgeblich aus der generellen Risikobereitschaft, dem Jugendlichkeitsrisiko sowie dem Anfängerrisiko zusammen. Die bewusste Bereitschaft zu risikoreichem (Verkehrs-)Verhalten wird vorrangig durch psychosoziale und soziodemografische Faktoren erhöht, wie beispielsweise durch eine feste Zugehörigkeit zu einer Gruppe von Gleichaltrigen, ein konfliktreiches Elternhaus, schulische Überforderung sowie eine hohe Selbstwirksamkeitserwartung bei gleichzeitig geringer Selbstwertschätzung (Limbourg, Raithel & Reiter, 2001).

Jugendlichkeitsrisiko

Das Jugendlichkeitsrisiko bezeichnet ein erhöhtes Unfallrisiko durch das Aufsuchen oder die Inkaufnahme von risikoreichen Verkehrssituationen, das insbesondere in der zweiten Lebensdekade einen Höhepunkt aufweist (Remschmidt, 1994). Die jugendliche Risikoaffinität erfüllt dabei aus entwicklungspsychologischer Sicht u.a. die Funktion, eine Ablösung vom Elternhaus zu gewähren, indem die Möglichkeiten der eigenen Selbstdarstellung und -akzeptanz erkundet und stabilisiert werden.

Anfängerrisiko

Davon abzugrenzen ist das Anfängerrisiko, das aufgrund von Unerfahrenheit, Überforderung und fehlender Routine altersunabhängig bei allen Fahranfängern und Fahranfängerinnen auftritt. Da sich die im Rahmen des LAWIDA-Projekts befragten Jugendlichen noch vor dem Führerscheinwerb befinden, wird diese Facette des verkehrsbezogenen Risikoverhaltens in den folgenden Ausführungen zurückgestellt. Dadurch ermöglicht die LAWIDA-Studie – anders als beispielsweise die nachträgliche Erfassung von Verkehrsunfällen – eine dezidierte Betrachtung des Jugendlichkeitsrisikos bei Heranwachsenden ohne eigene Fahrerfahrung.

Verkehrsbezogene Einstellungen

Damit schließt LAWIDA eine Forschungslücke zum Verkehrsverhalten und den verkehrsbezogenen Einstellungen von Jugendlichen. Für junge erwachsene Fahrende wird an dieser Stelle exemplarisch auf zwei Studien zu genau diesem Themenkomplex verwiesen: In der Studie KriSiS² (Vierboom & Kast, 2001) wurden die affektiv-emotionalen Bedingungsfaktoren im Vorfeld von kritischen Fahrsituationen (ermittelt aus Fahrdatenspeichern) untersucht. Aus den Ergebnissen wird deutlich, dass das Fahrverhalten von

jugen Fahrer im Vorfeld einer kritischen Fahrsituation beispielsweise durch Unsicherheitsgefühle, dem Ausleben des emotionalen Zustands und dem Ausreizen des Möglichen geprägt war. Den Einfluss des persönlichen Beziehungsgefüges und der Peergroup beleuchten Baumann und Kollegen (2019) tiefergehend. Sicherheitsgefährdendes Verhalten wird im Bereich überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkohol und Nutzung des Handys/Smartphones laut ihrer Befunde maßgeblich durch die Peergroup beeinflusst.

Um das Risikoverhalten der Jugendlichen in der LAWIDA-Studie zu erfassen, wurden sie zu den Themen „Imponieren“, „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ und „Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“ befragt. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

Imponieren

Die Skala „Imponieren“ erfasst primär den Wunsch nach Außendarstellung und den kompetitiven Vergleich durch Auto und Fahren. Höhere Werte auf dieser Skala stehen für ein größeres Bedürfnis nach positiver Wahrnehmung durch Mitmenschen.

Beispielfragen zum „Imponieren“

Wenn du schon ein Auto fahren dürftest, wie wichtig wäre es dann für dich, ...

... dass du mit deinem Auto Eindruck bei anderen machen kannst?

... ein Auto zu fahren, das anderen Fahrzeugen überlegen ist?

Die Auswertung der Daten für die Skala „Imponieren“ ist in Abbildung 1 dargestellt. Für die Jugendlichen der potenziell mittleren und hohen Risikogruppe ist es deutlich wichtiger zu imponieren als für die Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe. Die Jugendlichen der potenziell mittleren und hohen Risikogruppe unterscheiden sich im Wunsch zu imponieren nicht voneinander. Über den Zeitverlauf der Erhebung bleibt die Wichtigkeit zu imponieren unverändert erhöht. Bei Jugendlichen mit potenziell geringem Risiko nimmt die Wichtigkeit zu imponieren über den Zeitverlauf der Erhebung ab. Der ohnehin schon vergleichsweise gering ausgeprägte Wunsch nach Außendarstellung durch das Auto sinkt in dieser Gruppe mit der Zeit noch weiter.

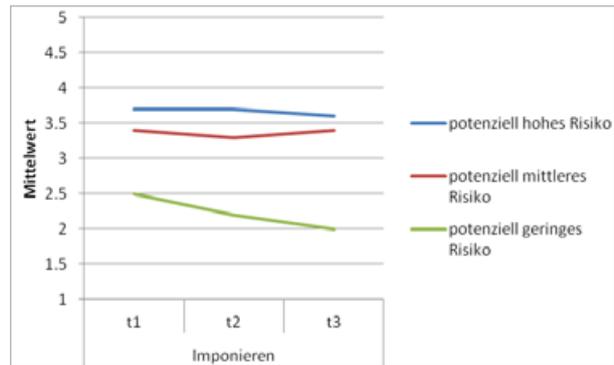


Abbildung 1: Veränderungen der Skalenmittelwerte zur Skala „Imponieren“ in den drei t3-Risikogruppen (N = 367) im t1-t2-t3-Vergleich.

Verkehrsbezogene Risikobereitschaft

Die Skala „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ erfragt die Einstellungen zur aktiven Risikosuche. Höhere Skalenwerte weisen hier auf eine höhere Risikobereitschaft im Straßenverkehr hin.

Beispielfragen zur „Verkehrsbezogenen Risikobereitschaft“

Nach einem gefährlichen Fahrmanöver kann man es erst so richtig genießen, sich zurückzulehnen und zu entspannen.

Es macht Spaß, beim Fahren die Grenzen auszutesten und auch mal was zu riskieren.

Für die Daten der Skala „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ (Abbildung 2) zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den drei Risikogruppen. Jugendliche mit potenziell hohem Risiko geben die höchste Bereitschaft zu riskantem Verkehrsverhalten an. Diese steigt über den Erhebungszeitraum deutlich an. Jugendliche mit potenziell mittlerem oder geringem Risiko sind deutlich weniger bereit, riskantes Verkehrsverhalten zu zeigen. Die ohnehin schon geringere Risikobereitschaft nimmt in beiden Gruppen über den Erhebungszeitraum ab.

² Weiterführende Informationen und die Langberichte zu den Projekten KriSiS I und II finden Sie unter <https://wisom.de>

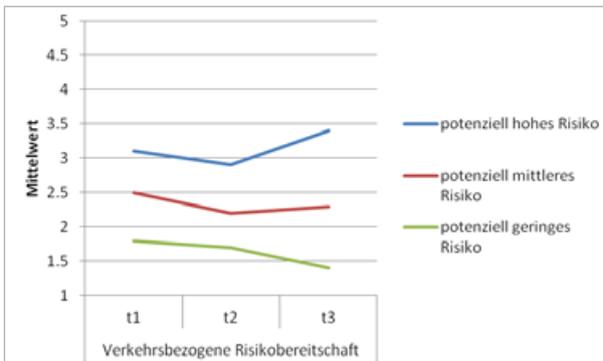


Abbildung 2: Veränderungen der Skalenmittelwerte zur Skala „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ in den drei t3-Risikogruppen (N = 367) im t1-t2-t3-Vergleich.

Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung

Die Skala „Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“ erhebt die Einstellung zum Fahren unter Alkohol und Drogen sowie zur Gurtpflicht. Je höher die Werte auf dieser Skala, desto größer ist die Affinität zu stark normativ abweichendem Fehlverhalten mit objektiv hoher Eigen- und Fremdgefährdung.

Beispielfragen zu „Deviantem Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“

Wenn ich bereits einen Führerschein hätte, dann ...

... würde ich auch mal nach einem Joint noch fahren.

... wäre es mir egal, wenn meine Freunde im Auto keinen Gurt tragen würden.

Abbildung 3 zeigt die Ergebnisse zur Skala „Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“. Zum Zeitpunkt der ersten Erhebung (t1) geben die Jugendlichen aller Risikogruppen eine geringe Bereitschaft an, deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung im Straßenverkehr zu zeigen (Mittelwerte kleiner 2,3). Doch schon zu t1 zeigen Jugendliche mit potenziell mittlerem und hohem Risiko eine deutlich höhere Bereitschaft zu deviantem Verhalten als Jugendliche der geringen Risikogruppe. Auffällig ist, dass die Bereitschaft zu deviantem Verhalten lediglich bei Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko über den Erhebungszeitraum deutlich ansteigt. Bei Jugendlichen mit potenziell mittlerem und geringem Risiko hingegen sinkt die ohnehin schon geringere Bereitschaft zu deviantem Verhalten über den Erhebungszeitraum deutlich ab.

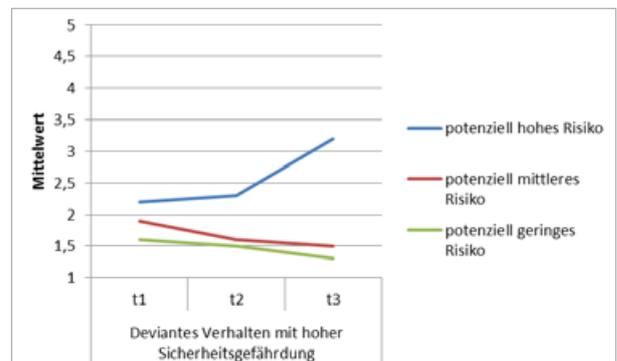


Abbildung 3: Veränderungen der Skalenmittelwerte zur Skala „Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“ in den drei t3-Risikogruppen (N = 367) im t1-t2-t3-Vergleich.



Foto: www.bf17.de

3.1.2 Regelakzeptanz

Regelverstöße stellen ein bewusstes und beabsichtigtes Verhalten dar, das nicht als unbeabsichtigtes Versehen und somit auch nicht als Fehler wahrgenommen wird (Reason, 1990). Verkehrsregeln werden daher häufig nur eingehalten, weil ansonsten Strafen drohen. Ob eine Regel befolgt wird, hängt also zum einen vom Wissen um diese und zum anderen von der Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmenden ab (Schade, 2019).

Zunächst werden die Skalen „Allgemeine Risikobereitschaft“, „Akzeptanz von Normen und Regeln im Leben“ und „Regeln als Einschränkung der Individualität“ betrachtet. Die Messwerte für die drei Erhebungszeitpunkte finden Sie für die drei Risikogruppen im Anhang (Anhang A).

Allgemeine Risikobereitschaft

Beispielfragen zur „Allgemeinen Risikobereitschaft“

Wenn man nichts riskieren würde, wäre das Leben viel zu langweilig.

Das Leben ist viel schöner, wenn man nicht ständig an mögliche Gefahren denkt.

Die „Allgemeine Risikobereitschaft“ ist bei Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko hoch und auch deutlich höher als bei Jugendlichen mit potenziell geringem Risiko. Während bei den Jugendlichen mit potenziell mittlerem und geringem Risiko die Risikobereitschaft über den Erhebungszeitraum absinkt, bleibt sie bei Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko unverändert hoch.

Im Vergleich zu der geringen bis mittel ausgeprägten „Verkehrsbezogenen Risikobereitschaft“ (Abbildung 2, Seite 14), die eine Prognose zukünftigen Verhaltens darstellt, sehen sich die befragten Jugendlichen im Allgemeinen deutlich risikobereiter (mittlere bis hohe „Allgemeine Risikobereitschaft“). Dass die „Allgemeine Risikobereitschaft“ der Jugendlichen höher ist als die „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“, überrascht nicht, denn die Items dieser Skala erfragen übergeordnet eine allgemeine Risikoaffinität (z.B. „Man muss im Leben auch mal was riskieren.“) und lassen viel Interpretationsspielraum darüber zu, was in welcher Situation mit welchen Konsequenzen riskiert werden könnte. Einen Bezug zum Begriff der „Gefahr“ wird nur über ein Item hergestellt. Ein Zuschnitt des allgemeinen Risikobegriffes auf eine aktive Gefahrensuche war indes nicht beabsichtigt, sondern es ging hier vor allem

um den instrumentellen Charakter der Risikobereitschaft (etwas riskieren, um etwas zu erreichen). Die Items der Skala „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ konkretisieren den Risikobegriff in Bezug auf das Fahrverhalten und beziehen sich primär auf negative Aspekte von Risiko (z.B. „Fahren ohne gefährliche Situationen ist langweilig.“). Allein aus diesen unterschiedlichen Interpretationsmöglichkeiten des Risikobegriffs heraus waren unterschiedliche Ausprägungen in den Antworten der Jugendlichen zu erwarten. Zudem dürfte natürlich in den Antworten der Jugendlichen auch der Umstand wirksam werden, dass das Autofahren gerade in den Anfangsjahren des LAWI-DA-Projektes für die Jugendlichen noch eine eher abstrakte Größe war, während sie ihre individuelle allgemeine Risikobereitschaft sehr wahrscheinlich in verschiedenen Alltagssituationen bereits erproben konnten.

Allgemeine Akzeptanz von Normen und Regeln im Leben

Beispielfragen zur „Allgemeinen Akzeptanz von Normen und Regeln im Leben“

Jedes Mitglied einer Gruppe muss die bestehenden Gesetze und Regeln beachten.

Gesetze und Regeln bewahren das Zusammenleben.

Jugendliche mit potenziell geringem und mittlerem Risiko geben eine hohe Akzeptanz von Normen und Regeln an, bei Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko ist sie über den gesamten Erhebungszeitraum deutlich geringer. Die Jugendlichen mit potenziell mittlerem Risiko distanzieren sich im Laufe des Erhebungszeitraumes von den Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko, in dem auch sie zum dritten Erhebungszeitpunkt eine deutlich höhere Akzeptanz für Normen und Regeln angeben. Bei keiner Gruppe zeigt sich eine statistisch bedeutsame Veränderung im Erhebungszeitraum.

Regeln als Einschränkung der Individualität

Beispielfragen zu „Regeln als Einschränkung der Individualität“

Gesetze und Regeln rauben jede Individualität.

Wenn man schnell etwas erreichen will, behindern Gesetze und Regeln nur.

Im Durchschnitt bewerten Jugendliche mit potenziell mittlerem und hohem Risiko Regeln als einschränkend für ihre Individualität. Jugendliche mit potenziell geringem Risiko sehen sich in ihrer Individualität durch Regeln nur gering eingeschränkt.

Analog zur „Allgemeinen Akzeptanz von Normen und Regeln“ sehen sich Jugendliche mit potenziell hohem Risiko über den gesamten Erhebungszeitraum deutlich stärker durch Regeln in ihrer Individualität eingeschränkt als Jugendliche mit potenziell geringem Risiko. Die Jugendlichen mit potenziell mittlerem Risiko distanzieren sich im Laufe des Erhebungszeitraumes von den Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko, in dem auch sie zum dritten Erhebungszeitpunkt eine deutlich geringere Einschränkung ihrer Individualität durch Regeln sehen. Die Unterschiede der Messwerte innerhalb der Gruppen bleiben im Verlauf der Erhebungszeiträume allerdings gering.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Skalen zur verkehrsbezogenen Regelakzeptanz der Jugendlichen vorgestellt. Die Messwerte für die drei Erhebungszeitpunkte finden Sie für die drei Risikogruppen im Anhang (Anhang B).

Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr

Beispielfragen zur „Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr“

Die Straßenverkehrsordnung ist erforderlich, um den Verkehr flüssig und sicher zu gestalten.

Die meisten Gesetze und Regeln im Straßenverkehr sollte man befolgen.

Im Durchschnitt ist die „Akzeptanz der Normen im Straßenverkehr“ bei den Jugendlichen aller Risikogruppen hoch, doch selbst auf diesem hohen Akzeptanzniveau zeigen sich noch deutliche Unterschiede zwischen

den Risikogruppen: Jugendliche mit potenziell hohem Risiko akzeptieren Normen im Straßenverkehr über den gesamten Erhebungszeitraum deutlich weniger stark als Jugendliche mit potenziell geringem Risiko. Die Jugendlichen mit potenziell mittlerem Risiko distanzieren sich im Laufe des Erhebungszeitraumes von den Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko, in dem auch sie zum dritten Erhebungszeitpunkt eine deutlich höhere Akzeptanz für Normen angeben. Bei keiner Gruppe zeigt sich eine statistisch bedeutsame Veränderung im Erhebungszeitraum.

Ablehnung von Verkehrsregeln

Beispielfragen zur „Ablehnung von Verkehrsregeln“

Geschwindigkeitskontrollen sind die reinste Schikane.

Das Regelwerk im Straßenverkehr ist viel zu groß und behindert nur den Verkehrsfluss.

Im Durchschnitt lehnen Jugendliche aller Risikogruppen Verkehrsregeln ab (mittlerer Wertebereich). Jugendliche mit potenziell hohem Risiko lehnen Verkehrsregeln über den gesamten Erhebungszeitraum deutlich stärker ab als Jugendliche mit potenziell geringem Risiko. Die Jugendlichen mit potenziell mittlerem Risiko distanzieren sich im Laufe des Erhebungszeitraumes von den Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko, in dem auch sie zum dritten Erhebungszeitpunkt eine deutlich geringere Ablehnung gegenüber Verkehrsregeln äußern. Die Unterschiede der Messwerte innerhalb der Gruppen bleiben im Verlauf der Erhebungszeiträume allerdings gering.

Positive Bewertung konkreter Verkehrsregeln

Beispielfragen zur „Positiven Bewertung konkreter Verkehrsregeln“

Mit Verkehrssündern sollte viel härter verfahren werden.

Das Verbot, am Steuer mit dem Handy zu telefonieren, halte ich für sinnvoll.

Im Durchschnitt stimmen Jugendliche aller Risikogruppen der „Positiven Bewertung konkreter Verkehrsregeln“ zu (mittlerer Wertebereich). Unterschiede zwischen den Risikogruppen oder im Zeitverlauf der Erhebung wurden nicht gefunden.

Akzeptanz spezifischer Verkehrsregeln

Beispielfragen zur „Akzeptanz spezifischer Verkehrsregeln“

Wenn ich bereits einen Führerschein hätte, dann ...

... würde ich immer versuchen, genau nach Vorschrift zu fahren.

... fände ich es sehr schlimm, wenn ich mal eine rote Ampel überfahre.

Schließlich wird auch die „Akzeptanz spezifischer Verkehrsregeln“ genauer unter die Lupe genommen. Im Durchschnitt akzeptieren Jugendliche aller Risikogruppen spezifische Verkehrsregeln (mittlerer bis hoher Wertebe-

reich). Zum ersten Erhebungszeitpunkt ist die „Akzeptanz spezifischer Verkehrsregeln“ bei den Jugendlichen mit potenziell geringem Risiko deutlich höher ausgeprägt als bei Jugendlichen mit potenziell mittlerem Risiko. Dieser Unterschied findet sich im zweiten und dritten Erhebungszeitraum nicht mehr.

Zum zweiten und dritten Erhebungszeitraum akzeptieren Jugendliche mit potenziell hohem Risiko spezifische Verkehrsregeln deutlich weniger als Jugendliche mit potenziell geringem und mittlerem Risiko. Die Unterschiede zwischen den Jugendlichen mit potenziell hohem und mittlerem Risiko sind zwar statistisch auffällig, jedoch rein numerisch sehr gering. Daher sollten sich Interventionen an die Jugendlichen beider Risikogruppen gleichermaßen richten. Bei keiner Gruppe zeigt sich eine statistisch bedeutsame Veränderung im Erhebungszeitraum.

3.1.3 Personale Merkmale

In dem vorliegenden Projekt wurde unter anderem auch untersucht, in welchem Ausmaß sich personale Merkmale und personenbezogene Einstellungen bereits vor dem Einstieg in die Automobilität erfassen lassen und wie stabil diese Ausprägungen über das Jugendalter sind. Mit der umfassenden Betrachtung der Werte- und Persönlichkeitsentwicklung der teilnehmenden Jugendlichen soll der Frage nachgegangen werden, wie Automobilität von ihnen antizipiert wird. Mobilität ist schließlich nicht nur Funktion, sondern ein wesentlicher Bestandteil jugendlicher Sozialisation, die alle gesellschaftlichen Teilräume durchzieht und im privaten ebenso wie im beruflichen oder wirtschaftlichen Bereich eine unerlässliche Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe bildet. Mobilität steht für Selbstverwirklichung und die Wahrnehmung von Lebenschancen. Mangelnde Mobilitätsmöglichkeiten beinhalten sowohl die Bindung an einen physischen Ort als auch die Einschränkung der gesellschaftlichen Teilhabe (Schulz, 2003).

Persönlichkeitseigenschaften

Die Persönlichkeit eines Menschen wird in der Psychologie als die Gesamtheit aller überdauernden individuellen Besonderheiten im Erleben und Verhalten eines Menschen definiert (Dorsch, 2020). Die individuellen Besonderheiten sind relativ stabile, verhaltensrelevante Dispositionen (Asendorpf, 1999) und zeigen sich in Temperaments- und Persönlichkeitseigenschaften, Einstellungen und Werthal-

tungen. Die Persönlichkeitseigenschaften gelten dabei als genetisch prädisponierte, also angeborene psychische Tendenzen, die sich durch innere Prozesse herausbilden und stabilisieren (McCrae, Costa, Ostendorf & Angleitner, 2000). Unter dieser Perspektive werden Persönlichkeitseigenschaften als langfristig stabile und situationsübergreifende individuelle Merkmale betrachtet, die das Verhalten beeinflussen und sich nach ihrer Etablierung nur schwer verändern lassen.

Geschlechtsspezifische Unterschiede

Risikoreiches Verhalten wird stereotyp oft als „männlich“ gesehen. So werden insbesondere expressiv-partizipative Eigenschaften (z.B. romantisch, harmoniebestrebt, empathisch) als „weiblich“ oder „feminin“ und instrumentelle, zielorientierte Verhaltensweisen und Eigenschaften (z.B. Durchsetzungsfähigkeit, Individualität und Kompetenzstreben) als maskulin gewertet. Vergleiche von Selbstbeschreibungen über beide Geschlechtsgruppen zeigen konsistent, dass weibliche Personen tatsächlich mehr expressiv-partizipativen und weniger instrumentellen Eigenschaften zustimmen als männliche Personen. Geschlechtsspezifische Merkmale lassen sich auch im Verhalten beobachten. Da immer wieder geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten gefunden wurden, wurde die Selbstbeurteilung der „Maskulinität“ als potenzieller Prädiktor für Risikoverhalten in die Untersuchung aufgenommen.

Neurotizismus

„Neurotizismus“ erfasst zudem individuelle Unterschiede im Bereich emotionaler Stabilität, das heißt, wie stark positive und negative Emotionen erlebt werden. Personen mit hohen Ausprägungen sind empfindlich und neigen dazu, unter Stress aus dem emotionalen Gleichgewicht zu geraten und die Kontrolle über ihre Bedürfnisse zu verlieren (Dehne & Schupp, 2007).

Innere Gewaltbereitschaft

Mit der „Inneren Gewaltbereitschaft“ wird die Bereitschaft, Probleme, Hindernisse und Konflikte auch durch Einsatz der eigenen Körperkraft zu überwinden, erfasst. Die Untersuchung individueller Differenzen von Aggressivität kann über Adjektivskalen zur Selbst- und Fremdeinschätzung oder über Verhaltensbeobachtungen vorgenommen werden. In der vorliegenden Studie wird die „Innere Gewaltbereitschaft“ im Sinne einer Einstellung durch Selbsteinschätzung erfasst. Diese Einstellung wird über Aussagen zu Gewalthandlungen ermittelt, die eine Person ablehnen oder akzeptieren kann. Die Gewaltbereitschaft betont dabei – durch die Beschreibung zwischenmenschlicher Akte – zugleich den sozialen Aspekt von Gewalt, der an der Entstehung und Entwicklung als stabile Eigenschaft maßgeblich beteiligt ist. In diesem Sinne wurde die Skala „Innere Gewaltbereitschaft“ aufgenommen, um vor allem risikoreiches Verkehrsverhalten und die damit einhergehende Inkaufnahme einer potenziellen Schädigung anderer Verkehrsteilnehmender, vorherzusagen.

Beispielfrage zur „Maskulinität“

Ich verhalte mich eigentlich in jeder Lage ziemlich unerschrocken.

Beispielfrage zum „Neurotizismus“

Ich werde leicht nervös und unsicher.

Beispielfrage zur „Inneren Gewaltbereitschaft“

Wenn ich etwas durchsetzen will, was mir wichtig ist, bin ich auch bereit, meine Körperkraft einzusetzen.

Nachdem nun versucht wurde, das Profil der Gruppe mit potenziell hohem Risiko in Bezug auf die Regelakzeptanz der Jugendlichen zu umreißen, soll nun ein etwas weiter gefasster Blick auf die personalen Merkmale erfolgen. Von den insgesamt erhobenen Skalen „Selbstwert“, „Maskulinität“, „Extraversion“, „Neurotizismus“, „Gewissenhaftigkeit“, „Verträglichkeit“ und „Offenheit“ werden nachfolgend aber nur die betrachtet, für die sich zu min-

destens einem der drei Erhebungszeitpunkte signifikante Unterschiede zwischen den Risikogruppen ergeben. Dies ist nur für die Skalen „Maskulinität“ und „Neurotizismus“ der Fall. Daher wird an dieser Stelle auch die Skala „Innere Gewaltbereitschaft“ als ein weiteres personales Merkmal in die Betrachtungen mit einbezogen. Die Mittelwerte der Skalen sind in Anhang C zusammengestellt.

Bewertung von Maskulinität

Im Durchschnitt bewerten die Jugendlichen aller Risikogruppen ihre „Maskulinität“ in einem mittleren bis hohen Bereich. Zum ersten Erhebungszeitpunkt unterscheidet sich die „Maskulinität“ der Jugendlichen nicht zwischen den Risikogruppen. Ab dem zweiten Erhebungszeitraum bewerten Jugendliche der potenziell hohen Risikogruppe ihre „Maskulinität“ deutlich höher als Jugendliche der potenziell geringen Risikogruppe. Dies dürfte in entwicklungsbedingten Veränderungen und einer damit einhergehenden Ausdifferenzierung dieses personalen Merkmals begründet sein. Die „Maskulinität“ der Jugendlichen bleibt zeitlich stabil im mittleren bis hohen Wertebereich.

Einschätzung von Neurotizismus

Die Jugendlichen aller Risikogruppen schätzen sich im Hinblick auf „Neurotizismus“ in einem mittleren Wertebereich ein. Zum ersten Erhebungszeitpunkt unterscheidet sich der „Neurotizismus“ der Jugendlichen nicht zwischen den Risikogruppen. Zum zweiten Erhebungszeitraum bewerten Jugendliche der potenziell hohen Risikogruppe ihren „Neurotizismus“ deutlich niedriger als Jugendliche der potenziell geringen Risikogruppe. Zum dritten Erhebungszeitraum bewerten Jugendliche der potenziell mittleren Risikogruppe ihren „Neurotizismus“ deutlich niedriger als Jugendliche der potenziell geringen Risikogruppe. Der „Neurotizismus“ der Jugendlichen bleibt zeitlich stabil im mittleren Wertebereich.

Einschätzung der inneren Gewaltbereitschaft

Die Einschätzung der „Inneren Gewaltbereitschaft“ liegt bei den Jugendlichen aller Risikogruppen im geringen bis mittleren Bereich. Zu allen drei Erhebungszeitpunkten ist die „Innere Gewaltbereitschaft“ der Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe (mittlerer Wertebereich) deutlich höher als die der Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe (geringer Wertebereich). Zum zweiten Erhebungszeitpunkt ist auch die „Innere Gewaltbereitschaft“ der Jugendlichen der potenziell mittleren Risikogruppe geringer als das der Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe. Eine zeitliche Veränderung der „Inneren Gewaltbereitschaft“ konnte nicht statistisch bedeutsam nachgewiesen werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die in der LAWIDA-Studie erhobenen personalen Merkmale nur wenig zur Ausdifferenzierung der Risikogruppen beitragen. Lediglich die folgenden Befunde sind festzuhalten: Ab dem zweiten Erhebungszeitraum ist die „Maskulinität“ bei Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe höher ausgeprägt als bei Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe. Dass dies zum Zeitpunkt der ersten Erhebung noch nicht festgestellt werden konnte, dürfte ein entwicklungsbedingtes Phänomen sein.

Ähnlich verhält es sich mit dem personalen Merkmal „Neurotizismus“. Hier sind bei Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe ab dem zweiten Erhebungszeitraum signifikant höhere Werte auffällig. Diese werden allerdings aufgrund der geschlechtsspezifischen Zusam-

mensetzung der Gruppe mit potenziell geringem Risiko plausibel: So sind hier Mädchen signifikant überrepräsentiert. Repräsentative Studien zu Persönlichkeitsmerkmalen legen nahe, dass Frauen im Allgemeinen signifikant höhere Neurotizismuswerte aufweisen als Männer. Dieser Unterschied scheint sich auch in der LAWIDA-Stichprobe allmählich zu manifestieren.

In Bezug auf die „Innere Gewaltbereitschaft“ erweisen sich die Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe als sehr auffällig: Zu allen drei Erhebungszeitpunkten sind hier die Skalenmittelwerte am höchsten. Die „Innere Gewaltbereitschaft“ scheint also einen weiteren relevanten Prädiktor für das Risikopotenzial der Jugendlichen darzustellen.

3.1.4 Fahr- und fahrzeugbezogene Einstellungen

In diesem Kapitel sollen die fahr- und fahrzeugbezogenen Einstellungen der Jugendlichen daraufhin überprüft werden, ob sie zur Differenzierung der Risikogruppen beitragen.

Die Skala „Imponieren“ ging bereits in die Risikogruppenbildung ein. Aber auch zu anderen Skalen der gemessenen fahr- und fahrzeugbezogenen Einstellungen gibt es zu jeweils mindestens einem Erhebungszeitpunkt statistisch bedeutsame Gruppenunterschiede. Anhang D fasst die Mittelwerte der Skalen für die drei Risikogruppen im Zeitverlauf zusammen. Eine zeitliche Veränderung konnte bei den nachfolgend aufgeführten Einstellungen nicht nachgewiesen werden.



Foto: www.bf17.de

Beispielfrage zur „Sicherheit“

Wenn du schon Auto fahren dürftest, wie wichtig wäre es dann für dich, ...

... ein Auto zu fahren, in dem nicht nur du als Fahrer, sondern auch deine Mitfahrer geschützt und sicher sind?

Beispielfrage zum „Fahrspaß und Identitätsausdruck“

... ein Auto zu fahren, das einmalig und unverwechselbar ist?

Beispielfrage zur „Zweckorientierung“

... dass es einfach seinen Zweck erfüllt, auch wenn es nicht dem letzten Stand der Technik entspricht?

Beispielfrage zu „Qualitätsansprüchen“

... dass es eine lange Lebensdauer hat?

Die Jugendlichen aller Risikogruppen bewerten „Sicherheit“ in einem hohen Wertebereich. Zu allen Erhebungszeitpunkten wird „Sicherheit“ von Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe deutlich höher bewertet als von Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe. Jugendliche der potenziell mittleren Risikogruppe bewerten Sicherheitsaspekte deutlich höher als Jugendliche der potenziell hohen Risikogruppe (t1 und t3) und schätzen sie geringer ein als Jugendliche der potenziell geringen Risikogruppe (t3).

„Fahrspaß und Identitätsausdruck“ wird von den Jugendlichen in einem mittleren bis hohen Wertebereich eingeordnet. Jugendliche der potenziell hohen Risikogruppe bewerten „Fahrspaß und Identitätsausdruck“ am höchsten, Jugendliche der potenziell geringen Risikogruppe bewerten „Fahrspaß und Identitätsausdruck“ am niedrigsten. Zu allen Erhebungszeitpunkten schätzen Jugendliche der potenziell geringen Risikogruppe „Fahrspaß und Identitätsausdruck“ deutlich geringer ein als die Jugendlichen der potenziell mittleren und hohen Risikogruppe.

Die „Zweckorientierung“, also die zweckgebundene Bewertung des Autos, wird von den Jugendlichen im mittleren Wertebereich eingeordnet. Jugendliche der potenziell geringen Risikogruppe zeigen eine höhere „Zweckorientierung“ als Jugendliche der potenziell hohen Risikogruppe (t1) und Jugendliche der potenziell mittleren Risikogruppe (t3).

Der „Qualitätsanspruch“ ist bei allen Jugendlichen im hohen Wertebereich. Zum ersten und dritten Erhebungszeitpunkt ist der „Qualitätsanspruch“ der Jugendlichen der potenziell mittleren Risikogruppe deutlich höher als bei Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe.



Foto: www.bf17.de

Beispielfrage zum „Komfort“

Wenn du schon Auto fahren dürftest, wie wichtig wäre es dann für dich, ...

... ein bequemes und komfortables Auto zu fahren?

Beispielfrage zur „Unabhängigkeit“

... mit dem Auto jederzeit dahin zu können, wo du hin möchtest?

Beispielfrage zur „Belastbarkeit des Fahrzeugs“

... ein Auto zu fahren, das robust ist und auch die härtesten Belastungen durchhält?

Beispielfrage zur „Konventionsorientierung“

...dass dein Auto nicht zu ungewöhnlich und verrückt aussieht?

Die Jugendlichen aller Risikogruppen schätzen „Komfort“ hoch ein. Zum dritten Erhebungszeitpunkt ist die Bewertung des „Komforts“ bei Jugendlichen der potenziell mittleren Risikogruppe deutlich höher als bei Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe.

Ihre „Unabhängigkeit“ schätzen Jugendliche aller Risikogruppen im hohen Wertebereich ein. Zum dritten Erhebungszeitpunkt ist die Bewertung der „Unabhängigkeit“ bei Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe deutlich geringer als bei Jugendlichen der potenziell geringen und mittleren Risikogruppe.

Die Ansprüche an die „Belastbarkeit des Fahrzeugs“ sind bei den Jugendlichen im mittleren und hohen Wertebereich angesiedelt. Bei Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe ist der Anspruch an die „Belastbarkeit des Fahrzeugs“ deutlich geringer als bei Jugendlichen der potenziell mittleren Risikogruppe (t1) und bei Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe (t2).

Die „Konventionsorientierung“, also der Wunsch nach einem traditionellen Fahrzeug, ist bei den Jugendlichen im mittleren Wertebereich. Für alle Erhebungszeitpunkte ist die „Konventionsorientierung“ der Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe deutlich geringer als bei den Jugendlichen der potenziell mittleren und hohen Risikogruppe.

3.2 Reife Beziehungen und emotionale Unabhängigkeit von Eltern und Erwachsenen

Mit der Entwicklungsaufgabe „Aufbau neuer und reifer Beziehungen zu Gleichaltrigen beiderlei Geschlechts“ verändern Jugendliche ihr soziales Netzwerk zu Gleichaltrigen und weisen diesen als Sozialpartnern eine größere Rolle zu. Dabei wird zwischen gleich- und gegengeschlechtlichen Beziehungen unterschieden, und der traditionellen Auffassung Havighursts (1956) folgend bislang nur den letzteren der Zweck, sich auf Heirat und Familiengründung vorzubereiten, zugeschrieben. Oerter und Dreher (1995) haben diesen engen Kontext auf die Aufnahme intimer Partnerschaften erweitert.

Ablösung von Erwachsenen

Die Entwicklungsaufgabe „Erwerb emotionaler Unabhängigkeit von den Eltern und anderen Erwachsenen“ fordert von den Jugendlichen die Ablösung von Erwachsenen, auch gegen deren Widerstand. Diese Aufgabe korrespondiert mit der erstgenannten, allerdings scheint es sich hier nicht um einen gleichförmigen Prozess zu handeln, sondern die Eltern werden für einen bestimmten Zeitraum gleichrangig neben Gleichaltrigen als Ansprechpartner gewählt. Inzwischen geht man in der Entwicklungspsychologie eher von einem Umbau des Rollenverhältnisses zwischen Eltern und Kindern aus: Die hierarchische Eltern-Kind-Beziehung wandelt sich in eine Beziehung auf Augenhöhe zwischen Eltern und Heranwachsenden. Zentrale Themen der Entwicklung werden weiterhin vorrangig mit den Eltern diskutiert (Werte,

Beruf, Politik, Lebensplanung), wohingegen die Peer-group maßgeblicher wird für die Lebensbereiche Freizeit, Freunde, Mobilität und intime Partnerschaften (Fend, 2003). Insofern sind die in der Verkehrsforschung häufig diskutierten Generationentransfereffekte mit Vorsicht zu betrachten. Eltern mögen für das Verkehrsverhalten als wichtiges Vorbild dienen, aber verkehrs- und fahrbezogene Einstellungen im Hinblick auf das Fahrzeug als Instrument für Freizeit, Partnerschaft und Freunde werden eher über die Peergroup vermittelt (vgl. Baumann et al., 2019). Dieser Aspekt erscheint in der Beschreibung der Entwicklung von potenziellem Risikoverhalten Jugendlicher bisher noch nicht ausreichend beleuchtet.

Um bei den Jugendlichen der LAWIDA-Studie den Entwicklungsbereich „Reife Beziehungen und emotionale Unabhängigkeit von Eltern und Erwachsenen“ zu erfassen, wurden sie zu folgenden Themen befragt:

- Bedeutung des Führerscheins, u.a. anhand der Skalen „Statusgewinn durch den Führerschein“ und „Unabhängigkeit durch den Führerschein“;
- soziale Orientierung, u.a. anhand der Skalen „Elternorientierung“ und „Peerorientierung“ sowie
- Freizeit- und Lebensweltthemen, u.a. anhand der Skalen „Konsumgüterorientierung“ und „Intellektuelle Orientierung“.

3.2.1 Bedeutung des Führerscheins

Statusgewinn durch den Führerschein

Die Skala „Statusgewinn durch den Führerschein“ bildet Erwartungen der Jugendlichen darüber ab, inwiefern sich durch den Führerschein Möglichkeiten bieten, ihr soziales Ansehen zu steigern. Höhere Werte auf dieser Skala stehen für einen höheren angenommenen Statusgewinn durch den Führerscheinwerb.

Beispielfragen zum „Statusgewinn durch den Führerschein“

Mit einem Führerschein für Autos ...

... hätte ich mehr Möglichkeiten, neue Leute kennenzulernen.

... wäre ich bei meinen Freunden angesehener.

Die Auswertung der Daten für die Skala „Statusgewinn durch den Führerschein“ ist in Abbildung 4 dargestellt. Alle Jugendlichen bewerten den Führerschein als Statusgewinn. Bei Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe steigt die Bedeutsamkeit des wahrgenommenen Statusgewinns über den Erhebungszeitraum deutlich an, bei Jugendlichen der potenziell mittleren Risikogruppe bleibt sie stabil im mittleren Wertebereich und bei Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe fällt die Bedeutsamkeit des wahrgenommenen Statusgewinns über den Erhebungszeitraum deutlich ab.

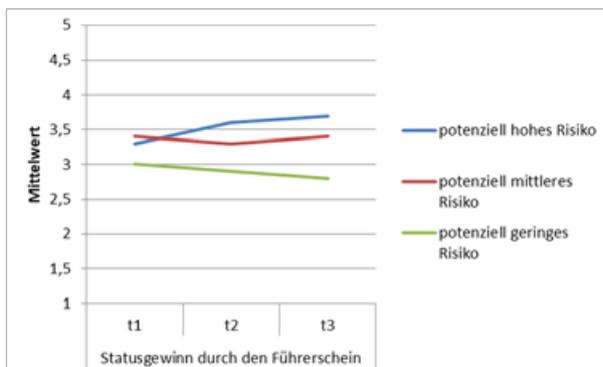


Abbildung 4: Veränderungen der Skalenmittelwerte zur Skala Statusgewinn durch den Führerschein in den Risikogruppen (N = 367) im t1-t2-t3-Vergleich.

Unabhängigkeit durch den Führerschein

Die Skala „Unabhängigkeit durch den Führerschein“ erfragt die Bedeutsamkeit des Führerscheins für die Selbstbestimmtheit und persönliche Flexibilität. Höhere Werte auf dieser Skala weisen auf eine höhere erwartete Unabhängigkeit durch die Fahrerlaubnis hin.

Beispielfragen zur „Unabhängigkeit durch den Führerschein“

Mit einem Führerschein für Autos ...

... wäre ich selbstständiger.

... könnte ich meine Freizeit interessanter gestalten.

Im Durchschnitt erhoffen sich die Jugendlichen aller Risikogruppen gleichermaßen eine große Unabhängigkeit durch den Erwerb des Führerscheins (Abbildung 5). Die Bewertung der Unabhängigkeit durch den Führerschein bleibt zeitlich stabil im hohen Wertebereich.

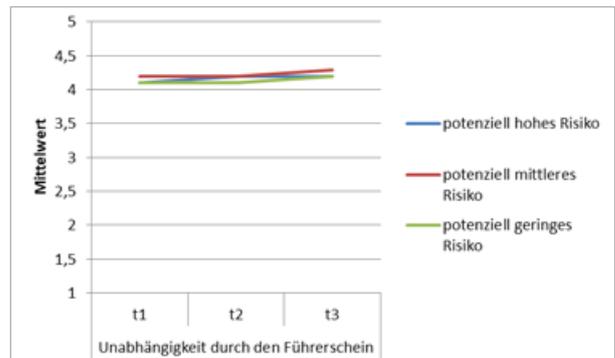


Abbildung 5: Veränderungen der Skalenmittelwerte zur Skala Unabhängigkeit durch den Führerschein in den Risikogruppen (N = 367) im t1-t2-t3-Vergleich.

Wichtigkeit und Notwendigkeit des Führerscheins

Die Skala „Wichtigkeit und Notwendigkeit des Führerscheins“ erfasst die subjektive und objektive Bedeutung der Fahrerlaubnis für die Jugendlichen. Je höher die Werte auf dieser Skala, desto größer ist der erwartete Nutzen des Führerscheinerwerbs für die Jugendlichen.

Beispielfragen zur „Wichtigkeit und Notwendigkeit des Führerscheins“

Durch den Ort meiner Ausbildungseinrichtung brauche ich den Führerschein so früh wie möglich.

Der Führerscheinerwerb ist für mich absolut wichtig.

Im Durchschnitt bewerten die Jugendlichen aller Risikogruppen die „Wichtigkeit und Notwendigkeit des Führerscheins“ als mittel bis hoch ein (Abbildung 6). Die Bewertungen der Jugendlichen der potenziell hohen und mittleren Risikogruppe bleiben zeitlich stabil hoch über den Erhebungszeitraum. Für die Jugendlichen der potenziell geringen Risikogruppe nimmt die „Wichtigkeit und Notwendigkeit des Führerscheins“ über den Erhebungszeitraum deutlich zu.

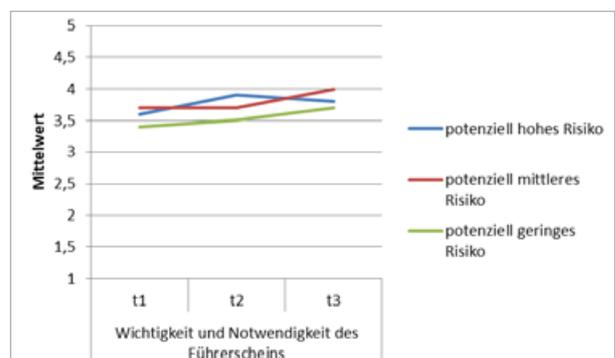


Abbildung 6: Veränderungen der Skalenmittelwerte zur Skala Wichtigkeit und Notwendigkeit des Führerscheins in den Risikogruppen (N = 367) im t1-t2-t3-Vergleich.

3.2.2 Soziale Orientierung

In engem Zusammenhang mit den Entwicklungsaufgaben Freunde und Autonomie stehen die im Fragebogen erhobenen Skalen „Elternorientierung“ und „Peerorientierung“. Die Skala „Autoorientierung des Peers“ weist zudem einen Zusammenhang mit der Peerorientierung der Jugendlichen einerseits und der Entwicklungsaufgabe Automobilität andererseits auf. Es ist daher zu erwarten, dass sich aus einer Analyse dieser drei Skalen interessante Aufschlüsse über die Jugendlichen aus der Gruppe mit potenziell hohem Risiko ergeben.

Elternorientierung und Peerorientierung

Beispielfrage zur „Elternorientierung“

Im Großen und Ganzen kann ich sagen, dass meine Eltern ein Vorbild für mich sind.

Beispielfrage zur „Peerorientierung“

Bei meinen Entscheidungen spielt die Meinung meiner Freunde eine sehr große Rolle.

Die Skala „Elternorientierung“ dient zur Erfassung der Identifikation bzw. Verbundenheit mit den Eltern, wobei höhere Werte auf dieser Skala eine stärkere Ausrichtung an den Erziehungsberechtigten widerspiegeln. Im Durchschnitt orientieren sich die Jugendlichen aller Risikogruppen gleichermaßen an ihren Eltern (Anhang E). Die „Elternorientierung“ der Jugendlichen bleibt zeitlich stabil im mittleren bis hohen Wertebereich.

Die Skala „Peerorientierung“ erhebt den Stellenwert der Meinung von Freunden bei den Jugendlichen. Je höher die Werte auf dieser Skala, desto bedeutsamer ist die Meinung der Freunde für die Jugendlichen. Im Durchschnitt orientieren sich die Jugendlichen aller Risikogruppen gleichermaßen an ihren Peers (Anhang F). Die „Peerorientierung“ der Jugendlichen bleibt zeitlich stabil im mittleren Wertebereich.

Im Sinne der Bewältigung von Entwicklungsaufgaben wäre hier zu erwarten gewesen, dass im Zeitverlauf der Erhebung die „Elternorientierung“ eher absinken und die „Peerorientierung“ eher ansteigen würde. Dieser gegenläufige Trend zwischen der Eltern- und Peerorientierung, wie er oft in der entwicklungspsychologischen Literatur beschrieben wird, ist hier nicht zu finden. Aber bereits die Resultate zum Stand der Bewältigung der Entwicklungs-

aufgaben zeigten im vorangegangenen Kapitel auf, dass die Entwicklung der Jugendlichen eher einem Stop-and-go-Trend mit zeitweiligen Rückschritten entspricht. Daher fügen sich die die Ergebnisse in der Elternorientierung recht stimmig hinzu.

Autoorientierung des Peers

Die Skala „Autoorientierung des Peers“ erfragt den Stellenwert des Themenbereichs „Autos“ im Freundeskreis der Jugendlichen. Höhere Werte weisen dabei auf eine intensivere Auseinandersetzung mit dieser Thematik hin.

Beispielfragen zur „Autoorientierung des Peers“

Meine Freunde/innen und ich sind häufig mit dem Auto unterwegs.

Wenn meine Freunde/innen und ich zusammen sind, reden wir viel über Autos.

In der Einschätzung der „Autoorientierung der Peers“ (Anhang G) zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko und den beiden anderen Risikogruppen: Im Durchschnitt bewerten die Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko die Autoorientierung ihrer Peers im mittleren Wertebereich. Die Jugendlichen mit potenziell mittlerem und geringem Risiko schätzen die Autoorientierung ihrer Peers als gering ein. Während diese Bewertung zu den ersten beiden Zeitpunkten der Erhebung konstant bleibt, wird die „Autoorientierung des Peers“ von den Jugendlichen aller Risikogruppen zum dritten Erhebungszeitpunkt deutlich höher eingeschätzt.



Foto: mikemobil2014 • Fotolia

3.2.3 Freizeit- und Lebensweltthemen

Konsumgüterorientierung, Interessante Persönlichkeit und Intellektuelle Orientierung

Die Skalen „Konsumgüterorientierung“, „Interessante Persönlichkeit“ und „Intellektuelle Orientierung“ erfassen verschiedene Lebensweltthemen und Freizeitinteressen in den Freundeskreisen der Jugendlichen. Die Skala „Konsumgüterorientierung“ erfragt dabei die Ausrichtung der Jugendlichen an materiellen Wertgegenständen. Mit der Skala „Interessante Persönlichkeit“ werden Eigenschaften erhoben, die im Allgemeinen mit sozialer Beliebtheit zusammenhängen. Die Skala „Intellektuelle Orientierung“ erfasst, inwieweit in Freundeskreisen Wert daraufgelegt wird, dass die Jugendlichen politisch und kulturell informiert sind. Höhere Werte auf den drei Skalen zeigen eine höhere Bedeutsamkeit der jeweiligen Aspekte im Freundeskreis der Jugendlichen an.

Im Durchschnitt bewerten die Jugendlichen die erfassten Lebensthemen von geringer bis mittlerer Wichtigkeit (Anhang H). Die „Konsumgüterorientierung“ ist bei Jugendlichen der geringen Risikogruppe deutlich geringer als bei den Jugendlichen der mittleren und hohen Risikogruppe. Am höchsten ist die „Konsumgüterorientierung“ bei Jugendlichen der hohen Risikogruppe. „Interessante Persönlichkeiten“ sind für Jugendliche der mittleren und hohen Risikogruppe wichtiger als für Jugendliche der geringen Risikogruppe. Die „Intellektuelle Orientierung“ wird von den Jugendlichen aller Risikogruppen als gering eingestuft. Sie nimmt für die Jugendlichen der potenziell hohen Risikogruppe über den Erhebungszeitraum zu. Alle anderen Lebensthemen bleiben bei den Jugendlichen aller Risikogruppen zeitlich stabil.

Beispielfrage zur „Konsumgüterorientierung“

In meinem Freundeskreis wird viel Wert daraufgelegt, dass man ein sportliches Fahrrad fährt.

Beispielfrage zu „Interessante Persönlichkeit“

In meinem Freundeskreis wird viel Wert daraufgelegt, dass man viele interessante Leute kennt.

Beispielfrage zur „Intellektuellen Orientierung“

In meinem Freundeskreis wird viel Wert daraufgelegt, dass man in der Politik gut Bescheid weiß.



4. FAZIT

Die längsschnittlich angelegte LAWIDA-Studie über Jugendliche zu ihrer Einstellung zum Fahren und zur Automobilität hat die Annahme bestätigt, dass sich bereits im Jugendalter Einstellungsmuster zeigen, die auf ein divergierendes Risikopotenzial hindeuten. Somit lässt sich ein konkretes Jugendlichkeitsrisiko nachweisen, das sich vom Anfängerrisiko abgrenzt. Durch die Verbindung der gruppenbildenden Einstellungs- und Verhaltensbereiche, also dem „Imponieren“ als Wunsch nach Außendarstellung, der „Verkehrsbezogenen Risikobereitschaft“ und dem „Devianten Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“, konnte aufgezeigt werden, dass sich über alle Erhebungszeiträume hinweg drei Gruppen von Jugendlichen herausbilden. Diese weisen ein hohes, mittleres und geringes Potenzial auf, später mit einer höheren Risikoaffinität aufzufallen. Die potenziellen Risikoaffinitäten gehen einher mit jeweils statistisch bedeutsamen ungünstigen Werten bei einzelnen Skalen, mit denen der individuelle Stand der Entwicklungsaufgaben gemessen wurde.

Hohe Risikoaffinität bei zehn Prozent

Es zeigt sich, dass sich die Gruppengröße der Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko im Laufe der Studie zugunsten der anderen beiden Gruppen verringert, allerdings zeichnen sich zehn Prozent der Jugendlichen bis zur dritten Erhebung durch eine hohe Risikoaffinität aus. Diese Gruppe ist für die präventive Verkehrssicherheitsarbeit von größter Relevanz. Die Gruppe mit einer mittleren bzw. geringen Risikoaffinität entwickelt sich im Laufe der Jahre mit der zunehmenden Bewältigung der Entwicklungsaufgaben immer weiter weg von potenziell risikobereiten Einstellungen und Bewertungen. Daher wird im Folgenden kurz zusammengefasst, in welchen konkreten erhobenen Bereichen sich die Jugendlichen der Gruppe mit potenziell hohem Risiko von den anderen beiden Gruppen unterscheiden.

Im zunächst betrachteten Entwicklungsbereich „Identifizierung mit der eigenen Geschlechtlichkeit, Norm- und Werteverständnis und sozial verantwortliches Handeln“ wird deutlich, dass Jugendliche der Gruppe mit potenziell hohem Risiko den größten Wunsch nach Außendarstellung („Imponieren“) haben, die höchste Risikobereitschaft im Straßenverkehr aufweisen und gleichzeitig bereit sind, sich dort sicherheitsgefährdend zu verhalten. Hierbei ist auffällig, dass die Werte der Skalen „Verkehrsbezogene

Risikobereitschaft“ und „Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“ in der Gruppe mit potenziell hohem Risiko über den Erhebungszeitraum ansteigen. Dies gilt insbesondere im Vergleich vom zweiten zum dritten Erhebungszeitpunkt, während gleichzeitig die Werte in den anderen Gruppen absinken. Je näher der Führerschein kommt, desto stärker steigt die Bereitschaft, Risiken und sogar Sicherheitsgefährdungen in Kauf zu nehmen bzw. sogar aktiv aufzusuchen. Hier schließt sich der Kreis zu den jungen erwachsenen Fahrenden, bei denen das Fahrverhalten im Vorfeld kritischer Fahrsituationen durch das Ausleben des emotionalen Zustandes und dem Ausreizen des Möglichen geprägt war (Vierboom & Kast, 2001).

Akzeptanz von Normen und Regeln

Auch im Bereich der Skalen zur „Allgemeinen Risikobereitschaft“ und „Normakzeptanz“ zeigt sich zu allen drei Messzeitpunkten, dass bei Jugendlichen in der Gruppe mit potenziell hohem Risiko insgesamt die höchste Nähe zum Risiko gemessen wurde. Normen und Regeln im Leben sind am wenigsten akzeptiert und werden eher als Einschränkung der Individualität bewertet. Dieselbe Feststellung lässt sich in der Auswertung der Fragen zur „Verkehrsbezogenen Normakzeptanz“ treffen. Normen im Straßenverkehr im allgemeinen, konkrete und spezifische Verkehrsregeln, werden von den Jugendlichen der Gruppe mit potenziell hohem Risiko weniger akzeptiert bzw. schlechter bewertet als in den anderen Gruppen. Entsprechend werden sie von ihnen über den gesamten Messzeitraum deutlich mehr abgelehnt.

Bei den personalen Merkmalen zeigen sich bei den Jugendlichen der Gruppe mit potenziell hohem Risiko statistisch bedeutsame Unterschiede zu den anderen Gruppen in den Bereichen „Maskulinität“ und „Neurotizismus“ ab der zweiten Erhebung. Die Werte für die Skala „Innere Gewaltbereitschaft“ sind zu allen Messzeitpunkten höher.

Bei den Erhebungen zu fahr- und fahrzeugbezogenen Einstellungen kennzeichnet die Gruppe mit potenziell hohem Risiko eine durchgehend hohe Bewertung des Fahrspaßes und des Ausdrucks an Identität durch das Auto. Sicherheitsaspekte, die „Zweckorientierung“ und die „Unabhängigkeit“ durch den Führerschein werden geringer bewertet.

Statusgewinn durch Führerschein

Im Entwicklungsbereich „Reife Beziehungen und emotionale Unabhängigkeit von Eltern und Erwachsenen“ lässt sich feststellen, dass der Zugewinn an Unabhängigkeit und dessen Wichtigkeit und Notwendigkeit durch den Führerschein in den drei Gruppen recht ähnlich gesehen wird. Allerdings steigt die Bewertung des „Statusgewinns durch den Führerschein“ in der Gruppe mit potenziell hohem Risiko über die drei Messzeitpunkte kontinuierlich an, während sie in den anderen beiden Gruppen gleichbleibt oder abnimmt.

Im Vergleich der Entwicklung der Orientierung an den Eltern versus Orientierung an den Peers zeigt sich wenig Veränderung über die Messzeitpunkte und wenige Unterschiede zwischen den Gruppen. Erwähnenswert ist allerdings, dass die „Elternorientierung“ bei nahezu allen Messwerten höher liegt als die „Peerorientierung“. Auffällig ist, dass die „Autoorientierung der Peers“ in der Gruppe mit potenziell hohem Risiko in allen Messzeitpunkten höher als in den anderen beiden Gruppen bewertet wird (vgl. Baumann et al., 2019 für junge erwachsene Fahrer).

Orientierung an Konsumgütern

Schließlich wird in den dem Bereich der Lebensweltthemen zugeordneten Skalen für die Gruppe mit potenziell hohem Risiko deutlich, dass sie die durchgängig größte Konsumgüterorientierung und – zumindest zum dritten Messzeitpunkt – den größten Wert auf eine „Intellektuelle Orientierung“ legen.

Es verwundert nicht, dass die Jugendlichen dieser Gruppe überwiegend männlich sind. Hierbei ist zudem bedeut-

sam, dass die Anzahl der männlichen Befragungsteilnehmer über die drei Erhebungszeitpunkte abgenommen hat. Dennoch sind die Personen, die der Gruppe mit potenziell hohem Risiko zugeordnet wurden, mehrheitlich männlich³.

Insgesamt ist zu erwarten, dass die Angehörigen dieser Gruppe zu einer signifikant höheren Risikobereitschaft neigen als ihre Altersgenossen in den anderen beiden Gruppen. Bedenkt man, dass zu dieser Risikoneigung noch das Anfängerrisiko hinzukommt, ist deren Rolle für die Verursachung potenzieller Unfallgefahren sehr ernst zu nehmen. In Kombination mit den Messungen in den Skalen „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ und „Deviantes Verhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung“, in denen insbesondere in der Veränderung vom zweiten zum dritten Messzeitpunkt bei dieser Gruppe die Werte deutlich ansteigen, während sie in den anderen Gruppen nahezu gleichbleiben oder sinken, wäre es nicht verwunderlich, wenn diese Jugendlichen später als Angehörige der Tuner-, Poser- oder Raserszene angetroffen werden.

Darüber hinaus ist auch zu bedenken, dass im Projekt LAWIDA das anzunehmende zukünftige (Risiko-)Verhalten beim Autofahren gemessen wurde; tatsächlich sind aber viele der Jugendlichen in der Stichprobe bereits mit einem (Kraft-) Fahrzeug unterwegs: mit dem Fahrrad, einem Mofa ab 15 Jahren oder einem Kleinkraftrad mit 16 und im Rahmen eines Pilotversuches zum Teil schon mit 15. Insofern dürften sich die Risikoaffinitäten auch schon bei dieser Art der Verkehrsbeteiligung manifestieren.



³ weitergehende Informationen zur Geschlechterverteilung im Langbericht zum Projekt LAWIDA, abrufbar unter: <https://wisom.de>

5. INTERVENTIONSMÖGLICHKEITEN

Besonderes Augenmerk bei Interventionsmaßnahmen sollte auf die oben beschriebenen Jugendlichen gelegt werden, die im Zeitverlauf der Messungen eine Zugehörigkeit zur Gruppe mit potenziell hohem Risiko aufweisen. Die Analysen konnten zeigen, dass sich die Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko zumeist deutlich von den Jugendlichen geringerer Risikopotenziale abheben. Gleichzeitig erwiesen sie sich im LAWIDA-Projekt als im Zeitverlauf in ihren Einstellungen gefestigt. Einstellungs- und Verhaltensänderungen dürften daher bei ihnen schwerer zu erzielen sein als bei Jugendlichen, die ein schwankendes und damit (noch) ungefestigtes hohes Risikopotenzial besitzen. Bei diesen besteht die Möglichkeit, durch entsprechende Begleitung die negative Manifestierung zu verhindern und positive verkehrs- und fahrzeugbezogene Einstellungen zu fördern. Dieses kann und sollte nicht nur punktuell in der Grundschule im Rahmen der Fahrrad-Ausbildung und später durch die Fahrschule erfolgen, sondern müsste in einem stetigen Prozess münden, der die „Höhen und Tiefen“ der Jugendlichen mit begleitet. Hierfür sollte die gesamte Zeit der Schul- und Berufsausbildungspflicht „ausgeschöpft“ werden; sind es doch insbesondere Kinder von Förder-, Haupt- und (Werk-) Realschulen, die mit etwa 16 Jahren die Schule verlassen und sich hier noch mitten in der Entwicklungsphase befinden. Lediglich für die Gruppe mit potenziell geringem Risiko kann geschlussfolgert werden, dass die derzeit bestehenden Verkehrserziehungsmaßnahmen als ausreichend für die positive Entwicklung angesehen werden können.

Verkehrserzieherische Maßnahmen

Fraglich ist, ob die aktuellen Aktionen und Programme im Bereich der Verkehrsunfallprävention die Jugendlichen mit potenziell hohem Risiko überhaupt erreichen. Dazu kommt, dass in dieser für die Manifestierung der Risikoaffinität bedeutsamen Entwicklungsphase wenig zielgruppenspezifische verkehrserzieherische Programme angeboten werden. Crash-Kurse⁴ sind nicht flächendeckend in allen Bundesländern eingeführt, Schutzengel-

programme setzen erst ein, wenn die Angehörigen der Gruppe mit potenziell hohem Risiko Kraftfahrzeugführende sind. Eine Vermittlung von Verkehrsregeln bzw. allgemeiner Regelakzeptanz spielt allenfalls bei der Erlangung einer Mofa-Prüfbescheinigung oder beim Erwerb der Führerscheinklasse AM eine Rolle. Die Alterslücke in der Verkehrsunfallprävention durchzieht auch weitere Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit. So existiert beispielsweise wenig Forschung zum Verkehrsverhalten im Jugendalter und kaum altersspezifische psychologische Testdiagnostik. Für die Verkehrstauglichkeit von Kindern bis 14 Jahre kann beispielsweise das Inventar zur Erfassung von Impulsivität, Risikoverhalten und Empathie bei 9- bis 14-jährigen Kindern (Stadler, Janke, & Schmeck, 2004) herangezogen werden. Das Jugendalter wird testdiagnostisch nicht spezifisch adressiert. Für junge Erwachsene ab 18 Jahre kann z.B. auf den Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale (Spicher & Hänsgen, 2003) zurückgegriffen werden.

Soziale Kompetenztrainings

Auf Grundlage eines der wesentlichen Ergebnisse der Studie, dass straßenverkehrsbezogene Risikoaffinität auf suboptimal bewältigte Entwicklungsaufgaben zurückzuführen ist, scheinen allgemeine, verkehrsriskounspezifische Interventionsmaßnahmen ein vielversprechender Ansatz zu sein. Diese könnten an der Verträglichkeit, der Gewissenhaftigkeit und der inneren Gewaltbereitschaft der Jugendlichen ansetzen, z.B. mit sozialen Kompetenztrainings. Auch die im Zusammenhang mit der Ablehnung von Regeln als Einschränkung von Individualität, Zielerreichung und persönlicher Freiheit angenommenen egoistischen Motive könnten in einem sozialen Kompetenztraining bearbeitet werden, z.B. mittels eines Empathie-Trainings. Der große bzw. mittelgroße Einfluss der Eltern und der Peergroup sollte im Rahmen der Intervention mit bedacht werden. Das soziale Umfeld bestimmt maßgeblich die verkehrsbezogene Entwicklung, entsprechend sind hier Ansatzpunkte zur Minderung des verkehrsbezogenen Risikopotenzials mitzudenken.

⁴„Crash Kurs NRW“ z.B. ist ein Verkehrsunfallpräventionsprogramm für junge Erwachsene, bei dem u.a. die Polizei NRW die Bildungseinrichtungen im Rahmen ihrer Mobilitätserziehung unterstützt. Das Programm richtet sich speziell an Jugendliche der 10. und 11. Jahrgangsstufe sowie an Berufsschülerinnen und Berufsschüler. Weitere Informationen unter: polizei.nrw/artikel/crash-kurs-nrw-realtaet-erfahren-echt-hart

LITERATURVERZEICHNIS

- Asendorpf, J. B. (1999). *Psychologie der Persönlichkeit* (2. Aufl.). Berlin: Springer-Verlag.
- Bastian, T. (2010). *Der Kindheitstraum vom Autofahren: Das Auto als Eintrittskarte in die Erwachsenenwelt*. Kuratorium der Deutschen Hochschule der Polizei.
- Baumann, E., Geber, S., Klimmt, C. & Czerwinski, F. (2019). Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 292.
- Böhnisch, L. & Münchmeier, R. (1993). *Pädagogik des Jugendraums. Zur Begründung und Praxis einer sozial-räumlichen Jugendpädagogik*. Weinheim und München: Juventa.
- Cornelißen, W., Gille, M., Knothe, H., Meier, P., Queisser, H. & Stürzer, M. (2013). *Junge Frauen – junge Männer: Daten zu Lebensführung und Chancengleichheit – Eine sekundäranalytische Auswertung*. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Dehne, M., & Schupp, J. (2007). Persönlichkeitsmerkmale im Sozio-oekonomischen Panel (SOEP)-Konzept, Umsetzung und empirische Eigenschaften. *Research Notes*, 26(1), 70.
- Dorsch (2020). *Lexikon der Psychologie*. Zuletzt abgerufen am 27.11.2020 unter <https://dorsch.hogrefe.com/stichwort/persoenlichkeit>
- Dreher, E. & Dreher, M. (1985). Wahrnehmung und Bewältigung von Entwicklungsaufgaben im Jugendalter. Fragen, Ergebnisse und Hypothesen zum Konzept einer Entwicklungs- und Pädagogischen Psychologie des Jugendalters. In Oerter, R. (Hrsg.): *Lebensbewältigung im Jugendalter*. Weinheim: Edition Psychologie VCH, S. 30-61.
- Erikson, E.H. (1966). *Identität und Lebenszyklus*. Frankfurt: Fischer.
- Eschenbeck, H., & Knauf, R. K. (2018). Entwicklungsaufgaben und ihre Bewältigung. In Lohaus, A. (Hrsg.): *Entwicklungspsychologie des Jugendalters*. Berlin: Springer-Verlag, S. 23-50.
- Fend, H. (2003). *Entwicklungspsychologie des Jugendalters* (3. Auflage). Opladen: Leske & Budrich.
- Harbauer, H., Lempp, R., Nissen, G., & Strunk, P. (2013). *Lehrbuch der speziellen Kinder- und Jugendpsychiatrie*. Berlin: Springer-Verlag.
- Havighurst, R. J. (1956). Research on the developmental task concept. *School Review*, 64, 215-223.
- Havighurst, R. J. (1982). *Developmental tasks and education*. New York: Longman
- Heinze, G. W. & Kill, H. H. (1997). *Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr*. Hannover: ARL.
- Helferich, C. (1995). Ansätze geschlechtsbezogener Prävention und Gesundheitsförderung im Kindes- und Jugendalter. In Kolip, P., Hurrelmann, K. & Schnabel, P. E. (Hrsg.): *Jugend und Gesundheit. Interventionsfelder und Präventionsbereiche*. Weinheim, München: Juventa, S. 135-156.
- Hurrelmann, K. (1994). *Lebensphase Jugend: Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung*. München: Juventa.
- Hurrelmann, K. (2005). *Lebensphase Jugend. Eine Einführung in die sozialwissenschaftliche Jugendforschung* (8. Auflage). Weinheim, München: Juventa.
- Jost, M. (2014). „Echt krasse Mutprobe“ – Jugendliches Risikoverhalten, Mutproben und Selbstüberschätzung. Hamburg: Disserta Verlag.
- Lappe, L., Tully, C. J. & Wahler, P. (2000). *Das Umweltbewusstsein von Jugendlichen. Eine qualitative Befragung Auszubildender*. München: Deutsches Jugendinstitut.
- Limbourg, M. (2013). *Mobilität im Kindes- und Jugendalter*. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Limbourg, M., Raithe, J. & Reiter, K. (2001). *Jugendliche im Straßenverkehr*. In Raithe, J. (Hrsg.): *Risikoverhaltensweisen Jugendlicher*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 201-215.
- Marx, A. (2001). *Devianz und Selbstentwicklung im Jugendalter*. Münster: Waxmann Verlag.

- McCrae, R. R., Costa, P. T., Ostendorf, F. & Angleitner, A. (2000): Nature Over Nurture: Temperament, Personality and Life Span Development. *Journal of Personality and Social Psychology*, 78 (1), 173-186.
- Mienert, M. (2002). Individuelle Werthaltungen. In Scholl, W. & Sydow, H. (Hrsg.): *Mobilität im Jugend- und Erwachsenenalter*. Münster: Waxmann Verlag, S. 78-113.
- Oerter, R. & Dreher, E. (1995). Jugendalter. In Oerter, R. & Montada, L. (Hrsg.): *Entwicklungspsychologie* (5. Auflage). Weinheim: Beltz, S. 310-395.
- Oerter, R. & Dreher, E. (2002). Entwicklungsaufgaben – ein pragmatisches Konzept? In Oerter, R. & Montada, L. (Hrsg.): *Entwicklungspsychologie* (5. Auflage). Weinheim: Beltz, S. 326-330.
- Raithel, J. (2001). *Risikoverhaltensweisen Jugendlicher: Formen, Erklärungen, Prävention*. Wiesbaden: Springer-Verlag.
- Reason, J. (1990). *Human error*. New York: Cambridge University Press.
- Renschmidt, H. (1994). Adoleszenz als Risikofaktor? *Thema Jugend*, 3, 4-6.
- Schade, J. (2019). Die Notwendigkeit der Verkehrsüberwachung zur Regelbefolgung. *Schriftenreihe Verkehrssicherheit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates*, 21, S. 11-15.
- Schulz, U. (2003): *Die soziale Konstitution von Raum und Mobilität im jugendkulturellen Alltag*. Universität Dortmund: Dissertation [PDF-Dokument]. Verfügbar unter: <https://d-nb.info/968511813/34> [05.08.19]
- Spicher B. & Hänsgen K. (2003). *Test zur Erfassung verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale*. Bern: Hans Huber Verlag.
- Stadler, C., Janke, W. & Schmeck, K. (2004). *Inventar zur Erfassung von Impulsivität, Risikoverhalten und Empathie bei 9- bis 14-jährigen Kindern*. Göttingen: Hogrefe Verlag.
- Vierboom, C. & Kast, A. (2001). *KriSiS – Kritische Situationen im Blickfeld des Fahrdatenspeichers FDS. Ein Datenerhebungsprojekt im gemeinsamen Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ der gewerblichen Berufsgenossenschaften und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates. Ergebnis- und Erfahrungsbericht aus der psychologisch-technischen Begleitung – Kurzfassung*.
- Zinnecker, J. & Molnár, P. (1988). Lebensphase Jugend im historisch-interkulturellen Vergleich. In Ferchhoff, W. & Olk, T. (Hrsg.): *Jugend im internationalen Vergleich*. Weinheim: Juventa, S. 181-206.
- Zinnecker, J. & Molnár, P. (1996). *Jugendforschung in Deutschland. Bilanz und Perspektiven*. In Edelstein, W. & Sturzbecher, D. (Hrsg.): *Jugend in der Krise. Ohnmacht der Institutionen*. Potsdam: Verlag für Berlin und Brandenburg, S. 189-207.

RECHTSQUELLENVERZEICHNIS

- BVerfGE (2017). Bundesverfassungsgerichtsentscheidung, Beschluss des Ersten Senats vom 10. Oktober 2017 – 1BvR2019/16 – Rn. (1-69), http://www.bverfg.de/e/rs20171010_1bvr201916.html
- JArbSchG (2017). *Jugendarbeitsschutzgesetz* vom 09.08.1960 (BGBl. I S. 665) mit allen späteren Änderungen einschließlich der Änderung vom 10.03.2017, in: BGBl. I S. 965
- JGG (2019). *Jugendgerichtsgesetz* vom 16.02.1923 (RGBl. I S. 135) mit allen späteren Änderungen einschließlich der Änderung vom 09.06.2019, in: BGBl. I S. 3427.
- SGB VIII (2019). *Achtes Buch Sozialgesetzbuch* vom 26.06.1990 (BGBl. I S. 1163) mit allen späteren Änderungen einschließlich der Änderung vom 04.08.2019, in: BGBl. I S. 2022.

ANHANG

Anhang A: Allgemeine Risikobereitschaft und Normakzeptanz der Jugendlichen im Vergleich der Erhebungszeitpunkte t1 bis t3, differenziert nach Risikogruppen.

Jugendliche				
		Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko
Allgemeine Risikobereitschaft	t1	4,3	4,0	3,8
	t2	4,1	3,7	3,6
	t3	4,1	3,8	3,4
Allgemeine Akzeptanz von Normen und Regeln im Leben	t1	3,6	3,8	4,0
	t2	3,7	3,9	4,1
	t3	3,4	4,0	4,2
Regeln als Einschränkung der Individualität	t1	3,0	2,8	2,4
	t2	2,9	2,9	2,3
	t3	3,1	2,6	2,2

Anhang B: Verkehrsbezogene Normakzeptanz der Jugendlichen im Vergleich der Erhebungszeitpunkte t1 bis t3, differenziert nach Risikogruppen.

Jugendliche				
		Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko
Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr	t1	4,3	4,3	4,6
	t2	4,3	4,5	4,7
	t3	4,1	4,7	4,8
Ablehnung von Verkehrsregeln	t1	3,3	3,2	2,5
	t2	3,0	3,0	2,5
	t3	3,2	2,8	2,4
Positive Bewertung konkreter Verkehrsregeln	t1	3,5	3,6	3,6
	t2	3,5	3,6	3,7
	t3	3,5	3,5	3,7
Akzeptanz spezifischer Verkehrsregeln	t1	3,3	3,4	3,6
	t2	3,4	3,4	3,8
	t3	3,4	3,5	4,0

Anhang C: Personale Merkmale der Jugendlichen im Vergleich der Erhebungszeitpunkte t1 bis t3, differenziert nach Risikogruppen.

Jugendliche				
		Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko
Maskulinität	t1	3,8	3,6	3,6
	t2	3,8	3,8	3,5
	t3	3,8	3,6	3,4
Neurotizismus	t1	2,9	3,0	3,1
	t2	2,6	2,7	3,0
	t3	2,8	2,6	3,0
Innere Gewaltbereitschaft	t1	2,9	2,8	2,3
	t2	2,9	2,7	2,1
	t3	3,3	2,5	1,9

Anhang D: Entwicklung der Fahr- und fahrzeugbezogenen Einstellungen im Vergleich der Erhebungszeitpunkte t1 bis t3, differenziert nach den Risikogruppen.

Risikogruppen der Jugendlichen				
		Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko
Sicherheit	t1	4,0	4,4	4,5
	t2	4,1	4,3	4,5
	t3	4,0	4,3	4,6
Fahrspaß & Identitätsausdruck	t1	3,9	3,5	2,9
	t2	3,7	3,6	2,9
	t3	3,8	3,6	2,7
Zweckorientierung	t1	3,0	3,3	3,4
	t2	3,3	3,3	3,5
	t3	3,5	3,3	3,6
Qualitätsansprüche	t1	4,1	4,3	4,0
	t2	4,2	4,1	4,1
	t3	4,0	4,1	4,0
Komfort	t1	4,3	4,2	3,9
	t2	4,2	4,0	3,9
	t3	4,1	4,2	3,8
Unabhängigkeit	t1	4,2	4,4	4,3
	t2	4,4	4,4	4,4
	t3	4,2	4,6	4,5
Belastbarkeit des Fahrzeugs	t1	3,4	3,5	3,1
	t2	3,7	3,4	3,2
	t3	3,7	3,7	3,5
Konventionsorientierung	t1	3,3	3,1	2,5
	t2	3,3	3,0	2,5
	t3	3,4	3,2	2,3

Anhang E: Elternorientierung der Jugendlichen zu den Erhebungszeitpunkten t1 bis t3, Gesamt und differenziert nach den Risikogruppen. Skalenmittelwerte.

Risikogruppen der Jugendlichen				
		Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko
Elternorientierung	t1	3,8	3,7	3,7
	t2	3,4	3,7	3,7
	t3	3,6	3,8	3,8

Anhang F: Peerorientierung der Jugendlichen zu den Erhebungszeitpunkten t1 bis t3, Gesamt und differenziert nach den Risikogruppen. Skalenmittelwerte

Risikogruppen der Jugendlichen				
		Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko
Peerorientierung	t1	3,5	3,5	3,4
	t2	3,6	3,6	3,5
	t3	3,6	3,6	3,5

Anhang G: Autoorientierung des Peers aus Sicht der Jugendlichen zu den Erhebungszeitpunkten t1 bis t3, Gesamt und differenziert nach den Risikogruppen. Skalenmittelwerte.

Risikogruppen der Jugendlichen				
		Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko
Autoorientierung des Peers	t1	2,2	1,8	1,5
	t2	2,2	1,8	1,5
	t3	2,7	2,3	1,9

Anhang H: Lebensweltthemen der Jugendlichen zu den Erhebungszeitpunkten t1 bis t3, Gesamt und differenziert nach den Risikogruppen. Skalenmittelwerte.

Jugendliche				
		Potenziell hohes Risiko	Potenziell mittleres Risiko	Potenziell geringes Risiko
Konsumgüterorientierung	t1	2,5	2,0	1,6
	t2	2,2	2,0	1,4
	t3	2,3	2,0	1,3
Interessante Persönlichkeit	t1	3,0	3,1	2,8
	t2	3,0	3,0	2,5
	t3	3,1	3,2	2,5
Intellektuelle Orientierung	t1	1,7	1,6	1,4
	t2	1,7	1,6	1,5
		2,2	1,8	1,7

Herausgegeben von:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin

T +49(0)30 22 66 771-0
F +49(0)30 22 66 771-29
E info@dvr.de

www.dvr.de

Autorinnen und Autoren:

Polizeidirektor Heinz Albert Stumpfen,
Deutsche Hochschule der Polizei, Verkehrswissenschaft & Verkehrspsychologie

Prof. Dr. phil. Birgitt Erdwien,
Erdwien Consulting und Europäische Fernhochschule Hamburg GmbH

Univ. Prof. Dr. Christine Sutter,
Deutsche Hochschule der Polizei, Verkehrswissenschaft & Verkehrspsychologie

Betreuung:

Kay Schulte,
DVR, Referatsleiter Unfallprävention Wege und Dienstwege

Hendrik Pistor, †
DVR, Referatsleiter Junge Kraftfahrer

Redaktion und Gestaltung:

Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)
www.vkm-dvr.de

Titelfoto:

travnikovstudio - stock.adobe.com

Druckerei:

SAXOPRINT GmbH
Enderstraße 92c
01277 Dresden

© 2022 DVR

ISSN (Print) 2626-9287
ISSN (Online) 2626-9295