



Verkehrs- und fahrzeugbezogene Einstellungen von jungen Menschen im Übergang in die Automobilität



„Längsschnittliche Analyse der Wege in die Automobilität“
(LAWIDA)

Essen, 09. November 2017



Agenda

- Ziel der Untersuchung
- Forschungsdesign und Stichprobenbeschreibung
- Zusammensetzung der Risikogruppen
- Ergebnisse der Risikogruppenauswertung
- Entwicklungsverlauf der Risikogruppen
- Fazit & Diskussion



Ziel der Untersuchung

1. Einstellungsmuster, die auf ein erhöhtes verkehrsbezogenes Risikopotenzial hindeuten?
2. Einstellungsmuster im Zeitverlauf stabil?



Arbeitshypothesen

- verkehrs- und fahrzeugbezogene Einstellungen konsolidieren sich lange vor dem Eintritt in die Automobilität
- risikoreiche verkehrsbezogene Einstellungen werden sozial vermittelt
- Intrafamiliäre Transfereffekte beeinflussen Risikoeinstellungen



Forschungsdesign

- Befragung von Jugendlichen im Alter von 13 bis 17 Jahren (viermal im Jahresabstand)
- Befragung der Eltern
- Befragung der Peers
- Zusätzliche Erhebung von personalen und soziodemografischen Merkmalen sowie Stand der Bearbeitung von Entwicklungsaufgaben als psychosozialer Reifeindikator



Stichprobenbeschreibung*

	Erhebungszeitpunkt			
	t ₁ (2009)	t ₂ (2010)	t ₃ (2011)	t ₄ (2012)
Jugendliche	1.243	1.174	1.027	696
Mütter	571	801	703	378
Väter	226	520	577	254

total: 8.170 Fragebögen

* Alle Befragungen, inkl. Dropouts und nicht längsschnitt-verwertbare Fragebögen₆



Stichprobenbeschreibung

	Erhebungszeitpunkt			
	t_1	t_2	t_3	t_4
Stichprobenumfang	1.179	627	367	114
% von t_1 -Stichprobe	---	53.2%	31.1%	9.7%
Mädchen	606	342	221	84
Jungen	573	286	146	30



Risikogruppen

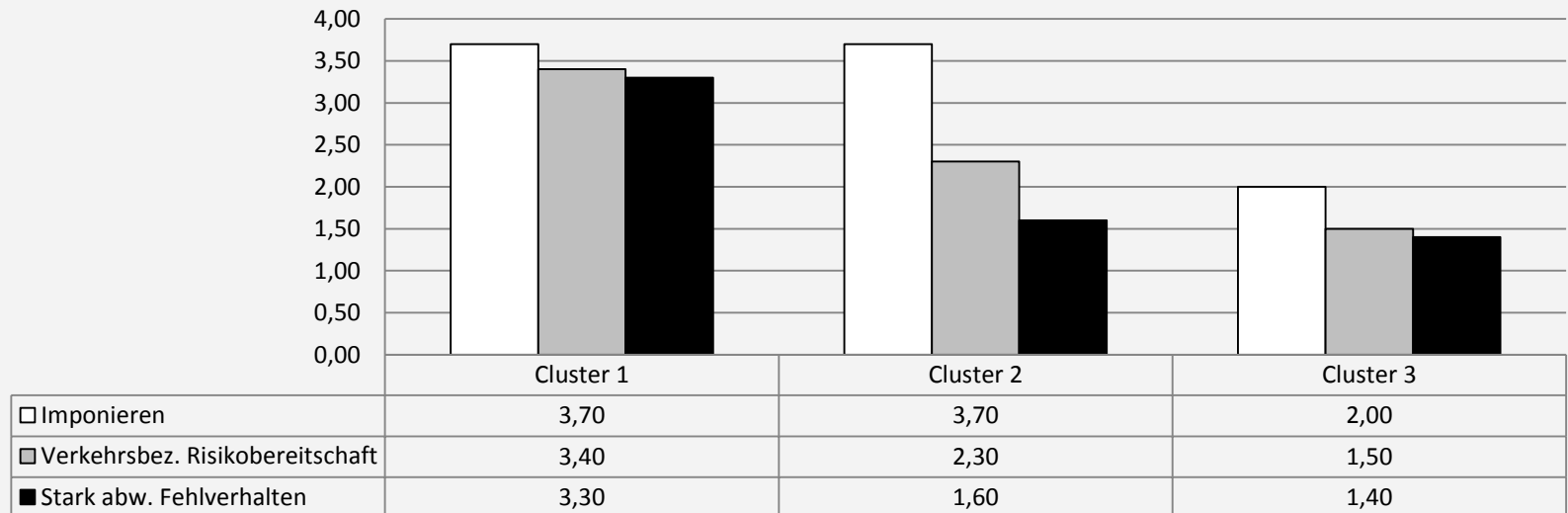
- Clusteranalyse zur Bildung der Risiko-Gruppen in t_1 nach drei Skalen
 - „Imponieren“
 - „Verkehrsbezogene Riskobereitschaft“
 - „Bereitschaft zu stark normativ abweichenden Fahreinstellungen mit hoher Sicherheitsgefährdung“
(im folgenden: stark abw. Fehlverhalten)



Risikogruppen

- Clusteranalyse zur Bildung der Risiko-Gruppen t_1

Skalenmittelwerte der drei Risikogruppen in t_1





Befragungszeitpunkt t1

Es wird sehr deutlich, dass das **faktische Alter kaum geeignet** ist, die unterschiedlichen **Risikoausprägungen** bei den Jugendlichen **zu erklären**.

Zwar können zuweilen auf der Ebene einzelner Skalen signifikante Altersunterschiede dargestellt werden; dies gilt jedoch nicht bzw. nur außerordentlich begrenzt für die erhobenen Risikovariablen.



Befragungszeitpunkt t1

Bei der verkehrsbezogenen Risikoaffinität von Jugendlichen werden vielmehr andere, vor allem **entwicklungsbezogene** und **personale Variablen** wirksam, die geeignet sind, die Ausprägung potenzieller **Risikobereitschaft** zu **erklären**.



EXKURS Entwicklungsaufgaben

(Havighurst 1982, Kolip 1995, Hurrelmann 2005)

- Aufbau neuer und reifer Beziehungen zu Gleichaltrigen
- Erwerb emotionaler Unabhängigkeit von den Eltern
- Erwerb der Geschlechterrolle
- Akzeptieren der eigenen körperlichen Erscheinung
- Vorbereitung auf die Heirat und Familienleben
- Vorbereitung auf die berufliche Karriere
- Erwerb des Normen- und Wertesystems
- Erwerb eines sozial verantwortlichen Verhaltens



Entwicklungsverlauf der Risikogruppen



Hoch-Risiko-Gruppe

	Zeitpunkt/ -spanne			
	t_1	t_1-t_2	$t_1-t_2-t_3$	$t_1-t_2-t_3-t_4$
Gesamtstichprobe	1179	627	367	114
potenziell hohes Risiko	227 (19.3 %)	107 (17.1 %)	35 (9.5 %)	9 (7.9 %)
davon Mädchen	59 (26.0 %)	31 (29.0 %)	8 (22.9 %)	3 (33.3 %)
davon Jungen	168 (74.0 %)	76 (71.0 %)	27 (77.1 %)	6 (66.6 %)
... davon „Stabile“	---	41 (38.3 %)	9 (25.7 %)	3 (33.3 %)



Mittel-Risiko-Gruppe

	Zeitpunkt/ -spanne			
	t_1	t_1-t_2	$t_1-t_2-t_3$	$t_1-t_2-t_3-t_4$
Gesamtstichprobe	1179	627	367	114
potenziell mittleres Risiko	428 (36.3 %)	126 (20.1 %)	82 (22.3 %)	47 (41.2 %)
davon Mädchen	188 (43.9 %)	51 (40.5 %)	32 (39.0 %)	27 (57.4 %)
davon Jungen	240 (56.1 %)	75 (59.5 %)	50 (61.0 %)	20 (42.6 %)
... davon „Stabile“	---	73 (57.9 %)	19 (23.2 %)	7 (14.9 %)



Gering-Risiko-Gruppe

	Zeitpunkt/ -spanne			
	t_1	t_1-t_2	$t_1-t_2-t_3$	$t_1-t_2-t_3-t_4$
Gesamtstichprobe	1179	627	367	114
potenziell geringes Risiko	422 (35.8 %)	364 (58.1 %)	223 (60.8 %)	45 (39.5 %)
davon Mädchen	282 (66.8 %)	248 (68.1 %)	164 (73.5 %)	42 (93.3 %)
davon Jungen	140 (33.2 %)	116 (31.9 %)	59 (26.5 %)	3 (6.7 %)
... davon „Stabile“	---	207 (56.9 %)	117 (52.5 %)	32 (71.1 %)



Die drei clusterbildenden Skalen

„Imponieren“

„Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“

„Bereitschaft zu stark normativ abweichendem Fehlverhalten“

Personelle und personenbezogene Einstellungen der Risikogruppen

„Maskulinität“

„Gewissenhaftigkeit“

„Verträglichkeit“

„Innere Gewaltbereitschaft“

Eltern- und Peerorientierung der Risikogruppen

„Elternorientierung“

„Peerorientierung“

„Autoorientierung des Peers“

Allgemeines Risikoverhalten und Regelakzeptanz der Risikogruppen

„Allgemeine Risikobereitschaft“

„Allgemeine Akzeptanz von Normen und Regeln im Leben“

„Regeln als Einschränkung der Individualität“



Verkehrsbezogene Risikoakzeptanz und –bewertung

- „Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr“
- „Negativbewertung von Verkehrsregeln“
- „Positivbewertung konkreter Regeln“

Fahr- und fahrzeugbezogene Einstellungen der Risikogruppen

- „Sicherheit“
- „Fahrspaß & Identitätsausdruck“

Funktion und Relevanz des Führerscheins

- „Statusgewinn durch den Führerschein“
- „Unabhängigkeit durch den Führerschein“
- „Wichtigkeit und Notwendigkeit des Führerscheins“



Jugendliche mit hohem Risikopotenzial

- Stark normativ abweichendes Fehlverhalten
- Innere Gewaltbereitschaft
- Regeln als Einschränkung der Individualität

- Verkehrsbezogene Risikobereitschaft
- Neurotizismus
- Verträglichkeit
- Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr
- Positivbewertung spezifischer Verkehrsregeln

- Imponieren
- Maskulinität
- Gewissenhaftigkeit
- Allgemeine Risikobereitschaft
- Akzeptanz von Normen und Regeln
- Negativbewertung von Verkehrsregeln



Jugendliche mit stabil hohem Risikopotenzial

→ **Neurotizismus**
→ Regeln als **Einschränkung der Individualität**

→ **Innere Gewaltbereitschaft**
→ **Allgemeine Risikobereitschaft**
→ **Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr**

→ **Imponieren** → **Maskulinität**
→ **Verkehrsbezogene Risikobereitschaft**
→ **Stark normativ abweichendes Fehlverhalten**
→ **Gewissenhaftigkeit** → **Verträglichkeit**
→ **Akzeptanz von Normen und Regeln**
→ **Negativbewertung von Verkehrsregeln**
→ **Positivbewertung spezifischer Verkehrsregeln**



Jugendliche mit mittlerem Risikopotenzial

→ Maskulinität

→ Verträglichkeit

→ Positivbewertung spezifischer
Verkehrsregeln

- Imponieren → Neurotizismus
- Verkehrsbezogene Risikobereitschaft
- Stark normativ abweichendes Fehlverhalten
- Gewissenhaftigkeit → Innere Gewaltbereitschaft
 - Allgemeine Risikobereitschaft
- Allgemeine Akzeptanz von Normen und Regeln
 - Regeln als Einschränkung der Individualität
 - Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr
 - Negativbewertung von Verkehrsregeln



Jugendliche mit stabil mittlerem Risikopotenzial

- Maskulinität
- Verträglichkeit
- Innere Gewaltbereitschaft
- Regeln als Einschränkung der Individualität
- Positivbewertung spezifischer Verkehrsregeln

- Imponieren
- Allgemeine Risikobereitschaft

- Verkehrsbezogene Risikobereitschaft
- Stark normativ abweichendes Fehlverhalten mit hoher Sicherheitsgefährdung
- Neurotizismus → Gewissenhaftigkeit
- Akzeptanz von Normen und Regeln
- Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr
- Negativbewertung von Verkehrsregeln

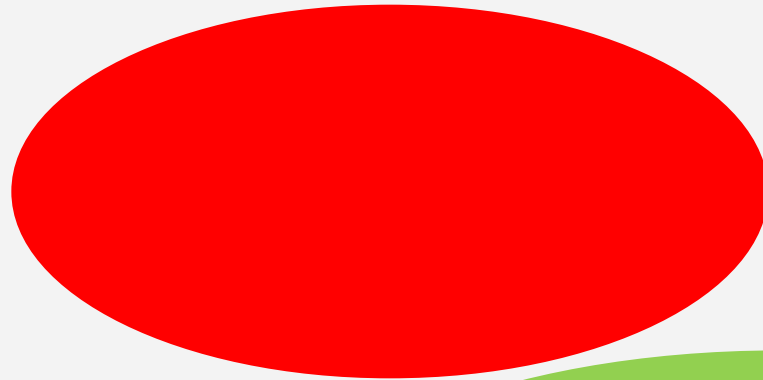


Jugendliche mit geringem Risikopotenzial

- Imponieren
- Maskulinität
- Verkehrsbezogene Risikobereitschaft
- Stark normativ abweichendes Fehlverhalten
- Neurotizismus
- Gewissenhaftigkeit
- Verträglichkeit
- Innere Gewaltbereitschaft
- Allgemeine Risikobereitschaft
- Allgemeine Akzeptanz von Normen und Regeln
- Regeln als Einschränkung der Individualität
- Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr
- Negativbewertung von Verkehrsregeln
- Positivbewertung spezifischer Verkehrsregeln



Jugendliche mit stabil geringem Risikopotenzial



- Verkehrsbezogene Risikobereitschaft
 - Regeln als Einschränkung der Individualität
- Negativbewertung von Verkehrsregeln
 - Positivbewertung spezifischer Verkehrsregeln

- Imponieren → Maskulinität
- Stark normativ abweichendes Fehlverhalten
 - Neurotizismus → Gewissenhaftigkeit
- Verträglichkeit → Innere Gewaltbereitschaft
 - Allgemeine Risikobereitschaft
 - Akzeptanz von Normen und Regeln
 - Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr



Fazit & Diskussion



Bestätigung der Annahmen

1. Einstellungsmuster, die auf ein erhöhtes verkehrsbezogenes Risikopotenzial hindeuten



2. Einstellungsmuster im Zeitverlauf stabil





Geschlechter-Vergleich

- Jungen
 - Emotionalere Bindung
 - Höhere verkehrsbez. Risikobereitschaft
 - Höhere Maskulinwerte
 - Regeln werden als Einschränkung empfunden
- Mädchen
 - Praktischerer Zugang
 - Sozial verträglicher
 - Höhere Regelakzeptanz
 - Höheres Sicherheitsbedürfnis



Schlussfolgerungen

- Interventionsmaßnahmen bereits (weit?) vor dem Führerscheinerwerb
- Veränderungen der „Gruppenzugehörigkeit“ nachgewiesen
- können / sollen unterstützt werden
- Persönlichkeitsentwicklungsprozesse sind für verkehrspädagogische Ansätze besonders bedeutsam.



**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**

Ihre Fragen?