



Jung und urban

Sicherheit und Mobilität 18-24-Jähriger im motorisierten Straßenverkehr

Jung und urban

Sicherheit und Mobilität 18-24-Jähriger im motorisierten Straßenverkehr

*Studie im Auftrag der Unternehmenskommunikationen
der Allianz Deutschland AG, der Allianz Gruppe Österreich und der Allianz Suisse
und unter Mitwirkung der Gesellschaft für Konsumforschung GfK, Wien*

Jörg Kubitzki

AZT Automotive GmbH – Allianz Zentrum für Technik

**Allianz Deutschland AG, München
Oktober 2014**

**Die Allianz unterstützt die
UN Dekade für die Straßenverkehrssicherheit**



TIME FOR ACTION
DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020

Inhalt

5 Wohin steuert die Jugend von heute?

9 *mobil & sicher: Erfahrungen eines BF17 Fahrers*

11 Ausgangslage Verkehrssicherheit

11 *Verkehrsunfall Todesursache Nr. 1 junger Menschen in der Welt*

13 *Junge Menschen der EU sterben überproportional im Straßenverkehr ...*

13 *... doch ihre Verkehrssicherheit steigt*

14 *Exkurs – Risiken aus persönlicher Mobilität steigen weltweit*

15 Ausgangslage Personenverkehr

15 *Keine substantiellen Brüche sondern Anstieg der Pkw-Verkehrsleistung der Gesamtbevölkerung*

17 *Stagnation oder geringer Rückgang der Kraftfahrzeug-Wege der Gesamtbevölkerung*

18 Der Personenverkehr junger Menschen

18 *Mehr Thesen als Daten*

18 *Pkw-Verkehrsleistung und -Wege junger Menschen*

20 *Modal Split – Pkw-Wege der Jugend sanken in den Nuller-Jahren*

21 *Der Modal Split junger Menschen*

22 *Die Zukunftsperspektive – junge Menschen sehen sich automobiler*

22 *Wegesubstitution durch Internet, Handy und Smartphone nicht deutlich*

25 *Kulturwandel in der Autobenutzung?*

28 Bezugsgrößen im Wandel

28 *Bevölkerung und Prognose – deutlich weniger Junge in 2030*

29 *„Bildungsexplosion“? – Die Akademisierung junger Menschen*

30 *Urbanisierung junger Menschen*

37 *Wohnortgröße ohne Bedeutung für die Pkw-Verfügbarkeit*

38 *Pkw-Besitz und -Nutzung und Wohnortgröße*

41 *Die Fahrerlaubnis Klasse B – Stagnation, Rückgang, Sättigung?*

44 *Sinkender Anteil junger, steigender Anteil älterer Führerscheinneulinge*

45 *Mehr oder weniger Junge, die den Führerschein machen?*

45 *Pkw-Besitz und -Verfügbarkeit*

49 *Die Bedeutung der Haushaltsgröße*

49 *Pkw-Besitz und -Verfügbarkeit nach AZT/GfK Erhebung*

50 *Pkw-Besitz und die ökonomische Situation der Haushalte*

51 *Käuferalter in Deutschland im Verlauf*

51 *Alter der Fahrzeuge junger Menschen*

55 *Ein Einblick vorab: Das Fahrzeugalter im Unfallgeschehen*

56 *Alte Autos – Junge Fahrer*

58 *Pkw-Fahrleistung*

59 *Arbeitslosigkeit und Armut – Probleme der Jugend in Europa*

63 *Fazit – Bezugsgrößen im strukturellen Wandel*

64 *Mobilität im kulturellen Wandel?*

67 Die Haltung junger Menschen zum Automobil

67 *Ist die Jugend heute weniger ›autoaffin‹?*

67 *Theorie-Defizit*

68 *Ist der Autobesitz noch zeitgemäß?*

70 *AZT/GfK Befragung: Führerschein und Pkw später als die Eltern erworben?*

- 71 *Pkw-Verzicht oder der Verzicht auf den Einsatz folgt praktischen Erwägungen*
- 71 *Umweltgedanken spielen in der Mobilitätsgestaltung eine geringere Rolle*
- 73 *Elektromobilität nicht um jeden Preis – Potential für Car-Sharing*
- 74 *Hohe emotionale Verbundenheit der Jugend zum Automobil*
- 74 *Emotionale Zustimmung zum Automobil weit höher als die rationale*
- 75 *Emotionale Bewertung des Autofahrens weit positiver als die rationale*
- 76 *Einstellungen, Wissen, Interessen – Weichensteller für die Sicherheit*
- 76 *Kein Versehen: Fahrer planen ihre Geschwindigkeit*
- 77 *Wie sehen junge Menschen die Geschwindigkeitsgefahr?*
- 78 *Junge Menschen unterschätzen die Gefahr für Fußgänger*
- 80 *Fahrstil und Freizeitstil – 40 Prozent der Jugend fährt sportlich-offensiv*

81 Unfälle junger Verkehrsteilnehmer

- 81 *Verkehrssicherheit ist ein politisches, kein statistisches Problem*
- 82 *Das allgemeine Unfallagebild*
- 82 *Weniger verunglückte 18-24-Jährige Straßenverkehrsteilnehmer*
- 83 *Getötetenrate junger Pkw-Fahrer sinkt bevölkerungs- und auch fahrerscheinbezogen*
- 84 *Junge Fahranfänger gefährdetste und gefährdendste Altersgruppe*
- 85 *8 Prozent aller Führerscheine – 22 Prozent aller Unfallverursacher*
- 85 *Junge Unfallopfer nach Art der Verkehrsteilnahme*
- 87 *Junge Fahrer: Im Pkw am gefährdetsten*
- 88 *Unfälle junger Fahrer nach Ortslage*
- 88 *Zu hohe Landstraßen-Geschwindigkeit bei Fahranfängern häufiger*
- 90 *Unfälle junger Fahrer nach Unfalltyp*
- 91 *»Fahrerunfälle sind Anfängerunfälle!«*
- 93 *Alleinunfälle*
- 96 *Unfälle junger Fahrer nach Lichtverhältnis und Uhrzeit – Gefahr bei Nacht*
- 98 *Men at risk – Unfälle junger Fahrer nach Geschlecht*
- 99 *Dauer der Fahrerlaubnis – Die Bedeutung des Führerscheinalters*
- 100 *Fehlverhaltensweisen und Unfallursachen junger Fahrer*
- 102 *Der Alkohol am Steuer ist: jung, männlich und nächtens*
- 105 *Ablenkung am Steuer*
- 108 *Großschäden durch junge Pkw-Fahrer – Eine Allianz Schadenanalyse*
- 109 *Junge Fahrer mit Pkw-Unfällen – Einige Ergebnisse der AZT/GfK-Befragung*
- 109 *Unfälle mit steigender Fahrpraxis – Anfänger fahren im ersten Jahr weniger*
- 110 *Firmenwagenfahrer mehr in Unfälle verwickelt*

111 Der junge Fahrer – einige theoretische Hintergründe

- 113 *Persönlichkeit und Sozialverhalten verkehrsauffälliger junger Fahrer*
- 114 *Zum Beispiel: Sensation Seeking und Risikowahl*
- 116 *Konkurrenzverhalten als Prädiktor für riskantes Fahren*
- 117 *Delikthistorie sagt unfallgeneigtes Verhalten junger Fahrer vorher*
- 117 *10-mal so viele Fahrerlaubnisentzüge bei jungen Männern als bei Frauen*
- 117 *Allianz: Ein Drittel der jungen Fahrer mit Verkehrsdelikten aktenkundig*
- 118 *Fazit – Keine Entwarnung im Unfallgeschehen junger Fahrer*
- 119 *AZT: Technische Verkehrssicherheitslösungen sind auch für junge Fahrer*

124 Repräsentativ-Befragung ›DACH 2014‹ Junge Menschen im Pkw-Verkehr

- 124 *Vorgehen*
- 124 *Fragenkatalog*
- 125 *Die Stichprobe*
- 125 *Ergebnisteil*

126 Jung und urban – Fazit

129 Literatur

133 Anhänge

163 Impressum

Wohin steuert die Jugend von heute?



Das Unfallgeschehen der jungen Autofahrer treibt die Politik unvermindert an. Gerade einen halben Prozentpunkt bestreiten Transportmittelunfälle an allen Todesursachen der Deutschen – annähernd ein Drittel sind es bei den verstorbenen 15- bis 24-Jährigen. Mit Eintritt in Volljährigkeit und Berufstätigkeit dominiert der motorisierte Individualverkehr und dominiert allem voran der selbstgefahrenen Pkw das Verkehrsgeschehen auf den Straßen der meisten Volkswirtschaften der OECD.

Und doch beschwören Feuilleton, Wirtschaft und Wissenschaft seit geraumer Zeit in seltener Einmütigkeit einen Wertewandel im Verhältnis der Jugend zum Automobil, wenn nicht zur Mobilität überhaupt. Schule, Mofa, Lehre, Lappen, erstes Auto, diese biografische Entwicklung schien Autohandel wie Versicherern gleichermaßen Jahrzehnte unumstößlich. Erweist sie sich heute – fünfzig Jahre nach Ludwig Erhards Politik des *Wohlstands für alle* – als bloßes Kohortenphänomen? Als Logik einer Generation weniger Jahrgangsklassen und deren Kinder, für die der eigene fahrbare Untersatz Symbol dafür war, dass man es 'geschäftlich' hatte? Oder lehren uns schlicht Finanzkrise und Globalisierung der Arbeitsmärkte die Bedeutung des Satzes *It's the economy, stupid* für unser Mobilitätsverhalten auf's Neue?

Sinkende Pkw-Verfügbarkeit und Autobesitz werden oft ins Feld geführt, um das Verhältnis der Jugend zum Kraftfahrzeug zu bestimmen; mit der Shell Studie Pkw-Szenarien bis 2030 stagniert die Motorisierungsrate junger Erwachsener längerfristig auf eher schwachem Niveau – freilich auch die aller Älteren.

Der Einbruch der internationalen Wirtschafts- und Mobilitätskennndaten in Nachfolge der Finanzkrise ist unstrittig. Doch bedeutet er eine nachhaltige Trendwende? Die Verlaufsanalysen *Transport* der OECD [1] sagen etwas Anderes. Die Rückgänge der Beförderungsleistungen des Jahres 2009 sind an vielen Stellen sogar bereits überwunden. Zwar ist seit der Jahrtausendwende ein abgeschwächtes Wachstum zu verzeichnen, aber hier nährt vor allem der stete Vergleich mit China und Indien den ungünstigen Eindruck. Ohnehin sollte in der Würdigung von Mobilität und Sicherheit der Verkehre das Augenmerk anderen Daten gelten. Sowohl die Entwicklung der Pro-Kopf-Einkommen, der (sozial- wie siedlungsstrukturell global sehr unterschiedlichen) Urbanisierung, der Bevölkerung und ihrer Altersstruktur als auch der daraus resultierenden Fahrzeugdichten sind für die Charakterisierung der individuellen Fortbewegung von zentraler Bedeutung. Ausstattungsquoten von Kraftfahrzeugen erklären sich demnach eher durch Sättigungseffekte in verdichteten Räumen nach Einkommenslage als durch kulturellen Umbruch, wie die OECD [1] deutlich macht.

Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs in Deutschland zeigt uns, dass die jährliche Beförderungsleistung von 2000 auf 2012 doppelt so stark wuchs als die Zahl der dabei beförderten Personen. Es fahren kaum mehr Menschen, doch sie fahren mehr [2]. Der Pkw-Anteil an den Personenkilometern lag im Jahr 2010 in Deutschland bei 80 Prozent (74 incl. Fuß-/Radverkehr), in Österreich bei 75 Prozent (73 incl. Fuß-/Radverkehr), in der Schweiz bei 70 Prozent (65 incl. Fuß-/Radverkehr). Ein weiteres zeigen die Zahlen: Im langjährigen Verlauf erweist sich das Verhältnis von motorisiertem Individual- zu Gesamtverkehr sehr konstant [1-5] und die jüngst vorgestellte Verkehrsprognose 2030 der deutschen Bundesregierung [30] sieht nur für den motorisierten Individualverkehr einen erkennbaren Zuwachs im Modal Split voraus. Und so lässt auch die in dieser Studie zu Sicherheit und Mobilität 18-24-jähriger Verkehrsteilnehmer vorgestellte Repräsentativ-Befragung in Deutschland, Österreich und der Schweiz eines deutlich werden: Der Pkw ist nach wie vor das Verkehrsmittel der Wahl junger Menschen, auch wenn die wenigen verfügbaren Zahlen darauf deuten, dass die Nutzung im langjährigen Verlauf eingebüßt hat.

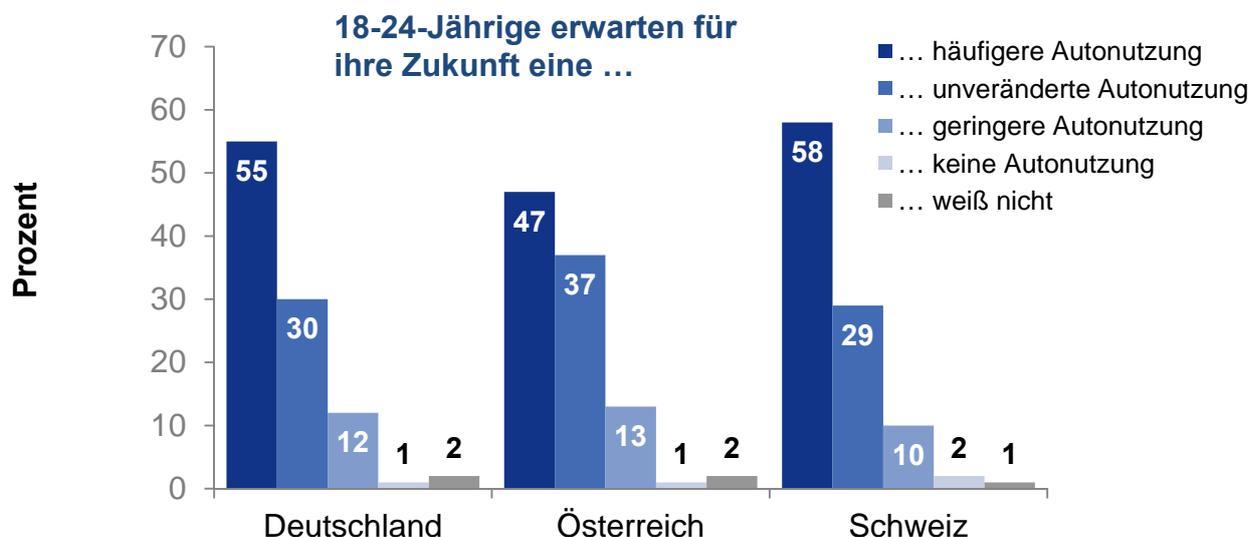


Bild 1: Erwartete Veränderung der eigenen Autonutzung innerhalb der nächsten zehn Jahre bei 18-24-Jährigen (Grafik AZT, Quelle AZT/GfK)

Deren Beziehung zum Auto ist positiv und durchaus emotional, doch ökonomische Kriterien und Maßstäbe dominieren vor allem Anderen den faktischen Umgang mit diesem Verkehrsmittel. Finanzielle Gründe erklären zum größten Teil den Nichtbesitz eines eigenen Pkws, nur drei Prozent der 18-24-jährigen Führerscheinbesitzer in Deutschland ohne eigenen Wagen wollen sich auch in Zukunft (10-Jahres-Perspektive) kein eigenes Auto anschaffen, in Österreich fünf und in der Schweiz sieben Prozent. Nur ein Prozent dieser Altersgruppe in Deutschland und Österreich, mit oder ohne Führerschein, will auch in Zukunft nicht Auto fahren, in der Schweiz zwei Prozent (Bild 1). Von den jungen Menschen mit Führerschein und Möglichkeit ein Auto zu nutzen, war der Pkw das Mittel, das innerhalb des letzten Zeitjahres von allen Arten der Verkehrsteilnahme am ehesten häufiger benutzt (vgl. Kapitel Repräsentativ-Befragung DACH 2014).

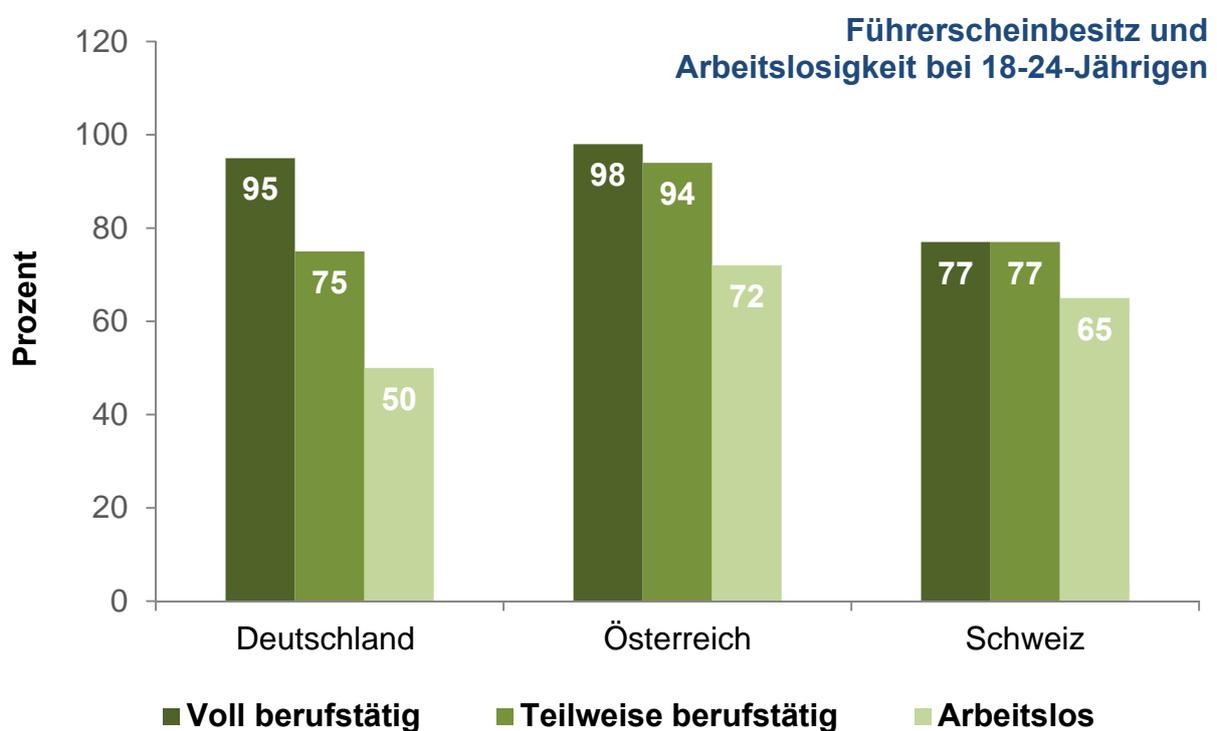


Bild 2: Führerscheinbesitz (Klasse B allein) nach Erwerbstätigkeitsstatus bei 18-24-Jährigen (Grafik AZT, Quelle AZT/GfK)

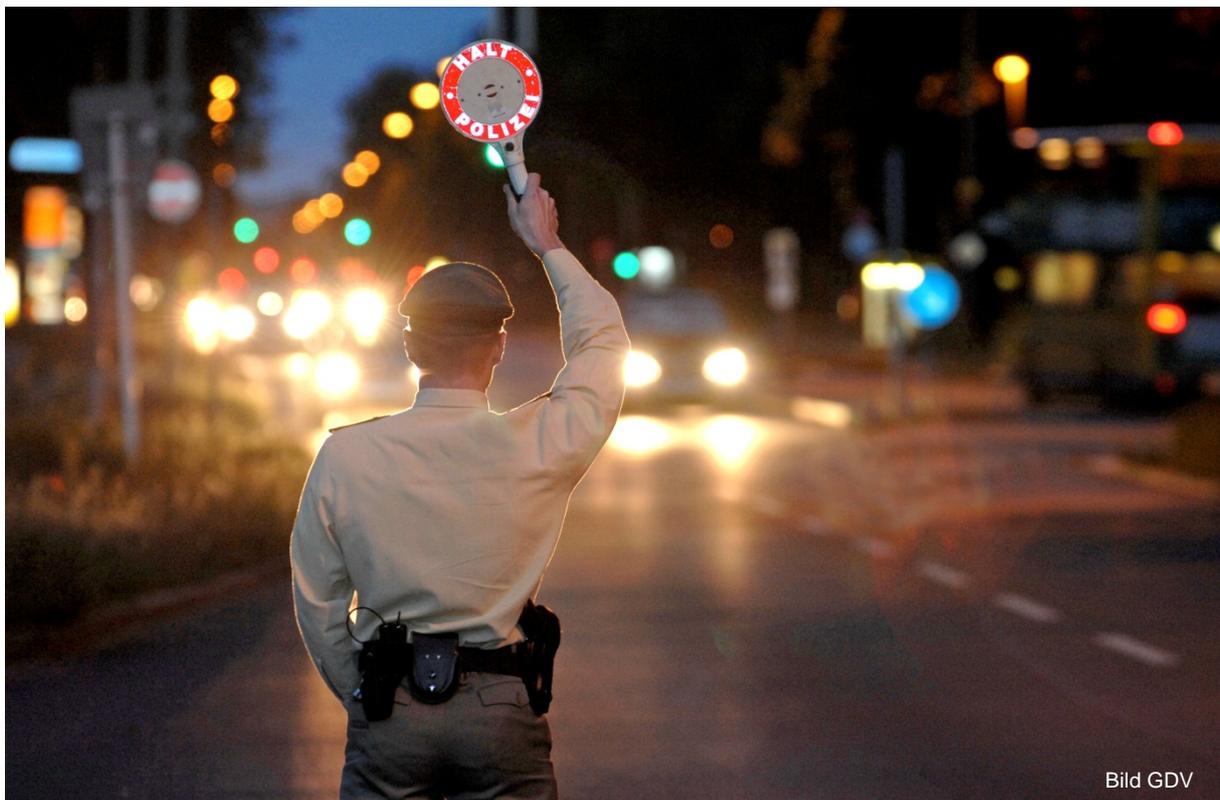
Weniger deutlich dagegen wird das konkrete Nutzerprofil im sozialen und biographischen Kontext kommender Kohorten vorhersehbar sein – so sehr die anglo-amerikanische Mode auch bestrebt ist, Jahrgänge unter gesellschaftliche Leitmotive zu stellen. Dabei greift der zurzeit gängige Begriff von der Multimodalität in der Verkehrsmittelwahl durchaus zu kurz. Denn inter- und intraindividuelle Schwankungen in Verhalten, Erleben, Einstellung und der momentanen sozialen Lage nachwachsender Generationen nehmen grundsätzlich zu, wie die Demoskopien beobachten.

So zeigt der Blick auf die internationale Lage vor allem: Unfall-, Verkehrssicherheits- und Mobilitätsforschung werden sich mehr als bisher der Abhängigkeit ihres Betrachtungsgegenstands von volkswirtschaftlichen Bedingungen und politischem Tun gewahr sein müssen. Transportunfälle sind immer auch ein Armutrisiko, das zeigen

WHO und Weltbank unmissverständlich; auch der Führerscheinbesitz selbst hängt von der sozialen Situation ab. Die Erhebung des AZT mit der GfK Wien unterstreicht das anhand der aktuellen Ausstattungsquoten in Abhängigkeit vom Erwerbsstatus (Bild 2) eindrücklich. Auf die Bedeutung der wirtschaftlichen und strukturellen Bedingung der Jugend für ihre Automobilität wird diese Studie noch näher eingehen.

Schließlich die Sicherheit junger Verkehrsteilnehmer und das Schadengeschehen junger Führerscheineulinge. Die Phänomene des Jugendlichkeits- und Anfänger- risikos sind international sehr gut beschrieben, ebenso die Faktoren hoher Unfall- wahrscheinlichkeit. Entdeckte nächtliche Alkoholfahrten häufen sich in jungen Alters- klassen von Motorlenkern, eine zeitliche Ausweitung der Null-Promille-Regel für Fahrenanfänger in den ersten zwei Führerscheinjahren sehen viele Verkehrsexperten für lange zwingend geboten. Hohe Technikaufgeschlossenheit und Kommunikations- freude lassen junge Fahrer in der Ablenkungsstatistik überproportional aufscheinen.

Risikofreudige Fahrenanfänger gelten gemeinhin als die Hauptopfer und Haupttäter im Verkehr. Nun liegt der Fall so einfach sicher wieder nicht. Hohes Unfallrisiko korre- liert mit defizitärem Verhalten einzelner ebenso wie mit defizitären Strukturen, ob in Legislative, auf Vollzugsebene oder der Gesellschaft selbst, wie der WHO Status Re- port Road Safety länderweit eindrücklich aufzeigt. Der politische Wille zu Verkehrs- sicherheit ist so unabdingbar wie deren Akzeptanz in der Gesellschaft. Nicht selten mangelt es schon an einer gemeinsamen ethischen Verständigung darüber, welcher Stellenwert Unfällen an Leib und Leben überhaupt beizumessen ist, darüber sollte keine Vision Zero hinwegtäuschen. Es geht um *Leitbilder der Verkehrssicherheit* – zugegeben schon als Begriff ein Reptil in Zeiten, in denen viele Unfallexperten über- zeugt sind, die Sicherheit der Verkehre vor allem durch Apps steigern zu können.



Aber Kinder und Jugendliche beziehen ihre Leitbilder einer mobilen und sicheren Verkehrswelt aus eben dem Kontext, in dem ihre Verkehrssozialisation tatsächlich stattfindet. Sozial bestärkt und emotional bestätigt werden sie dort im seltensten Fall durch eine Kultur der Normtreue und des menschlichen Respekts. Lassen wir den folgenden Erfahrungsbericht eines Führerscheineulings auf deutschen Straßen für sich sprechen, der im Wortlaut einer erst kürzlich erschienenen Ausgabe des deutschen DVW Verkehrswachtmagazins *mobil & sicher* entnommen ist.

»Auf der Autobahn wie wilde Pferde« • Erfahrungen eines BF17 Fahrers

„Wozu gibt es eigentlich Geschwindigkeitszeichen auf der Autobahn, wenn sich eh kaum einer daran hält“, das frage ich mich in letzter Zeit häufiger. Es ist Sonntagnachmittag und ich fahre auf der Mittelspur der A57 von Krefeld in Richtung Köln. Ich habe überholt und möchte wieder auf die linke Spur zurück, aber das ist nicht möglich. Die Autobahn ist gut gefüllt und es wird sehr schnell gefahren, einige Autos rasen mit schätzungsweise 180 bis 200 km/h auf der linken Spur an mir vorbei und nun werde ich sogar rechts überholt. Ich fahre 120 km/h wie es die Verkehrszeichen vorgeben. Hinter mir fährt ein Autofahrer sehr dicht auf und betätigt die Lichthupe. Meine Hände greifen das Lenkrad fester, sind etwas feucht und verkrampfen sich am Lenkrad. Ich versuche, ruhig und gelassen zu bleiben. Mein Vater, der neben mir sitzt, schüttelt den Kopf und meint: „Die Drängler und Lichthuper sollte man zur Kasse bitten! Wer in einer Tempo-30-Zone 7 km/h zu schnell ist, bekommt öfters ein Verwarnungsgeld von 15 Euro. Auf Autobahnbrücken sehe ich jedoch mal nie Radar!“

Auf Deutschlands Autobahnen macht sich die Polizei in der Tat sehr rar. Da wird oftmals gerast, dicht aufgefahren und gedrängelt; Polizeikontrollen gibt es fast keine. In den USA hingegen sieht man recht oft die Polizei auf den Highways; alle fahren angepasster und entspannter als in Deutschland.

Eine deutliche Zunahme von Todesopfern auf Autobahnen zeigt die Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes. Um 8,1 Prozent ist die Zahl der Todesopfer auf Deutschlands Autobahnen von Januar bis November 2013 gestiegen (von 358 im gleichen Zeitraum im Jahr 2012 auf jetzt 387). Vor allem hat es mehr Auffahrunfälle mit Todesopfern gegeben.

Es ist auffällig, dass Autofahrer mit bestimmten Automarken besonders schnell rasen und dicht auffahren. Und das stelle ich unbefangener fest als routinierte oder langjährige Autofahrer. Mit der Zeit wird der Mensch bekanntlich betriebsblind, gewöhnt sich an die Situation und sieht sie nicht mehr realistisch.

Seit Anfang Februar bin ich 17 Jahre alt und habe den Autoführerschein im Rahmen des Begleitenden Fahrens ab 17 (BF17). Die Führerscheinprüfung hatte ich schon zwei Wochen vor meinem Geburtstag bestanden, aber die Prüfbescheinigung (den Führerschein) gibt es erst exakt zum 17. Geburtstag. Da dieser aber auf einem Sonntag lag und ich danach noch eine Woche mit der Schule auf Klassenfahrt war, konnte es erst eine Woche später losgehen mit

dem Begleiteten Autofahren. Ich freute mich schon riesig auf das Fahren und hatte nur noch einen Gedanken im Kopf „Ich will fahren“. Dann war es endlich soweit und ich saß am Lenkrad und meine Mutter daneben als Beifahrerin.

Die erste Fahrt fand in der Ortschaft von der Schule nachhause statt. Genau halte ich mich an die Verkehrszeichen, Geschwindigkeitsvorgaben und Regeln wie ich es in der Fahrschule gelernt habe. Am Samstag habe ich dann die erste größere Autofahrt auf der Autobahn gemacht (250 Km) und gleich am Sonntag noch eine Tour von über 100 Km. Am darauffolgenden Sonntag dann die nächste größere Tour (250 km). Ich halte mich auch auf der Autobahn genau an die Verkehrszeichen und Geschwindigkeitsvorgaben. Die anderen Autofahrer fahren fast alle schneller, einige rasen und fahren dicht auf. Da fasst man sich an den Kopf und fragt sich, was das soll. Sind hier wilde Pferde unterwegs?

Zu hohe Geschwindigkeit stellt nach wie vor eine der Hauptunfallursachen dar. Dass die Gefahr eines tödlichen Unfalls durch Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit beziehungsweise einer nicht angepassten Geschwindigkeit auf Autobahnen und Landstraßen gleich hoch sei, meinen rund 38 Prozent der Autofahrer, so eine Befragung im Auftrag des Deutschen Verkehrssicherheitsrats. Schnelles Autofahren wird oft mit sportlichem Fahren entschuldigt. Die Gefahr einer nicht angepassten Geschwindigkeit wird häufig heruntergespielt. Schnelles Autofahren gilt wie Alkohol am Steuer oftmals als Kavaliersdelikt.

Der deutsche Autofahrer hält sich selbst für einen sehr guten Fahrer und ist auch oft belehrend. Wenn ich als Fahrradfahrer auf der falschen Fahrbahnseite fahre, da die Verkehrsinfrastruktur nur auf einer Seite einen Radweg hergibt oder um an eine Ampel zwecks sicherer Straßenüberquerung zu kommen, werde ich oft beschimpft und belehrt. Radfahrer werden schnell als Verkehrsrowdies abgekanzelt. Aber auf der Autobahn mutiert so mancher selber zum Verkehrsrowdy. Ein Vorbild für die Fahranfänger sind die meisten Autofahrer auf der Autobahn leider nicht.

Abdruck mit freundlicher
Genehmigung aus mobil & sicher 2/2014

Ausgangslage Verkehrssicherheit

Verkehrsunfall Todesursache Nr. 1 junger Menschen in der Welt

Mit überschlägig 31 Prozent – über 400.000 der ca. 1,3 Millionen Getöteten – stellen junge Menschen zwischen 15 und 29 Jahren fast ein Drittel aller Todesopfer im Straßenverkehr weltweit [6]. Jugendliche als auch junge Erwachsene sterben mit höherer Wahrscheinlichkeit bei Verkehrsunfällen als durch Gewaltdelikte, Kriegseinwirkung, Drogen, Selbstmord, Aids oder andere Krankheiten.

Dabei erweist sich der Anteil, den die Jugendlichen und jungen Erwachsenen an den Verkehrstopfern nehmen, von den Einkommensverhältnissen der jeweiligen Staaten relativ unbeeindruckt, im Gegensatz zur Situation der Sicherheit von Kindern, Senioren und 30- bis 44-Jährigen. Der Anteil der 15-29-Jährigen an allen Straßenverkehrstoten variiert zwischen den sogenannten Low-, Middle- und High Income Ländern der Erde (LIC, MIC, HIC gem. Weltbank-Klassifikation) zwischen überschlägig 31,5 (LIC) 32,0 (MIC) und 28,5 (HIC), Prozent, während der Gesamtanteil an der Weltbevölkerung mit 25,8 % nur gut ein Viertel beträgt, der aller 15-29-Jährigen aller reichen Länder (HIC) sogar nur 19,8 % (Bild 3). Auch für Jugendliche im Alter zwischen 10 und 19 Jahren stellt die Verunglückung im Straßenverkehr weltweit die häufigste Todesursache dar, vor Krankheit und Gewalt [7]. Eindrücklich weist die Rangliste der WHO auch hier die Vordringlichkeit der Verkehrssicherheit für die Weltgesundheit aus. Über 120.000 10-19-Jährige starben im Jahr 2012 auf den Straßen weltweit [8].

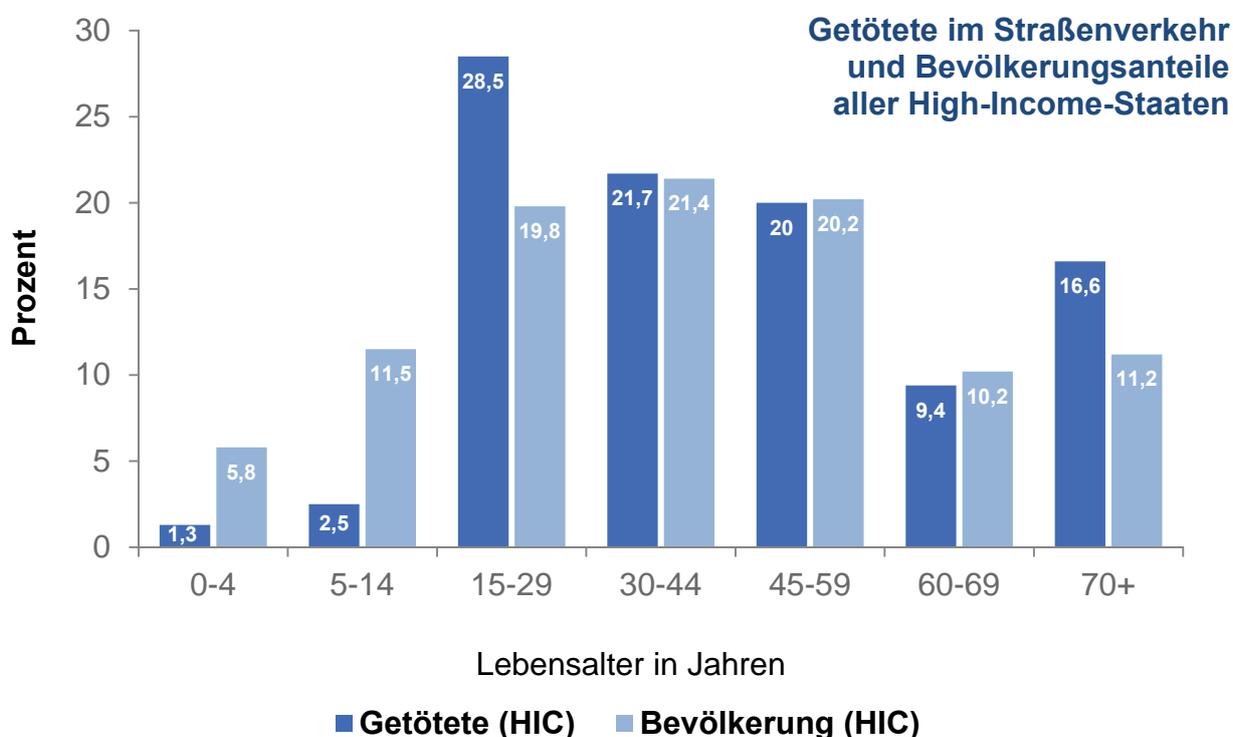


Bild 3: Getötete im Straßenverkehr und Bevölkerungsanteile aller High-Income-Staaten der Welt (s. Anh.1) im Jahr 2010 nach Alter (Grafik und Bevölkerungsberechnung AZT, Daten WHO, UN [6;9])

Für die Länder der WHO Region Europa (Anh. 2) mit 51 Prozent HIC-Staaten bietet sich kein günstigeres Bild. Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 5 und 29 Jahren sterben am häufigsten an Verletzungen durch Teilnahme am Straßenverkehr, gefolgt von selbstverursachten Verletzungen und Gewalttaten [10], (Bild 4).

Rang	0-4	5-14	15-29	30-44	45-69	70+	Total
1		Verkehrsunfall	Verkehrsunfall				
2			Selfinflicted injuries*				
3			Gewalt	Vergiftung			
4			Vergiftung	Verkehrsunfall			
5			HIV				
6							
7							
8	Verkehrsunfall			Gewalt			
9	HIV	Gewalt		HIV			
10					Vergiftung		
11	Vergiftung						
12	Feuer	Vergiftung	Krieg, Konflikt				
13		Sturz	Sturz				
14		Krieg, Konflikt	Drogen				Verkehrsunfall
15				Sturz			
16		Feuer		Drogen	Verkehrsunfall		Vergiftung
17	Gewalt					Sturz	
18							
19	Sturz			Feuer			
20				Alkohol			

Bild 4: Ausgewählte Todesursachen in Europa nach Alter (WHO Region Europa gemäß Anhang 2, Grafik AZT, Daten WHO [10], *incl. Suizid)

Junge Menschen der EU sterben überproportional im Straßenverkehr ...

Auch der Blick auf die Unfallzahlen in der Europäischen Union zeigt, dass die Gruppe der jungen Erwachsenen bevölkerungsbezogen überproportional im Straßenverkehr stirbt. Bild 5 gibt die Anteile der 18-24-Jährigen an allen Verkehrstoten der Länder (einschließlich Schweiz, Totalwert ohne Schweiz) wieder. Die Jungen scheinen demnach überschlägig fast doppelt so gefährdet, als ihrem Bevölkerungsanteil gemäß (vgl. auch Kapitel Unfälle junger Verkehrsteilnehmer).

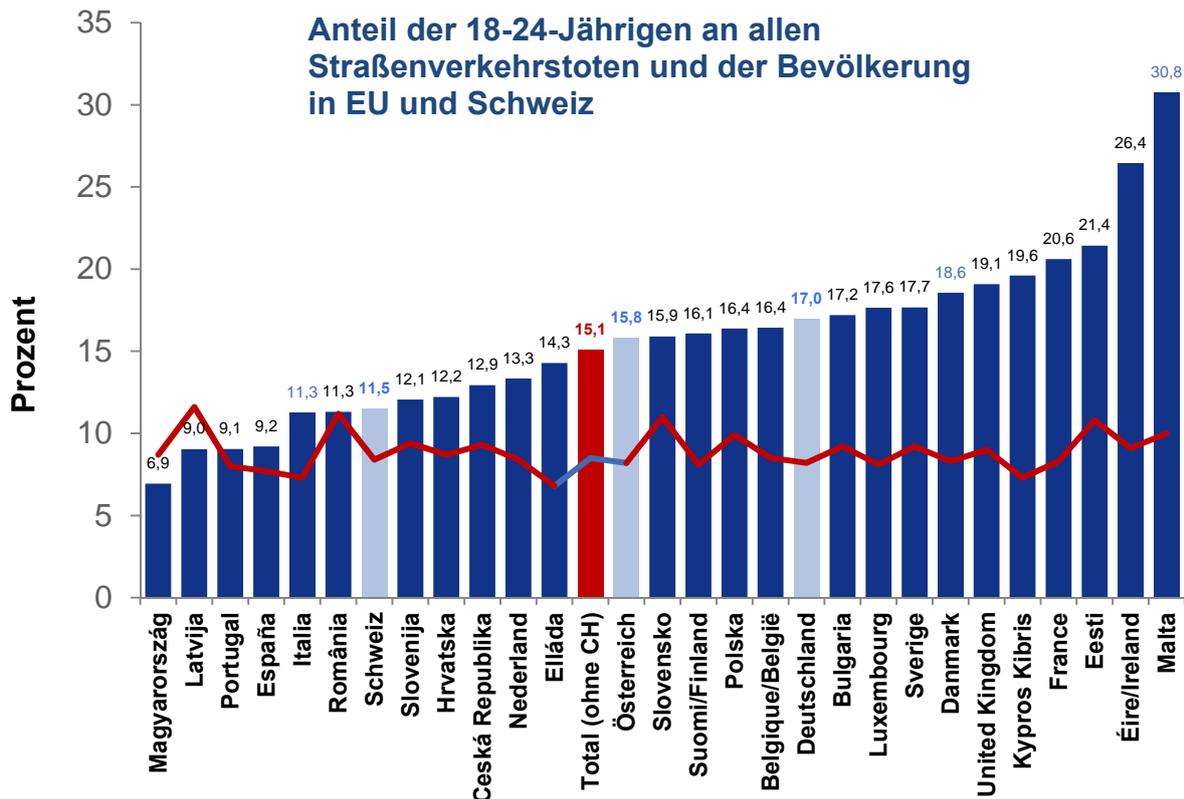


Bild 5: Anteil getöteter 18-24-Jähriger (alle Arten der Verkehrsteilnahme) an allen getöteten Straßenverkehrsteilnehmern (Balken) und der Bevölkerung (Linie) in der EU und der Schweiz in 2012 (Grafik und Berechnung AZT, Daten EU ERSO [13], Eurostat [14], bfu [21])¹

... doch ihre Verkehrssicherheit steigt

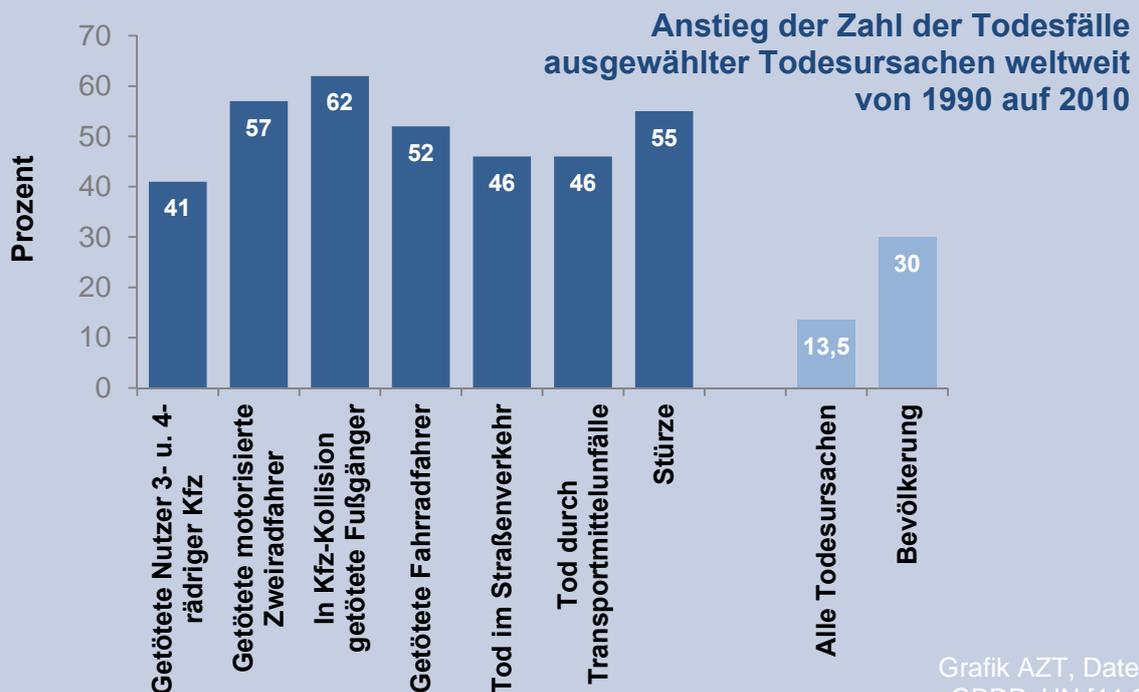
Bevölkerungsbezogen sterben 18-24-Jährige überproportional im Straßenverkehr. Zugleich aber zeigen die Zahlen der EU, dass sich ihre Sicherheit innerhalb der letzten Jahre besser entwickelt hat als die der Gesamtbevölkerung. Vom Jahr 2001 auf das Jahr 2010 sank die Zahl der getöteten jungen Menschen in der EU-20 (s. Anh. 3) um 49, die der Gesamtbevölkerung der gleichen 20 Länder nur um 43 Prozent [23]. Der Anteil der jungen Getöteten an allen Getöteten sank im gleichen Zeitraum in der EU-20 von knapp 19 auf 16 Prozent. Allerdings finden sich teilweise hohe länderspezifische Unterschiede.

¹ gem. ERSO Getötete Schweden, Slowenien, Malta, Irland: 2010; Slowakei, Griechenland, Belgien: 2011; Bulgarien, Estland: 2009; Bevölkerungsdaten 2009; Werte Total: EU ohne Schweiz

Exkurs – Risiken aus persönlicher Mobilität steigen weltweit

Junge Menschen beschreiben bevölkerungsbezogen die größte Gefährdungsgruppe, zugleich steigt das Verunglückungsrisiko der Altersgruppen im Gesamt, wenn auch nicht in allen Regionen der WHO gleichermaßen. Im Jahr 1990 betrug der Rang des Tods im Straßenverkehr weltweit Platz 10 aller Todesursachen, im Jahr 2010 bereits Platz 8 [11]; für das Jahr 2030 prognostiziert die WHO einen Anstieg auf Rangplatz 5. Nach absoluter Zahl weist die Gegenüberstellung der Todesursachen weltweit der Jahre 1990 und 2010 einen Anstieg der tödlichen Verunglückung im Straßenverkehr um 46 Prozent aus; der Anstieg der Zahl der tödlichen Transportunfälle über alle Transportmittel (einschließlich Straßenverkehrsmittel und Fußverkehr) beträgt gleichfalls 46 Prozent. Die Summe der tödlichen Transportunfälle über alle Transportmittel ohne Straßenverkehrsmittel und Fußverkehr stieg um 36 Prozent, so die Analysen des Global Burden of Disease Projekts GBDP der WHO [11]. Stürze stiegen demnach um 55 Prozent, der Alterung der Bevölkerung mit geschuldet. Dahingegen stieg die Zahl aller Todesursachen nur um 13,5 und die Weltbevölkerung um knapp 30 Prozent.

Persönliche Mobilität wird global zu einem steigenden Risiko, unbeschadet wirtschaftlicher Krisen, politischer Verhältnisse und voranschreitender digitaler Vernetzung. Die Entwicklung betrifft nahezu die gesamte Welt mit Ausnahme der EU und einiger weiterer OECD Staaten. Die Staaten des BRICS Raums und Südamerikas fallen jüngst besonders auf. Dabei sind die Gründe durchaus unterschiedlich. Globalisierte Märkte, Jugendarbeitslosigkeit, Altersarmut, boomende Regionen, Urbanisierung, Verkehrsstrukturen, demografischer Wandel und Anderes führt zu zum Teil recht gegenläufigen Effekten auf Mobilität und Sicherheit.



Grafik AZT, Daten GBDP, UN [11;9]

Ausgangslage Personenverkehr

Keine substantiellen Brüche sondern Anstieg der Pkw-Verkehrsleistung der Gesamtbevölkerung

Sicherheit der Verkehre hängt nicht allein an Mensch und Material. Sie hängt in besonderem Maße auch an deren Mobilitätskennwerten. Auch wenn über die Funktion des Zusammenhangs keine Klarheit herrscht, sinkt doch die Sicherheit des Einzelnen mit steigender Mobilität. Wie schaut es mit der allgemeinen Entwicklung der Bezugsgrößen aus? Zunächst die Verläufe der Beförderungsleistung in Deutschland, Österreich und in der Schweiz über die gesamte Bevölkerung: Sie rechtfertigen nicht den Schluss, die Verkehre befänden sich im Umbruch. Die Zahl der Personenkilometer des motorisierten Individualverkehrs (Pkw, motor. Zweirad) erfuhr im Krisenjahr 2009 in Deutschland keinen [2], in Österreich [3] einen geringen zwischenzeitlichen Rückgang (Bilder 6 und 7). Die Zahl der Personenkilometer privater Pkw weist gemäß OECD in Deutschland und der Schweiz (Bild 8) langjährig einen leichten Anstieg auf [1]. In der Schweiz findet sich mit den Daten des Mikrozensus [4] vom Jahr 2005 auf 2010 ein geringer Rückgang im Pkw-Anteil an den Tagesdistanzen (von 67 auf 65 Prozent). Beispielhaft zeigt Bild 7 für Deutschland die Verläufe von Bevölkerung und Pkw- und motorisiertem Zweiradbestand mit amtlichen Kennzeichen (Linien).

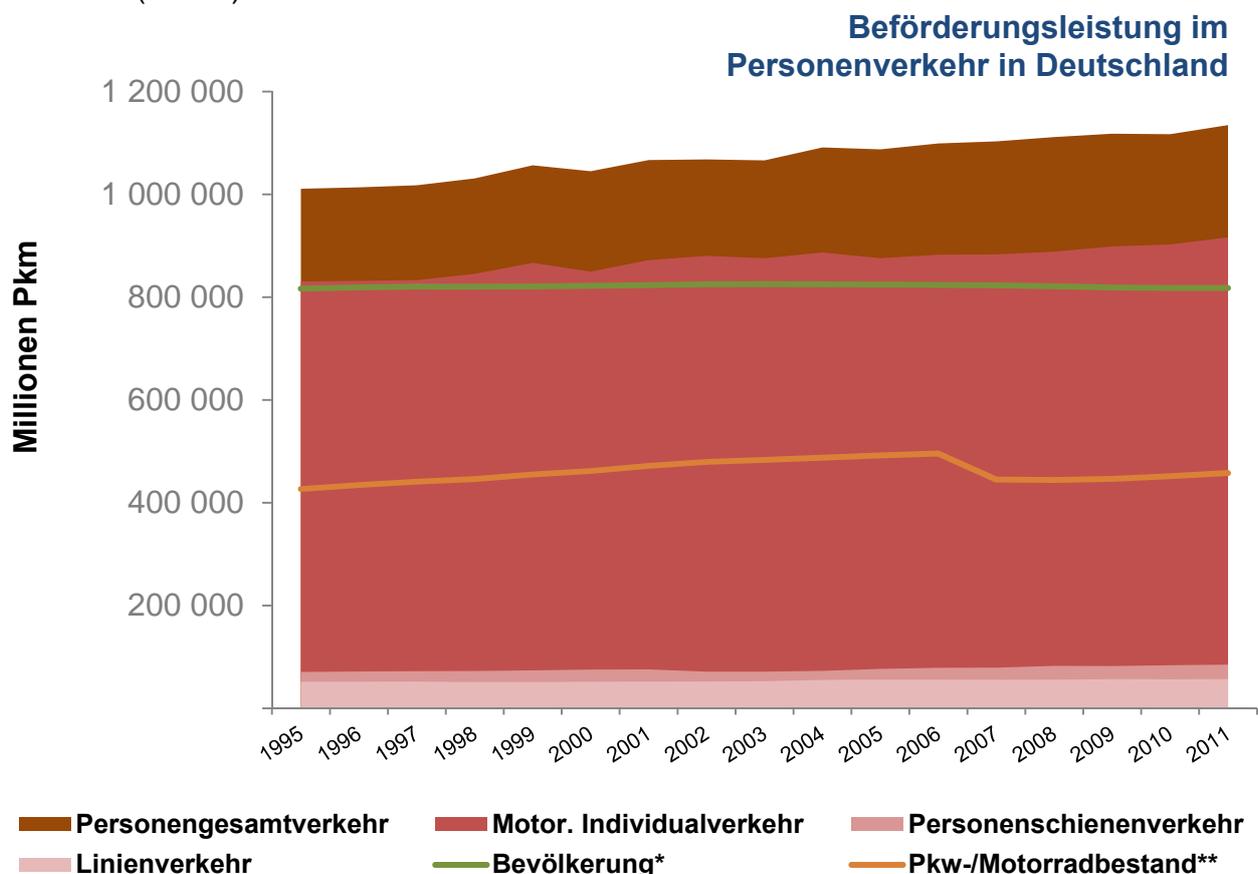


Bild 6: Entwicklung der Personenverkehrsleistung ausgewählter Verkehrsträger in Deutschland (alle Altersklassen, Flächen nicht gestapelt, Grafik AZT, Daten StBA [2] mit DIW zit. durch [2], StBA [15], *Bevölkerung in 100; **Bestand in 100 mit veränderter Zählung seit 2007)

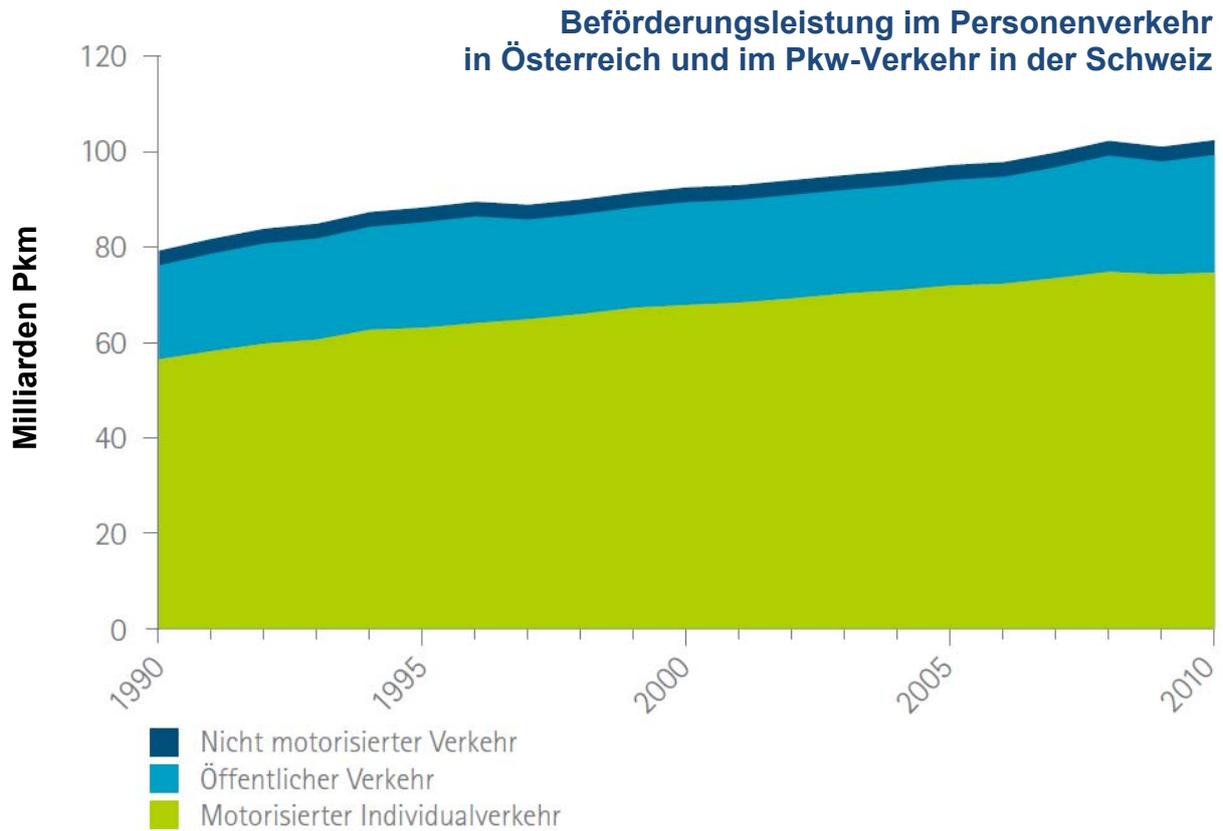


Bild 7: Entwicklung der Personenverkehrsleistung in Österreich (alle Altersklassen, Flächen nicht gestapelt, Bild zit. nach BMVIT [3] mit den Daten des österr. Umweltbundesamt zit. durch [3])

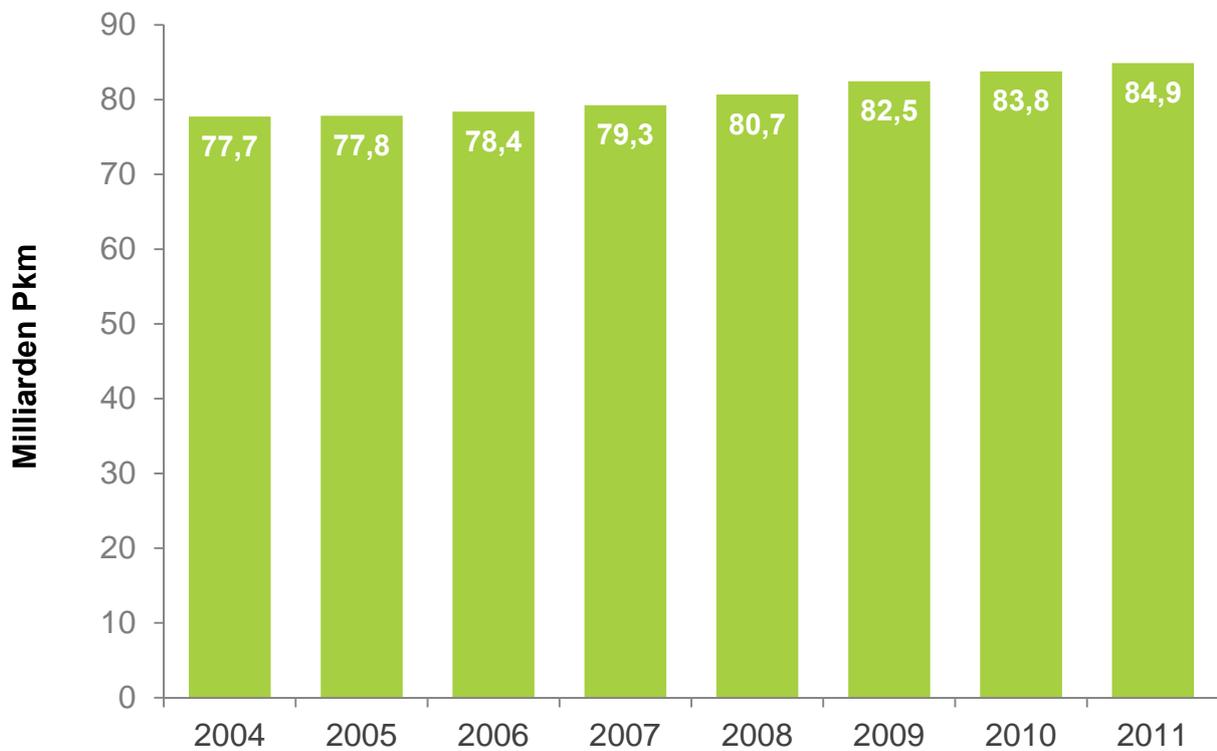


Bild 8: Entwicklung der Personenkilometer privater Pkw in der Schweiz (alle Altersklassen, Bild AZT, Daten OECD [1])

Den vorgenannten Schilderungen ähnlich zeigt sich die Entwicklung der Pkw-Personenkilometer in einer Reihe weiterer OECD Länder mit hohem ProKopf-Einkommen, etwa in Frankreich, Schweden oder Australien; auch die USA wiesen nur im Vergleich mit außergewöhnlichen Spitzen 2007/2008 eine ungünstige Entwicklung auf, im langjährigen Verlauf gleichen sie der Mehrheit der Industriestaaten [1], ihre Pkw-Personenkilometer stiegen 2004 auf 2010 sogar doppelt so hoch wie die der deutschen Bevölkerung. Deutschland stand in den Jahren zwischen 1990 und 1994 unter dem positiven Eindruck der Wiedervereinigung und folgt seither dem international anzutreffenden abgeflachten Verlauf. Nur wenige Länder fallen aufgrund ihrer Wirtschaftsentwicklung auf, namentlich Griechenland, Portugal und Irland (teilweise keine Daten ab 2008).

Stagnation oder geringer Rückgang der Kraftfahrzeug-Wege der Gesamtbevölkerung

Während die Zahl der Kfz-Personenkilometer (Verkehrsleistung) langjährig langsam ansteigt, ist die Zahl der pro Tag mit einem Kraftfahrzeug absolvierten Wege (Verkehrsaufkommen), sehr geringfügig rückläufig. Die Wege werden länger aber nicht mehr. Wege durch andere Arten der Straßenverkehrsbeteiligung steigen deswegen kaum an, mit Ausnahme der öffentlichen – oder sind rückläufig, wie die Fußwege, so die aktuelle Entwicklung vor allem in Deutschland [12]. Einige Quellen mutmaßen hier einen Effekt durch innerhäusige Kompensation (z.B. Nutzung elektronischer Kommunikation). Schaut man aber nun zusätzlich auf die verkehrsbezogenen Verweildauern im Wegenetz (Unterwegszeiten), so sind die Menschen mit etwa 82 Minuten pro Tag für die Jahre 2003 und 2012 nahezu unverändert mobil (alle Arten der Verkehrsbeteiligung, [12]). Noch im Vergleich der Jahre 2002 und 2008 blieben die Tagesdistanzen (knapp 15 km) als auch die Wegedauern (ca. 21 Min.) des MIV in Deutschland in etwa konstant [17]. In der Schweiz sank die Unterwegszeit vom Jahr 2005 (88,4 Min.) geringfügig auf 83,4 Minuten (im Jahr 2010), die Wegezahl blieb gleich, die Tagesdistanzen stiegen leicht an [19].

Der Modal Split (Verteilung nach Art der Verkehrsteilnahme) der Wege der Pkw- und motorisierten Zweiradnutzung (MIV) hat sich in Deutschland gemäß MiD [17] zwischen den Jahren 2002 und 2008 von 60 auf 58 Prozent leicht verschoben und ist auf das Jahr 2010 nochmals leicht gesunken [30], eine Aktualisierung der MiD steht für 2015 zu Publikation in Aussicht. In Österreich hat sich der MIV-Anteil der täglichen Wege (werktags) seit dem Jahr 1995 von 51 auf 58 Prozent im Jahr 2005 erhöht [18; 22 zit. nach 3]. Auch hier läuft die Aktualisierungserhebung. In der Schweiz ist der MIV-Anteil der Wege von 37 Prozent im Jahr 2005 gering auf 36 Prozent im Jahr 2010 gesunken [4;20]. Die deutsche Verkehrsprognose 2030 [30] sieht ein alleiniges Wachstum des MIV. Stagnierende Wegeaufkommen erweisen sich für die Verkehrssicherheit von Vorteil, eine Reihe gefahrgeneigter Situationen findet sich reduziert, z.B. die Häufigkeit ablenkender Einzelaktivitäten – eine Studie des Allianz Zentrum für Technik zeigte, dass bei Fahrern mit mehr als drei täglichen Pkw-Wege die Häufigkeit berichteter Unfälle (innerhalb der letzten drei Jahre) ansteigt [16]. Die günstige Entwicklung der Unfallzahlen der letzten Zeit dürfte in gewissem Maß in der schwächeren Exposition in *Zahl der Wege* mit begründet sein.

Der Personenverkehr junger Menschen

Mehr Thesen als Daten

Ein Mangel an Antworten besteht nicht. Landflucht, Verstädterung, spätere Familiengründung, Arbeitslosigkeit, unsichere Joblage, teilweise sinkende Einkommen, steigende Spritpreise, steigende Lebenshaltungskosten in den Großstädten, Parkraumnot, Umweltzonen, ökologischer Wertewandel, Bildungsschub, Verbreitung moderner Kommunikationstechnologien, gesundheitsbewusste Lebensstile oder ein sinkendes Prestige des Automobils selbst – eher schon mangelt es daran, die Frage überhaupt methodisch sauber zu formulieren. Status und Verlauf der Verkehrsbeteiligung, vor allem der Pkw-Nutzung und -Fahrleistung, sind für spezifische Alters- und manch andere Teilgruppen der Gesellschaft durch einen Mangel an Daten gekennzeichnet.

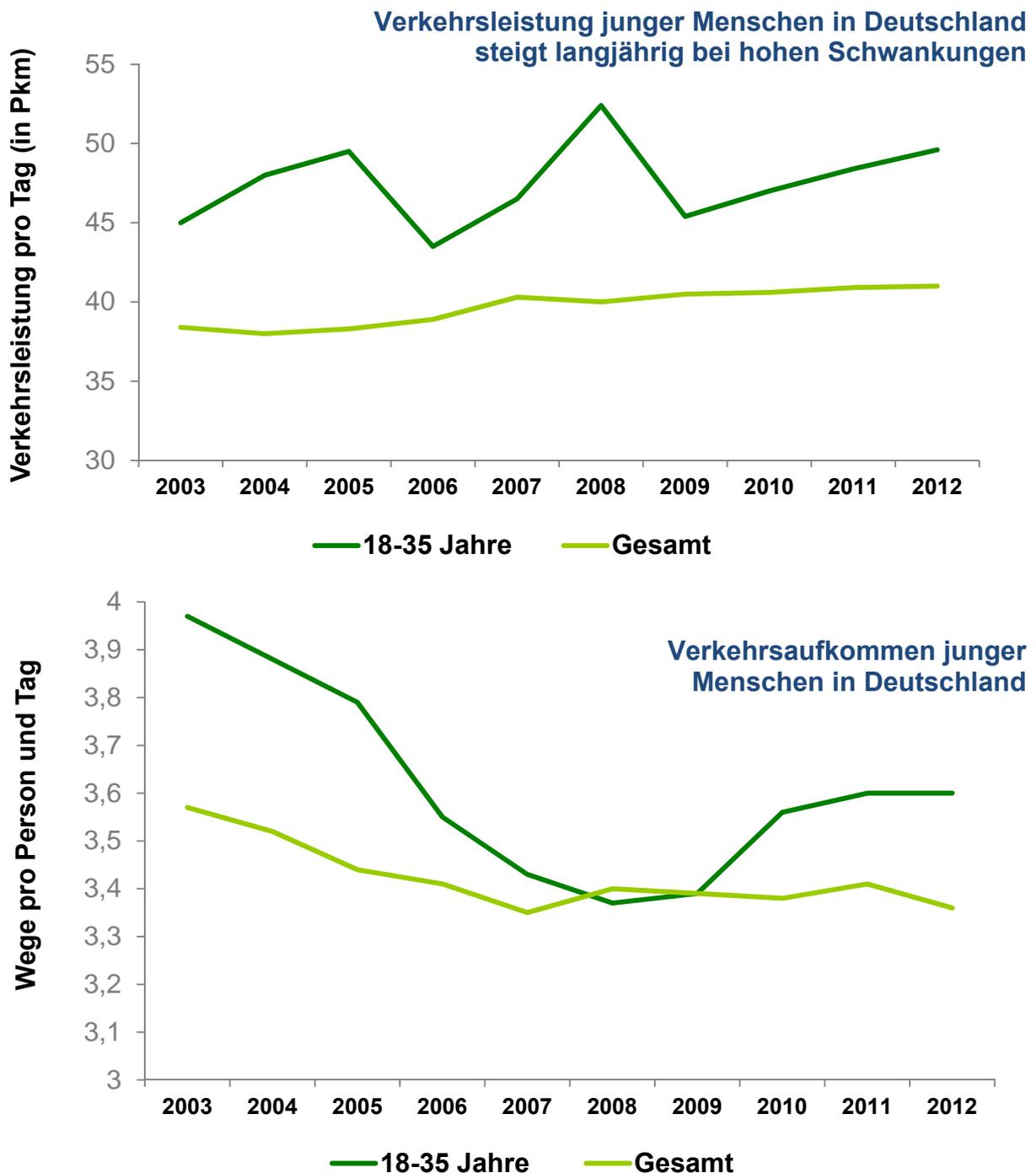
Bei aller Fülle der Mobilitätsliteratur liegen europaweit kaum nationale Haushaltsvollerhebungen vor, die überdies zumeist vor der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise zum Ende der Nullerjahre liegen. Darüber hinaus ist Mobilität aus Sicht der Politik eine Volkswirtschaftsgröße, ihre Verknüpfung mit Verkehrssicherheit wird bisher mehr schlecht als recht geleistet. Zwangsläufig dienen die Zensusdaten dem Sicherheitsforscher oft zu Reanalysen für Fragestellungen, gar für Hypothesenprüfungen, für die sie nicht ausgelegt waren, wie die methodisch unzulänglichen Ableitungen vermeintlicher Radhelfpflichteffekte auf das Mobilitätsverhalten zeigen.

Pkw-Verkehrsleistung und -Wege junger Menschen

Annähernd ohne robuste und aktuelle Datenbasis muss daher die Einschätzung der Pkw-Personenkilometer und -Wege einzelner Altersgruppen auskommen. Mit den älteren Auswertungen der ifmo [24] sank die täglich absolvierte Zahl der Pkw-Kilometer der männlichen 20-29-Jährigen in Deutschland vom Jahr 1997 auf 2007 von 50 auf 36, dem Niveau der weiblichen Fahrer, die ihrerseits in diesem Zeitraum geringer von 39 Kilometer p.d. zurückfielen. Auch die wöchentliche Gesamtverkehrsleistung über alle Arten der Verkehrsteilnahme sank bei jungen Männern (18-34 Jahre) demnach vom Zeitraum 1998/2000 auf 2006/2008 um 14,6 %, die der jungen Frauen stieg aber leicht, so dass im Gesamt die Verkehrsleistung vom Beginn der Jahrtausendwende bis zur Finanzkrise leicht um 5,8 % leicht sank [24]. Entsprechende altersspezifische Daten für Österreich und Schweiz können nicht vorgestellt werden.

Die deutschen Daten der ifmo wurden in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Institut für Technologie berechnet, dessen jährliche Mobilitätspanel (MOP) im Auftrag der Bundesregierung [12] zu den wenigen fortlaufenden Grunddaten gehören, verständlicherweise in der Betrachtung mehrerer Merkmalskombinationen mit eingeschränkter Aussagekraft. Die aktuelle Fortschreibung der Verkehrsleistung über alle Arten Verkehrsteilnahme (Personenkilometer pro Tag) zeigt, dass junge Menschen zwischen 18 und 35 Jahren mittlerweile wieder deutlich mobiler sind, sie verbringen heute längere Strecken und Zeiten im Verkehr als vor zehn Jahren – allerdings mit weniger Wegen (Bilder 9 und 10).

Auch für die längerjährige Verbesserung der Unfalllage der 18-24-Jährigen dürfte also ein gewisser Aspekt im Rückgang der Wegeaufkommen im Gesamt der Verkehrsbeteiligung zu finden sein. Deutlich wird zudem die stärkere Beeindruckbarkeit der Verläufe der Jungen gegenüber allen Altersklassen in Koinzidenz mit der Wirtschaftslage (allerdings ist die schon erwähnte höhere statistische Unsicherheit bzw. Schwankungsbreite in den Teildatensätzen nicht zu vergessen). Ebenfalls deutlich: Die Jungen folgen nur den Gesamttrends.



Bilder 9 und 10: Entwicklung der täglichen Personenkilometer (oben) und des Verkehrsaufkommens in Wege pro Person und Tag (unten) über alle Arten der Verkehrsteilnahme nach Alter in Deutschland (Bild AZT, Daten MOP [12])

Modal Split – Pkw-Wege der Jugend sanken in den Nuller-Jahren

Der Modal Split (der Wege) junger Menschen in Deutschland ist nach den veröffentlichten Tabellen- und Reportdaten der Mobilität in Deutschland MiD für die Jahre 2002 und 2008 nicht zu vergleichen. Immerhin kann beobachtet werden, dass der selbstgefahrenere Pkw für alle 18-59-Jährigen das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel des erfragten Weges im Jahr 2002 (51 Prozent für 18-29-Jährige) bzw. das Hauptverkehrsmittel aller Wege im Jahr 2008 ist (47 Prozent), [26;27]. Mit der ifmo-Studie [24] sank der Modal Split Pkw (Wege) der 18-34-jährigen Pkw-Besitzer in den Jahren 1998/2000 auf 2006/2008 um 8 Prozent, der Vergleich für andere Altersklassen ist aber nicht vorgestellt. Die amtlichen Daten der Schweiz erlauben einen genaueren Blick auf die Veränderung des Modal Split Pkw (Wege) der 18-24-Jährigen vom Jahr 2005 auf das Jahr 2010. Dort sank er gering von 26,5 auf 23,8 % und wurde durch ein Mehr an Fuß- und zum Teil Bahnverkehr ausgeglichen. Einen Vergleich zur Gruppe der Mittelalten erlauben die veröffentlichten Daten nicht.

In diesem Zusammenhang ist eine biografische Besonderheit in der Pkw-Nutzung innerhalb einer Woche nach Daten der KIT Mobilitätspanel von Interesse: Ottmann [26] zeigt auf, dass der Anteil der 18-25-jährigen Männer, die innerhalb einer Woche das Auto nutzten, zwischen 1996/98 und 2005/07 konstant blieb, aber bei jungen Frauen sank. Bemerkenswert dabei ist die Verschiebung im biografischen Verlauf. Ottmann zeigt, dass zwischen den 90er und Nuller-Jahren der Anteil der Pkw-Nutzer innerhalb einer Woche bei Männern in den 90er Jahren über das Alter rascher anstieg als in den Nuller-Jahren, um schließlich im mittleren Erwachsenenalter auf vergleichbares Niveau zu gelangen. Frauen befanden sich in den 90er Jahren schon von jungen Jahren an auf konstant hohem Niveau und erreichten dieses Niveau in den Nuller-Jahren nun auch erst verspätet. Nachwachsende Kohorten sind somit vergleichbar automobil, aber mit einem biografischen Verzögerungseffekt (Bild 11).

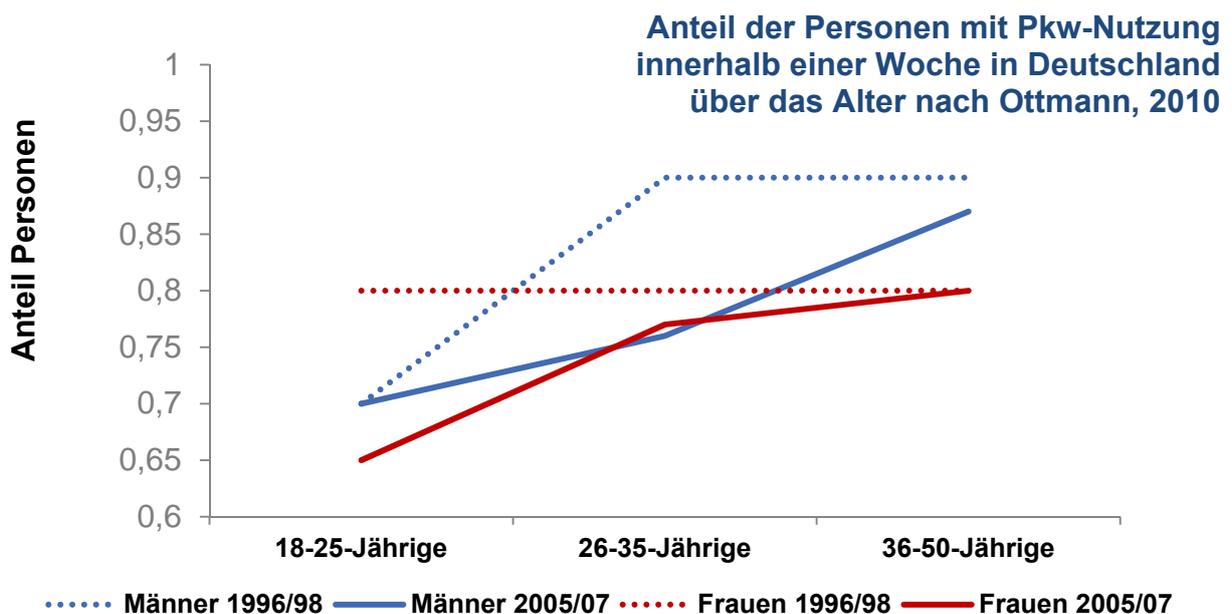


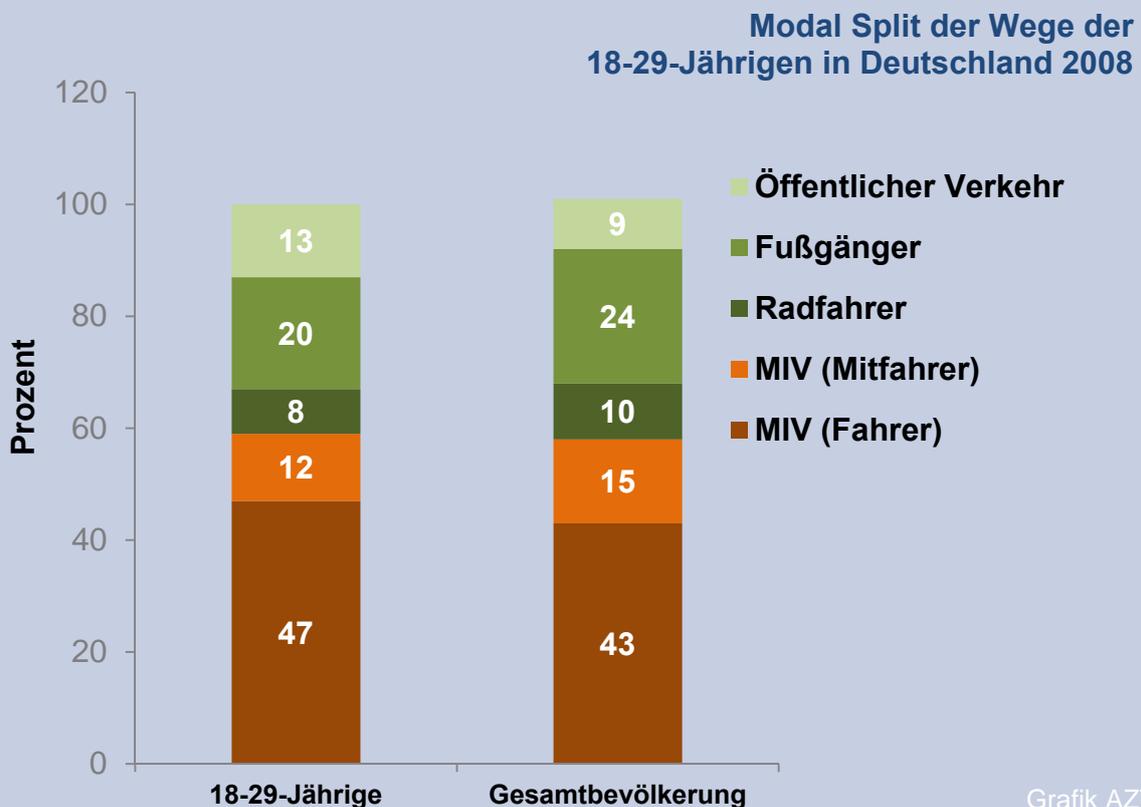
Bild 11: Anteilsentwicklung 90er versus Nullerjahre in der Pkw-Nutzung innerhalb einer Woche bei Männern und Frauen über die jüngeren Altersklassen hinweg (Grafik AZT, Daten Ottmann [26])

Der Modal Split junger Menschen

Im Jahr 2008 betrug der Modal Split (nach Wegen) des Pkw (als Fahrer und Mitfahrer) bei 18-29-Jährigen Deutschland 59 Prozent (Bild). Sowohl eine überproportionale Nutzung des selbstgefahrenen Pkw als auch des öffentlichen Verkehrs fallen auf. Dagegen werden Fuß- und Radverkehr weniger genutzt als in der Gesamtbevölkerung. Die Daten spiegeln nicht die aktuelle Entwicklung durch Finanzkrise und (in Deutschland) nachfolgenden Wirtschaftsaufschwung [17].

In der Schweiz werden erheblich höhere Personenkilometeranteile mit dem Auto absolviert als Wege, was mit oft kürzeren Quell-/Zieldistanzen bei zugleich traditionelleren ländlichen Lebensformen begründet wird. Daher verbrachten die 18-24-Jährigen im Jahr 2010 nur 24 Prozent ihrer Wege im Pkw, jedoch 47 Prozent auf Fußwegen (Rad 4, Motorrad 2, Bahn 10, Bus 14). Die Gesamtbevölkerung nutzt den MIV zu 36 Prozent Wege (Fußwege 47, Rad 5, alle Zahlen gerundet). Die Daten sind aufgrund unterschiedlicher Einbeziehung von Verkehrsmitteln in den ÖV nicht direkt mit den deutschen Daten vergleichbar [4].

Für Österreich können jüngere Zahlen aus Niederösterreich berichtet werden, um einen Eindruck der Verkehrsmittelnutzung zu gewinnen: Hier nutzten 58 Prozent der 18-34-Jährigen im Jahr 2008 den MIV als Lenker (nur 52 Prozent in der Gesamtbevölkerung), Mitfahrer waren es bei 7 (versus 11) Prozent. Fußwege: 13 (versus 27 Prozent), ÖV 17 (versus 13) und schließlich Radwege 5 Prozent (zu 7 Prozent bei der Gesamtbevölkerung), [33].



Grafik AZT,
Daten MiD [17]

Die Zukunftsperspektive – junge Menschen sehen sich automobiler

Die aktuellen Daten der hier berichteten eigenen Befragung unter 18-24-Jährigen ergaben, dass die jungen Menschen im Vergleich der Arten der Verkehrsteilnahme innerhalb der letzten 12 Monate am ehesten mit dem Pkw mehr gefahren sind – in Deutschland und der Schweiz unbeschadet ihrer beruflichen Situation, also auch bei arbeitslosen Personen. Bild 12 fasst die Ergebnisse der von der GfK Wien für das Allianz Zentrum für Technik durchgeführten Repräsentativerhebung zusammen. Erhoben wurden 2.200 junge Menschen. Für Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr liegt der Anteil deutlich niedriger (näher Kap. Repräsentativ-Befragung DACH 2014).

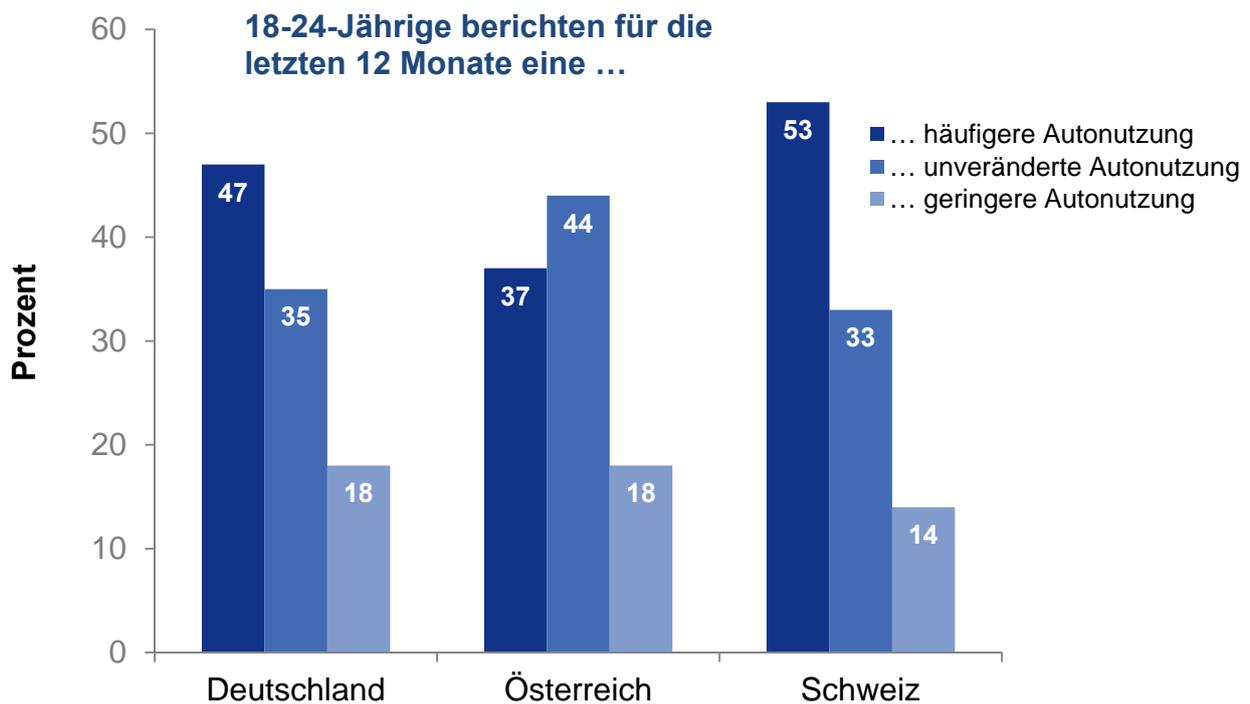


Bild 12: Veränderung der eigenen Autonutzung innerhalb der letzten 12 Monate (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Wegesubstitution durch Internet, Handy und Smartphone nicht deutlich

Die Datenlage zur Straßenverkehrsmobilität erlaubt nur sehr eingeschränkt, eine Aussage darüber zu treffen, ob und in welcher Form moderne elektronische Kommunikationswege persönliche Wege substituieren. Der Vergleich der Verläufe der Ausstattungsgrade (Prozent der Haushalte) mit Internet und Mobiltelefonen in Deutschland mit denen der Wege und Verkehrsleistung (über alle Arten der Verkehrsteilnahme) ermöglicht aber zumindest die Hypothese, dass diese Kompensation durchaus nicht in dem Maße stattfindet wie mitunter vermutet, wenigstens, was die Fahrtzwecke *Einkauf* oder aber *Besorgung und Service* anbelangt. Die Zahl dieser Wege für Erledigungen ist seit vielen Jahren faktisch konstant, ebenso die Zahl der beförderten Personen (Daten [5;12]), die Ausstattung mit elektronischer Kommunikation (z.B. für Onlinedienste bzw. Internetshopping) ist jedoch deutlich gestiegen (Daten [25], Bild 13). Der Fahrt- bzw. Wegezweck Einkauf (Daten [5]) schließt neben Einkauf im enge-

ren Sinn auch Dienstleistungsgänge (Behörden, Arzt u.a.) ein. Scheinbar kompensieren die Möglichkeiten moderner Techniken der Kommunikation nicht persönliche Versorgungsgänge (ohne Berücksichtigung der These, dass die Zahl der Erledigungsgänge ohne moderne Techniken gestiegen wäre, eine These die aber wohl zu begründen wäre). Doch auch die hier angestellte Betrachtung ist nicht hinreichend, die Frage erschöpfend zu beantworten.

Bild 14 bietet den Vergleich für junge Menschen, wieder unter dem Vorbehalt der eingeschränkten Aussagekraft der Ausstattung für die Gruppe der 18-24-Jährigen; ein Vergleich mit Verkehrsdaten nach Wegezweck ist hier nicht möglich (alle Daten [12;25]). Immerhin steht auch hier der steigenden Techniknutzung kein Abfall in den Verkehren gegenüber.

Die jüngst erschienen Haushaltsausstattungsdaten aus Wiesbaden für das Jahr 2013 (Stichtag 1.1.) bestätigen den deutschen Trend für Internet (80,2 % alle, 97,7 % 18-25-Jährige) und Handy (92,7 % und 99,1 %), [25a]. In Österreich geht der Prozentsatz junger Internetnutzer (16-24 Jahre) beiderlei Geschlechts im Jahr 2013 gegen 100 Prozent.

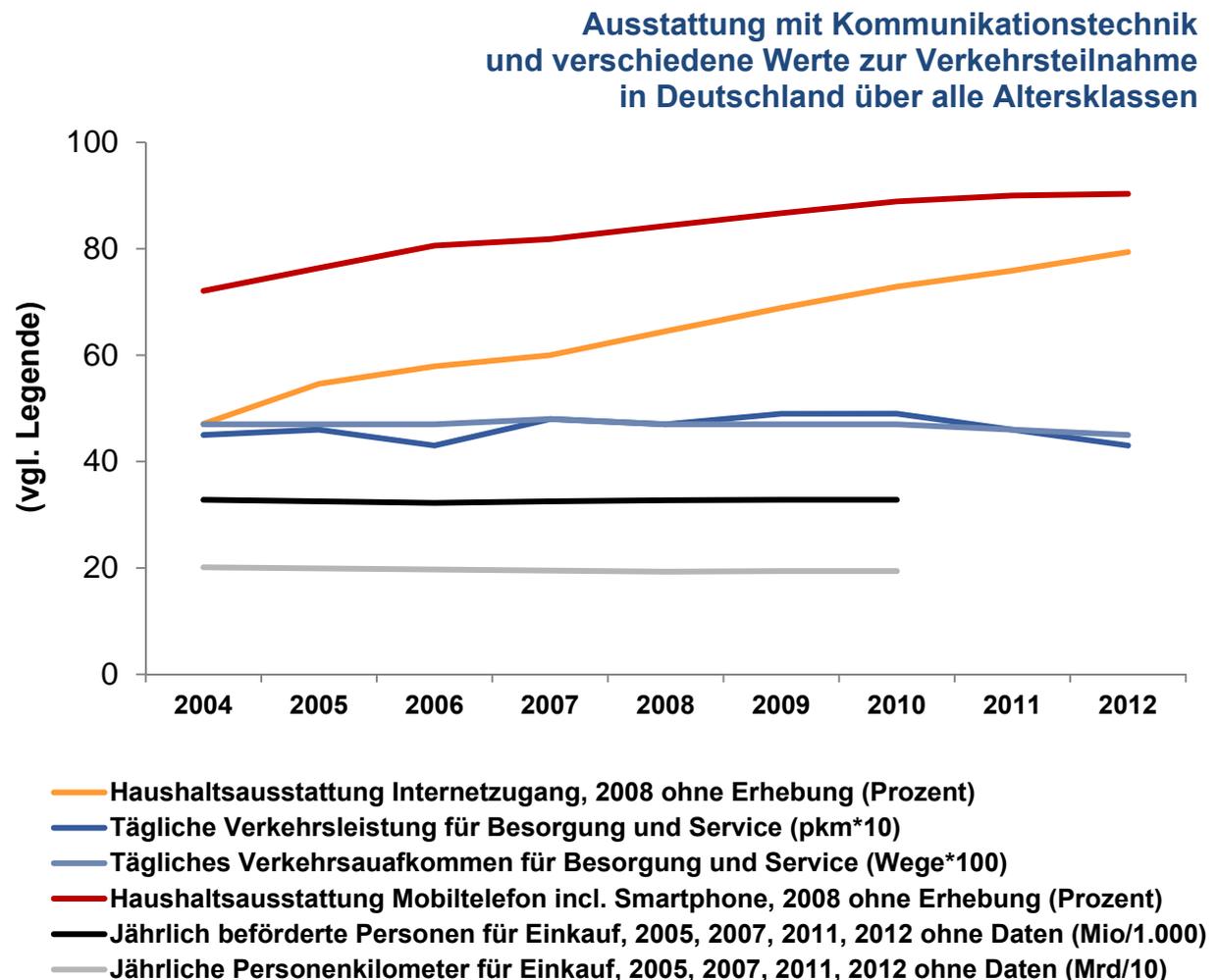
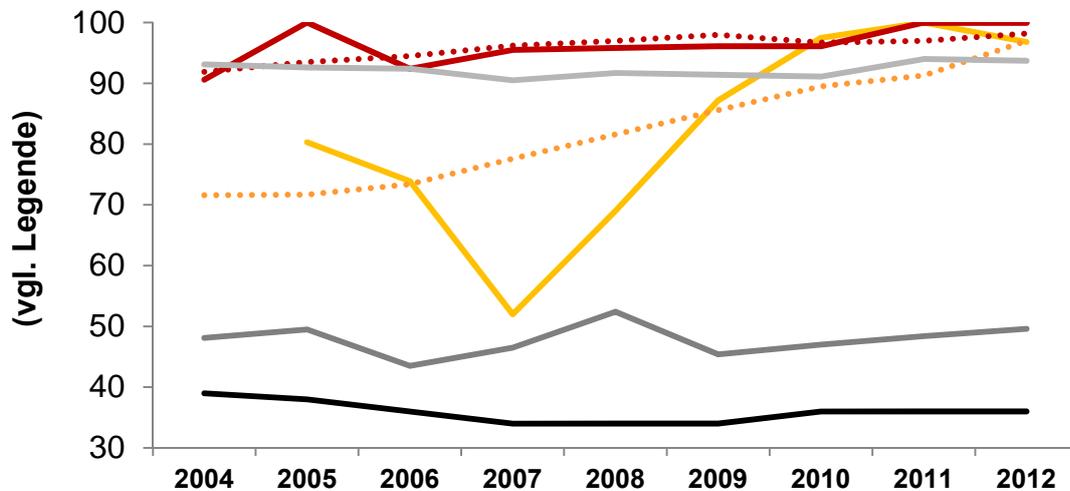


Bild 13: Haushaltsausstattung mit moderner Kommunikationstechniken und Verkehrsdaten über alle Altersklassen in Deutschland im Verlauf (Grafik AZT, Daten [5;12;25;25a])

Mit der Verkehrsprognose 2030 der deutschen Bundesregierung [30] wird diejenige Verkehrsleistung, die für den Wegezweck Einkauf/Erledigung aufgebracht wird, von 2010 auf das Jahr 2030 um über 7 Prozent wachsen, bei einem Plus 8 Prozent für den MIV und einem Minus von 8 Prozent für den Fußverkehr. Die Zahl der beförderten Personen erhöht sich aufgrund der stagnierenden bis sinkenden Zahl der Gesamtbevölkerung in Deutschland nicht [30].

Die Verkehrsleistung (Pkm) des Geschäftsverkehrs steigt um fast 20 Prozent, ebenso steigen die dabei beförderten Personenstückzahlen aufgrund der günstigen Wirtschaftsprognose. Schließlich der Urlaubszweck: auch hier ein Plus (12 Prozent der Personenkilometer bis 2030). Eine Ausnahme bilden Freundes- und Verwandtenbesuche im Nahbereich (eintags), die bei -1 Prozent stagnieren; jedoch steigen die Fernbesuche sehr stark um 21 Prozent. Die Autoren sehen hier die Wirkung der sozialen Globalisierung und Migration aller Teile der Gesellschaft (alle Daten ohne Bild). Substitution durch moderne elektronische Kommunikation im Gesamt ist demnach nicht erkennbar. Doch auch hier gilt. Jede Hypothese bedarf der der hypothesengeleiteten Testung. Gleiches gilt für die These sinkender Mobilitätsbedürfnisse.

Ausstattung mit Kommunikationstechnik und verschiedene Werte zur Verkehrs- teilnahme in Deutschland für 18-34-Jährige



- 18-24-Jährige: Haushaltsausstattung Internetzugang, 2008 ohne Erhebung (Prozent)
- 18-24-Jährige: Haushaltsausstattung Mobiltelefon incl. Smartphone, 2008 ohne Erhebung (Prozent)
- 25-34-Jährige: Haushaltsausstattung Internetzugang, 2008 ohne Erhebung (Prozent)
- 25-34-Jährige: Haushaltsausstattung Mobiltelefon incl. Smartphone, 2008 ohne Erhebung (Prozent)
- 18-35-Jährige: Wege über alle Arten der Verkehrsteilnahme pro Tag*10
- 18-35-Jährige: Verkehrsbeteiligung (Prozent)
- 18-35-Jährige: Verkehrsleistung in Personenkilometer pro Tag

Bild 14: Haushaltsausstattung mit moderner Kommunikationstechniken und Verkehrsdaten der 18-34-Jährigen in Deutschland im Verlauf (Grafik AZT, Daten [5;12;25;25a])

Kulturwandel in der Autobenutzung?

Fahren junge Menschen seit den letzten ein bis zwei Jahrzehnten grundsätzlich weniger Auto und ist das kulturell bedingt? Die Datenlage gibt eine Beantwortung der Frage nicht her. Das mag nicht heißen, es fänden keinerlei gesellschaftliche Umbrüche statt. Das heißt, sie bleiben für die Straßenverkehrsmobilität zu belegen. Auf das Methodenproblem, inwiefern unterschiedliche Generationen junger Männer unterschiedlich stark dazu neigten, ihre Pkw-Nutzung (vor allem nach Kilometerleistung) zu überschätzen, kann dabei nur spekuliert werden. Die Sicherheitsforschung hat über die Jahre ihre vorgegebenen Klasseneinteilungen nach unten korrigiert, auch um zu vermeiden, dass sich männliche Fahranfänger bevorzugt bei über 25 Tsd. Kilometer Jahresfahrleistung einordnen. Mobilitätsvergleiche über Jahrzehnte – über Generationen – sind nie kommaexakt.

Wesentlich aber ist die zurzeit fehlende Differenzierung der Mobilitätswerte nach ökonomischen Kriterien. Die Gesellschaften driften auseinander. Auch für das wirtschaftlich scheinbar glänzend dastehende Deutschland hat die OECD bereits wiederholt eklatante Versäumnisse in der Ressourcengerechtigkeit angemahnt. *Zu arm für den Aufschwung, Arm trotz Aufschwung, Arm durch Aufschwung* titulierte die deutsche Presse die Kritik der Wirtschaftsberichte der Organisation, die zugleich die eine Ausweitung der Altersarmut vorhersieht.

Nicht junge Menschen verzichten auf den Führerschein. Die, die ihn sich nicht leisten können, verzichten auf ihn. Gegenwärtig kompensieren viele Jugendliche die Situation durch das eigene Elternhaus. Doch auch die Zahl der Haushalte ohne eigenes Vermögen wächst an und das eigentliche Problem erwartet die Volkswirtschaften erst mit den nächsten zwei Generationen, den selbst der Zeithorizont der Verkehrsprognose der deutschen Bundesregierung bis 2030 nicht abdeckt.

Schadenverhütungs- und Mobilitätsforschung müssen ökonomische Bezugsgrößen etablieren, wenn sie künftig verzerrende Effekte vermindern wollen. Auch die sehr diskutierte neue „Multimodalität“ in der Verkehrsmittelwahl junger Menschen stellt sich wirtschaftskraftbereinigt möglicherweise etwas anders dar. In den Nuller-Jahren verteilte sich das leichte Weniger an Pkw-Wegen zwischen den Jahren 1998/2000 auf 2006/2008 auf ein leichtes Mehr an Mitfahrer-, Radfahrer-, Fuß- und ÖV-Wege [24]. Die Repräsentativerhebung des Allianz Zentrum für Technik mit der GfK Wien zeigte, dass auch Verkehrsmittelwahl nicht unabhängig von ökonomischen Faktoren gesehen werden kann (Bild 15). Sogar die Nutzungsintensität des teuren ÖPNV ist in Abhängigkeit von der Wirtschaftskraft der Haushalte zu betrachten, zumal in Regionen mit kostenintensivem Transport. Bratzel & Lehmann [32] arbeiteten in ihrer Automobilitätsforschung unter 18-25-Jährigen in Deutschland den zentralen wirtschaftlichen Aspekt ebenfalls heraus. Vor diesem Hintergrund beschreiben die Autoren eine „neue Rationalität“ der Jugend „im Hinblick auf das Automobil“. Ein zunehmend pragmatischer Einsatz des Pkw scheint aus ihrer Sicht demnach mit der zuvor eher emotional gesteuerten Nutzung zu konkurrieren. Leider wurden die interessanten Detailbetrachtungen in diesem Zusammenhang in Öffentlichkeit und Presse recht isoliert und daher verzerrt als Bedeutungsverlust des Pkw dargestellt.

18-24-Jährige deutsche Pkw-Nutzer sind in den letzten 12 Monaten ...

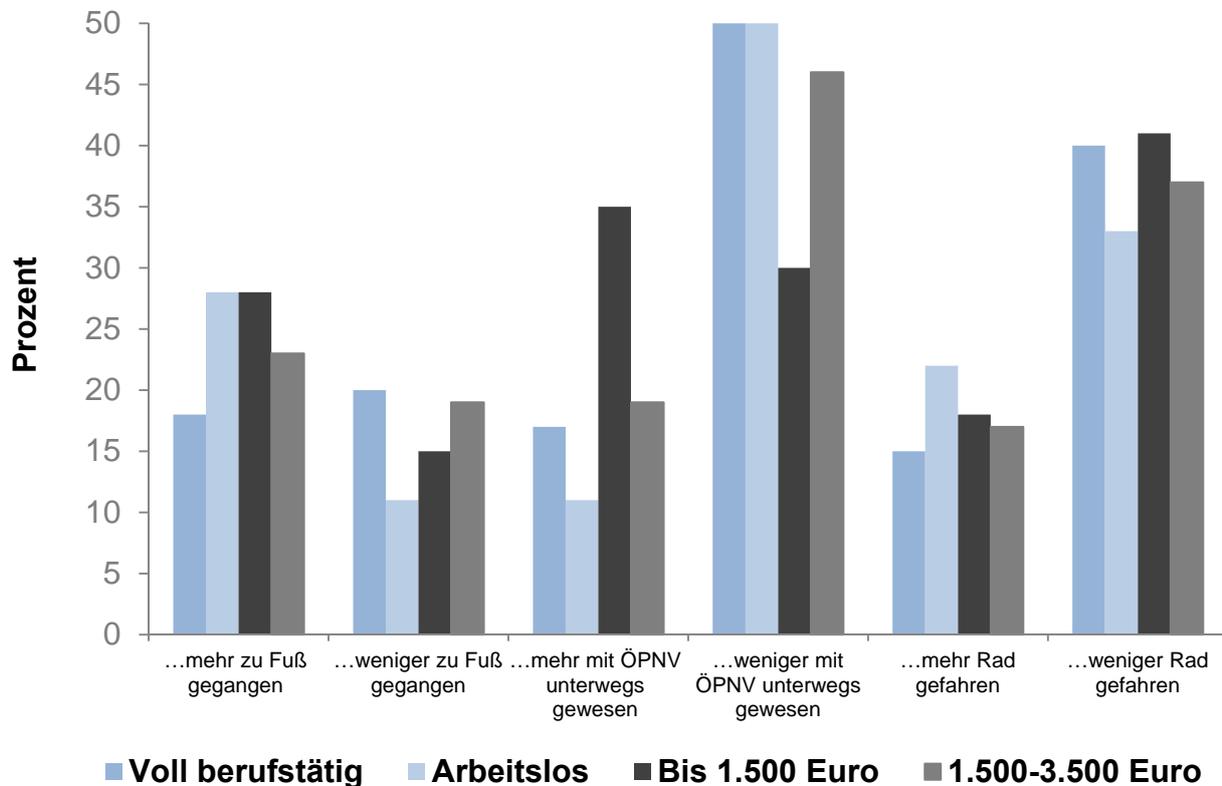


Bild 15: Nutzung der alternativen Arten der Verkehrsbeteiligung bei Pkw-Nutzern in Deutschland in Abhängigkeit von Erwerbsstatus und Einkommen (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Kultureller Einschnitt zumindest ist mehr als die Rückgänge in den publizierten Mobilitätskennwerten gegenwärtig abzulesen erlauben. Wandelt sich unsere westeuropäische vom Automobil dominierte in eine multimodale Gesellschaft, in der sich die Verkehrsmittel nur nach dem jeweiligen individuellen Erfordernis tatsächlich substituieren? Gesellschaftsübergreifend?

Die Daten des Allianz Zentrum für Technik mit der GfK Wien zeigen, dass junge Menschen in ihrer Mehrheit den Führerschein erwerben, ein Kraftfahrzeug nutzen und auch über einen Wagen verfügen, wenn sie finanziell dazu in der Lage sind – und sie benutzen das Auto mehr als andere Arten der Verkehrsteilnahme, sofern sie finanziell dazu in der Lage sind. Auf die hohe emotionale Bedeutung des Pkw und die Motive ihrer Nutzung wird später noch einzugehen sein (vgl. dazu näher Kapitel Repräsentativ-Befragung DACH 2014).

Bei allen Verschiebungseffekten in Wegeanzahl, -dauer, oder Verkehrsleistung, und bei allen Auswirkungen der Wirtschaftskraft, aller Urbanisierung und Anwachsen der Zahl der Einpersonenhaushalte und bei allem verstärkt vom pragmatischen Nutzen geleiteten Einsatz der jeweiligen Verkehrsmittel: die Präferenz des motorisierten Individualverkehrs ist offenkundig, der Pkw dominiert nach allen verfügbaren Daten auch

in näherer Zukunft die Alltagsmobilität. Diese Entwicklung birgt aus Sicht vieler Verkehrsexperten auch Risiken. Die Debatte um Lärmbelastung und Stressentwicklung wachsender Kfz-Verkehre wird medizinisch-psychologisch intensiv geführt. Denkmalschutz als Qualitätsdimension von Verkehr, die Frage, was raumgreifende Verkehrsträger und -mittel für Historie und Ästhetik des Stadt- und Landschaftsbilds bedeuten, wird kaum beachtet, wie der Autor bereits Ende der 90er Jahre beklagte [31]. Der negative Einfluss hoher Pkw-Personenkilometer und täglicher Pkw-Einzelwege auf die Straßenverkehrssicherheit wurde schon angesprochen, gerade auch für Kfz-Versicherer bedeuten hohe Einzelwegfrequenzen und Fahrleistungen steigende Unfallrisiken. Sie haben erkannt, dass ein Hinwirken auf harmonische Mobilitätskennwerte ohne Extremspitzen der Sicherheit und auch der Wirtschaftlichkeit dient. Moderne Assistenzfunktionen mit Fahr- und Routendatenaufzeichnung nutzen heute längst vor allem auch das Fahrer-Feedback und die pädagogische Einflussnahme auf sein Verhalten im Straßenverkehr. Und die Psychologie weiß, dass es dazu nicht einmal der unlängst zu Recht befürchteten Fremdkontrolle der Daten bedarf.

Bezugsgrößen im Wandel

Bevölkerung und Prognose – deutlich weniger Junge in 2030

Der Altersanteil 18-24-Jähriger an der Gesamtbevölkerung stagniert in Deutschland, Österreich und der Schweiz seit vielen Jahren, in Deutschland seit zwei Jahrzehnten. Hier beträgt er 8 Prozent von 81,8 Millionen, in Österreich knapp 9 Prozent von ca. 8,5 und in der Schweiz liegt er bei 8,5 % von knapp 8 Millionen Menschen. Die Prognose bis zum Jahr 2030 sieht für Österreich einen Rückgang auf 7,25 % voraus, das entspricht einem Minus von 10 Prozent der absoluten Zahl der Jungen. Für Deutschland wird je nach Szenario ein noch weitaus höherer Rückgang zu vermuten sein. Von über einem Viertel der im Jahr 2010 20-24-Jährigen kann ausgegangen werden. Die Schweiz bietet kein günstigeres Bild. Hier wird die Gruppe der 20-24-Jährigen bis 2030 absolut um 13 Prozent abnehmen (alle Prognosen vgl. die nationalen Statistischen Ämter).

Die Frage nach der Auswirkung auf Sicherheit und Mobilität im Straßenverkehr ist damit aber durchaus nicht beantwortet. Hier bedarf es genauer Prognosen zum Verlauf weiterer maßgeblicher Faktoren, etwa Einkommen, Arbeitslosenquote, Bildung oder Haushaltsgrößen. Die zudem zu erwartenden hohen Schwankungsbreiten dieser Indices innerhalb der Gruppe der Jungen erlauben kaum eine lineare Funktionsannahme ›weniger Junge ist gleich weniger Unfälle‹. So werden künftige Junge auch ältere Wagen fahren, ob aber der ältere Wagen 2030 sicherer sein wird als 2010, wird auch von den künftigen Sicherheitsausstattungsquoten der Gebrauchtwagen abhängen. Offen ist zudem die Auswirkung kommender Verkehrssteuerepolitik (Maut, Umweltzonen). Eine ganz andere Frage wird die nach den künftigen Kundengruppen im Eintritt in die automobilen Welt sein. Hier wird der Markt enger.

	Anteil 18-24-Jähriger in Prozent		
Jahr	Deutschland	Österreich	Schweiz
2012	8,1	8,7	8,5

Bild 16: Bevölkerungsanteile 18-24-Jähriger (Daten StBA, Statistik Austria, BFS Schweiz)

	Bevölkerungsentwicklung Österreich		
Jahr	Gesamt (absolut)	18-24 Jahre (absolut)	18-24 Jahre (Prozent)
2000	8.011.566	667.014	8,33
2010	8.361.069	725.242	8,67
2030	8.985.216	651.785	7,25

Bild 17: Bevölkerungsentwicklung 18-24-Jähriger in Österreich (Daten Statistik Austria)

	Bevölkerungsentwicklung					
	Deutschland			Schweiz		
Jahr	Gesamt (absolut)	20-24 Jahre (absolut)	20-24 Jahre (Prozent)	Gesamt (absolut)	20-24 Jahre (absolut)	20-24 Jahre (Prozent)
2005	82.464.000	4.890.200	5,9	7.459.128	442.900	5,9
2010	81.545.000	4.957.000	6,1	7.870.134	474.000	6,0
2030	77.350.000	3.579.000	4,6	7.888.300	412.000	5,2

Bild 18: Bevölkerungsentwicklung 20-24-Jähriger in Deutschland und der Schweiz (Daten StBA und BFS)

„Bildungsexplosion“? – Die Akademisierung junger Menschen

Der Anteil der in Schul-, Hochschul- oder qualifizierender Berufsausbildung befindlicher junger Menschen steigt seit vielen Jahren an. In der gesamten EU hat sich die Zahl für 18-24-Jährige vom Jahr 2003 auf 2012 von 19,3 auf 21,2 Millionen um knapp 8 Prozent erhöht [40]. Bild 19 gibt die Veränderung der Ausbildungsanteile der 18-24-Jährigen zwischen den Jahren 2003 und 2010 für Deutschland, Österreich und die Schweiz wieder, bezogen auf die gesamte Altersklasse.

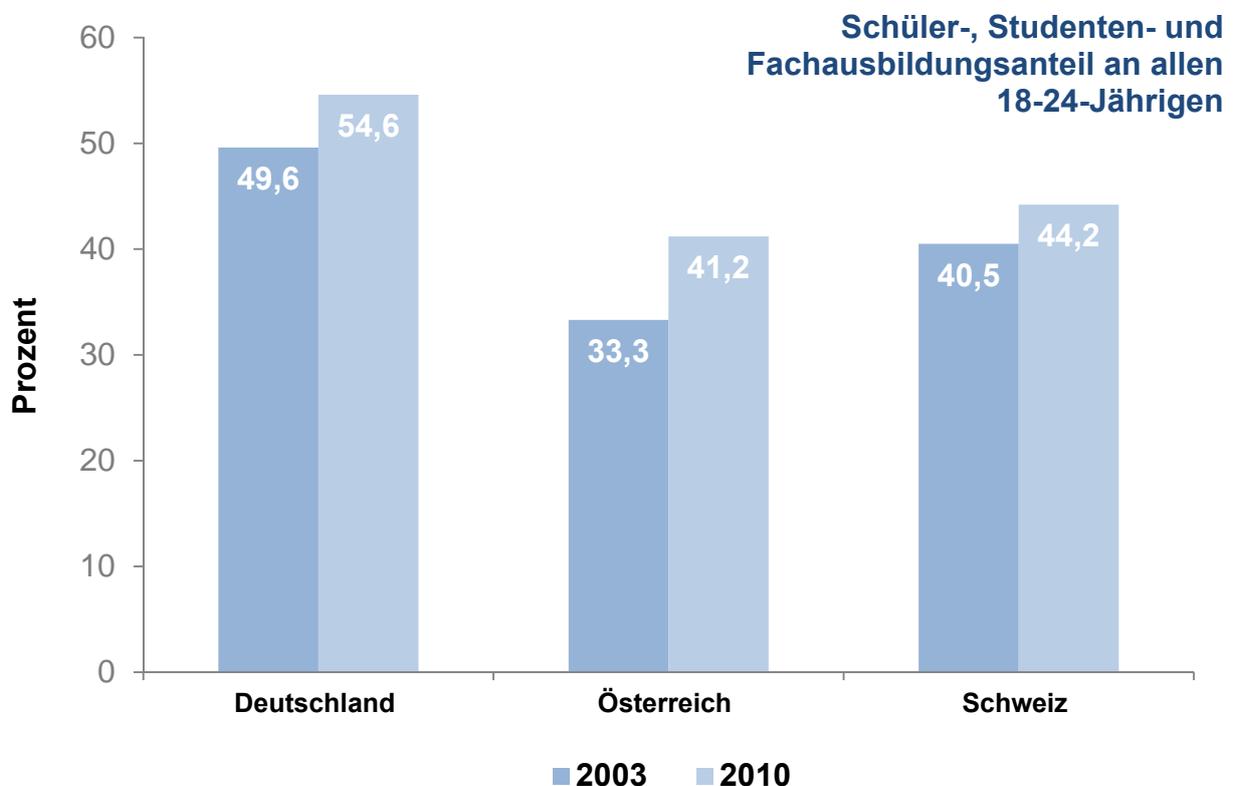


Bild 19: In schulischer, weiterführender akademischer und fachberuflicher Ausbildung befindliche 18-24-Jährige in Prozent der Altersklasse (alle ISCED-Stufen gem. UNESCO; Grafik AZT, Daten EU [40])

Die hohen Prozentsätze liegen in der hier verwendeten Definition „in education“ der UNESCO begründet (Stufen des International Standard Classification of Education [41]), die neben schulischer Primär-, Sekundär- und Hochschulausbildung eine Reihe spezifischer beruflicher Qualifikationen einschließen. Die getrennte Betrachtung der 18-24-Jährigen des Tertiärbereichs führt zu vergleichbaren Zeitverläufen. Die Entwicklung der absoluten Zahlen für Deutschland, Österreich und die Schweiz macht einen bemerkenswerten Unterschied für die Situation Österreichs und der Schweiz deutlich. Während der absolute Zuwachs der in schulischer und weiterführender Ausbildung Befindlicher in Deutschland mit 9 Prozent (2003 auf 2012) dem EU-Schnitt entspricht, so liegt er in Österreich mit 33 und in der Schweiz mit 27 Prozent sehr weit darüber – junge Menschen der beiden Alpenrepubliken sind innerhalb der letzten zehn Jahre in stärkerem Maße zu Schülern geworden. Bezogen auf die Altersgruppe ist der Schüler/Studenten-Anteil aber nach wie vor geringer als in Deutschland. Die Bedeutung des Bildungsstatus für die Mobilität, voran den Pkw-Besitz, wurde vom ifmo [24] für die Nuller-Jahre beschrieben; sie zeigt sich auch in den Daten der AZT/GfK. Studenten weisen von allen den geringsten Pkw-Besitz auf.

Urbanisierung junger Menschen

Einer der zentralen Aspekte der Bevölkerungsentwicklung junger Menschen mit Blick auf Sicherheit und Mobilität ist die Verteilung nach Siedlungsstruktur. Die Phänomene der Urbanisierung – global seit langem von hoher Relevanz – werden in Unfallforschung und Verkehrssicherheit im europäischen Raum noch kaum gewürdigt. Knapp 60 Prozent der Weltbevölkerung werden im Jahr 2030 in Stadtgebieten leben, so die UN Prognosen von 2009 [zit. nach 34]; 2010 waren es noch gut 50 Prozent. 2050 werden sie auf 69 Prozent angewachsen sein; und sie werden auf den Straßen darum kaum sicherer unterwegs sein. Denn urbane Struktur ist nicht urbane Struktur.

In Deutschland, Österreich und der Schweiz pendeln junge berufstätige Pkw-Nutzer auf sicheren gut ausgebauten Stadtautobahnen in die Zentren, in Südafrika pendeln junge Fußgänger entlang von Schnellstraßen, die Fußverkehr nicht vorsehen. Nicht Senioren, sondern junge berufstätige oder arbeitssuchende Männer von Mitte Dreißig sind dort die Hauptopfergruppe verunfallter Fußgänger. *„Pedestrian safety measures must take cognisance of the local context of perceived and real crime, poverty and increased urbanisation and adopt a multidimensional approach“*, so Mac-Kenzie et al. [35] zur Situation in diesem BRICS-Staat, einem der boomenden Wachstumsländer, die gerade durch ihre Wirtschaftsentwicklung Unfallsteigerungen erfahren. Straßennutzung erfolgt hier auch nach Sicherheitserwägungen im Sinne von Kriminalitätsverteilung. Seniorinnen in Deutschland erhöhen ihr Fußgängerverunfallungsrisiko durch Meidung von Unterführungen.

Auch die Wegewahl anderer Nutzer europäischer Urbanregionen wird durch Motive abseits von Verkehrswesen, Straßenbau und Unfallanalytik bestimmt – nicht nur, weil der reguläre Weg zur Lehrstelle durch von konkurrierenden Banden kontrollierte Viertel führt. Für viele Schwellenländer mit hohen Verkehrszuwächsen ist Verstädterung die Ursache ethnisch-sozialer Verdrängungskonflikte mit Folgen für Benutzerstruktur und Unfallbild. Die Urbanisierungsdebatte wird von deutschen Verkehrssicherheitsforschern wenn überhaupt dann eher naiv geführt.

Vor allem junge Menschen in Deutschland ›verstädtern‹. Aber ganz so einfach ist die Entwicklung nicht, vor allem, wenn aus der räumlichen Verteilung Ableitungen für das Mobilitätsverhalten und die Straßenverkehrssicherheit getroffen werden sollen. Junge Menschen ziehen bevorzugt in verstädterten Raum, das ist nicht zwingend die Großstadt, sondern das regionale Oberzentrum. Verdichtung vollzieht sich auch in den Räumen, die Unfallforscher als Gefahrenraum *außerorts/Landstraße* zu bezeichnen pflegen. Bild 20 zeigt für Deutschland die 10-Jahresentwicklung (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung [36]). Demnach sind auch kleine Orte im verstädterten Raum² noch ohne Negativentwicklung in der 18-24-jährigen Bevölkerung. Erkennbar zieht es Junge am ehesten in Städte mit 100.000 bis 500.000 Einwohner. Für Mobilität und Sicherheit, auch für Dienstleister greift es zu kurz, urbane Jugend in den Millionenstädten zu adressieren. Deutlicher wird dieses Bild von der Urbanisierung als soziologisches und ökonomisches Phänomen, schaut man auf die Verschiebung der 25-29-jährigen Bevölkerung in Deutschland (Bild 21). Ist am Beginn der Berufslaufbahn noch eine deutliche Stadt-Land-Spreizung zu erkennen, bildet sich Mitte/Ende des dritten Lebensjahrzehnts bereits eine harmonischere Raumverteilung.

Urbanisierung 18-24-Jähriger in Deutschland

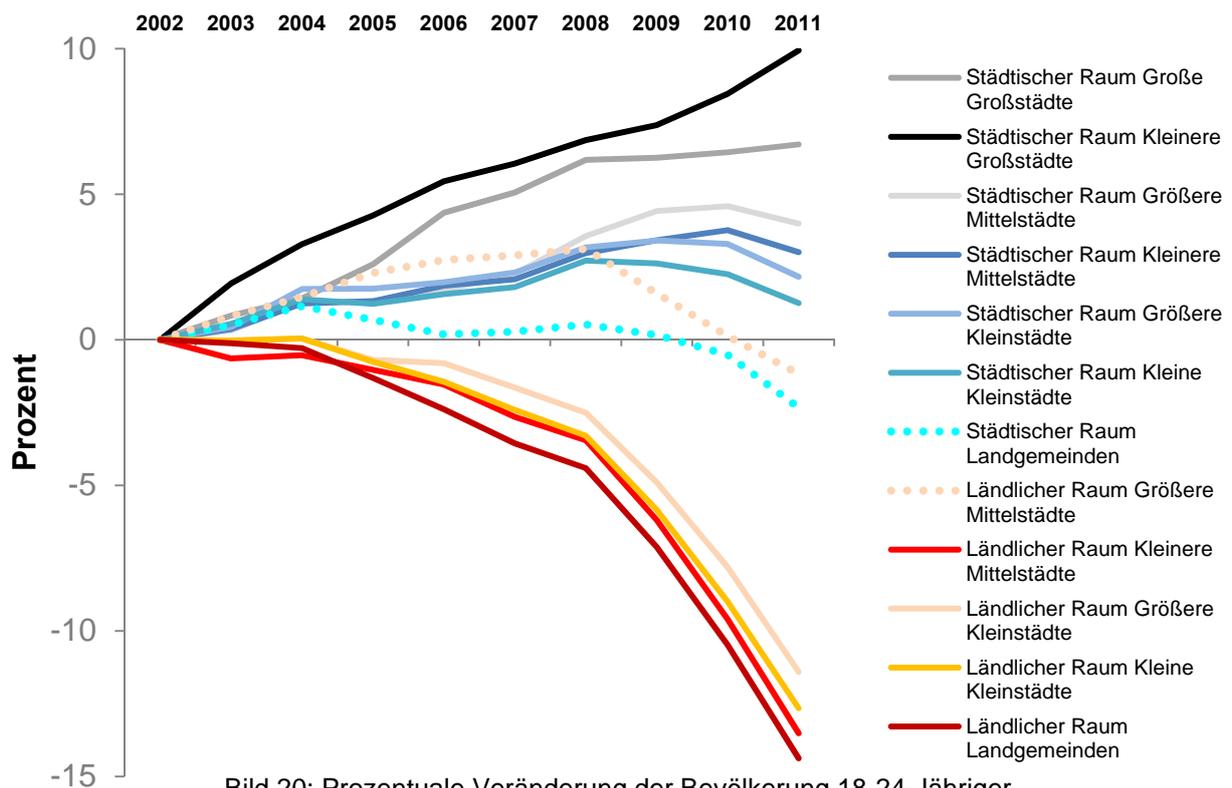


Bild 20: Prozentuale Veränderung der Bevölkerung 18-24-Jähriger in Deutschland nach Räumen³ im Verlauf (Grafik AZT, Daten BBSR)

² zur Definition städtischer und ländlicher Raum vgl. BBSR

³ Große Großstädte: ca. 500.000 Einwohner und mehr

Kleinere Großstädte: 100.000 bis unter 500.000 Einwohner, meist oberzentrale Funktion

Größere Mittelstädte: 50.000 bis unter 100.000 Einwohner, meist mittel- bis oberzentrale Funktion

Kleinere Mittelstädte: 20.000 bis unter 50.000 Einwohner, meist mittelzentrale Funktion

Größere Kleinstädte: 10.000 bis unter 20.000 Einwohner, grund- oder mittelzentrale Funktion

Kleine Kleinstädte: 5.000 bis unter 10.000 Einwohner oder mindestens grundzentrale Funktion

Landgemeinden: unter 5.000 Einwohner und keine grundzentrale Funktion

Urbanisierung 25-29-Jähriger in Deutschland

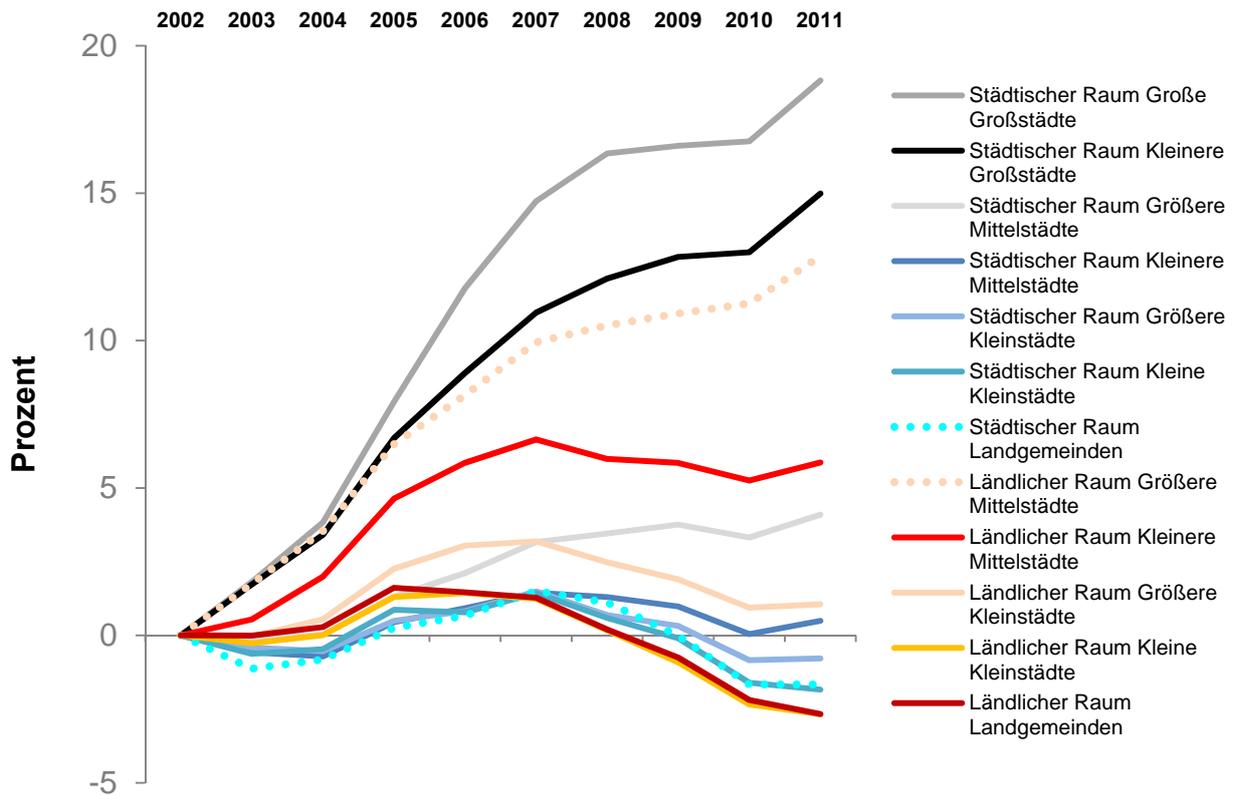


Bild 21: Prozentuale Veränderung der Bevölkerung 25-29-Jähriger in Deutschland nach Räumen im Verlauf (Grafik AZT, Daten BBSR)

18-24-Jährige lebten im Jahr 2011 in Deutschland zu zwei Dritteln in städtischen Räumen und zu 17,6 % in Großstädten mit über 500.000 Einwohnern (Gesamtbevölkerung 17,0 %). Werden Großstadt und Mittelstadt zusammengefasst, sind es 60 Prozent Stadt zu 40 Prozent Land. Auch alle Älteren (auch die Senioren) leben eher in Städten, letztere sind nur in Bezug auf die Altersstruktur der jeweiligen ländlichen Region überproportional vertreten. Doch auch sie wandern ab. Der Prozess der Urbanisierung verläuft aber insgesamt für Junge leicht schneller. Dem komplexen Bild der räumlichen Verdichtung je nach Lebenszyklus ist die Hypothese abzuleiten, dass Verkehrserzieher, Entwickler von Assistenzsystemen und auch Versicherer es künftig vermehrt mit einer Kategorie von Unfällen zu tun haben werden, die sowohl die Merkmale des Landstraßen- als auch des Innerortsunfalls tragen werden.

In %	Städtischer Raum		Ländlicher Raum		Groß-/Mittel-Stadt		Kleinstadt, Landgem.		Alle Städte		Land-gemeinden	
	18-24	Alle	18-24	Alle	18-24	Alle	18-24	Alle	18-24	Alle	18-24	Alle
2002	66	67	34	33	60	59	40	41	92	92	8	8
2011	70	68	30	32	62	60	38	40	93	93	7	7

Bild 22: Bevölkerung in Deutschland nach Räumen in Prozent (Datenbasis BBSR)

Denn zugleich wächst die Pkw-Fahrleistung in Deutschland innerorts stetig an, ohne außerorts langjährig zu sinken. An der gemeinsamen Innerorts- und Außerortsfahrleistung (ohne BAB) bestritt der Innerortsanteil im Jahr 2011 ca. 44 Prozent, im Jahr 2000 waren es noch 40 Prozent (jedes Fahreralter). Nach absoluter Zahl stieg die Kilometergesamtleistung Pkw innerorts um 14 Prozent, die für Außerortsverkehr sank um weniger als 2 Prozent (TREMODO Daten [37]). In Mobilität wie Raumnutzung beginnen Stadt und Land zu verschwimmen.

Österreichs Entwicklung der Bevölkerungsverteilung weist ebenfalls auf die Verstärkung junger Menschen hin. Bild 23 zeigt die Veränderung vom Jahr 2002 auf das Jahr 2013. Vor allem im höher verstäderten Raum ist in Österreich der Anteilsunterschied zwischen Jungen und Gesamtbevölkerung etwas größer als in Deutschland (allerdings ist nur die Gruppe der 20-24-Jährigen einbezogen), [38].

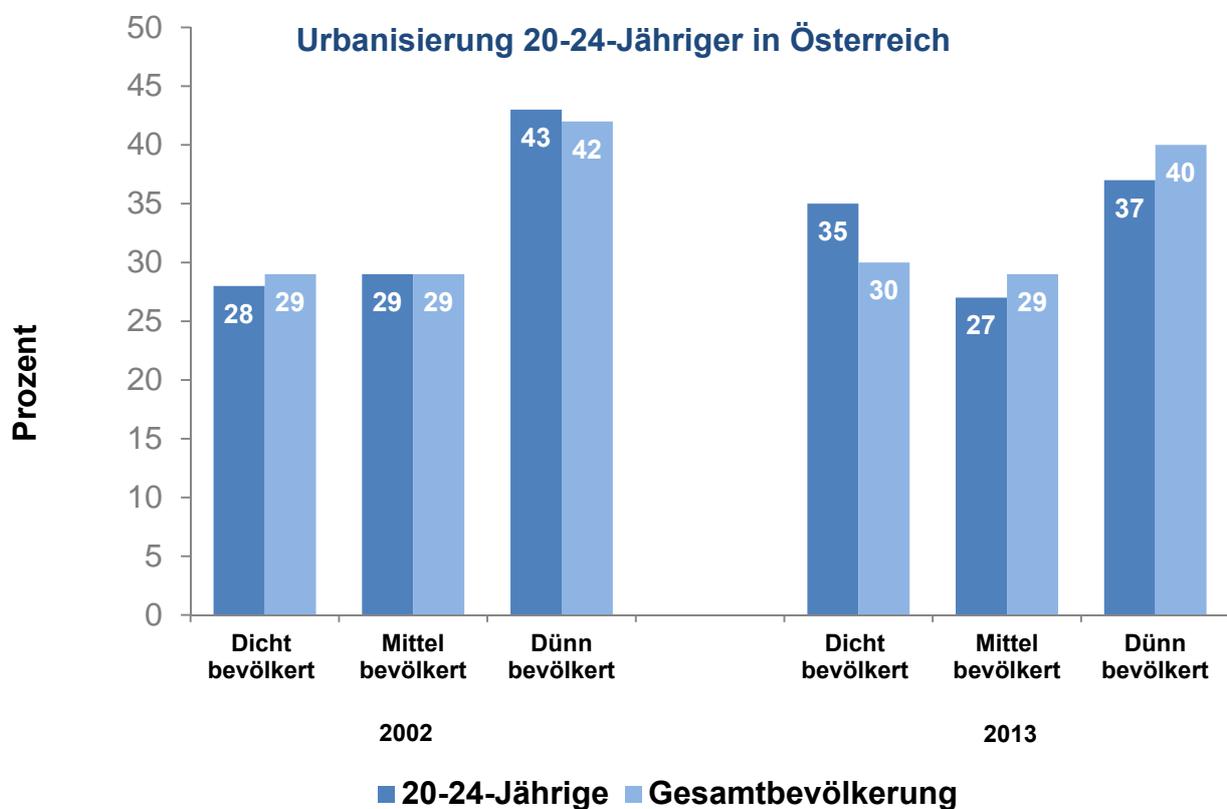


Bild 23: Bevölkerung in Österreich nach Räumen in Prozent (Grafik und Berechnung AZT, Datenbasis Statistik Austria [38])

Die veröffentlichten schweizerischen Daten erlauben einen Stadt-Land-Vergleich nur bedingt. Aber Hinweise auf eine leichte Verschiebung in der Bevölkerungsverteilung ergeben sich auch hier. Der Hypothesenbildung diene die Gegenüberstellung von je zwei Kantonen, die überwiegend verstäderte und überwiegend ländliche Räume beinhalten. Die Zuwächse der 18-24-jährigen Bevölkerung vom Jahr 2000 auf 2009 sind in den Kantonen Basel und Genf gemäß Landesschnitt, aber mehr als doppelt so hoch als in Graubünden und Ticino. Insgesamt aber gilt den schweizerischen Statistikern ihr Land als eines der kurzen Wege bei hoher Regionalverbundenheit.

Urbanisierung 18-24-Jähriger in der Schweiz

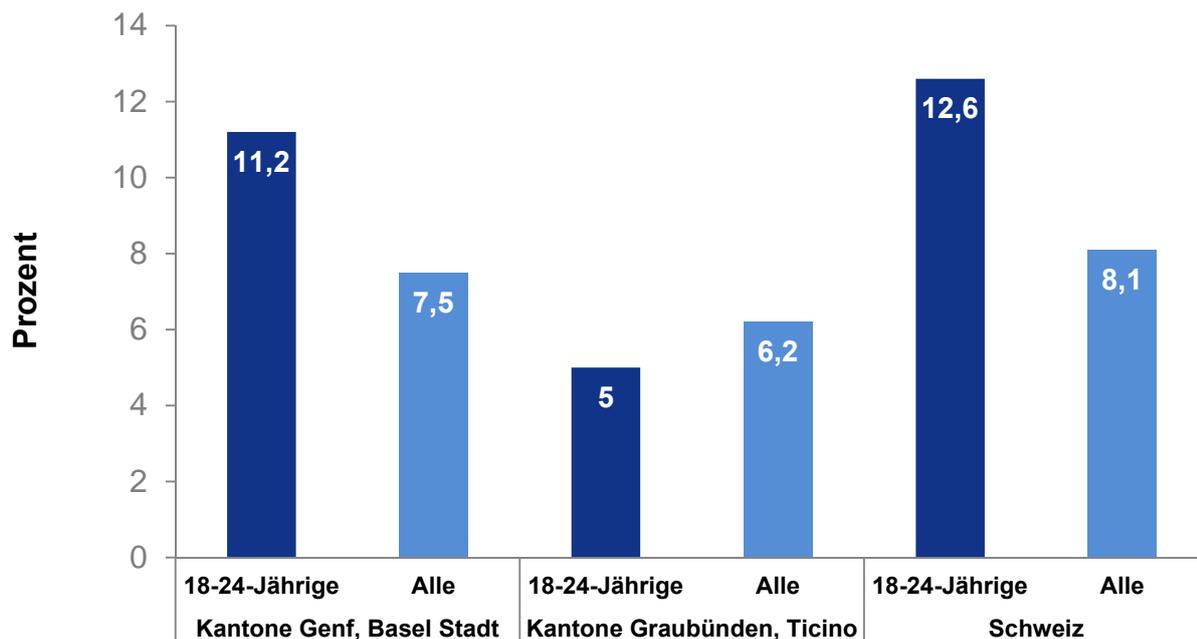


Bild 24: Bevölkerungsveränderung in der Schweiz:
Anstieg der Bevölkerung von 2000-2009 nach Alter in ausgewählten Räumen
in Prozent (Grafik und Berechnung AZT, Datenbasis BFS)

Sind Menschen und speziell junge Menschen in der Stadt weniger Pkw-mobil? Vorab wird klar, die Frage muss an der der faktisch gewählten Raumdefinition relativiert werden. Wieviel Prozent der Menschen leben in Städten? In welchen Städten? Was ist verstädterter Raum? Auch die vorgenannten Daten folgen Definitionen, die aus Sicht eines Verkehrskonfliktforschers oder Pkw-Marktanalysten nicht zielführend sein müssen. Die aktuelle AZT/GfK Befragung ergab, dass in Deutschland die Führerscheinausstattung Junger in Deutschland erst ab einer Wohnortgröße von einer Millionen Einwohner erkennbar sinkt, in der Schweiz in den fünf Großstädten über 100.000 Einwohner und in Österreich in Städten über 50.000 Einwohner.

In den deutschen Millionenstädten haben demnach mit 79 Prozent 10 Prozent weniger als im Gesamt (89 Prozent) der jungen Erwachsenen eine Pkw-Fahrerlaubnis; alle Wohnortgrößenklassen, die darunter liegen, fallen jedoch gegenüber dem Gesamtdurchschnitt kaum auf. In Deutschland sind nur Hamburg, Köln, Berlin und München Städte mit über 1 Million Einwohner, in ihnen leben überschlägig 645.000 18-24-Jährige – das sind 9,7 % aller jungen Menschen. Hingegen ist die Führerscheinquote in der Raumgröße mit den größten Jugendzuwächsen (von 100.000-500.000) mit 87-90 Prozent berichteter Fahrerlaubnisausstattung im Bundesdurchschnitt. In Städten mit 500.000 bis unter 1 Million Einwohnern (Frankfurt, Stuttgart, Düsseldorf, Dortmund, Essen, Bremen, Leipzig, Dresden, Hannover, Nürnberg⁴) ist die berichtete Pkw-Fahrerlaubnisausstattung mit 91 Prozent mit am höchsten. Hier leben ca. 526.000 junge Menschen, also 8 Prozent aller 18-24-Jährigen. Auch der Wunsch der Nicht-Inhaber, den Führerschein B noch zu erwerben, ist in den Groß-

⁴ im Jahr 2011, vgl. [39]

städten nicht niedriger als im Gesamt der 18-24-Jährigen: 7 Prozent aller deutschen Nicht-Inhaber wollen auch künftig keinen Pkw-Lenkerschein erwerben, 8 Prozent in den Millionenstädten. Die Unterschiedlichkeit zwischen Millionenstadt und Städten zwischen 500.000 und einer Millionen Einwohner fällt auch im berichteten Grund für den Noch-Nicht-Pkw-Besitz der Führerscheininhaber (nach Mehrfachnennung) auf: Platzgründe wie mangelnder Parkraum und eigene Stellplatzmöglichkeit wird für Großstädte unterdurchschnittlich (6 Prozent), von der jungen Erwachsenen der Millionenstädte überdurchschnittlich (21-27 Prozent) benannt (Gesamt 9-13 Prozent). Der Pkw-Anschaffungswunsch ist bei allen deutschen Raumgrößen gleich hoch, ebenso die Prognose der Autobenutzung in den nächsten zehn Jahren; anders der Pkw-Besitz, er sinkt mit der Ortsgröße (vgl. Info-Kasten unten).

Worin sich sehr große und sehr kleine Wohnorte unterscheiden, ist die Verteilung auf die Fahrleistungsklassen. In kleinen Räumen ist die Zahl der Wenigfahrer bis 3 Tsd. Km p.a. niedriger, in größeren höher. Nun ist das aber schon in allen Wohnortgrößen über 50.000 (Deutschland) bzw. über 20.000 Einwohner (Österreich) der Fall. Nur in der niedrigsten Wohnortgröße (Deutschland bis 2.000, Österreich bis 1.000 Einwohner) ist der Anteil der Vielfahrer (über 15 Tsd. Km p.a.) deutlich erhöht. Die Schweiz als Land kurzer Wege fällt aus dieser Beschreibung etwas heraus (Bild 25; Daten gemäß AZT/GfK Befragung). Bemerkenswert ist: Die Gründe für den Pkw-Einsatz ähneln sich über die Raumgrößen, wenn es um die erlebte Notwendigkeit (mangelnde Alternativen) geht.

Wohnortgröße (Einwohner)	Fahrleistungsklassen (in tausend Kilometer pro Jahr)								
	Deutschland			Österreich			Schweiz		
	<3	3-15	>15	<3	3-15	>15	<3	3-15	>15
Bis 1.000				27	46	27	43	44	14
Bis 2.000	26	47	27	29	53	18			
Bis 3.000				22	56	22			
Bis 5.000	25	59	16	26	52	22	39	45	16
Bis 10.000	27	56	18	30	51	19	32	54	15
Bis 20.000				37	53	10	35	49	17
Bis 50.000	24	56	20	47	47	7	34	59	7
Bis 100.000	34	54	12				25	37	38
Über 100.000							41	51	9
Bis 200.000	36	50	14						
Bis 500.000	43	40	17						
Bis 1.000.000	50	39	12	56	41	3			
Über 1.000.000	37	50	12	44	51	5			
Gesamt	32	51	17	37	50	14	36	49	15

Bild 25: Die Jahresfahrleistungsklassen 18-24-Jähriger nach Wohnortgröße in Prozent (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

**„Überwiegende“ oder „völlige“ Zustimmung
18-24-jähriger Autofahrer zu der Aussage:
›Wenn ich für einen Weg mein Auto nehme, dann weil
es nötig ist (weil es keine Alternative gibt)‹**

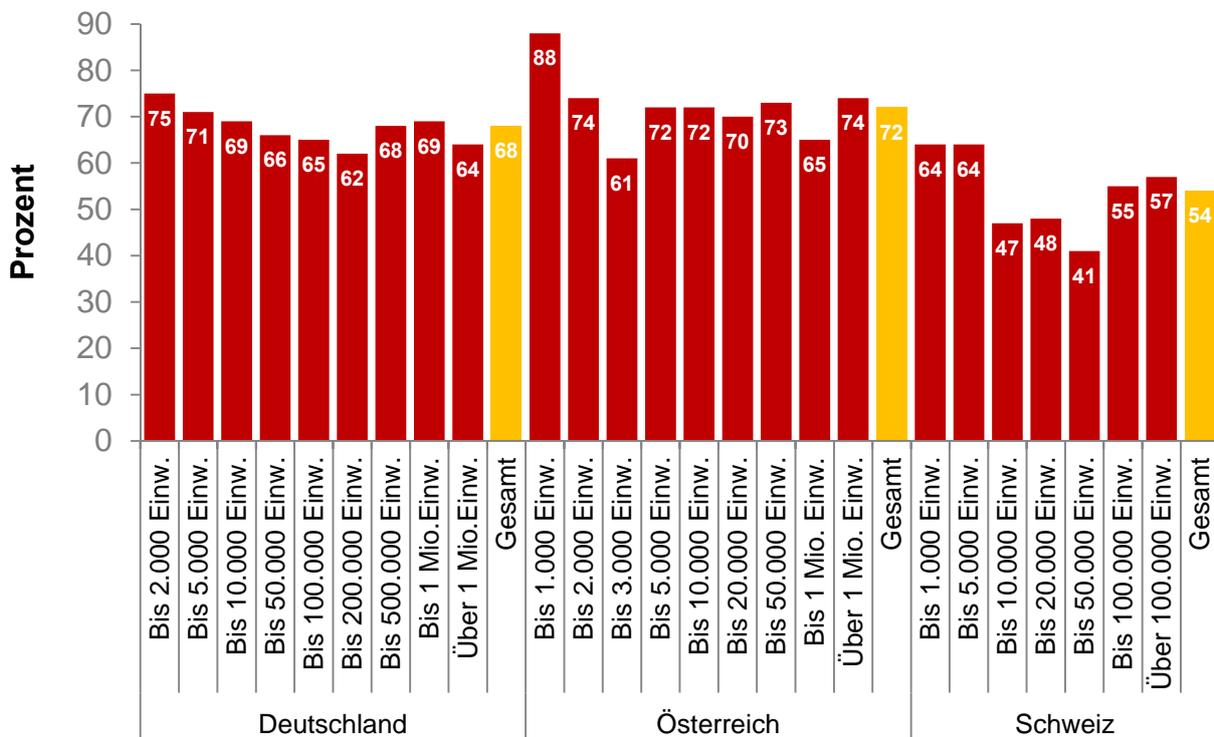


Bild 26: Wohnortgröße und Zustimmung zu dem Grund für den Pkw-Einsatz „Er ist nötig (keine Alternative)“, (Rest zu 100 „stimmt gar nicht“, „stimmt zum Teil“, sehr selten „weiß nicht“; Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Auch hier erweist sich die Schweiz als das Land der kurzen Wege, die Zustimmung zur Aussage, der Pkw-Einsatz war wegen mangelnder Alternative notwendig, überwiegt bei jungen Fahrern in der Schweiz in sehr großen Orten zwar ebenfalls, aber in geringerem Umfang (Bild 26). Eine weitere Antwortoption auf die Frage nach dem Grund für den Pkw-Einsatz war „... weil es bequemer oder schneller ist (z.B. schlechte Verbindung)“. Die Antworten nach Wohnortgröße gibt Bild 27 wieder (vgl. Kapitel Repräsentativ-Befragung DACH 2014). Auch Großstädter nutzen den Pkw also wegen subjektiv erlebter ungünstiger Anbindung für ihr Mobilitätsvorhaben im Einzelfall.

Die Mehrheit der jungen ›verstädterten‹ Bevölkerung lebt in Räumen, die aus ihrer Sicht die Nutzung eines Kraftfahrzeugs im gegebenen Fall für sinnvoll erscheinen lässt. Die Analogie *jung-Stadt-Auto-nicht-nötig* ist eine Populär-Analogie, die den komplexen Sachverhalt Urbanität nicht reflektiert. Urbanisierung ist bereits geografisch komplex (Formen der Siedlungsdichte bzw. Raumordnung bzw. Infrastrukturen, Pkw-Dichte, tatsächlich vorhandene Einrichtungen u.a.), Urbanisierung ist aber auch als soziologisch-psychologische Größe für das Mobilitätsverhalten mehr als die Zahl der Einwohner je Quadratkilometer oder die mittlere Entfernung zur Bushaltestelle. Je nach Geschlecht, Ort und Uhrzeit empfindet auch manch jüngerer Menschen in der

Großstadt den Heimweg im Pkw als sicherer als in der Straßenbahn, zu Recht oder nicht. Mit wachsender physischer und gesellschaftlicher Mobilität vermischen urbane und ländliche Lebensstile und werden vom physischen Wohnort unabhängiger. Zugleich unterscheiden sich gleichgroße Räume in ihren Rahmenbedingungen zunehmend (Umweltzonen, Radinfrastruktur, Parkraumkosten u.a.m.) und erschweren die Vergleichbarkeit des Nutzerverhaltens. Insgesamt muss festgestellt werden, dass das Wissen um die Einflussgröße Urbanisierung in der automobilbezogenen Forschung noch am Anfang steht.

**„Überwiegende“ oder „völlige“ Zustimmung
18-24-jähriger Autofahrer zu der Aussage:
„Wenn ich für einen Weg mein Auto nehme, dann weil
es bequemer oder schneller ist (z.B. schlechte Verbindung)“**

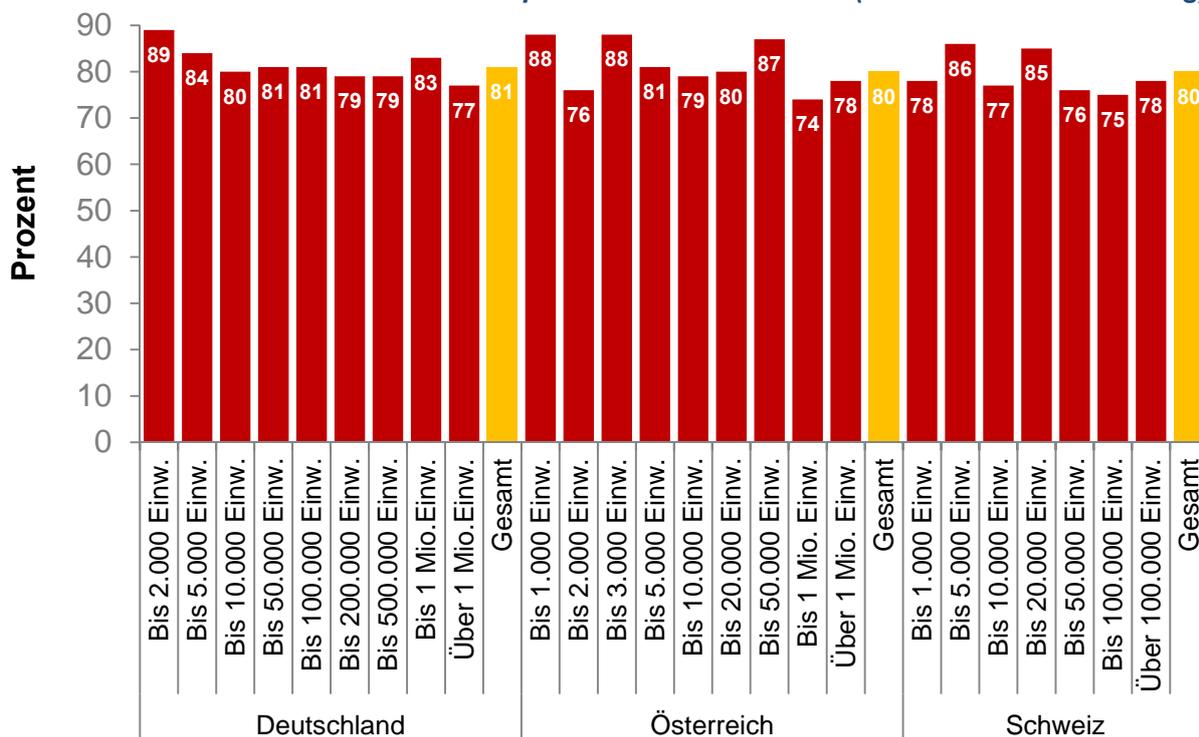


Bild 27: Wohnortgröße und Zustimmung zu dem Grund für den Pkw-Einsatz „Bequemer, schneller (z.B. schlechte Verbindung)“, (Rest zu 100 „stimmt gar nicht“, „stimmt zum Teil“, sehr selten „weiß nicht“; Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Wohnortgröße ohne Bedeutung für die Pkw-Verfügbarkeit

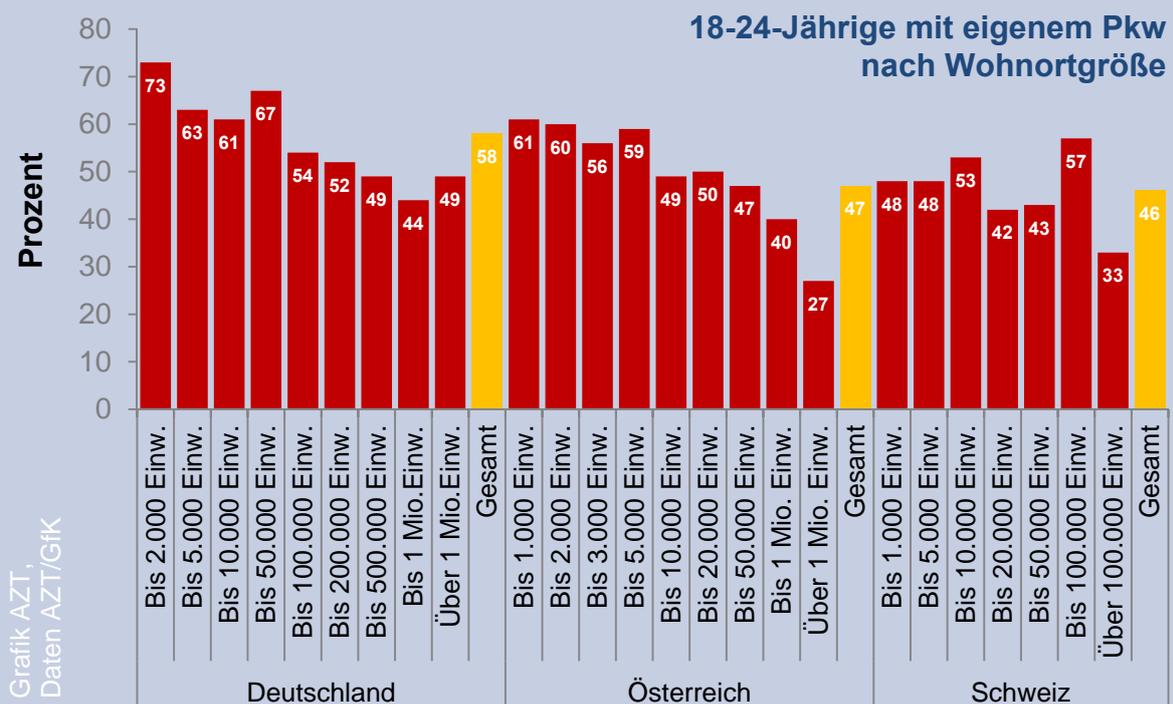
Die Größe des Wohnorts spielt für die faktische Verfügbarkeit eines Autos keine Rolle, sie zeigt sich nach der eigenen Allianz Zentrum für Technik Erhebung mit der GfK Wien durchgängig bei 95 bis 100 Prozent. Wird nicht der eigene Wagen, dann der der Eltern oder seltener der der Partner benutzt. Unterscheidungen nach weiteren Merkmalen sind kaum von Relevanz. Eine andere Frage ist die nach dem Besitz eines Pkw. Mit der OECD beschreibt der Besitz des Kraftfahrzeugs eine S-Kurve mit einem Sättigungseffekt ab definierten Pkw-Dichten, Einkommensverhältnissen und Kosten [1]. Aber der Sachverhalt scheint für Deutschland, Österreich und für die Schweiz nicht ganz so einfach, vor allem nicht für die Motivlage junger Menschen. 18-24-Jährige befinden sich in einer Lebensphase, die genauer zu betrachten ist:

Pkw-Besitz und -nutzung nach Wohnortgröße

Der Urbanisierungsgrad gilt als ein zentraler Aspekt für den Pkw-Besitz. Tatsächlich haben junge Menschen mit wachsender Wohnortgröße seltener einen eigenen Wagen (Bild unten). Aber die Zahl der Einwohner ist noch nicht die Erklärung für das Phänomen. In ihrem Vergleich der 90er mit den Nuller-Jahren dokumentierte die Studie des imfo zu Mobilität junger Menschen [24] die Bedeutung von Haushaltsgröße und Bildungsstatus für den Pkw-Besitz allgemein. Die Daten der aktuellen AZT/GfK Erhebung zeigt darüber hinaus, dass sich vor allem die Ausbildung der Jungen in der Stadt abspielt.

Ausbildungsanteil und Zahl der Singlehaushalte in der Stadt höher

Der Bildungsschub vollzieht sich in der Stadt. Junge Menschen auf dem Land und in der Stadt unterscheiden sich in ihrem Studentenanteil bzw. im Anteil von in Ausbildung befindlicher Personen. Auf dem Land ist der Anteil vollbeschäftigter höher. In Deutschland liegt der Studentenanteil an allen 18-24-Jährigen in den kleinen Wohnortgrößen (2 bis 50 Tsd. Einw.) bei 23 bis 36, in den großen (200 Tsd. bis über 1 Mio. Einw.) bei 57 bis 61 Prozent. Ähnlich die Verteilung der Einzelhaushalte der jungen Generation, sie sind in Großstädten doppelt so häufig als in den Kleinstädten. Junge Menschen befinden sich mit zunehmender Wohnortgröße somit mit höherer Wahrscheinlichkeit in der Berufsbildungsphase. Diese Gruppe hat einerseits ein geringeres Nettoeinkommen zur Verfügung, andererseits setzt sie im Einsatz ihrer verfügbaren Ressourcen andere Prioritäten. Nach der AZT/GfK Befragung stimmen 18-24-jährige Studenten der Aussage ›Ein Auto wäre mir wichtiger als teure Reisen‹ weniger zu (Deutschland 32, Österreich 18, Schweiz 20 Prozent) als voll Berufstätige (47, 35, 30 Prozent). Verständlich bei einer zugleich hohen Verfügbarkeit eines Pkw aus dem engsten Umfeld.



Wohnortgröße (Einwohner)	Pkw wurde von jungen Autofahrern in den letzten 12 Monaten ... benutzt					
	Deutschland		Österreich		Schweiz	
	Mehr (%)	Weniger (%)	Mehr (%)	Weniger (%)	Mehr (%)	Weniger (%)
Bis 1 Tsd.			46	17	53	12
Bis 2 Tsd.	61	8	29	21		
Bis 3 Tsd.			46	15		
Bis 5 Tsd.	54	17	45	5	59	15
Bis 10 Tsd.	57	8	33	21	58	6
Bis 20 Tsd.			47	20	55	15
Bis 50 Tsd.	47	16	47	14	47	10
Bis 100 Tsd.	41	19			56	20
Über 100 Tsd.					36	24
Bis 200 Tsd.	34	24				
Bis 500 Tsd.	38	26				
Bis 1 Mio.	40	24	33	23		
Über 1 Mio.	57	15	26	22		
Gesamt	47	18	37	18	53	14

Die hier berichtete Pkw-Besitzrate ist nicht mit der Haushaltserhebung der deutschen Bundesregierung zu vergleichen, das Statistische Bundesamt Wiesbaden gibt die Ausstattungsquoten der Haushalte, nicht der Personen mit Konsumgütern wieder. Diese fällt beim Pkw allein aufgrund des hohen Anteils an Single-Haushalten bei jungen Erwachsenen niedriger aus. Denn der eigene Pkw – diese Aussage ist den Statistiken aus Wiesbaden langjährig stabil zu entnehmen – ist auch ein Indikator für die aktuelle Lebensphase, in der sich der Haupteinkommensbezieher des Haushalts befindet (Partnerschaft, Kinder, Haushaltsgröße, Status der Ausbildung, Status der Berufstätigkeit). Die Übergangsphase der Ausbildung vollzieht sich bei jungen Menschen stärker im urbanisierten Raum, in denen vermehrt alternative Arten der Verkehrsteilnahme genutzt werden können. Das Bild sinkender Automobilität in der Jugend wird so durch die Urbanisierung in der Phase der Ausbildung bestärkt, zumal ältere Erhebungen zugleich den höheren Gebrauch der alternativen Mobilitätsarten in der Stadt zeigen [24].

Mit den aktuellen AZT/GfK Daten ist diese Annahme allerdings zu relativieren. Der Anteil der jungen Menschen, die in den letzten 12 Monaten ÖV oder Fußverkehr mehr genutzt haben, ist in den kleinsten deutschen Wohnorten zwar geringer als in den größten Städten (eingeschränkt gilt das auch für Radnutzung, jedoch nicht in deutschen Millionenstädten), während in den großen Städten (wieder mit Ausnahme der deutschen Millionenstädte) die vermehrte Autonutzung seltener war als in den kleineren Wohnorten (Rest zu 100 meist „gleich geblieben“). Aber im Quervergleich zeigt sich, dass die Zuwächse in der Pkw-Nutzung überwiegen. Auch in der Prognose der künftigen Veränderung der eigenen Verkehrsmittelnutzung dominiert über alle Wohnortgrößen der Pkw-Einsatz. Insgesamt nutzen junge Autofahrer in der Stadt Pkw, ÖV als auch Fußverkehr mehr – sind dort multimodaler. Leider fällt aber die Radnutzung hier ungünstig auf.

Österreich und Schweiz bedürfen einer getrennten Betrachtung, hier sind die Veränderungen nach Wohnortgröße unterschiedlicher verteilt. Vor allem in Wien über 1 Mio. bzw. Zürich, Genf, Basel, Lausanne, Bern über 100 Tsd. Einwohner ist der Anteil derer, die den Pkw mehr nutzten, geringer, zugunsten von Fußverkehr und ÖV. Studenten in der Schweiz über die Wohnortgrößen gleicher verteilt.

Wohnortgröße (Einwohner)	ÖV wurde von jungen Autofahrern in den letzten 12 Monaten ... benutzt					
	Deutschland		Österreich		Schweiz	
	Mehr (%)	Weniger (%)	Mehr (%)	Weniger (%)	Mehr (%)	Weniger (%)
Bis 1 Tsd.			15	41	27	20
Bis 2 Tsd.	16	51	32	31		
Bis 3 Tsd.			24	32		
Bis 5 Tsd.	20	49	21	29	22	38
Bis 10 Tsd.	16	46	26	34	20	42
Bis 20 Tsd.			17	30	15	35
Bis 50 Tsd.	23	37	20	37	27	44
Bis 100 Tsd.	34	30			33	16
Über 100 Tsd.					37	21
Bis 200 Tsd.	41	27				
Bis 500 Tsd.	37	29				
Bis 1 Mio.	36	30	26	36		
Über 1 Mio.	34	17	30	15		
Gesamt	28	35	24	30	25	33

Wohnortgröße (Einwohner)	Fußverkehr wurde von jungen Autofahrern in den letzten 12 Monaten ... benutzt					
	Deutschland		Österreich		Schweiz	
	Mehr (%)	Weniger (%)	Mehr (%)	Weniger (%)	Mehr (%)	Weniger (%)
Bis 1 Tsd.			22	17	14	10
Bis 2 Tsd.	12	26	29	13		
Bis 3 Tsd.			12	24		
Bis 5 Tsd.	16	16	26	17	22	20
Bis 10 Tsd.	15	18	28	14	31	22
Bis 20 Tsd.			13	10	30	19
Bis 50 Tsd.	24	22	17	10	21	26
Bis 100 Tsd.	36	19			31	0
Über 100 Tsd.					40	7
Bis 200 Tsd.	28	14				
Bis 500 Tsd.	31	11				
Bis 1 Mio.	32	15	23	12		
Über 1 Mio.	22	11	30	10		
Gesamt	24	18	24	14	27	17

Wohnort- größe (Einwohner)	Rad wurde von jungen Autofahrern in den letzten 12 Monaten ... benutzt					
	Deutschland		Österreich		Schweiz	
	Mehr (%)	Weniger (%)	Mehr (%)	Weniger (%)	Mehr (%)	Weniger (%)
Bis 1 Tsd.			10	29	12	35
Bis 2 Tsd.	14	42	13	31		
Bis 3 Tsd.			22	37		
Bis 5 Tsd.	17	41	19	36	15	38
Bis 10 Tsd.	10	44	14	21	18	42
Bis 20 Tsd.			20	27	11	42
Bis 50 Tsd.	16	42	13	20	11	42
Bis 100 Tsd.	14	43			12	59
Über 100 Tsd.					22	28
Bis 200 Tsd.	17	38				
Bis 500 Tsd.	26	35				
Bis 1 Mio.	22	42	24	26		
Über 1 Mio.	15	35	24	26		
Gesamt	17	40	18	28	15	39

Die Fahrerlaubnis Klasse B – Stagnation, Rückgang, Sättigung?

Die Führerschein-Ausstattungsquoten⁵ der Bevölkerungsgruppen sind aus methodischen Gründen nicht exakt zu beziffern. Die Mehrzahl der verfügbaren Daten entstammt Befragungen. Auch das neu geschaffene zentrale Fahrerlaubnisregister am deutschen Kraftfahrt-Bundesamt wird erst im Jahr 2033 vollumfänglich geführt sein.

Bild 28 stellt die Ausstattung der 18-25-Jährigen in Deutschland mit der Fahrerlaubnis der Klasse B (Pkw) in Prozent der Altersklasse im Verlauf der letzten zehn Jahre dar. Inwiefern den Jahresschwankungen eine zu hohe Bedeutung zugemessen werden könnte, mag offen bleiben, die Autoren der Jahrespanel MOP [12] selbst mahnen an, in der Interpretation der Einzelschwankungen die allgemein wachsende ›Berichtsmüdigkeit‹ für demoskopische Dauerabfragen ins Kalkül zu ziehen. Im 10-Jahrestrend ist für die 18-25-jährigen Deutschen ein leichter Rückgang der Ausstattung zu verzeichnen, im Gesamt eine deutliche Zunahme, dem Anstieg der Ausstattung bei den Senioren geschuldet. Mit Eintritt in die Altersklasse 26-35 befindet sich schließlich die Mehrheit im Besitz der Pkw-Fahrerlaubnis. Unter Berücksichtigung der statistisch bedingten Schwankung der Daten wäre davon auszugehen, dass sich an der von ifmo [12] berichteten Stagnation der Führerscheinausstattung wenig geändert hat. Die absoluten Zahlen des zentralen Fahrerlaubnisregisters zeigen ebenfalls einen leichten Rückgang der Zahlen seit dem Jahr 2011, für Männer wie für Frauen (18-24-Jährige [44]); aber das Niveau der Männer glich sich dem der Frauen an.

⁵ Die Begriffe Führerschein (das amtliche Dokument mit dem Eintrag aller Fahrerlaubnisse der Person) und Fahrerlaubnis (die Berechtigung zum Führen einer definierten Fahrzeugklasse) werden im vorliegenden Bericht meist gleichbedeutend verwendet. Referierte Daten benennen, sofern bekannt, stets die Zahl der Fahrerlaubnisse.

Ausstattung 18-25-jähriger Deutscher mit Pkw-Führerschein und absolute Zahlen bei 18-24-Jährigen im Verlauf

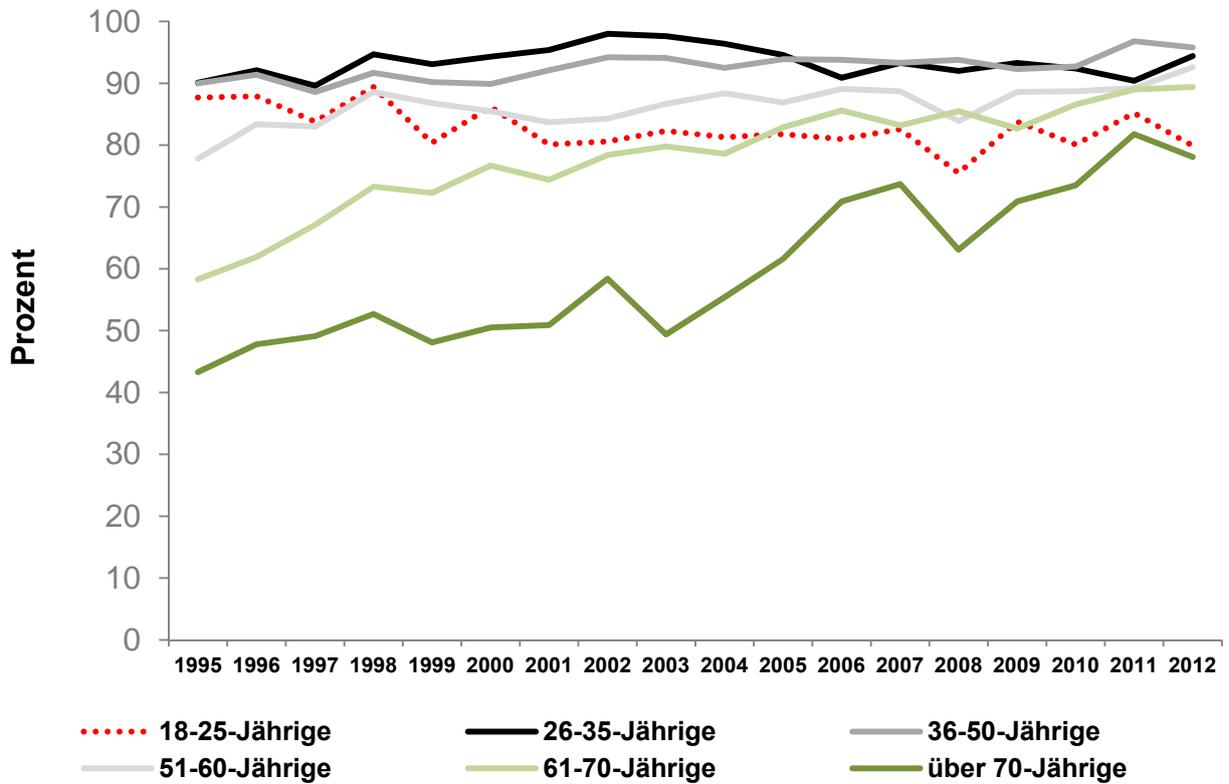


Bild 28: Berichtete Pkw-Führerscheinausstattung 18-25-Jähriger in Prozent der Altersklasse in Deutschland (Grafik AZT, Daten MOP [12])

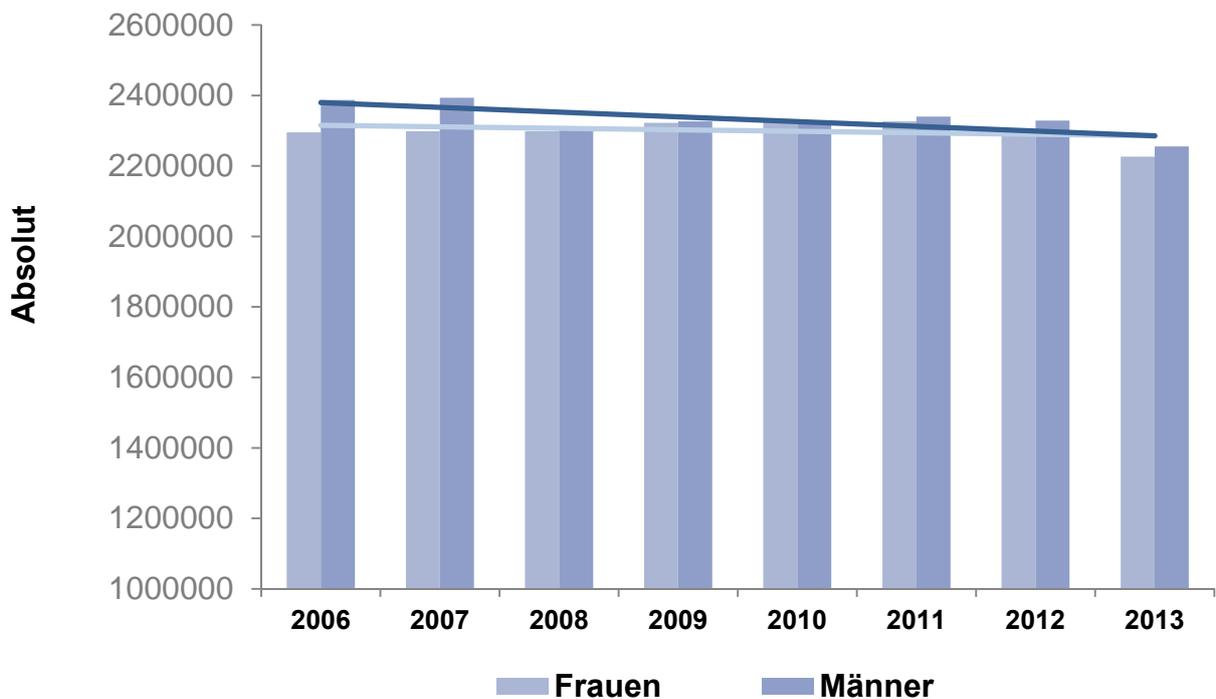


Bild 29: Absolute amtliche Zahl der Pkw-Führerscheine bei 18-24-Jährigen in Deutschland (Grafik AZT, Daten KBA [44])

In Österreich dokumentieren die Zahlen bis zur Mitte der Nuller-Jahre, also vor den globalen Krisen, eine langjährig hohe Ausstattung der männlichen Bevölkerung mit Pkw-Lenkererlaubnissen (1995 wie 2004 bei ca. 89 Prozent der Bevölkerung), während die Quote bei den Frauen in diesem Zeitraum von einem deutlich niedrigerem Niveau (64 Prozent) anstieg. Da für Gesamt-Österreich Zahlen fehlen, dokumentiert eine Erhebung aus Niederösterreich die Entwicklung. Demnach stieg die Quote dort auf 78 (Jahr 2003/04) und weiter auf 84 Prozent (Jahr 2008), (alle Daten [18]). Österreich führt Fahrerlaubnisdaten nicht zentral dem deutschen Kraftfahrt-Bundesamt vergleichbar. Aber Statistik Austria erlaubt einen sehr interessanten Blick auf die Jahresentwicklungen der Quoten der Führerscheineulinge und der dabei erworbenen Arten der Lenkerberechtigungen.

Bezogen auf den Bevölkerungsanteil ist die Quote der Führerscheineulinge (über *alle* Fahrerlaubnisklassen) vom Jahr 2006 auf 2012 bei 17-24-Jährigen geringfügig gestiegen (von 22 auf 23 Prozent bei den 17-19-Jährigen und von 1,4 auf 2,2 % bei den 20-24-Jährigen). Ein Rückgang um 5 Prozent bei den 18-Jährigen kompensiert sich durch einen Zuwachs um 5 Prozent bei den 17-Jährigen. In der Gesamtbevölkerung (also die Neulinge über alle Altersklassen) blieb der Anteil bei 1,2 bis 1,3 % konstant. Die Teilmenge der Pkw-Lenker-Neuberechtigungen ist nur über alle Altersklassen verfügbar. Sie stieg vom Jahr 2006 (78.961) auf 2011 (88.556) deutlich und ging jüngst (Jahr 2012) auf 86.935 leicht zurück. Der Anteil aller über 25-Jährigen an den Führerscheineulingen aller Klassen ist sehr gering, daher gibt die Entwicklung der Pkw-Führerscheineulinge jeden Alters auch ein grobes Bild von der Entwicklung der Pkw-Führerscheineulinge von 17-24 Jahren.

Anders die Situation in der Schweiz. Mit den Daten des Bundesamts für Statistik ist die Führerscheinausstattung der 18-24-Jährigen vom Jahr 1994 auf 2010 von 71 auf 59 Prozent gesunken. Die an anderen Stellen schon berichteten Unterschiede zwischen der Mobilität junger Menschen in der Schweiz auf der einen und Deutschland/Österreich auf der anderen Seite kommen auch hier zum Ausdruck. Allerdings liegt die nach der hier vorgestellten AZT/GfK Erhebung ermittelten Quote der jungen Pkw-Lenkerberechtigungsinhaber in der Schweiz 2014 wieder deutlich höher und auf altem Niveau bzw. leicht darüber (Bild 30). Ältere Junge verfügen erwartungsgemäß leicht seltener eine Fahrerlaubnis Klasse B als jüngere Junge. In der Interpretation der Daten (sie werfen ein etwas günstigeres Bild auf die Ausstattung) ist ein gewisser Einfluss der gewählten Methode als Online-Erhebung zu beachten (s. dort).

Alter (Jahre)	Deutschland	Österreich	Schweiz
18-24	89	91	74
18-20	88	87	63
21-22	87	94	78
23-24	90	95	81

Bild 30: Führerscheine der Klasse B (Pkw) bei jungen Menschen in Prozent aller Befragten im Jahr 2014 (Daten AZT/GfK)



Einer der ersten deutschen Führerscheine, die seit dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 vorgeschrieben sind (Text und Bild: Deutsches Museum)

Über die Ausstattung der Bevölkerung und der Jungen mit Führerscheinen und ihre Bedeutung für die Beurteilung der Automobilität ist zuletzt viel gestritten worden, wie schon ein Blick in die Medien genügt. Die Vielzahl konkurrierender Daten und die methodischen Gründe für die Schwankungsbreiten macht die Frage dabei nicht einfacher. Insgesamt aber scheint es, dass – wie schon in der Betrachtung der Verkehrsleistungen – eine These vom substantiellen Bruch in der Entwicklung stabilerer Zahlen bedürfte. Und so gehen einige Verkehrsexperten auch davon aus, dass trotz aller diskutierten Phänomene um Bildungsentwicklung, Urbanisierung und Wirtschaftslage der Pkw-Fahrerlaubniserwerb seit den 90er Jahren nach wie vor eine hohe Bedeutung hat. Fastenmeier [42] nennt es den unvermindert hohen *habituellen* Fahrerlaubniserwerb in der Gesellschaft – bzw. das gesellschaftlich tradierte hohe Bedürfnis, mit dem Führerschein in die Erwachsenenwelt einzutreten, wie es Mienert diskutiert [43]. Der Führerschein hat nicht nur eine Transportfunktion. Eine andere Frage ist das Lebensalter, mit dem er erworben wird.

Sinkender Anteil junger, steigender Anteil älterer Führerscheinneulinge

Wie schaut die Altersstruktur aller Führerscheinneulinge im Jahresvergleich aus? In Deutschland waren im Jahr 2007 gut 84 Prozent der Pkw-Fahrerlaubnis-Neuerteilungen (incl. BF17) jünger als 24 Jahre, im Jahr 2013 waren es noch ca. 77 Prozent (Kraftfahrt-Bundesamt Deutschland). Aufgrund der Einführung des „Führerscheins mit 17“ verschob sich der Anteil für die 18-jährigen Neulinge nach vorne zugunsten der 17-Jährigen. Und dennoch ist unverkennbar, dass sich vor allem bei den jungen Männern von 25-44 Jahren der Anteil von 7 auf 11 Prozent erhöhte. In Österreich scheint der Effekt geringer auszufallen. Im Jahr 2007 lag der Anteil der bis 24-Jährigen an allen Führerscheinneulingen bei 93 Prozent, im Jahr 2012 bei 92 Prozent. Betrachtet man die Jüngeren genauer, zeigt sich immerhin, dass der Anteil bei den 17-19-Jährigen von 80 Prozent (2007) auf 76 Prozent (2012) zurückging, der der 20-24-Jährigen von 10 auf 13 Prozent stieg. Bei allen Älteren zeigte sich auch ein leichter Anstieg von 7 auf 8 Prozent (Statistik Austria). Auch die absoluten Zahlen in Österreich zeigen in den letzten Jahren leichte Rückgänge bei den 17-19-Jährigen und leicht Zuwächse bei den 20-34-Jährigen. Ab Mitte Dreißig haben dann in der Regel alle ihren Führerschein gemacht, auch die Veränderung der absoluten Zahlen fällt nicht mehr ins Gewicht. Alle veröffentlichten österreichischen Daten schlüsseln nicht nach jeweiliger Fahrerlaubnisklasse auf. Für Deutschland sind die absoluten Zahlen in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung eine weitere Betrachtung wert.

Mehr oder weniger Junge, die den Führerschein machen?

Die absolute Zahl der Neuerteilungen der Pkw-Lenkererlaubnis ist in Deutschland seit dem Jahr 2007 gesunken, für alle Altersklassen wie für Junge (Bild 31). In Österreich halten sich seit 2007 leichte Zuwächse und Rückgänge die Waage, die Veränderungen scheinen zunächst weniger einseitig als in Deutschland, berichtete Verschiebungen in den Altersklassen ausgenommen. Bezieht man aber die Bevölkerungsentwicklung der Jungen in Deutschland mit ein, relativiert sich das Bild immerhin für die Entwicklung seit dem Krisenjahr 2009 – die Rückgänge in der absoluten Zahl der jungen Bevölkerung einschließlich der 17-Jährigen sind seither nicht unerheblich. Die absolute Zahl derer, die im jeweiligen Jahr 17-24 Jahre alt waren und die Zahl derer, die davon den Führerschein neu gemacht haben, korrespondieren deutlich. Der Bevölkerungsrückgang von 2009 auf 2011 übersteigt mit 209.000 den Rückgang bei den Pkw-Fahrerlaubnis-Neulingen von ca. 49.000 um ein Vierfaches, der Anteil der jungen Neulinge an der Bevölkerung blieb bei 11 Prozent stabil.

Jahr	17-24-Jährige mit Pkw-Fahrerlaubnis-Neuerteilung (absolut) und in Prozent der Pkw-FE-Neulinge (Klammer)	Bevölkerungsanteil 17-24-Jähriger (absolut) und in Prozent der Bevölkerung (Klammer)	Anteil der 17-24-jährigen Neulinge an der Bevölkerung der Altersklasse in Prozent (%)
2007	930.992 (83,5)	7.772.000 (9,4)	11,9
2008	934.700 (82,5)	7.747.000 (9,4)	12,0
2009	846.981 (80,8)	7.673.000 (9,4)	11,0
2010	830.800 (80,3)	7.598.000 (9,3)	10,9
2011	798.469 (79,5)	7.464.000 (9,1)	10,7
2012	745.382 (77,8)	o.A.	
2013	736.350 (76,8)	o.A.	

Bild 31: Führerscheinneuerteilungen der Klasse B und Bevölkerungsanteil junger Menschen in Deutschland (Daten KBA, StBA)

Pkw-Besitz und -Verfügbarkeit

Die Abhängigkeit des Pkw-Besitzes junger Menschen von der Wohnortgröße gemäß aktuellen AZT/GfK Daten wurde bereits erwähnt, ebenso die besondere Bedeutung des Bildungsschubs in der Gesellschaft. Doch auch hier, wie schon in den vorangenannten Aspekten zur Mobilität, ist die Datenlage methodisch nicht ganz so eindeutig. Folgt man den deutschen Werten der Haushaltspanels, so sinkt die Ausstattung der jungen Menschen mit einem Pkw aktuell; unter anderem wird der Anstieg der Zahl der Single-Haushalte mit dafür verantwortlich gemacht. Das deutsche Statistische Bundesamt bezeichnet die Zahlen für die 18-24-Jährigen zudem aufgrund der Stichprobengröße als nur bedingt interpretationsfähig [25;25a], (Bild 32).

Die Daten bedürfen einer weiteren Bemerkung: Der Ausstattungsgrad der Haushalte bezieht sich auf die Haupteinkommensbezieher und somit faktisch zumeist auf diejenigen 18-24-Jährigen, die unabhängig von der Haushaltsgröße in einem eigenen Haushalt leben.

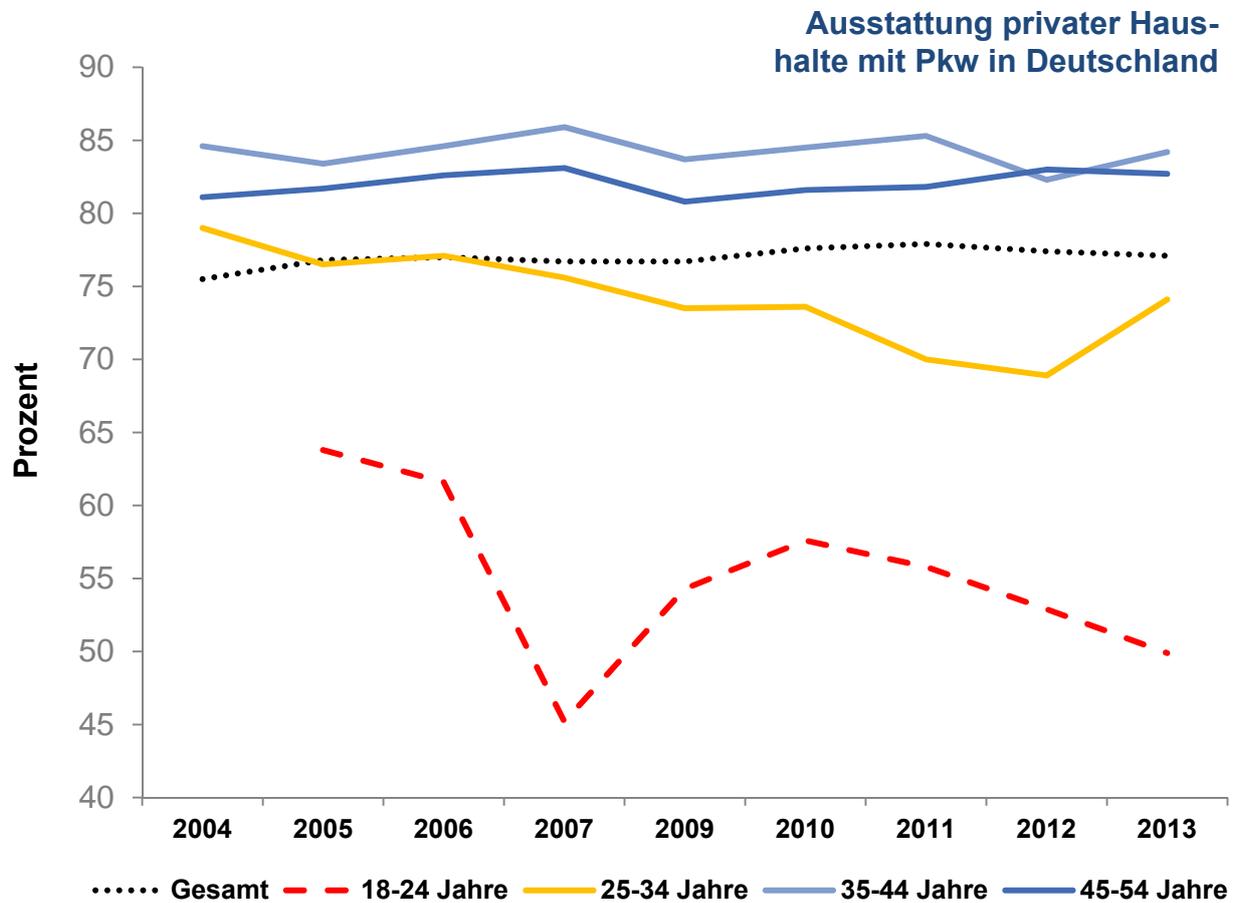


Bild 32: Ausstattungsgrad deutscher Haushalte mit Pkw
 (Daten für 18-24 Jahre gem. StBA eingeschränkt aussagekräftig, keine Daten für 2008; Grafik AZT, Daten StBA [25;25a])

Mit der Wiesbadener Zählung sinkt die aktuelle Pkw-Verfügbarkeit bzw. -Ausstattung junger Menschen und stabilisiert sich mit Mitte 30, wenn schließlich die Mehrheit ihren Führerschein erworben hat. Nicht unbeachtet kann der Verlauf der Ausstattung bei den 25-34-Jährigen bleiben. Er steigt jüngst. Aber sein hohes Niveau der Vorkrisenzeit hat er nicht mehr erreicht. Der Verschiebungseffekt bleibt zu verfolgen. Der leichte Gesamtanstieg wiederum ist den Senioren geschuldet (nicht in der Grafik).

Nach MOP hat sich die Verfügbarkeit sowohl eines Pkws als auch eines Pkw-Führerscheins in Deutschland in der Gruppe der 18-35-Jährigen seit dem Jahr 2003 deutlich reduziert, allerdings bei einer nicht geringen Schwankung der Daten. Lag der Anteil in den Nuller-Jahren noch bei 70-80 Prozent, sank er ab 2010 auf gut zwei Drittel. Über alle Altersklassen blieb der Anteil stabil bzw. stieg sogar geringfügig, vor allem der Gruppe der über 60-Jährigen geschuldet. Ein Einfluss der Krise 2008/2009 ist auch hier zu vermuten. Auch der Anteil der 36-60-Jährigen blieb stabil (bzw. stieg gering von 86 Prozent 2003 auf 87 Prozent in 2012) – ein Indiz dafür, dass Fahr-

erlaubnis und Pkw unbeschadet der äußeren Umstände in den Haushalten früher oder später vorzufinden sind. Eine MOP Sonderauswertung im Rahmen der ifmo-Studie Mobilität junger Menschen im Wandel [24] zeigte für die Entwicklung von 1997 auf 2007 einen Rückgang der Verfügbarkeit von Pkw plus Führerschein von 83 auf 72 Prozent für die Gruppe der 20-29-Jährigen auf. Neuere Daten liegen nicht vor.

In der Schweiz hat sich das Verhältnis von Nicht-Autobesitzern (ca. 20 Prozent) zu Haushalten mit wenigstens einem Wagen (ca. 50 Prozent) vom Jahr 2000 auf 2010 nicht wesentlich verändert (über alle Altersklassen). Jedoch ging mit dem oben berichteten Rückgang der Führerscheinausstattung bei 18-24-Jährigen eine Zunahme der sog. Generalabonnements (schweizerische Bahn) von 10 auf fast 20 Prozent bei den jungen Menschen einher (BFS Schweiz). Auch für Österreich ist die Datenlage eingeschränkt. Die verfügbaren Zahlen zeigen einen hohen Rückgang der amtlich registrierten Pkw-Neuzulassungen in allen Altersklassen bis 49 Jahre sowie bei den 60-69-Jährigen, für die 20-29-Jährigen liegt er bei minus 20 Prozent vom Jahr 2007 auf 2013 (von 4,4 % aller Neuzulassungen auf 3,3 %). Die Bevölkerungszahl stieg in dieser Gruppe zugleich um 4 Prozent; gleichwohl verzeichnet Österreich im Gesamt ein Plus von 7 Prozent der Neuzulassungen, vor allem der Anteil mit Alter unbekannt stieg erheblich an (Bild 33), (Bundesanstalt Statistik Österreich [45]).

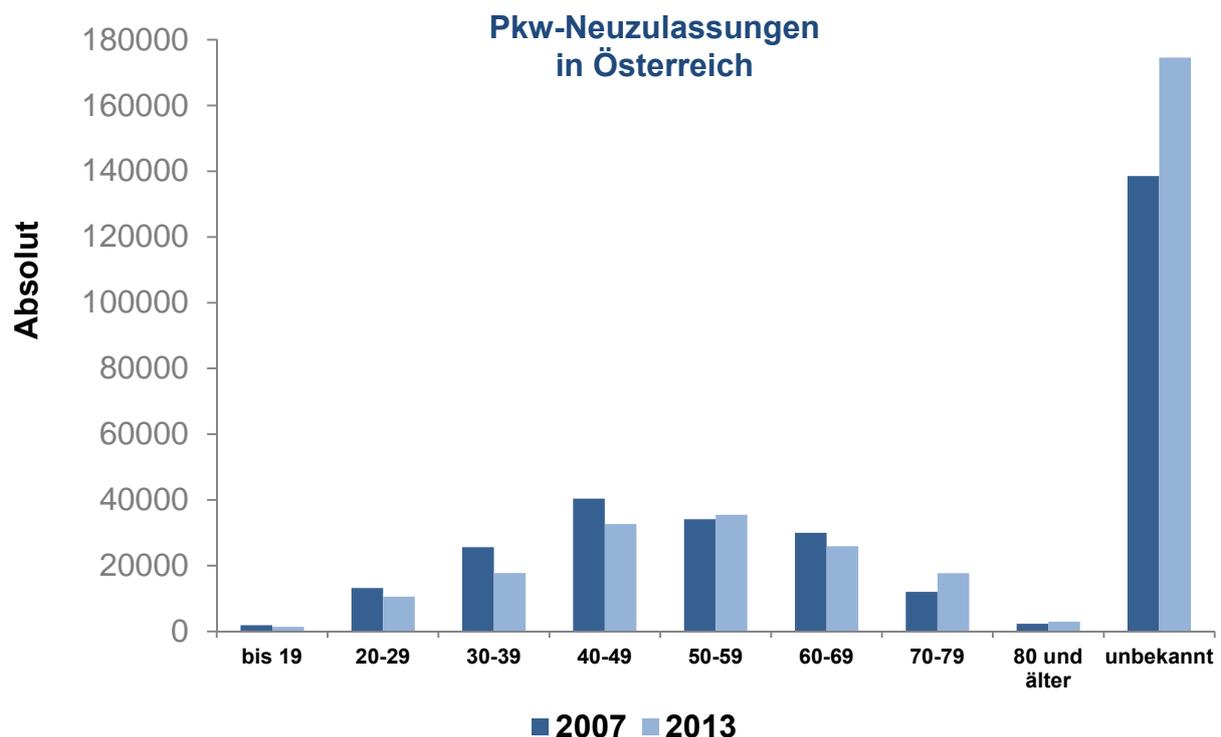


Bild 33: Pkw-Neuzulassungen in Österreich nach Halteralter (Grafik AZT, Daten [45])

In Deutschland ging die Zahl der zugelassenen Pkw der 18-24-jährigen Halter nach Kraftfahrt-Bundesamt seit den 90er Jahren fortgesetzt zurück und lag im Jahr 2013 bei 2,7 % aller Halter – eine Halbierung von 5,4 % im Jahr 1996. Aber hier, anders als in Österreich, ist wie schon in der Diskussion um die Führerscheinquote der ak-

tuelle Rückgang in der jungen Bevölkerung zu beachten, der das Bild relativiert: Bis in die Jahre vor der Finanzkrise hinein stieg der Bevölkerungsanteil der 18-24-Jährigen und sank deren Anteil an den registrierten Haltern von Pkw. Seit dem Jahr 2008 stagniert der Halteranteil und stagniert bzw. sinkt der Bevölkerungsanteil der Jungen (Bild 34). Dabei stagniert die Höhe der Gesamtbevölkerung bei +0,1 %. Und wichtiger: Seit dem Krisenjahr 2008 sinkt die absolute Zahl der 18-24-Jährigen in Deutschland. Ihr Rückgang nach Maß und Zahl ist mindestens für die absoluten Rückgänge bzw. die Stagnation der Pkw-Halterzahlen der letzten Jahre als mit verursachend zu erachten [29;44]. Die Einflussnahme der Abwrackprämie sei hierbei dahingestellt, sie ändert nicht das Bild eines z.Zt. auch natürlich schrumpfenden Markts junger Leute für die Kraftsparten im Gesamt.

Jahr	18-24-jährige Pkw-Halter (absolut)*	Anteil an allen Pkw-Haltern (%)**	18-24-jährige Bevölkerung	Bevölkerungsanteil 18-24-Jährige (%)
1996	2.008.724	5,4	6403,3	7,8
1997	1.956.716	5,2	6279,7	7,7
1998	1.910.342	5,0	6273,7	7,6
1999	1.897.261	4,9	6362,5	7,8
2000	2.013.958	5,2	6475,6	7,9
2001	2.007.942	5,1	6583,5	8,0
2002	1.862.510	4,6	6663,5	8,1
2003	1.695.790	4,2	6710,6	8,1
2004	1.546.364	3,8	6750,8	8,2
2005	1.411.679	3,4	6778,0	8,2
2006	1.311.441	3,1	6795,4	8,3
2007	1.273.893	3,0	6809,9	8,3
2008	1.038.127	2,8	6823,7	8,3
2009	1.040.543	2,8	6811,1	8,3
2010	1.039.255	2,7	6762,7	8,3
2011	1.060.667	2,8	6693,2	8,2
2012	1.076.312	2,7	6653,2	8,1
2013	1.072.728	2,7	o.A.	o.A.

Bild 34: 18-24-jährige Pkw-Halter und Bevölkerung in Deutschland (*Halter bis Jahr 2000 Stand zum 1.7., seit 2001 zum 1.1., seit 2008 ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge, **bezogen auf Halter jeden Alters ohne juristische Personen; Daten KBA [29;44] und StBA [46])

Die Bedeutung der Haushaltsgröße

Mit Wiesbaden [25;25a] liegt die deutsche Pkw-Ausstattung der Einpersonenhaushalte mit leicht über 50 und unter 60 Prozent zwischen den Jahren 2004 und 2012 deutlich unter den Werten der Zweipersonenhaushalte mit 86 bis 89 und Dreipersonenhaushalte mit 91 bis 94 Prozent. Die Zuwächse zwischen den Jahren fallen bei den Singlehaushalten am deutlichsten aus. Der Anstieg der Haushaltsform (Lebensform?) Einpersonenhaushalt erklärt Pkw-Besitz und -Verfügbarkeit statistisch, aber noch nicht inhaltlich. Entscheidend für die Frage der Entwicklung der Pkw-Nutzung ist die familien- und bildungsbiografische Ursache für die aktuell gelebte Haushaltsform (ebenso, wie bereits für die aktuelle Wohnortgröße dargelegt). Der Nichtbesitz ist passagär, die Sättigung wird Mitte des vierten Lebensjahrzehnts erreicht.

Pkw-Besitz und -Verfügbarkeit nach AZT/GfK Erhebung

Bild 35 zeigt den aktuellen Besitz und die Verfügbarkeit eines Pkw im Jahr 2014 nach der Repräsentativ-Befragung durch das Allianz Zentrum für Technik mit der GfK. Bemerkenswert an den Daten ist der Anteil junger Pkw-Besitzer an den Führerscheininhabern der Schweizer. Er relativiert das Bild vom ›Wenignutzer‹ nach Modal Split in der Schweiz. Junge Menschen mit Pkw-Lenkererlaubnis verfügen demnach den Altersgenossen in Österreich vergleichbar über einen eigenen Pkw. In der Interpretation der Werte ist zu berücksichtigen, dass auf eine Unterteilung nach Nutzungsmöglichkeit verzichtet wurde (z.B. „zur eigenen Verfügung“, „auf Absprache“, „jederzeit“ oder „gelegentlich“).

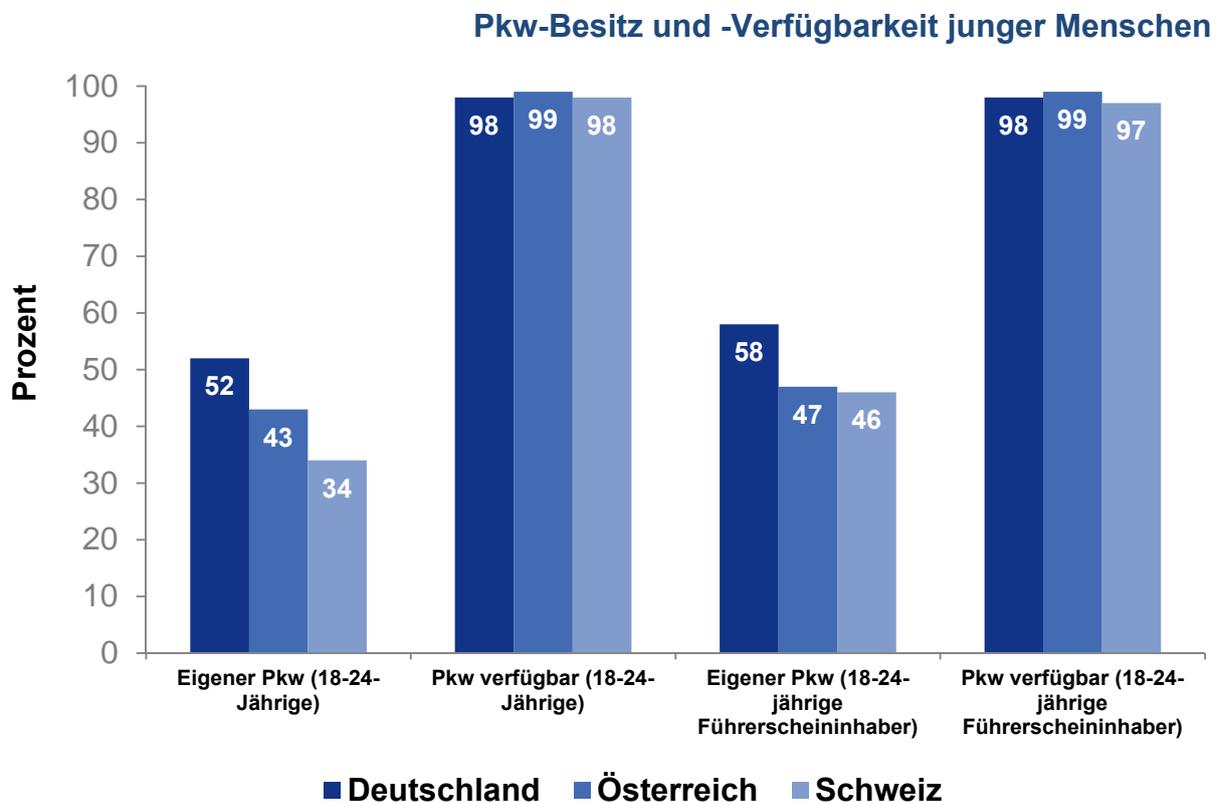


Bild 35: Pkw-Besitz und -Verfügbarkeit bezogen auf alle 18-24-Jährigen und alle mit Pkw-Führerschein (verfügbar gleich incl. eigener Pkw), (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Pkw-Besitz und die ökonomische Situation der Haushalte

Vor allem der Pkw-Besitz ist kaum unbeeindruckt von ökonomischen Verhältnissen wie Arbeitslosigkeit, Ausbildungsstatus und Einkommen. Bezogen auf alle Altersklassen steigt die Ausstattung der Haushalte in Deutschland mit einem Pkw mit Einkommen und Erwerbstätigkeitsstatus [25]. Arbeitslose Haushalte verfügten noch bis zum Jahr 2007 zu über 50 Prozent, zeitweise 60 Prozent, über einen Pkw, seit 2009 (2008 ohne Daten) noch zu knapp über 40 Prozent. Im Jahr 2011 stieg dieser Ausstattungsgrad auf 47 Prozent, liegt jedoch im Jahr darauf wieder bei 41 Prozent. Alle berufstätigen Gruppen erreichen weit über 80 bis 90, Rentner und Pensionäre um die 70 bis 90 Prozent. Bei einem monatlichen Einkommen von unter 1.300 Euro netto für den Haushalt schwankt die Pkw-Ausstattung seit dem Jahr 2004 zwischen 48 und zur Zeit 46 Prozent, steigt bei 1.300-1.700 Euro auf 75 Prozent und liegt bei 1.700-2.600 Euro bei knapp 90 Prozent.

Auch die weiteren Steigerungen der Haushaltsnettoeinkommensklassen erbringen weitere Steigerungen der Ausstattung von schließlich gegen 100 Prozent (die Anzahl der Güter je 100 Haushalte zeigt, dass dann zunehmend mehrere Fahrzeuge gehalten werden). Interessant ist an den deutschen Daten aber auch, dass die Finanzkrise nur bei Arbeitslosen zu einem massiven Bruch vom Erhebungsjahr 2007 auf das Jahr 2009 führte, nicht bei Einkommen unter 1.300 Euro im Gesamt. Für die Abbildung globaler Krisen dürfte die unterste Einkommenskategorie aber auch im unteren Bereich zu gering differenzieren. Bild 36 gibt den Pkw-Besitz nach Erwerbsstatus und Einkommen in Österreich gemäß AZT/GfK Erhebung wieder. Die Daten zeigen, dass mit steigendem Einkommen auch der Pkw-Besitzeranteil bei den 18-24-Jährigen steigt, vergleichbar die Situation in Deutschland (vgl. auch die Bundesstatistik) und in der Schweiz. In den niedrigsten Einkommensklassen befinden sich überwiegend Schüler, Studenten und arbeitslose Befragte.

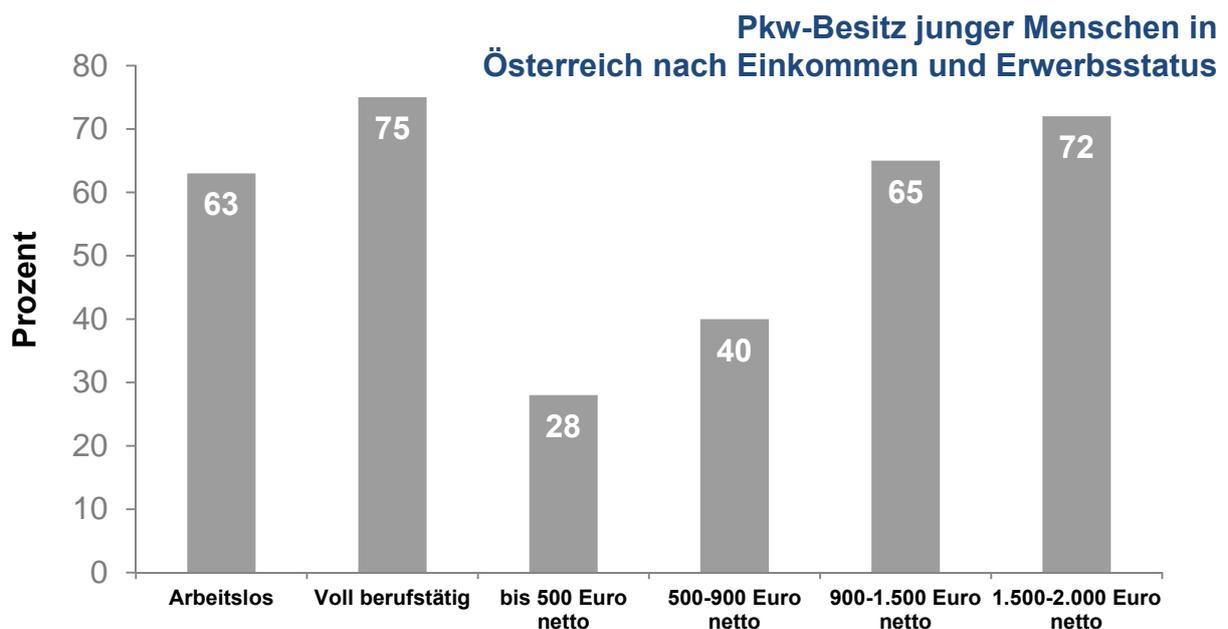


Bild 36: Pkw-Besitz 18-24-Jähriger in Prozent nach Einkommensklassen und Erwerbsstatus in Österreich (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Käuferalter in Deutschland im Verlauf

Jahr	Durchschnittsalter Neuwagenkäufer	Durchschnittsalter Gebrauchtwagenkäufer	Unter 30-Jährige an allen Neuwagen-Erstkäufern	Unter 30-Jährige an allen Gebrauchtwagen-Erstkäufern
2000	40,7 Jahre	36,2 Jahre	68 %	69 %
2002	42,1 Jahre	37,7 Jahre	58 %	65 %
2006	44,0 Jahre	39,1 Jahre	52 %	70 %
2007	44,7 Jahre	39,7 Jahre	68 %	65 %
2008	44,7 Jahre	39,4 Jahre	55 %	70 %
2009	45,8 Jahre	39,2 Jahre	65 %	71 %
2013	43,5 Jahre	39,4 Jahre	71 %	78 %

Bild 37: Durchschnittsalter der Autokäufer in Deutschland
(Daten DAT [47;47a])

Pkw-Besitz ist eine Frage des Einkommens und des Erwerbsstatus. Steigt aber mit den Verschiebungen in der sozio-ökonomischen Struktur auch das Alter der Autokäufer? Steigt es seit Jahren an, wie stets zitiert? Bild 37 legt das nahe, aber es stimmt nur bedingt, bezieht man die Bevölkerungsentwicklung mit ein, die langjährig einen Rückgang der 18-29-Jährigen (-1,7 %) und der Gesamtbevölkerung (-2,3 %) beinhaltet (2000 auf 2011), zugleich stieg die Zahl der Älteren. Die Daten sprechen für die Jahre seit Mitte des letzten Jahrzehnts eher für eine gewisse Stabilität. Und im Gegenteil: Über die Jahre der Krise hinweg zeigt sich, dass der Anteil junger Erstkäufer unter 30 Jahre steigt (wohl auch mit Schützenhilfe durch die Abwrackprämie). Autobesitz, so zeigten es schon die Bundesdaten, ist eine Frage der Biografie, der Lebensphase und die verschiebt sich vielleicht, aber sie ändert ihre Struktur nicht einfach. Eine andere Frage ist, ob das Kaufpotential über die Bevölkerung über die Jahre gleich verteilt ist. Das Kapitel Armut und Arbeitslosigkeit wird die Bedeutung der Einkommensverteilung später noch einmal aufgreifen.

Alter der Fahrzeuge junger Menschen

Das Alter der in Betrieb befindlichen Privat-Pkw ist einer der zentralen ökonomischen Aspekte und er ist sicherheitsrelevant. Wer fährt welche Fahrzeuge? Senioren sind *die* Käufer der Neuwagen, heißt es. Aber die wirtschaftliche Entwicklung zeigt: selbst diese Aussage bröckelt. Die amtlichen Daten [25] in Deutschland machen deutlich, dass im Verlauf von 2005 bis 2012 die Zahl der Neuwagen je 100 Haushalte bei Senioren sinkt, die Zahl gebraucht Gekaufter aber steigt (alle 65-79-Jährige). In der jüngeren Seniorenaltersklasse (der 65-69-Jährigen) ist die Angleichung der Verläufe so groß, dass beider Werte bereits nah beieinander liegen (2005 je 100 Haushalte: neu 50 zu gebraucht 34 und 2012 neu 46 zu gebraucht 42 [16]). Zugleich sei die Entwicklung der Indices zur Altersarmut in diesem Zeitraum zu beachten, z.B. die Rentenentwicklung oder der Anstieg der Zahl der Grundsicherungsfälle im Alter.

Ob die Senioren, denen ein hoher Nutzen spezifischer Fahrerassistenzfunktionen und moderner Pkw-Sicherheitsfeatures zugesprochen wird, die potentiellen Käufer der Zukunft sind, mag einer genaueren Analyse vorbehalten bleiben. Kaum von ge-

ringerer Bedeutung ist die Frage für junge Verkehrsteilnehmer. Sie fahren alte Autos, diese Aussage hat nicht an Bedeutung verloren, auch wenn ein altes Auto heute sicherer ist als noch vor 20 Jahren (vgl. unten). Leider können die deutschen Haushaltsdaten der Pkw-Ausstattung nicht nach neu versus gebraucht für junge Menschen im Zeitverlauf dargestellt werden, hierzu fehlen verlässliche Daten.

Bild 38 gibt einen Blick auf die Gesamtentwicklung über alle Altersklassen. Die Schere ›mehr alt weniger neu‹ geht auf. Auch dies eine Entwicklung, die Unfallforscher zu wenig beachten. Jedes Sicherheitselement im Pkw, das nicht als Obligatorium verbaut ist, hat einen langen Weg zu den Risikogruppen Jung und Alt am Steuer.

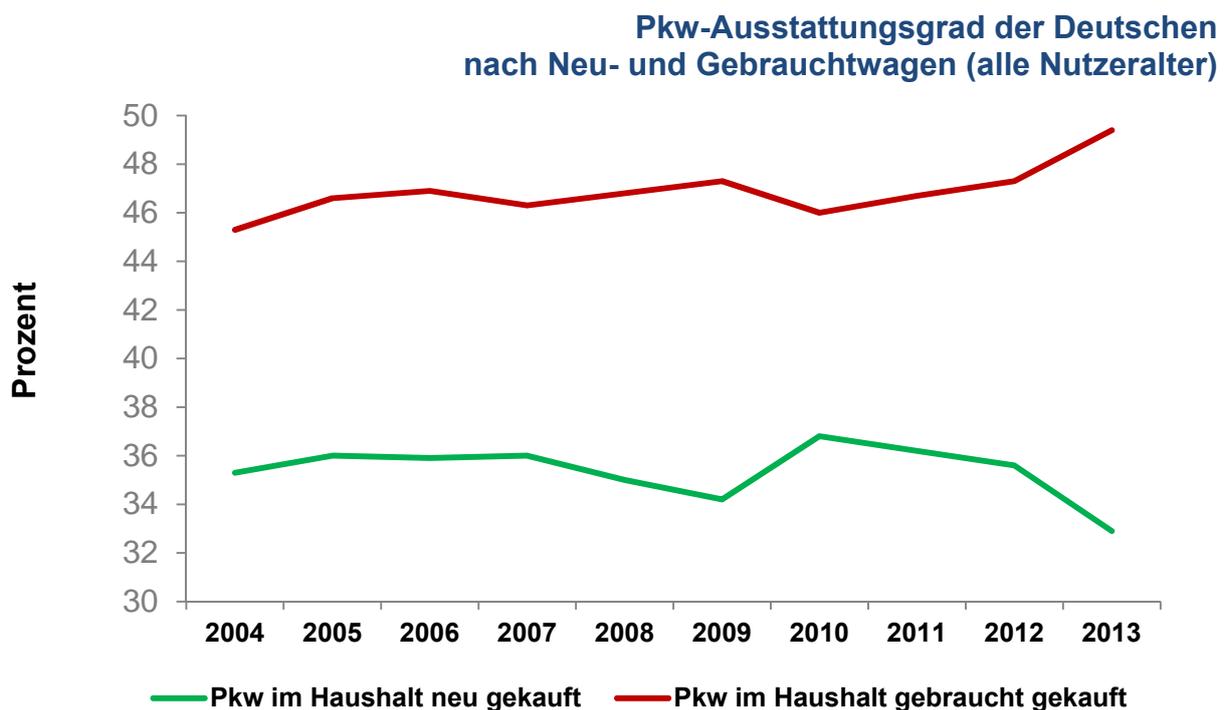


Bild 38: Pkw-Ausstattungsgrad der Haushalte
in Deutschland nach neu und gebraucht gekauft, alle Nutzeralter
(Grafik AZT, Daten StBA [25])

Eine aktuelle Statistik des deutschen Statistischen Bundesamts zeigt, dass junge Menschen mit Abstand eher Gebrauchtwagen besitzen (Bild 39). „Jung fährt alt“ gilt auch nach den aktuellen Erkenntnissen der Allianz und des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft GDV. Sie mahnen den Sicherheitsaspekt, der sich daraus ergibt, immer wieder an. Es geht vor allem um ESP, aber nicht nur. Bild 40 führt das Pkw-Alter der jungen deutschen, österreichischen und schweizerischen Besitzer nach AZT/GfK auf. Ein Viertel bis ein Drittel fährt über zehn Jahre alte Wagen. Die Verteilung verschiebt sich mit Einkommen und Erwerbsstatus; zu berücksichtigen ist wieder, dass in den niedrigsten Einkommensklassen Schüler, Studenten und Arbeitslose am häufigsten zu finden sind (Bild 41). Bild 42 schließlich zeigt den Anstieg des Durchschnittalters der in Deutschland zugelassenen Pkw: ein Jahr im Verlaufe von zehn Jahren. Die Entwicklung legt auch nahe: Die Bevölkerung sieht bei der gestiegenen Qualität heute älterer Wagen weniger die Notwendigkeit zu jüngeren Fahrzeugen.

Pkw-Ausstattungsgrad 18-24-jähriger Deutscher nach neu vs. gebraucht im Jahr 2013

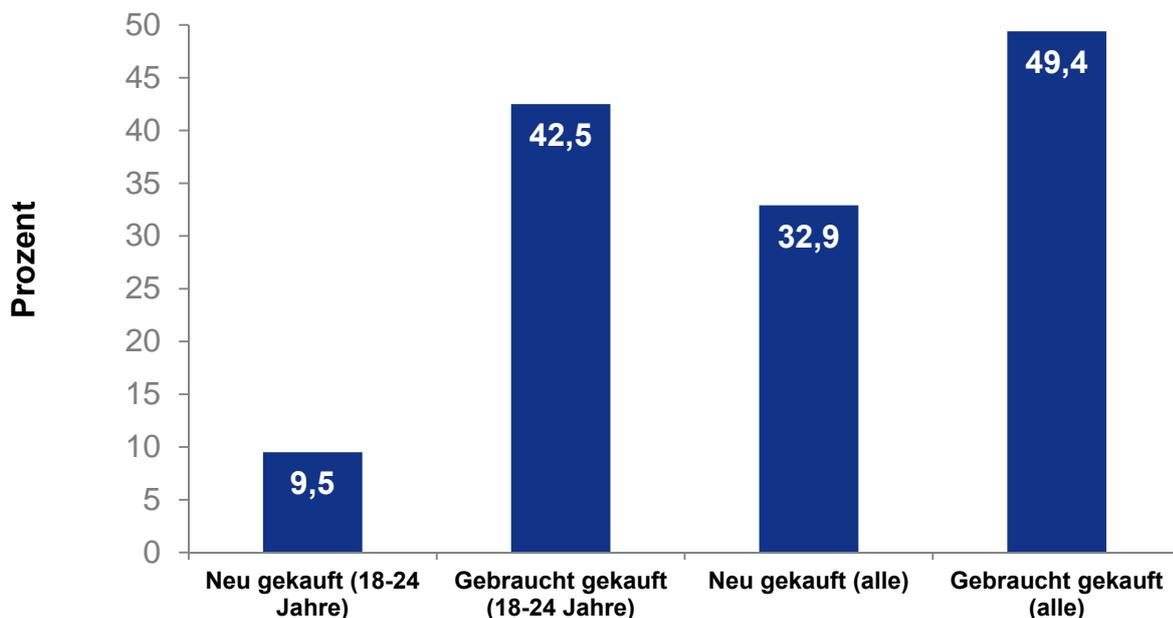


Bild 39: Pkw-Ausstattungsgrad der Haushalte in Deutschland 2013 nach neu und gebraucht gekauft und Besitzeralter (Grafik AZT, Daten StBA [25a])

Aufteilung 18-24-Jähriger nach Altersklasse ihrer Pkw im Jahr 2014

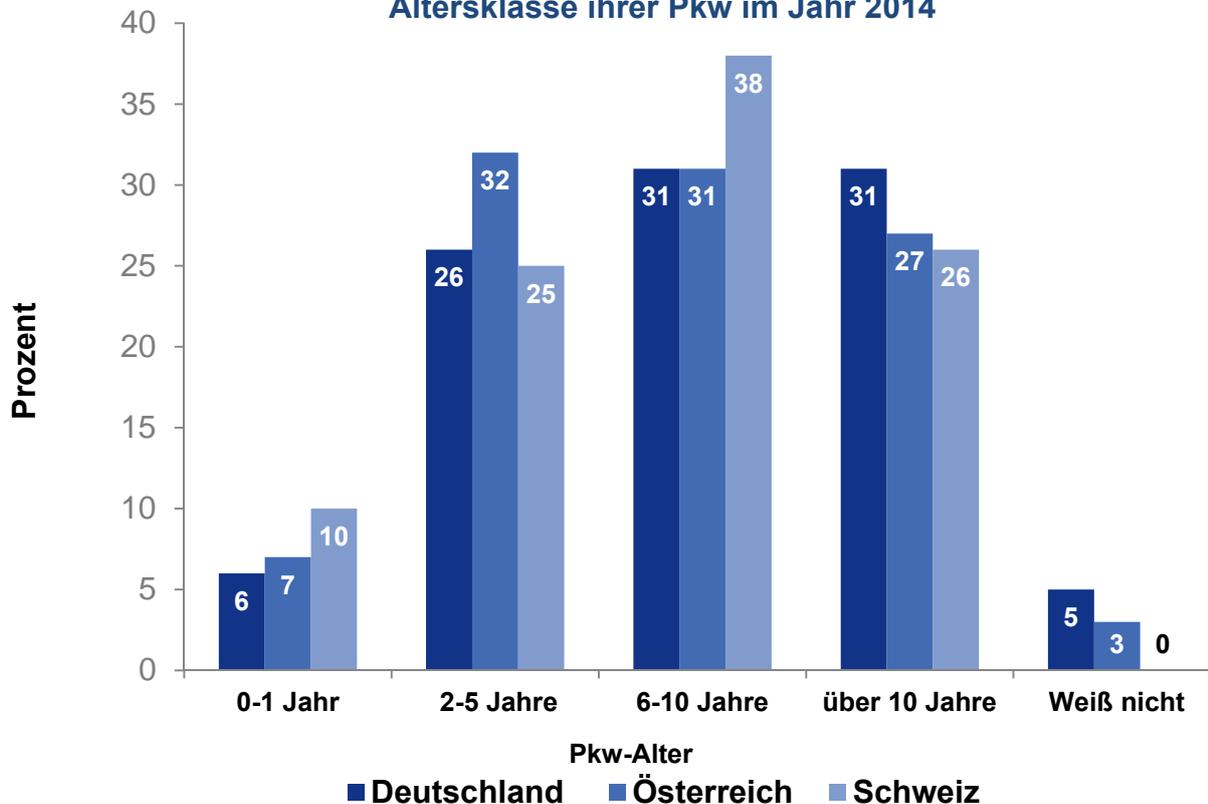


Bild 40: 18-24-Jährige aufgeteilt nach den Pkw-Altersklassen (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Aufteilung 18-24-jähriger Deutscher nach Einkommen, Erwerbsstatus und Pkw-Altersklasse

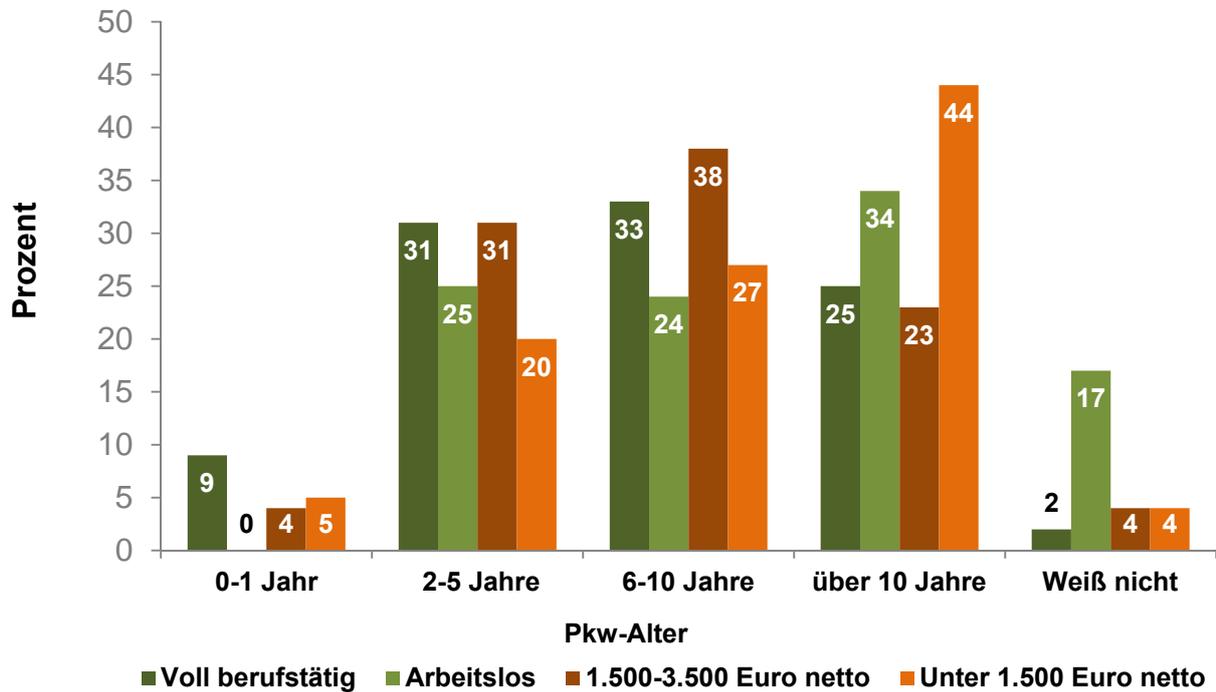


Bild 41: 18-24-jährige Deutsche aufgeteilt nach Einkommensklassen, Erwerbsstatus und den Pkw-Altersklassen (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Alter der Pkw in Deutschland

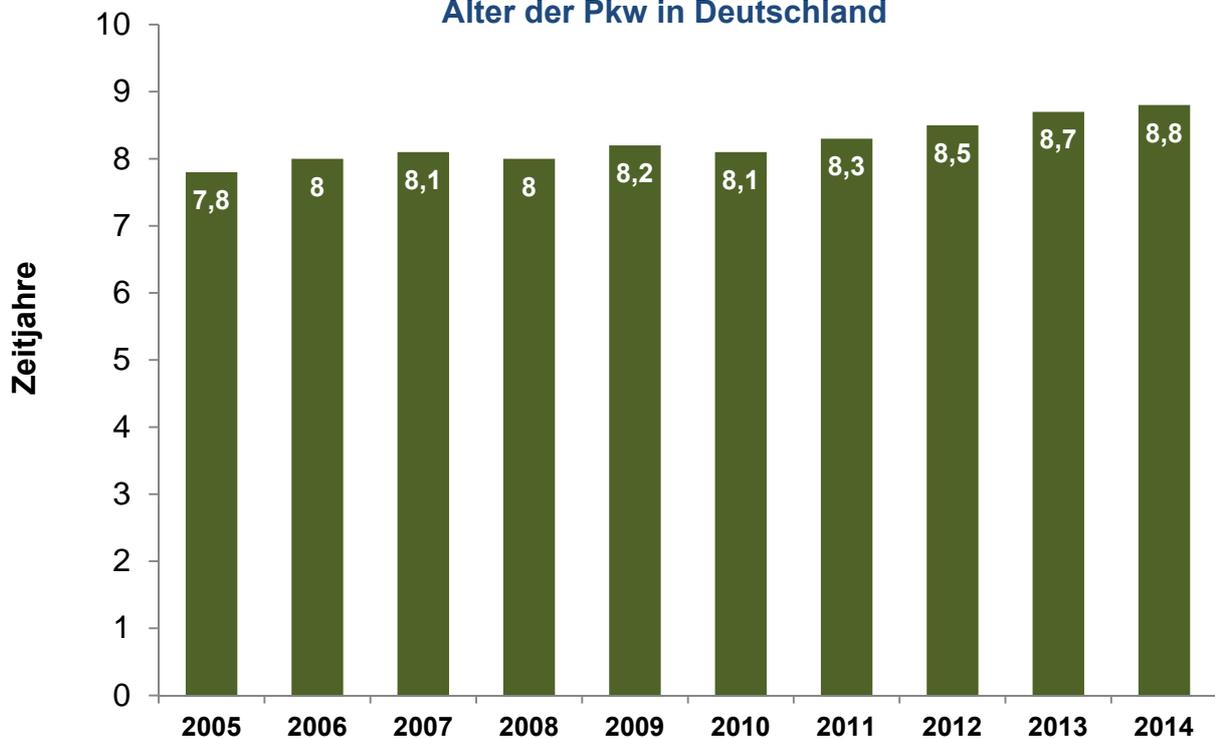


Bild 42: Durchschnittsalter der in Deutschland zugelassenen Pkw über alle Halteralter im Verlauf (Grafik AZT, Daten KBA)

Einblick vorab: Das Fahrzeugalter im Unfallgeschehen

Der Stellenwert der Sicherheit ist im Gebrauch des Konsumguts sicher nicht niedrig – auch die AZT/GfK Befragung wird das noch deutlich machen (vgl. dort). Aber die Verantwortung um diese Sicherheit erscheint doch noch sehr an den Hersteller delegiert. Der Konsument setzt die Betriebssicherheit des Kraftfahrzeugs als *conditio sine qua non* voraus, sicher zu Recht, aber weitergehende Investitionen in Sicherheitsfunktionalitäten als Option geschehen bislang zögerlich. Die Ausstattungsquoten der Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen jenseits von ESP (nun obligatorisch, aber noch kaum in jedem Altwagen, vgl. Kapitel Technische Verkehrssicherheitslösungen) sind da ernüchternd. Immerhin scheinen nach der hier berichteten Studie junge Menschen in Deutschland, Österreich und der Schweiz die Sicherheit incl. Assistenzsystemen neben der Ökonomie (Preis, Wirtschaftlichkeit) mit am wichtigsten für einen Autokauf zu erachten (siehe Kapitel Repräsentativ-Befragung). Allerdings: Einstellung ist nicht Verhalten.

Dass es bisher zwar an technisch-didaktischen Mitteln der *Einstellungsbildung* über Assistenzsysteme durchaus keinen Mangel hat (vgl. die einschlägigen Kampagnen), dass aber die Mittel der *Verhaltensbildung* dazu fehlen, ist aus verkehrspsychologischer Warte unverkennbar. Was bildet Verhalten? Ohne an die Eingangsschelte erinnern zu wollen, aber Vorbilder zum Beispiel. Väter sollten beim eigenen Autokauf der Sicherheit den Vorzug geben, um auf das Verhalten des Sohns zu wirken.

In den Schadenanalysen der Versicherer ist der Einflussfaktor Fahrzeugalter immer noch sehr präsent. Alte Wagen sind in hohem Maße an Unfällen junger Fahrer beteiligt, wie die nachfolgende Darstellung der Ergebnisse des Allianz Zentrum für Technik (Bild 43) und der Unfallforschung der Versicherer UDV (Infokasten) zeigt.

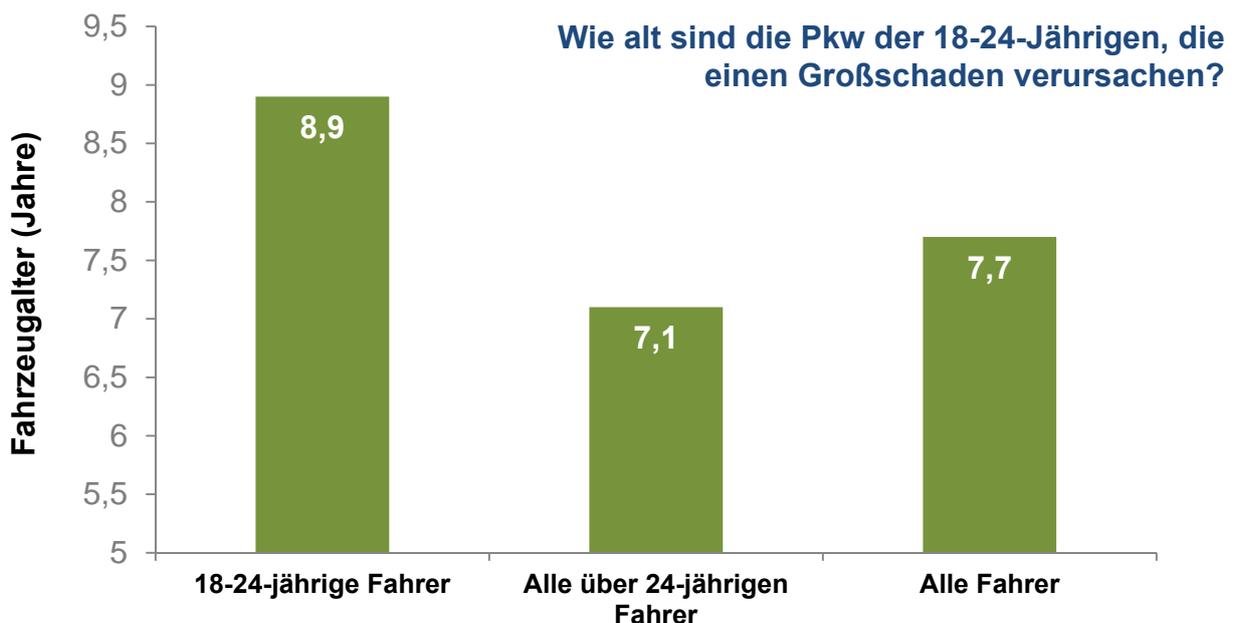


Bild 43: Mittleres Pkw-Alter der Verursacher von Großschäden über 1 Mio. Euro Schadenaufwand nach Fahreralter (Daten 2002-11, kein direkter Technikvergleich der Pkw-Gruppen zulässig); (Grafik, Daten AZT)

Pkw-Großschäden (Haftpflichtschäden) über eine Millionen Euro Schadenaufwand werden überproportional von jungen Fahrern und von diesen wiederum in hohen Anteilen mit älteren Fahrzeugen verursacht. So waren von allen (hauptsächlich) verantwortlichen Fahrern, die mit einem Pkw zwischen 0-4 Jahren Fahrzeugalter fuhren, 25 Prozent 18-24 Jahre alt. Von allen Unfallfahrern, die einen Pkw über 10 Jahre Fahrzeugalter fuhren, waren es 47 Prozent. Das durchschnittliche Fahrzeugalter der jungen Großschadenverursacher war mit 8,9 Jahren um zwei Jahre älter als das durchschnittliche Fahrzeugalter aller älteren Großschadenverursacher mit 7,1 Jahren. Der Vergleich zu den u.g. UDV Daten (Infokasten) zeigt die Brisanz: nicht nur das Unfallwagenalter der jungen Fahrer, sondern auch das Unfallwagenalter der über 24-jährigen Fahrer ist bei Großschäden höher. Und dabei ist zu bedenken, dass es bei den o.g. Allianz Auswertungen nicht um die ggf. höheren Eigenschäden an Leib und Leben aufgrund des älteren Wagens, vielmehr um die zu regulierenden Schäden der Unfallgegner ging.

Die Statistiken belegen keine Ursache-Wirkung-Beziehung. Auch die Frage, ob das Fahrzeugalter zum Teil andere Faktoren maskiert, wird von Unfallanalytikern kaum gestellt. Was zeichnet junge Altwagenfahrer aus? Nur knappe Ressourcen? Welche weiteren unfallkorrelierte Faktoren werden vergessen? Welche typischen Altwagen auf dem Markt haben welches Image? Bei welchen gesellschaftlichen Teilgruppen der Jugend? Wie werden welche Altmarken und -modelle gefahren? Mit welcher Kilometerleistung? Immerhin haben neue Pkw mit DAT [47] ein Drittel mehr Laufleistung, unabhängig vom Fahreralter. Einen Ansatz böten Fahrdatenspeicher. Diese Studie konnte diesen Fragen nicht nachgehen, aber es herrscht Forschungsbedarf.

»Alte Autos – Junge Fahrer

Wer in älteren Fahrzeugen verunglückt, erleidet häufiger schwere Verletzungen als in modernen Pkw. Das hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) bei einer Analyse ihrer Unfalldatenbank (UDB) festgestellt.

Es stellte sich für die Untersuchung grundsätzlich die Frage, ab wann ist ein Auto alt? Betrachtet man die Entwicklungen in der Fahrzeugsicherheit in den 90er Jahren, so stellt man fest, dass der Einfluss des Verbraucherschutzes in Europa stark zugenommen hat. Im Jahr 1997 veröffentlichte das European New Car Assessment Programm (Euro NCAP) das erste Mal eine eigene, anspruchsvolle Sicherheitsbewertung von Pkw. Darüber hinaus zogen Airbags und ESP in die Fahrzeuge ein. Man kann also davon ausgehen, dass Fahrzeuge, die nach 1997 gebaut und entwickelt wurden, für die abgeprüften Testszenarien deutlich sicherer wurden. Aber spiegelt sich dieses Mehr an Sicherheit auch im realen Unfallgeschehen dieser Fahrzeuge wider?

Die UDB-Analysen zeigen, dass ältere Autos bei ähnlichen Unfällen deutlich stärkere Deformationen als moderne Konstruktionen erleiden. Die Hypothese ist nun, dass ein höherer Beschädigungsgrad der Fahrzeugfront zu schwereren Verletzungen der Fahrzeuginsassen führt.



Dazu wurden alle Pkw/Pkw-Frontalkollisionen mit gegurteten Fahrern analysiert. Als Maß für die Verletzungsschwere wurde der MAIS herangezogen. Grundsätzlich steigt das Risiko schwere Verletzungen zu erleiden bei alten Autos deutlich an – egal ob von Jung oder Alt gesteuert. In Autos mit Baujahr vor 1997 ist das Risiko für junge Fahrer, schwer verletzt zu werden, viermal so groß wie in neueren Fahrzeugen.

Im Durchschnitt waren die Autos unfallverursachender 18-24 Jähriger in der Unfalldatenbank der UDV mit 7,5 Jahren eineinhalb Jahre älter als die der übrigen Autofahrer. Überproportional stark vertreten waren bei den jungen Fahrern die Unfälle in über sieben Jahre alten Fahrzeugen. Ein weiteres Problem ist, dass junge Fahrer auch häufiger in Kleinwagen verunglücken. Der Anteil der Autos unter 1.000 kg Gewicht ist bei 18 - 24 Jährigen doppelt so hoch wie bei den älteren Autofahrern [...].

Fahranfänger sollten keine Autos kaufen, die vor 2000 zugelassen wurden. Denn erst ab 1997 haben sich Verbraucher-Crashtests etabliert, die zu mehr passiver Sicherheit führten [...] Auch gebrauchte Autos sollten unbedingt mit ABS, Airbags und ESP gekauft werden.

Wer sich vor der Anschaffung informieren will, ob ESP für das betreffende Modell verfügbar ist, kann das auf www.udv.de/esp tun«.

Pressemeldung
der Unfallforschung der
Versicherer UDV

Pkw-Fahrleistung

Vergleichbar dünn wie die Datenlage zur Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs nach Personenkilometer (vgl. oben) stellt sich die Datenlage zur Jahresfahrleistung der Pkw-Fahrer nach Fahreralter dar. Mit der Berechnung im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen [48] lag der Anteil der bis einschließlich 24-Jährigen an der Jahresfahrleistung aller Privat-Pkw in Deutschland im Jahr 2002 bei 9,9 %. Eine Verlaufsdarstellung ist nicht möglich. Die DAT-Reporte [47] bilden die Gruppe der 18-24-Jährigen nicht ab, aber ihre Daten zeigen über den langjährigen Verlauf über die Gesamtbevölkerung einen leichten Rückgang der mittleren Laufleistung der deutschen Pkw von 15.560 Km p.a. im Jahr 2002 auf 14.210. Deutlich auch der Effekt der Finanzkrise: Lag die Fahrleistung 2008 noch bei 15.170 Km, so rutschte sie 2009 auf 14.260 Km. In den Daten spiegeln sich außerdem die oben schon berichteten demografischen Bevölkerungsverschiebungen und -rückgänge.

Nach AZT/GfK Befragung verteilt sich bei jungen Fahrern in Deutschland, Österreich als auch der Schweiz die Pkw-Fahrleistung in etwa zu einem Drittel auf Wenigfahrer (bis 3 Tsd. Km p.a.), die Hälfte Fahrer mit 3-15 Tsd. Km p.a. und ein Siebtel bis Sechstel auf Fahrer über 15 Tsd. Km. p.a. Die Daten können ebenfalls nicht eingeordnet werden. Dass die Wirtschaftslage aber einen Einfluss auf die Pkw-Jahresfahrleistung ausübt machen auch die AZT/GfK Ergebnisse deutlich. Bild 44 zeigt die Situation für die 18-24-jährigen Autonutzer in der Schweiz. Zwar liegt der Anteil der Niedrigfahrerkategorie bei Arbeitslosen niedriger als bei voll Berufstätigen, doch der Anteil der Klasse über 15 Tsd. Km p.a. sinkt erheblich bei Erwerbslosigkeit. Schüler und Studenten weisen die höchsten Anteile in der Niedrigfahrerkategorie auf. Mit den Einkommensklassen, auch den höheren, die kaum Schüler und Studenten beinhalten, steigt der Anteil der „Durchschnitts- und Vielfahrer“ und sinkt der Anteil der Wenigfahrer in allen drei DACH-Ländern.

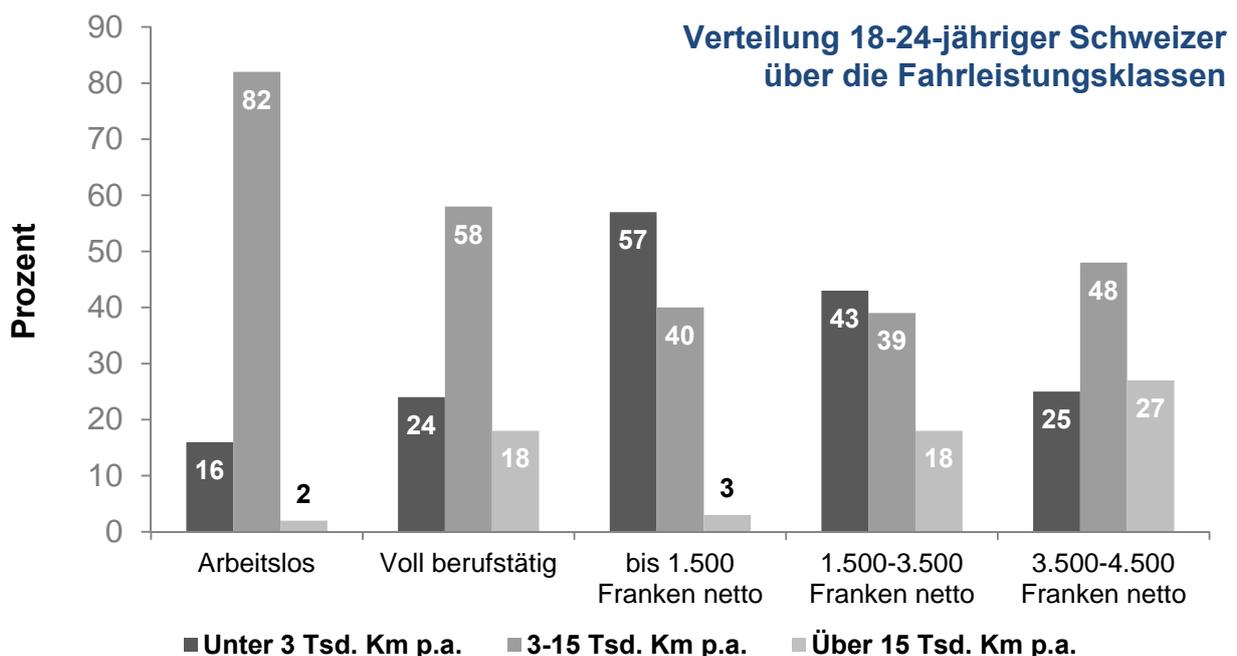


Bild 44: Jahresfahrleistung 18-24-Jähriger nach Erwerbsstatus und Einkommen in der Schweiz im Jahr 2014 (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Arbeitslosigkeit und Armut – Probleme der Jugend in Europa

Ökonomische Zusammenhänge sind in der Vergangenheit in zu geringem Maß in die Kraftverkehrsforschung eingeflossen. Szenarien in der Sicherheitsforschung können die Wirtschaftsdaten der betrachteten Grundgesamtheit sicher nicht außer Acht lassen, auch wenn es zu kurz greift, von einem volkswirtschaftlichen Einzel-Index einer gesamten Nation unmittelbar auf deren Unfallraten zu schließen. In Umkehrschluss wird deutlich, dass die aus der Volkswirtschaft kommunizierten bereinigten Indices sehr breite Gesellschaftsräume abdecken, die nur bedingt auf die Teilgruppen gefährdeter oder gefährdender Straßenverkehrsteilnehmer oder auf Teilgruppen in der Mobilitätsforschung abstellbar sind. Zentrale Maße beschreiben auseinanderdriftende Gesellschaften irreführend.

Dass die Einbeziehung soziökonomischer Daten jenseits klassischer Unfallbetrachtungen zielführend sein kann, zeigte Sivak schon 1983 [50]. Er verglich Unfallraten mit dem nationalen Aggressionsniveau in den Vereinigten Staaten, „using homicide rate, suicide rate, fatality rate from other causes, unemployment rate, personal income, density of physicians, alcohol consumption, motor vehicles per capita, road mileage per vehicle, sex and age distribution of drivers, and attained education as independent variables. He found that *homicide rate* predicted traffic fatality rate best” [51]. Regionalklassen der Haftpflichtversicherung folgen der Logik dieser Methodik, die Wissenschaft spricht von social, criminal oder psychological mapping. Die Vorhersagegenauigkeit steht und fällt mit der regionalen Präzision der Daten der physikalischen oder soziologischen Räume. Auch die Verteilung von Arbeitslosigkeit und Einkommen ist für die Ausformung der Mobilitätskennwerte ein offenes Feld.



Bild Fotolia

Eines ist unstrittig. Neue längerfristig wirkende Armutphänomene werden in Europa stärker auf Mobilität und Sicherheit im Straßenverkehr Einfluss nehmen als bislang wahrgenommen und auch bekannt. So etwa die Altersarmut kommender Generationen; speziell sie ist in der Schweiz deutlich über OECD Durchschnitt [49], vor Portugal, und wird den Schweizern noch Probleme bereiten. Schon heute beklagen die Experten die geringe Ausstattung der Pkw mit Zusatzfunktionalitäten für die Sicherheit. Modernes Automobil, komfortables Nahverkehrssystem, Wohngegend mit guter und auch sicherer Geh-Infrastruktur werden für einen wachsenden Kreis an Nutzern in geringerem Umfang zur Verfügung stehen. Es wurde oben schon ausgeführt, dass hohe Durchdringungsraten nicht obligatorischer Assistenzsysteme illusorisch sind.

Mit dem Datenreport 2013 der deutschen Bundeszentrale für politische Bildung [52] steigt mit der Nettoeinkommensklasse auch der für Verkehr⁶ ausgegebene Anteil der Haushalte an, von 7,1 % für unter 1.300 Euro auf das Doppelte bei 2.600-3.600 Euro (14,2 %) im Jahr 2011 für alle Altersklassen. Die Bundesstatistik der Wirtschaftsrechnungen erlaubt den Vergleich nach Altersklassen (Bild 45). Demnach hat sich der Unterschied zwischen Unter- und Über-25-Jährigen in dem Betrag, der für Verkehr aufgewendet werden muss oder kann, vor der Krise in Deutschland kaum verändert, er springt im Jahr 2003 wie 2008 um gut 60 Prozent herauf, auch der Ausgabensprung zur nächsten Altersklasse ist zeitstabil. Erst ab 70+ gibt der Deutsche wieder vergleichbar wenig für Verkehr aus wie Junge [53;55].

Die Daten legen die These einer (altersquerstabilen) Mobilitätsbiografie recht nahe. Wohl allerdings ist der Verkehrsetat der Jungen mit 10,8 % stärker gestiegen als im Gesamt mit 7,5 % – ob gezwungener Maßen durch steigende Kosten oder wegen gesteigener Ansprüche [53] sei dahingestellt. Die weitere wirtschaftliche Entwicklung ging auf Kosten des Verkehrsetats der Jungen und Alten.

Jahr	Monatliche Ausgaben für Verkehr nach Alter in Deutschland (in Euro)								
	Alle	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-69	70-79	80+
2003	305	193	311	348	405	349	283	165	105
2008	328	214	349	395	401	337	272	226	160
2012	329	172*	338	371	409	326	305	199	115

Bild 45: Monatliche Verkehrsausgaben in Deutschland nach Alter des Haupteinkommensbeziehers des Haushalts vor und nach der Finanzkrise (Daten StBA, 2003 und 2008 [53], 2012 [55];* 18-24 Jahre, stat. Aussagekraft eingeschränkt)

⁶ Definition Verkehrsausgaben (zit. nach [52]):

- Kauf von neuen und gebrauchten Kraftfahrzeugen, Kraft- und Fahrrädern;
- Ersatzteile und Zubehör für Kraftfahrzeuge, Kraft- und Fahrräder;
- Kraftstoffe und Schmiermittel;
- Wartung und Reparaturen an Kfz, Kraft- und Fahrrädern;
- Garagen und Stellplatzmieten;
- Sonstige Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Privatfahrzeugen;
- Personenbeförderung, Verkehrsdienstleistungen.

Die gegenwärtige Situation (Deutschland, Jahr 2012) nach der Krise zeigt einen Rückgang vor allem für die 18-24- und über 70-Jährigen [55]. Danach verbraucht die Gruppe der 18-24-Jährigen (als Haupteinkommensbezieher des Haushalts) einen Verkehrsetat von nur noch 172 Euro monatlich.

Eine Differenzierung der für Verkehr aufgewendeten Mittel ist für die Gruppe der Jungen aufgrund zu geringer Datensätze nicht möglich, aber die Vergleiche nach Haushaltsgröße erbringt das bekannte Bild (Deutschland, 2012 [55]): Einpersonenhaushalte verwenden nur die Hälfte (170 Euro) dessen der Zweipersonenhaushalte (365 Euro) und nur ein Drittel dessen der Dreipersonenhaushalte für Verkehr. Für die Fahrzeuganschaffung sind es nur ein Drittel bzw. ein Sechstel von dem, was Zwei-, bzw. Dreipersonenhaushalte aufwenden.

Insofern vermittelt die deutsche DAT Autokäufer- und Halterstatistik nach den Nettoeinkommensklassen der Haushalte [47a] ohne den Altersbezug vordergründig ein zu günstiges Bild. Deutlich wird hierbei nur eines: Parallel zur Entwicklung der Nettoeinkommen in Deutschland verschieben sich die Anteile der Käufer in die höheren Einkommensklassen hinein. So gibt es im Jahr 2013 weniger Käufer mit geringen, aber deutlich mehr Käufer (eigentlich Haushalte) mit höheren Einkommen. Auch laut Bundesstatistik hat sich die Verteilung über die Haushaltsnettoklassen nach oben verschoben: Weniger einkommensschwache stehen heute mehr einkommensstarken Haushalten (nicht Personen) gegenüber. Aber die Entwicklung verläuft ungleich.

Der Rückgang in der Höhe des Anteils der deutschen Haushalte mit unter 1.300 Euro ist in den letzten zehn Jahren geringer (vom Jahr 2002 auf 2012 von 22 auf 19 Prozent) als in der obersten erfassten (5.000 bis 18.000 Euro) mit einem Anstieg von 9 auf 15 Prozent aller erfassten Haushalte. Bei den mittleren Einkommen fielen die Veränderungen geringer aus. Alle Zahlen sind deutsche Haushaltsdaten ohne Altersdifferenzierung (StBA). Junge leben aber sehr oft noch zu Hause, über ihren Konsum ist letztlich keine Aussage abzuleiten. Bild 46 zeigt den Verlauf der Äquivalenznettoeinkommen der 18-24-Jährigen nach EU-Statistik (Eurostat). Sie berücksichtigen den Faktor Haushaltsstatus der Personen, Zuhause Lebende werden mit Eigenständigen vergleichbar. Zu beachten ist der Inflationsfaktor.

Land	Durchschnittliches Äquivalenzgesamnettoeinkommen 18-24-Jähriger (Euro)							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Deutschland	17.548	16.778	18.529	19.230	19.117	19.649	20.238	20.045
Österreich	20.037	19.356	19.495	21.159	21.629	23.263	23.297	23.688
Schweiz			30.626	30.175	31.718	33.566	36.540	41.738
EU-27	12.793	13.060	14.046	14.790	14.622	14.927	15.179	15.312

Bild 46: Durchschnittliches jährliches Äquivalenzgesamnettoeinkommen 18-24-Jähriger in Euro der EU (Daten Eurostat)

Die Einkommensverhältnisse junger Menschen insgesamt sind den amtlichen Daten aber nicht ohne Interpretationsschwächen ablesbar. Folgt man den deutschen Statistiken [53;54], so ist die Armutsrisikoquote (gemäß 60 %-Median) der 16-24-Jährigen vom Jahr 2003 auf 2008 von 19,6 auf 18,7 % Prozent leicht gefallen, aber nach wie vor deutlich über dem Gesamtdurchschnitt mit 13,6 (2003) und 16,0 % (2008). Erschreckend ist die Höhe der Armutsgefährdung der unter 16-Jährigen. Auch in den südlichen Ländern der EU fällt das große Gefälle zwischen Unter- und Über-18-Jährigen auf. Dieser Einfluss ist auch im Vergleich der Jugendarbeitslosigkeit in Europa zu berücksichtigen. Bild 47 gibt die Entwicklung für alle 15-24-Jährigen in der EU und im OECD-Raum wieder. Der direkte Vergleich zu den Arbeitslosenanteilen der AZT/GfK Befragung (18-24-Jährigen in Deutschland mit 3, Österreich 2 und die Schweiz mit 4 Prozent) ist nicht zulässig (näher vgl. Stichprobenbeschreibung Kap. Repräsentativ-Befragung DACH 2014).

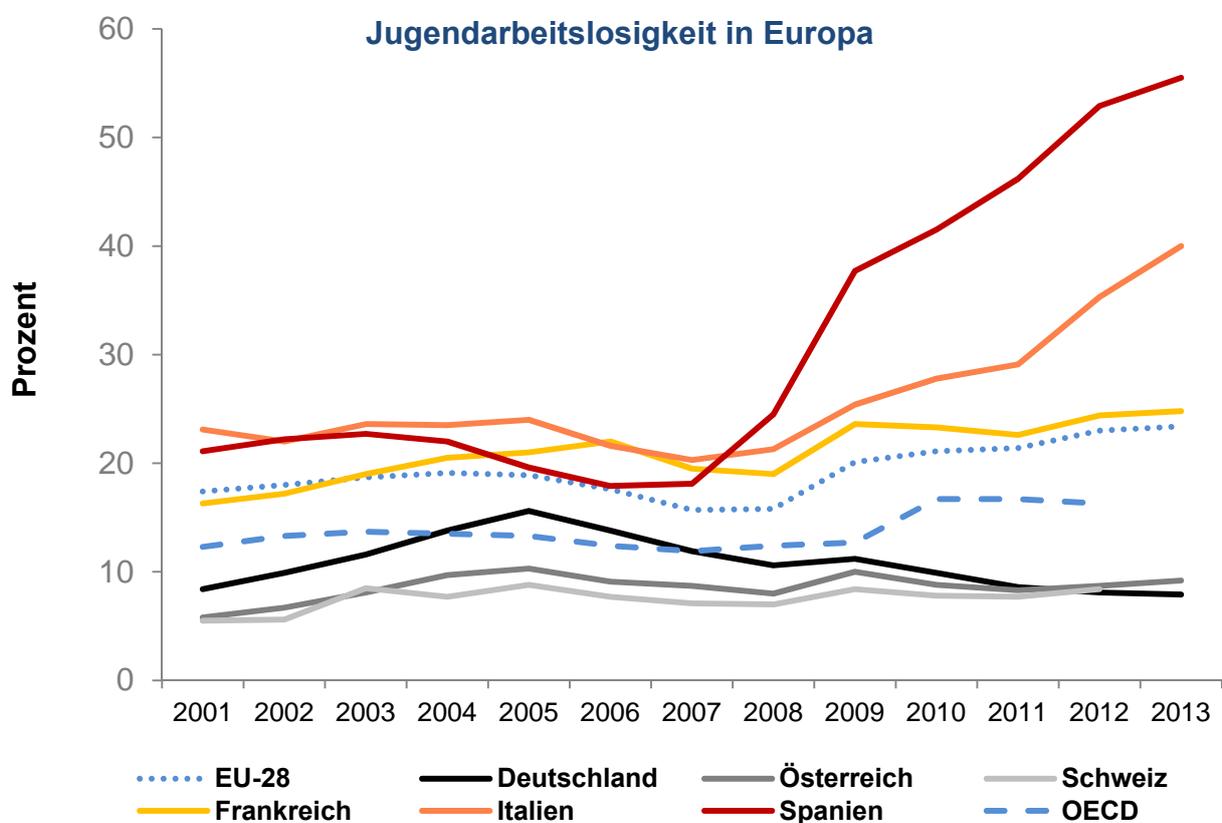


Bild 47: Arbeitslosenquote 15-24-Jähriger in EU-28, Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich, Italien, Spanien, OECD (Grafik AZT, Daten Eurostat, OECD für OECD, Schweiz)

Die Entwicklungen der Nettoeinkommen und der Arbeitslosigkeit junger Menschen in Deutschland, Österreich und der Schweiz scheinen sich über die Jahre von Finanz- und Eurokrise relativ unbeeindruckt zu verhalten. Aber in der Interpretation der Daten ist Vorsicht geboten. Die tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnisse junger Menschen werden durch eine Vielzahl an Faktoren maskiert, nicht durch ihren aktuellen Ausbildungsstatus. Nach AZT/GfK Erhebung verfügen mehr als die Hälfte der jungen Deutschen und Österreicher über weniger als 1.500 Euro netto im Monat. Erneut wird deutlich, wie wenig zentrale Maße wie die der EU Statistik über die tatsächliche Verteilung der Ressourcen aussagen.

Fazit – Bezugsgrößen im strukturellen Wandel

Die Sicht über die Bezugsdaten junger Menschen und junger Autofahrer in Deutschland, Österreich und der Schweiz erlaubt bei aller Vielfalt und Divergenz im Einzelfall recht klar, dass die zu beobachtenden Entwicklungen überwiegend struktureller Natur sind. Es setzt sich damit im einundzwanzigsten Jahrhundert der Trend fort, wie ihn die ifmo [24] für den Wechsel von den 90er auf die Nuller-Jahre aufgezeigt hat. Die Finanzkrise von 2008 und 2009 mit ihren Auswirkungen auf die Wirtschaft und Mobilität ist in den Daten ebenso ablesbar, wie die Tatsache, dass sie in vielerlei Hinsicht überwunden ist, in Deutschland, Österreich und der Schweiz zumindest. Hier sinkt die Jugendarbeitslosigkeit. Dass sich für die Jugend der südeuropäischen Länder die sog. Eurokrise längst als substantielle Wirtschaftsproblematik mit darüber hinaus gehenden Ursachen darstellt, ist eine andere Sache.

In Deutschland, Österreich und der Schweiz sind die strukturellen Verschiebungen in den Bezugsdaten zu großen Teilen dem Wandel in den Bevölkerungszahlen (voran dem Rückgang Junger in Deutschland), dem Bildungsschub bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen, den Phänomenen der Urbanisierung, den wirtschaftlichen Effekten der Arbeitswelt und den sich daraus ergebenden Veränderungen der biographischen Entwicklung geschuldet. Doch schon die Bedeutung dieser Entwicklung für die Fragen der Mobilität und Sicherheit ist methodisch nicht hinreichend erforscht. Zensushaushaltsdaten sind nicht dazu da, Hypothesen der Grundlagenforschung zu testen oder Verhaltensanalysen zu begründen.

So findet die Lebensphase der schulischen und nachschulischen Ausbildung zunehmend in urbanisierten Zentren statt, verbunden mit einer Zunahme an Einpersonenhaushalten. Die Auswirkungen auf die Mobilitätswerte sind Phänomene einer biographischen Verschiebung. Wie weit aus diesen Bezugsdaten ein stabiler Wandel, ein Wertewandel, eine nachhaltige Änderung der Mobilitätsausformungen junger Menschen herauszulesen ist, mag offen bleiben – an die sehr oft dünne Datenbasis z.B. in den Verkehrsleistungen sei da erinnert. Auch daran, dass auf die selbst berichteten hohen Jahresfahrleistungsangaben junger Männer der früheren Jahrzehnte nicht allzu viel Verlass sein muss. Überhaupt leidet die Mobilitätsforschung an dem methodischen Mangel, stets im Nachhinein nicht zusammengehörende Datensätze zu verknüpfen und aus dem Ergebnis Schlüsse zu ziehen, die einer eigenen Untersuchung bedurft hätten.

Die vorliegende Studie macht da notgedrungen keine Ausnahme. Aber gerade aus diesen methodischen Gründen ist die These vom substantiellen gesellschaftlichen Wandel (in den DACH-Ländern) mit Skepsis zu sehen, der Faktor Wirtschaft scheint dafür viel zu dominant. Der Themenkomplex Haltung junger Menschen zum Automobil wird im Folgenden noch eingehender beleuchtet, aber auch hier steht der Vorbehalt der Momentaufnahme. Die DACH-Länder bewältigen die europäische Krise sehr gut. Unter anderen Bedingungen mag eine Selbsteinschätzung zur eigenen Automobilität anders ausfallen.

Mobilität im kulturellen Wandel?

Über den Straßenverkehr der Zukunft ist viel geschrieben worden. Wurde dem pferdelosen Wagen vor 1900 keine Chance gegeben, wurde das Auto zum Beginn des einundzwanzigsten Jahrhunderts für tot erklärt. Aber wohin geht die Reise wirklich?

Kaum ein Bereich des gesellschaftlichen Lebens zeigt sich derart anfällig für ökonomische Turbulenzen und zugleich so robust gegen alle gesellschaftliche und politische Strömungen wie der Drang des Menschen zur Fortbewegung – so hieß es. Nun sehen Zukunftsforscher ein sinkendes Mobilitätsbedürfnis. Knapp 30,5 Millionen Verunglückte und 770 Tausend Tote auf Deutschlands Straßen seit Gründung der beiden deutschen Staaten vermochten wenig daran zu ändern, dass sowohl der Wirtschafts- wie der Privatverkehr der vergangenen sechs Jahrzehnte vornehmlich auf der Straße stattfand.

Drei Viertel der Personenkilometer Beförderungsleistung aller Verkehrszweige einschließlich Luftverkehr in Deutschland werden im motorisierten Individualverkehr erbracht, seit den siebziger Jahren faktisch konstant. Vergleichbar die Lage in Österreich und der Schweiz, obschon in Letzterer der Anteil bei nur zwei Dritteln liegt – die Schweizer nutzen deutlich häufiger öffentliche Verkehre in ihrem Land.

Erkennbar aber auch: Güter- und Personenverkehre weisen in vielen Ländern des OECD Raums seit den 1990er Jahren geringeres Wachstum auf und das nicht nur auf dem Verkehrsträger Straße. Wirtschaftsfaktoren und gesellschaftlicher Wandel sind die Ursachen, so die Experten der OECD. Doch eines wird übersehen. Das Wachstum der Kfz-Verkehrsleistung ist nach wie vor positiv. Was sich verändert ist die Zahl der Wege. Und es sinkt nicht nur die Zahl der Pkw-Wege. Auch andere Verkehrsträger sind betroffen. Sind die Menschen deswegen weniger mobil? Ihre Mobilitätszeit in Verweildauern blieb in den letzten zehn Jahren im Mittel annähernd konstant. Allerdings fallen Unterschiede auf.



Bild zit. nach Bosch



Freizeitverkehr (noch im Jahr 2009 immerhin mit 43 Prozent der Großteil aller Fahrzwecke der Deutschen) sinkt seit 2010 in Kilometerleistung und stagniert in Wegen; den jüngsten Zahlen aus Wiesbaden ist zu entnehmen, dass immer weniger Menschen das Geld für eine Urlaubsreise erübrigen können. Vor allem in der Schweiz steigen Armutsindices im europäischen Vergleich überproportional. Arbeitsverkehr mit Kraftfahrzeugen sinkt nach Zahl der Wege, dennoch steigt im Berufsalltag die Kilometerleistung; bis 2030 werden die beruflichen Nahpendleranteile sinken, der Pendlerverkehr über 50-300 Kilometer stark steigen, größere Anfahrten zur Arbeit werden für immer mehr Menschen zur Realität.

Es scheint also: It is the economy. Die Mobilität steht nicht im gesellschaftlichen Umbruch. Und doch wird die weitere Motivsuche so leicht nicht sein, die Unterschiedlichkeiten zwischen und innerhalb der Gruppen der Gesellschaft nehmen zu. Und werden kurzfristiger. In jedem Fall aber wird die Motivsuche mehr ins Kalkül ziehen müssen als Einkommen, Zahl der zugelassenen Wagen, Tendenzen der Multimodalität der Verkehrsmittelwahl und Ausstattungsraten mit PC und Smartphones, will sie so große Thesen wie die vom Kulturwandel oder Bedeutungsverlust des Automobils bestätigen. Die Datenlage hierfür ist bislang jedenfalls recht dünn.

Die neueste Verkehrsprognose der deutschen Bundesregierung 2030 sieht ausschließlich für den motorisierten Individualverkehr einen Zuwachs im Modal Split, Radverkehr steigt unwesentlich, Fußverkehr und ÖV sinken oder stagnieren, so wenig man das begrüßen kann, denn dieses Szenario birgt auch volkswirtschaftliche und ökologische Gefahren. Aber dennoch: Interesse am Autofahren, eine positive Haltung zum Automobil und die faktische Nutzung des eigenen Wagens als favorisiertes Verkehrsmittel – gerade auch in der nachwachsenden jungen Generation – scheint nach Würdigung der Forschungslandschaft bislang nicht in Frage zu stehen, soweit es die westeuropäischen Wirtschaftsräume anbelangt.

Sicher. Jede Verkehrsanalyse aus der Perspektive eines Versicherers wird sehr rasch den Vorwurf der Parteinahme für das Kraftfahrzeug ernten. Zu unrecht. Der Kraftfahrzeugmarkt im OECD Raum unterliegt Sättigungseffekten und hierunter leiden die Stückzahlen der Versicherer, nicht unter den Verschiebungen in den Mobilitätsmustern der Versicherten.

Im Gegenteil: Schadensgeschehen Verkehr hängt vor allem auch an Exposition Verkehr. Steigende Fahrleistung und tägliche Zahl der Kfz-Wege heißt steigendes Unfallrisiko, auch für Personenschäden, und das sind nicht selten Versicherungsgroßschäden. Schadenverhütung durch die Versicherer geschieht heute darum auch durch Einflussnahme auf Mobilitätsexposition, etwa durch eine stärker nutzungsbezogene Tarifstruktur. Abnehmende Zahlen der Fußwege und stagnierende Zahlen der Wege mit dem Fahrrad sind nicht im Interesse der Gesundheit, der Umwelt und sind nicht im Interesse eines Versicherers.

Die Haltung junger Menschen zum Automobil

Ist die Jugend heute weniger ›autoaffin‹?

Die Frage ist fachlich nicht guten Gewissens zu beantworten. Zur Klärung der Frage liegen der Forschung keine theoretisch fundierten Erhebungsmethoden vor. Auch die hier vorgestellte AZT Studie musste sich auf Befragungsdaten beschränken. Aber das Thema ist mit einem demoskopischen oder einem marktanalytischen Vorgehen methodisch nicht einwandfrei zu beantworten. Hierzu bedarf es theoriegeleiteter Längsschnittdesigns mit dazu evaluierten Messinstrumenten. So wird zurzeit an der Universität Bremen die Entwicklung und Ausformung der Automobilität bei Kindern und Jugendlichen untersucht (LAWIDA [92]). Solcher Art Studien gelten als ›geisteswissenschaftlich‹ und werden kaum finanziert.

Theorie-Defizit

Das Problem ist vor allem wissenschaftstheoretischer Natur. *Automobilaffinität* ist im Wesentlichen nur berufs- und lebenspraktisch definiert. Nur wenig besser schaut es mit dem Begriff der Technikaffinität aus, wenngleich hier Ansätze einer theoretischen Betrachtung gegeben sind. Über den Zusammenhang beider Konstrukte findet sich kaum etwas. Die kognitiven und emotionalen Elemente dessen, was Individuen mit dem Kraftfahrzeug verknüpfen, sind wohl pragmatisch aber weder methodisch noch theoriegeleitet sauber niedergelegt. Somit wird der Begriff im Wesentlichen zu einem der Marktforschung. Welches Kundenverhalten finden wir vor? Was sind die Kaufmotive? Besser gesagt die Motive des Nicht-Kaufens?



Den Sicherheitsforscher interessiert, welche Kognitionen und welche Emotionen mit dem Automobil assoziiert sind und welche Folgen das auf diejenigen Einstellungen und Motive nimmt, die wiederum benutzerrelevant sind. Ein pragmatischer Ansatz kommt aus der Freizeit- und Lebensstile-Forschung, hier bilden motorsportliche und automobilbezogene Interessen das Cluster des autozentrierten Typs [91] (s.u.). Die Bedeutung des Automobil- und Motorsportinteresses für das Fahrerverhalten ist auch von anderen Autoren oft diskutiert worden.

Faktisch wird unter Affinität zum Automobil sehr häufig die Funktion seines Besitzes als Statussymbol und die dazu eingesetzte Investition und die Funktion seiner Nutzung als eigenwertiges Lebensgefühl begriffen. Funktion der Nutzung muss nicht nur Einsatz des eigenen Wagens bedeuten, sie reicht vielmehr vom passiven Formel 1 Interesse bis hin zur Berufswahl im Kfz-Sektor. All das kann mit Fragebogen erfasst werden. Geht es um verkehrsspezifische Einstellung, Verhalten, geht es um Erleben von Individuen oder Gruppen, oder geht es gar um kultursoziologische Hypothesen, kann das alles nicht zufriedenstellen. Theorienloses Datenfragen erklärt wenig und taugt nicht zu einer Prognose.

Auch diese Studie erhebt darum keinesfalls den Anspruch auf eine theoriengeleitete Messung eines (bisher nicht vorhandenen) Konstrukts. Die repräsentative Erhebung unter jungen Menschen durch das Allianz Zentrum für Technik zusammen mit der GfK Wien ist eine Momentaufnahme. Haltung zum Automobil ist zu vielfältig, um sie in einer Studie zu erfassen. Mobilitätsmotive sind nicht Freizeitmotive, Kaufmotive sind nicht Lebensstile, Motive sind nicht emotionale Beteiligung.

„Autobesitz halte ich nicht mehr für zeitgemäß“

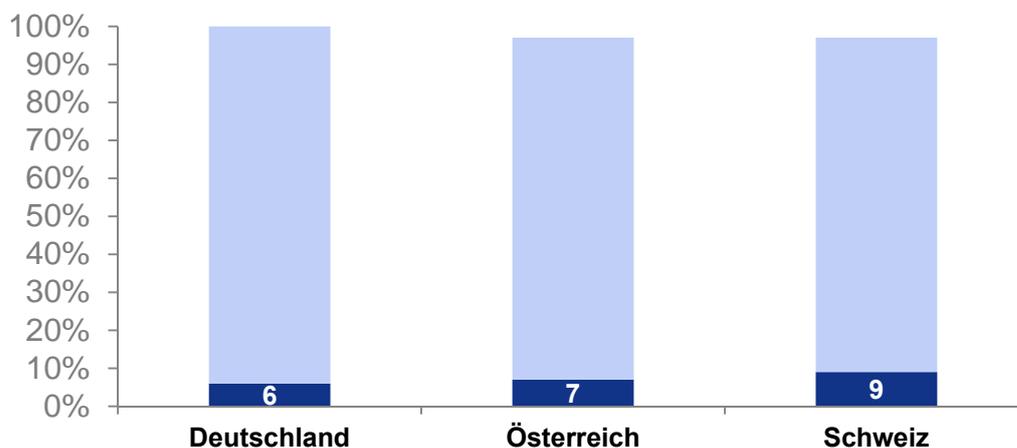


Bild 48: Zustimmung zu der Aussage „Autobesitz halte ich nicht mehr für zeitgemäß“ (18-24-Jährige mit der Möglichkeit, einen Pkw zu nutzen), (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Ist der Autobesitz noch zeitgemäß?

Diese grundsätzliche Orientierungsfrage beantwortete die Mehrheit der jungen Menschen, positiv (Bild 48). Gefragt wurden nicht nur Autobesitzer, sondern alle mit der Möglichkeit, ein Auto zu nutzen (insgesamt 84 Prozent aller befragten jungen Menschen). Die jungen Nutzer der Schweiz, deren Pkw-Modal-split niedriger liegt, treten mit einer leicht höheren Skepsis in Erscheinung.

Von allen Führerscheininhabern aber Nicht-Besitzern eines Pkw wollen in Deutschland nur 3 Prozent auch zukünftig kein eigenes Auto haben, in Österreich 5 und in der Schweiz 7 Prozent. Es wurde oben schon dargestellt, dass der Anteil der jungen Menschen, die in den kommenden 10 Jahren vermutlich gar nicht Auto fahren wollen, sehr gering ist (vgl. o.).

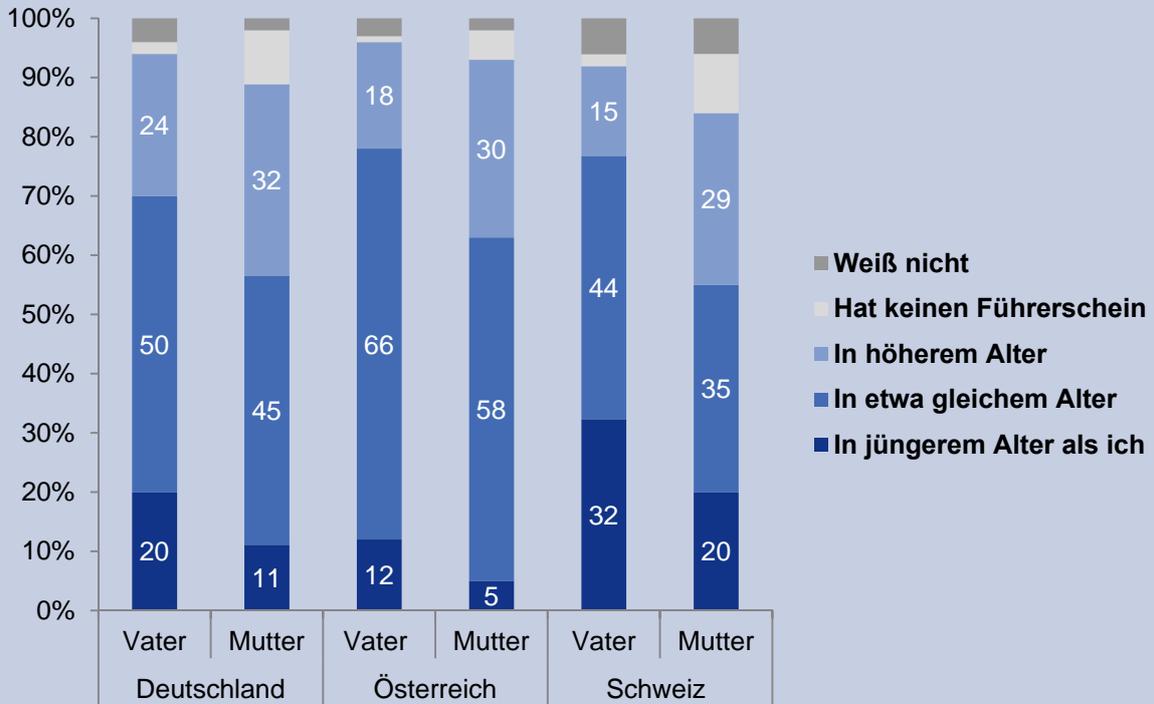
Bratzel [32] fragte 18-25-Jährige in Deutschland, ob sie sich ein Leben ohne Auto vorstellen können und fand hierauf knapp über 20 Prozent Zustimmung. Allerdings ist die Projektion „es sich vorstellen können“ noch nicht gleichbedeutend mit einer entsprechenden persönlichen Einstellung oder konkreten Intention. Gleiches gilt sicherlich auch für das hohe Zustimmungsverhalten der 16-22-Jährigen in der Arbeit von Roland Berger Strategy Consultants [85] auf die Frage nach der Vorstellbarkeit eines Lebens ohne Auto (48 Prozent). Mit der FORD Zeitgeist-Studie [86] sind es 30 Prozent der unter 55-Jährigen, für die der Pkw kein sog. „Must-have“, keine unbedingte Notwendigkeit per se darstellt. Die verschiedenen Quellen sollten aufgrund unterschiedlicher Projektionen und befragten Grundgesamtheiten nicht verglichen werden.

Die Daten der zitierten Studien zeigten recht anschaulich, wie sehr es davon abhängt, in welcher Lebensphase sich der junge Mensch befindet und für welche Lebensphase er plant oder planen muss. Die Aussagenbreite ist daher durchaus zu verstehen und kein Widerspruch. Aber die Daten zeigen auch: Wirtschaftlichkeitserfordernisse in der Lebensplanung bedingen Rationalität auf der konkreten planerischen Ebene, im Besitz oder Einsatz der Mobilitätsmittel. Eine Aussage über die kulturelle Haltung einer Gesellschaft und über die individuelle emotionale Nähe ist damit noch nicht zu treffen. Der allen Untersuchungen gemeinsame ›Pragmatismus der Jugend‹ im Umgang mit dem Kraftfahrzeug beschreibt nicht mehr und nicht weniger als die biografische und soziale Situation des erfassten Haushalts.

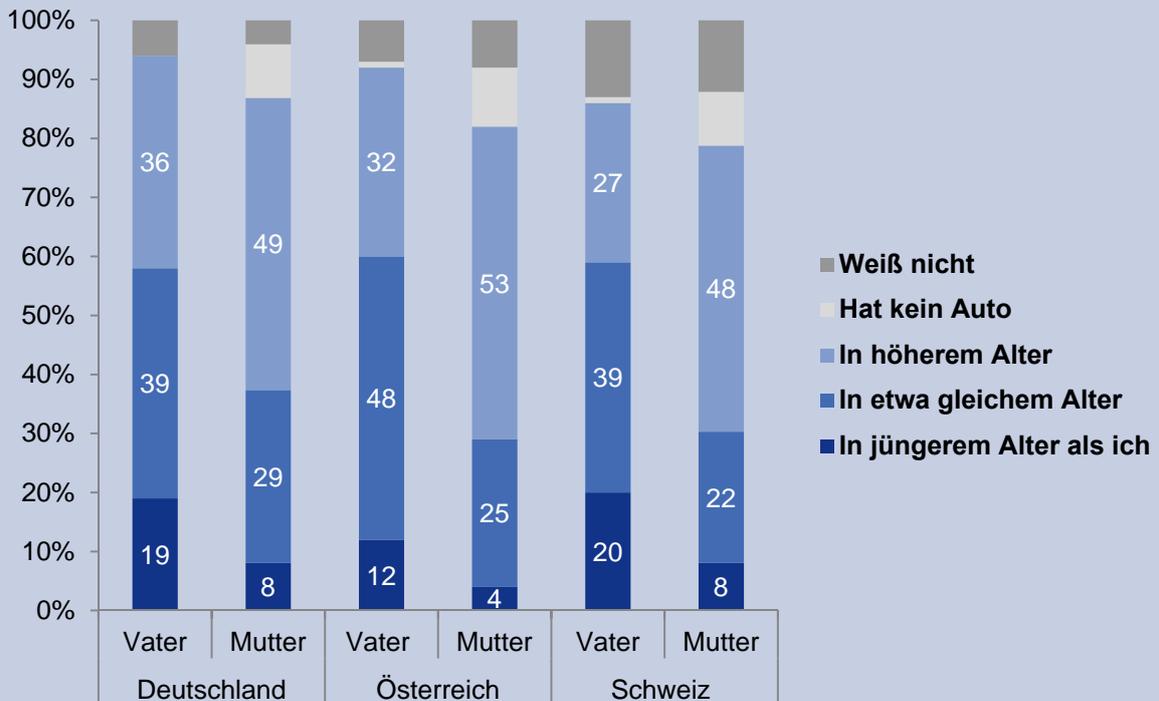


AZT/GfK Befragung: Führerschein und Pkw später als die Eltern erworben?

„Wann haben Ihre Eltern ihren Führerschein gemacht?“



„Wann hatten Ihre Eltern ihr erstes Auto?“



Grafiken AZT, Daten AZT/GfK

Pkw-Verzicht oder der Verzicht auf den Einsatz folgt praktischen Erwägungen

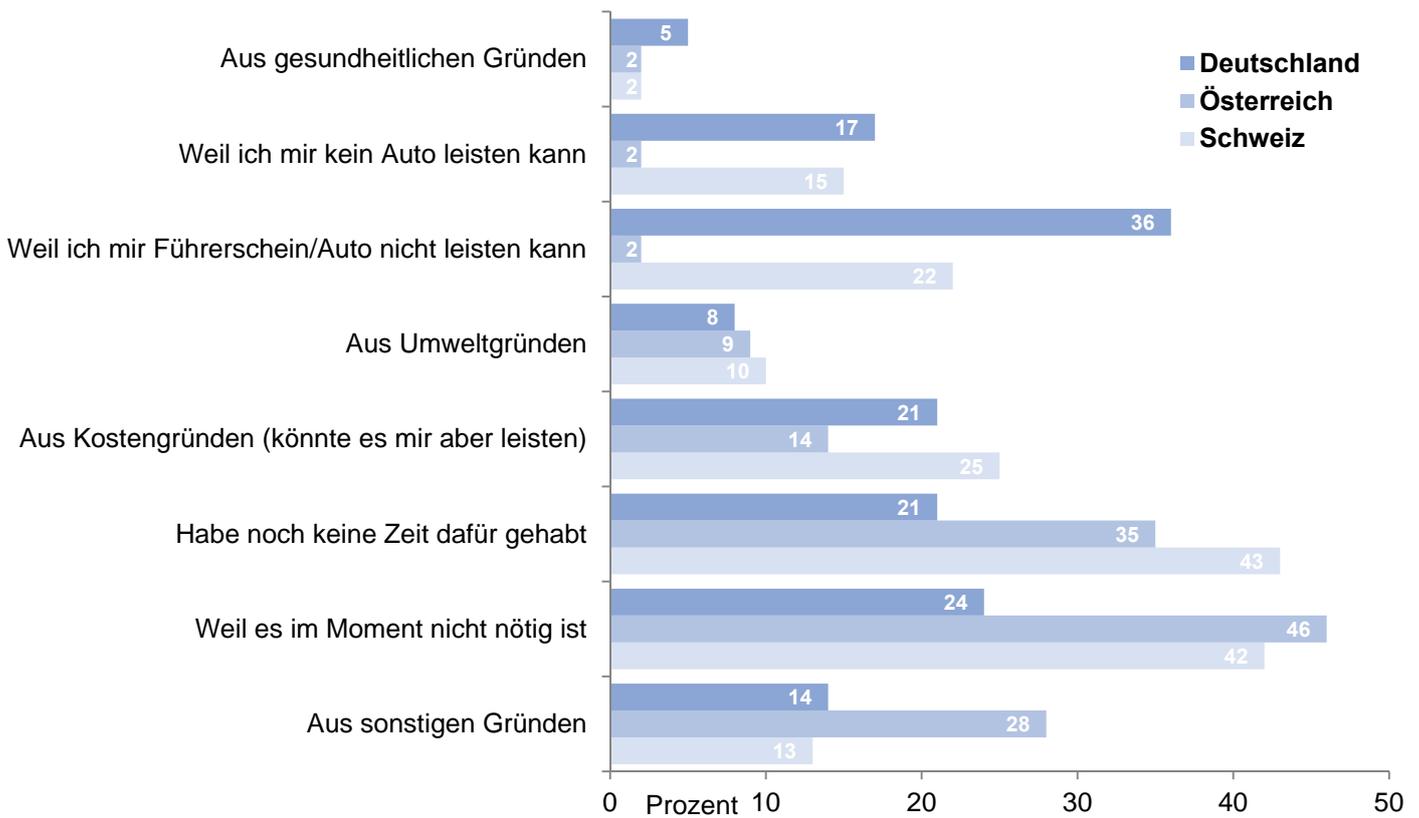
Die Mehrheit (um 99 Prozent) der jungen Erwachsenen in Deutschland, Österreich oder der Schweiz hat den Führerschein oder will ihn machen, die Mehrheit davon will Auto fahren bzw. früher oder später einen eigenen Wagen haben und es steht zu vermuten, dass, je konkreter die jeweiligen Teilgruppen zu einer bestimmten Verzichtabsicht befragt werden, der Anteil derer sinkt, die ganz ohne eigene Automobilität zu leben beabsichtigen. Umso problematischer ist es daher aber auch, die Motivationen und Absichten jugendlicher Noch-nicht-Führerscheininhaber oder Pkw-Nutzer mit denen derer zusammenzufassen, die zwischenzeitlich Inhaber bzw. Nutzer sind. Denn gerade der Besitz der Fahrerlaubnis oder die Pkw-Verfügbarkeit erklären die individuelle Haltung zur Automobilität maßgeblich mit.

Umweltgedanken spielen in der Mobilitätsgestaltung eine geringere Rolle

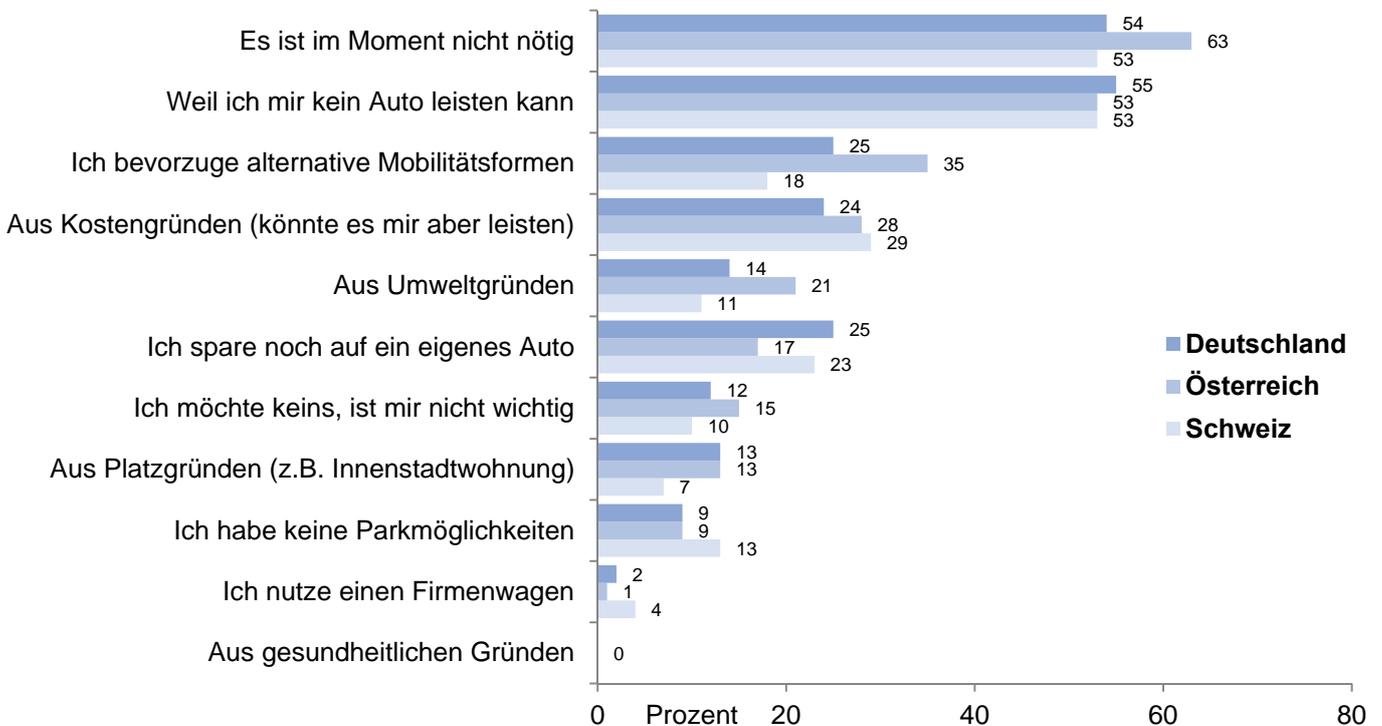
Die Gründe für den Noch-Nicht-Besitz eines Führerscheins oder Pkw (Bilder 49-50) und die Gründe für den Verzicht auf eine Benutzung des Pkws für eine bestimmte Fahrt trotz Führerschein und Pkw (hier ohne Bild, vgl. Kap. Repräsentativ-Befragung) liegen überwiegend im wirtschaftlichen oder pragmatischen Bereich und entspringen nur in geringerem Umfang ökologischen Erwägungen. 90 Prozent der Noch-Nicht-Führerscheinbesitzer wird ihn machen, aus beruflichen und Freizeiterwägungen und vor allem um der Unabhängigkeit Willen (mit 51 Prozent der Noch-Nicht-Führerscheinbesitzer der höchste Wert). Ähnlich ökonomisch-pragmatische Begründungsmuster finden sich in den Antworten auf die Frage nach maßgeblichen Faktoren für den Autokauf. Sie sind vom Kostenfaktor, weniger vom Umweltgedanken bestimmt (vgl. Kap. Repräsentativ-Befragung). Positiv in Erscheinung treten die österreichischen jungen Noch-Nicht-Pkw-Besitzer mit einem Fünftel, die bisher unter anderem auch aus Umweltgründen noch auf das Auto verzichtet hatten, und einem Drittel, die bislang noch andere Fortbewegungsmöglichkeiten bevorzugen. Hier ist aber an die obige Diskussion der passagären urbanen Ausbildungsphase zu erinnern, in der mangels Pkw-Notwendigkeit die Ressourcen noch anders verteilt werden. Mangelndes gegenwärtiges Interesse am Pkw allgemein bekundeten 10-15 % der Nichtbesitzer. Der Anteil derer, die auch später keinen Pkw haben wollen, liegt bei 3-7 %.

Die Umwelt spielt in der alltäglichen Mobilitätsplanung eine weit geringere Rolle als es mit Politik und Medien den Anschein hat. Der AZT Report *Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer* ging bereits auf dieses Thema ein. Auch andere Veröffentlichungen weisen darauf hin, dass überwiegend ökonomische und praktische Erwägungen für einen Verzicht auf den MIV verantwortlich sind. Das Umweltmotiv trägt alleine nicht. Zieht man die wenig überzeugende Relevanz der nicht motorisierten Mobilität für die nähere Zukunft mit ins Kalkül (mindestens für Deutschland gemäß Verkehrsprognose 2030), ist der Vorwurf nicht unbegründet, dass für die Attraktivität der Rad- und Fußverkehre und der öffentlichen Verkehre ebenso zu wenig geschieht, wie für die Überzeugung des Einzelnen für die ökologische Verantwortung. Der junge Bürger denkt tatsächlich umweltverantwortlich? Die hier vorgelegte Allianz Studie gelangt im Gegenteil zu dem Schluss, dass der Alltag der 18-24-Jährigen in einer derartigen Weise vom Automobil bestimmt ist, die ein Umdenken erfordert. Will die Politik ihre Klimaziele ernst nehmen, wird sie mehr in Umweltbildung investieren und wird sie mehr Geld für Rad- und Fußverkehr in die Hand nehmen müssen als bisher.

Warum besitzen Sie noch keinen Pkw-Führerschein?



Warum besitzen Sie noch kein eigenes Auto?



Bilder 49 und 50: Gründe für den Nicht-Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B bei 18-24-Jährigen (oben) und für den Pkw-Nicht-Besitz bei 18-24-Jährigen mit Führerschein (unten), Mehrfachnennungen, Argumente sind nicht addierbar (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Elektromobilität nicht um jeden Preis – Potential für Car-Sharing

Die Haltung zur sog. Elektromobilität ist ein weiteres Beispiel für die Grenzen von Demoskopie und Marktforschung. Beides ersetzt weder Motivations- noch Mobilitätsforschung. Auch diese AZT/GfK-Befragung beschränkte sich auf die allgemeine Nutzerzustimmung. Nicht anders, wie bei Umfragen zu Assistenzfunktionen oder automatisiertem Fahren ist allerdings zu bezweifeln, ob die Mehrheit der jungen Menschen (oder jede andere Altersklasse) überhaupt hinreichend darüber informiert ist, worum es geht, zumal auch objektiv eine hohe technische Bandbreite besteht.

Elektromobilität als Allgemeinbegriff ist in aller Munde, die Zustimmung zu Elektroautos ist sozial erwünscht. Funktions- und Bedienweisen, Fahrpraxis oder weiter reichendes Wissen über die übliche TV-Berichterstattung hinaus wären aber genauer zu prüfen, bevor Nutzerverhalten sinnvoll abgefragt wird. Dieses Stimmungsbild der eigenen Erhebung soll weniger Marktaussichten liefern, als vielmehr deutlich machen, wie sehr die Nutzungsinteressen von pragmatischen Gesichtspunkten abhängen. Auch Marktbefragung zu Car-Sharing ist nicht geeignet, hohe Ablehnung zu erhalten, gilt es doch als umweltbewusst. Ein knappes Drittel kann es sich vorstellen, es selber zu nutzen, ein weiteres Fünftel dann, wenn es den eigenen Wagen sinnvoll ergänzt (vgl. Kap. Repräsentativ-Befragung DACH 2014). Konkrete Handlungsaussichten sind hierin aber noch nicht begründet.

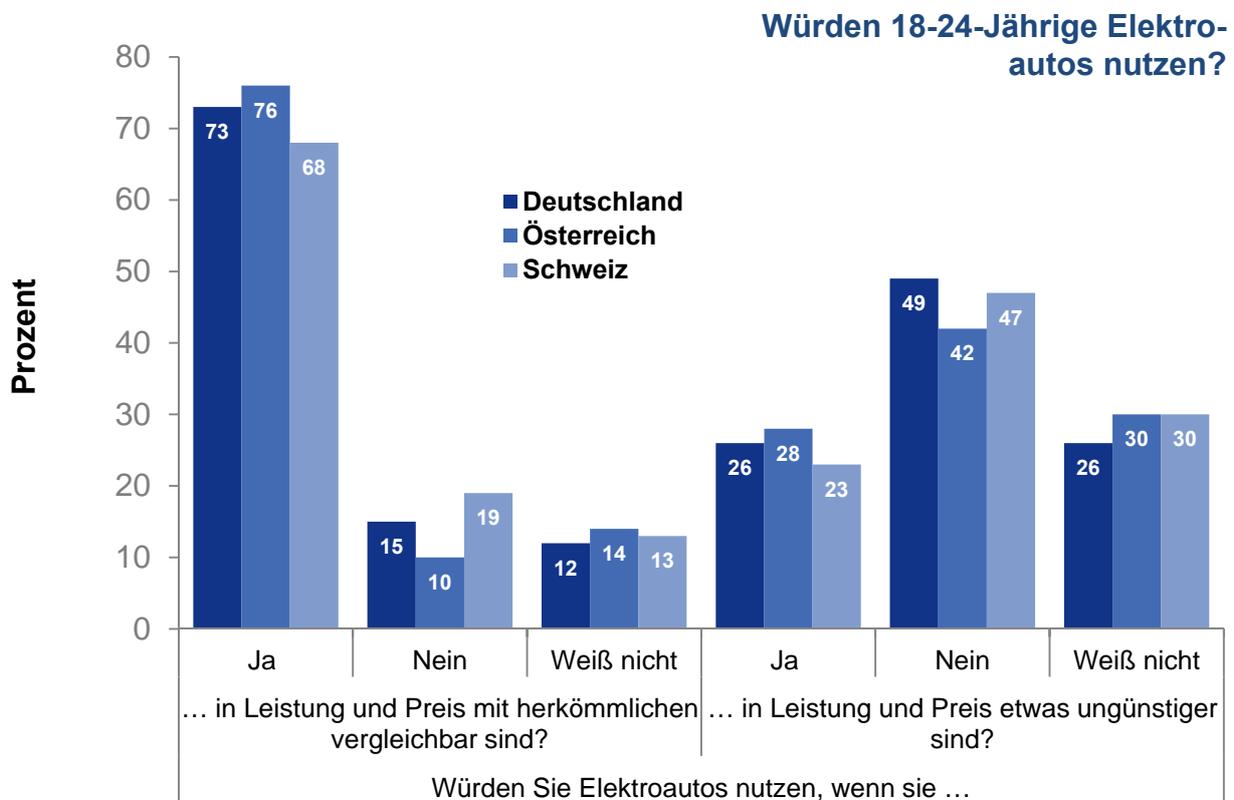


Bild 51: Mögliche Nutzung von Elektroautos durch 18-24-jährige Führerscheininhaber und diejenigen, die ihn noch machen wollen (ca. 99 Prozent aller Befragten), (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Hohe emotionale Verbundenheit der Jugend zum Automobil

Abschließend eine subjektive Einordnung des Automobils und dessen Nutzung. Die AZT/GfK-Befragung bat die jungen Menschen um eine Spontanantwort auf eine Eigenschaftswörterliste mit Gegensatzpaaren. Auch ein solches Beschreibungsprofil ersetzt – nicht anders wie andere Umfragen dieser Art – keinesfalls eine Grundlagenforschung. Zudem würde erst ein Längsschnittdesign eine intra- oder interindividuelle Entwicklung in der Gesellschaft zu erkennen geben.

Aber auch hier galt es, zunächst nur ein Stimmungsbild zu zeichnen. Tendiert die Jugend zu einer neuen Zurückhaltung? Sind Auto oder Autofahren nicht mehr positiv besetzt? Die abgefragten Eigenschaften folgten in Ermangelung theoretischer Grundlagen bewusst nur einer Zweiteilung in eher rationale und eher emotionale Bezüge.

Emotionale Zustimmung zum Automobil weit höher als die rationale

Zunächst die subjektive Sicht auf den Pkw. Alle 18-24-Jährigen, mit oder ohne Führerschein oder Pkw-Verfügbarkeit, wurden gefragt, was sie mit dem Auto verbinden. Die Antworten zeigen, dass die Charakterisierung des Pkw mit basalen Emotionselementen weit positiver ausfällt, als diejenige mit rationalen Erwägungen. Das Auto wird mehrheitlich als Ausdruck von Freiheit, Ästhetik, Freude, Aufregung (Gegensatz zu Langeweile) oder als Entspannung (Gegensatz zu Stress) empfunden (Bild 52).

Rationale Erwägungen wie der Pragmatismus im Umgang mit dem Auto als Fortbewegungsmittel oder seine Umweltschädigung zeigen einen leichten Überhang skeptischer Sichtweisen (Bild 52). Die Relativierung an rationalen Erwägungen zeigte sich auch in den Reaktionen auf die Frage nach der Wichtigkeit des Autos gegenüber Wohneigentum, Altersversorgung, Reisen oder Konsumgüter. Vor die, allerdings sehr hypothetische, Entscheidung für das eine oder andere gestellt, wurde dem Auto die jeweils geringere Wertigkeit zugesprochen. So wären 38 (Deutschland) bzw. 28 Prozent (Österreich, Schweiz) ein eigenes Auto wichtiger als regelmäßige Reisen. Noch wichtiger wären ihnen Wohneigentum oder eine Altersvorsorge. Zugleich bekundeten die Befragten an anderer Stelle zum überwiegenden Teil ihre Pkw-Anschaffungsabsicht und den Nutzungswunsch. Im Schnitt wollen die jungen Menschen zwischen 2 und 20 Tausend Euro für ihr künftiges Auto ausgeben. Das eigene Auto im Paarvergleich als weniger wichtig zu bezeichnen bedeutet noch nicht, auf einen Pkw zu verzichten. Die Antworten auf den Vergleich der Konsumgüter dürfen nicht als Investitionsbereitschaft oder -präferenz interpretiert werden. Hier bedürfte es weiter gehender Studien. Tatsächlich scheinen Benchmarks solcher Art für OECD-Gesellschaft mit hohen Lebensstandards sehr hypothetisch und für eine Verhaltensanalyse von begrenztem Wert.

Die rational als auch zugleich emotional besetzte Beurteilung, ob das Auto den Lebensstil oder den Wohlstand ausdrückt, wird mit leichtem Überhang positiv beantwortet. In der Summe hält die Mehrheit der Jungen den Pkw als einen Gegenstand von Innovation und nicht für verzichtbar. Die Unterschiede in den drei DACH-Ländern Deutschland, Österreich und Schweiz sind zwar vorhanden, aber letztlich nicht essentiell. Unter schweizerischen Jungen findet sich die schon an anderer Stelle so

oft berichtete Pkw-Zurückhaltung in den Antworten. Die Daten decken sich sehr gut mit Bratzel & Lehmann [32], deren Befragte mit dem Auto auch am häufigsten die emotionalen Elemente von Fahrspaß, Freude und Freiheit verbanden.

Emotionale Bewertung des Autofahrens weit positiver als die rationale

Vergleichbar die Charakterisierung des Autofahrens selbst. Diejenigen jungen Menschen zwischen 18 und 24 Jahren, die die Möglichkeit haben, ein Auto zu nutzen, beschreiben das Fahren weit überwiegend als emotional positiv besetzt. Freiheit, Zufriedenheit, Freude, Entspannung, Ruhe sind die Verknüpfungen (Bild 53). Heißt das alles zugleich aber auch, es ist Ausdruck von Lebensgefühl? Diese rationale Interpretation ihrer basalen Eindrücke vollzieht sich bei den jungen Menschen weit weniger schnell, wenngleich sich Zustimmung und Zurückweisen durchaus noch grob die Waage halten. Hier findet sich ein Kardinalproblem der Imageforschung im Konsumsektor. Kundenantworten tragen nur so weit, wie sie die verschiedenen kognitiven Ebenen im Individuum ansprechen.

Viele der jüngst in den Medien berichteten Meinungsbilder zum Automobil scheinen widersprüchlich, sind aber nur Adresse nicht vergleichbarer Projektionen. Je höher die Notwendigkeit, mit meiner Antwort eine weiter reichende Aussage über meine eigene Person treffen zu müssen, desto sparsamer wird meine Zustimmung sein. Ist Autofahren angenehm? Ja. Bin ich autoaffin? Vielleicht. Definiert das Auto meinen gesamten Lebensstil? Sicher nicht so ohne weiteres. Die Materie Autofahren und Lebensgefühl ist etwas verwickelter als es allgemein den Anschein hat.

„Das Auto ist für mich persönlich ...“

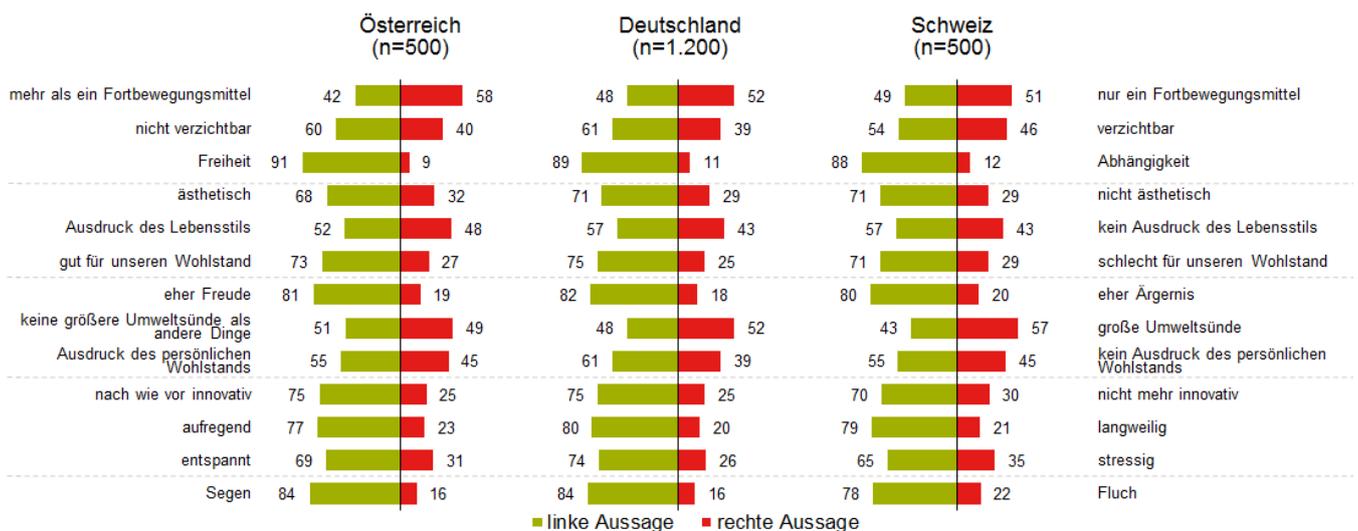


Bild 52: Spontancharakterisierung des Automobils mit Wortpaaren durch 18-24-Jährige in Deutschland, Österreich und der Schweiz (Gesamtgruppe), (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

„Autofahren ist für mich persönlich ...“

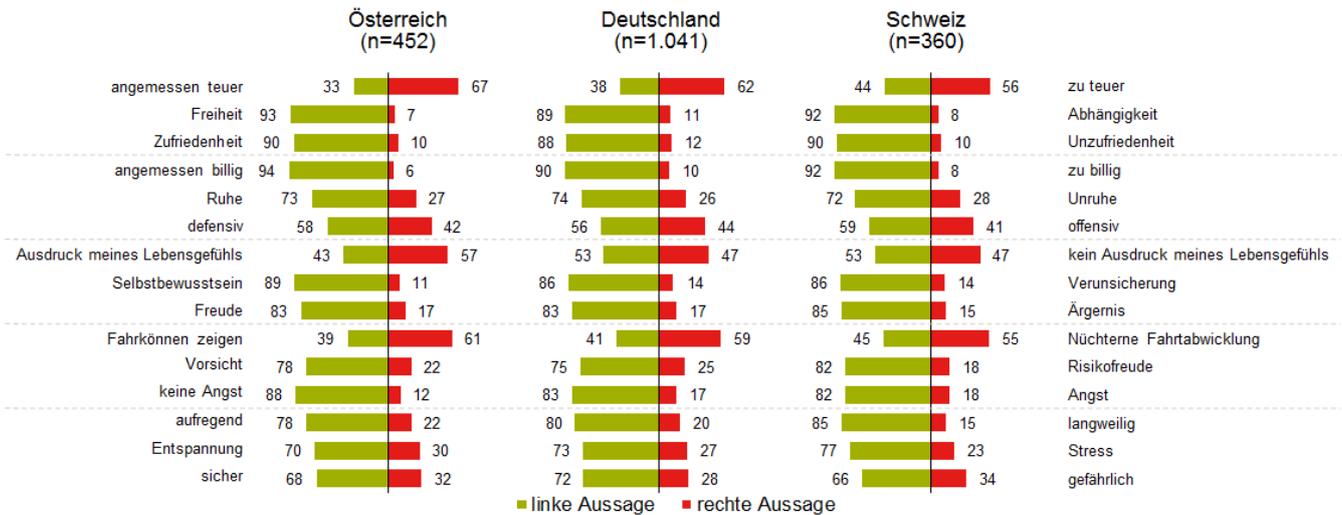


Bild 53: Spontancharakterisierung des Autofahrens mit Wortpaaren durch 18-24-Jährige in Deutschland, Österreich und der Schweiz (mit der Möglichkeit, einen Pkw zu nutzen), (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Einstellungen, Wissen, Interessen – Weichensteller für die Sicherheit

Einstellungen bestimmen noch nicht Verhalten. Aber sie tragen in hohem Maße dazu bei. Eines der prominentesten Forschungsfelder der englischen Verkehrssicherheitsforschung betrifft die Determinanten der Geschwindigkeitswahl, die sich nicht aus dem physikalischen Umfeld (Verkehrsdichte, Fahrbahn, Witterung) und dessen Wahrnehmung, sondern aus der Person des Fahrers und dessen geplanten, zielgerichteten Handlungen ergeben (vgl. auch Kapitel Unfälle junger Verkehrsteilnehmer zu Persönlichkeit und Unfallrisiko).

Kein Versehen: Fahrer planen ihre Geschwindigkeit

Zu häufig differenzieren auch die Unfallexperten hier nur zwischen gezielt angepasster (objektiv wie subjektiv sicherer) und gezielt unangepasster (objektiv wie subjektiv unsicherer) Geschwindigkeitswahl. Tatsächlich erklärt sie sich aber psychologisch etwas komplexer. Ein oft vernachlässigter zentraler Aspekt dabei ist die *intendierte Geschwindigkeit*.

Fahrer haben unabhängig von der Fahrtabwicklung selbst eine Vorstellung davon, wie schnell sie fahren werden (nicht wollen, sondern zu fahren beabsichtigen). Für die intendierte Geschwindigkeit wiederum sind subjektive und deskriptive Normen, die subjektive Sanktionswahrscheinlichkeit, Sicherheitsüberzeugungen zu gefahrenen Geschwindigkeiten und zu Geschwindigkeitsbegrenzungen, Gewohnheiten, Persönlichkeitsmerkmale und Fahrmotive von Einfluss. Und dabei geht es, wohlgermerkt, erst nur um die straßen-, verkehrs- und witterungsunabhängigen Faktoren der gewählten Geschwindigkeit. Kaum ein anderes unfallrelevantes Verhalten auch bei

jungen Fahrern wurde theoretisch so fundiert analysiert wie die Geschwindigkeitswahl oder die Bereitschaft zur Geschwindigkeitsübertretung. Eine tragende Rolle dafür spielt die Theory of planned behaviour TPB (z.B. [87;88]). Geschwindigkeitsdelikte geschehen häufig genug vorsätzlich.

Wie sehen junge Menschen die Geschwindigkeitsgefahr?

Die aktuelle Befragung der jungen 18-24-Jährigen in Deutschland, Österreich und der Schweiz durch das AZT/GfK zeigt, dass die Unfallgefahr durch unangepasste Geschwindigkeit sehr wohl gesehen wird – allerdings deutlich hinter der überhöhten Geschwindigkeit. Auch Alkoholeinfluss und Ablenkung werden höher eingeordnet. Bild 54 stellt die Antworten der jungen Fahrer aus Deutschland vor.

Ein Vorgriff auf die in Deutschland bei Unfällen mit Personenschaden polizeilich registrierten Fehlverhaltensweisen (näher vgl. unten): Im Jahr 2013 wurde bei 18-20-jährigen Pkw-Fahrern (als Beteiligte von Unfällen mit Personenschaden) sieben Mal mehr unangepasste Geschwindigkeit (pro 1.000 Beteiligte) festgestellt, als Alkoholauffälligkeiten.

Und dennoch: Die Wertigkeit der Faktoren bei den befragten jungen Menschen spricht sehr wohl für eine differenzierte Haltung zur Verkehrssicherheit allgemein. Externe Faktoren wie technisches Versagen, Dunkelheit, Witterung, Verkehrslage und anderes werden in ihrer Gefahr niedriger eingeschätzt als Geschwindigkeit, Alkohol, Ablenkung und Selbstüberschätzung. Der Unfallfaktor Mensch wird in seiner Bedeutung erkannt.

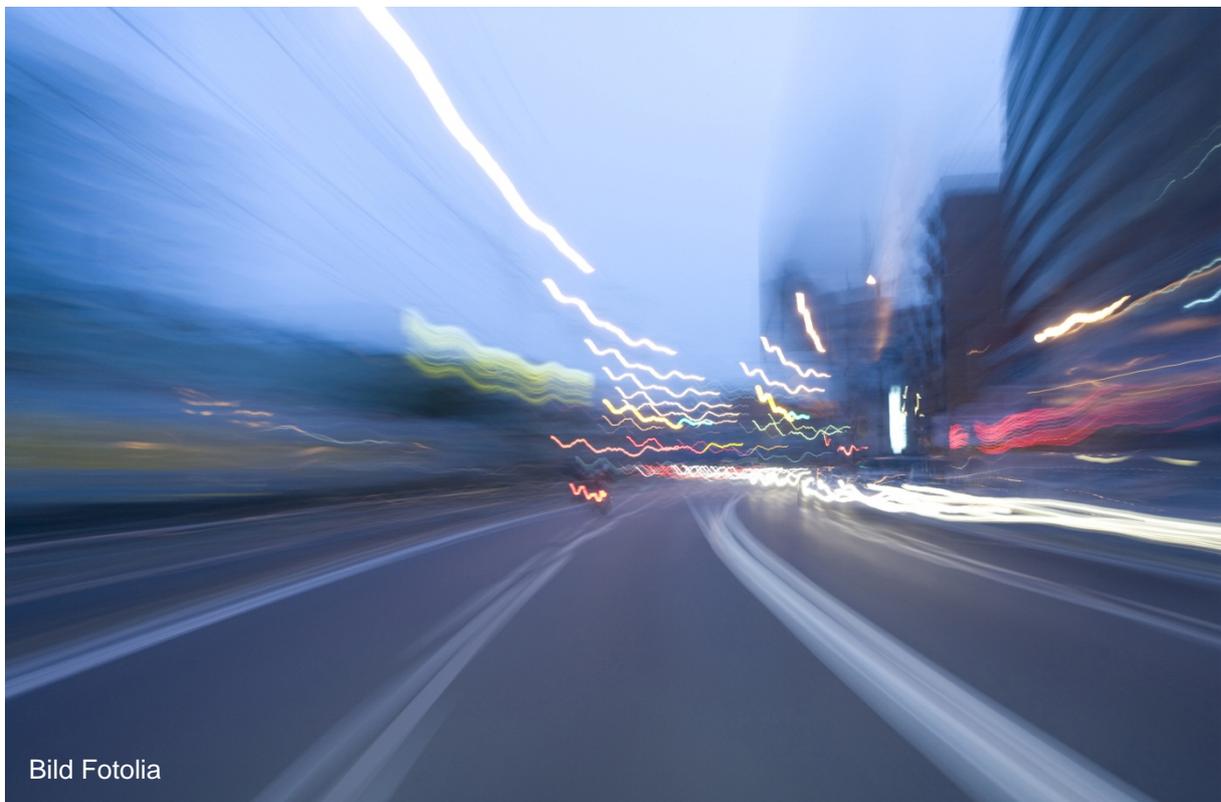


Bild Fotolia

Einschätzung des Einflusses auf die Unfallgefahr (18-24-jährige deutsche Fahrer und Nichtfahrer)

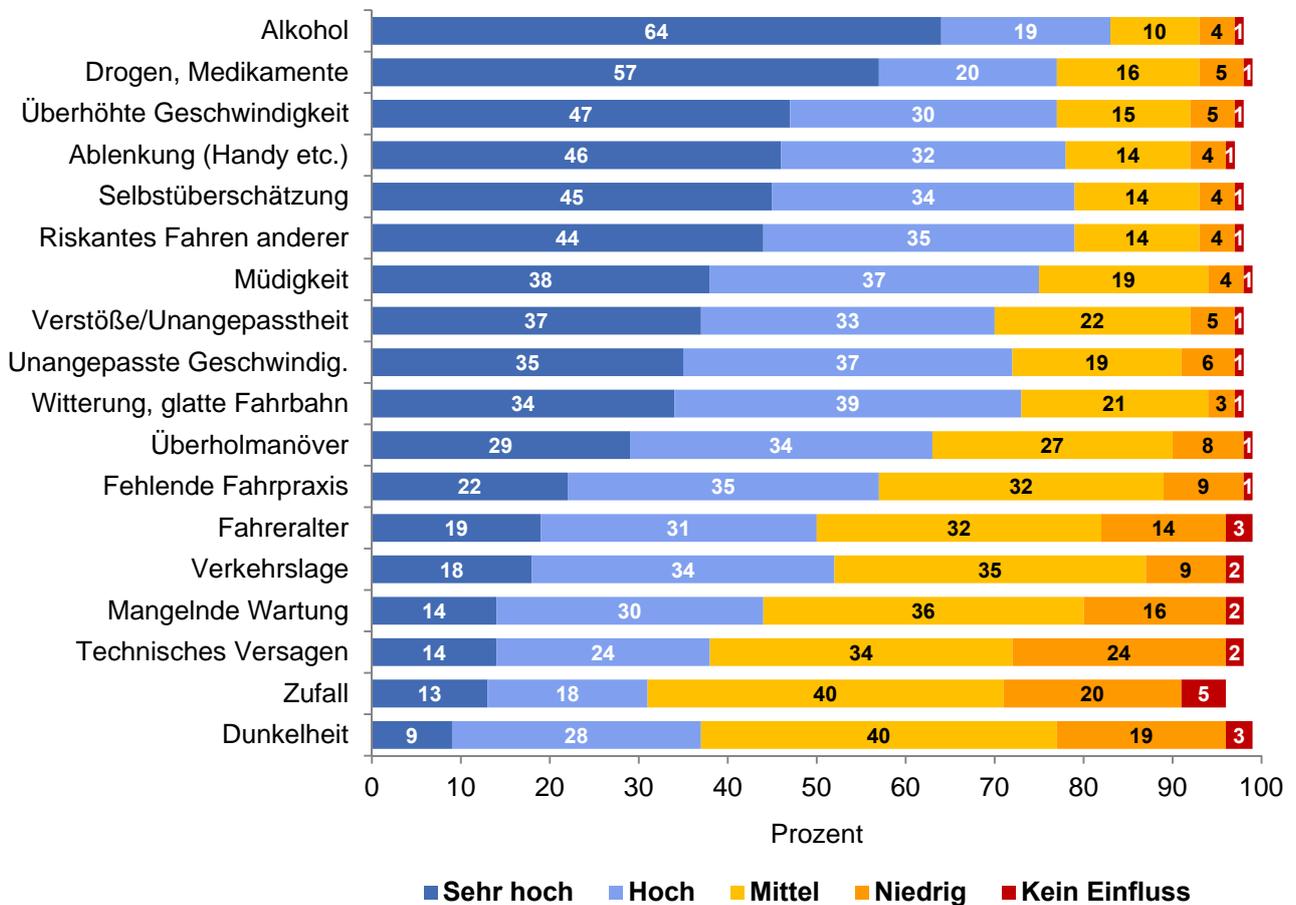


Bild 54: Beurteilung 18-24-jähriger Deutscher (Fahrer und Nichtfahrer) auf die Frage „Was schätzen Sie, welchen Einfluss haben folgende Faktoren auf Unfallgefahren beim Autofahren?“ (Rest zu 100 „weiß nicht“), (Grafik AZT nach GfK, Daten AZT/GfK)

Junge Menschen unterschätzen die Gefahr für Fußgänger

Die Frage der AZT/GfK-Befragung zur Einordnung der Unfallgefahr durch Autofahren in den Rahmen anderer Gefahrensituationen des Alltags erbrachte zum einen, dass das Führen eines motorisierten Zweirads sehr realistisch als hoch riskant bewertet wird; tatsächlich weist Motorradfahren nach allen Bezugsgrößen die höchsten Unfallrisikowerte bzw. Getötetenraten auf. Das Motorradfahren wird von den Jungen aller drei Länder Deutschland, Österreich und Schweiz am häufigsten als gefährlicher als das Autofahren bewertet.

Auf der anderen Seite fallen zwei weniger realistische Einschätzungen auf: Das zu Fuß gehen sehen junge Deutsche mit nur 4 Prozent gefährlicher als das Autofahren, fast 70 Prozent sehen es sogar als sicherer; damit rangiert es hinter einer großen Zahl anderer Aktivitäten des Alltags auf dem drittletzten Platz, wird also im Gesamt als mit am sichersten angesehen.

Bei den Österreichern und Schweizern liegt der Rangplatz der relativen Gefährlichkeit ein klein wenig höher, aber die Anwohnhäufigkeit (75 bzw. 73 Prozent sagen, zu Fuß gehen ist sicherer als Autofahren) sind vergleichbar mit der Einschätzung der jungen Deutschen. Die sehr günstige Einschätzung wird dem wachsenden Verunglückungsrisiko der zu Fuß Gehenden nicht gerecht und spricht dafür, dass die Gefahren des zu Fuß Gehens zu wenig kommuniziert werden.

Auch vor dem Hintergrund des Modal Splits der jungen Menschen (er liegt mit ca. 20 Prozent Fußverkehr in Deutschland leicht unter dem der Gesamtbevölkerung) wird diese geringe Wertigkeit nicht wirklich verständlich. Der Umstand, dass vor allem Senioren die Opfergruppe der zu Fuß Verunglückten formen, mag sich hier auswirken. Auf die Notwendigkeit, das Gefahrenbewusstsein für den Fußverkehr in allen (!) Alters- und Nutzergruppen des Straßenverkehrs zu schärfen, kann nicht deutlich genug hingewiesen werden. Eine zweite Fehleinschätzung ist nicht verkehrssicherheitsrelevant, aber bezeichnend: Der Haushaltsunfall.

Er gehört zu den meist unterschätzten Gefahren. Alle Befragten sehen ihn im Mittelfeld mit überschlägig zwei Dritteln, die ihn für sicherer als das Autofahren halten, über alle Häufigkeiten der abgefragten Alltagsaktivitäten rangiert er im Mittelfeld, z.B. deutlich nach Hobbyfliegen. Haushaltsunfälle sind für unter 65-Jährige weit weniger wahrscheinlich als Straßenverkehrsunfälle (für Senioren aber um ein Vielfaches gefährlicher). Aber die wahrgenommene relative Gefährlichkeit des Haushaltsunfalls ist im Gesamteindruck verzerrt.

AZT/GfK-Studie: Selbsteinschätzung des Fahrstils bei 18-24-Jährigen

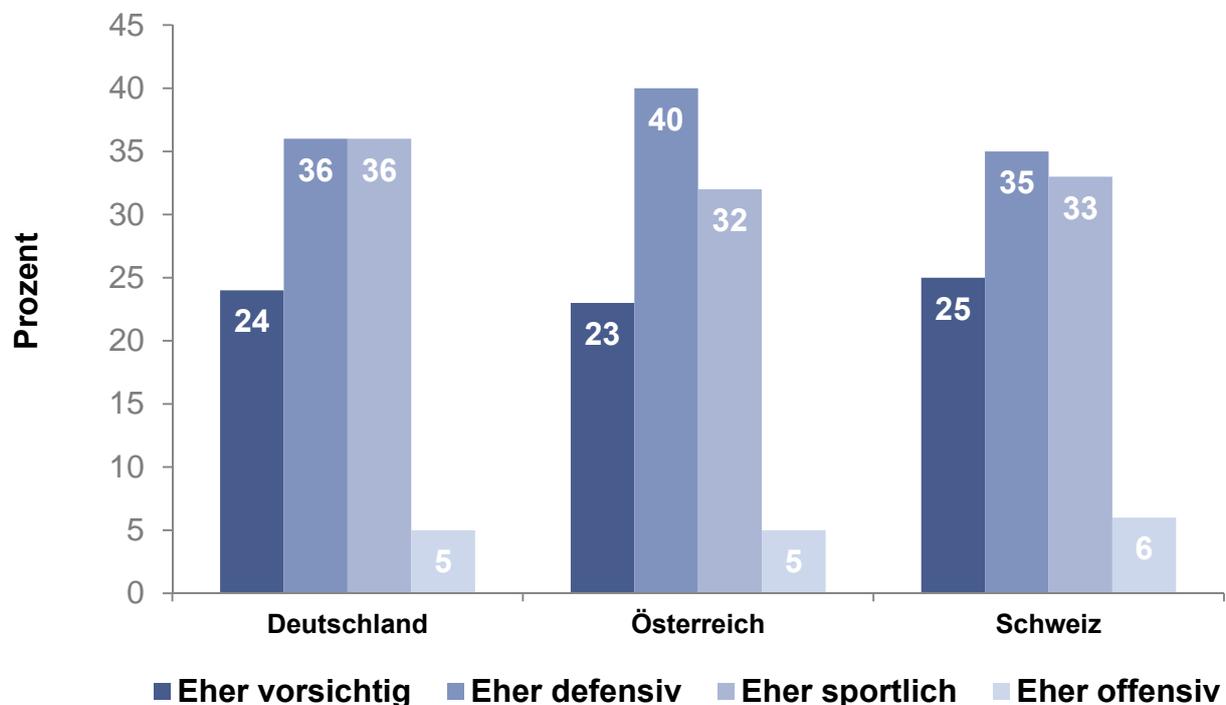


Bild 55: Selbsteinschätzung des eigenen Fahrstils
18-24-jähriger Pkw-Fahrer (Grafik AZT/Daten AZT/GfK)

Fahrstil und Freizeitstil – 40 Prozent der Jugend fährt sportlich-offensiv

Junge Pkw-Fahrer bezeichnen ihren Fahrstil nach der AZT/GfK-Befragung zu ca. 40 Prozent als entweder sportlich oder sogar als offensiv (Bild 55). Diese Selbsteinschätzung ist für die Sicherheitsarbeit mit jungen Menschen im Straßenverkehr sehr bedeutsam. Verkehrspädagogen aber auch fahrpraktische Maßnahmen wie Fahr-sicherheitskurse müssen bei 18-24-jährigen Fahrern eine (nach Kenntnis der For-schung schon sehr früh sozialisierte) Motorsportlichkeit ins Kalkül ziehen.

Die Sicherheitsrelevanz des Motorsportlichen in Freizeitinteresse bzw. -aktivitäten und Lebensstil wird seit langem diskutiert (vgl. auch das Kapitel Unfälle junger Ver-kehrsteilnehmer zur Bedeutung von Persönlichkeitsfaktoren). Mit den Studien einer Reihe von Autoren, u.a. Schultze (zit. nach [91]), erklären definierte Cluster von Inter-essen das Unfallrisiko respektive die Wahrscheinlichkeit von Verkehrsauffälligkeiten mit. Holte [91] betont den kicksuchenden Typ im Zusammenhang mit Fahren unter Drogeneinfluss (vgl. unten zur Bedeutung des Sensation-Seeking) und den autozen-trierten Typ, der sowohl mit höherer Wahrscheinlichkeit unfallbelastet, punktebelastet als auch mit Alkoholfahrten belastet ist als die Lebensstile „kicksuchender“, „kultur-interessierter und kritischer“, „häuslicher“, „Action-“ oder „Beauty-Fashion-Typ“ (Bild 56). Automobilorientierte und motorsportorientierte Lebensausgestaltung stehen auch nach anderen Studien mit kritischen verkehrsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen in Zusammenhang. Die 17-24-Jährigen stehen nach Holte aber nicht allein. Die Auffälligkeiten risikoreichen Verhaltens gilt es auch für die 25-37-Jährigen zu thematisieren.

17-24-Jährige	Kicksuchend	Kultursuchend	Häuslich	Autozentriert	Action	Beauty-Fashion
Unfallbeteiligung	14,9 %	19,3 %	16,8 %	38,7 %	21 %	20 %
KBA-Punkte	9 %	10,7 %	8,9 %	26,8 %	12,6 %	6,1 %
Alkoholfahrt	26,3 %	21,1 %	26,9 %	40,5 %	34,1 %	18,8 %
Drogenfahrt	14,9 %	5,1 %	5,9 %	12,7 %	11 %	8,1 %

Bild 56: Prozentualer Anteil berichteter Unfälle und Verkehrsverstöße in verschiedenen Lebensstilgruppen nach Befragung (zit. nach und Daten von [91])

Unfälle junger Verkehrsteilnehmer

Verkehrssicherheit ist ein politisches, kein statistisches Problem

Die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr ist in den zurückliegenden Jahrzehnten in Europa mit wenigen Ausnahmen annähernd stetig gesunken, auch die der jungen Verkehrsteilnehmer. Trotz steigender Zahl der Verkehrsunfälle aufgrund steigender Verkehrsleistungen. Der Verkehr der Straße wird sicherer. Was nicht zufriedenstellen kann, ist das fortbestehende Missverhältnis zwischen Nutzergruppen innerhalb des Verkehrssystems Straße. Junge Pkw-Fahrer und zu Fuß gehende Senioren bleiben Hauptgefährdete darin. Trotz aller erfolgreichen Bemühungen wird das Erreichte dem Auftrag, von allen Menschen gleichermaßen Schaden abzuwenden, nach wie vor nicht gerecht.

Auch diese Studie wird die wichtigsten Gründe für die fortbestehende Gefährdung und Gefährlichkeit junger Menschen als Verkehrsteilnehmer zusammenfassen; die Probleme sind bekannt, in Gremien, Forschung, bei der Polizei, in der Politik. Aber dass sich Jugendlichkeit und mangelnde Fahrerfahrung im Schadensgeschehen spiegeln, kann für sich allein noch keine Rechtfertigung sein. Viele der ordnungspolitischen Maßnahmen der jüngeren Zeit, die der Sicherheit der Verkehre dienten, kamen viel zu spät. Aus Gründen schleppender politischer Willensbildung. Der Kampf um Promilleregulungen in Deutschland zeigt, dass sich das auf absehbare Zeit auch nicht ändern wird. Die Großschadendaten der Allianz werden später noch dokumentieren, wie dringlich eine Ausweitung der Null-Promillegrenze über das 21. Lebensjahr hinaus geboten ist, um den Auftrag der Schadenabwehr zu erfüllen. Aber sie ist politisch schwer durchsetzbar.



Bild Fotolia

Das allgemeine Unfalllagebild

Die gute Nachricht: Minus 19,3 % – fast ein Fünftel – weniger getötete 18-24-Jährige auf Deutschlands Straßen im Jahr 2013. Über die Gesamtbevölkerung waren es dagegen 7,3 %. Junge Menschen sind heute sicherer auf den Straßen unterwegs [56].

Die schlechte Nachricht: Mehr getötete Fußgänger in Deutschland und Österreich und mehr verletzte Fußgänger in der Schweiz. Es betrifft nicht Junge, sie gehen sogar sicherer zu Fuß, es betrifft Senioren. Aber der Exkurs tut Not: Fußverkehr ist das Stiefkind der Verkehrssicherheit und deutlich mehr Lobby für die Qualität und Sicherheit aller zu Fuß Gehenden scheint dringender denn je vonnöten.

Weniger verunglückte 18-24-Jährige Straßenverkehrsteilnehmer

Bild 57 gibt eine Übersicht über das Unfallgeschehen nach absoluten Zahlen verunglückter junger Menschen in Deutschland, Österreich und der Schweiz im Jahr 2013 sowie die jeweiligen Prozentanteile bezogen auf alle Altersklassen (Daten für Österreich und Schweiz aus 2013 mit [45;61]).

18-24-Jährige	Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte		Verunglückte	
	Absolut	%	Absolut	%	Absolut	%	Absolut	%
Deutschland	493	14,8	10.548	16,5	55.956	18,0	66.997	17,7
Österreich	56	12,3	830	11,3	7.886	19,4	8.772	18,1
Schweiz	30	11,2	518	12,5	2.915.	16,9	3.463.	16,0

Bild 57: Verunglückte 18-24-Jährige im Straßenverkehr im Jahr 2013
(Prozent Deutschland: Bezug jeweils alle incl. Alter ‚ohne Angabe‘; Daten [56;45;61])

Die Zahl der getöteten, der schwer- wie auch der leichtverletzten jungen Verkehrsteilnehmer in Deutschland ist vom Jahr 2012 auf 2013 stärker gesunken als die der Gesamtbevölkerung, zum Teil ist der Rückgang mehr als zweimal so hoch. Auch in Österreich ist der Rückgang für Junge doppelt (für Getötete) bzw. dreimal so hoch (für Schwerverletzte) wie für alle Altersklassen. In der Schweiz sind die Rückgänge vom Jahr 2002 auf 2012 durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung [21] veröffentlicht, hier liegen die Altersgruppen näher beieinander, doch auch hier sind die Gewinne für die 18-24-Jährigen im Gesamt leicht höher als für alle anderen. Von 2012 auf 2013 sank die Zahl der getöteten Jungen um 23, die aller um 4 Prozent.

Die Zahlen beziehen sich auf alle Arten der Verkehrsteilnahme. Die Verkehrsleistung (in Pkm) steigt in Deutschland für jüngere Menschen leicht an, wenngleich Daten für die Gruppe der 18-24-Jährigen rar sind. Andererseits stagniert die Zahl der täglichen Einzelwege und die Zahl der jungen Bevölkerung schrumpft. Die Frage, ob die güns-

tige Entwicklung der Verunglücktenzahlen durch sinkende Expositionsdaten mitbe-
gründet ist muss unbeantwortet bleiben. Die Hypothese immerhin steht im Raum.
Doch auch die Bezugsgrößen der über 24-Jährigen stagnieren oder schrumpfen und
ihre Verunglücktenzahlen sinken ebenfalls (mit Ausnahme der der Senioren). Die
überdurchschnittlichen Sicherheitsgewinne der Jungen sind auch ein Erfolg für die
Vielzahl der bisherigen Bemühungen auf dem Gebiet, die diese Zielgruppe zum Ge-
genstand hat. Bild 58 gibt die bevölkerungsbezogene Rate der Getöteten für Deutsch-
land im Zeitverlauf wieder. Junge nahmen die vergangenen 16 Jahre eine außeror-
dentliche Entwicklung in Richtung Gesamtbevölkerung.

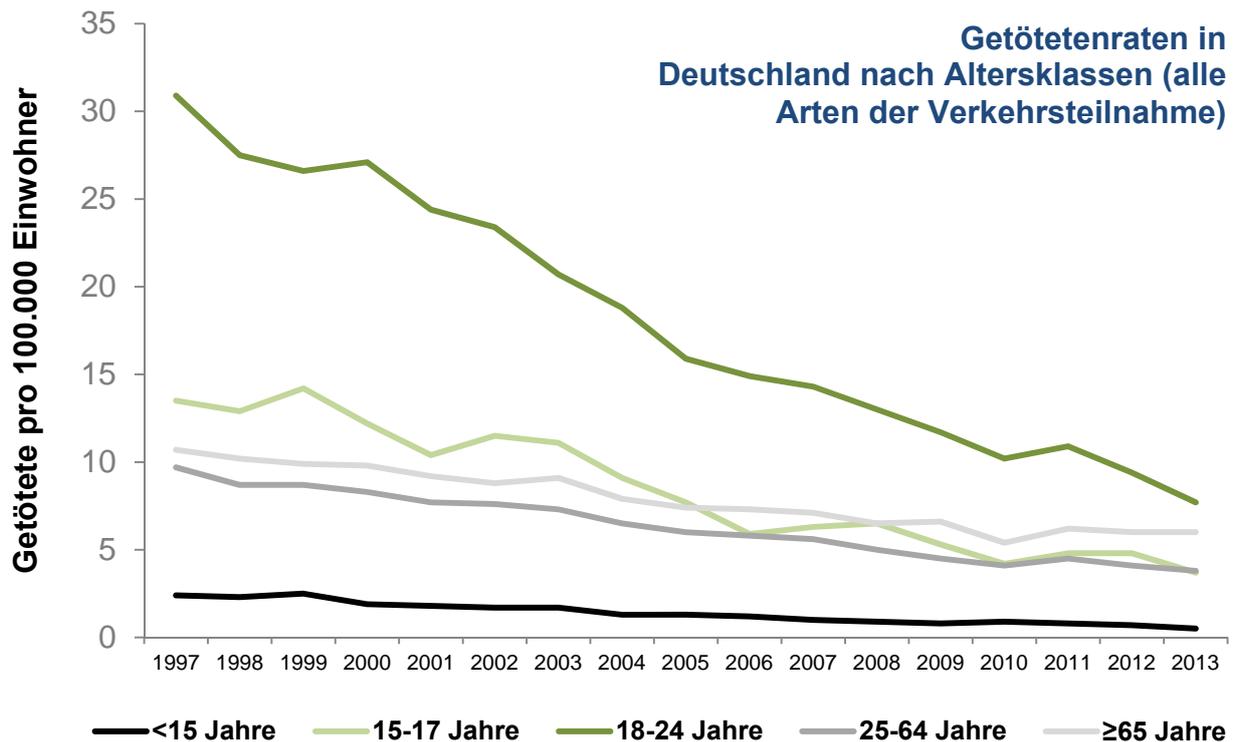


Bild 58: Getötetenraten pro 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersklasse nach Altersklassen über alle Arten der Verkehrsteilnahme in Deutschland im Zeitverlauf (Grafik AZT, Daten StBA)

Getötetenrate junger Pkw-Fahrer sinkt bevölkerungs- und auch führerscheinbezogen

Auch die Raten für die einzelnen Arten der Verkehrsteilnahme verliefen günstig. Noch im Jahr 2001 lag die Rate der getöteten 18-24-jährigen Pkw-Fahrer bei 15 pro 100.000 junge Einwohner, im Jahr 2013 liegt sie bei 4 und sank damit fast um das vierfache – im gleichen Zeitraum sank die Getötetenrate der 25-64-jährigen Pkw-Fahrer von 3,4 auf 1,4 etwa um das Zweieinhalbfache.

Bedeutet die Zahlen Entwarnung? Fest steht zunächst: In der Tat ist die Straßenverkehrssicherheit in Deutschland, Österreich und der Schweiz auf einem sehr guten Weg, verglichen mit vielen anderen Ländern innerhalb wie außerhalb der EU.

Auch die Kontinuität der Entwicklung verweist darauf, dass junge Verkehrsteilnehmer erfolgreich adressierbar für Sicherheitsmaßnahmen scheinen. Zudem lässt auch der Bezug zur Zahl der Pkw-Fahrerlaubnisse eine günstige Entwicklung erkennen. Eine methodisch korrekte Gegenüberstellung der Zahlen der getöteten jungen Pkw-Fahrer pro Fahrerlaubnis Klasse B verschiedener Jahre ist zwar schwer zu leisten. Für das Jahr 2004 berechnete die deutsche Bundesanstalt für Straßenwesen zuletzt die Zahl der Führerscheine genauer; für die letzten Jahre können die Daten des deutschen Kraftfahrt-Bundesamts für junge Fahrer als Annäherungswert verwendet werden, für die Gesamtbevölkerung müssen Näherungswerte mit [12] angenommen werden. Die so zu vermittelnden Getötetenraten pro Fahrerlaubnis der Klasse B der Jahre 2004 und 2012 zeigen eine günstige Entwicklung in der Sicherheit junger Fahrer:

Im Jahr 2004 starben 0,128 Pkw-Fahrer pro Tausend junge Pkw-Führerscheininhaber (18-23 Jahre), 2012 waren es 0,061. Über alle Altersklassen sank die Rate im gleichen Zeitraum von 0,04 auf 0,023 – die jungen Fahrer sind der Gesamtgruppe der Führerscheininhaber vergleichbar sicherer geworden (Bild 59). Entwarnung allerdings bedeuten die Zahlen durchaus nicht.

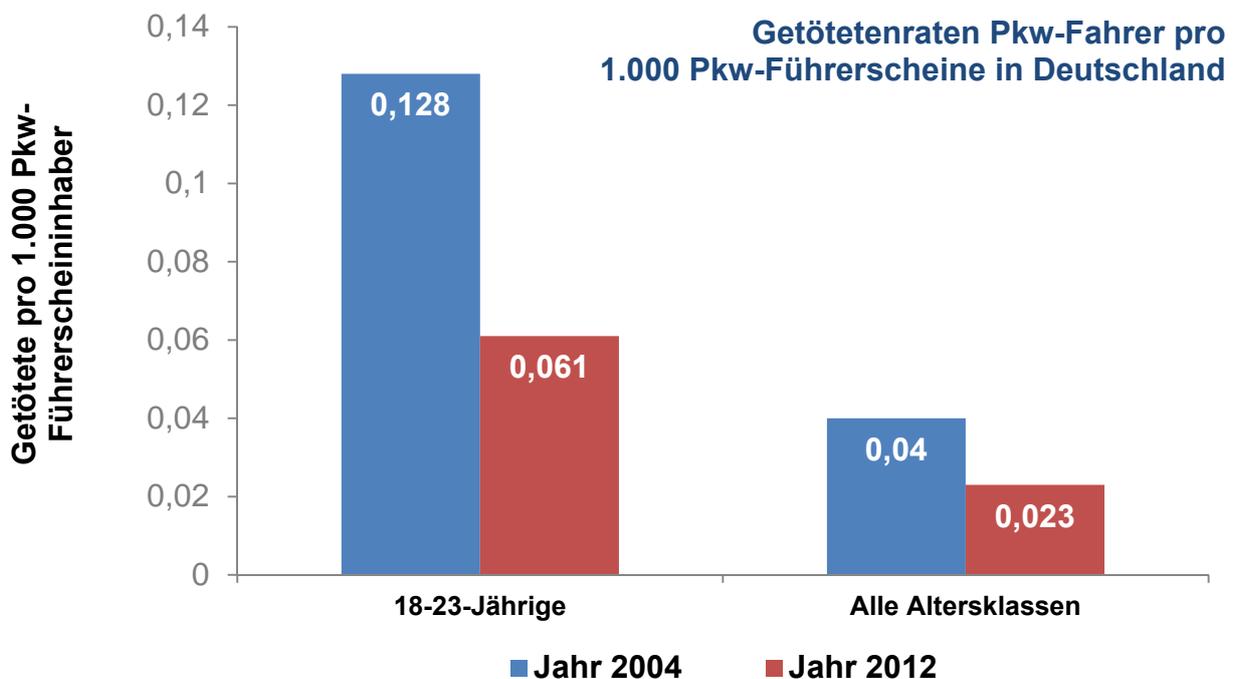


Bild 59: Getötetenraten Pkw-Fahrer pro 1.000 Fahrerlaubnisse Klasse B in Deutschland (Grafik und Berechnung AZT, Daten [12;44;58;59;60])

Junge Fahranfänger gefährdetste und gefährdendste Altersgruppe

Junge Führerscheininhaber haben als Pkw-Fahrer eine dreifach höhere Getötetenrate pro Tausend Fahrerlaubnisse als die Gesamtgruppe der Inhaber. Und trotz ihrer günstigen Entwicklung beträgt der Jungen-Anteil an allen Verkehrstoten mit knapp 15 Prozent immer noch weit mehr als ihr Bevölkerungsanteil mit knapp 8 Prozent. Mit knapp 22 Prozent aller getöteten Pkw-Fahrer liegen sie weit über ihrem Bevölkerungsanteil. Zum Vergleich die 25-64-Jährigen: knapp 54 Prozent getötete Pkw-Fahrer bei 55 Prozent Bevölkerungsanteil. Zum anderen die Hauptverursacherstatistik:

Junge Fahrer bleiben gemeinsam mit den Senioren nach wie vor mit Abstand die häufigsten Hauptverursacher, wenn sie als Pkw-Lenker an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt sind – 71 Prozent aller 18-20-jährigen und 62 Prozent aller 21-24-jährigen an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Pkw-Lenker waren Hauptverursacher der Kollision; im Gesamt aller Altersklassen liegt diese Hauptverursacherquote für Pkw-Fahrer bei 56 Prozent.

8 Prozent aller Führerscheine – 22 Prozent aller Unfallverursacher

Im aktuellen Berichtsjahr 2013 bestreiten die 18-24-jährigen Pkw-Fahrer 19 Prozent der Unfallbeteiligten und 22 aller Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden in Deutschland. Auch dieser Anteil sinkt langjährig (und steigt bei Senioren). Von 2004 auf 2012 sank die Pkw-Hauptverursacherrate pro 1.000 Fahrerlaubnisse der 18-24-Jährigen von 18,8 auf 10,1 – bei den Hauptverursachern allen Alters nur von 4,5 auf 3,4. Und doch erscheint der Unterschied in der Zahl der Hauptverursacher bevölkerungs- (8 Prozent) und fahrerlaubnisbezogen (knapp 8 Prozent) weit entfernt, Entwarnung zu geben. Auch der aktuelle Privat-Pkw-Fahrleistungsanteil der Jungen (mit 9,9 % in 2002) wird bei aller Unklarheit das Bild kaum entscheidend relativieren.

Junge Unfallopfer nach Art der Verkehrsteilnahme

Bild 60 berichtet die Verteilung aller Getöteten 18-24-Jährigen im Straßenverkehr nach Art der Verkehrsteilnahme für Deutschland und den Vergleich zur Gruppe über alle Altersklassen. Für die Schweiz bietet die Beratungsstelle für Unfallverhütung [61] den Vergleich für das Jahr 2012 (Bild 61). Für Österreich gibt Bild 62 den Vergleich für die 20-29-jährigen getöteten Verkehrsteilnehmer im Jahr 2013 wieder.

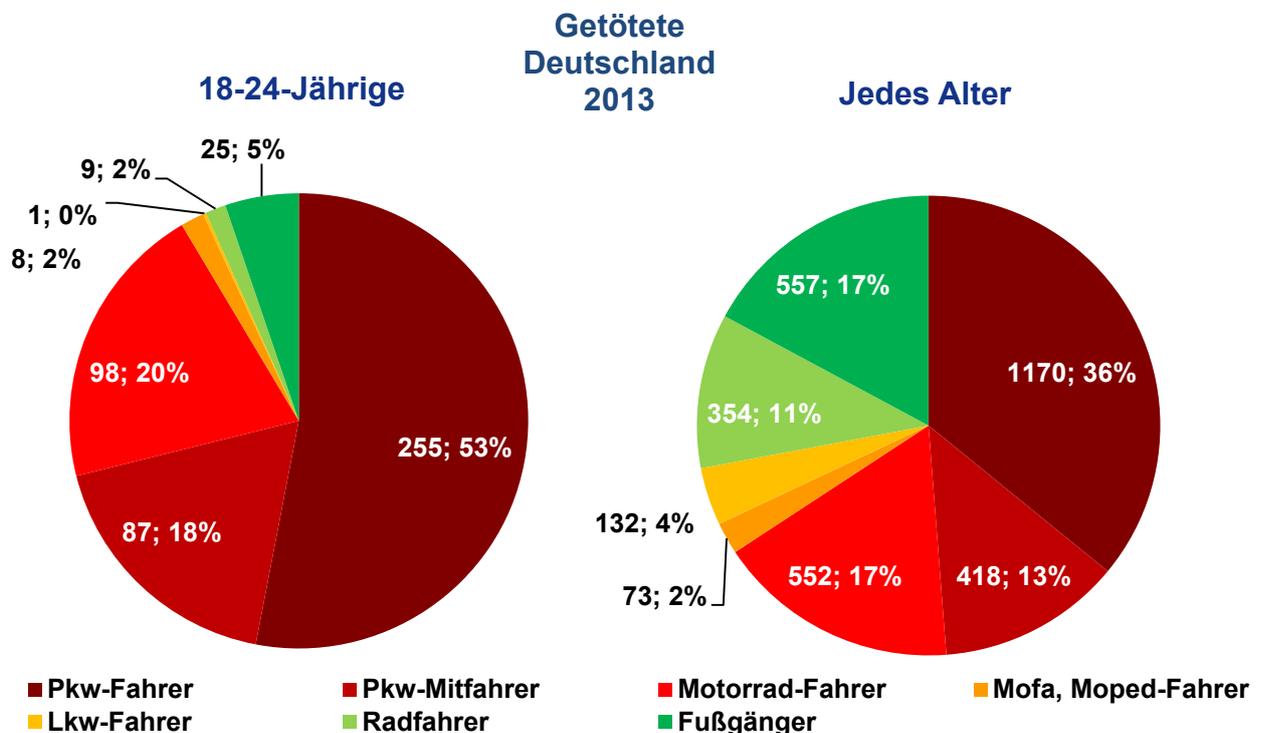


Bild 60: Getötete 18-24-Jährige und Getötete allen Alters nach Art der Verkehrsteilnahme in Deutschland im Jahr 2013 (Grafik AZT, Daten StBA)

Die Daten machen die Motorisierung der Unfalldaten der jungen Bevölkerung anschaulich. 93 Prozent sterben in Deutschland motorisiert, nur 7 Prozent als Fußgänger oder Radfahrer. Bei den Getöteten allen Alters sind es 72 zu 28 Prozent. Bei den Senioren ist der Anteil der getöteten Fußgänger und Fahrradfahrer am höchsten. Es wurde schon an anderer Stelle diskutiert, dass die Fahrleistungen bzw. Verkehrsleistungen auf den verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme (bei aller Schwäche der Datenlage) nicht allein oder auch vorrangig für dieses Missverhältnis verantwortlich gemacht werden kann.

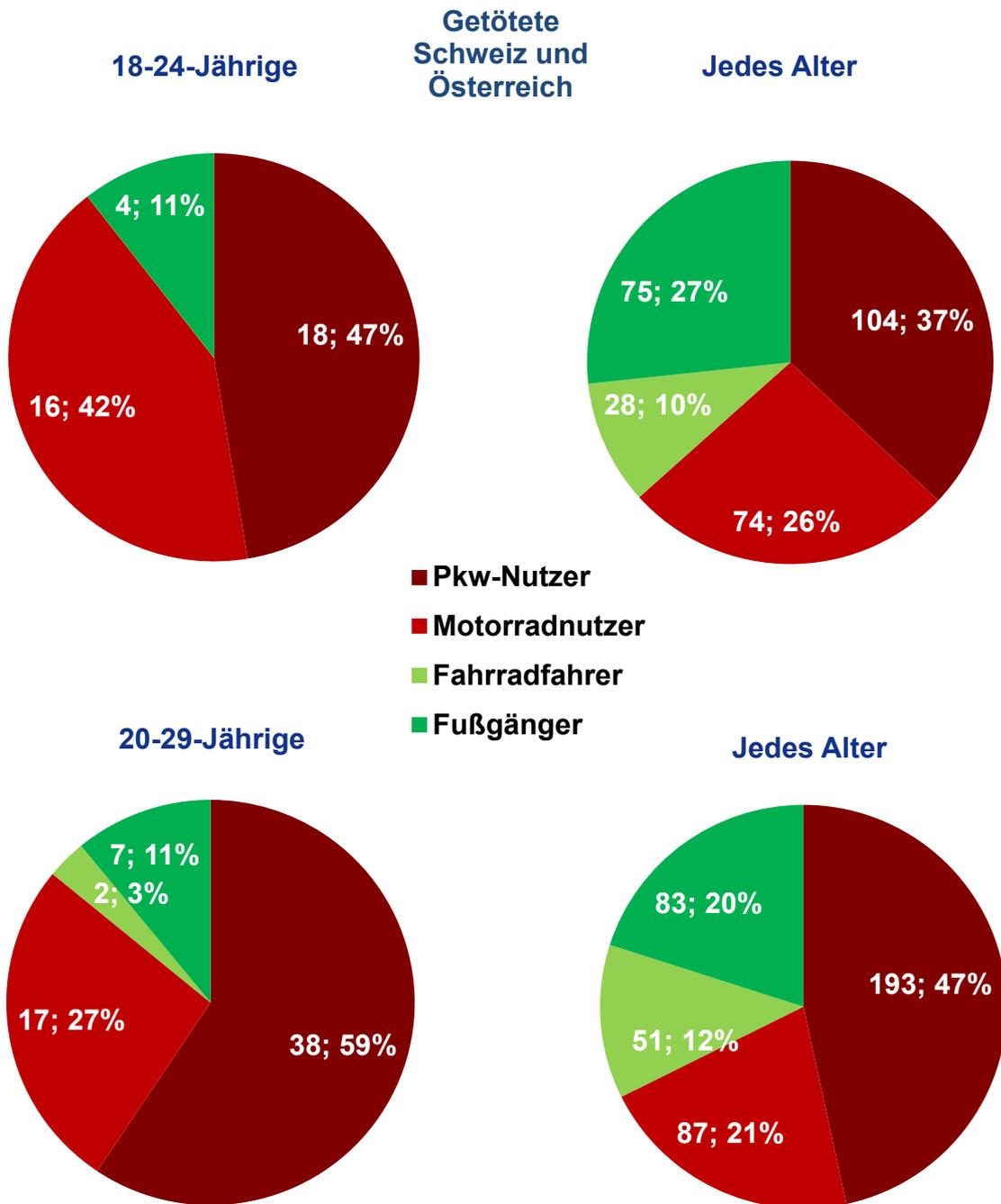


Bild 61 (oben): Getötete 18-24-jährige Verkehrsteilnehmer und Getötete allen Alters nach Art der Verkehrsteilnahme in der Schweiz im Jahr 2012 – Bild 62 (unten): Getötete 20-29-Jährige sowie Getötete allen Alters in Österreich nach Art der Verkehrsteilnahme im Jahr 2013 (Prozentangaben bezogen auf die dargestellten Arten der Verkehrsteilnahme ohne Sonstige; Grafiken AZT, Daten bfu Bern, KfV Wien)

Junge Fahrer: Im Pkw am gefährdetsten

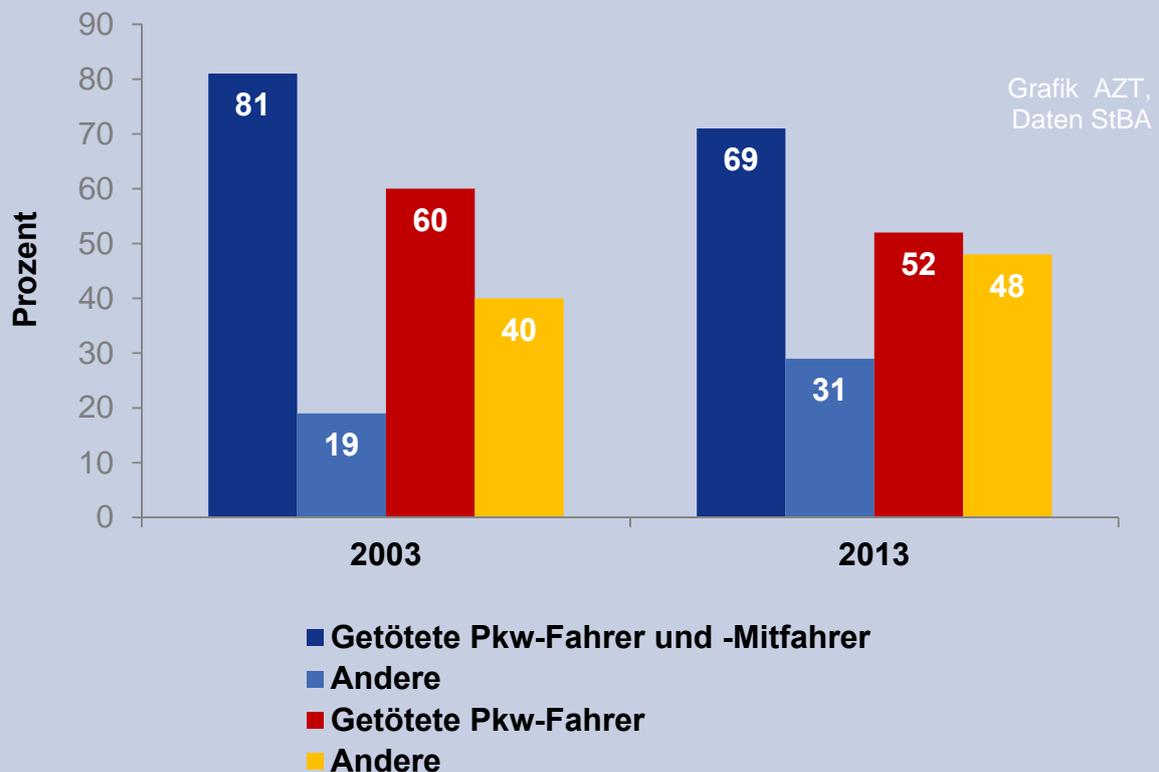
Die Sicherheit junger Menschen im Straßenverkehr hat sich über die Jahre deutlich verbessert. Dennoch bleibt der Pkw das Sorgenkind Nummer 1. Als Fahrer und Mitfahrer von Pkw starben in Deutschland im Jahr 2003 vier Fünftel aller 18-24-Jährigen, im Jahr 2013 immer noch knapp 70 Prozent.

Die Daten bestätigen das Allianz Zentrum für Technik darin, dass die Verkehrssicherheitsbemühungen bei jungen Verkehrsteilnehmern mit unvermindertem Einsatz vor allem in der Steigerung der sicheren Nutzung des Pkws liegen muss.

So sind die Möglichkeiten der aktiven wie passiven Sicherheit auf dem Gebiet der Fahrzeugsicherheit immer noch nicht ausgeschöpft. Auch Maßnahmen des Fahrerlaubniserwerbs und der Verkehrsmittelwahlbeeinflussung können dazu beitragen, dass junge Menschen sicherer unterwegs sind.

Das Allianz Zentrum für Technik setzt sich als Forschungszentrum für Kraftfahrzeugsicherheit dafür ein, dass junge Fahranfänger besonders darin unterstützt werden, für sie sichere Fahrzeuge zu nutzen. Hierzu gehören aufgrund der noch geringen Fahrkompetenz vor allem Techniken der Fahrzeugstabilisierung.

**Getötete 18-24-Jährige im Straßenverkehr
nach Art der Verkehrsteilnahme in Deutschland
2003 und 2013 in Prozent**



Unfälle junger Fahrer nach Ortslage

Junge Fahrer verunglücken mit ihrem Pkw eher außer- als innerorts. In Deutschland betrug im Jahr 2013 der Anteil der als Pkw-Führer innerorts Verunglückten 18-24-Jährigen an allen innerorts Verunglückten 20 Prozent, außerorts (ohne Autobahn) waren es knapp 28 Prozent. Auch in der Zahl der Getöteten dieses Bild: 17 Prozent aller innerorts getöteten Pkw-Fahrer waren junge Fahrer, außerorts (ohne Autobahn) waren es 24 Prozent. Die Verteilung nach Ortslage innerhalb der Zahl der Getöteten jungen Menschen dokumentiert das Missverhältnis noch deutlicher: Bild 63 gibt einen Länderüberblick der EU-23, demnach spielt sich die Gefahr bezogen auf alle Arten der Verkehrsteilnahme zu zwei Dritteln auf den Landstraßen, nur zu einem Drittel im Stadtgebiet ab (EU-23 gemäß Anhang 3 EU-20 plus Estland, Lettland, Slowakei).

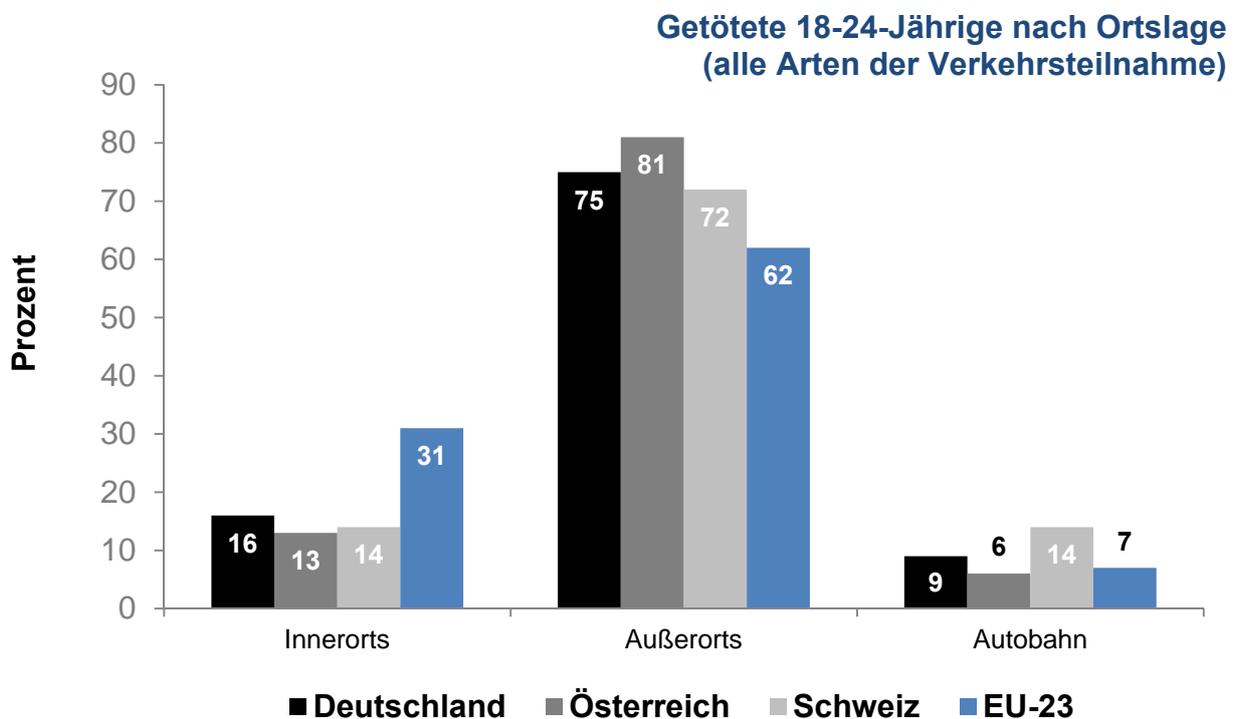


Bild 63: Getötete 18-24-Jährige nach Ortslage über alle Arten der Verkehrsteilnahme im Jahr 2010 (Grafik AZT, Daten ERSO [23])

Zu hohe Landstraßen-Geschwindigkeit bei Fahranfängern häufiger

Die Unfallursache außerorts vor allem für die Fahranfänger von 18-20 Jahren ist ohne jede Frage vor allem die zu hohe Geschwindigkeit. Die Verteilung der polizeilich registrierten Fehlverhaltensweisen der 18-24-Jährigen bei Pkw-Unfällen mit Personenschaden in Deutschland zeigt für das Jahr 2013 über 35 Prozent nicht angepasste Geschwindigkeit außerorts (ohne Autobahn). Über alle Altersklassen liegt der Anteil nur bei 25 Prozent. Innerorts liegt der Anteil des Fehlverhaltens Geschwindigkeit bei 14 Prozent aller Fehlverhaltensweisen. Über alle Altersklassen liegt er bei gut 7 Prozent. Auch innerorts ist unangepasste Geschwindigkeit bei jungen Fahrern häufiger als bei allen Pkw-Fahrern [56]. Es liegt nahe: Außerorts führen höhere Kollisi-

ongeschwindigkeiten der Jungen zu höheren Unfallschweren. Dass dieser Umstand nicht verleiten sollte, den Innerortsunfall zu vernachlässigen, zeigt die Betrachtung der Ortslage-Verteilung der Unfälle mit Personenschaden getrennt für die Hauptverursacher. Bild 64 gibt die Ergebnisse einer Sonderauswertung des Statistischen Bundesamts im Auftrag des Allianz Zentrum für Technik aus dem Jahr 2008 wieder. Demnach liegt der größere Anteil des Schadensgeschehens innerorts, wohl aber unter Einschluss aller Personenschadenschweren von leichtverletzt bis getötet.

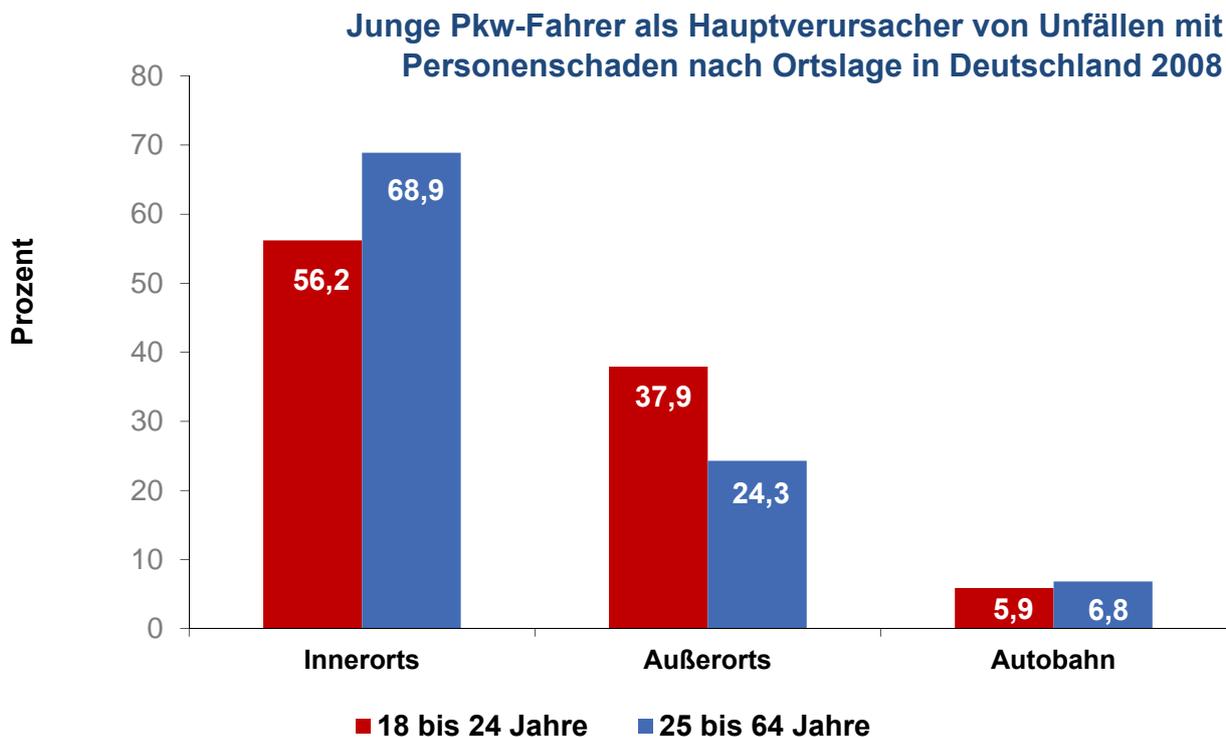


Bild 64: Junge Pkw-Fahrer als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden jeder Schwere nach Ortslage im Jahr 2008 (Grafik AZT, Daten Sonderauswertung StBA)

Auch in der Verteilung der oben bereits erwähnten Auswertung von Allianz Kraft-Haftpflicht-Großschäden über 1 Mio. Euro Schadenaufwand (vgl. Kap. unten) kommt zum Ausdruck, dass bei aller Bedeutsamkeit des Außerortsunfalls das Schadensgeschehen innerorts auch der jungen Fahrer nicht vernachlässigt werden sollte.

„Junge Junge“ (18-20 Jahre) treten in dieser Analyse außerorts deutlich stärker in Erscheinung (78 Prozent aller Großschäden dieser Altersklasse gegenüber 15 Prozent innerorts und 7 Prozent Autobahn) als „alte Junge“ (21-24 Jahre), die sich mit 53 Prozent Großschadenverursachung außerorts, 38 Prozent innerorts und 9 Prozent auf Autobahnen bereits eher der Verteilung der Mittelalten Fahrer (55 außerorts, 32 innerorts, 13 Autobahn) nähern (alle Daten nur Pkw, Jahre 2002-2012, [65]). Die Daten bedeuten dem Unfallforscher zum einen bereits einen Hinweis auf den (auch in den Allianz Großschadendaten) hohen Anteil an Fahrunfällen außerorts – das gilt allgemein wie für junge Pkw-Fahrern. Zum anderen führen sie den Fahranfängerfaktor vor Augen. In den ersten zwei Jahren selbstständiger Fahrpraxis ist das Unfallrisiko am höchsten. Auf das Führerscheinalter wird später noch zu kommen sein.

Unfälle junger Fahrer nach Unfalltyp

Junge Fahrer verunfallen überproportional im Fahr- und Alleinunfall (Definitionen des Alleinunfalls und der Unfalltypen vgl. Anhänge 5 und 6). Sie dokumentieren den Jugendlichkeits- und den Anfängerfehler zugleich, denn das Eintreten des Unfallereignisses war in diesen Fällen nicht durch einen Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer verursacht.

Im Alleinunfall verunfallt der Führer eines Fahrzeugs (auch Fahrrad), ohne, dass ein zweiter Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) am Zustandekommen beteiligt war oder in der Kollision selbst beteiligt ist; im Fahrnfall verunfallt ein Fahrzeugführer, ohne dass ein zweiter Verkehrsteilnehmer am Zustandekommen beteiligt war (kein Konfliktgegner), wohl aber ist ein zweiter Verkehrsteilnehmer in die Kollision verwickelt. Ein Straßenverkehrsunfall selbst liegt nur vor, wenn mindestens ein Fahrzeug (auch Fahrrad) beteiligt ist.

Für beides aber gilt allemal mit dem im Jahr 2003 verstorbenen deutschen Unfallforscher Konrad Pfundt: „Fahrnfälle sind das dümmste, was einem Kraftfahrer passieren kann“ [64]. Er führt weiter aus: „Wer die Gewalt über sein Fahrzeug verliert, weil er falsch gelenkt oder die Geschwindigkeit nicht dem Verlauf und dem Zustand der Straße angepasst hat, muss unaufmerksam oder betrunken (oder beides) sein, oder er hat noch zu wenig Ahnung davon, wie sich sein Auto bewegt“ (a.a.O.). Dass auch gezieltes risikofreudiges Ausloten der Grenzen des Machbaren, vor allem in konkurrenzträchtigen Fahrsituationen, eine Ursache sein kann, hätte Konrad Pfundt sicher nicht zurückgewiesen. Der Autor schlussfolgert:



»Fahrnfälle sind Anfängerunfälle!«

Bild 65 illustriert noch einmal die Verteilung der Unfalltypen nach der Sonderauswertung des deutschen Statistischen Bundesamts für das Allianz Zentrum für Technik. Die Gruppe der 18-24-jährigen Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden zeigt sich gegenüber den sog. Mittelalten (und Fahrerfahrerenen) durch mehr als doppelt soviel Fahrnfälle auffällig, also durch Verunfallung, ohne dass ein Konfliktgegner ursächlich wirkte. Die Daten stellen die Unfälle der zwei Altersgruppen aufgeschlüsselt nach ihrem Typ gegenüber, daher spielt die Fahrleistung nur eine untergeordnete Rolle. Mit einer Einschränkung.

Fahrnfälle geschehen eher außerorts, aber dort liegt die Fahrleistung (über alle Kraftfahrzeuge und Fahreraltersklassen) um 23 Prozent höher (22 für Pkw). Über alle Altersklassen geschehen außerhalb (ohne Autobahn) 16 Prozent mehr Fahrnfälle mit Personenschaden (alle Fahrzeuge) als innerhalb (Deutschland, 2013). Nun wurde der Mangel repräsentativer Fahrleistungsdaten nach Altersklassen der Pkw-Fahrer schon hinlänglich diskutiert. Die Hypothese, dass eine höhere Außerortsfahrleistung die höhere Fahrnfälle-Rate der jungen Fahrer mit erklärt, wäre genauer zu prüfen. Bild 66 zeigt die Verteilung des Unfalltypen Fahrnfälle getrennt nach Innerorts- und Außerortsunfall (ohne Autobahn). Die Daten sind bemerkenswert: Junge Fahrer sind mit Fahrnfällen inner- wie außerorts wesentlich auffälliger, zugleich ist die Differenz zwischen Inner- und Außerortsverteilung bei mittelalten (erfahrenen) Fahrern deutlich höher (fast 1:6) als bei Jungen (gut 1:3).

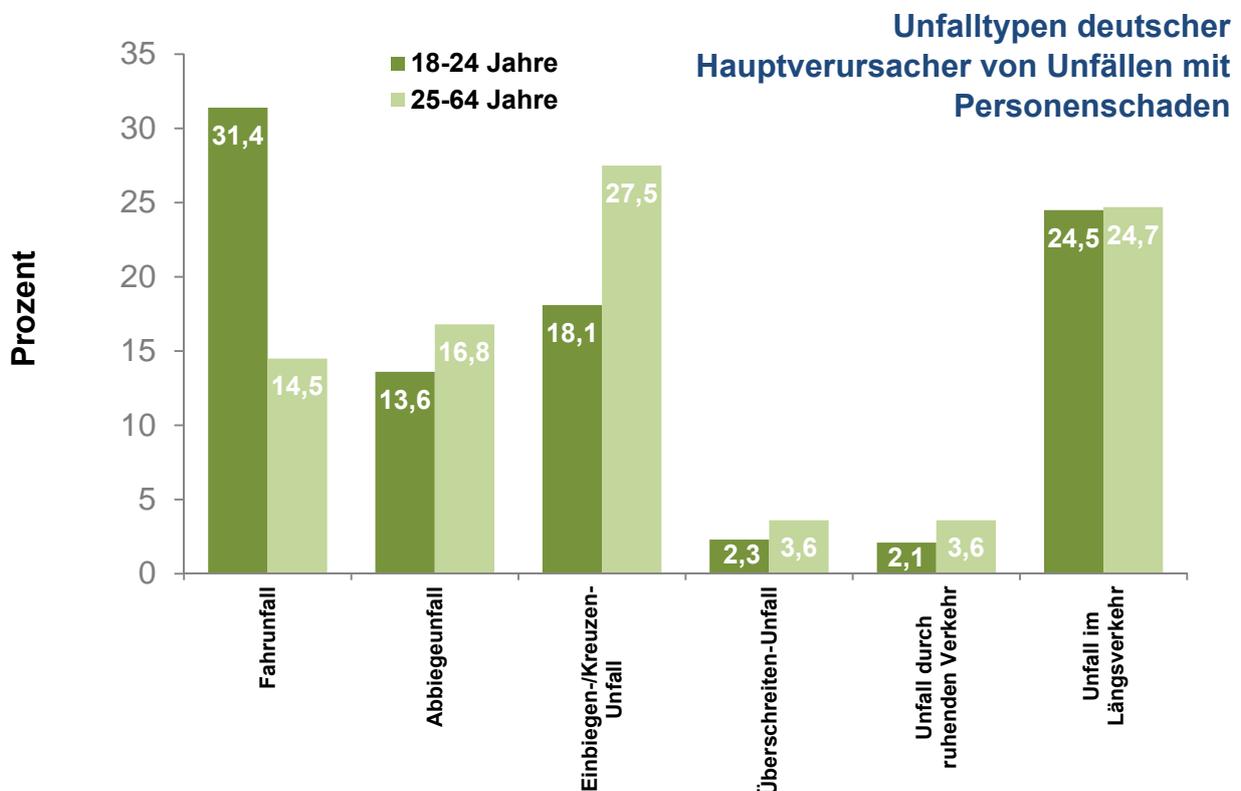


Bild 65: Junge Pkw-Fahrer als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden im Vergleich ihrer Unfalltypen mit 25-64-Jährigen, Deutschland, 2008 (Grafik AZT, Daten Sonderauswertung StBA i.A. des AZT)

Unfalltyp Fahr Unfall inner- und außerorts bei deutschen Hauptverursachern von Unfällen mit Personenschaden

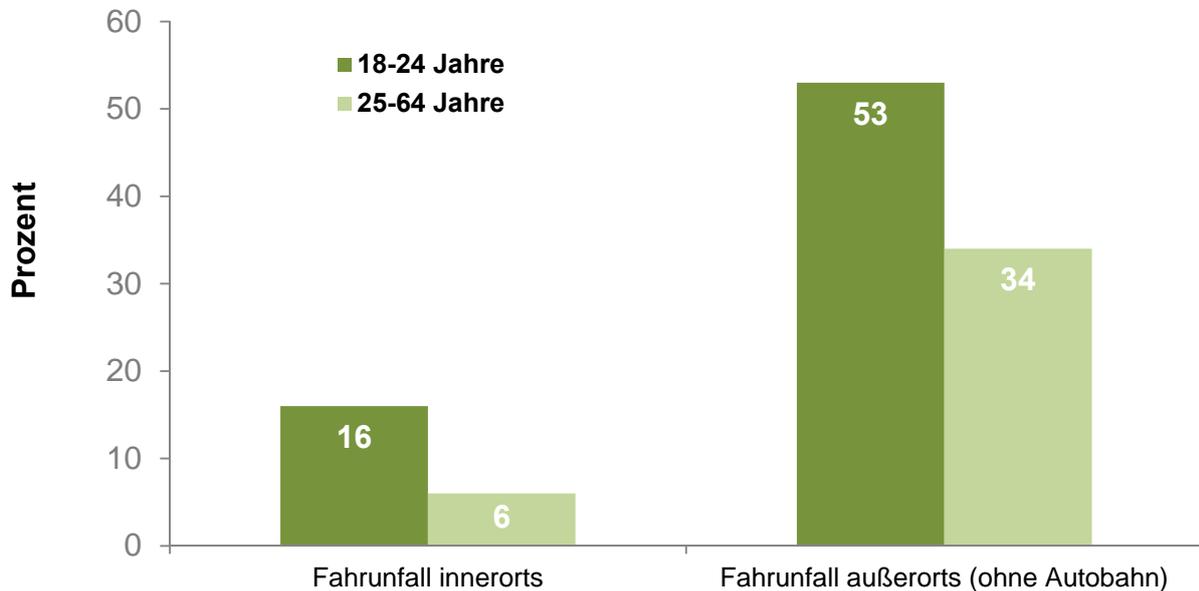


Bild 66: Junge Pkw-Fahrer als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden im Vergleich der Anteile an Fahr Unfällen nach Ortslage mit 25-64-Jährigen, Deutschland, 2008 (Grafik AZT, Daten Sonderauswertung StBA i.A. des AZT)

Schwere Personenschäden der 18-24-Jährigen in der Schweiz nach Unfalltyp

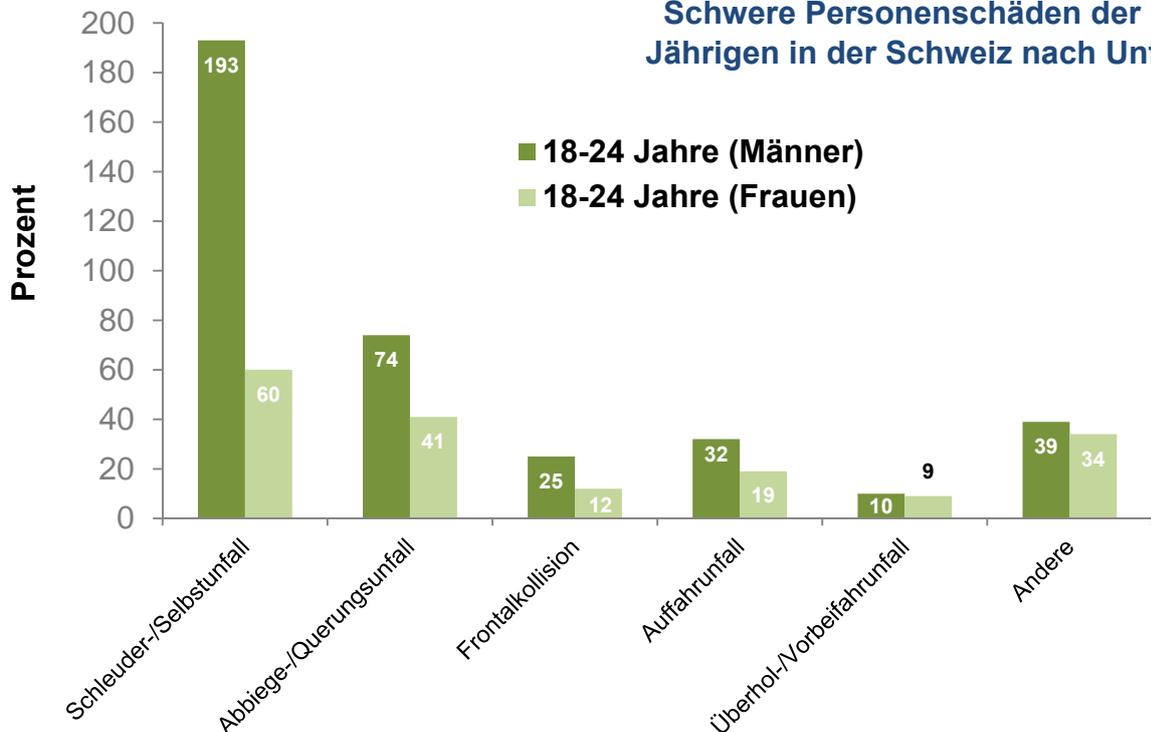


Bild 67: Schwere Personenschäden (getötet, schwerverletzt) bei 18-24-Jährigen nach Unfalltyp in der Schweiz im Jahr 2013 (Grafik AZT, Daten bfu [61])

In der Schweiz weichen die Definitionen der Unfalltypen von den deutschen ab. Doch der Schleuder- oder Selbstunfall (Definition Anhang 7) kann dem Fahrnfall Nähe zugesprochen werden. Die Daten der aktuellen Unfallentwicklung unter jungen Fahrern des Jahres 2013 [61] zeigen, dass der Schleuder- bzw. Alleinunfall-Typ erstens die übrigen Typen überragt und zweitens bei Männern deutlicher zu Tage tritt (Bild 67). Eine Relativierung an einer geringeren Fahrleistung der jungen Frauen wird das Missverhältnis nicht ausgleichen; aber auch in der Schweiz liegt die Jahresfahrleistung (über alle Altersklassen) außerorts über der innerorts, für das Jahr 2012 um ca. 8 Prozent [21]. Auch in der Schweiz sinkt der Schleuder-/Selbstunfallanteil mit dem Lebensalter der Fahrzeuglenker [57].

Alleinunfälle

Verunfallung als Fahrzeuglenker ohne zweiten Beteiligten weist im Sinne Konrad Pfundts ebenfalls auf Dummheit, mangelnde Praxis oder Vorsatz, den Handy- und Alkoholgebrauch zur Unzeit hier einmal als Dummheit gewertet. Das Allianz Zentrum für Technik hat sich jüngst für die Notwendigkeit des Fahrradhelms deutlich ausgesprochen – auch, weil der extrem hohe Anteil der Radalleinunfälle die These von der „Helm-Bestrafung“ des Opfers von Pkw-Kollisionen zurückweist. Alleinunfälle sind aber auch Anfängerunfälle, sofern sie die Pkw-Führung anbelangen. Bild 68 zeigt die absolute Zahl der Alleinunfälle (eingefügt auch Fahrnfälle) von Pkw-Fahrern (Deutschland, Unfälle mit Personenschaden). Die Verläufe zeigen eine stetige Abnahme, auch in den mittelalten Altersklassen. Auch fahrleistungs- und bevölkerungsbezogen bestätigen sich die Unterschiede zwischen jüngeren und älteren Fahrern. Bild 69 zeigt den Vergleich der Alleinunfälle der Jungen von 1998 auf 2008.

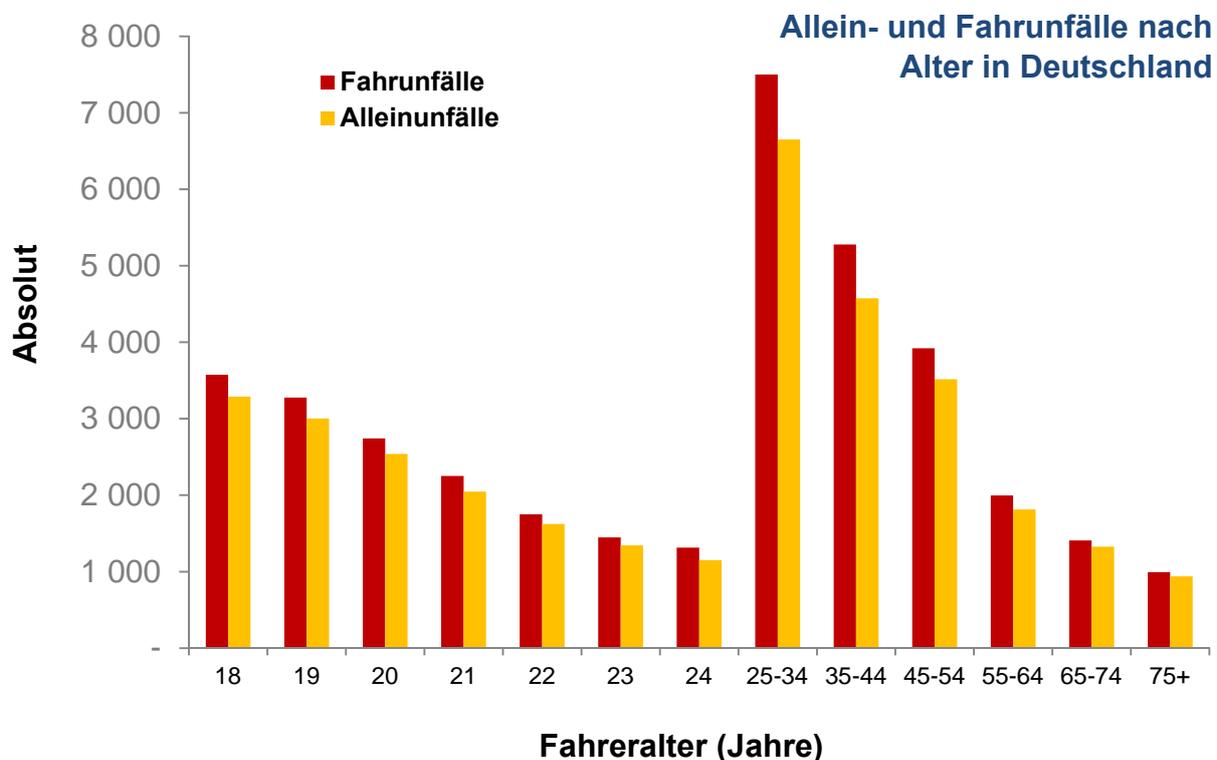


Bild 68: Absolute Zahl der Allein- und der Fahrnfälle von Hauptverursachern von Pkw-Unfällen mit Personenschaden in Deutschland 2008 nach Alter (Grafik AZT, Daten Sonderauswertung StBA)

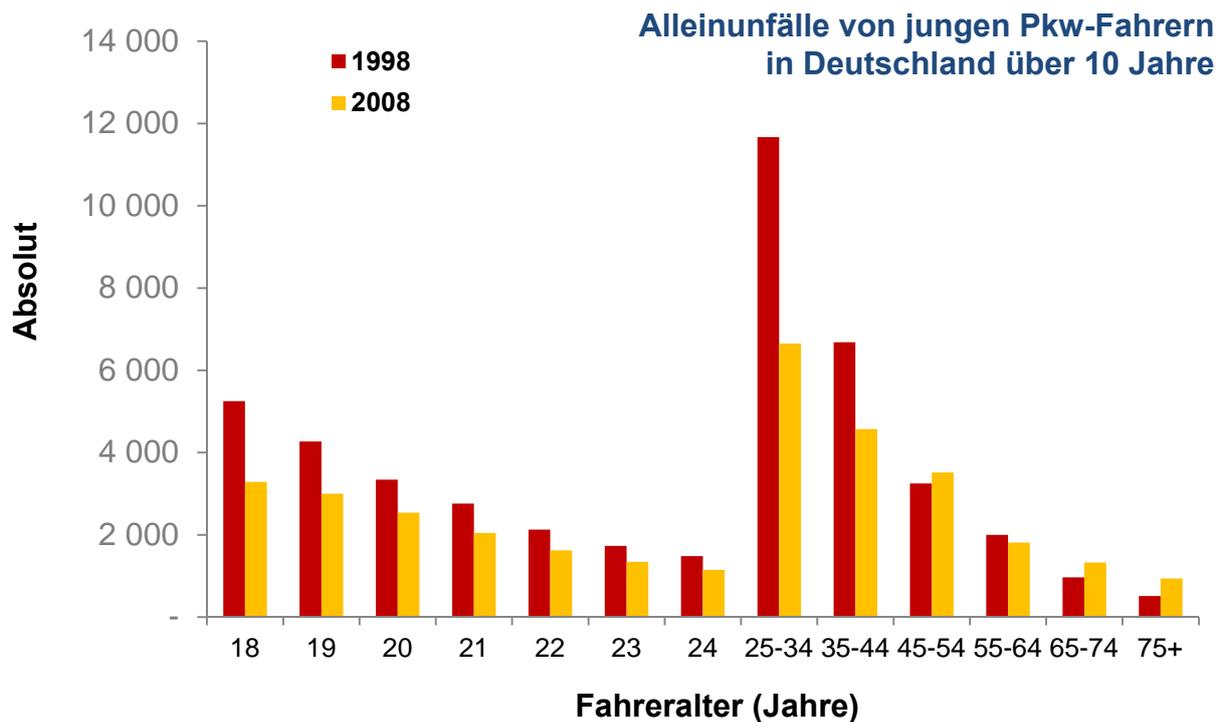


Bild 69: Absolute Zahl der Alleinunfälle mit Personenschaden von 18-24-jährigen Pkw-Fahrern in Deutschland in den Jahren 1998 und 2008 (Grafik AZT, Daten Sonderauswertung StBA i.A. des AZT)

Exkurs I – Der Außerorts-Fahrunfall (alle Altersklassen)

Ältere Fahrer haben weniger Fahrunfälle, verfügen aber auch eher über teurere Wagen mit besserer Ausstattung wie ESP, dessen Einbauraten gestiegen sind. Fahrunfälle geschehen vor allem außerorts, daher gibt Bild 70 eine Orientierung über die Entwicklung des Außerorts-Fahrunfall-Anteils an allen Außerortsunfalltypen (Unfälle mit Personenschaden, alle Altersklassen und Kfz, Deutschland). Es zeigt sich jüngst ein leichter Rückgang, doch macht der Verlauf deutlich, wie schwach beeindruckbar sich Fahrunfälle insgesamt darstellen.

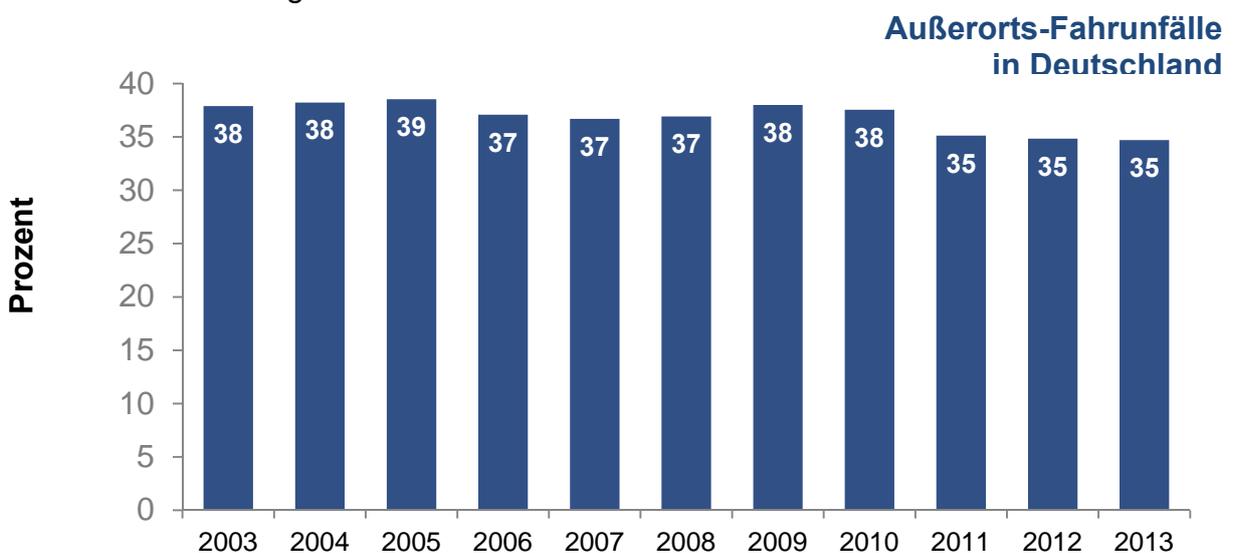


Bild 70: Fahrunfallanteil auf deutschen Außerortsstraßen (Unfälle mit Personenschaden, alle Altersklassen und Kfz), (Grafik und Berechnung AZT, Daten StBA)

Exkurs II – Gesucht riskante Fahrmanöver provozieren Fahrurfälle

Nicht wirklich sichere Fahrmanöver, z.B. zu forsche Kurvenfahrten, bestätigen um die 80 Prozent der jungen deutschen und österreichischen Autofahrer, in der Schweiz sind es etwa 70 Prozent. Auf die Bedeutung motorsportlicher Interessen für die Verkehrssicherheit und auf die Selbsteinschätzung der jungen Fahrer ihres Fahrstils (Sportlichkeit) wurde oben schon eingegangen, auf die der Persönlichkeitsaspekte wird zum Ende dieses Kapitels noch verwiesen werden. Die Zahlen zeigen, dass sich junge Fahrer der Gefährlichkeit ihrer Manöver durchaus bewusst sind.

In Deutschland bestätigten laut AZT/GfK-Befragung 16 Prozent, dass nicht wirklich sichere Manöver wie zu schnelle Kurvenfahrt „gelegentlich“ vorkomme, auf der Skala von „das vermeide ich völlig“ über „ja, aber selten“ bis „kommt gelegentlich vor“ die höchste Antwortmöglichkeit. Junge Österreicher bestätigen mit 17 Prozent, dass sie gelegentlich gezielt „nicht wirklich sichere Fahrmanöver“ wie zu schnelles Kurvenfahren einleiten (Schweiz 15 Prozent).

Die Erkenntnis, dass Fahrurfälle nicht schlüssig durch mangelnde Praxis im Führen der Maschine bzw. mangelnde Erfahrung über deren Verhalten z.B. in der Kurve zu erklären sind, ist für die Verkehrssicherheitsforschung nicht neu. Junge Fahrer sind sich der physikalischen Grenzsituation ihrer Manöver sehr oft sehr wohl bewusst. Oder genauer: Die Verhaltensweise wird im Bewusstsein ihrer erhöhten Unfallgefahr aktiv geplant und ausgeführt. Vorsätzliches Ausloten der Grenzen der Fahrphysik ist sicher nur ein Aspekt neben mangelnder Fahrpraxis, aber er wird in der Sicherheitsansprache junger Fahrer vernachlässigt.



Bild Fotolia

Unfälle junger Fahrer nach Lichtverhältnis und Uhrzeit – Gefahr bei Nacht

Autofahrer und auch andere Verkehrsteilnehmer verunfallen und verunglücken eher tagsüber. Die Spitzen liegen grob überschlägig in den Berufsverkehren morgens und am späteren Nachmittag. Diese Betrachtung gilt vom Grundsatz her auch für junge Menschen. Und doch fällt auf, dass 18-24-jährige Verkehrsteilnehmer deutlich eher zu Abend- und Nachtzeiten versterben. Bild 71 zeigt die Getötetenraten pro 1 Mio. Einwohner für die EU-23 (vgl. oben) im Jahr 2010. Unverkennbar ist das Verhältnis der Raten zwischen jungen Verkehrsteilnehmern (Young people, 18-24 Jahre) und den Verkehrsteilnehmern allen Alters bei Nacht stets größer als bei Tag, zu jedem Wochentag. Auch die Untersuchungen mit Allianz Schadenfällen konnte das feststellen.

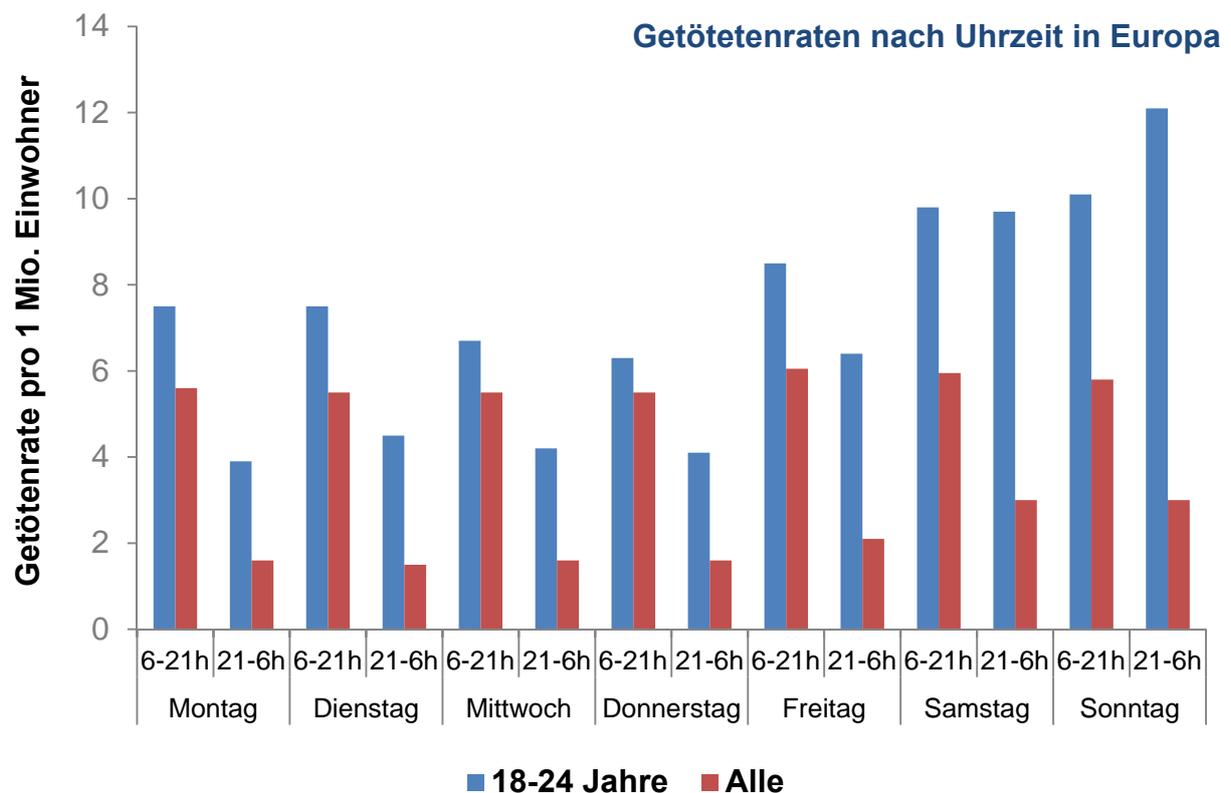


Bild 71: Verteilung der Getötetenraten (pro 1 Mio. Einwohner) nach Uhrzeit, Wochentag und Alter in der EU-23 im Jahr 2010 (Grafik AZT, Daten ERSO [23])

Das Allianz Zentrum für Technik verglich Kraft-Haftpflicht-Schadenfälle mit Personenschaden (Jahr 2004), Sachschaden (2004/2007), mit Kaskoschäden (dito) als auch mit Großschäden (2002-2013) von Pkw-Fahrern nach Uhrzeitverteilung. In allen Fällen zeigte sich die besondere Gefahr der Nachtstunden für Junge. Auch mit den deutschen amtlichen Unfalldaten verteilen sich die durch junge Pkw-Fahrer hauptsächlich verschuldeten Unfälle mit Personenschaden ähnlich: Junge Fahrer verschulden bei Nacht mehr Unfälle als 25-64-jährige Pkw-Fahrer [62], (Bild 72).

Leider fehlen der Unfallforschung bis heute wirklich umfassende Daten zur Pkw-Fahrleistungsverteilung nach Uhrzeiten ebenso wie zu der Frage, welche Fahrzeuge bei Nacht eher unterwegs sind, um die Expositionseinflüsse besser zu beurteilen. Das Zusammenwirken mangelnder Fahrpraxis (Dunkelheitsfahrten) und höherer Ri-

sikobereitschaft der Jugend einerseits und bei Nacht andererseits liegt nahe. Aber ein Faktor spielt eine herausragende Rolle und er wird später noch vertieft werden: Junge Fahrer fahren eher unter Alkoholeinfluss und Alkoholfahrten werden eher bei Nacht registriert.

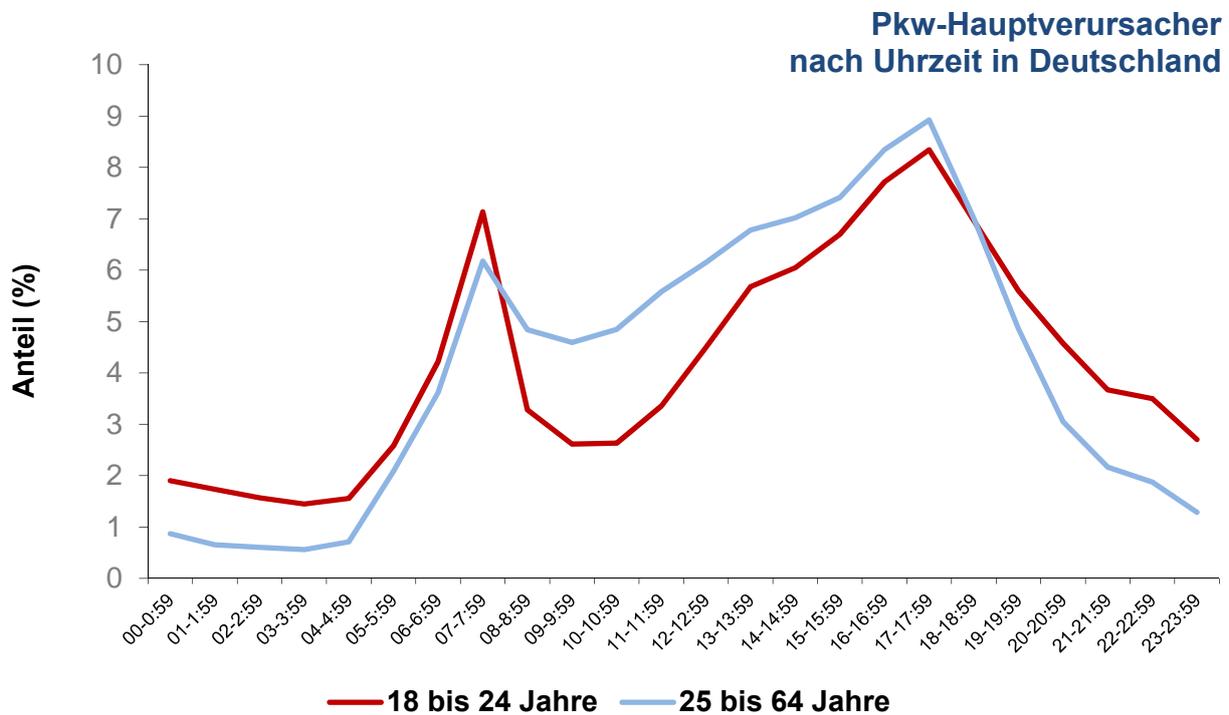


Bild 72: Hauptverursacher von Pkw-Unfällen mit Personenschaden in Deutschland nach Uhrzeit im Jahr 2008 (Grafik AZT, Daten StBA Sonderauswertung im Auftrag AZT)

Die vorgestellten Zahlen geben den Hintergrund für eines der klassischen Phänomene der Straßenverkehrssicherheit, dem Motiv der Fahrt. Nachtfahrten sind bei 18-24-Jährigen selten Fahrten zur Arbeit, sondern Freizeit. Freizeit junger Menschen gestaltet sich anders als Freizeit älterer Verkehrsteilnehmer. Die Analysen der Pkw-Großschäden der Allianz (näher unten) bestätigten die bekannten Muster der nächtlichen Freizeitfahrt mit mehreren nicht angeschnallten Insassen. Interessant auch dieses Detail nächtlicher Fahrten: Über alle Altersklassen liegt der Schleuder-/Selbstunfalltyp-Anteil in der Schweiz bei Nacht bei 50, bei Tag nur bei 36 Prozent [21].

Die internationale Sicherheitsforschung spricht in diesem Zusammenhang auch von den sog. Extramotives einer Fahrtabwicklung. Die mit der Fahrt verknüpften situativen Emotionen, Ablenkungssituationen oder Einstellungen der Fahrer können das Unfallrisiko erhöhen. Extramotives fassen diejenigen Motive der Fahrzeugbenutzung zusammen, die über das rationale Transportmotiv der Beförderung hinausgehen. Selbstdarstellung oder Fahrspottlichkeit sind klassische Beispiele. Eine nächtliche Wochenendfahrt dient physikalisch dem Transport, die psychologischen Motive aber gehen weiter. Die resultierende Dynamik der Fahrzeuginsassen wirkt begünstigend für Fahrfehler. Auf die erhöhte Wahrscheinlichkeit der Alkoholisierung des Fahrers bei Nacht wurde schon hingewiesen, zusätzlich steigern eine geringe Verkehrsdichte und eine geringe erlebte Entdeckungswahrscheinlichkeit die Bereitschaft zur Regelmissachtung – alles in allem keine gute Voraussetzung für eine sichere Fahrt.

Men at risk – Unfälle junger Fahrer nach Geschlecht

Die internationale Forschung ist eindeutig: Junge Männer weisen eine höhere Pkw-Verunfallungsrate auf als junge Frauen. Die OECD Studie Young Drivers aus dem Jahr 2006 [63] zeigte anhand internationaler statistischer Daten, dass Männer nicht nur mehr, sondern auch mehr schwerwiegende Pkw-Unfälle verursachen als Frauen.

Auch fahrleistungsbereinigt sind junge Frauen die sichereren Fahrer. Daten aus Schweden, den Niederlanden und aus Großbritannien zeigten, dass die Verwicklung junger Männer in Unfälle mit Todesfolge pro 1 Mio. Kilometer Fahrleistung [Lynam et al., 2005, zit. nach 63] seit Mitte der 90er Jahre bis Anfang der Nuller-Jahre fortgesetzt weit höher liegt als die der jungen Frauen.

Das Allianz Zentrum für Technik gelangte zu ähnlichen Daten anhand der deutschen Statistiken, wenngleich die Referenzwerte aus dem Jahr 2002 stammen. Mit Hautzinger et al. [48] bestritten junge Frauen nicht sehr viel weniger Pkw-Fahrleistungskilometer im Jahr (23.478,6 Mio.) als die Männer (25.890,3 Mio.); dennoch divergieren die somit für das Jahr 2002 zu berechnenden Hauptverursacherraten für Pkw-Unfälle mit Personenschaden erheblich: 1,83 verursachte Unfälle pro 1 Mio. Kilometer der Männer stehen 0,99 der Frauen gegenüber. Junge Frauen erbrachten 2002 ca. 13 Prozent der Fahrleistung der Frauen (ca. ein Drittel der Gesamtfahrleistung), junge Männer ca. 8 Prozent von der Fahrleistung der Männer (ca. zwei Drittel der Gesamtfahrleistung). Der Vergleich der fahrleistungsbezogenen Unfallraten nach Geschlecht über alle Altersklassen wird aufgrund der höheren Fahrleistung der Männer anders ausfallen als der für junge Fahrer. Das Kraftfahrt-Bundesamt [90] bestätigte mit Einträgen ins VZR das höhere Unfallrisiko von Männern. Frauen sind vor allem als Wenigfahrer gefährdet. Seniorinnen weisen mit die höchsten Zuwächse anderer Mobilitätskennwerte wie Führerscheinbesitz auf, aber fahren wenig. Ihre Unfallraten sind folglich hoch, zumal Wenigfahren Kompetenzverlust bedeutet.



Bild DVR

Dauer der Fahrerlaubnis – Die Bedeutung des Führerscheinalters

Sicherheitsforschung und Politik haben erkannt, dass die Einflussmöglichkeit auf diejenigen Unfallursachen bei jungen Fahrern größer ist, die sich durch das Anfängerrisiko erklären. Maßnahmen vor, während bzw. nach dem Fahrerlaubniserwerb bestimmen die Sicherheit der jungen Menschen mit. Die Experten sind sich darin einig, dass jede Maßnahme, die die Fahrpraxis junger Fahrer steigert, z.B. das begleitete Fahren (BF17), der Senkung des Unfallrisikos mit am ehesten dient, gefolgt von kontrollierenden und beschränkenden Maßnahmen (z.B. Nullpromilleregulung); hingegen sehen sie den Nutzen der Sicherheitswerbung (Aufklärung) heute mit einer gewissen Ernüchterung. Die aktuellen Bestrebungen der Administrationen vor allem in Deutschland und Österreich gelten speziell der Verbesserung des Führerschein-erwerbs und der Nachbetreuung desselben. Die sog. *Mehrphasenausbildung* erlegt dem Fahrneuling auch nach Erwerb eine Kontrolle auf, u.a. durch Fahrten bzw. Training und verkehrspsychologische Bausteine.

Die Zahl der Pkw-Hauptverursacher (Unfälle mit Personenschaden) in den ersten Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes ist bei 18-Jährigen seit 2005 deutlich zurückgegangen, die Zahl bei Besitz von einem Jahr und länger gestiegen. Bild 73 zeigt die Prozentverteilung der Pkw-Unfälle mit Personenschaden 18-jähriger Hauptverursacher nach der Dauer ihrer Fahrerlaubnis in Deutschland im Verlauf. Bild 74 gibt dazu die absoluten Zahlen wieder (alle Daten StBA-Verkehrsunfallbände). Die AZT/GfK-Befragung macht deutlich, dass Fahreranfänger weniger fahren, bis 1 Jahr Fahrpraxis ist die Niedrigfahrklasse unter 3 Tsd. Km p.a. am höchsten.

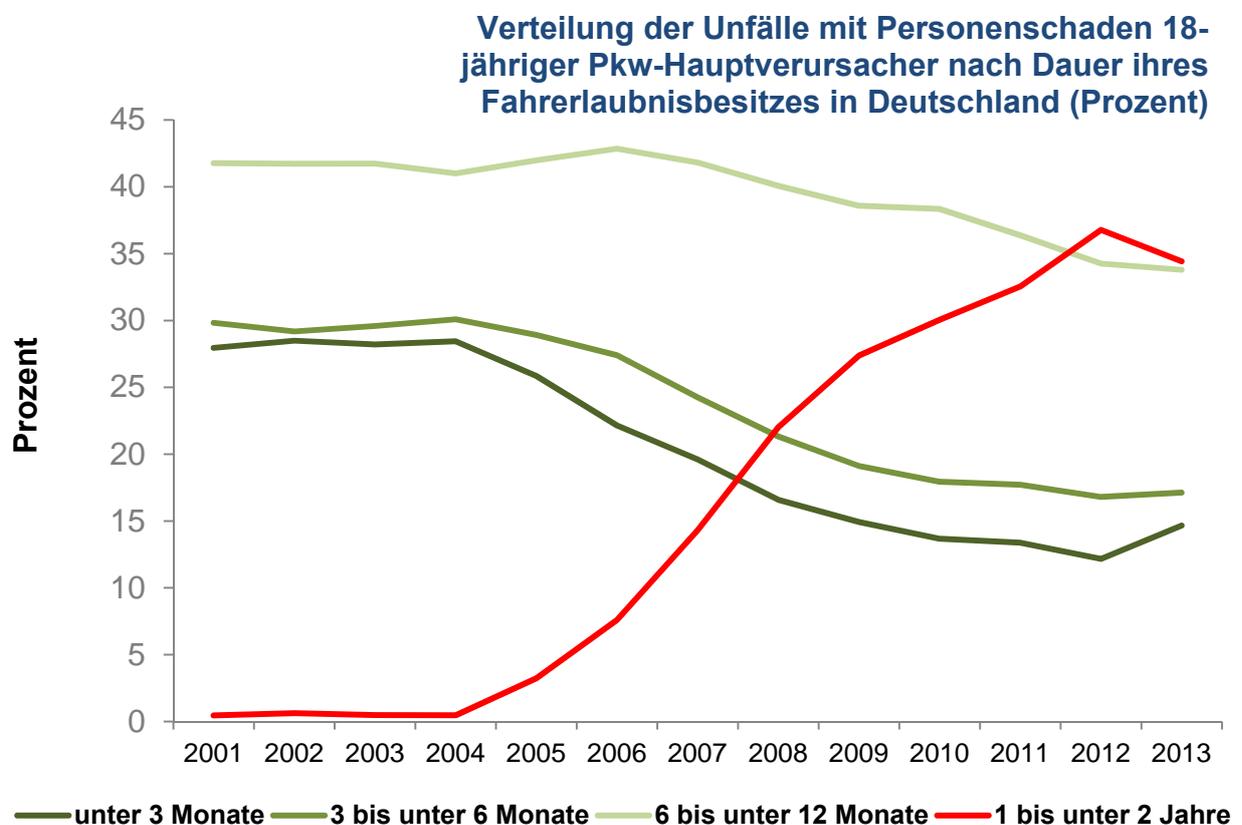


Bild 73: Verteilung der Unfälle mit Personenschaden 18-jähriger Pkw-Hauptverursacher nach Dauer ihres Fahrerlaubnisbesitzes in Deutschland im langjährigen Verlauf (Grafik AZT, Daten StBA)

Verteilung der Unfälle mit Personenschaden 18-jähriger Pkw-Hauptverursacher nach Dauer ihres Fahrerlaubnisbesitzes in Deutschland (absolut)

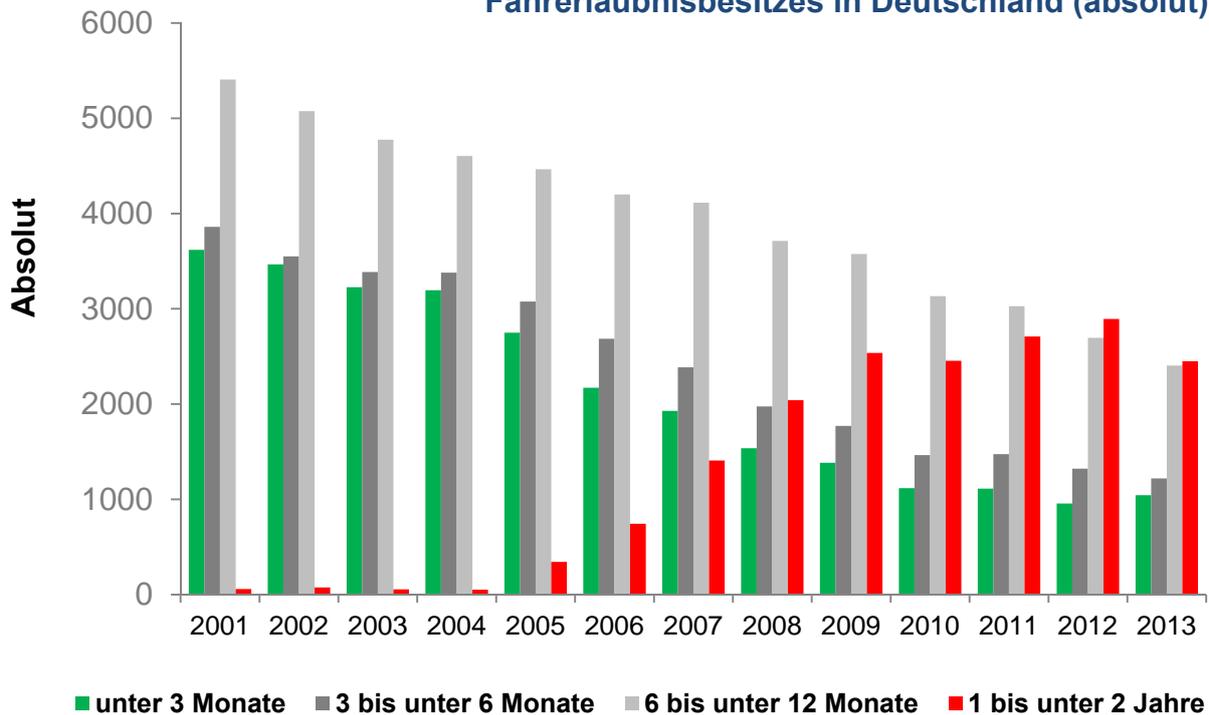


Bild 74: Verteilung der absoluten Zahl der Unfälle mit Personenschaden 18-jähriger Pkw-Hauptverursacher nach Dauer ihres Fahrerlaubnisbesitzes in Deutschland im langjährigen Verlauf (Grafik AZT, Daten StBA)

Fehlverhaltensweisen und Unfallursachen junger Fahrer

Unangepasste Geschwindigkeit, und Alkoholisierung standen schon im Blick der vorausgegangenen Betrachtungen. Die Schweiz und Österreich zeichnen nach Expertenurteil zudem die Ablenkung bzw. Unaufmerksamkeit der Verunfallten auf. Die Methodenprobleme solcher Statistiken wurden an anderer Stelle ausführlich erörtert [67] und sollen hier nur in dem Punkt wiederholt werden, dass jede wissenschaftliche und amtliche Statistik naturgemäß epochalen Änderungen unterliegt. Lenken Politik und Polizei den Blick auf Drogen im Straßenverkehr, werden die registrierten Drogenfälle steigen, lenken sie den Blick auf Ablenkung, wird die Zahl der Ablenkungsfälle in der Statistik an Gewicht gewinnen. Insofern sind Deutschland, Österreich und Schweiz in ihren Ursachenstatistiken nicht guten Gewissens zu vergleichen. In Deutschland wird Ablenkung nicht getrennt erfasst, die beim Kraftfahrt-Bundesamt registrierten Handyverstöße ausgenommen.

Bild 75 zeigt die in Deutschland polizeilich aufgenommenen Fehlverhaltensweisen der Pkw-Fahrer als Beteiligte bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2013. Das situative Bild ist altbekannt und zeitstabil. Junge Fahrer fahren zu schnell und fahren dem Vorderfahrzeug zu dicht auf. Es folgen Abbiege- und Vorfahrtsfehler, die aber von allen älteren Fahrern häufiger begangen werden. Mangelnde Fahrtüchtigkeit aufgrund von Alkoholisierung ist bei den 21-24-Jährigen die Nummer 5 der Fehlerliste.

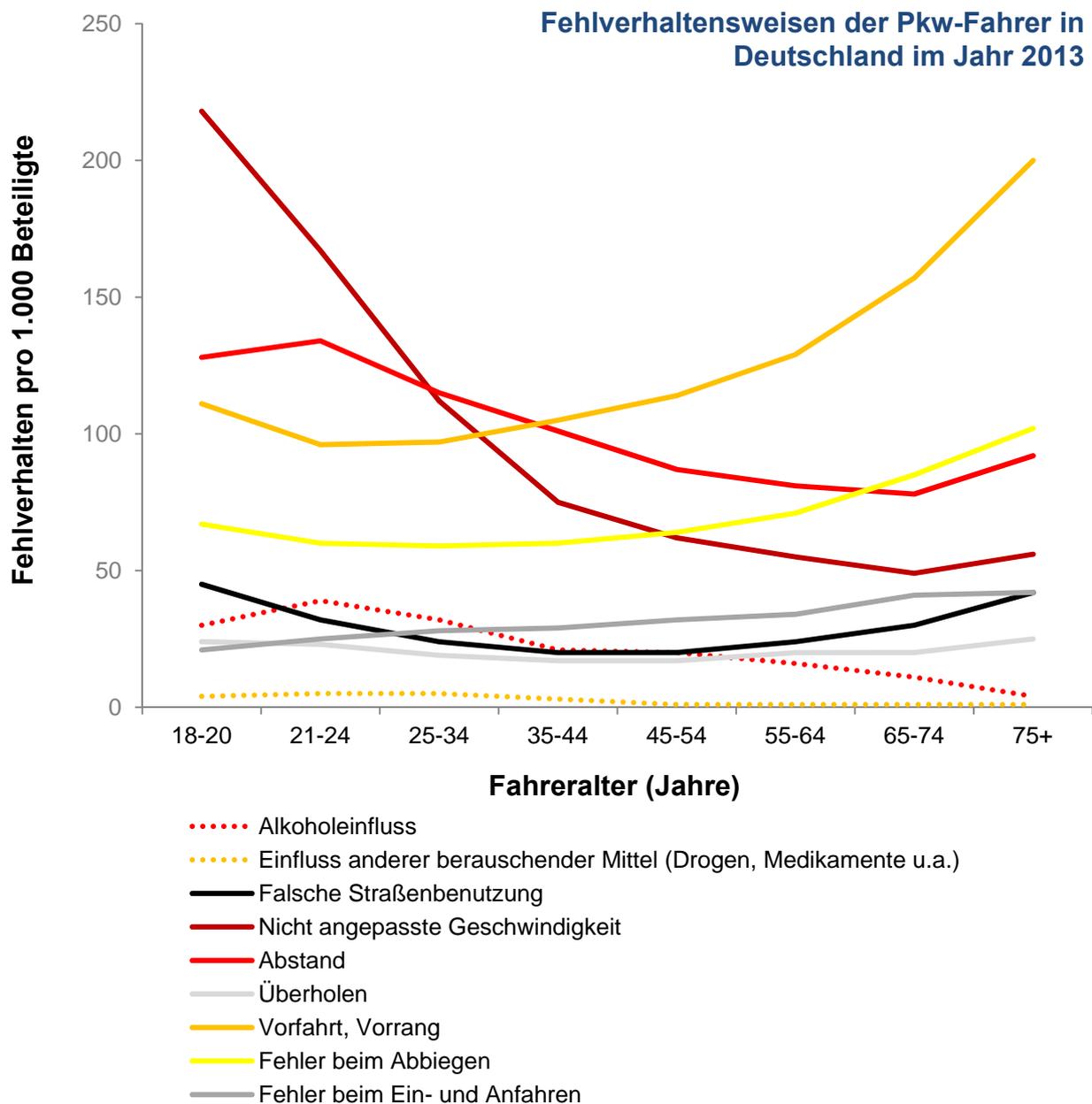


Bild 75: Verteilung ausgewählter polizeilich registrierter Fehlverhaltensweisen pro 1.000 Beteiligte an Pkw-Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2013 nach Alter (Grafik AZT, Daten StBA)

Einige der berichteten Fehler verteilen sich nach Geschlecht und Ortlage sehr unterschiedlich: Geschwindigkeits- und Überholfehler und die Alkoholisierung sind besonders bei jungen Männern zu beobachten, Abstand und Vorfahrt sind für junge Männer und Frauen gleichermaßen auffällig. Bild 76 zeigt die Verteilung ausgewählter Fehlverhaltensweisen 18-24-Jähriger nach Geschlecht (Pkw-Unfälle mit Personenschaden, Deutschland, im Jahr 2013). Nach Ortlage verteilt findet sich vor allem die nicht angepasste Geschwindigkeit außerorts dramatisch häufiger als innerorts. 340 pro 1.000 Beteiligte (18-20-Jährige) außerorts zu 126 innerorts und 278 pro 1.000 Beteiligte (21-24-Jährige) außerorts zu 95 innerorts. Über alle Altersklassen (15-75+ Jahre) finden sich außerorts 175 und innerorts nur 50 Geschwindigkeitsfehler pro 1.000 Beteiligte (außerorts stets ohne Autobahn; ohne Bild).

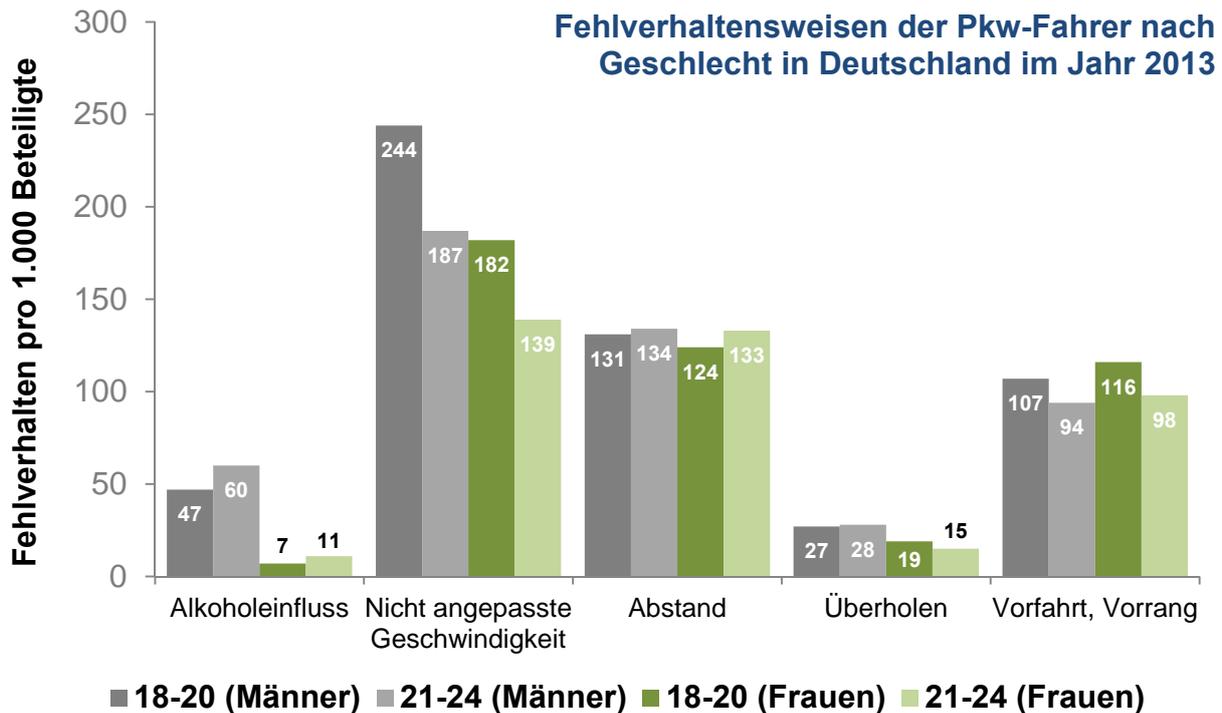


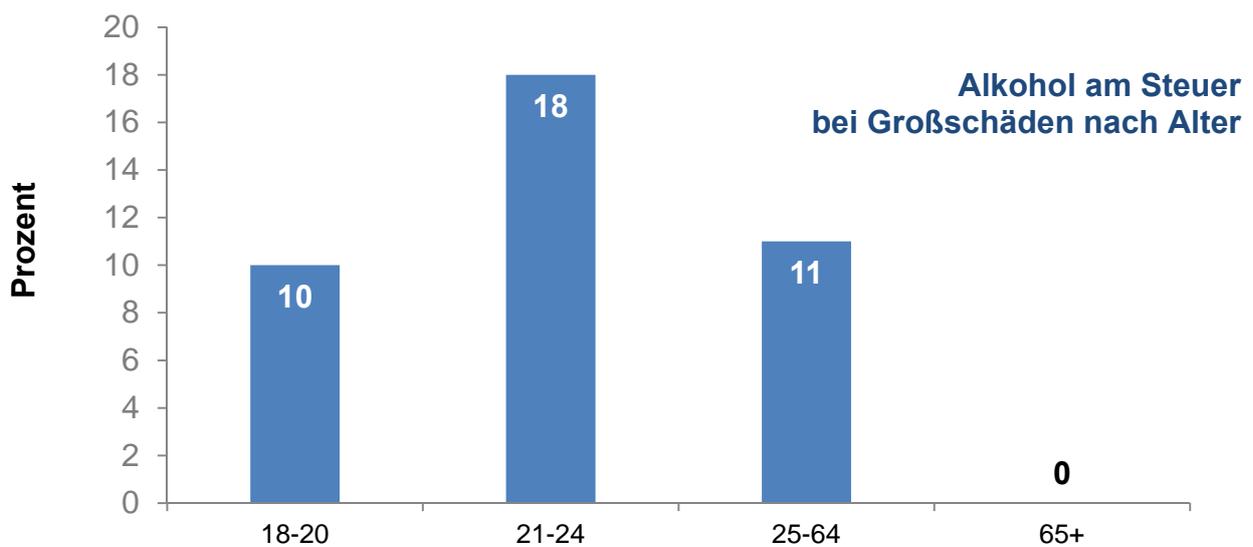
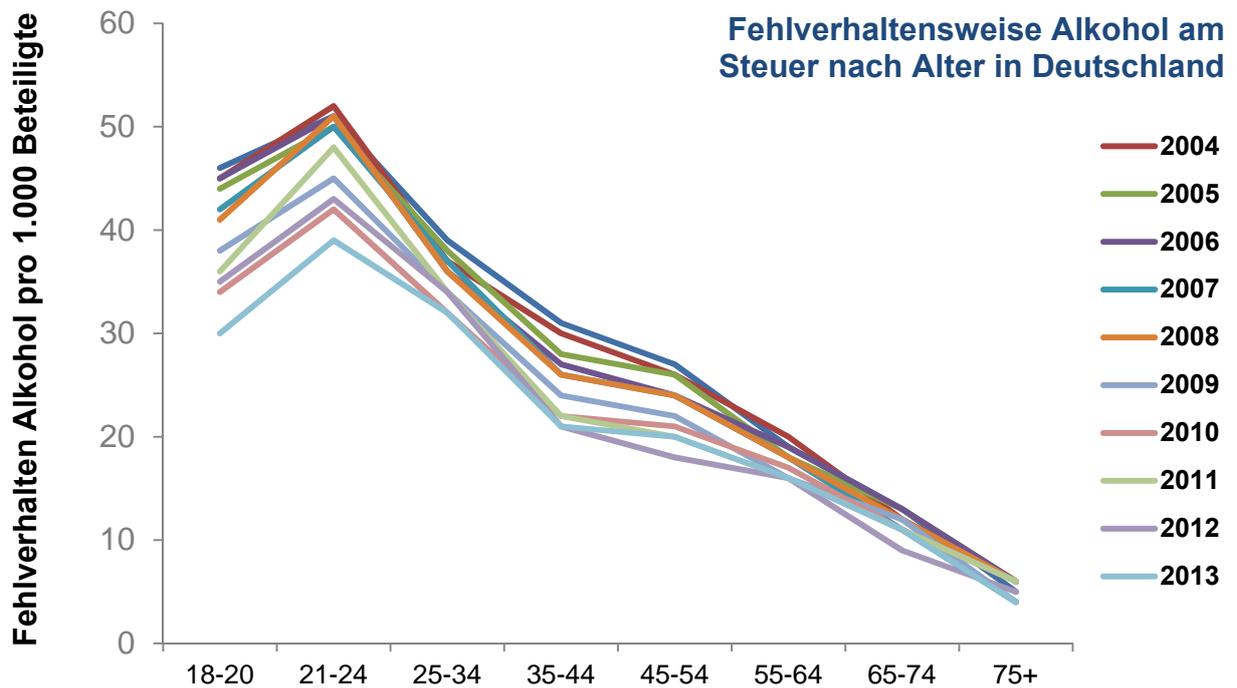
Bild 76: Verteilung ausgewählter polizeilich registrierter Fehlverhaltensweisen pro 1.000 Beteiligte an Pkw-Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im Jahr 2013 nach Geschlecht (Grafik AZT, Daten StBA)

Der Alkohol am Steuer ist: jung, männlich und nächtens

Bild 77 gibt die Verteilung der Zahl der Fehlverhaltensweise „Alkoholisierung“ pro 1.000 beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden in Deutschland im langjährigen Verlauf wieder. Die Spitze in der zweiten Altershälfte der Gruppe der jungen Fahrer ist eindeutig. Über den Einfluss einer um diese Altersspanne steigenden Fahrleistung liegen kaum Erkenntnisse vor. Ebenfalls liegen kaum Erkenntnisse über Prävalenzen und Dunkelziffern innerhalb der einzelnen Altersjahrgänge der Fahrer an. Auf der anderen Seite sind Vermutungen für die Unfallforschung und Sicherheitsmaßnahmen wenig hilfreich. Neben der Bundesstatistik zeigen auch die Auswertungen der Allianz Pkw-Großschadenfälle, dass die meisten alkoholisierten Fahrer in der Altersspanne der 21-24-Jährigen zu finden sind (Bild 78).

Schließlich die Zeitverteilung: Alkoholfahrten geschehen bei Dämmerung und Nacht, nicht bei Tag (Bild 79, Unfälle mit Personenschaden in Deutschland). Der Freizeitbezug dieser Fahrten junger Lenker ist eines der meistforschten Themen in der Verkehrssicherheitsforschung und bedarf hier nicht mehr der Ausführung [vgl. u.v.a. 68]. Ein Detail sei erwähnt: Mit einer Sonderauswertung des Statistischen Bundesamts Deutschland im Auftrag des AZT steigt für jedes Altersjahr von 18 bis 24 die Zahl der Fehlverhaltensweise Alkoholisierung pro 1.000 Beteiligte (Unfälle mit Personenschaden) mit der gefahrenen Pkw-Kilowattklasse an. In jedem der jungen Altersjahre fahren höher Motorisierte eher alkoholisiert als niedriger Motorisierte (Sonderauswertung der Unfalldaten des Jahres 2008).

Die Lage in Österreich: Ein Viertel der alkoholisierten Pkw-Unfallfahrer in diesem Land ist 18-24 Jahre, davon sind 90 Prozent männlich (Statistik Austria zit. nach [68]). Für die Schweiz zeigt Bild 80 den Geschlechterunterschied innerhalb der Verteilung der Fehlverhaltensweisen 18-24-jähriger Unfallfahrer. Berechnet wurde der Durchschnitt der Jahre 2003 bis 2013 [61]. Die Datenlage zum Alkoholunfall ist sehr eindeutig. Der 21-24-jährige Pkw-Lenker tritt allem voran am häufigsten mit Alkoholfahrten in Erscheinung. Die deutsche Rechtslage verlangt gegenwärtig innerhalb der zweijährigen Probezeit bzw. bis zum 21. Lebensjahr die Einhaltung der Nullpromille-Grenze (StVG 24c). Sie nach Lebensalter auszuweiten, erscheint geboten. Mit Blick auf die von 21-24-jährigen Alkoholisierten verursachten Großschäden erscheint die Altersausweitung unabdingbar, will der Staat seiner Fürsorgepflicht Genüge tun.



Bilder 77 und 78: Fehlverhaltensweise Alkoholisierung pro 1.000 beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden in Deutschland über die Altersklassen im langjährigen Verlauf (oben) und Anteile alkoholisierten Pkw-Fahrer in der jeweiligen Altersklasse bei Verursachern von Großschäden über 1 Mio. Euro in Deutschland 2002 bis 2012 (unten), (Grafiken AZT, Daten StBA und AZT)

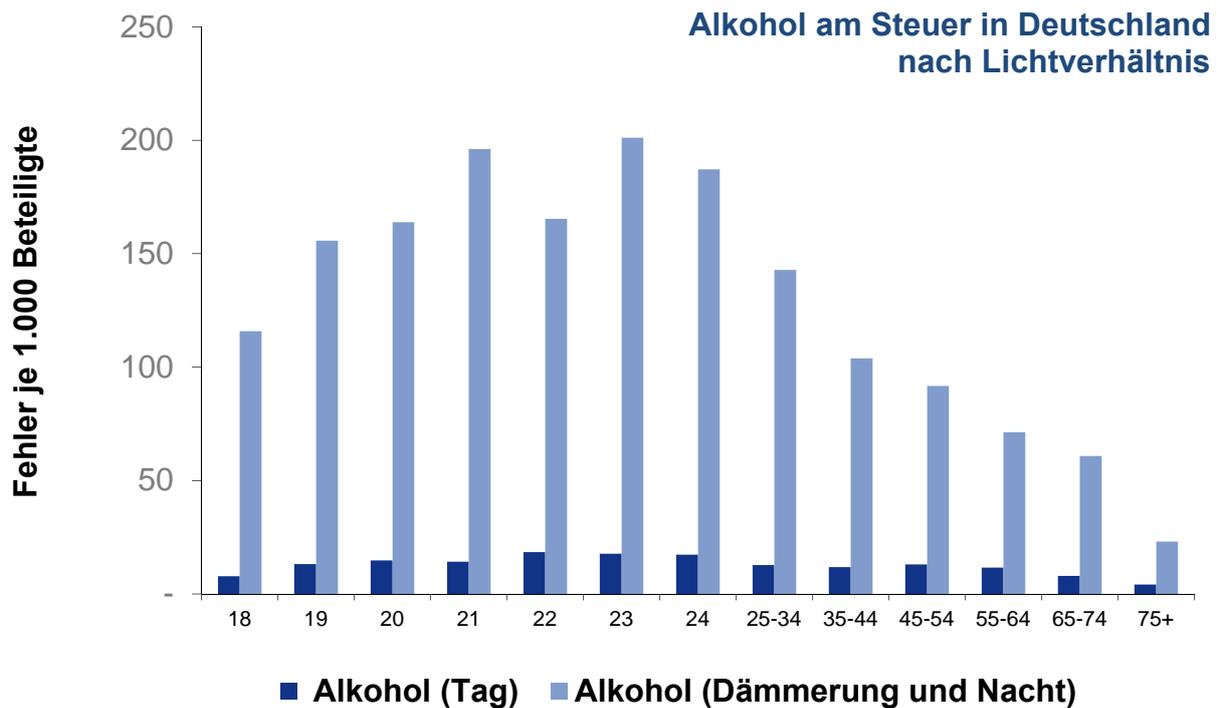


Bild 79: Fehlverhaltensweise Alkoholisierung pro 1.000 beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden nach Lichtverhältnis in Deutschland über die Altersjahresstufen bzw. Altersklassen im Jahr 2008 (Grafik AZT, Daten StBA Sonderauswertung für AZT)



Bild 80: Fehlverhaltensweise Alkoholisierung, unangepasste Geschwindigkeit und Unaufmerksamkeit bei schweren Unfällen mit 18-24-jährigen Fahrern in der Schweiz im Durchschnitt der Jahre 2003-2013 (Grafiken AZT, Daten Beratungsstelle für Unfallverhütung [61])

Ablenkung am Steuer

Ablenkung beim Führen eines Kraftfahrzeugs ist eines der ausgewiesenen Probleme junger Pkw-Fahrer. Sie sind im Gegensatz zu älteren Verkehrsteilnehmern den neuen Kommunikationstechniken aufgeschlossener gegenüber und sie nutzen sie auch intensiver. Die Thematik SMS und Autofahren bei jungen Erwachsenen wurde zuletzt weltweit derart prominent diskutiert, dass an dieser Stelle keine weitere Vertiefung erfolgen soll. Auswertungen des Allianz Zentrum für Technik zeigten aber, dass auch vielfältige weitere Ablenkungsquellen während der Fahrt den jungen Lenker häufiger betreffen als den älteren Lenker.

Die in Bild 81 wiedergegebenen Unterschiede zwischen den Altersgruppen sind statistisch signifikant. Dargestellt ist das von Autofahrern berichtete Vorkommen von 40 Ablenkungsquellen in deren Fahralltag, unterteilt nach Fahrleistung. Erhoben wurde eine repräsentative quotierte Stichprobe im Jahr 2011 [67]. Bild 82 bietet den Altersvergleich in Bezug auf ausgewählte typische Einzelquellen der Fahrerablenkung [67;69]. Die Datenanalyse erbrachte aber nicht nur eine erhöhte sog. Prävalenz (Vorkommen der Ablenkung beim Fahren), sondern auch Hinweise auf eine erhöhte Unfallverwicklung. Die Mehrzahl der Ablenkungsquellen wurde von Fahrern mit berichteten Unfällen in den letzten drei Jahren häufiger benannt als von unfallfreien Fahrern (vgl. [67]).

Mit der internationalen Literatur ist die Nutzung von elektronischer Kommunikation (auch von Freisprechanlagen und von Sprachausgabe) mit einer erhöhten Unfallrate verbunden. Die Diskussion läuft intensiv. Leider kaum auf juristischer Ebene. Der bekannte deutsche Verwaltungsrechtler und Verkehrsrechtsexperte Gerrit Manssen beklagt das Problem durchaus [70] – gleichwohl sieht gerade er wenig juristische Hebel, das Ablenkungsphänomen anzugreifen.

Das Allianz Zentrum für Technik kann hier kaum juristisch gegenhalten. Doch vielleicht gerade deswegen hat es sich schon vor Jahresfrist in seinen Presseerklärungen mit der Allianz Versicherungs-AG entschlossen, auch eine öffentliche juristische Diskussion um das Problem einzufordern. Die Querbezüge der (international meisten) verkehrsrechtlichen Vorgaben zum Thema Ablenkung durch moderne Techniken im Fahrzeug sind dürftig bis nicht vorhanden. Wo vorhanden, spiegeln sie nicht den Technikstand, wie die Zukunft um intelligentes Brillenglas (künftig Kontaktlinsen) und andere optische Medien zeigt.

Wir sprechen nicht von einer Bagatelle. Es geht um den vorsätzlichen (kaum nachweisbar) lebensgefährdenden (auch kaum nachweisbar) Gebrauch technischer Geräte beim Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr, ein Gebrauch, der nicht zum Führen des Fahrzeugs erforderlich, mithin fahrfremd ist. Eine derart große Vielfalt technischer mobiler Endgeräte und menügebundener Applikationen werden heute von Fahrern genutzt, dass hierüber bei Experten kaum noch ein angemessener Überblick besteht. Recht und Vollzugsmöglichkeiten können da nicht als Hinderungsgrund herhalten. Recht und Vollzug sind erheblich in der Bringschuld, vor allem vor dem Hintergrund der rapide voranschreitenden technischen Veränderungen im Automobilwesen.

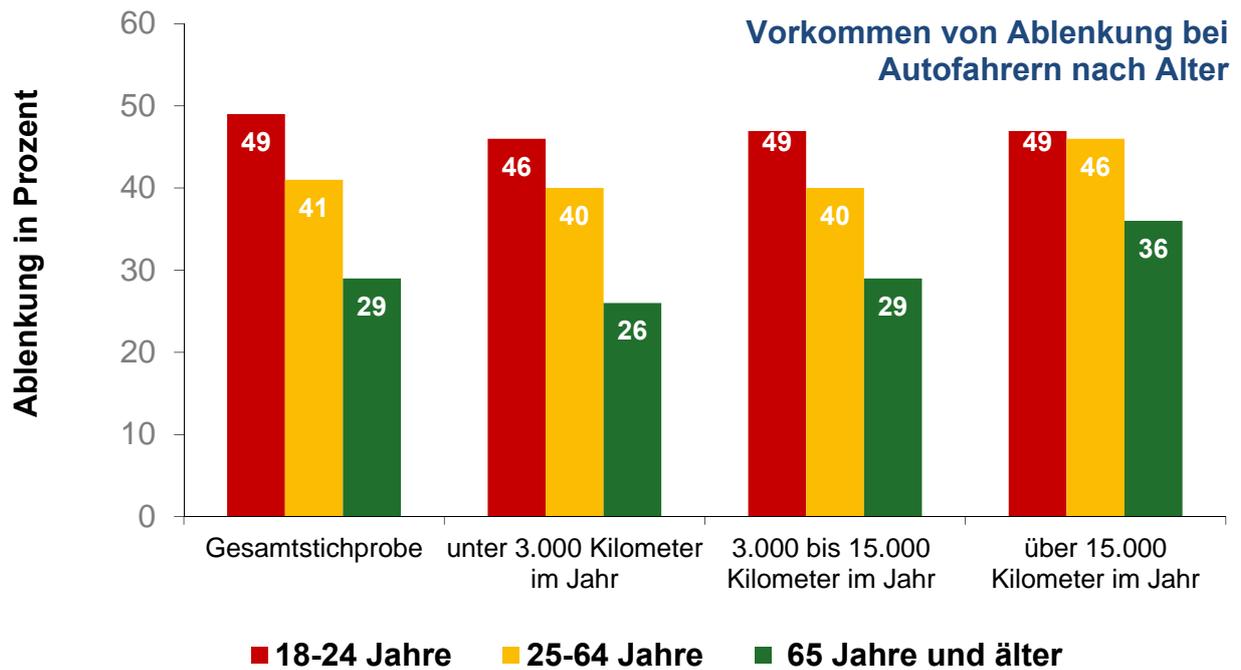


Bild 81: Von Autofahrern bestätigte Ablenkung zum Vorkommen von 40 erfragten Ablenkungsquellen in ihrem Fahralltag nach Alter und Fahrleistung (Grafiken und Daten AZT [67])

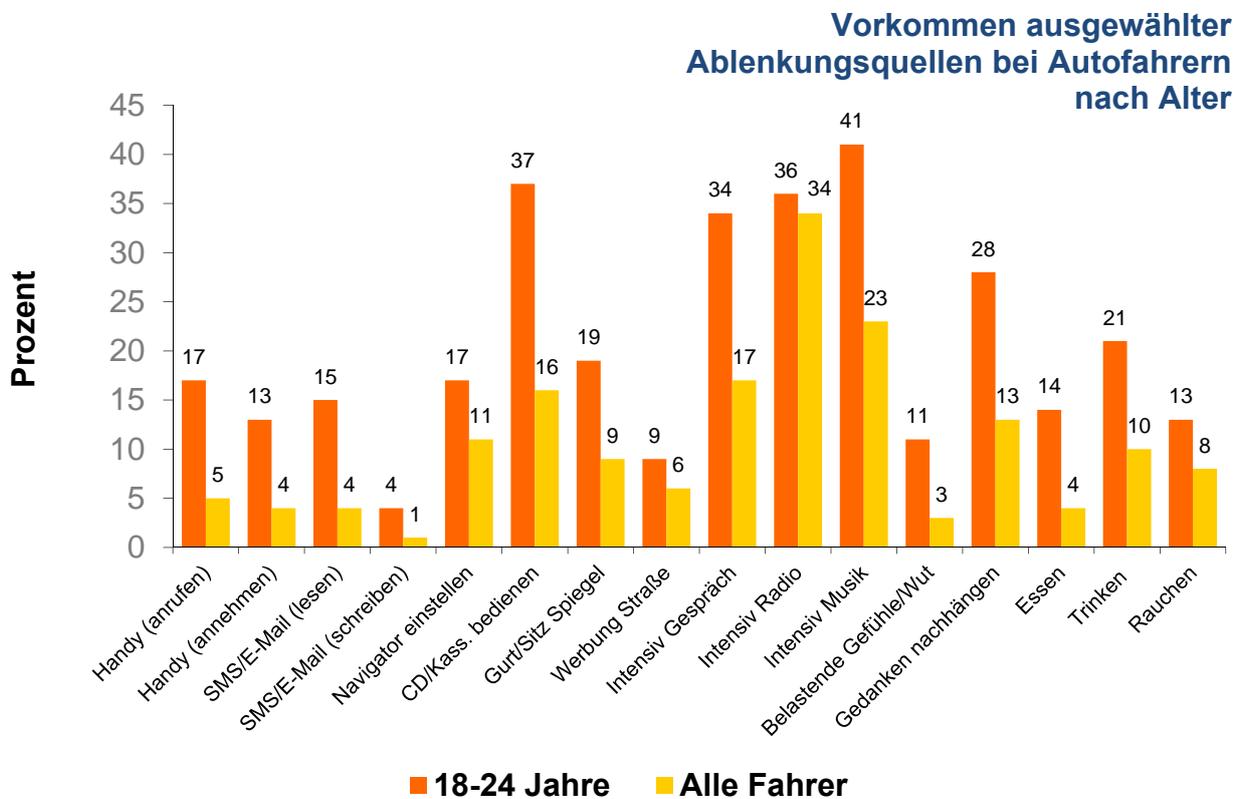


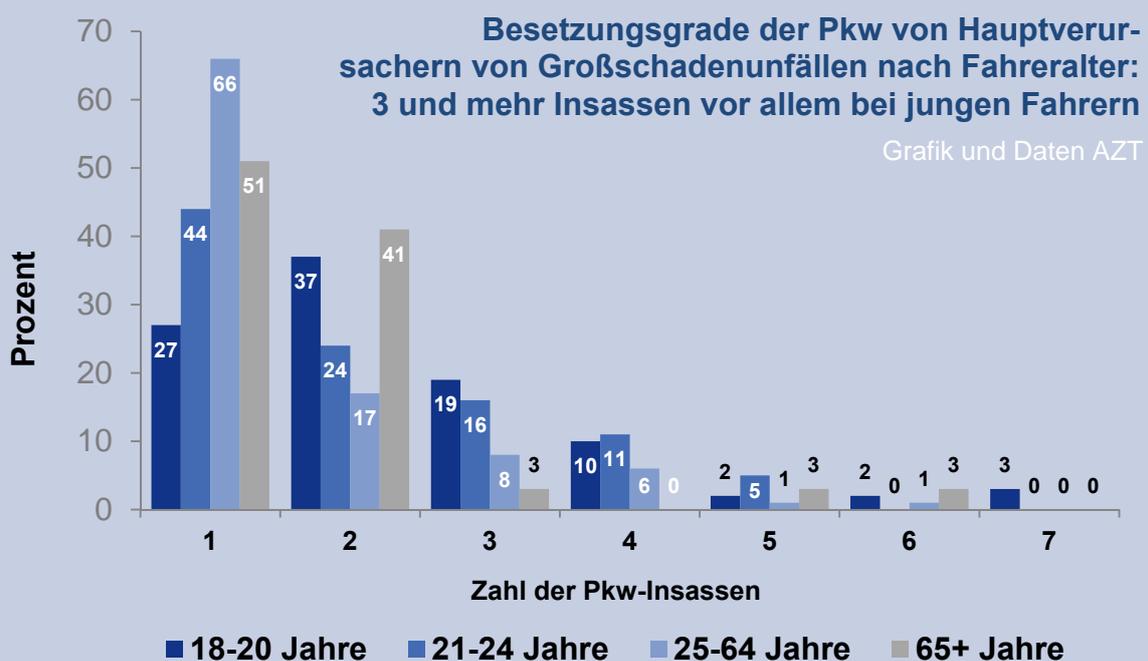
Bild 82: Von Autofahrern bestätigtes Vorkommen ausgewählter Ablenkungsquellen in ihrem Fahralltag nach Alter (Grafiken und Daten AZT [67])

Großschäden durch junge Pkw-Fahrer – Eine Allianz Schadenanalyse

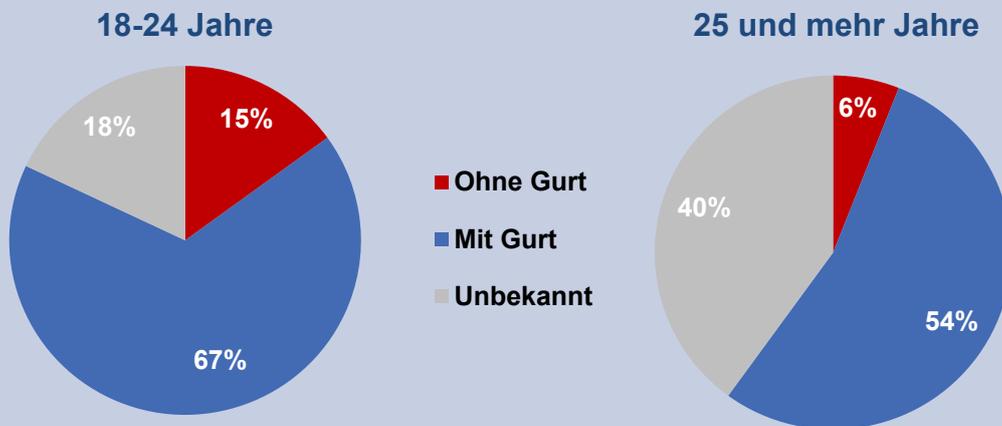
Pkw-Großschäden von über 1 Millionen Euro Schadenaufwand werden zu einem überproportionalen Anteil von jungen Fahrern verursacht. Die Tragödie dieser Erkenntnis liegt in dem Umstand begründet, dass ein Versicherungsgroßschaden fast ausschließlich ein Unfallereignis mit getöteten und/oder mit lebenslang schwerst behinderten Unfallbeteiligten darstellt.

Das Allianz Zentrum für Technik analysierte die Kfz-Haftpflichtfälle der Allianz Versicherungs-AG Deutschland, die einen Schadenaufwand von einer Million Euro erreichten. 429 Schäden, davon 406 Pkw- und Kleintransporterunfälle aus den Jahren 2002 bis 2012 wurden einer näheren statistischen und technischen Betrachtung unterzogen. Großschäden sind in der Regel polizeilich dokumentierte Unfälle, daher konnten die Großschadendaten auf sehr beeindruckende Weise die kardinalen Phänomene des jungen Unfallfahrers bestätigen: Männlich, unter Alkoholeinfluss, mit gleichaltrigen Mitfahrer, bei Nacht, im Fahrnunfall, außerorts, vor allem die Mitfahrern ohne Gurt – um die klassische Konstellation zu nennen. Dabei sind 90 Prozent der Mitfahrer unter 18 und bis 24 Jahre [65].

Ein Drittel der Pkw-Großschäden waren es, die von 18-24-jährigen Fahrern verursacht (N=121) wurden. Diese Größenordnung deckt sich erwartungsgemäß sehr hoch mit der amtlichen Zahl der 18-24-jährigen Pkw-Hauptverursacher von Unfällen mit Getöteten in Deutschland im Durchschnitt der Jahre 2002 bis 2012 von 31 Prozent. Die Mehrheit der jungen Menschen verunfallt mit älteren Kleinwagen ohne ESP. Nur 21 Prozent der Unfallwagen, deren Unfallkonstellation ESP-relevant war, hatte bereits eine elektronische Stabilitätskontrolle. Das AZT sieht in diesen Großschadendaten erneut die Notwendigkeit bestätigt, die ESP-Marktdurchdringung gerade bei von jungen Menschen gefahrenen Pkw zu heben. Vor allem die Verunfallten 18-20-Jährigen fuhren Kleinwagen ohne ESP.



Gurtnutzung bei Pkw-Fahrern als Hauptverursacher von Großschadenunfällen nach Fahreralter



Grafik und
Daten AZT

Schadenverhütungspotential durch Förderung der Gurtnutzung

Neben der Insassenzahl ist die Gurtnutzung junger Pkw-Fahrer eine wichtige Frage für die Sicherheitsarbeit. Die Daten der Großschadenauswertung in der Allianz bestärkt die Annahme, dass auch in der Anschnallmoral junger Fahrer noch pädagogisches Potential besteht. Ob junge Unfallverursacher ein höheres Risikoniveau aufweisen als ältere, ist aufgrund der sehr hohen Anteile der Fälle, in denen keine Angaben zum Gurt vorlagen, hier nicht zu beantworten. Auch der Vergleich der Schadendaten mit den jährlich beobachteten Gurtquoten der Bundesanstalt für Straßenwesen ist aus methodischen Gründen nicht ohne weiteres leistbar, nicht zuletzt wegen der unterschiedlichen Verteilung nach Lichtverhältnis (Tag/Nacht).

Ohne Berücksichtigung der Fälle mit nicht bekannter Gurtnutzung erreichen die 25+-Jährigen eine Nutzungsquote von 90, die 18-24-Jährigen eine Nutzerquote von 82 Prozent. Bei Nacht fällt der Anteil der Nichtangeschnallten jungen Fahrer mit 24 Prozent mehr als dreimal so hoch aus wie bei Tag mit 7 Prozent. Doch auch diese Daten stehen unter dem Vorbehalt der sehr hohen Zahl an Fällen mit nicht bekannter Gurtnutzung.

Nachtfahrt und männliche Unfallverursacher

Das aus der allgemeinen Forschung und den Bundesdaten (Deutschland) bekannte Nachtfahrtrisiko der jungen Fahrer zeigte sich auch in den AZT Großschadendaten auf beeindruckende Weise: 52 Prozent bei Tag Verunfallten stehen immerhin 48 Prozent bei Nacht Verunfallten gegenüber. Bei allen über 24-Jährigen waren es 69 Prozent bei Tag zu 31 Prozent bei Nacht verunfallte Fahrer von Pkw. Nur 13 Prozent der Großschaden-Unfallfahrer sind Frauen.

Junge Fahrer mit Pkw-Unfällen – Einige Ergebnisse der AZT/GfK-Befragung

Die AZT/GfK-Befragung unter jungen 18-24-Jährigen in Deutschland, Österreich und in der Schweiz im Jahr 2014 fragte auch nach bisher erlebten Pkw-Unfällen. In Deutschland berichteten die Autofahrer unter ihnen zu 15 Prozent, schon in einen Pkw-Unfall mit Personenschaden verwickelt gewesen zu sein (deutsche Bundesstatistik: 18,7 %). Hier ist zu berücksichtigen, dass die Beantwortung sensibler Fragen (nach Unfällen oder Verstößen) Tendenzen sozialer Erwünschtheit unterliegen. Die Daten in Bild 83 zeigen: Junge Fahrer sind auch unter diesem Vorbehalt der Selbstauskunft bevölkerungsbezogen weit überproportional in Unfälle verwickelt.

Unfälle mit steigender Fahrpraxis – Anfänger fahren im ersten Jahr weniger

Die amtlichen Daten für Deutschland zeigten es schon für Unfälle mit Personenschaden, im ersten Jahr der Fahrerlaubnis geschehen weniger hauptsächlich verursachte Unfälle, als danach. Auch die Daten AZT/GfK-Befragung bestätigen: Von einem Jahr Fahrpraxis, über bis zu drei Jahre, auf über drei Jahre Fahrpraxis steigt der Anteil der Verunfallten an, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass auch die zeitliche Exposition steigt: In Deutschland hatten alle Pkw-Fahrer mit bis zu einem Jahr Fahrpraxis (N=149) 24 einen Unfall als Fahrer, mit bis zu drei Jahren Praxis (N=339) 98 (also ca. 33 pro Jahr), mit über drei Jahren Praxis (N=553) 221 (also ca. 74 pro Jahr). Ein wichtiger Erklärungsfaktor in dieser Erhebung ist die Fahrleistung. Der Anteil der Fahrer in der Niedrigfahrklasse (unter 3 Tsd. Kilometer p.a.) sinkt mit jedem Jahr Fahrpraxis ab, der in der Klasse über 15 Tsd. Kilometer steigt an. Die früher anzutreffende Unfallverwicklung in den ersten Monaten eines Fahrneulings hat eine Verschiebung erfahren. Fahranfänger fahren heute weniger als früher.

	Unfälle (Fahrer)	Davon mit Personenschaden	Davon nur mit Sachschaden
Deutschland	29 %	15 %	85 %
Österreich	29 %	11 %	89 %
Schweiz	20 %	22 %	78 %

Bild 83: Anteil bisheriger Autounfälle 18-24-Jähriger (schuldhaft/schuldlos), (Daten AZT/GfK)

Firmenwagenfahrer mehr in Unfälle verwickelt

Aus Arbeitssicherheit und Flottenmanagement ist bekannt, dass die Sorgfalt im Umgang mit fremden Wagen (fremdem Eigentum) geringer ist als im Umgang mit eigenen Fahrzeugen. Die vorliegende Studie zeigt, dass diejenigen Fahrer, die bei ihrer Pkw-Verfügbarkeit angaben, vorwiegend Firmenwagen zu fahren, mit 43 Prozent über der Unfallverwicklung der Fahrer lagen, die überwiegend einen eigenen Wagen nutzen (38 Prozent) bzw. über der Gruppe, die zumeist das Fahrzeug eines Familienangehörigen fahren (25 Prozent).

In Österreich liegt der Anteil Unfallverwicklung bei Firmenwagennutzern sogar bei 63 Prozent (zu 40 Prozent beim eigenen Wagen). Schweiz: 68 Prozent Unfallverwicklung bei Firmenwagennutzern zu 42 Prozent bei Nutzern eines eigenen Pkws. Die Daten differenzieren jedoch nicht zwischen Dienst- und Privatfahrtätigkeit. Unterschiedliche Fahrleistungs- und Wegeexposition ist ebenso in Rechnung zu stellen, wie besondere Umstände von Arbeitsunfällen.

Auch weitere Kreuztabellierungen sind mit Zurückhaltung zu betrachten, denn die Klassen (nach Wohnortgröße, Berufsstatus u.a.m.) sind stets mit charakteristischen Fahrleistungen und Wegezahlen verbunden. Immerhin. Für Deutschland und Österreich fällt auf, dass Berufsschüler und in Lehre Befindliche mehr Unfallverwicklung bestätigen als andere Schulbildungsgruppen. Bemerkenswert auch die Gleichheit zwischen den Geschlechtern in Deutschland, nach Zahl der als Fahrer erlebten Unfälle, der schuldhaften Unfälle und der der Unfälle als Fahrer mit Personenschaden. In Österreich und der Schweiz sind männliche Autofahrer mit ihren berichteten Unfallereignissen in der Überzahl.

Der junge Fahrer – einige theoretische Hintergründe

Kaum einer anderen Nutzergruppe im Pkw-Verkehr wurde in der Forschung und in der praktischen Sicherheitsarbeit ein derartiger Raum gegeben, wie der der Fahrer und jungen Autofahrer. Mangelnde Fahrpraxis – einige sehen in Experience ein viertes E – wurde experimentell nach ihren wahrnehmungspsychologischen Bedingungen aufgeschlüsselt. Denn Fahrerfahrung ist nicht abstrakt. Sie ist nach den Gesetzmäßigkeiten der Wahrnehmung und Informationsverarbeitung des Menschen sehr konkret. Visuelle Suchstrategien des Fahrers im Fahrumfeld unterscheiden sich. Schon die Frage, was als relevanter Fahrraum abgetastet wird, ist eine Frage der Lernerfahrung. Weniger erfahrene Fahrer sind in ihrem Blickverhalten ineffizienter und somit stärker beansprucht. Zusätzlich beanspruchende Faktoren (z.B. Gespräch) erhöhen die Fahrfehler- und damit die Unfallwahrscheinlichkeit.

Brisanz gewinnt die Anfängersituation dadurch, dass Fahrfehler durch mangelnde Praxis nicht zwingend bewusst wahrgenommen werden; da Fehler meist folgenlos bleiben, wiegt sich der Neuling am Steuer in Sicherheit und sieht sich in seinem gezeigten Verhalten bestätigt. Unfallgeneigte Gewohnheitsbildung ist die Folge. An dieser Stelle setzt die inzwischen mehrheitlich als unumgänglich erachtete fahrpraktische Fremdkontrolle auch nach Fahrerlaubniserwerb an. Sie erfolgt sinnvollerweise, nachdem die Anfänger erste eigene Fahrerfahrungen gesammelt haben. Die in Österreich bewährten Elemente einer sog. Mehrphasenausbildung sind zurzeit auch in Deutschland in der Debatte.

In einem engen Zusammenhang dazu stehen das Gefahrenbewusstsein und die Gefahrenerkennung. Je geringer die Fahrpraxis, desto geringer die Zahl der Referenzpunkte, die zum Abgleich mit der aktuellen Lage zur Verfügung stehen. Eine recht alte Regel besagt, dass der Fahrer erst mit etwa 100.000 Kilometer Praxis genügend „Vergleichswissen“ erworben, auch die Vielzahl der selten stattfindenden Ereignisse erfahren hat [71]. Ein Beispiel: Wie gefährlich ist der weitere sichtbare Verlauf einer Außerortsstraße? Welches Verhalten wird mein Fahrzeug bei welchem Lenkverhalten an welchem Punkt im Raum vor mir zeigen? Welche Richtungswechsel welcher vor Ort anwesenden weiteren Verkehrsteilnehmer sind mit welcher Wahrscheinlichkeit zu erwarten? Mit welcher Schnelligkeit? Schon Gibsons und Crooks Theorie des ›Field of save travel‹ [72] aus den 30er Jahren setzte den physikalischen in einen psychologischen Verkehrsraum um und definierte die kollisionsfreie Fortbewegung wahrnehmungstheoretisch.

Seit den Anfangstagen des amtlichen Führerscheindokuments kennt der Experte auch den Begriff des vorausschauenden Fahrens. Andere Begriffe folgten. In den 70er Jahren wird die sog. Gefahrenlehre Baustein der Fahrausbildung. Die jüngsten Modifikationen der computerbasierten Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland (vgl. arge Tp21) machen sich heute Testprinzipien der Fahrereignungsforschung zur Gefahrenerkennung zu Nutze. Dynamische Verkehrssituationen mittels Videofilmsequenzen erfassen die Mindestvoraussetzungen an die Gefahrenkognition des Prüf-

lings. Die „Einführung von ‚Videosequenzen‘ [dient hierbei] zur Verbesserung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung (Vermehrung des Handlungswissens bei risikoreichen Situationen: z.B. Toter Winkel, Auffahren auf AB, Verhalten am Schulbus, Fußgänger, Radfahrer)“ [73]. Das nachfolgende Standbild gibt die Prüfsituation wieder. Mit dem Aufruf des Films wird eine typische Gefahrensituation angebahnt und abgebrochen, der Fortgang der Situation ist vorherzusagen. Die Neuerung in der Theorieprüfung trat Mitte des Jahres 2014 in Kraft.

Grundstoff Max Mustermann - Platz 01 Punkte: 1

Bitte starten Sie den Film, um sich mit der Situation vertraut zu machen.



Film starten

Sie können sich den Film insgesamt **5** mal ansehen.

Grundstoff **B**
⚠️ noch 27 Aufgaben
Abgabe
Markieren
Weiter

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20												

Bild TÜV/DEKRA arge tp21

Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeugs ist allerdings mehr als Gefahrenbewusstsein und körperliche Gesundheit. Letztere, hier sind sich wenigstens Behörden in Deutschland und in Österreich einig, ist Voraussetzung für, nicht Fahreignung selbst. Rechtlich wird Eignung ausschließlich vom Staat zugesprochen. Fachlich ist sie ein hypothetisches Konstrukt, das sich über eine Reihe definierter Merkmalsbereiche erschließt. Bedauerlich ist umso mehr, welches unqualifizierte Niveau die jüngste Fachdiskussion um Regeluntersuchungen kraftfahrender Senioren in weiten Strecken aufweist. Bei aller Tragik des Vergleichs, schon die Behörden der beteiligten Nationen des ersten Weltkriegs waren fachlich weiter.

Aufbauend auf dem damaligen Stand der Psychodiagnostik spezifischer Anforderungen der Arbeitswelt (Stichwort Straßenbahnertest) führte der hohe Bedarf an Militär-Kraftfahrern zur Wegbereitung der modernen standardisierten Eignungsregeluntersuchung. Selektive Aufmerksamkeit, Reaktionsverhalten unter Monotonie oder Stress, periphere Wahrnehmung, psychische Belastbarkeit und anderes mehr wurden in der

Nachfolge zu Begriffen der Verwendungsprüfung. Allerdings: Eignungsbegutachtung im Fahrerlaubniswesen ist nicht Bestenauswahl; der Zugang zum Straßenverkehr ist politisch gewollt nur an geringe Mindestkriterien geknüpft. Zudem sind körperliche und mentale Defizite selten – faktisch nicht – die Ursachen für das Fehlverhalten junger Kraftfahrer. Rasche Umfeldauffassung, Stressresistenz und Reaktionsvermögen bewahren noch nicht vor Unfällen. Wo liegen die Gründe hinter den Gründen dafür, dass junge Fahrer häufiger verunfallen? Die internationale Forschung bietet auf diese Frage mehr gesichertes Wissen, als allgemein bekannt ist (vgl. OECD [63]).

Persönlichkeit und Sozialverhalten verkehrsauffälliger junger Fahrer

›Alkoholisiert und unangeschnallt samstagnächtens mit gleichaltrigen Freunden und mit definitiv zu hoher Geschwindigkeit in der Kurve‹ ist Ursache des Unfalls. Für die praktische Verkehrssicherheitsarbeit (und für einen Versicherer, der Unfallfolgen absichert und Mobilität erst ermöglicht) ist aber nicht minder wichtig: Was ist die Ursache von ›alkoholisiert und unangeschnallt samstagnächtens mit gleichaltrigen Freunden und mit definitiv zu hoher Geschwindigkeit in der Kurve‹? Frauen, zum Beispiel, zeigen diese unfallgeneigte Konfiguration ungleich seltener als Männer, auch fahrleistungsbereinigt. Welche Extra-Motive des Fahrers neben Transport führen dazu, dass er sich in unfallgeneigten Konfigurationen bewegt? Die Forschungsliteratur der letzten dreißig Jahre kristallisierte einen Kern maßgeblicher persönlichkeits- und verhaltensspezifischer Faktoren heraus. Erheblich normabweichende Merkmalsausprägungen in diesen Bereichen korrelieren sowohl mit Fahr- oder Verkehrsauffälligkeiten bzw. Verstößen und teilweise auch mit dem Unfallgeschehen selbst.



Bild DVR

Persönlichkeitsmessung war seit den 70er Jahren in der Fahreignungsprüfung in Deutschland durch einschlägige Rechtsprechung faktisch obsolet. In der Unfallursachenforschung auf diesem Gebiet verlor das Land den Anschluss an den internationalen Expertenstand. Erst seit einiger Zeit gibt es in Deutschland eine Renaissance verkehrsspezifischer Persönlichkeitsforschung und -messung. Zentrale persönlichkeitsbezogene Merkmale, die gemäß Forschung in unterschiedlicher Weise mit Verkehrsauffälligkeit gerade auch junger Fahrer in Zusammenhang stehen, sind [51]:

<i>Aggressivität (reaktiv, spontan)</i>	<i>Machterleben, Macht-, Dominanzstreben</i>
<i>Dissozialität</i>	<i>Narzissmus</i>
<i>Extraversion</i>	<i>Neurotizismus (emotionale Stabilität)</i>
<i>Fatalismus</i>	<i>Normtreue</i>
<i>Feindseligkeit (Hostility)</i>	<i>Punishment sensitivity</i>
<i>Feldabhängigkeit</i>	<i>Risikoakzeptanz</i>
<i>Frustrationstoleranz</i>	<i>Sensation Seeking</i>
<i>Gewaltbereitschaft</i>	<i>Thrill Seeking</i>
<i>Gewissenhaftigkeit</i>	<i>Selbstreflexion</i>
<i>Impulsivität</i>	<i>Sorgfältigkeit (vgl. Gewissenhaftigkeit)</i>
<i>Konkurrenzdenken und -erleben</i>	<i>Stressresistenz</i>
<i>Kritikfähigkeit</i>	<i>Verantwortungsbewusstsein</i>
<i>Macho personality</i>	<i>Zuverlässigkeit (z.B. finanzielle)</i>

Zum Beispiel: Sensation Seeking und Risikowahl

Obiges Bild. Warum entscheidet sich ein junger Fahrer entgegen eindeutiger Verkehrslage für den Überholvorgang? Mangelnde Fahrerfahrung wird in denjenigen Fällen, die sogar juristisch unstrittig sind, ausscheiden. Nach StVO und herrschender Rechtsprechung ist das Überholen „bei unklarer Verkehrslage“ unzulässig. Eine angemessene Sichtweite und Vermeidung der Beeinträchtigung Dritter sind zwingend. Ein Streit darum, ob mangelnde Fahrerfahrung trotz defensiver Haltung zur Fehleinschätzung des Überholfensters führen kann, ist fadenscheinig. *Im Zweifelsfall nie*, so lernt es jeder in der Fahrschule, so sagt es die StVO und so mahnt der DVR.

Befragungen wie die des ADAC brachten zu Tage, dass die Fahrer sich der Gefährlichkeit ihrer Überholvorgänge durchaus bewusst sind und dass vor allem auch fahrsportliche Ambition und Impulsivität eine Rolle spielen [74]. Fahrer, die trotz unklarer Lage überholen, wissen, dass sie ihr potentiell gegenüber zum Abbremsen nötigen. Der ADAC nennt physikalisch begründete Sichtweiten. Über 360 Meter im Überholen eines langsam fahrenden Traktors auf der Landstraße, über 600 Meter in dem eines Lkws [74].

In der deutschen Fehlerstatistik treten junge Pkw-Fahrer außerorts durch mehr Fehlverhaltensweisen pro 1.000 Beteiligte (bei Unfällen mit Personenschaden) beim Überholen in Erscheinung als ältere, vor allem als alle über 35-Jährigen. Und wieder ist die Gruppe der 21-24-Jährigen am auffälligsten betroffen [56].

Die vom ADAC benannten Motorsportlichkeit und Impulsivität sind zwei Merkmale auffälliger Fahrer, die die internationale Forschung absichert (vgl. auch Freizeitstile). Ein weiteres Erklärungsmoment für risikoreiches Handeln ist das zielgerichtete (mit hin vorsätzliche) Herbeiführen einer körperlichen und emotionalen Grenzerfahrung (im Sinne eines psycho-physiologischen Erregungsniveaus). Das Konzept des sog. Sensation Seeking (maßgeblich von Zuckerman [75] formuliert) hat Gültigkeit auch abseits des Verhaltens der Autofahrer. Doch hier ist die Zahl der empirischen Studien beeindruckend. Sensation-Seeker sind eher in Verstöße und Unfälle verwickelt. Sensation-Seeker sind eher jung und männlich. Zu Recht die Frage wiederum, warum. Sensation-Seeking-Skalen werden heute in der Mensch-Maschinesforschung routinemäßig eingesetzt.

Der Theorie gemäß ist dem Individuum ein für ihn optimales psychophysiologisches Erregungsniveau zu Eigen. Es wird bestrebt sein, sein Umfeld an dieses anzupassen. In der Tat sind sog. Sensation Seeker anfälliger für Müdigkeit am Steuer unter unterfordernder Monotonie. Auf der anderen Seite ist dieses subjektiv optimale Niveau nicht automatisch auch zur optimalen Bewältigung anspruchsvoller Aufgabenlösungen geeignet. Die klinische Verkehrspsychologie steuert einen interessanten Querverweis zu dieser Diskussion bei, die nachweislich hohe Unfallbelastung bei ADHS bzw. Hyperaktivität.

Ein weiterer Querverweis kann nicht erspart bleiben. Die Automobilwerbung. Sicherheitsabträgliche Fahrzeugkommunikation ist mit Pfafferott [76] in der Betonung z.B. der Motorleistung, Sportlichkeit und Schnelligkeit gegeben. Die (nicht bindenden) Richtlinien der europäischen Verkehrsministerkonferenz zu Autowerbung besagen, dass diese keine Bedürfnisse wecken darf, die mit Sicherheit unvereinbar sind. Hierzu gehört auch das Hervorheben hoher Beschleunigungsleistung [76]. Tatsächlich findet sich diese in der Werbung, wenn es um „schnelles Überholen“ geht. Nur leider zeigt die Unfallstatistik, dass hohe Fahrzeugleistung nicht vor Überholunfällen feiert, sondern zu nicht angebrachtem Überholen verleitet. Aber was sagen die jungen Fahrer in Deutschland, Österreich und der Schweiz auf die Frage *Haben Sie sich schon zu riskanten Fahrmanövern hinreißen lassen (z.B. Ampelstartrennen, Beschleunigungsduelle, Rennfahrten auf Bundesstraßen)?* Ein Drittel schließt es nicht aus:

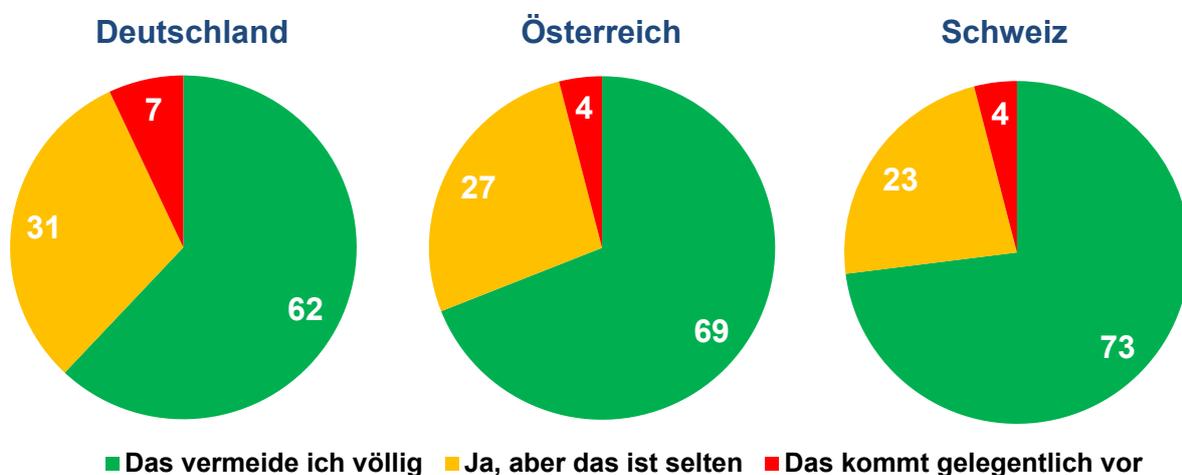


Bild 84: Antwort in Prozent 18-24-jähriger Autofahrer auf die Frage: „Haben Sie sich schon zu riskanten Fahrmanövern hinreißen lassen?“ (Grafik AZT, Daten AZT/GfK)

Noch einmal Pfafferott. Er zitiert Schneider und Spoerer: „Leitbilder [...], die einen individuellen, z.B. sportlichen Fahrstil propagieren, stehen den Leitbildern des sicheren Verkehrs entgegen. Durch solche Leitbilder werden Verkehrsteilnehmer [...] über die Grenzen der im Fahrer begründeten Leistungsmöglichkeiten gelockt, anstatt daß Entlastungen unangemessener Wünsche angeboten werden. [76]. Leitbilder – das sind auch Bezugspersonen – müssen Entlastung von unangemessenen Wünschen anbieten. Was sagt die Forschung der amerikanischen Kfz-Versicherer? Die Verkehrsdeliktlage von Eltern weist Übereinstimmungen mit der ihrer Kinder auf: „Like father, like son. Daughters also follow parents' example“ [77]. Diese Studie kann nicht auf die Fülle der Literatur eingehen. Doch die verkehrspädagogische und -psychologische Forschung mahnt seit Generationen vergeblich an, dass die Sicherheitsbotschaften der Verkehrssicherheitsarbeit auf nahezu allen Ebenen der Verkehrssozialisation (nicht der Verkehrserziehung!) junger Menschen konterkariert werden. Autofahren ist Wettbewerb mit anderen. Hiervon ist kein Mensch frei. Diese Tatsache findet immer noch zu wenig Berücksichtigung in der Verkehrssicherheit.

Konkurrenzverhalten als Prädiktor für riskantes Fahren

Competitiveness als Merkmal des Autofahrens ist in der Sicherheitsforschung wiederholt beschrieben worden. Es reicht in seiner Ausprägung von der aktiv gesuchten bzw. herbeigeführten Rennsituation über spontanes sich Messen bis hin zu einer unterschwelligeren Wettbewerblichkeit, die einzelnen Fahrmanövern als Motiv zu Grunde liegen können, beispielsweise einzelnen Beschleunigungssequenzen, die den Spurwechsel anderer Fahrer verhindern sollen. 1988 schrieben Wilson & Jonah [78], dass *competitive speed* nebst Drogendelikten am besten zwischen unfallbelasteten und unbelasteten Fahrern diskriminiert. Schnellfahren im Straßenraum geschieht öffentlich und ist immer mehr als Geschwindigkeitsrausch, es vermittelt Machtgefühl.



Delikthistorie sagt unfallgeneigtes Verhalten junger Fahrer vorher

Die Bedeutung der Unfall- und Delikthistorie von Fahrern für deren Bewährungsprognose ist bekannt, wenngleich für die Breite der methodenkritischen Detaildiskussionen hier nicht der Raum sein kann. Bereits in den 20er Jahren hat Marbe [89] im Kraftversicherungswesen dazu Untersuchungen angestellt. Seine Arbeiten zur Prognose des Kraft-Schadeneignisses durch die Schadenvorgeschichte und die Bedeutung der *Schadenfreiheit* des Fahrers anhand großer Versichertenstichproben der Kraftsparte begründete die moderne Verkehrspsychologie maßgeblich mit.

Die Untersuchungen des deutschen Kraftfahrt-Bundesamts bestätigen die besondere prognostische Relevanz von besonders denjenigen Einträgen ins Verkehrszentralregister (jetzt Fahrerlaubnisregister), die mit einem Unfalleintrag verbunden sind. Allerdings soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Forscher des KBA ebenfalls fanden, dass bereits die Zahl der Einträge ins VZR (jetzt FAER) einen Unfall nochmals besser vorhersagen als ein aktenkundiger Unfall [90]. Aktenkundige Verkehrsverstöße (ergo Verkehrsdelinquenz, besonders die mit Alkoholmissbrauch verknüpfte) trennen sichere von unsicheren Fahrern.

10-mal so viele Fahrerlaubnisentzüge bei jungen Männern als bei Frauen

Aber die wichtigste Botschaft der Autoren: Alter und Geschlecht sind die wesentlichen Faktoren für hohes Risiko. Jung und männlich fährt gefährlich. Die Gruppe der 18-25-jährigen Männer hat das höchste relative Verkehrsrisiko anhand der Kraftfahrt-Bundesamt-Daten. Das Risiko eines bis 25-jährigen Mannes ist schon bei einem VZR-Eintrag doppelt so hoch wie das eines 26-30-Jährigen. Aber auch junge Frauen sind unfallgefährdeter und haben mehr Verstöße als ältere. Männer im Alter von 18-24 Jahren sind im Jahr 2013 im deutschen VZR mit 650.000 und Frauen mit 231.000 Auffälligkeiten eingetragen (Bestand); durch die unterschiedliche Fahrleistung ist dieser Unterschied allein nicht zu erklären.

Nämliches gilt für die ungleiche Zahl der Lenkerberechtigungs-Entzüge in Deutschland (22.157 zu 2.768 im Jahr 2013). Fast ein Viertel (23,3 %) der Entzüge in 2013 betraf 18-24-Jährige. Mit insgesamt 9,7 % aller eingetragenen Personen sind junge Fahrer andererseits nur mäßig stärker im Flensburg-Register aktenkundig als es ihrem Pkw-Fahrerlaubnisanteil entspricht.

Allianz: Ein Drittel der jungen Fahrer mit Verkehrsdelikten aktenkundig

Zur neuen Allianz Sicherheitsstudie: Die Befragung durch AZT/GfK ergab: Nicht weniger als ein Drittel der jungen Fahrer in Deutschland hat oder hatte bereits aktenkundige Verkehrsvergehen. Die jungen Schweizer berichteten zu 8 Prozent, schon Strafen mit Führerscheinentzug zu haben, die Deutschen zu 2 Prozent⁷.

⁷ Da die jungen Menschen in der Allianz Zentrum für Technik/GfK- Erhebung nach Delikten oder Entzügen in ihrer Gesamtkarriere als Fahrer gefragt wurden, sind die Zahlen nicht mit den Bestandszahlen des KBA vergleichbar.



Fazit – Keine Entwarnung im Unfallgeschehen junger Fahrer

Junge Fahrer werden zu Unrecht an den Pranger gestellt, um vorweg an die Darstellung des Fahrneulings im begleiteten Fahren zu erinnern. Sie fahren, wie sie es von ihren Vorbildern, aus den veröffentlichten Leitbildern der Medien und aus dem gesellschaftlichen Klima gelernt haben – nur mit weniger Übung und weniger ausgeformten emotionalen Sublimierungstechniken. Oder in Abwandlung eines bekannten Lehrsatzes: Jede Gesellschaft bekommt das Verkehrsklima, das sie verdient hat.

Aber junge Fahrer bleiben – bei aller positiven Verkehrsunfallentwicklung in der EU – nach Risikomaßen die gefährdetste und die gefährdendste Gruppe aller Autolenker. In Deutschland ebenso wie in Österreich und der Schweiz. 19 Prozent aller in Unfälle mit Personenschaden verwickelte Autofahrer in Deutschland sind 18-24 Jahre. Ihr Führerschein-, Bevölkerungs- und Fahrleistungsanteil beträgt weniger als die Hälfte.

Nun wird nicht nur der Experte einwenden, dass die Diskussion um die Verbesserung des jungen Lenkers eine ewig alte ist. Ein Blick in die Verkehrssicherheitsprogramme der letzten dreißig Jahre ist eindeutig: Anfängerrisiko – Jugendlichkeitsrisiko – Jugendlichkeitsrisiko – Anfängerrisiko. Aber eines hat sich geändert. Die Verantwortlichen der 70er und 80er Jahre haben die Relevanz der 3E der Sicherheitsmaßnahmen sehr großzügig ausgelegt. Der Politik galt viel das unverbindliche *Education*, die freiwillige Aufklärung, galt einiges das *Engineering*, Gurt oder Pkw-Stabilität und galt wenig das *Enforcement*. Der polizeilichen Sicherheitsarbeit bedeutete es dagegen stets Verbundstrategie, das eine funktioniert nicht wirklich ohne das andere, um Hilse [84] sinngemäß zu zitieren.

Eine ganze Reihe Enforcement-Maßnahmen bei Neulenkern seit Anfang der 90er Jahre hat den Rückwärtstrend im Unfallgeschehen maßgeblich mit bewirkt. Über die Varianzanteile der jeweiligen Maßnahme muss hier nicht gerechnet werden. Der Erfolg sinkender Unfallrate bei jungen Menschen ist eindrucksvoll. Aber das bedeutet nicht, das Ziel wäre erreicht. Es bedeutet, Politik und Experten nehmen die Gleichwertigkeit der drei E heute ernster als noch vor dreißig Jahren. Nicht jede Maßnahme muss zu spät kommen wie die deutschen Promilleregungen.

Aber wirkliche Entwarnung kann es auch hier nicht geben. Das zentrale Problem der Auto fahrenden Jugend von heute ist ihre völlige Vereinnahmung durch moderne Kommunikationsmittel. Aber die politischen Signale zu neuen Kommunikationsmöglichkeiten im Kraftfahrzeug sehen gegenwärtig nicht danach aus, als wolle Politik alle drei E schärfen. Eher schon findet sich eine Rückbesinnung auf unverbindliche Ansprache. Und eine weitere Schieflage irritiert. Anfängerrisiko *und* Jugendlichkeitsrisiko sind die Probleme. Nicht ein ganz klein wenig Jugend und sehr viel Anfänger. Die Mehrheit der Experten in Deutschland protegirt einseitig das Anfängerproblem, mit freiwilligen oder verpflichtenden Maßnahmen. Anglo-amerikanische Forschung sieht das eher sogar umgekehrt: Junge Fahrer sind sorglos, nicht ahnungslos. Das sehr alte Problem junger Lenker bleibt uns also noch eine Weile erhalten.

AZT: Technische Verkehrssicherheitslösungen sind auch für junge Fahrer

Pkw-Sicherheit nach Euro NCAP

Die allgemeine Fahrzeugsicherheit spielt nicht nur bei Gebrauchtwagen, sondern auch bei Neuwagen eine wichtige Rolle. Pkw mit einer 5-Sterne-Bewertung nach Euro NCAP sind u.a. aufgrund der sehr guten passiven Sicherheit bei einem Aufprall von Vorteil. Vor allem bei Klein- und Kompaktwagen ist dieser Aspekt von großer Bedeutung für die Minderung möglicher Unfallfolgen. www.euroncap.com hilft bei der Suche nach weiteren Informationen.



Bild AZT

Fahrzeugstabilisierung

Die elektronische Stabilitätskontrolle (ESP) von Pkw ist trotz Pflichtverbauung in Neuwagen gemäß EU Vorgabe längst nicht in allen von jungen Fahrern genutzten kleinen Gebrauchtwagen angekommen. Die aktuelle Ausstattungsquote bei Gebrauchtfahrzeugen liegt bei 65 Prozent. Dass junge Fahrer ein Unfallbild aufweisen, das durch ESP adressierbar ist (Häufung von Fahr- und Alleinunfällen), wurde schon erwähnt.

Doch auch Antiblockiersysteme (ABS) weisen erst 91 Prozent der gebrauchten Pkw auf. Bei Motorradfahrern ist ABS nicht populär und selten im Einsatz. Aber ein Fünftel der schuldlos schwer verunglückten Motorradfahrer und ein Drittel der schuldhaft schwer verunglückten Motorradfahrer sind 18-24 Jahre, so die Datenanalyse des Allianz Zentrum für Technik [80].

Unterstützung der Fahrmanöver (Längs- und Querführung)

Grundsätzlich kann jedes Fahrerassistenzsystem auch die Fahrfehler der jungen Pkw-Fahrer kompensieren. Aufgrund der Fehlerhäufigkeit sollten aber besonders Abstands- und Geschwindigkeitskontrolle stehen.

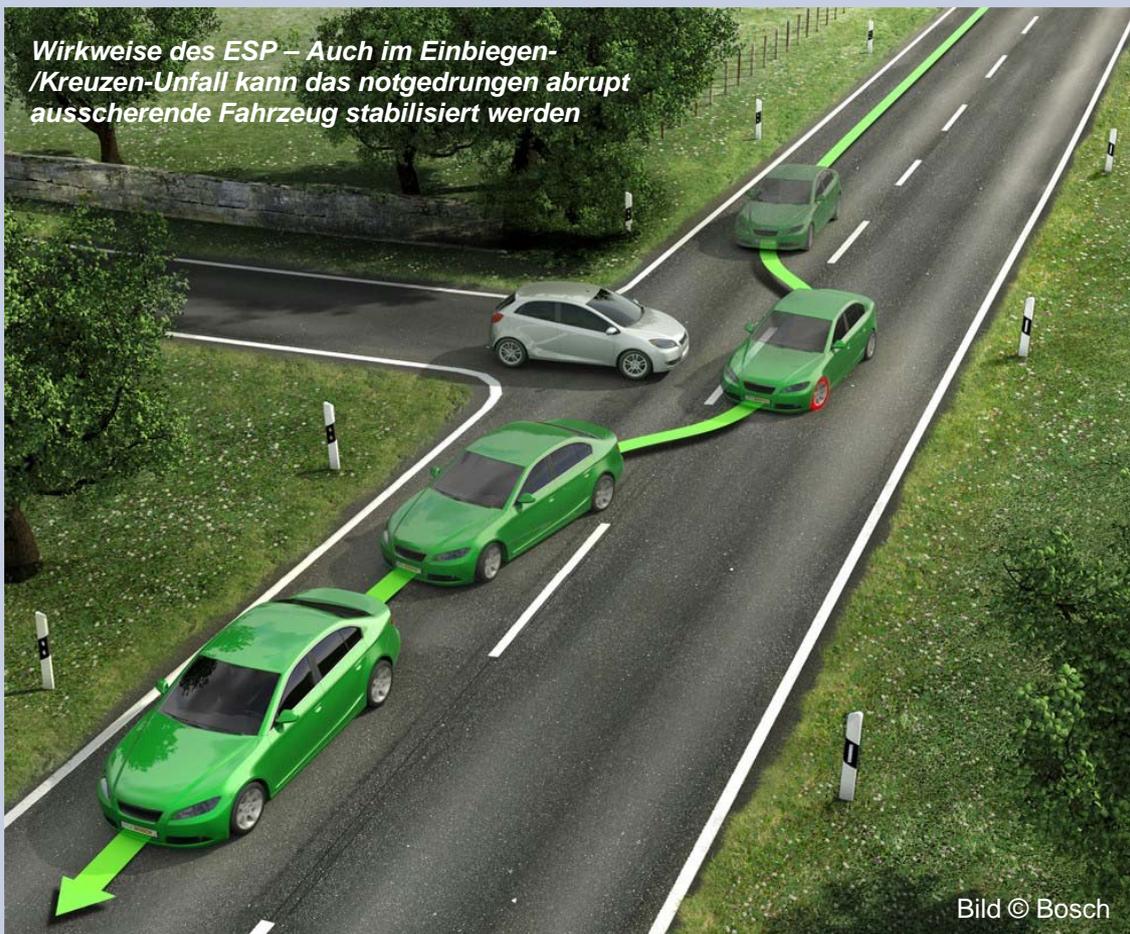


Bild zit. nach
Allianz



Ob Warnfunktionen genügen, mag aus Sicht der pädagogischen Erkenntnisse offen bleiben. Der System-Eingriff bis hin zur automatischen Notbremsung ist in der Lage, einer Kollision aus Unachtsamkeit die Schwere zu nehmen oder sie ganz zu verhindern. Die Systeme, die junge Fahrer unterstützen, sollten auch für den Einsatz bei Nachtfahrten weiterentwickelt werden. Ein dritter Aspekt liegt in der Unterstützung fahrerseitiger Wahrnehmungsdefizite, z.B. in der Tote-Winkel-Warnung.

Unterstützung der Navigation

Diese Ebene der Fahrerhilfen birgt gleichfalls für alle Altersgruppen ihre Vorteile und einige wenige Gefahren, etwa die Bedienung während statt vor der Fahrt. Aber Schwerstunfälle geschehen eher nicht wegen Ortsunkundigkeit.

Sicherheits-Informationssysteme

Informationssysteme, die über reine fahrsicherheitsrelevante Inhalte hinausgehen, sollten in Anbetracht der hohen Empfänglichkeit junger Fahrer für Ablenkung bei gleichzeitiger Unerfahrenheit nicht zum Einsatz gelangen. Moderne Bordcomputer bieten längst eine Fülle interessanter fahrzeugeigener, fahrzeugfremder oder routenbezogener Daten, die ein selbstkritischer junger Lenker zu Beginn seiner Fahrpraxis so wenig wie möglich aufrufen sollte. Selbstgeneriert sollte dem Lenkneuling so wenig wie möglich angeboten werden, etwa Stau- oder Gefahrenmeldungen.

Sogenannte Infotainment-Inhalte sollten aber auch für jeden älteren Nutzer sehr kritisch gesehen werden. Der Ablenkungsfaktor ist hier extrem, vor allem, wenn die Inhalte mit Blickabwendung verbunden sind. Leider ermöglichen moderne mobile Kommunikationsgeräte heute selbst Fernsehen. Hier bleibt nur, an die Vernunft zu appellieren. Radiohören genügt, um Monotonie zu vermeiden.

Technische Kontrolle des jungen Fahrers

Den Fahrer kontrollierende Systeme des Pkw können einzelne Verhaltensweisen bis hin zum Einsatz des Fahrzeugs selbst angreifen. Sperrsysteme verhindern das unbefugte Fahren, z.B. unter Alkoholeinfluss (Alcolock). Theoretisch adressiert ein Alcolock-System die Alkoholunfälle junger Menschen, praktisch wird der Einsatz aber kaum umzusetzen sein, von der Diskussion um rechtlich angeordnete Fälle (Trunkenheitstäter) abgesehen. Anders jedoch der intelligente Schlüssel: Auf freiwilliger Basis bietet heutige Technik die Möglichkeit, das Fahrzeug fahrerbezogen zu konfigurieren, z.B. die Höchstgeschwindigkeit zu drosseln. Sinnvoll schließlich sind automatisierte Funktionsunterdrückungen. Die Unterdrückung des Radiosenders bei Rangiervorgängen ist leicht. Die des Handys und des E-Mailverkehrs im Zustand der Fahrt schon weniger. Die modernen mobilen Kommunikationsgeräte sind aus dem Wagen kaum mehr wegzudenken, ihr Einsatz beim Fahren nur schwer zu kontrollieren. Der Forschung ist hier dringend geraten, praktikable Lösungen anzubieten.

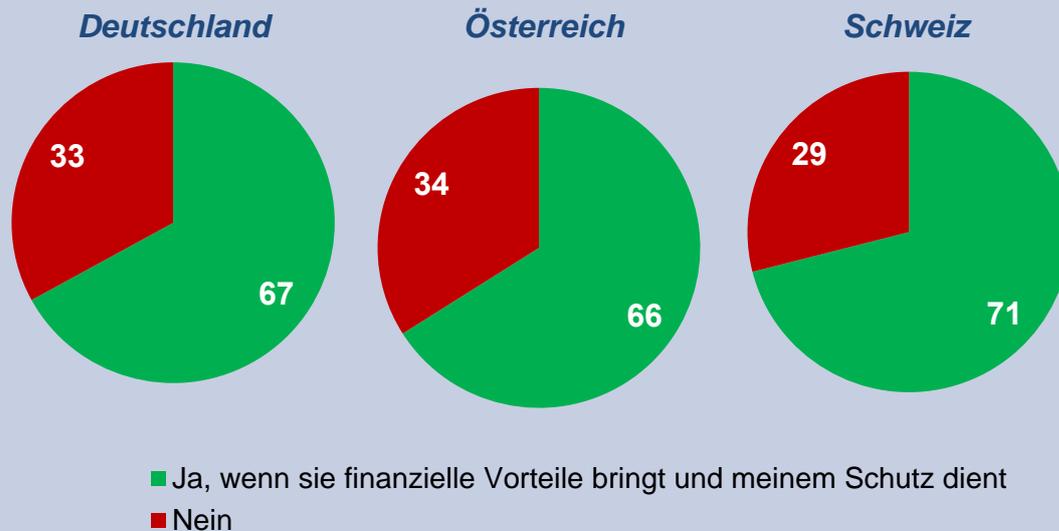
Unfalldaten- und Ereignisdatenspeicher (UDS, EDR) werden seit langem eine förderliche Wirkung auf das Fahren junger Lenker zugesprochen. Das Wissen um Fremdkontrolle über den Fahrstil (starke Beschleunigung, Geschwindigkeitsspitzen) soll die Normtreue in der Regelbefolgung erhöhen. Ob es das tut? Hier dürfte man sich mehr Forschungsergebnisse wünschen, die nicht industriegetrieben sind. Mit der Bundesanstalt für Straßenwesen haben Datenspeicher zur Kontrolle von jungen Menschen keine reduzierende Wirkung auf Unfälle oder KBA-Verstöße [81]. Von 1998-2002 wurden 713 junge Fahrer je 18 Monate begleitet, zum Einsatz gelangte der Kienzle UDS 2165. Projektergebnisse von Versicherern zeigen aber immerhin, dass der freiwillige Einsatz in Verbindung mit einem kostensenkenden Versicherungsprodukt („Pay-Per-Use“ etc.) von einer Teilgruppe junger Menschen angenommen wird, die zum Teil auch eine geringere Unfallbelastung ausweisen. Hier ist sicher ein Stichprobenselektionseffekt in Rechnung zu stellen. Denn vorwiegend sicherheitsbewusstere junge Fahranfänger und deren Eltern wählen diese Kontrolle, und Hochrisikogruppen sind so nicht erreichbar. Mit Stern & Schlag [82] liegt die Datenspeicher-Akzeptanz mit 3,0 von 1-6 nur im Mittelfeld (Nullpromille wird mit 1,8 befürwortet). Aber solange Fahrdatenspeicher nicht obligatorisch sind, kann das freiwillige Angebot immerhin pädagogische Aufklärungsarbeit leisten.

Pädagogische Einflussnahme durch Fahrdaten-Feedback

Auch oder gerade ohne Fremdkontrolle ist der Feedback-Charakter über das eigene Fahren und ggf. dessen Vergleich mit anderen Gruppenwerten nicht zu unterschätzen. Schneider forderte 1991, Kurzzeitdatenschreiber zur Selbstkontrolle in Fahrzeuge von Fahranfängern zur Pflicht zu machen [83a]. Harms (2003) schreibt: „Für ... junge männliche Fahranfänger scheint der alte reine Unfall-UDS ... zu kurz zu greifen. Die Problematik, die der hohen Unfallgefährdung dieser Gruppe ... zugrunde liegt, ist ... vielschichtiger und emotional komplexer als die der Berufskraftfahrer ... [darum] bedarf es für viele junge Fahrer einer pädagogisch orientierten ... Lösung, wie sie ein weiterentwickelter UDS in Form eines feedback-intensiven und am Fahrstil orientierten FDS darstellen könnte“ [83b].

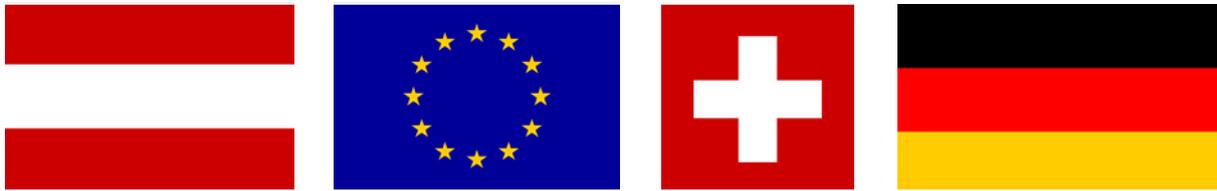
Akzeptanz von Pkw-Datenspeichern bei jungen Menschen im Jahr 2014

Die Repräsentativ-Erhebung des Allianz Zentrum für Technik mit der GfK macht deutlich, dass sich die jungen Menschen heute nicht grundsätzlich ablehnend der Datenspeicherung gegenüber verhalten, ein Drittel lehnt sie ab, zwei Drittel akzeptieren sie bei finanziellem Nutzen (z.B. bei der Kfz-Versicherung) und einem Sicherheitsgewinn. Die Frage „Können Sie sich vorstellen in Ihrem Auto Technik einzusetzen, die Ihre Autofahrten aufzeichnet (Fahrdatenspeicher, Unfalldatenspeicher)“ ging an alle junge Führerscheininhaber und die, die ihn noch erwerben wollen.



Grafik AZT, Daten AZT/GfK

Repräsentativ-Befragung ›DACH 2014‹ Junge Menschen im Pkw-Verkehr



Die im Auftrag der Unternehmenskommunikationen der Allianz Deutschland-AG, der Allianz Gruppe Österreich und der Allianz Suisse durchgeführte Befragung unter den jungen Erwachsenen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren richtete sich gezielt nicht allein an Fahrerlaubnisinhaber. Vielmehr sollten auch Aussagen über das Schnittfeld Mobilität, Pkw und Sicherheit in der Altersgruppe generell gewonnen werden.

Vorgehen

Die Erhebung war als Onlinebefragung mit N=2.200 Teilnehmern angelegt. Die Befragung berücksichtigt Landesregion, Alter und Geschlecht, die Stichproben sind für alle drei Länder repräsentativ (Deutschland N=1.200, Österreich und Schweiz je N=500). Die Erhebung wurde im Frühjahr 2014 als CAWI (Computer Assisted Web Interviews) durch die Gesellschaft für Konsumforschung GfK Österreich durchgeführt. An dieser Stelle danken wir allen Beteiligten und namentlich Frau Dipl.-Demogr. Christina Tönniges und Herrn Mag. Matthias Fischerlehner von der GfK in Wien.

Fragenkatalog

Die Befragung umfasste die Themenblöcke Personendaten, Bezugsgrößen, Einstellungen, Interessen, Motive und Verhalten in Bezug auf Mobilität, Pkw-Mobilität, Verkehrssicherheit und Pkw-Benutzung. Der Fragebogen ist Anhang 8 zu entnehmen.

Personenbezogene Daten

wie Alter, Geschlecht, Wohnortgröße, Einkommensklasse, Berufsstatus (berufstätig, arbeitslos, in Ausbildung u.a.), Schulbildung

Referenz- und Bezugsgrößen

wie Fahrerlaubnisbesitz, -alter, Pkw-Besitz, -alter, -ausstattung, Versicherungsnehmer, Pkw-Fahrleistung, Veränderungen im Modal-Split, Pkw-Kilowattklassen

Einstellungen und Motive zu Mobilität und Pkw

wie Gründe für Pkw-Besitz und Pkw-Benutzung oder -Nichtnutzung, emotionale Haltung zu Auto und Autofahren, Zustimmung zu E-Mobility und Car-Sharing, Zukunftssicht auf den eigenen Modal-Split, Pkw-Käuferwünsche

Einstellungen zur Verkehrssicherheit, Verhalten im Straßenverkehr

wie Einschätzung von Unfallrisikofaktoren, eigener Pkw-Fahrstil, gefährliche Fahrmanöver, Unfallbelastung und aktenkundige Verkehrsverstöße

Die Stichprobe

Bild 85 gibt die Verteilung der Stichproben nach Geschlecht, Bild 86 nach dem Berufs- bzw. Tätigkeitsstatus wieder.

	Männlich	Weiblich
Deutschland	588	612
Österreich	247	253
Schweiz	245	255

Bild 85: AZT/GfK-Stichprobe
nach Geschlecht

	Deutschland	Österreich	Schweiz
Voll berufstätig	274	133	158
Teilweise berufstätig	48	17	58
Arbeitslos	38	11	18
Elternzeit bzw. Karenz	28	6	9
Schüler	111	73	13
Student	526	220	196
Berufsausbildung, Lehre, Dienst	162	36	40
Anderes	14	4	9

Bild 86: AZT/GfK-Stichprobe
nach Berufstätigkeit

Ergebnisteil

Die zentralen Themen der Befragung wurden im Verlauf dieser Veröffentlichung bereits kapitelbezogen erörtert. Im Anhang 9 sind die wichtigsten Kernergebnisse ausgewählt noch einmal im Zusammenhang dargestellt. Weitere einzelne Ergebnisse zu nicht aufgeführte Antworten gemäß Fragenkatalog (Anhang 8) können im Einzelfall auf Anfrage gern zur Verfügung gestellt werden.

Jung und urban – Fazit

Automobil und gefährdet

Der Straßenverkehrsunfall ist eine der Haupttodesursachen für junge Menschen, unbeschadet ihrer wirtschaftlichen, biografischen oder kulturellen Verhältnisse oder geografischen Verteilung. Und trotz weit reichender Erfolge der Sicherheitsmaßnahmen der letzten Jahrzehnte bleiben die Gruppen der Fahranfänger und der 18-24-jährigen Kraftfahrzeuglenker die Hauptadressaten für Ziele von Verbesserung. Junge Menschen sterben zu über 50 Prozent als Pkw-Lenker, zu drei Viertel als Pkw-Insasse. Junge Pkw-Lenker weisen alters-, fahrleistungs- als auch führerscheinbezogen ein überdurchschnittliches Getötetenrisiko auf. Auch als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden treten sie überproportional in Erscheinung. Die mit Abstand meisten Fehlverhaltensweisen Alkoholbeeinträchtigung als Fahrer, hohe Anteile nächtlicher Verunfallung und Fahrurfälle ohne Einwirken Dritter gehen zu ihren Lasten. Die jugend- und anfängerspezifischen Hintergründe, wie sie die Forschung kennt, etwa die unfallgeneigten Extramotive, die junge Männer mit Autofahren verbinden, haben sich nicht maßgeblich gewandelt. Anlass, die – sehr erfolgreiche – Verkehrssicherheitsarbeit zu überdenken, haben die maßgeblichen Akteure nicht.

Dabei sind junge Menschen nach wie vor sehr automobil. Das Auto ist ihr Hauptverkehrsmittel für den Straßenverkehr, die verfügbaren Mobilitätskenndaten der OECD-Räume rechtfertigen den Schluss nicht, dass ein Präferenzenwandel in der Gruppe der 18-24-Jährigen stattfände. Denn gerade altersspezifische, repräsentative und belastbare Nutzerstatistiken sind sehr dünn gesät. Zudem beginnt die Demoskopie Verschleißerscheinungen aufzuweisen. Die Forscher beklagen Berichtsmüdigkeit. Ereignis- und Verhaltensprognosen für den Straßenverkehr werden mit größeren Schwankungsbreiten und Fehlertoleranzen leben müssen.

Die hier vorgestellte Repräsentativ-Befragung des Allianz Zentrum für Technik mit der Gesellschaft für Konsumforschung GfK Wien weist auf eine Dominanz des selbst gefahrenen eigenen Pkw in der Abwicklung der alltäglichen Mobilität. Sowohl im Blick zurück als auch in die Zukunft beschreiben 18-24-Jährige die höchsten Zuwächse auf dem Verkehrsmittel Auto.

Verschiebungen, kein Wandel: Straßennutzerverhalten strukturell und ökonomisch begründet

Die für 18-24-Jährige verfügbaren Daten weisen aber auf strukturelle Verschiebungen. Zunächst schrumpfen die Kohortengrößen, verstärkt seit 2008/2009. Sowohl für Deutschland, Österreich als auch die Schweiz werden sinkende Jahrgangsklassengrößen in der Bevölkerung für die kommenden Jahrzehnte vorhergesagt. Die Rückgänge wirken sich auf die Zahl der Neuzugänge im Fahrerlaubniserwerb aber auch die Käufergruppen von Pkw aus. Die wachsende Urbanisierung ist ein zweiter, wenngleich erheblich komplexerer Aspekt. Junge Menschen bevorzugen durchaus nicht die größten Räume, in den Millionenstädten Deutschlands leben nur 9,7 Prozent aller

jungen Menschen. Aber sie ziehen in ihrer Berufs- und Tertiärbildungsphase in die regionalen Oberzentren und Ausbildungsstädte. Die biografische Entwicklung junger Menschen folgt insofern dem geografisch-wirtschaftlichen Konzentrationsprozess.

Die mit der spezifischen Lebensphase einhergehenden ökonomischen Besonderheiten junger Menschen mögen dabei zu pragmatischen Erwägungen in der Verteilung der begrenzten Ressourcen führen. Dass aber der Pkw in der Stadt aus Komfortsicht als überflüssig begriffen würde, konnte die hier vorgestellte Befragung nicht zeigen. Selbst der Parkraumaspekt spielt offenbar eine nebensächliche Rolle, wenn es um die Pkw-Nutzung oder Nicht-Nutzung geht. Die überwiegende Mehrheit der jungen Menschen will zu beruflichen und auch zu Freizeit Zwecken über einen Führerschein und auch einen eigenen Pkw verfügen. Wohl aber führen verschärfte ökonomische Faktoren und ein steigendes Bildungs- und Ausbildungsniveau zu Verschiebungen innerhalb der Lebensphasen. Aber wird der Führerschein später gemacht, das eigene Auto später gekauft als früher? Die Antworten auf diesbezügliche Fragen im Verhältnis zu den Eltern mittelten sich in der Befragung des AZT mit der GfK in etwa aus und lassen die Frage mit Ausnahme der Schweiz eher verneinen.

Doch das ist nur die subjektive Grobschätzung der jungen Menschen. Die objektiven Daten, zum Käuferalter etwa oder zum Führerscheinalter, zum Berufseintrittsalter, zur Familiengründung oder anderen Änderungen in der Haushaltsgröße bleiben für die Gruppe der 18-24-Jährigen im langjährigen Verlauf genauer zu analysieren als es auf der gegenwärtigen Datenbasis möglich ist und das gilt auch für die Beurteilung der langfristigen Entwicklung von Pkw-Kilometern und Wegen.

Sehr emotional und kaum umweltbewegt, wenn es um das Auto geht

Die Frage nach dem Stellenwert des Autos ist keine leichte. Zu unterschiedlich sind die Verständnisweisen des Einzelnen und auch der Experten. Deutlich immerhin wird eines: Das Automobil besitzt einen hohen positiven emotionalen Wert, auch wenn der faktische Nutzeraspekt weit pragmatischer ausfällt. Nur die wenigsten jungen Menschen wollen auf das Autofahren grundsätzlich verzichten. Gering auch die ökologischen oder ethischen Begründungen. Ob Umweltaspekte vom Grundsatz her bejaht oder verneint werden, sei dahin gestellt – für die konkrete Mobilitätserwägung spielen sie eine deutlich geringere Rolle als gemeinhin angenommen.

Das Allianz Zentrum für Technik empfiehlt bessere Pkw-Sicherheitsfeatures

Die hohe Bandbreite der bisherigen Vorgehensweisen zur Senkung der Unfallrisiken junger Fahrer sollte nicht aufgegeben werden. Nur ein Zusammenwirken der präventiven und repressiven, der aktiven und passiven, der technischen und nicht-technischen Lösungen kann den Nutzen jeder Einzelmaßnahme garantieren. Eine andere Frage ist die nach nicht ausgeschöpften Potentialen. Hierzu gehört die Frage, ob die Null-Promilleregulierung für Fahranfänger und Fahrer bis 21 Jahre hinreicht, oder ob eine Altersausweitung diskutiert werden sollte, ebenso, wie die Frage, ob die Ansprache gefährdeter Gruppen noch neue Möglichkeiten beinhaltet.

Sehr gute Kampagnen leisten die Berufsgenossenschaften, die Verkehrswachten und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat. Schulische und betriebliche Ansprache ist sehr professionell. Aber das private häusliche Lebensumfeld mag noch Potentiale in der pädagogischen Einflussnahme bergen. Ein noch junger anglo-amerikanischer theoretischer Denkansatz klingt sehr vielversprechend, auch wenn dafür die praktischen Instrumente noch zu prüfen bleiben: Analog zum etablierten betrieblichen Safety climate wird das familiäre Safety climate postuliert; dieses *family safety climate* als Faktor der Sozialisation risikogeneigter Einstellungen und Verhaltensweisen aufzugreifen, erscheint wünschenswert.

Von der technischen Seite dokumentierte das Allianz Zentrum für Technik mit seinen Analysen der Allianz Großschadendaten erneut, dass auch das Thema Fahrzeugalter längst noch nicht obsolet ist. Fahrzeuge, die vor 2000 auf den Markt kamen, Fahrzeuge ohne ABS, ohne ESP sind noch in der Hand junger Lenker. Das AZT empfiehlt daher, die technischen Eckpunkte eines optimalen Pkws für Fahranfänger noch deutlicher als bisher zu kommunizieren:

- Mind. vier Sterne gemäß Euro NCAP und deren Bekanntheitssteigerung
- Baujahr nicht vor 2000
- Mindestgewicht und -abmaße, vor allem Leichtkraftfahrzeuge sind für Fahranfänger nicht geeignet
- Ausstattung mit Antiblockiersystem (ABS) und elektronischer Stabilitätskontrolle („Elektronisches Stabilitäts-Programm, ESP“)
- Gute Rundumsicht aus der Fahrgastzelle, hinreichende Verstellbarkeit der Sitzposition und Lenkanlage (analog der geringeren Körpergrößen bei Senioren sind die höheren Fahrergrößen bei jungen Erwachsenen zu beachten)
- Aufwändige verbaute bzw. in ein Sondermodell inkludierte Informations- und Unterhaltungselektroniksysteme mit aufwändigen Menüsteuerungsfunktionen sowie weitere vielfältige Zusatzfunktionalitäten, die nicht der primären Fahraufgabe dienen, sollten in den ersten Jahren des Praxiserwerbs nach Möglichkeit vermieden werden
- Für Motorisierung und weitere Leistungswerte Niedrigst- als auch Spitzenwerte vermeiden; auch wenn feste Obergrenzen nicht leicht zu definieren sind, sollten PS-Werte von etwa 110 aufwärts kritisch gesehen werden
- Intelligente Fahrerassistenz, die beiträgt Wahrnehmungsfehler auszugleichen (z.B. Toter Winkel, Spurwechsel) und Fahr- sowie Längsverkehrsunfälle anspricht (z.B. Abstandswarnung, Notbremsfunktion) sowie Parkassistenz und Gurtwarner sind wichtig, eine sorgfältige vorherige Einweisung und Einübung durch einen geeigneten Experten ist allerdings dringend geraten
- Technische (tutorielle) Fahrerfeedbacksysteme (sog. Event-Data-Recorder) oder Unfalldatenspeicher können dazu beitragen, Aspekte inadäquater Fahrweise günstig zu beeinflussen (Harmonisierung der Beschleunigung und Verzögerung u.a.). Ein geeignetes System gibt dem Fahrer eine wertende Rückmeldung seiner Manöver
- Alkolock-Systeme können die bei jungen Fahrer hohe Zahl der Trunkenheitsfahrten adressieren, ihr Einsatz bedeutet jedoch eine Form der Repression, die nur in gegenseitiger Abstimmung mit den Pkw-Nutzern erfolgen sollte, solange die Gesetzgeber keine anderslautenden Maßnahmen ergreifen

Literatur

- [1] Organisation for Economic Co-operation and Development (ed.). (2013). ITF Transport Outlook 2013. Funding Transport. OECD International Transport Forum. Paris: OECD.
- [2] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2013). Verkehr. Verkehr im Überblick 2012. Fachserie 8, Reihe 1.2. Wiesbaden: StBA.
- [3] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.). (2012). Gesamtverkehrsplan für Österreich. Wien: BMVIT.
- [4] Bundesamt für Statistik (Hrsg.). (2012). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Neuchâtel: BFS.
- [5] Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.). (2012). Verkehr in Zahlen 2012/2013. Hamburg: DVV Media Group.
- [6] World Health Organization (ed.). (2013). WHO global status report on road safety 2013. Supporting a decade of action. Geneva: WHO.
- [7] World Health Organization (ed.). (2014). News release, on the WHO "Health for the world's adolescents" report on May 14, 2014.
- [8] World Health Organization (ed.). (2014). Adolescents: health risks and solutions. Fact sheet No. 345. Geneva: WHO.
- [9] United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (eds.). (2014). World Population Prospects: The 2012 Revision. New York, NY: The UN Population Division.
- [10] World Health Organization (ed.). (2009). European status report on road safety. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.
- [11] Lozano, R. et al. (2012). Global and regional mortality from 235 causes of death for 20 age groups in 1990 and 2010: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2010. The Lancet, 380, 2095-2128.
- [12] Streit, T., Chlond, B., Vortisch, P., Kagerbauer, M., Weiss, Ch. & Zumkeller, D. (2014). Deutsches Mobilitätspanel (MOP) - Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen. Bericht 2012/2013: Alltagsmobilität und Fahrleistungen. Karlsruhe: KIT
- [13] Europäische Kommission (ed.). (2014). Mobility and Transport. Statistics. Accident Data (ERSO, Internetabruf Juni 2014).
- [14] Europäische Kommission (ed.). (2014). Eurostat. Brussels: EC (Internetabruf Juni 2014).
- [15] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2013). Verkehrsunfälle. Zeitreihen 2012. Wiesbaden: StBA.
- [16] Kubitzki, J. (2013). Sicherheit älterer Verkehrsteilnehmer. Vortrag Wintertagung der Gesellschaft für Medizinische Technische und Traumatobiomechanik e.V., , Konstanz, Dezember 2013.
- [17] infas & DLR (Hrsg.) (2010). Mobilität in Deutschland 2008 Ergebnisbericht. Bonn und Berlin: infas und DLR.
- [18] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.). (2007). Verkehr in Zahlen 2007. Wien: BMVIT.
- [19] Bundesamt für Statistik (Hrsg.). (2014). Personenverkehr. Verkehrsverhalten. Neuchâtel: BFS (Internetabruf Juni 2014).
- [20] Bundesamt für Statistik (Hrsg.). (2007). Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Neuchâtel: BFS.
- [21] Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (Hrsg.). (2013). Sinus-Report 2013. Bern: bfu.
- [22] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.). (2009). Verkehrsprognose Österreich 2025+ Endbericht. Wien: BMVIT.
- [23] Europäische Kommission (ed.). (2014). Mobility and Transport. Statistics. Accident Data (ERSO). Traffic Safety Basic Facts 2012. Young People (Aged 18-24). Brussels: EC.
- [24] ifmo Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.). (2011). Mobilität junger Menschen im Wandel - multimodaler und weiblicher. München: ifmo.
- [25] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2013). Wirtschaftsrechnungen 2012 (Fachserie 15, Reihe 2). Wiesbaden: StBA.
- [25a] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2014). Wirtschaftsrechnungen 2013 (Fachserie 15, Heft 1). Wiesbaden: StBA.
- [26] Ottmann, P. (2010). Abbildung demografischer Prozesse in Verkehrsentscheidungsmodellen mit Hilfe von Längsschnittdaten. Dissertation. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing.
- [27] infas & DLR (Hrsg.) (2003). Mobilität in Deutschland 2002 Tabellenband. Bonn und Berlin: infas und DLR.

- [28] infas & DLR (Hrsg.) (2010). *Mobilität in Deutschland 2008 Tabellenband*. Bonn und Berlin: infas und DLR.
- [29] Kraftfahrt-Bundesamt (Hrsg.). (2010-2012). *Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Haltern, Wirtschaftszweigen*. Flensburg: Kraftfahrt-Bundesamt sowie übermittelte Auszüge des Kraftfahrt-Bundesamts aus älteren Publikationen.
- [30] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.). (2014). *Verkehrsprognose 2030*. Berlin: BMVI.
- [31] Kubitzki, J. (2000). Rezension TLR Reprot Traffic calming in historic core zones. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 2.
- [32] Bratzel, S. & Lehmann, L. (2010). *Jugend und Automobil 2010*. Bergisch-Gladbach: Fachhochschule der Wirtschaft.
- [33] Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.). (2012). *Fußverkehr in Zahlen*. Wien: BMVIT.
- [34] Bundeszentrale für politische Bildung. *Zahlen und Fakten. Verstädterung*. (Websiteabruf 6/2014).
- [35] MacKenzie, S. et al. (2008). Pedestrian injury in South Africa: Focusing intervention efforts on priority pedestrian groups and hazardous places. In A. van Niekerk, S. Suffla & M. Seedat (eds.), *Crime, Violence and Injury Prevention in South Africa*. Tygerberg, SA: Medical Research Council-University of South Africa.
- [36] Auswertung und Bereitstellung der Daten freundlicherweise durch das deutsche Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung.
- [37] Bereitstellung der Daten freundlicherweise durch das deutsche Umweltbundesamt; Daten des Daten- und Rechenmodell TREMOD 5.32 (Transport Emission Modell).
- [38] Bereitstellung der Daten freundlicherweise durch Statistik Austria.
- [39] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2014). *Statistisches Jahrbuch 2013*. Wiesbaden: StBA.
- [40] Europäische Kommission (Hrsg.). (2014). Eurostat Website. (Abruf Juni 2014).
- [41] United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (ed.). (2006). *International Standard Classification of Education ISCED 1997*. Paris: UNESCO.
- [42] Fastenmeier, W. (2014). *Psychologische Aspekte der Mobilität*. Vortrag auf dem GUVU Verkehrsexpertentag 2014, Münster.
- [43] Mienert, M. (2003). Entwicklungsaufgabe Automobilität [Teile 1 bis 4]. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 1, 26 [bis 4, 155].
- [44] Bereitstellung der Daten freundlicherweise durch das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt.
- [45] Bereitstellung der Daten freundlicherweise durch die Bundesanstalt Statistik Österreich.
- [46] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2013). *Verkehrsunfälle. Zeitreihen 2012*. Wiesbaden: StBA.
- [47] Vogel Business Media GmbH & Co. KG (Hrsg.). (2014). *DAT-Report 2014 [=Daten 2013]*. Würzburg: Vogel Business Media GmbH & Co. KG
- [47a] DAT Reporte für die Berichtsjahre 2002, 2007, 2008, 2009, 2013 vgl. [47].
- [48] Hautzinger, H. et al. (2005). *Fahrleistungserhebung - Inländerfahrleistung*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 120. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [49] Organisation for Economic Co-operation and Development (ed.). (2011). *Income poverty rates*. In: *Pensions at a Glance 2011*. Paris: OECD.
- [50] Sivak, M. (1983). Society's aggression level as a predictor of traffic fatality rate. *Journal of Safety Research*, 14, 3, 93-99.
- [51] Kubitzki, J. (2007). The personality of the driver. Psychological indepth implications to human factors in accident causation. Task 5.4b Final Subreport to EU-Project Traffic Accident Causation in Europe TRACE.
- [52] Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.). (2013). *Datenreport 2013. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland*. Bonn: bpb.
- [53] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2005) und (2010). *Wirtschaftsrechnungen 2003 und 2008, Einkommens- und Verbrauchsstichprobe - Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte*, Fachserie 15, Heft 4. Wiesbaden: StBA.
- [54] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2006) und (2012). *Wirtschaftsrechnungen 2003 und 2008, Einkommens- und Verbrauchsstichprobe - Einkommensverteilung in Deutschland*, Fachserie 15, Heft 6. Wiesbaden: StBA.
- [55] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2014). *Wirtschaftsrechnungen 2012, Laufende Wirtschaftsrechnungen - Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte*, Fachserie 15, Reihe 1. Wiesbaden: StBA.
- [56] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2014). *Verkehr – Verkehrsunfälle 2013*. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden: StBA.

- [57] Beratungsstelle für Unfallverhütung (2007). SINUS-Report 2007. Bern: bfu.
- [58] Kalinowska, D., Kloas, J. & Kuhfeld, H. (2007). Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft Mobilität 187. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [59] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2005). Verkehr – Verkehrsunfälle 2004. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden: StBA.
- [60] Deutsches Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2013). Verkehr – Verkehrsunfälle 2012. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden: StBA.
- [61] Bereitstellung der Daten freundlicherweise durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung Schweiz.
- [62] Sonderauswertung des deutschen Statistischen Bundesamts für das Allianz Zentrum für Technik, Daten aus 2008.
- [63] Organisation for Economic Co-operation and Development (ed.). (2006). Young drivers. The road to safety. Paris: OECD.
- [64] Pfundt, K. (2001). Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1,
- [65] Großschadendatenbank des Allianz Zentrum für Technik mit Kfz-Haftpflichtfällen der Allianz Versicherungs-AG und nicht öffentliche Diplomarbeiten Kick, T., Glas, B.
- [66] Bundesamt für Strassen ASTRA (Hrsg.). (2010). MISTRA Managementinformationssystem Strasse und Strassenverkehr Fachapplikation Verkehrsunfälle (VU) Instruktionen zum Unfallaufnahmeprotokoll (UAP) Anhang 1: Unfalltypen. Bern: ASTRA.
- [67] Kubitzki, J. (2011). Ablenkung im Straßenverkehr. Die unterschätzte Gefahr. München: Allianz Versicherungs-AG.
- [68] Knafl, A. (2008). Alkohol und junge Fahrerinnen und Fahrer. Risikofaktoren von Trunkenheitsfahrten 18-24-jähriger AutolenkerInnen. Unveröffentlichte Diplomarbeit, Universität Wien.
- [69] Kubitzki, J. (2012). Ablenkung: Mehr als Telefonieren am Steuer. Polizei Verkehr Technik, 57, 6, 266-270.
- [70] Manssen, G. (2011). Erhöhung der Verkehrssicherheit durch schärfere Vorschriften? Vortrag auf dem DVR Presseseminar Recht und Regelbefolgung, November 2011, Bonn und persönliche Kommunikation November 2011.
- [71] Klebelsberg, D. (1982). Verkehrspsychologie. Berlin: Springer.
- [72] Gibson, J.J., & Crooks, L.E. (1938). A theoretical field-analysis of automobile-driving. The American Journal of Psychology, 51, 453-471.
- [73] Böhne, A. (2014). Fahrerlaubniswesen als Beitrag zur Verkehrssicherheit: Schöpfen wir alle Potentiale aus? Vortrag auf dem GUVU Verkehrsexpertentag 2014, Münster.
- [74] Hecht, C. (2011). Überholen auf Landstraßen. Motive, Nutzen und Risiken von Überholmanövern. München: ADAC.
- [75] Zuckerman, M. (1979). Sensation seeking: Beyond the optimum level of arousal. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- [76] Pfafferoth, I. (2002). Sicherheitskommunikation und Fahrzeugwerbung. Eine Zwischenbilanz. In J. Kubitzki (Hrsg.), Der sichere Fahrer. Ein Mythos? Köln: TÜV-Verlag.
- [77] Insurance Institute for Highway Safety IIHS (ed.). (1999). Like father, like son. Status Report, 36(7), 1-3.
- [78] Wilson, R.J., & Jonah, B.A. (1988). The application of problem behavior theory to the understanding of risky driving. In H. Moskowitz (Ed.), The Social Psychology of Risky Driving. Alcohol, Drugs and Driving (S. 173-190). California, CA: Proceedings of the International Conference on Alcohol, Drugs and Driving, University of California.
- [79] Kubitzki, J. (2005). Zur Problematik von Video-Rennspielen. Ergebnisse einer landesweiten Erhebung bei 13-17-jährigen männlichen Jugendlichen in Bayern. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 3, 135-138.
- [80] Schadendatenbank mit schweren Motorradunfällen des Allianz Zentrum für Technik mit Kfz-Haftpflichtfällen der Allianz Versicherungs-AG und nicht öffentliche Diplomarbeit Schwaben, I.
- [81] Heinzmann, J. & Schade, D. (2003). Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher und Junge Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 148. Bremerhaven: NW Verlag.
- [82] Stern, J. & Schlag, B. (2001). Akzeptanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch 18-24jährige Autofahrer. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1, 22-29.
- [83a] Schneider, W. (1991). Psychologische Innovationen für die Verkehrssicherheit. 16. Kongress für Angewandte Psychologie, BDP, 19.-22. September 1991, Universität Dresden.
- [83b] Harms, D.-A. (2003). Unfalldatenspeicher (UDS) als möglicher Beitrag zur Verkehrssicherheit im Meinungsbild Jugendlicher und Heranwachsender. Dissertation TU Braunschweig.
- [84] Hilse, G. (2002). Perspektiven zur Sicherheit im Straßenverkehr aus Sicht der Polizei. In J. Kubitzki (Hrsg.), Der sichere Fahrer. Ein Mythos? Köln: TÜV-Verlag.

- [85] RolandBerger Strategy Consultants (Hrsg.). (2011). Young Mobility Survey 2011. München: RolandBerger.
- [86] FORD-Werke GmbH (Hrsg.). (2013). Automotive Zeitgeist Studie. Köln: FORD.
- [87] Parker, D. et al. (1992). Intention to commit driving violations: an application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 77, 1, 94-101.
- [88] Forward, S.E. (2010). Intention to speed in a rural area: Reasoned but not reasonable. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13, 4, 223-232.
- [89] Marbe, C. (1926). *Praktische Psychologie der Unfälle und Betriebsschäden*. München: Oldenbourg.
- [90] Heinzmann, H.-J. & Schade, F.-D. (2004). Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Mensch und Sicherheit, Heft M 159*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- [91] Holte, H. (2012). Einflussfaktoren auf das Verkehrsunfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. 8. ADAC/BAST-Symposium, 5. Oktober 2012, Baden-Baden.
- [92] Mienert, M. (2010). Sicherheitskommunikation bei Jugendlichen und (zukünftigen) Fahranfänger/innen. Die LaWida Studie [Längsschnittliche Analysen der Wege in die Automobilität]. Vortrag auf dem ADAC/DVR Symposium Die Fahranfängerbetreuung auf dem Prüfstand, September 2010, Berlin.

Anhänge

Anhang 1

Liste der High Income Staaten (HIC) gemäß Weltbankklassifikation (Gross National Income pro Einwohner in USD) für das Jahr 2010 (vgl. [6])

Andorra	Equatorial	Luxembourg	Saudi Arabia
Australia	Guinea	Malta	Singapore
Austria	Estonia	Netherlands	Slovakia
Bahamas	Finland	New Zealand	Slovenia
Bahrain	France	Norway	Spain
Barbados	Germany	Oman	Sweden
Belgium	Greece	Poland	Switzerland
Brunei	Hungary	Portugal	Trinidad and
Darussalam	Iceland	Qatar	Tobago
Canada	Ireland	Republic of	United Arab
Croatia	Israel	Korea	Emirates
Cyprus	Italy	Saint Kitts and	United Kingdom
Czech Republic	Japan	Nevis	United States of
Denmark	Kuwait	San Marino	America

Anhang 2

Liste der Staaten der WHO Region Europa (vgl. [10])

Albania	France	Montenegro	Spain
Armenia	Georgia	Netherlands	Sweden
Austria	Germany	Norway	Switzerland
Azerbaijan	Greece	Poland	Tajikistan
Belarus	Hungary	Portugal	The former
Belgium	Iceland	Republic of	Yugoslav
Bosnia and	Ireland	Moldova	Republic of
Herzegovina	Israel	Romania	Macedonia
Bulgaria	Italy	Russian	Turkey
Croatia	Kazakhstan	Federation	Turkmenistan
Cyprus	Kyrgyzstan	San Marino	Ukraine
Czech Republic	Latvia	Serbia	United Kingdom
Estonia	Lithuania	Slovakia	Uzbekistan
Finland	Malta	Slovenia	

hiervon High Income Staaten (zum Zeitpunkt des Berichtsjahrs der WHO zur Straßenverkehrssicherheit in Europa, Stand 2007, vgl. [10]):

Austria	Germany	Malta	Spain
Belgium	Greece	Netherlands	Sweden
Cyprus	Hungary	Norway	Switzerland
Czech Republic	Iceland	Portugal	United Kingdom
Estonia	Ireland	San Marino	
Finland	Israel	Slovakia	
France	Italy	Slovenia	

Anhang 3

Liste der EU-20 Staaten der ERSO Auswertung zur Entwicklung der Getötetenzahlen 18-24-Jähriger (vgl. [23])

Belgium	Greece	Hungary	Romania
Czech Republic	Spain	Netherlands	Slovenia
Denmark	France	Austria	Finland
Germany	Italy	Poland	Sweden
Ireland	Luxembourg	Portugal	United Kingdom

Anhang 4

Liste der bevölkerungsstärksten deutschen Städte, nur Stadtgebiet (vgl. [39])

1	Berlin	3 501 872	31	Krefeld	234 396
2	Hamburg	1 798 836	32	Halle (Saale)	233 705
3	München	1 378 176	33	Magdeburg	232 364
4	Köln, Stadt	1 017 155	34	Freiburg i.B.	229 144
5	Frankfurt a.M.	691 518	35	Oberhausen	212 568
6	Stuttgart	613 392	36	Lübeck	210 577
7	Düsseldorf	592 393	37	Erfurt	206 384
8	Dortmund	580 956	38	Rostock	204 260
9	Essen	573 468	39	Mainz	200 957
10	Bremen	548 319	40	Kassel	196 526
11	Leipzig	531 809	41	Hagen	187 447
12	Dresden	529 781	42	Hamm	182 112
13	Hannover	525 875	43	Saarbrücken	176 135
14	Nürnberg	510 602	44	Mülheim a.d.R.	167 156
15	Duisburg	488 005	45	Ludwigshafen	165 560
16	Bochum	373 976	46	Osnabrück	165 021
17	Wuppertal	349 470	47	Herne	164 244
18	Bonn	327 913	48	Oldenburg	162 481
19	Bielefeld	323 395	49	Leverkusen	161 195
20	Mannheim	314 931	50	Solingen	159 699
21	Karlsruhe	297 488	51	Potsdam	158 902
22	Münster	291 754	52	Neuss	152 010
23	Wiesbaden	278 919	53	Heidelberg	149 633
24	Augsburg.	266 647	54	Darmstadt	149 052
25	Aachen	260 454	55	Paderborn	147 688
26	Mönchengladb.	257 208	56	Regensburg	136 577
27	Gelsenkirchen	256 652	57	Würzburg	133 808
28	Braunschweig	250 556	58	Ingolstadt	126 732
29	Chemnitz	243 173	59	Heilbronn	124 257
30	Kiel	242 041	60	Ulm	123 672

Anhang 5

Definition des Straßenverkehrs-Alleinunfalls (gemäß und zit. nach [56])

„Als Alleinunfall gelten Unfälle, an denen nur ein Fahrzeug [auch Fahrräder, d.A.] beteiligt ist. Es können jedoch mehrere Insassen [oder Aufsassen, d.A.] verunglücken.“

Anhang 6

Definition der Straßenverkehrs-Unfalltypen (gemäß und zit. nach [56])

„Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte, d.h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte. Im Gegensatz zur Unfallart geht es also beim Unfalltyp nicht um die Beschreibung der wirklichen Kollision, sondern um die Art der Konfliktauslösung vor diesem eventuellen Zusammenstoß. Die Bestimmung des Unfalltyps spielt eine wichtige Rolle auch in der örtlichen Unfallanalyse, da in den Steckkarten der lokalen Verkehrsbehörden der Unfalltyp durch die Farbe der Nadeln markiert wird.

Unterschieden werden folgende sieben Unfalltypen:

1. Fahrnfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein. Zu den Fahrnfällen gehören aber nicht solche Unfälle, bei denen der Fahrer die Gewalt über das Fahrzeug infolge eines Konfliktes mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, einem Tier oder einem Hindernis auf der Fahrbahn oder infolge plötzlichen körperlichen Unvermögens oder plötzlichen Schadens am Fahrzeug verloren hat. Im Verlauf des Fahrnfall es kann es zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen, so dass man nicht von einem Alleinunfall sprechen kann.

2. Abbiege-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten. Wer einer Straße mit abknickender Vorfahrt folgt, ist kein Abbieger.

3. Einbiegen/Kreuzen-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

4. Überschreiten-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde. Ein Zusammenstoß mit einem Fußgänger, der sich in Längsrichtung auf der Fahrbahn bewegt, gehört zum Unfalltyp 6.

5. Unfall durch ruhenden Verkehr

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte. Unfälle mit Fahrzeugen, die nur verkehrsbedingt warten, zählen nicht dazu.

6. Unfall im Längsverkehr

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

7. Sonstiger Unfall

Hierzu zählen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o. ä.)“ ([56], S. 16).

Anhang 7

Definition Schleuder-/Selbstunfall in der Schweiz (gemäß und zit. nach [66])

„Um einen Schleuder- oder Selbstunfall handelt es sich, wenn das Fahrzeug zuerst ins Schleudern gerät, der Fahrer einer drohenden Kollision ausweicht oder durch Selbstverschulden vom Fahrkurs abkommt. Vor dem Schleudern darf sich keine Kollision mit einem anderen Verkehrsteilnehmer ereignet haben, da sonst andere Unfalltypen massgebend sind“ (S. 7).

Anhang 8

Fragebogen der AZT/GfK Online-Befragung „Junge Menschen im Pkw-Verkehr“

Zu Beginn möchten wir gerne von Ihnen wissen, ob Sie einen Führerschein besitzen?

1. ja, Motorradführerschein für Leichtmotorräder (AM, A1, A2)
2. ja, Motorradführerschein (A)
3. ja, Pkw-Führerschein (B)
4. ja, Führerschein für sonstige Klassen (C, D, E etc.)
5. nein, ich besitze keinen Führerschein

Warum besitzen Sie noch keinen Führerschein für den Pkw?

1. aus Kostengründen (könnte es mir aber leisten)
2. weil ich mir den Führerschein bzw. ein Auto nicht leisten kann
3. weil ich mir kein Auto leisten kann
4. aus Umweltgründen
5. aus gesundheitlichen Gründen (körperliche Einschränkungen etc.)
6. weil es im Moment nicht nötig ist
7. habe noch keine Zeit dafür gehabt
8. aus sonstigen Gründen

Möchten Sie in der Zukunft den Führerschein für den Pkw machen?

1. ja, weil/wenn es beruflich unumgänglich ist
2. ja, weil ich einen Führerschein für die Familie und Freizeit benötige
3. ja, wegen der grundsätzlichen Unabhängigkeit von anderen Fortbewegungsmitteln
4. nein

Haben Sie die Möglichkeit selbstständig ein Auto zu nutzen?

1. ja, ich habe ein eigenes Auto
2. ja, ich nutze das Auto eines Familienmitgliedes
3. ja, ich nutze das Auto meines Partners
4. ja, ich nutze das Auto eines Freundes
5. ja, ich habe einen Firmenwagen
6. nein, ich habe nicht die Möglichkeit mit einem Auto zu fahren

Wann haben Ihre Eltern ihren Führerschein für den Pkw gemacht?

	Vater	Mutter
in jüngerem Alter als ich		
in etwa gleichem Alter		
in höherem Alter als ich		
hat keinen Führerschein		
weiß nicht		

Wann hatten ihre Eltern ihr erstes Auto?

	Vater	Mutter
in jüngerem Alter als ich		
in etwa gleichem Alter		
in höherem Alter als ich		
hat keinen Führerschein		
weiß nicht		

Meinem Vater oder meiner Mutter war bzw. ist das Auto

1. bedeutsamer als mir
2. gleich bedeutsam
3. nicht so bedeutsam wie mir

Sie sind selber Versicherungsnehmer Ihres Autos?

1. ja ich habe das Auto selbst versichert
2. nein, die Versicherung läuft über meine Eltern
3. nein, die Versicherung läuft über meinen Lebenspartner/Lebenspartnerin
4. nein, die Versicherung läuft über ein anderes Familienmitglied

Warum besitzen Sie kein eigenes Auto?

1. aus Kostengründen (könnte es mir aber leisten)
2. ich spare noch auf ein eigenes Auto
3. ich kann mir Führerschein bzw. Auto nicht leisten
4. aus Umweltgründen
5. aus gesundheitlichen Gründen (körperliche Einschränkungen etc.)
6. aus Platzgründen (z.B. Innenstadtwohnung)
7. ich habe keine Parkmöglichkeiten
8. es ist im Moment nicht nötig
9. ich möchte keins und es ist mir nicht wichtig
10. ich bevorzuge alternative Mobilitätsformen (Öffentliche, Car-Sharing etc.)
11. ich nutze einen Firmenwagen
12. sonstige Gründe

Möchten Sie in der Zukunft ein eigenes Auto besitzen?

1. ja, weil/wenn es beruflich unumgänglich ist
2. ja, weil ich es für die Familie und Freizeit benötige

3. ja, wegen der grundsätzlichen Unabhängigkeit von anderen Fortbewegungsmitteln
4. nein
5. weiß nicht

Wie lange fahren Sie schon Auto?

1. bis zu 1 Jahr
2. bis zu 3 Jahre
3. 3 Jahre und länger

Sind Sie ein beruflicher Kfz-Vielfahrer?

Hat sich Ihr Fahr- und Mobilitätsverhalten bei den folgenden Fortbewegungsmitteln in den letzten 12 Monaten geändert?

	benutze ich mehr	gleich geblieben	benutze ich weniger	weiß nicht
Auto				
Rad				
zu Fuß				
öffentliche Verkehrsmittel				

Und was denken Sie, wird sich Ihr Fahr- und Mobilitätsverhalten bei den folgenden Fortbewegungsmitteln zukünftig (über 10 Jahre) ändern?

	häufiger nutzen	gleich viel nutzen	weniger nutzen	gar nicht nutzen	weiß nicht
Auto					
Rad					
zu Fuß					
öffentliche Verkehrsmittel					

Was denken Sie. Wird das Auto in Ihrem Land zukünftig (über 10 Jahre) ganz allgemein

1. weniger benutzt werden
2. mehr benutzt werden
3. gleich viel benutzt werden
4. weiß nicht

Sie sehen nun ein paar Situationen, in denen man ein Auto nutzen kann. Bitte antworten Sie anhand der Skala von 1 bis 4 inwieweit diese Items auf Sie zutreffen. Wenn ich für einen Weg mein Auto nehme, dann weil...

	stimmt gar nicht (1)	stimmt zum Teil (2)	stimmt überwie- gend (3)	stimmt völlig (4)	weiß nicht
es nötig ist (es keine Alternative gibt)					
es bequemer oder schneller ist (z.B. schlechte Verbindung)					
ich Gegenstände befördern will					
ich Personen befördern will					
ich Verwandte, Bekannte betreue oder ihnen helfe					
ich Privatsphäre und Unabhängigkeit haben will					
es mir gesundheitlich nicht gut geht					
ich Lust zum Fahren habe					

Sie sehen nun ein paar Gründe, sein Auto für eine Fahrt nicht zu nutzen. Bitte antworten Sie anhand der Skala von 1-4 inwieweit diese Items auf Sie zutreffen. Wenn ich für einen Weg das Auto nicht nehme, dann weil...

	stimmt gar nicht (1)	stimmt zum Teil (2)	stimmt überwie- gend (3)	stimmt völlig (4)	weiß nicht
es nicht nötig ist (es eine Alternative gibt)					
ich Kosten sparen will (Sprit)					
ich die Umwelt schonen will					
mich entspannen will (Stress meiden, Fahrt genießen)					
ich keine Lust zum Fahren habe					
ich Witterung und Dunkelheit meiden will (z.B. Glatteis)					
ich Alkohol getrunken habe oder trinken will					
ich krank bin oder Medikamente nehme					

Sie sehen nun ein paar gegensätzliche Eigenschaften die zum Auto passen können. Welcher Eigenschaft stimmen Sie zu? Das Auto ist für mich persönlich

Eigenschaft A	1	2	Eigenschaft B
mehr als ein Fortbewegungsmittel			nur ein Fortbewegungsmittel
nicht verzichtbar			verzichtbar
Freiheit			Abhängigkeit
ästhetisch			nicht ästhetisch
Ausdruck meines Lebensstils			kein Ausdruck meines Lebensstils
gut für unseren Wohlstand			schlecht für unseren Wohlstand
eher Freude			eher Ärger

keine größere Umweltsünde als andere Dinge			große Umweltsünde
Ausdruck meines Wohlstands nach wie vor innovativ			kein Ausdruck meines Wohlstands nicht mehr innovativ
aufregend			langweilig
entspannt			stressig
Segen			Fluch

Sie sehen nun ein paar gegensätzliche Eigenschaften die das Autofahren beschreiben können. Welcher Eigenschaft stimmen Sie zu? Autofahren ist/bedeutet für mich persönlich

Eigenschaft A	1	2	Eigenschaft B
angemessen teuer			zu teuer
Freiheit			Abhängigkeit
Zufriedenheit			Unzufriedenheit
angemessen billig			zu billig
Ruhe			Unruhe
defensiv			offensiv
Ausdruck meines Lebensgefühls			kein Ausdruck meines Lebensgefühls
Selbstbewusstsein			Verunsicherung
Freude			Ärgernis
Fahrkönnen zeigen			Nüchterne Fahrtabwicklung
Vorsicht			Risikofreude
keine Angst			Angst
aufregend			langweilig
Entspannung			Stress
sicher			gefährlich

Welche der folgenden Eigenschaften treffen auf Sie zu?

1. ich fahre auch manchmal ohne Anlass aus Vergnügen Auto
2. ich fahre oft mit dem Auto in den Urlaub oder auf Wochenendtouren
3. Auto fahren reduziere ich auf das Notwendigste
4. Autobesitz halte ich nicht mehr für zeitgemäß

Ein Auto ist oder wäre mir künftig wichtiger als

1. regelmäßige und/oder teure Reisen
2. eine gute/teure Wohnung oder ein Haus bzw. Wohneigentum
3. eine gute/teure Einrichtung
4. kostspielige Elektronikgeräte (Kommunikation, Unterhaltung, Spiele)
5. eine frühzeitige Altersvorsorge
6. ein teures Motorrad oder ein teures Fahrrad

Das Autofahren birgt viele Risiken. Was schätzen Sie, welchen Einfluss haben folgende Faktoren auf Unfallgefahren beim Autofahren?

	sehr hoher Einfluss	hoher Einfluss	mittlerer Einfluss	niedriger Einfluss	kein Einfluss	weiß nicht
Müdigkeit						
Alkohol						
Drogen und Medikamente						
fehlende Fahrpraxis						
Selbstüberschätzung						
Alter der Fahrer						
Dunkelheit						
überhöhte Geschwindigkeit						
Ablenkung (Handy etc.)						
Überholmanöver						
Witterung und glatte Fahrbahn						
riskantes Fahrverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer						
unangepasste Geschwindigkeit						
technisches Versagen						
mangelnde Wartung des Autos						
Zufall						
dichter Verkehr/unübersichtliche Verkehrslage						
Regelverstöße und unangepasste Fahrweise allgemein						

Was sind für Sie die fünf größten Unfallgefahren? Bitte wählen Sie fünf Faktoren aus.

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Müdigkeit | 12. riskantes Fahrverhalten der anderen Verkehrsteilnehmer |
| 2. Alkohol | 13. unangepasste Geschwindigkeit |
| 3. Drogen und Medikamente | 14. technisches Versagen |
| 4. fehlende Fahrpraxis | 15. mangelnde Wartung des Autos |
| 5. Selbstüberschätzung | 16. Zufall |
| 6. Alter der Fahrer | 17. dichter Verkehr/unübersichtliche Verkehrslage |
| 7. Dunkelheit | 18. Regelverstöße und unangepasste Fahrweise allgemein |
| 8. überhöhte Geschwindigkeit | |
| 9. Ablenkung (Handy etc.) | |
| 10. Überholmanöver | |
| 11. Witterung und glatte Fahrbahn | |

Vergleichen Sie nun bitte die verschiedenen Fortbewegungsmöglichkeiten und deren Gefahrenpotenzial. Wie gefährlich sind diese Möglichkeiten im Vergleich zum Autofahren.

	gefährlicher	gleich gefährlich	ungefährlicher	weiß nicht
zu Fuß gehen				
Berufsalltag				
Radfahren				
Motorrad fahren				
öffentliche Verkehrsmittel				
Lkw-Fahren				
Fliegen (als Passagier)				
selber Fliegen (als Hobbypilot)				
Bahnfahren				
Mofa- Moped fahren				
Wintersport (Ski, Snowboard)				
Heimwerken/Handwerk				
Reisebus				
Fähre/Schiffsfahrten				
Freizeitsport (Schwimmen, Laufen...)				
Extremsport				
Alltag im Haushalt				

Bitte geben Sie die fünf Bereiche an, in denen Ihrer Meinung nach die meisten Unfälle erfolgen.

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Autofahren | 11. Mofa- Moped fahren |
| 2. Berufsalltag | 12. Wintersport (Ski, Snowboard) |
| 3. zu Fuß gehen | 13. Heimwerken/Handwerk |
| 4. Rad fahren | 14. Reisebus |
| 5. Motorrad fahren | 15. Fähre/Schiffsfahrten |
| 6. öffentliche Verkehrsmittel | 16. Freizeitsport (Schwimmen, Laufen...) |
| 7. Lkw-Fahren | 17. Extremsport |
| 8. Fliegen (als Passagier) | 18. Alltag im Haushalt |
| 9. selber Fliegen (als Hobbypilot) | |
| 10. Bahnfahren | |

Wie viele Unfälle (Personen- oder Sachschäden, aber exklusive Parkschäden) hatten Sie schon mit einem Pkw a) als Fahrer und b) als Beifahrer? Wenn Sie noch keinen Unfall hatten, dann bitte „0“ eintragen.

Denken Sie nun bitte an den schwerwiegendsten Unfall als Fahrer. Entstand dabei

1. Personenschaden
2. Sachschaden
3. beides

War dieser Unfall

1. selbstverschuldet
2. fremdverschuldet

Wie viele Kilometer fahren Sie durchschnittlich pro Jahr als Autofahrer?

1. bis 3 Tsd. km
2. 3-15 Tsd. km
3. über 15 Tsd. km

Haben Sie sich schon zu riskanten Fahrmanövern hinreißen lassen (z.B. Ampelstartrennen, Beschleunigungsduelle, Rennfahrten auf Bundesstraßen etc.)?

1. das vermeide ich völlig
2. ja, aber das ist selten
3. das kommt gelegentlich vor

Haben Sie sich schon bei nicht wirklich sicheren Fahrmanövern ertappt (z.B. zu forsche Kurvenfahrt)

1. das vermeide ich völlig
2. ja, aber das ist selten
3. das kommt gelegentlich vor

Wie schätzen Sie Ihren eigenen Fahrstil ein?

1. eher vorsichtig
2. eher defensiv
3. eher sportlich
4. eher offensiv

Haben Sie z.Zt. oder hatten Sie früher schon aktenkundige Verkehrsvergehen? Damit meinen wir überhöhte Geschwindigkeit, zu geringen Abstand zum Vordermann, etc. aber nicht Falschparken.

1. nein
2. ja, Bußgelder (nicht Parken)
3. ja, auch Strafen mit Führerscheinentzug

Mein jetziges Auto war beim Kauf

1. ein Neuwagen
2. ein Gebrauchtwagen
3. ein Vorführmodell oder eine Tageszulassung

Was haben Sie für Ihr letztes Auto ausgegeben?

1. bis 1 Tsd. (Schweiz bis 3 Tsd. CHF)
2. 2-10 Tsd. (Schweiz 3-10 Tsd. CHF)
3. 10-20 Tsd. (Schweiz 10-30 Tsd. CHF)
4. über 20 Tsd. Euro (Schweiz über 30 Tsd. CHF)
5. geschenkt bekommen

Mein eventuell künftiges Auto sollte

1. ein Neuwagen sein
2. ein Gebrauchtwagen sein
3. ein Vorführmodell oder eine Tageszulassung sein
4. weiß nicht

Was würden Sie für ein künftiges Auto ausgeben?

1. bis 1 Tsd. (Schweiz bis 3 Tsd. CHF)
2. 2-10 Tsd. (Schweiz 3-10 Tsd. CHF)
3. 10-20 Tsd. (Schweiz 10-30 Tsd. CHF)
4. über 20 Tsd. Euro (Schweiz über 30 Tsd. CHF)
5. ich werde voraussichtlich in absehbarer Zukunft keinen Pkw kaufen

Wie alt ist Ihr jetziges Auto?

Mit welcher Motorleistung ist Ihr Auto ausgestattet?

Hat Ihr Auto Tuning-Änderungen?

1. nein
2. ja, optische bzw. an der Karosserie
3. ja, (auch) an der Motorleistung
4. weiß nicht

Wie wichtig sind Ihnen folgende Faktoren/Eigenschaften beim Kauf eines Pkws?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig	weiß nicht
Preis					
Verbrauch (Kraftstoff)					
laufende Kosten (Versicherung etc.)					
Marke, Modell					
allgemeines Image					
Außendesign/Karosserie					
niedriger CO2 Ausstoß					
Interieur/Innendesign					
Antriebsart (Benzin, Diesel, Hybrid)					
Motorleistung und Motordaten					
Sicherheit im Allgemeinen (z.B. Größe, Gewicht)					
Sicherheit im Besonderen (z.B. Assistenzsysteme)					
Sportlichkeit					
Fahr- und Reisekomfort					
Robustheit und praktischer Transportnutzen					
angebotener Kundenservice					

Können Sie sich vorstellen in Ihr Auto Technik einzusetzen, die Ihre Autofahrten aufzeichnet (Fahrdatenspeicher, Unfalldatenspeicher)?

1. ja, wenn sie finanzielle Vorteile (z.B. bei einer Versicherung) bringt und wenn sie meinem Schutz dient
2. nein

Würden Sie Elektroautos nutzen, wenn sie in Leistung und Preis mit herkömmlichen vergleichbar sind?

Würden Sie Elektroautos auch nutzen wenn sie in Leistung und Preis etwas ungünstiger sind?

Können Sie sich vorstellen, Car-Sharing Modelle/Pkw-Flotte nach Bedarf zu nutzen (wenn es Ihnen möglich wäre)?

1. kann ich mir sehr gut vorstellen
2. kann ich mir gar nicht vorstellen
3. kann ich mir nur als Ergänzung zum eigenen Pkw vorstellen, z.B. um in der Innenstadt ein Elektromobil zu nutzen
4. kann ich für mich noch nicht beurteilen/weiß ich zu wenig

Können Sie sich vorstellen, den eigenen oder zukünftig eigenen Pkw in einem anonymen Verleihsystem zur Verfügung zu stellen?

1. gar nicht vorstellen
2. sehr gut vorstellen
3. kann ich für mich noch nicht beurteilen
4. ich weiß darüber zu wenig

Statistische Angaben

Wie alt sind Sie?

Sind Sie...?

1. weiblich
2. männlich

Welche ist Ihre höchste abgeschlossene Schulbildung?

Deutschland

1. kein Abschluss
2. sonstiger Abschluss
3. Hauptschule
4. Realschule
5. Lehre
6. Fachabitur, Abitur
7. Fachhochschule, Universität

Österreich

1. kein Pflichtschulabschluss
2. Pflichtschulabschluss
3. Lehrabschluss (Berufsschule)
4. Berufsbildende mittlere Schule (ohne Berufsschule)
5. AHS
6. BHS
7. BHS - Abiturientenlehrgang/Kolleg
8. Hochschulverwandte LA, Universitätslehrgänge
9. Universität, Fachhochschule

Schweiz

1. kein Abschluss
2. sonstiger Abschluss
3. Lehre
4. Lehre mit Berufsmaturiat
5. Seminar
6. Matura
7. Fachhochschule, Universität

Wie viele Einwohner hat Ihr Wohnort?

Deutschland

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| 1. bis 2.000 Einwohner | 6. bis 200.000 Einwohner |
| 2. bis 5.000 Einwohner | 7. bis 500.000 Einwohner |
| 3. bis 10.000 Einwohner | 8. bis 1 Mio. Einwohner |
| 4. bis 50.000 Einwohner | 9. über 1 Mio. Einwohner |
| 5. bis 100.000 Einwohner | |

Österreich

- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| 1. bis 1.000 Einwohner | 6. bis 20.000 Einwohner |
| 2. bis 2.000 Einwohner | 7. bis 50.000 Einwohner |
| 3. bis 3.000 Einwohner | 8. bis 1 Mio. Einwohner |
| 4. bis 5.000 Einwohner | 9. Mio. Einwohner und mehr
(Wien) |
| 5. bis 10.000 Einwohner | |

Schweiz

- | | |
|-------------------------|--|
| 1. bis 1.000 Einwohner | 5. bis 50.000 Einwohner |
| 2. bis 5.000 Einwohner | 6. bis 100.000 Einwohner |
| 3. bis 10.000 Einwohner | 7. 100.000 und mehr (Zürich,
Genf, Basel, Lausanne, Bern) |
| 4. bis 20.000 Einwohner | |

Welcher Tätigkeit gehen Sie im Moment nach?

- | | |
|--------------------------|---------------|
| 1. voll berufstätig | 3. arbeitslos |
| 2. teilweise berufstätig | 4. Karenz |

- | | | | |
|----|----------------------------|-----|---------|
| 5. | in Berufsausbildung, Lehre | 8. | Schüler |
| 6. | Elternzeit, Karenz | 9. | Student |
| 7. | Präsenzdienst, Zivildienst | 10. | anderes |

Wenn Sie alle Ihre persönlichen Einkommen zusammenzählen, wie viel haben Sie netto zur Verfügung?

Deutschland

- | | | | |
|----|---------------------------------|----|-------------------------------|
| 1. | bis unter € 1.500,- | 4. | € 4.500,- bis unter € 6.000,- |
| 2. | € 1.500,- bis unter € 3.500,-,- | 5. | über € 6.000.- |
| 3. | € 3.500,- bis unter € 4.500,- | 6. | keine Angabe |

Österreich

- | | | | |
|----|-------------------------------|----|-------------------------------|
| 1. | bis unter € 500,- | 5. | € 2.000,- bis unter € 3.000,- |
| 2. | € 500,- bis unter € 900,-,- | 6. | über € 3.000.- |
| 3. | € 900,- bis unter € 1.500,- | 7. | keine Angabe |
| 4. | € 1.500,- bis unter € 2.000,- | | |

Schweiz

- | | | | |
|----|-------------------------------------|----|-----------------------------------|
| 1. | bis unter CHF 1.500,- | 4. | CHF 4.500,- bis unter CHF 6.000,- |
| 2. | CHF 1.500,- bis unter CHF 3.500,-,- | 5. | über CHF 6.000.- |
| 3. | CHF 3.500,- bis unter CHF 4.500,- | 6. | keine Angabe |

Wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt (Sie selbst mit eingerechnet)?

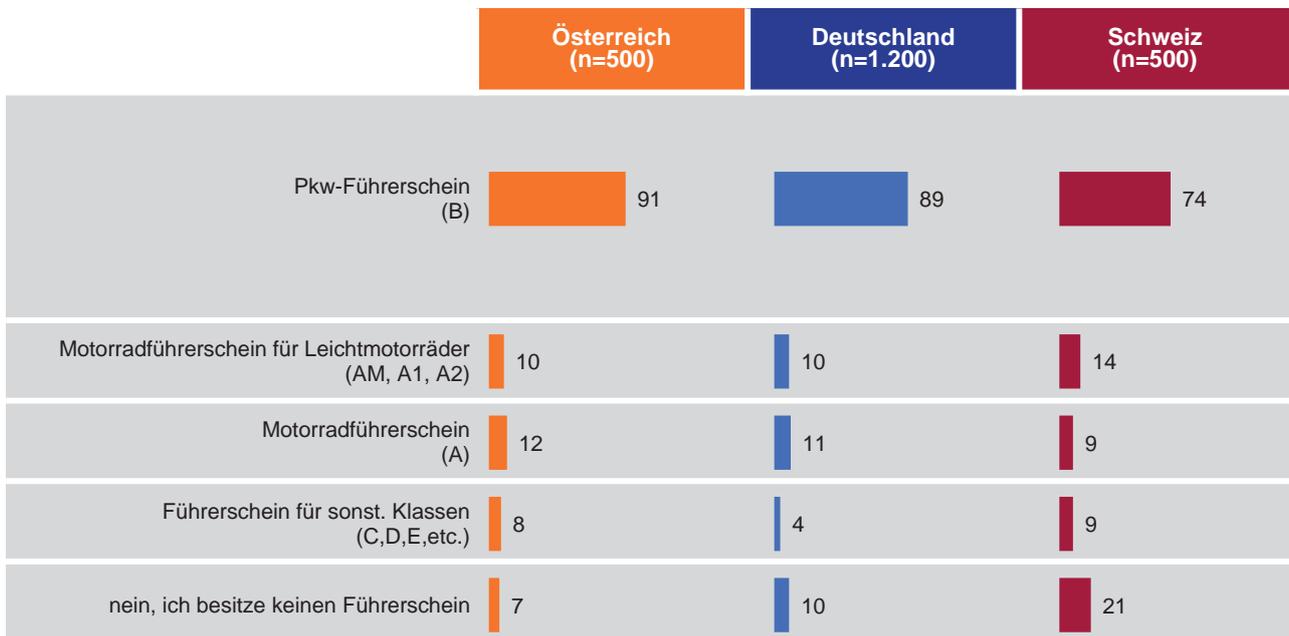
1. 1 Person
2. 2 Personen
3. 3 Personen
4. 4 Personen
5. 5 Personen und mehr

Anhang 9

AZT/GfK-Befragung „Junge Menschen im Pkw-Verkehr“ – zentrale Ergebnisse

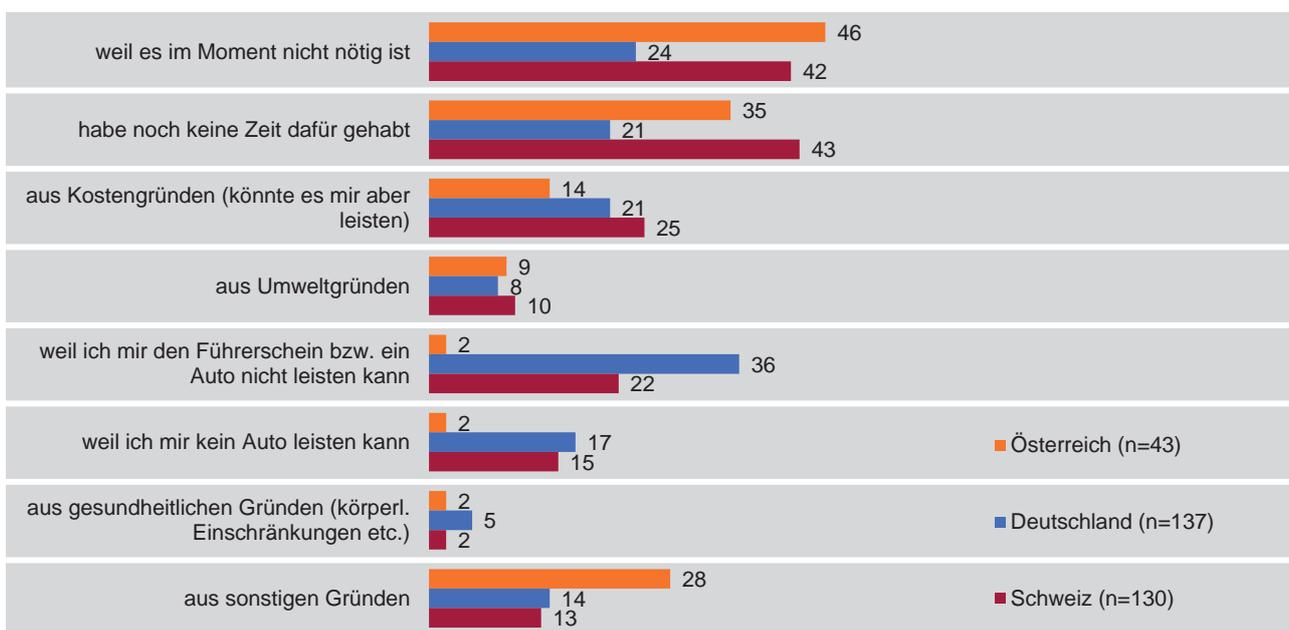
Die nachfolgende Zusammenfassung stellt ausgewählte Ergebnisse im Dreiländervergleich vor. Der Lesbarkeit halber wurden in den hier vorgelegten Volltext der Studie die Antworten auf die Teilaspekte zu Mobilität und Sicherheit im engeren Sinne ausgewählt. Weitere Ergebnisse dieser Befragung gemäß dem im Anhang 8 wiedergegebenen Fragebogen (z.B. Pkw-Kaufmotive, Pkw-Preisvorstellungen u.a.) werden auf Anfrage an die Unternehmenskommunikation der Allianz Deutschland-AG, der Allianz Suisse oder der Allianz Österreich gern vom Allianz Zentrum für Technik zur Verfügung gestellt. Die folgenden Grafiken bzw. deren Inhalte sind im Falle einer Nutzung mit *Quelle AZT/GfK* zu zitieren.

Führerschein-Besitz



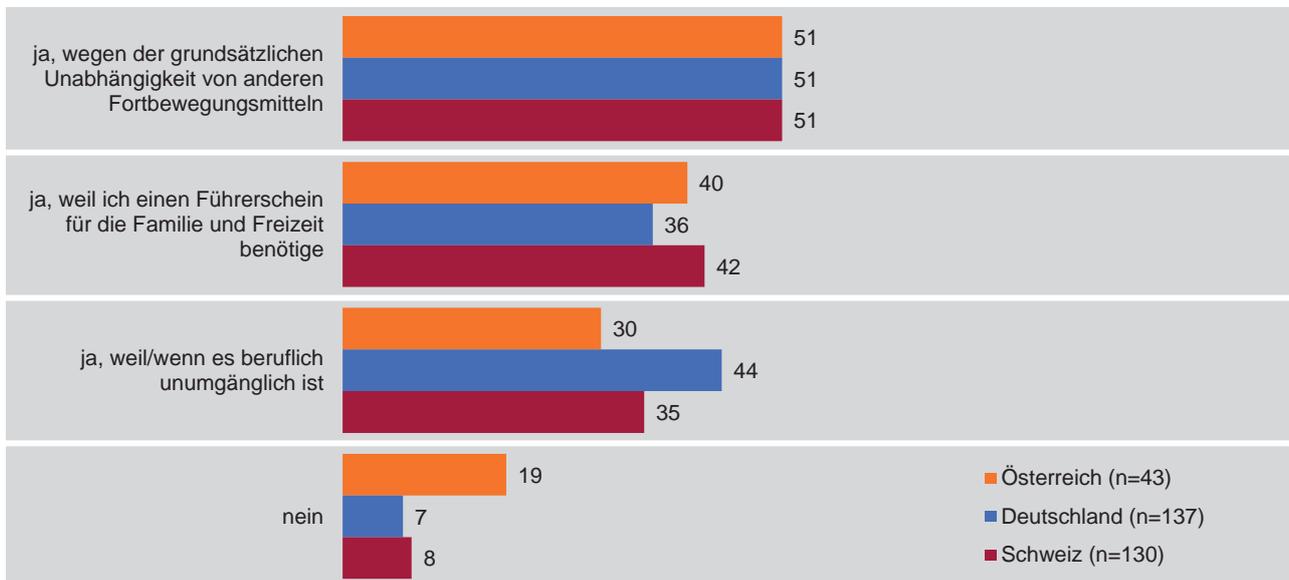
Basis: Total, Angaben in %

Warum besitzen Sie noch keinen Führerschein für den Pkw?



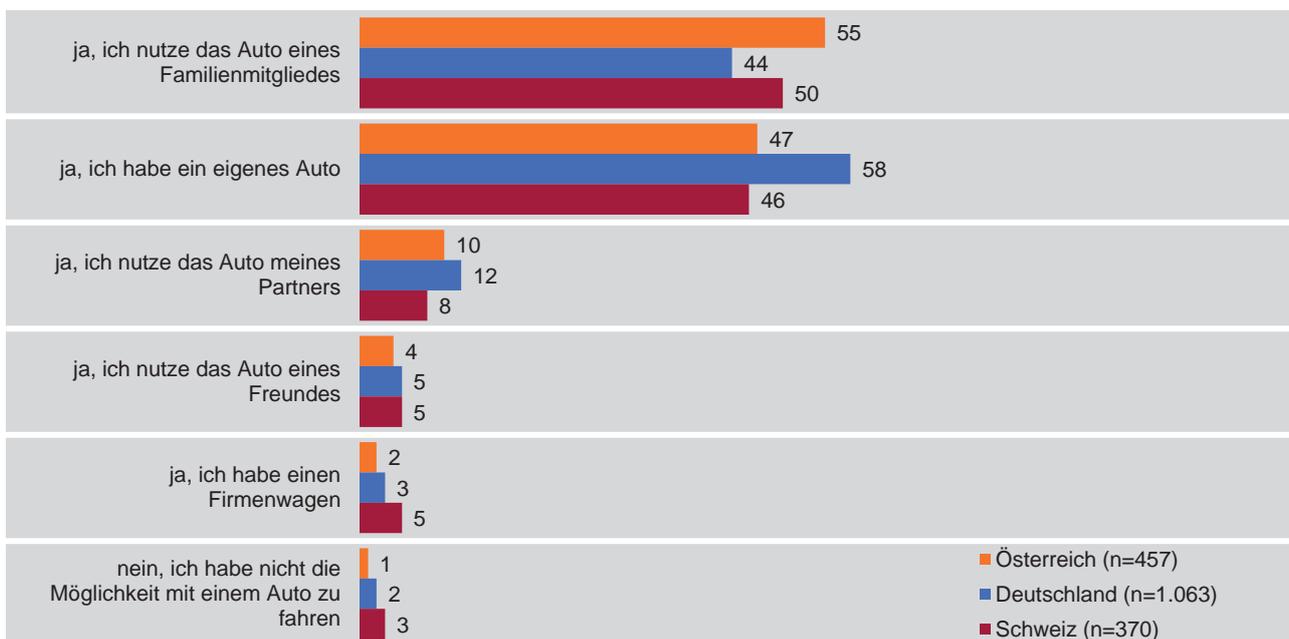
Basis: besitzt keinen Pkw-Führerschein, Angaben in %

Möchten Sie in der Zukunft den Führerschein für den Pkw machen?



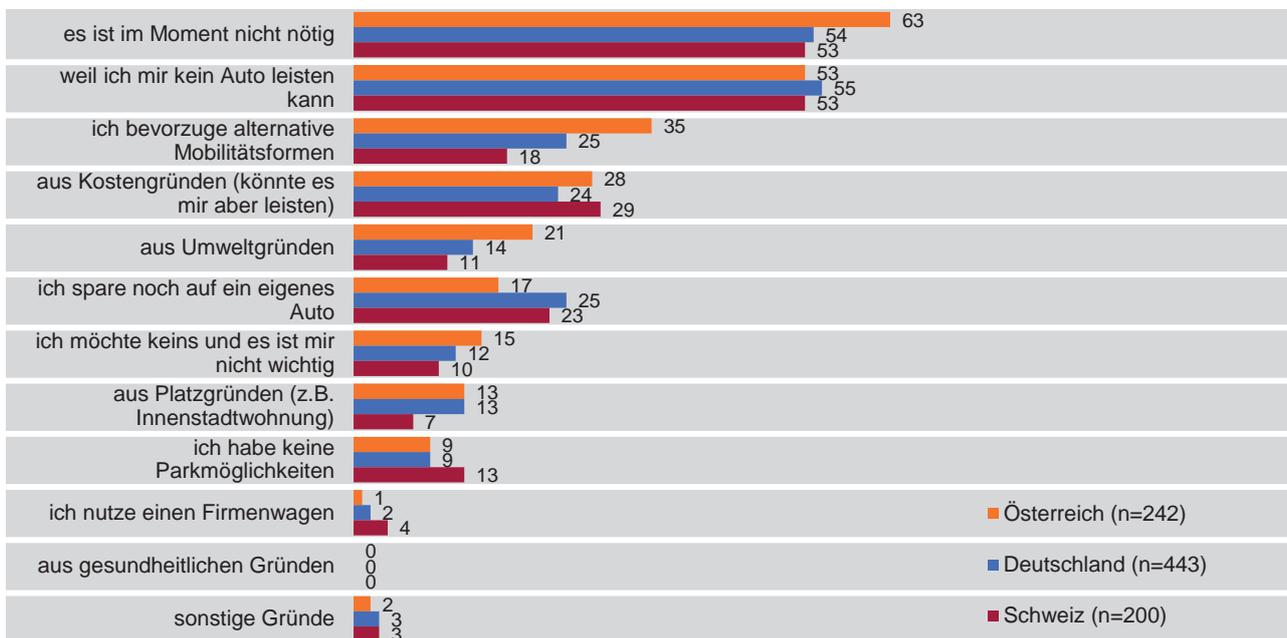
Basis: besitzt keinen Pkw-Führerschein, Angaben in %

Haben Sie die Möglichkeit ein Auto zu nutzen?



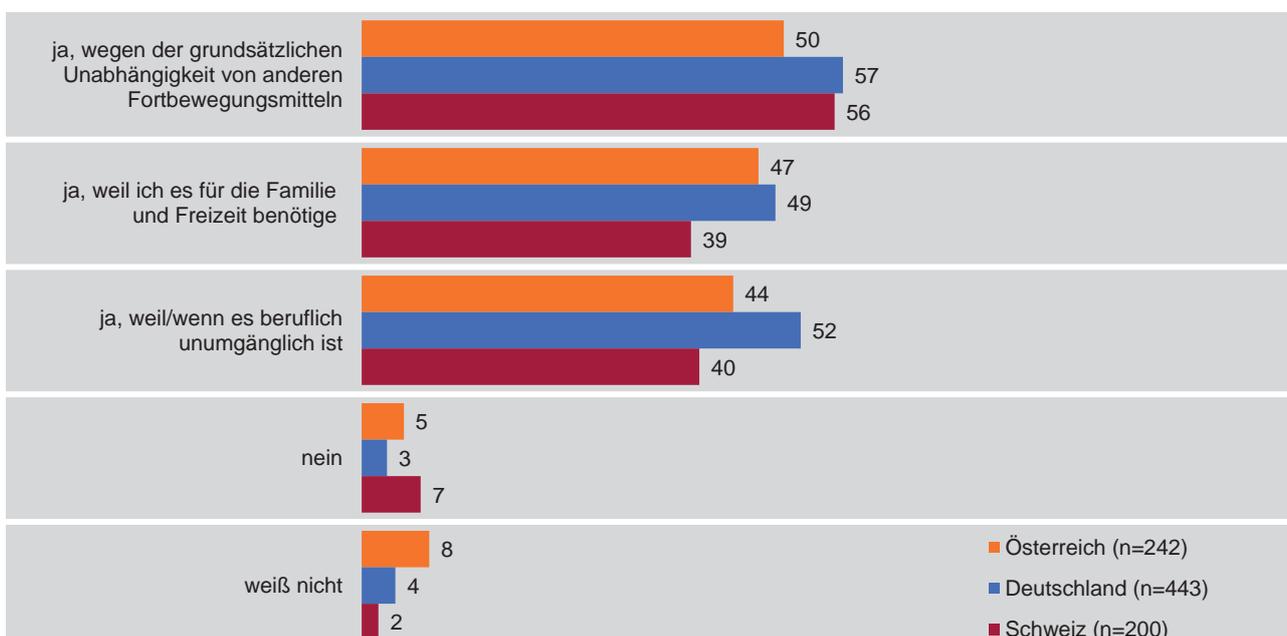
Basis: besitzt einen Pkw-Führerschein, Angaben in %

Warum besitzen Sie kein eigenes Auto?



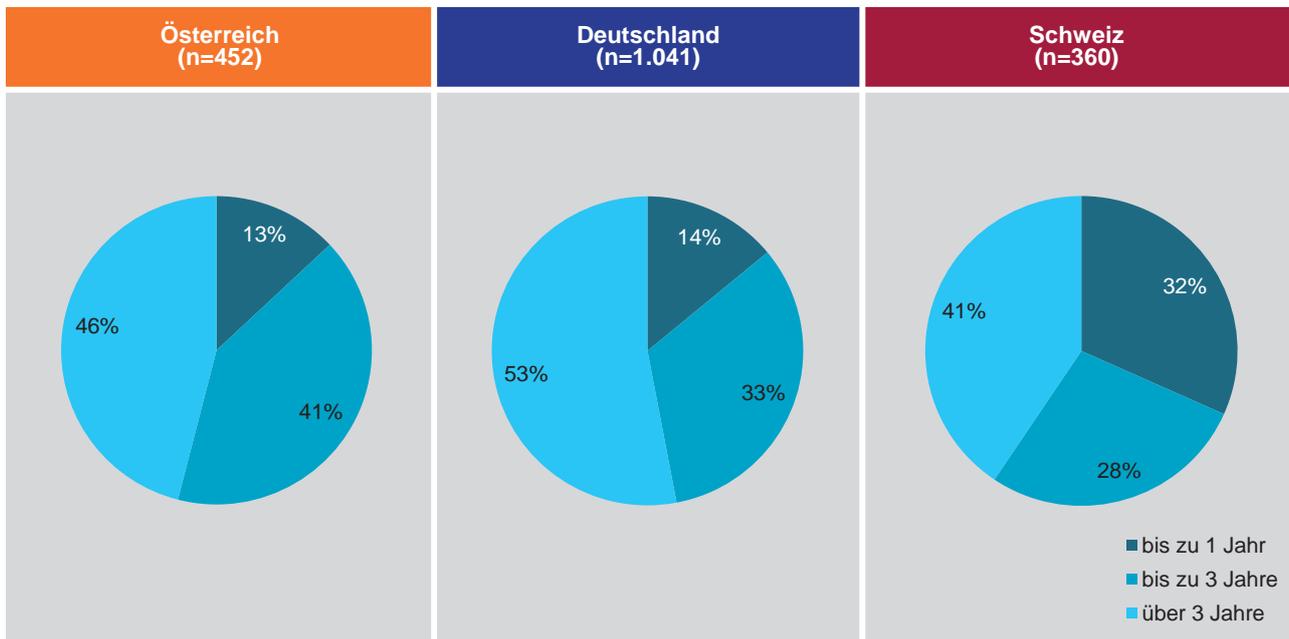
Basis: besitzt einen Pkw-Führerschein, aber kein eigenes Auto, Angaben in %

Möchten Sie in der Zukunft ein eigenes Auto besitzen?



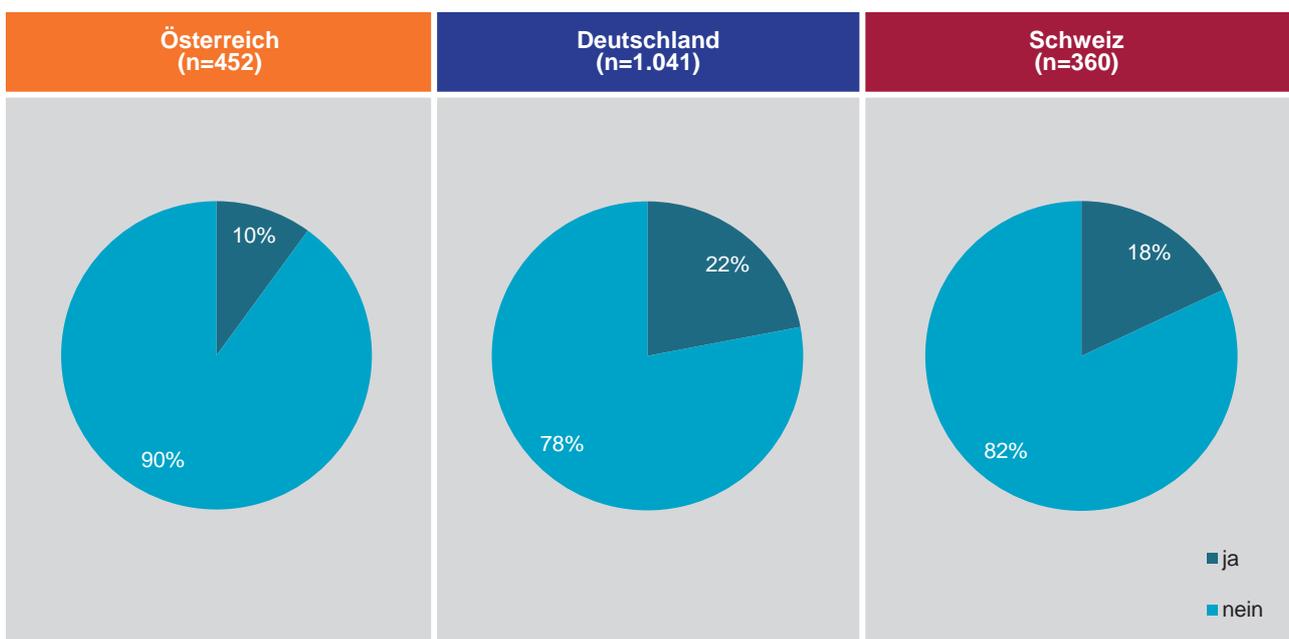
Basis: besitzt einen Pkw-Führerschein, aber kein eigenes Auto, Angaben in %

Wie lange fahren Sie schon Auto?



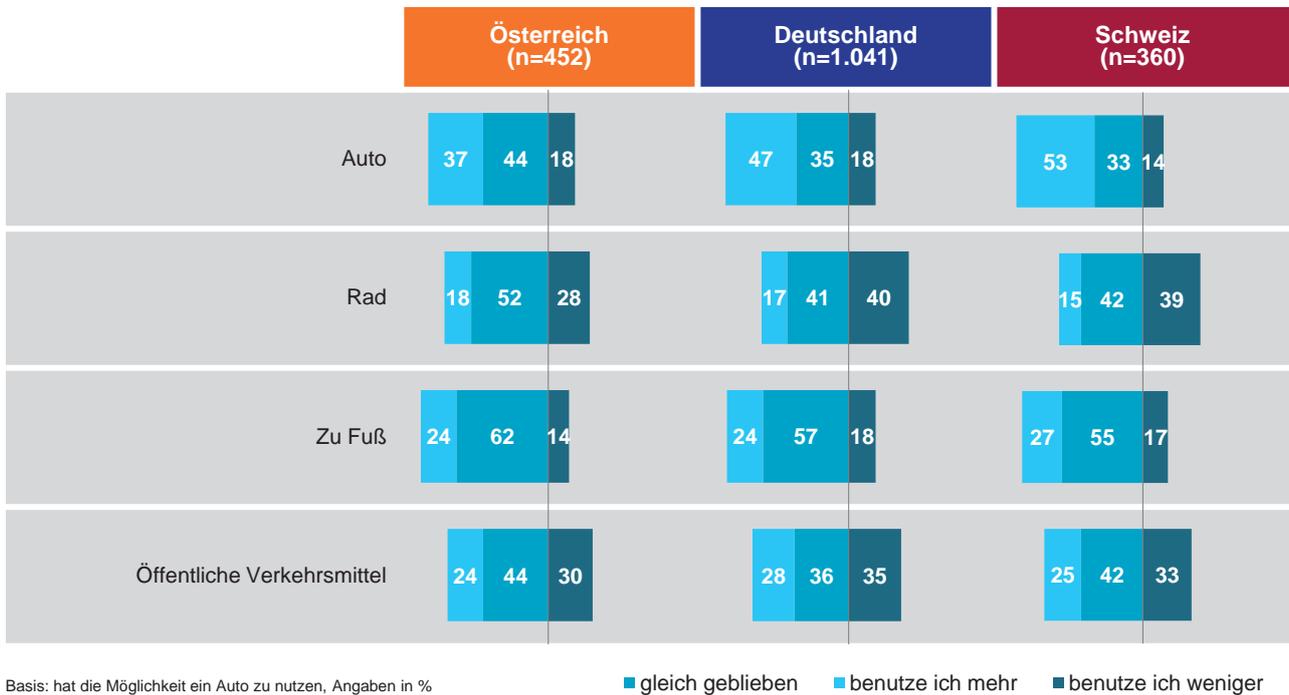
Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in %

Sind sie ein beruflicher Kfz-Vielfahrer?

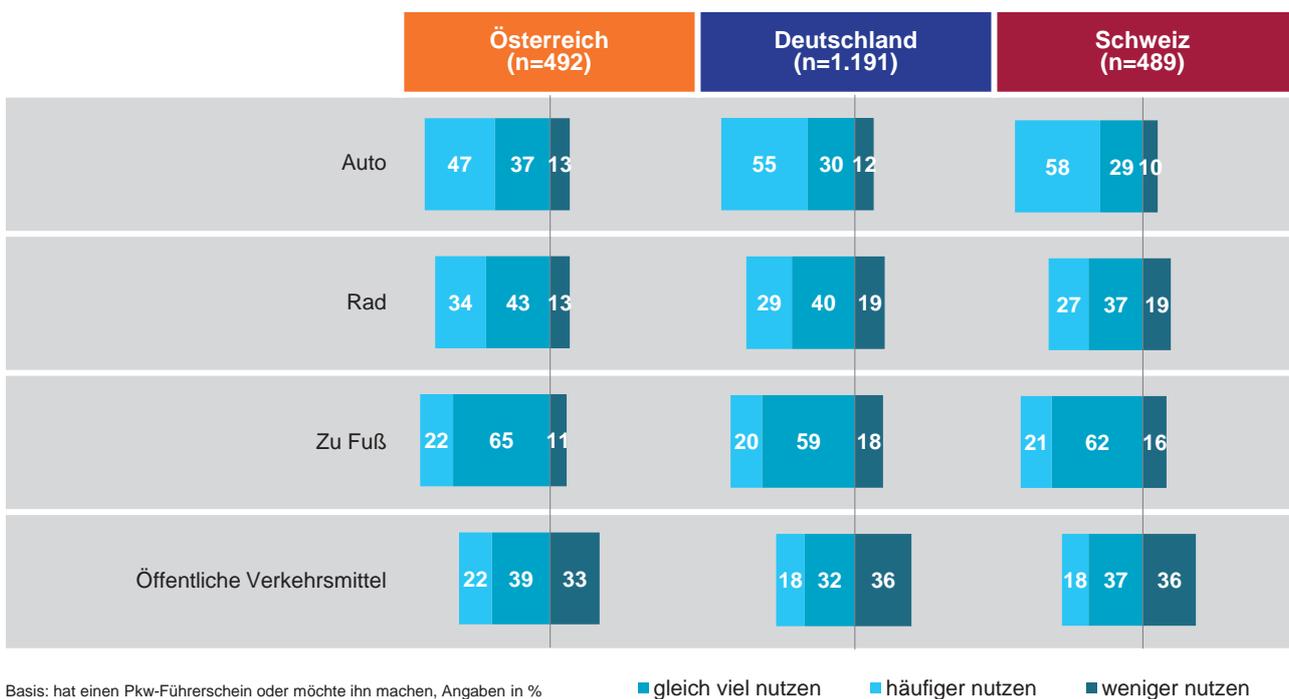


Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in %

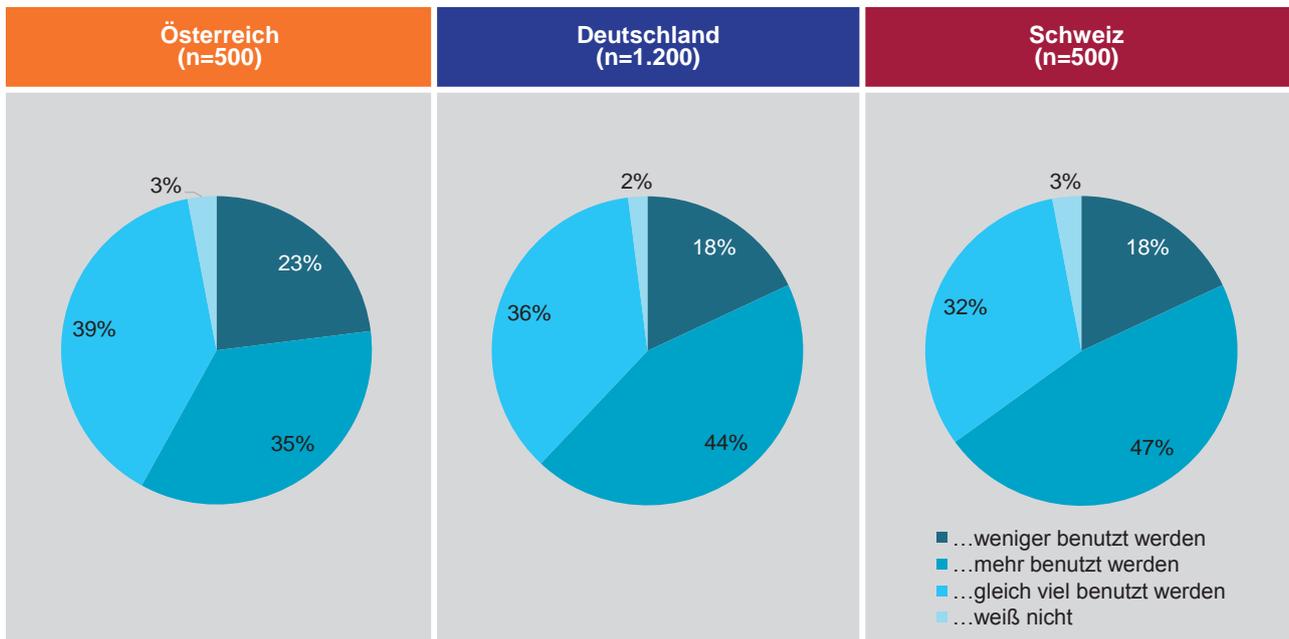
Hat sich Ihr Fahr- und Mobilitätsverhalten bei den folgenden Fortbewegungsmitteln in den letzten 12 Monaten geändert?



Wird sich Ihr Fahr- und Mobilitätsverhalten bei den folgenden Fortbewegungsmitteln zukünftig (über 10 Jahre) ändern?



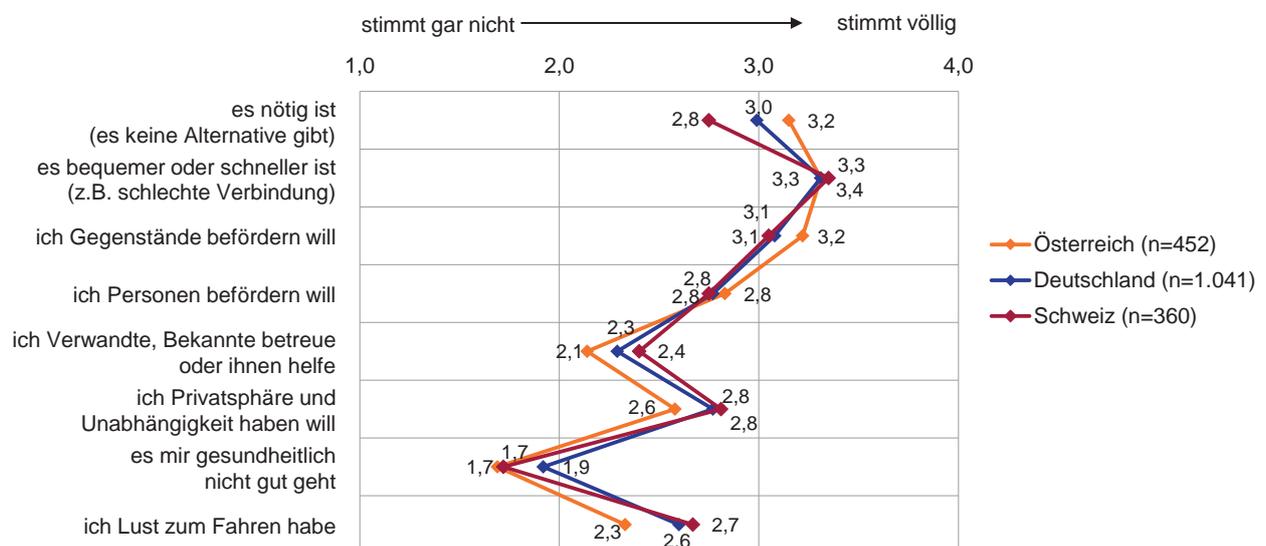
Wird das Auto in Ihrem Land zukünftig (über 10 Jahre) ganz allgemein...



Basis: Total, Angaben in %

Sie sehen nun ein paar Situationen in denen man sein Auto für eine Fahrt nutzen kann. Bitte antworten Sie anhand der Skala von 1 bis 4 inwieweit diese zutreffen:

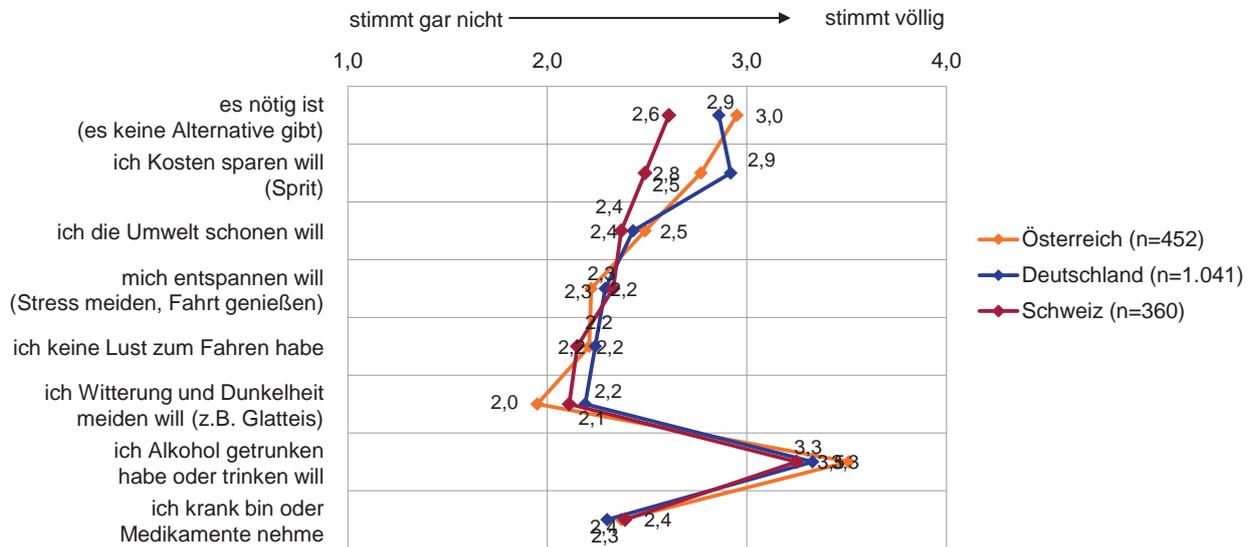
Wenn ich für einen Weg mein Auto nehme, dann weil...



Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in Mittelwerten

Sie sehen nun ein paar Gründe, sein Auto für eine Fahrt nicht zu nutzen. Bitte antworten Sie anhand der Skala von 1 bis 4 inwieweit diese Items auf zutreffen:

Wenn ich für einen Weg das Auto nicht nehme, dann weil...



Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in Mittelwerten

Sie sehen nun ein paar gegensätzliche Eigenschaften die zum Auto passen können. Welcher Eigenschaft stimmen Sie zu:

Das Auto ist für mich persönlich...

	Österreich (n=500)	Deutschland (n=1.200)	Schweiz (n=500)	
mehr als ein Fortbewegungsmittel	42	48	49	nur ein Fortbewegungsmittel
nicht verzichtbar	60	61	54	verzichtbar
Freiheit	91	89	88	Abhängigkeit
ästhetisch	68	71	71	nicht ästhetisch
Ausdruck des Lebensstils	52	57	57	kein Ausdruck des Lebensstils
gut für unseren Wohlstand	73	75	71	schlecht für unseren Wohlstand
eher Freude	81	82	80	eher Ärgernis
keine größere Umweltsünde als andere Dinge	51	48	43	große Umweltsünde
Ausdruck des persönlichen Wohlstands	55	61	55	kein Ausdruck des persönlichen Wohlstands
nach wie vor innovativ	75	75	70	nicht mehr innovativ
aufregend	77	80	79	langweilig
entspannt	69	74	65	stressig
Segen	84	84	78	Fluch

Basis: Total, Angaben in %

Sie sehen nun ein paar gegensätzliche Eigenschaften die das Autofahren beschreiben können. Welcher Eigenschaft stimmen Sie zu:

Autofahren ist/bedeutet für mich persönlich...

	Österreich (n=452)		Deutschland (n=1.041)		Schweiz (n=360)		
angemessen teuer	33	67	38	62	44	56	zu teuer
Freiheit	93	7	89	11	92	8	Abhängigkeit
Zufriedenheit	90	10	88	12	90	10	Unzufriedenheit
angemessen billig	94	6	90	10	92	8	zu billig
Ruhe	73	27	74	26	72	28	Unruhe
defensiv	58	42	56	44	59	41	offensiv
Ausdruck meines Lebensgefühls	43	57	53	47	53	47	kein Ausdruck meines Lebensgefühls
Selbstbewusstsein	89	11	86	14	86	14	Verunsicherung
Freude	83	17	83	17	85	15	Ärgernis
Fahrkönnen zeigen	39	61	41	59	45	55	Nüchterne Fahrtabwicklung
Vorsicht	78	22	75	25	82	18	Risikofreude
keine Angst	88	12	83	17	82	18	Angst
aufregend	78	22	80	20	85	15	langweilig
Entspannung	70	30	73	27	77	23	Stress
sicher	68	32	72	28	66	34	gefährlich

Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in %

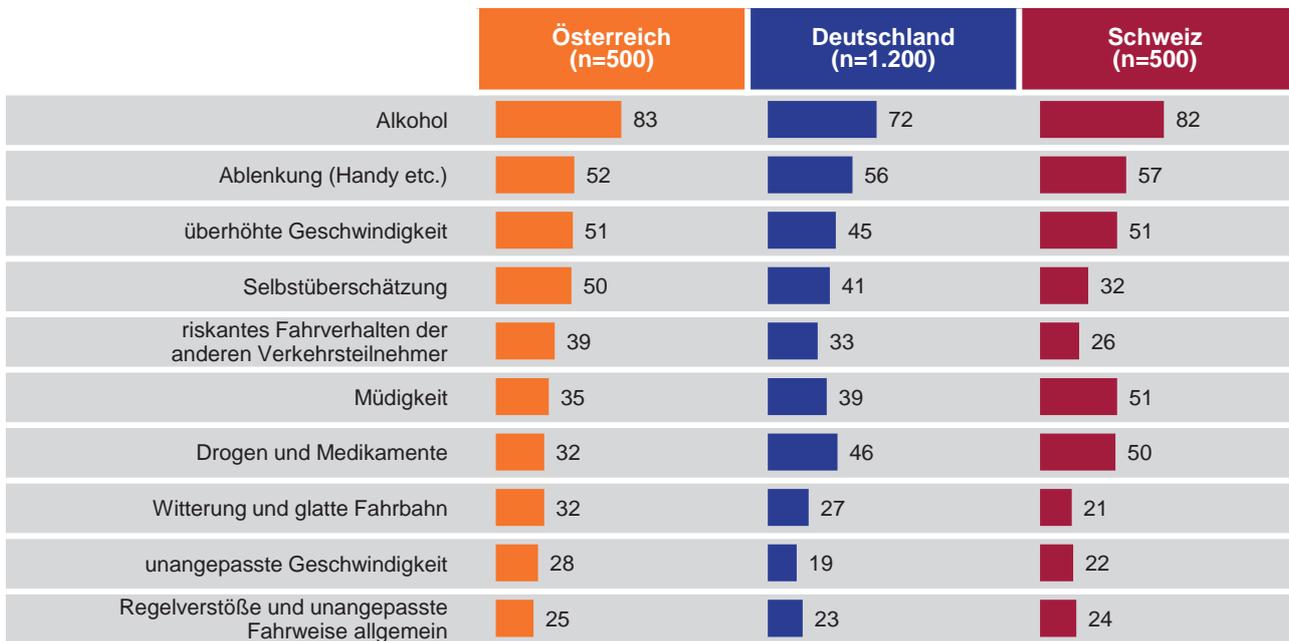
Was schätzen Sie, welchen Einfluss haben folgende Faktoren auf Unfallgefahren beim Autofahren?

	Österreich (n=500)			Deutschland (n=1.200)			Schweiz (n=500)		
Müdigkeit	87	10	2	75	19	5	80	16	3
Alkohol	96	3	1	82	10	5	90	7	1
Drogen und Medikamente	84	11	4	76	16	6	84	10	5
überhöhte Geschwindigkeit	83	13	4	77	15	6	78	15	6
fehlende Fahrpraxis	66	26	8	57	32	10	53	33	12
Alter der Fahrer	48	34	17	49	32	17	46	33	21
Selbstüberschätzung	90	8	1	79	14	5	75	16	6
Dunkelheit	32	43	25	37	40	21	38	40	21
Ablenkung (Handy etc.)	85	13	1	78	14	6	82	11	6
Überholmanöver	73	19	7	62	27	9	55	31	13
Witterung und glatte Fahrbahn	82	15	3	73	21	5	71	23	4
riskantes Fahrverhalten anderer Verkehrsteiln.	88	10	1	79	14	5	79	17	3
unangepasste Geschwindigkeit	83	14	2	72	19	7	73	21	6
mangelnde Wartung des Autos	42	38	19	44	36	18	39	36	22
technisches Versagen	35	39	25	38	34	27	37	30	31
Zufall	34	38	26	31	40	25	33	35	29
dichter Verkehr/unübersichtliche Verkehrslage	55	32	12	52	35	11	52	37	10
Regelverstöße/unangepasste Fahrweise allg.	82	14	3	70	22	6	72	23	4

Basis: Total, Angaben in %

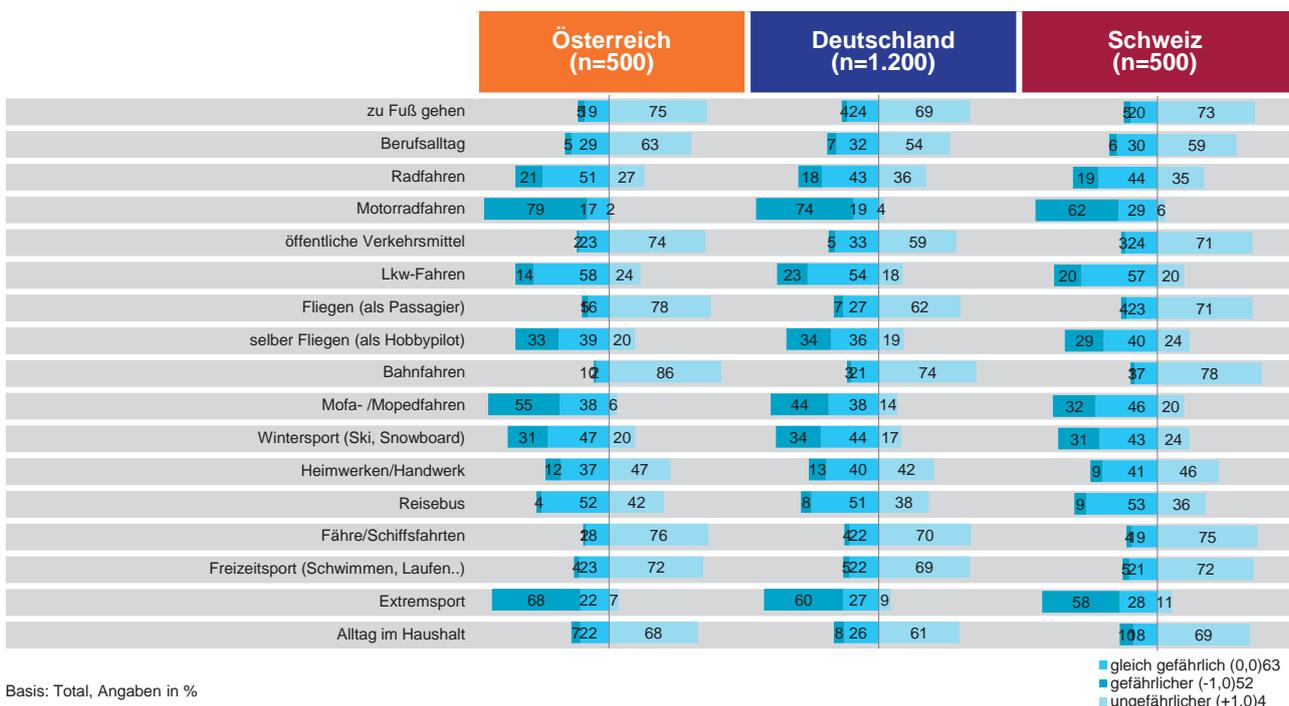
■ mittlerer Einfluss
■ hoher Einfluss
■ niedriger Einfluss

Was sind für Sie die 5 größten Unfallgefahren?



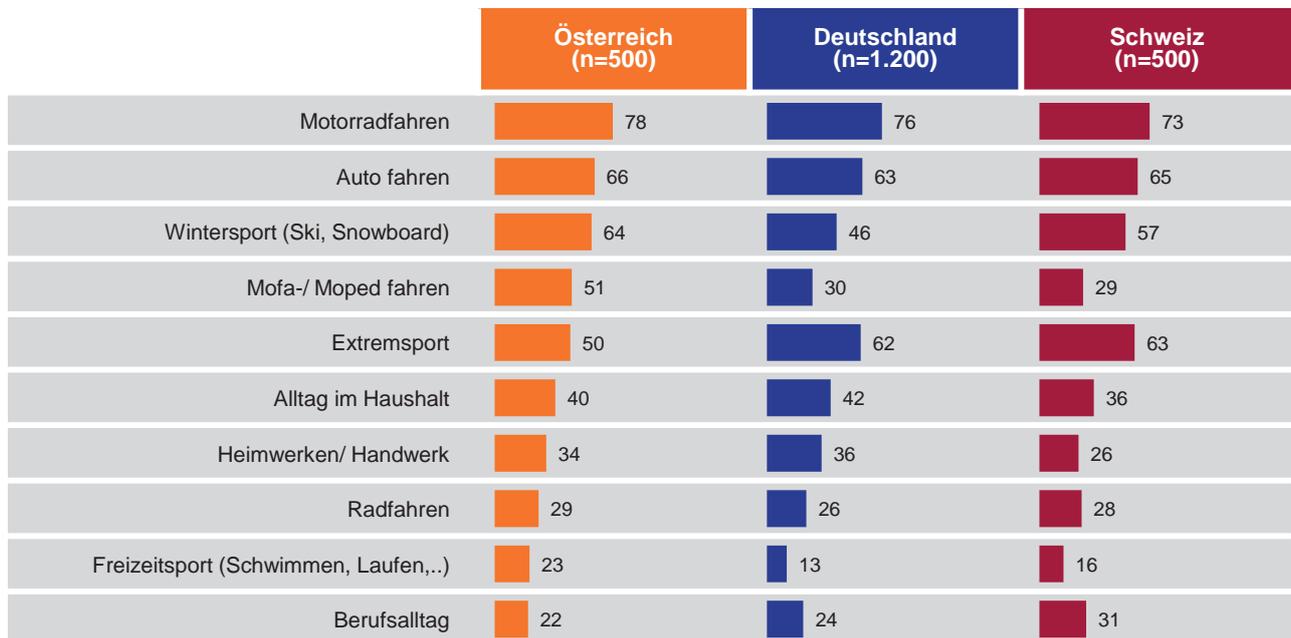
Basis: Total, Angaben in %

Wie gefährlich sind verschiedene Fortbewegungs-möglichkeiten im Vergleich zum Autofahren?



Basis: Total, Angaben in %

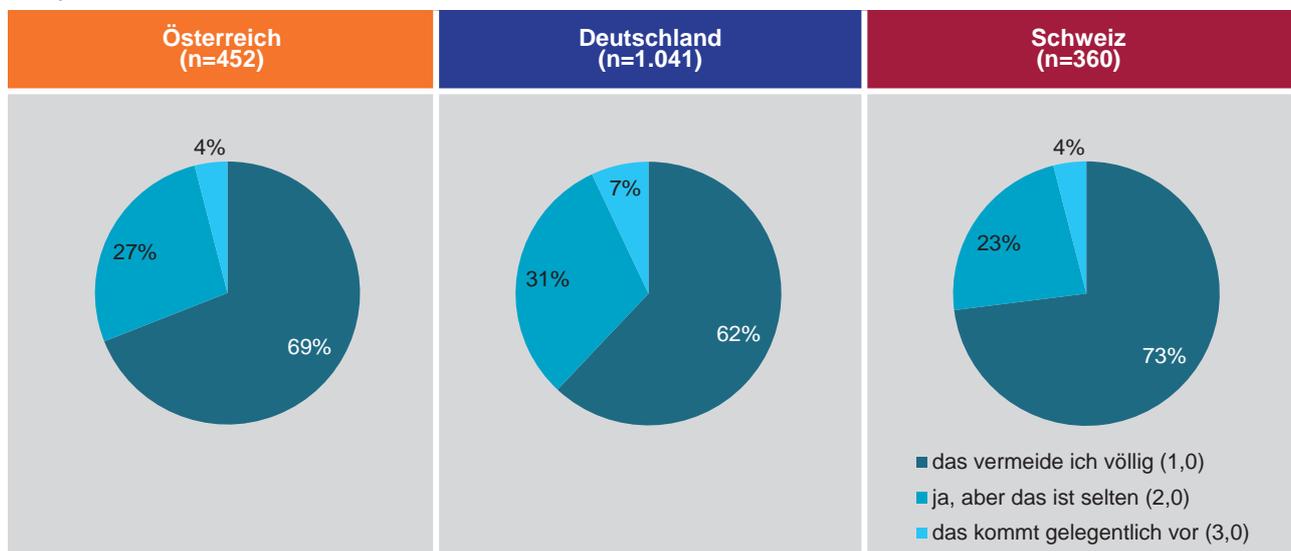
Bitte geben Sie die fünf Bereiche an, in denen Ihrer Meinung nach die meisten Unfälle erfolgen:



Basis: Total, Angaben in %

Haben Sie sich schon zu riskanten Fahrmanövern hinreißen lassen?

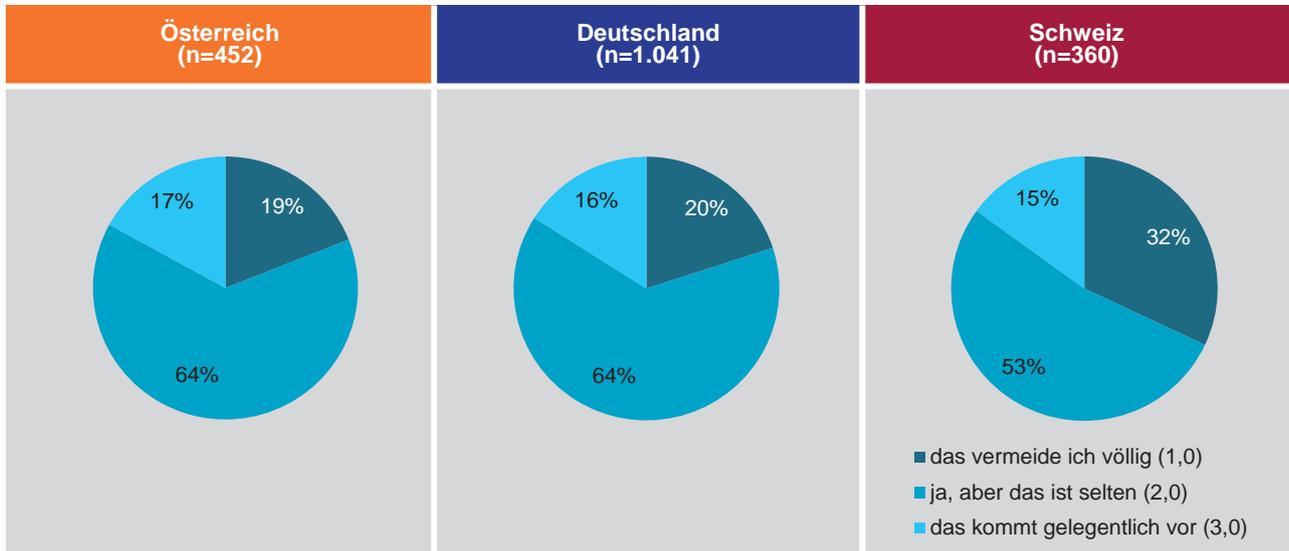
(z.B. Ampelstartrennen, Beschleunigungsduelle, Rennfahrten auf Bundesstraßen, etc.)



Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in %

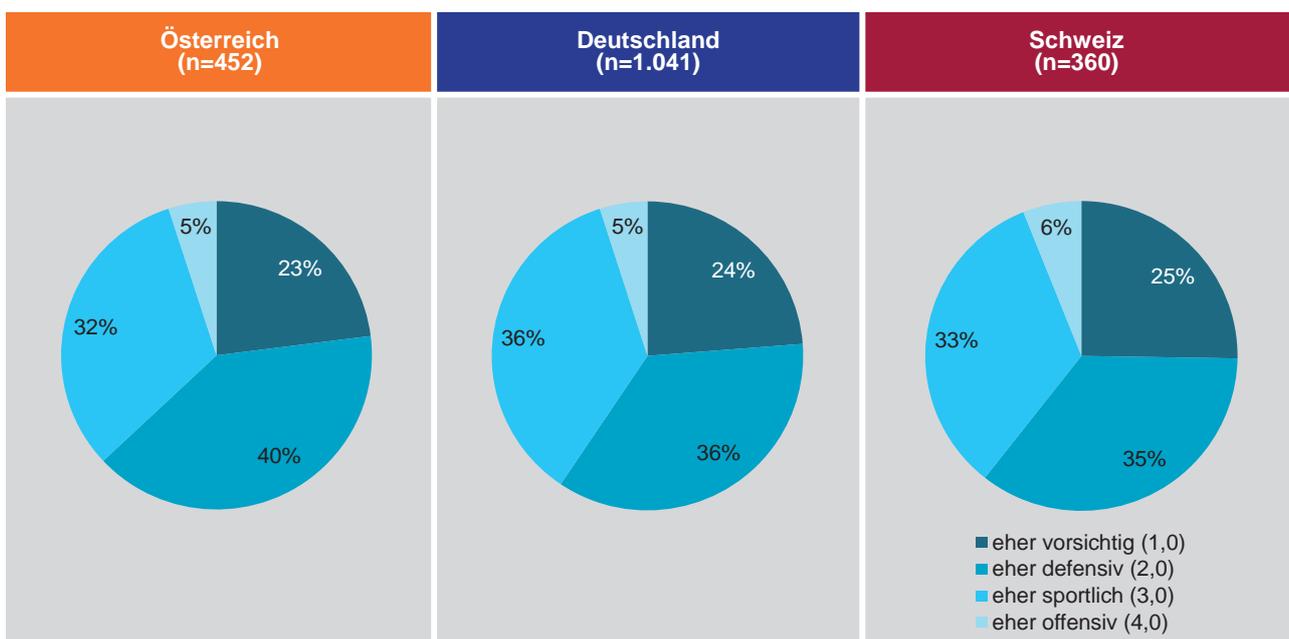
Haben Sie sich schon bei nicht wirklich sicheren Fahrmanövern ertappt?

(z.B. zu forsche Kurvenfahrt)



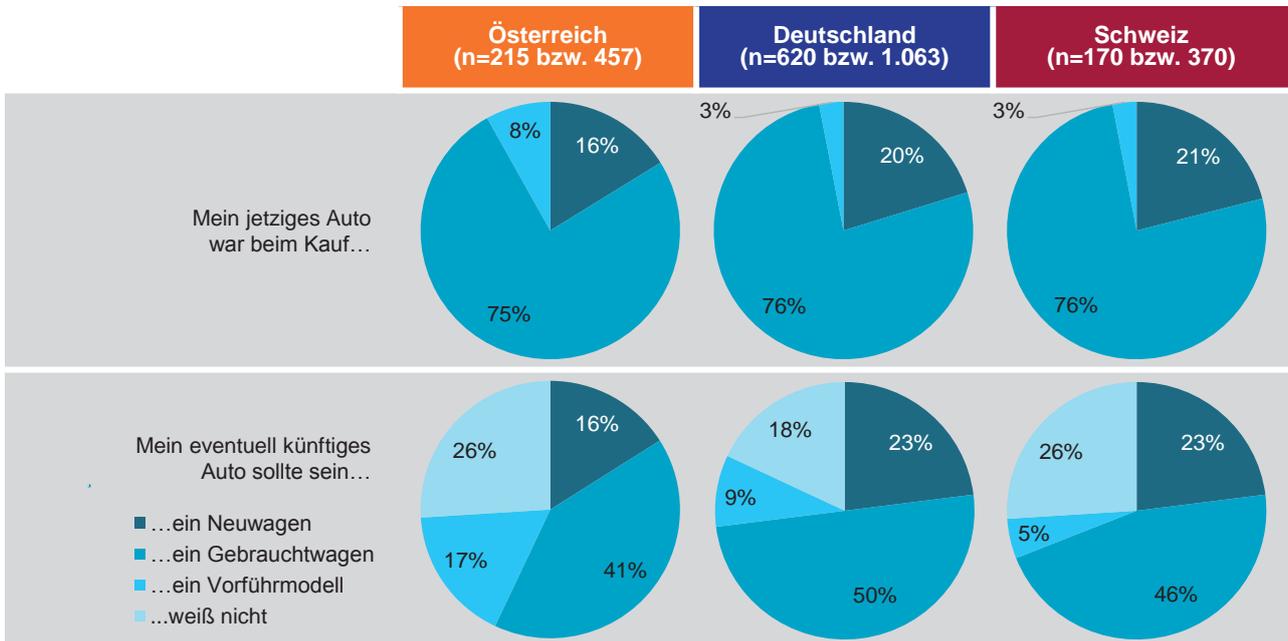
Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in %

Wie schätzen Sie Ihren eigenen Fahrstil ein?



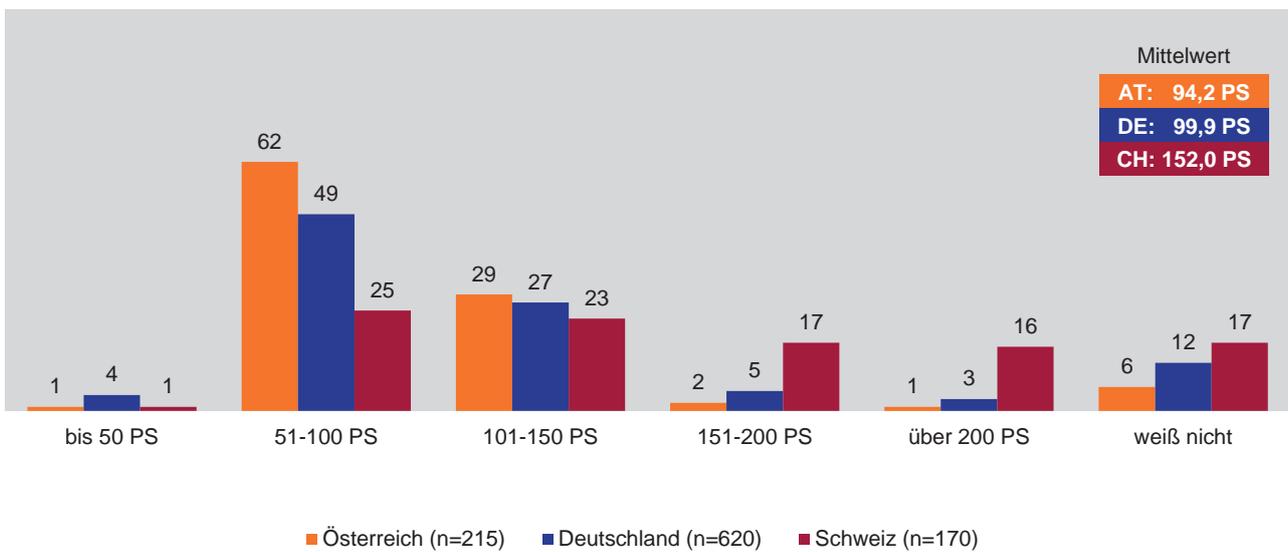
Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in %

Letzter/zukünftiger Autokauf



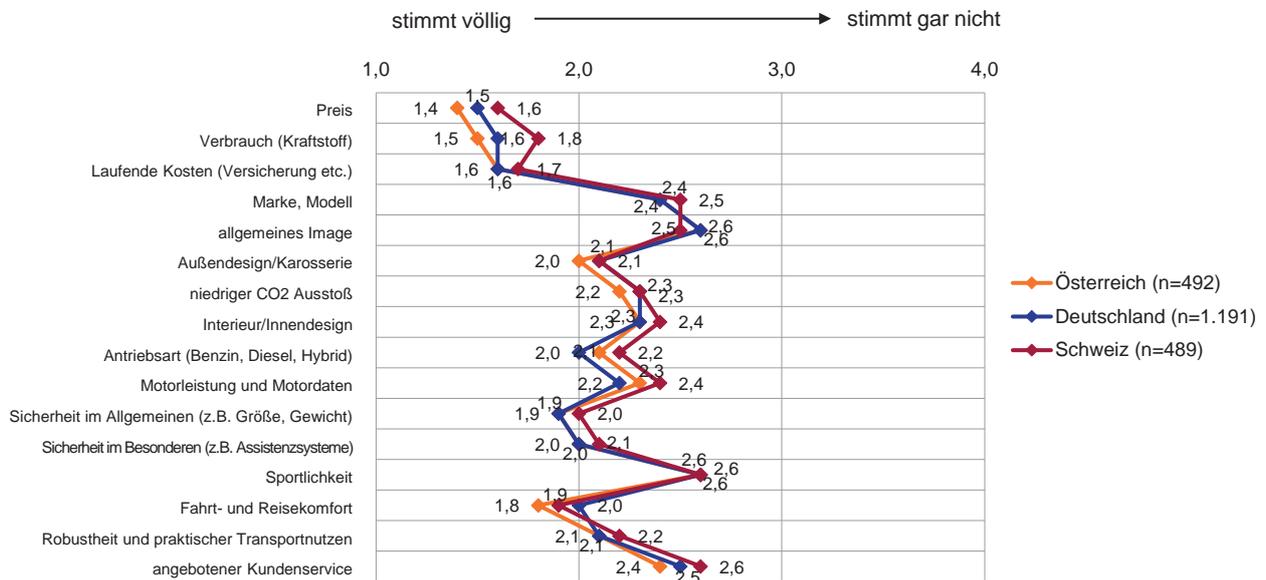
Basis: besitzt ein eigenes Auto / besitzt einen Pkw-Führerschein, möchte in Zukunft ein eigenes Auto besitzen, Angaben in %

Mit welcher Motorleistung ist Ihr Auto ausgestattet?



Basis: besitzt ein eigenes Auto, Angaben in % und Mittelwerten (MW)

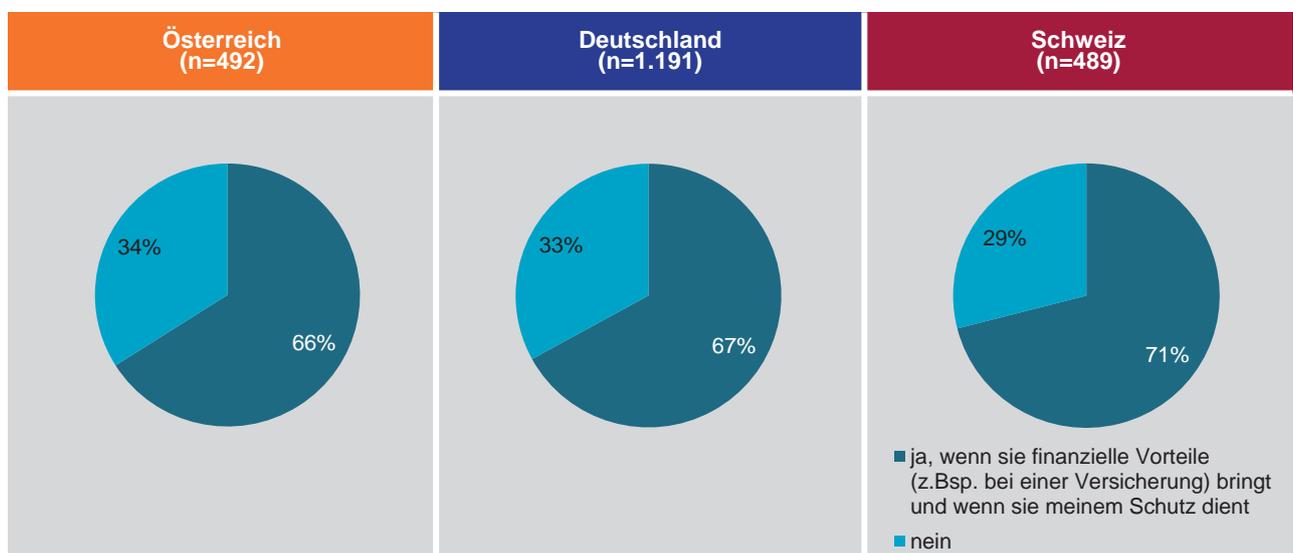
Wie wichtig sind Ihnen folgende Faktoren/Eigenschaften beim Kauf eines Pkws?



Basis: besitzt einen Pkw-Führerschein oder möchte ihn machen, möchte ein eigenes Auto besitzen, Angaben in Mittelwerten

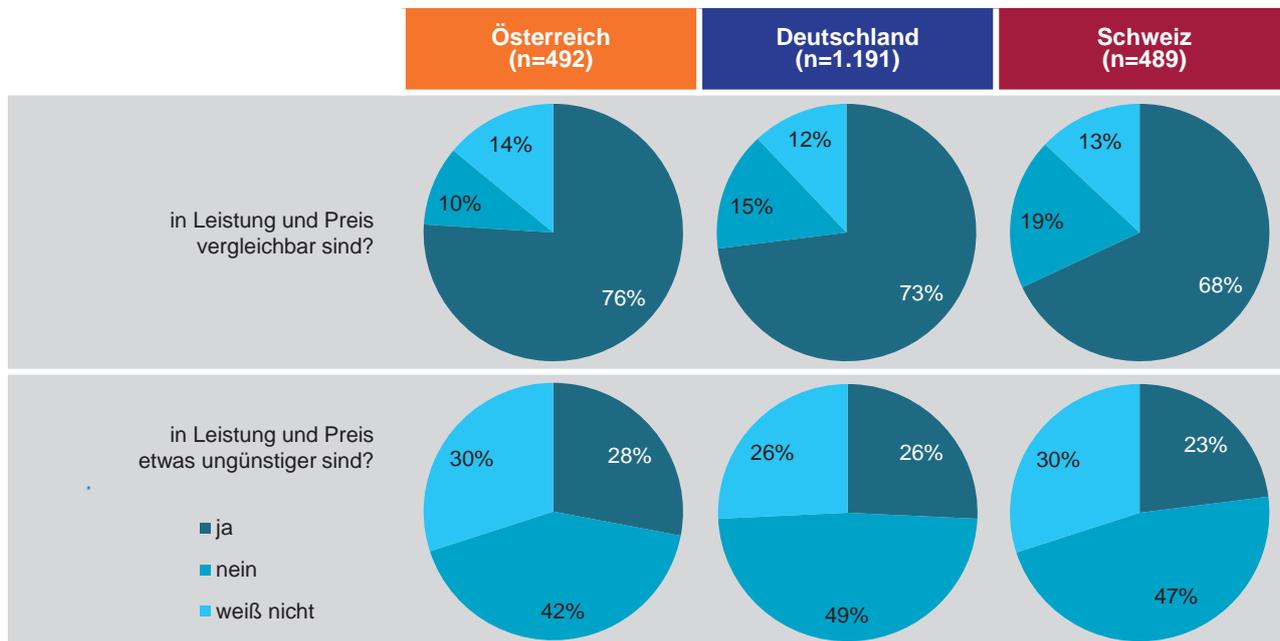
Können Sie sich vorstellen in Ihrem Auto Technik einzusetzen, die Ihre Autofahrten aufzeichnet?

(z.B. Fahrdatenspeicher, Unfalldatenspeicher)



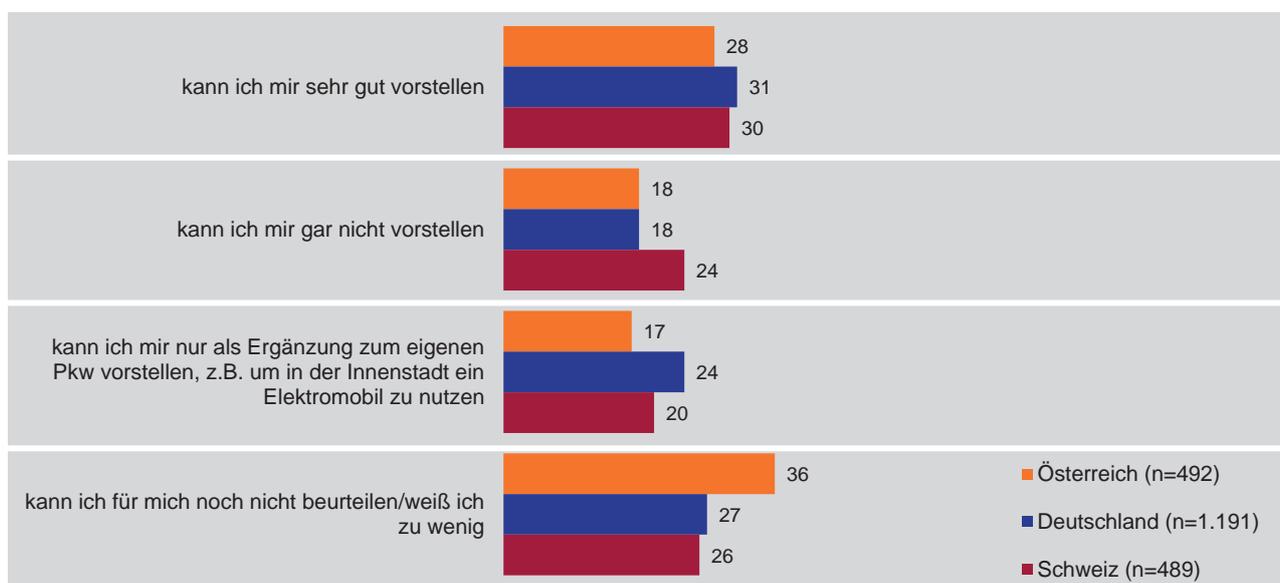
Basis: besitzt einen Pkw-Führerschein oder möchte ihn machen, Angaben in %

Würden Sie Elektroautos nutzen, wenn sie...



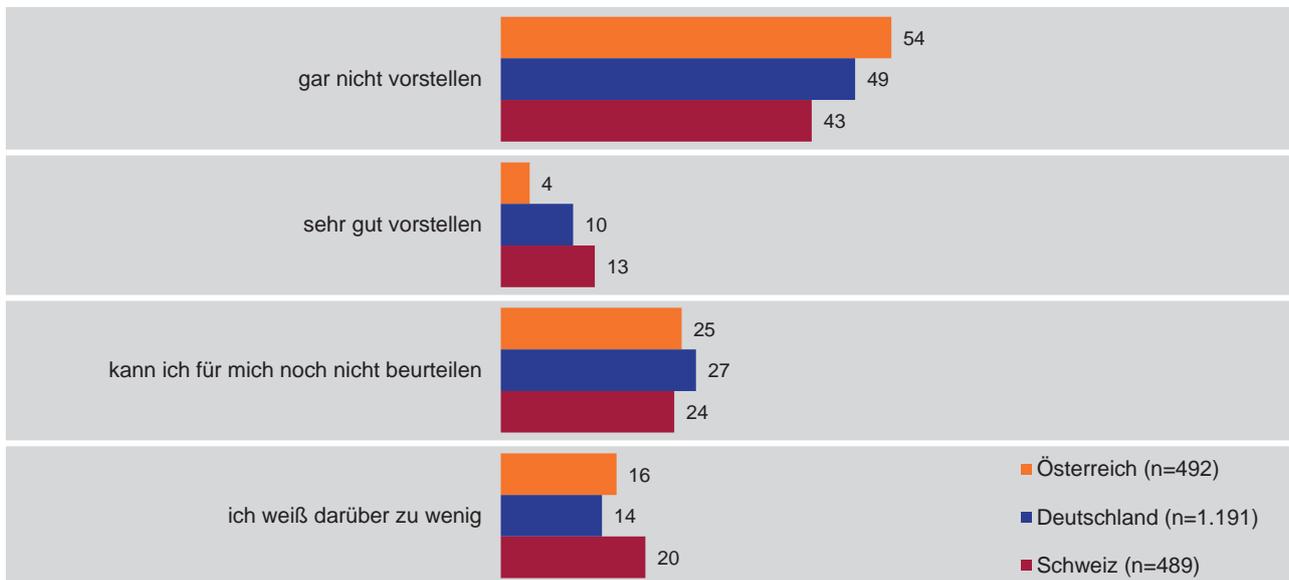
Basis: besitzt einen Pkw-Führerschein oder möchte ihn machen, Angaben in %

Können Sie sich vorstellen Car-Sharing Modelle/Pkw-Flotte nach Bedarf zu nutzen, wenn es Ihnen möglich wäre?



Basis: besitzt einen Pkw-Führerschein oder möchte ihn machen, Angaben in %

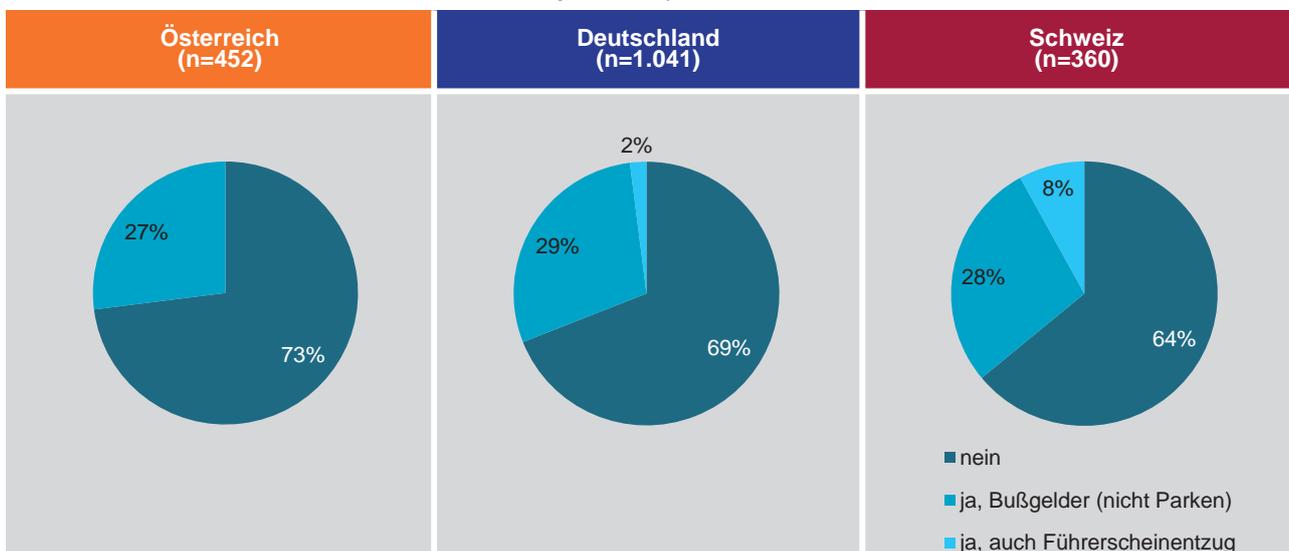
Können Sie sich vorstellen den eigenen oder zukünftig eigenen Pkw in einem anonymen Verleihsystem zur Verfügung zu stellen?



Basis: besitzt einen Pkw-Führerschein oder möchte ihn machen, Angaben in %

Haben Sie zur Zeit oder hatten Sie früher schon aktenkundige Verkehrsvergehen?

(z.B. aufgrund überhöhter Geschwindigkeit, zu geringen Abstandes zum Vordermann, etc. aber nicht Falschparken)



Basis: hat die Möglichkeit ein Auto zu nutzen, Angaben in %

Impressum

Jung und urban – Sicherheit und Mobilität 18-24-Jähriger im motorisierten Straßenverkehr

Oktober 2014

Herausgeber

Allianz Deutschland AG
Dieselstraße 6, 85774 Unterföhring

Ihr Ansprechpartner

Allianz Deutschland AG
Unternehmenskommunikation
Dieselstraße 6, 85774 Unterföhring
www.allianzdeutschland.de
Christian Weishuber
E-Mail: christian.weishuber@allianz.de

Autor

Dr. Jörg Kubitzki
AZT Automotive GmbH
Allianz Zentrum für Technik

Rechtliche Hinweise

Die Studie wurde sorgfältig erarbeitet.
Eine Haftung für die Richtigkeit und
Vollständigkeit der Studie kann jedoch
nicht übernommen werden.

ISBN 978-3-942022-06-4
© Allianz Deutschland AG, 2014

Fotograf Bild Titel und Rückseite:
Joachim-Maria Huber

Die Studie ist urheberrechtlich geschützt.
Die dadurch begründeten Rechte, ins-
besondere die der Übersetzung, des Nach-
drucks, des Vortrags, der Funksendung,
der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung
auf anderen Wegen und der Speicherung in
Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei
nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.
Diese Rechte dürfen nur nach vorheriger
schriftlicher Genehmigung der Allianz
Deutschland AG ausgeübt werden.



