



Längsschnittliche Analyse des Jugendlichkeitsrisiko junger Verkehrsteilnehmer

Heinz Albert Stumpen

„Längsschnittliche Analyse der
Wege in die Automobilität“

Schwelm, 20. März 2018





Forschungsziel

- Erfassung der Konsolidierung potenziell risikoreicher automobilitäts- und verkehrsbezogener Einstellungen bei Kindern und Jugendlichen
- Analyse von Einstellungsmustern, die auf ein erhöhtes verkehrsbezogenes Risikopotenzial hindeuten



Arbeitshypothesen

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



Kooperationspartner

- Universität Bremen
(2008 – 2011)
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)
(2011 - 2017)
- Deutsche Hochschule der Polizei (DHPol)
(2008-2017)



Design und Stichprobe



Forschungsdesign

- Längsschnittlich angelegte Studie
 - Befragung von Jugendlichen von 13-16 Jahren
 - Befragung von Eltern und Peer-Group der subjektiv wahrgenommenen Normierungen
 - 4 Befragungen in 4 Jahren (t_1 : 2009 – t_4 : 2012)
 - Förder-, Haupt-, (Werk-) Realschulen und Gymnasien
 - Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen



Forschungsdesign

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------|------|------|------|------|------|
| Eltern | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 19 | | | x | x | |
| 18 | | x | x | x | |
| 17 | x | x | x | x | |
| 16 | x | x | x | x | |
| 15 | x | x | x | x | |
| 14 | x | x | x | x | |
| 13 | x | x | x | x | |

- x** Hauptlängsschnitt
- x** Kohortenquerschnitte
- | Fahrbeobachtungen (geplant)
- Heranwachsende und ihre Eltern



Stichprobenbeschreibung

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



Stichprobenbeschreibung

| | Erhebungszeitpunkt | | | |
|--------------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|
| | t ₁ | t ₂ | t ₃ | t ₄ |
| Raumstruktur | | | | |
| <i>Land</i> | 399 | 200 | 110 | 28 |
| <i>Kleinstadt</i> | 627 | 343 | 202 | 75 |
| <i>Großstadt</i> | 134 | 76 | 50 | 10 |
| Schulformen | | | | |
| <i>Förder-, Haupt- Werkrealschulen</i> | 380 | 110 | 36 | 7 |
| <i>Realschule</i> | 413 | 281 | 159 | 5 |
| <i>Gymnasium</i> | 386 | 236 | 172 | 102 |



Entwicklungsaufgaben



EXKURS Entwicklungsaufgaben

(Havighurst 1982, Kolip 1995, Hurrelmann 2005)

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

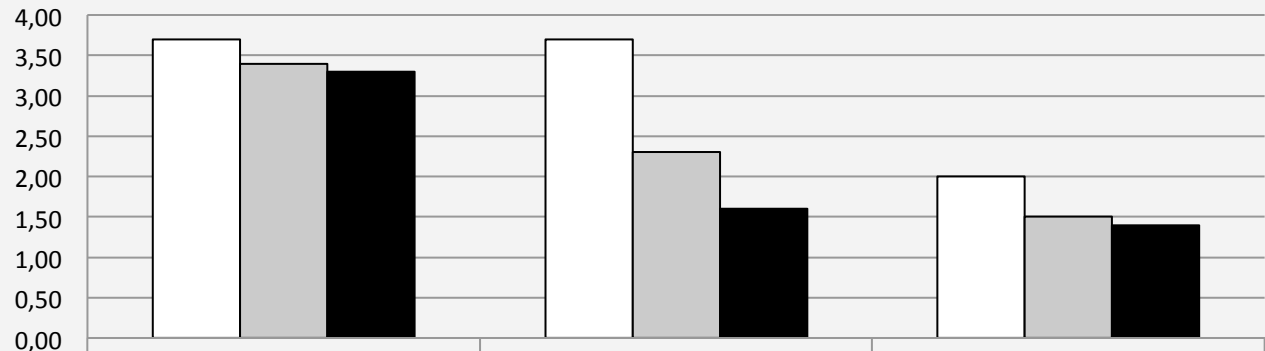


Identifizierung von Risikogruppen

Risikogruppen

- Clusteranalyse zur Bildung der Risiko-Gruppen

Skalenmittelwerte der drei Risikogruppen in t_1



| | Cluster 1 | Cluster 2 | Cluster 3 |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| □ Imponieren | 3,70 | 3,70 | 2,00 |
| ▒ Verkehrsbez. Risikobereitschaft | 3,40 | 2,30 | 1,50 |
| ■ Stark abw. Fehlverhalten | 3,30 | 1,60 | 1,40 |



Clusterbildung

- **Imponieren** → Wunsch nach Außendarstellung
 - z.B. Eindruck auf andere machen, Ausstattung des Autos mit vielen Extras etc.
- **Verkehrsbezogene Risikobereitschaft** → aktive Risikosuche
 - z.B. "Fahren ohne gefährliche Situationen ist langweilig"
- **Stark normativ abweichende Fahreinstellungen mit hoher Sicherheitsgefährdung** → Fahren unter Alkohol und Drogen, Gurtpflicht
 - z.B. Bereitschaft, auch unter Alkohol noch Auto zu fahren



Zwischenergebnisse I

- faktische Alter kaum geeignet, die unterschiedlichen Risikoausprägungen bei den Jugendlichen zu erklären
- bei verkehrsbezogener Risikoaffinität von Jugendlichen werden andere, vor allem entwicklungsbezogene und personale Variablen wirksam, die geeignet sind, die Ausprägung potenzieller Risikobereitschaft zu erklären



Zwischenergebnisse II - Eltern

- Nutzwertaspekt des Fahrzeugs bei Müttern im Vordergrund
- bei den Vätern emotionale Zuschreibungen an das Fahren und Qualitätsmerkmale des Fahrzeugs
- Jugendliche der Hochrisiko-Gruppe die geringste Elternorientierung





Zwischenergebnisse III - Peers

- Jugendliche mit potenziell hohem Risiko haben eine höhere Abhängigkeit von Freunden beim Treffen von Entscheidungen
→ negative Gruppendynamik
- Mit höherer Peerorientierung werden Regelverstöße als unproblematischer bewertet



Arbeitshypothesen

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



Hoch-Risiko-Gruppe

| | Zeitpunkt/ -spanne | | | |
|--------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| | t_1 | t_1-t_2 | $t_1-t_2-t_3$ | $t_1-t_2-t_3-t_4$ |
| Gesamtstichprobe | 1.179 | 627 | 367 | 114 |
| potenziell hohes Risiko | 227 (19.3 %) | 107 (17.1 %) | 35 (9.5 %) | 9 (7.9 %) |
| davon Mädchen | 59 (26.0 %) | 31 (29.0 %) | 8 (22.9 %) | 3 (33.3 %) |
| davon Jungen | 168 (74.0 %) | 76 (71.0 %) | 27 (77.1 %) | 6 (66.6 %) |
| ... davon „Stabile“ | --- | 41 (38.3 %) | 9 (25.7 %) | 3 (33.3 %) |



Mittel-Risiko-Gruppe

| | Zeitpunkt/ -spanne | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | t_1 | t_1-t_2 | $t_1-t_2-t_3$ | $t_1-t_2-t_3-t_4$ |
| Gesamtstichprobe | 1.179 | 627 | 367 | 114 |
| potenziell mittleres Risiko | 428 (36.3 %) | 126 (20.1 %) | 82 (22.3 %) | 47 (41.2 %) |
| davon Mädchen | 188 (43.9 %) | 51 (40.5 %) | 32 (39.0 %) | 27 (57.4 %) |
| davon Jungen | 240 (56.1 %) | 75 (59.5 %) | 50 (61.0 %) | 20 (42.6 %) |
| ... davon „Stabile“ | --- | 73 (57.9 %) | 19 (23.2 %) | 7 (14.9 %) |



Gering-Risiko-Gruppe

| | Zeitpunkt/ -spanne | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| | t_1 | t_1-t_2 | $t_1-t_2-t_3$ | $t_1-t_2-t_3-t_4$ |
| Gesamtstichprobe | 1.179 | 627 | 367 | 114 |
| potenziell geringes Risiko | 422 (35.8 %) | 364 (58.1 %) | 223 (60.8 %) | 45 (39.5 %) |
| davon Mädchen | 282 (66.8 %) | 248 (68.1 %) | 164 (73.5 %) | 42 (93.3 %) |
| davon Jungen | 140 (33.2 %) | 116 (31.9 %) | 59 (26.5 %) | 3 (6.7 %) |
| ... davon „Stabile“ | --- | 207 (56.9 %) | 117 (52.5 %) | 32 (71.1 %) |



Ergebnisse der Risikogruppenauswertung



Risikogruppendifferenzierende Skalen

1. Clusterbildene Skalen

- *Imponieren*
- *Verkehrsbezogene Risikobereitschaft*
- *Bereitschaft zu stark normativ abweichendem Fehlverhalten*



Clusterbildende Skalen I

| <i>Risikogruppen</i> | <i>Imponieren</i> | <i>Stabile</i> |
|---------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------|
| | <i>hohe Ausprägung auf Skala</i> | hohes Risiko mittleres Risiko |
| hohes Risiko mittleres Risiko | <i>mittlere Ausprägung auf Skala</i> | |
| geringes Risiko | <i>geringe Ausprägung auf Skala</i> | geringes Risiko |



Clusterbildende Skalen II

| <i>Risikogruppen</i> | <i>Verkehrsbezogene Risikobereitschaft</i> | <i>Stabile</i> |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| | <i>hohe Ausprägung auf Skala</i> | |
| hohes Risiko | <i>mittlere Ausprägung auf Skala</i> | hohes Risiko |
| mittleres Risiko geringes Risiko | <i>geringe Ausprägung auf Skala</i> | mittleres Risiko geringes Risiko |



Clusterbildende Skalen III

| <i>Risikogruppen</i> | <i>Bereitschaft zu stark normativ abweichendem Fehlverhalten</i> | <i>Stabile</i> |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| | <i>hohe Ausprägung auf Skala</i> | |
| hohes Risiko | <i>mittlere Ausprägung auf Skala</i> | hohes Risiko |
| mittleres Risiko geringes Risiko | <i>geringe Ausprägung auf Skala</i> | mittleres Risiko geringes Risiko |



Entwicklungsverlauf der Risikogruppen



Jugendliche mit hohem Risikopotenzial

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

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

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



Jugendliche mit stabil hohem Risikopotenzial

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

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

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



Jugendliche mit mittlerem Risikopotenzial

→ Maskulinität

→ Verträglichkeit
→ Positivbewertung spezifischer
Verkehrsregeln

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



Jugendliche mit stabil mittlerem Risikopotenzial

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

- Imponieren
- Allgemeine Risikobereitschaft

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



Jugendliche mit geringem Risikopotenzial

→ Imponieren → Maskulinität

→ Verkehrsbezogene Risikobereitschaft

→ Stark normativ abweichendes Fehlverhalten → Neurotizismus

→ Gewissenhaftigkeit → Verträglichkeit → Innere Gewaltbereitschaft

→ Allgemeine Risikobereitschaft → Allgemeine Akzeptanz von Normen
und Regeln → Regeln als Einschränkung der Individualität

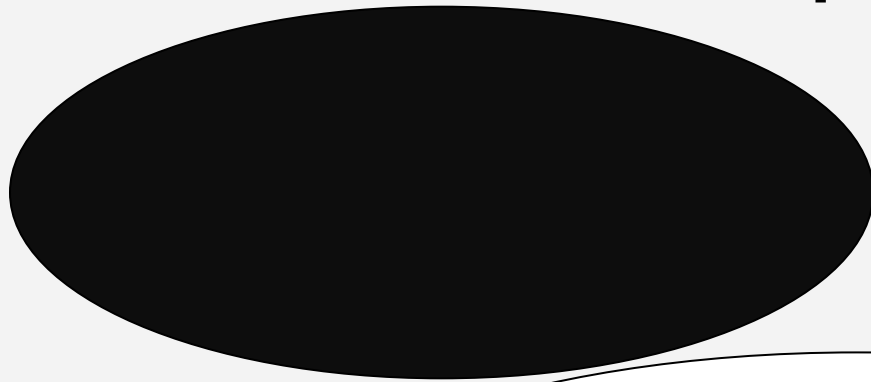
→ Akzeptanz von Normen im Straßenverkehr

→ Negativbewertung von Verkehrsregeln

→ Positivbewertung spezifischer Verkehrsregeln



Jugendliche mit stabil geringem Risikopotenzial



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

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



Fazit






Geschlechter-Vergleich

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



Arbeitshypothesen

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



Ausblick



Ausblick

- Durchführung von sozialen Kompetenztrainings
- Durchgehende Verkehrssicherheitsbegleitung von der Grundschule bis zum Führerschein
- Diagnostisches Instrument
- Längsschnittliche Studie bis zum 25. Lebensjahr



Fragen?



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**