

**Fahranfängerbefragung
2014:
17-jährige Teilnehmer und
18-jährige Nichtteilnehmer
am Begleiteten Fahren**

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 284

bast

Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren

Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“

von

Walter Funk
Bernhard Schrauth

Institut für empirische Soziologie an der
Friedrich-Alexander-Universität
Erlangen-Nürnberg (IfeS)

Projektassistenz:

Davis Adewuyi, Christoph Adrian, Bich Bui, Oliver Dietz,
Nadine Heckel, Karolin Hiesinger, Manuel Holz, Magdalena Kolb,
Nancy Kracke, Mona Lambert, Maja Lomb, Michael Oby,
Nadine Reiner, Thomas Rossnagel, Christoph Schmidt, Roland Strauß,
Sara Tzur, Marc-Andre Tobias, Gina Walcher, Alexandra Walchshöfer

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 284

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

- A - Allgemeines
- B - Brücken- und Ingenieurbau
- F - Fahrzeugtechnik
- M - Mensch und Sicherheit
- S - Straßenbau
- V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt bei der Carl Ed. Schünemann KG, Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen, Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in der Regel in Kurzform im Informationsdienst **Forschung kompakt** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos angeboten; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit.

Ab dem Jahrgang 2003 stehen die **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)** zum Teil als kostenfreier Download im elektronischen BASt-Archiv ELBA zur Verfügung.
<http://bast.opus.hbz-nrw.de>

Impressum

Bericht zu den Forschungsprojekten FE 82.0362/2009 und FE 82.0585/2013:
Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“.

Fachbetreuung:
Michael Bahr

Herausgeber
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0

Redaktion
Stabsstelle Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag
Fachverlag NW in der
Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7, D-28195 Bremen
Telefon: (04 21) 3 69 03 - 53
Telefax: (04 21) 3 69 03 - 48
www.schuenemann-verlag.de

ISSN 0943-9315
ISBN 978-3-95606-408-1

Bergisch Gladbach, September 2018



Kurzfassung – Abstract

Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“

In der „Fahranfängerbefragung 2014“ wurden ab März 2014 bundesweit 2.478 Teilnehmer am „Begleiteten Fahren ab 17 Jahre“ kurz nach dem Beginn ihrer Begleitphase befragt. Von 834 dieser 17-Jährigen liegt auch ein Fragebogen aus der Wiederholungsbefragung gegen Ende der BF17-Teilnahme vor. Zudem haben 783 Begleiter einen Fragebogen ausgefüllt.

Parallel wurden bundesweit 925 18-jährige Fahranfänger in den ersten drei Monaten ihres Fahrerlaubnisbesitzes einmalig befragt. Auch zu diesen Fahranfängern liegen zuordenbare Antworten von 373 Eltern vor.

BF17-Teilnehmer beginnen ihre Fahrausbildung etwa 1,8 Monate vor dem 17. Geburtstag. Durchschnittlich verbringen die Jugendlichen 8,4 Monate im BF17 und fahren dabei ca. 2.500 km. Fast ein Viertel nutzt die maximal mögliche Dauer von zwölf Monaten aus und erbringt dabei eine Fahrleistung von über 3.600 km.

Die Fahrausbildung der 18-Jährigen beginnt etwa 2,8 Monate vor dem 18. Geburtstag. Aus Sicht der 18-jährigen Fahranfänger sprach am häufigsten die fehlende Zeit gegen die Teilnahme am BF17. Die Befunde verweisen ferner auf ein Wissensdefizit unter jungen Erwachsenen hinsichtlich des Wirkmodells des Fahrerfahrungsaufbaus unter Begleitung und damit auf ein Kommunikationsdefizit im Rahmen der Fahranfängervorbereitung. Für 18-Jährige lässt sich eine jährliche Fahrleistung von ca. 5.300 km errechnen.

Im Bericht finden sich Basisdaten zu vielen weiteren Aspekten der Exposition und des Fahrverhaltens 17- und 18-jähriger junger Fahrer. Für BF17-Teilnehmer werden die Kommunikationssituation während der Begleitfahrten und Einstellungen zum BF17 sowie zu Perspektiven seiner Weiterentwicklung berichtet.

Optimierungspotenziale hinsichtlich der Verlängerung der Verweildauer im BF17, der Erhöhung des Fahrleistungsumfanges, der Einwirkung auf die

Übungsqualität und der Verbreiterung der Teilnahmequote werden vor allem in der Verkehrserziehung und -aufklärung gesehen. Entsprechende Ansatzpunkte der Verkehrssicherheitskommunikation werden skizziert.

German novice driver survey 2014: 17-year old participants and 18-year old non-participants in the Accompanied Driving scheme – Starting points for optimizing “Accompanied Driving from age 17”

In the “German Novice Driver Survey 2014” 2.478 participants in the measure “Accompanied Driving from Age 17” (AD17) were questioned shortly after the beginning of their phase of attendance. 834 of these 17-year old novice drivers also participated in a second survey carried out about the end of their time of accompanied driving. Additional data stems from 783 attendants.

Simultaneously 925 18-year old novice drivers were surveyed once during the first three months of their driving license ownership. From 373 of these novice drivers, assignable data stemming from the adolescents’ parents are available.

AD17-participants start their driver training about 1.8 months before their 17th birthday. On average, adolescents spend 8.4 months in AD17 and thereby drive approximately 2,500 kilometres. Almost a quarter of the youth makes use of the maximum possible period of twelve months and thereby delivers a mileage of more than 3,600 kilometres.

Driver training of 18-year old novices started about 2.8 months before their 18th birthday. Most of the 18-year olds reported a lack of time as a cause for their decision not to participate in the AD17-measure. Furthermore these findings indicate a knowledge deficit among young adults regarding the impact model of gaining driving experience through accompanied driving and therefore a lack of communication in the context of novice driver preparation. 18-year old novices deliver an annual mileage of approximately 5,300 kilometres.

The report introduces basic data about a variety of aspects regarding the exposure and driving behaviour of 17-year old and 18-year old

novice drivers. For AD17-participants aspects of communication while driving accompanied as well as attitudes towards AD17 and perspectives for its further development are reported.

Above all, optimization potential regarding the extension of the length of stay in AD17, the increase of the mileage, the influence on training quality and the broadening of the participation rate are seen in measures of traffic education. Corresponding starting points of road safety communication are outlined.

Summary

German novice driver survey 2014: 17-year old participants and 18-year old non-participants in the Accompanied Driving scheme – Starting points for optimizing “Accompanied Driving from age 17”

The research project “German novice driver survey 2014” intends to evaluate the measure of “Accompanied Driving from age 17” (AD17) after three years of being implemented as a permanent law. It targets the further improvement of the measure and includes a survey of AD17-participants and 18-year old non-participants in the measure. This report presents the results of the conducted literature review, an expert survey, and the surveys of 17-year old participants and 18-year old non-participants in the AD17-scheme.

The aim of this study is to identify prospects for improving the AD17-measure with regard to

- the extension of the average duration of Accompanied Driving,
- the increase of mileage delivered in AD17,
- the influence on training quality and
- the extension of participation rates in AD17 among the 18-year old so-called “early starters”.

1 Literature review

The Graduated Driver Licensing (GDL), which is widely spread in the Australasian-North American region, and the German measure “Accompanied Driving from Age 17” (AD17) are two modes of driving license acquisition which especially deal with the gaining of driving experience immediately after obtaining a driving license.

Graduated Driver Licensing (GDL)

The effect of GDL on reducing crashes of young novice drivers is largely indisputable in science and practice. According to the current evaluation studies about GDL, the following components emerge to be especially effective in reducing crashes and injuries:

- A minimum age of 16 years at the beginning of the supervised “Learner”-phase,
- a minimum duration of twelve months for this “Learner”-phase,
- a minimum age of more than 16 years for starting into the “Intermediate”-phase of independent learning,
- night-time curfews,
- restrictions for passengers of the same age and
- a complete ban on alcohol.

Accompanied driving from age 17 (AD17)

By the end of 2014 more than 3.1 million novice drivers have participated in AD17. Today approx. half of the novice driver population participates in it. Already at the end of 2009 participants in AD17 accounted for approx. 75% of the so-called “early beginners” aged 18 to 18 years and three months. Compared to 18-year old novices not participating in accompanied driving, the summative evaluation of the AD17-model proves in the first year of independent driving with full driving privileges that there are almost 20% less model participants involved in crashes as well as in receiving fines for traffic offences. In terms of figures, in the year 2009 1,700 avoided crashes can be attributed to AD17.

2 Expert survey

An online survey among international scientific experts of novice driver preparation was conducted in order to evaluate potentials for optimizing AD17 in Germany against the background of experiences with modes of novice driver preparation abroad. In total, 40 experts were personally invited by e-mail to answer seven questions, which referred to four perspectives on optimization as well as the duration of the phase of attendance, a final test after the phase of attendance and the generalization of accompanied driving for all novice drivers.

The experts’ answers show interesting results. Regarding the four perspectives on optimization analyzed in this report, the following advices dominate:

- road safety education and awareness (information) campaigns,

- addressing parents,
- financial incentives and
- establishing a driver's logbook.

According to international experts structural aspects of a larger AD17 population and an earlier entry into this measure should be tackled especially with information campaigns and a social capital approach (parents). The technical solution of a driver's logbook, in addition to again addressing parents, is suggested for optimizing the quantitative and qualitative design of driving (mileage and training quality).

The suggested minimum duration of accompanied driving is likely to be strongly influenced by the GDL experiences of the international experts. An additional exit test at the end of the "Intermediate"-phase as well as an accompanied driving measure for all novice drivers are considered controversial by the experts.

3 Novice driver surveys

Establishing and implementation of the study

In March and April 2014 a nationwide random sample of 10,000 participants in AD17 and 5,000 18-year-old conventionally trained novice drivers was contacted to participate in the survey. 2,478 AD17 participants completed the online questionnaire of the first survey shortly after starting their phase of attendance and 834 also completed the questionnaire of the follow-up survey at the end of their AD17 participation. Furthermore, 783 adults filled in a questionnaire for attendants in AD17.

The sample of the 18-year-old novice drivers, who were questioned once, includes 925 young adults predominantly in the first months after obtaining their driving license. In addition, 373 parents have replied, too.

The following aspects from the results of the surveys can be highlighted.

Driving license acquisition

Driver training

On average, AD17-participants start their driver training 1.8 months before their 17th birthday.

Compared to the evaluation of the former model test, today adolescents start their driver training much earlier (formerly 0.4 months before their 17th birthday). The driver training of the 17-year old novices takes on average 6.8 months, with on average of 30 driving lessons completed. The majority of all examinees pass their theoretical and practical driving tests with their first attempt.

On average, the driver training of the 18-year olds starts 2.8 months before their 18th birthday and takes about seven months. In this time, a mean of 30 driving lessons are required. In most cases, the examinees pass their theoretical and practical driving tests with their first attempt.

17-year old novices: access to Accompanied Driving

AD17-participants obtain their driving test certificate on average about 4.6 months after their 17th birthday and start their phase of attendance on average earlier than at the time of the model test of AD17. Time management problems are the most commonly reported reason for a late start into the phase of accompanied driving. Nine out of ten 17-year olds report that their AD17-participation originated from their own initiative, and half of the respondents report that their parents (also) gave an initial impulse.

On average, adolescents spend 8.4 months in the Accompanied Driving scheme. Almost a quarter exploits the maximum duration length of twelve months.

In most cases, two attendants are registered on the driving test certificate. Compared to the process evaluation of the AD17-model test, adolescents are provided with more attendants today. The most common attendant is the adolescents' mother and therefore the most common attendants' age is broadly between 40 and 54 years. Almost always the most common attendant lives in the same apartment as the young driver.

Most adolescents acquire information about the AD17-measure in their driving school. Furthermore they receive information from personal conversations with peers/friends, their parents or other family members/relatives. A deficit in information search can be found in print media, radio/TV as well as on the internet.

- 18-year old novices: reasons against AD17

For 18-year old novices, the most frequently reported reason for the non-participation in AD17 was a lack of time. Despite the fact that nearly all novice drivers were aware of the possibility of acquiring the driver license at age 17 under attendance, yet more than half of the 18-year olds did not consider it an advantage or were not interested in it at the time when they were 17. This result refers to a lack of knowledge among young adults regarding the causal model of gathering experience in driving under attendance and therefore a lack of communication in the frame of the novice driver preparation. The non-availability of a car or the absence of an attendant only played a minor role with respect to the non-participation in the AD17 measure.

Exposure of novice drivers: mileage

17-year old novice drivers

On average, the AD17-participants drive their cars on 3.0 days in the reference week in the beginning and at the end of their phase of attendance. The proportion of mobile adolescents is highest on Fridays and Saturdays.

In the reference week surveyed in the first panel wave, the 17-year old novice drivers report a mean mileage of 7.1 km (median; arithmetic mean: 11.7 km). The daily mileage of the subgroup of 17-year olds who were actually driving shows a median of 19.7 km (arithmetic mean: 28.4 km) and is therefore clearly higher. The mean mileage of all novice drivers and the adolescents that were actually driving has not changed substantially during the phase of attendance. In the weekly segments, we find the highest mileages on "extended" weekends from Friday to Sunday for all 17-year olds as well as for those novice drivers who were actually driving. This result can be reported both for the beginning and for the end of the phase of attendance.

The estimation of the total mileage is around 2,500 km for the average duration of 8.4 months in AD17. An average mileage of 3,630 km is to be expected in case of the full use of the maximum duration of the 12-month phase of attendance.

18-year old novice drivers

In the reference week, the respondents are driving their cars on 3.8 days on average and therefore

significantly more often than AD17-participants. On the weekdays from Monday till Saturday, in each case roughly more than half of the 18-year olds drive a car. Only on Sundays the majority of respondents are not driving.

An average daily mileage of 10.0 km (median; arithmetic mean: 16.9 km) is calculated for all 18-year-old novice drivers. This increases to 21.7 km (median; arithmetic mean: 32.3 km), when only those novice drivers are considered, who actually report driving a car. After one year, a mileage of around 5,300 km is to be expected for the 18-year olds.

Exposure of novice drivers: trip duration

17-year old novice drivers

All AD17-participants (including non-mobile participants) drive a car for 9.4 minutes per day (median; arithmetic mean = 13.0 minutes) in the beginning of their phase of attendance. At its end, the driving time increases to 11.2 minutes (median; arithmetic mean = 14.1 minutes). Considering only those days on which the respondents were actually driving accompanied, half of the 17-year olds in the first panel wave show a higher daily journey time of up to 25.0 minutes (median; arithmetic mean = 31.6 minutes). A comparable mean driving time is reported by mobile adolescents at the end of their phase of attendance.

For all 17-year old novice drivers at the beginning of their phase of attendance we see the longest daily trip duration (median = 10.0 minutes; arithmetic mean = 15.3 minutes) on "extended" weekends including Fridays. At the end of their phase of attendance, the 17-year olds drive comparatively the longest time on Fridays, Saturdays or Sundays as well.

Projecting the trip duration on a month, the AD17-participants drive about five and a half hours (arithmetic mean = 328.6 minutes; median = 269.7 minutes) at the beginning of their phase of attendance. At its end we can identify an increase in the monthly trip duration to six hours and thirty minutes (arithmetic mean = 402.9 minutes). A driving time of around 51 hours is calculated for an average duration of 8.4 months in AD17. AD17-participants gather driving practice of around 75 hours in case of exploitation of the maximum duration of the 12-month phase of attendance.

18-year old novice drivers

18-year old novice drivers report a daily trip duration of 13.4 minutes (median; arithmetic mean = 20.2 minutes). Regarding only mobile novice drivers, we calculate a mean daily trip duration of 30.0 minutes (median; arithmetic mean = 39.2 minutes). In particular on Saturdays and Sundays we find many 18-year olds reporting longer journey times. The extrapolation of the average trip duration results in driving practice of around 104 hours for the 18-year-old novice drivers after one year.

According to the analysis of mileage data, longer trip durations are visible for the 18-year olds than for AD17-participants.

Exposure of novice drivers: usage of road types

At the time of the first survey wave AD17-participants have performed about half of their previous mileage on inner-city streets. This proportion is lower than the similar one of the 18-year old novice drivers and decreases even more until the end of the phase of attendance. On country roads, the 17-year olds performed around one third of their mileage at the time of the first survey and therefore use this kind of road more often than independent 18-year old novices. When looking at the usage of highways at the time of the first data collection, no differences between both groups of novice drivers appear; 17- and 18-year olds have performed almost one sixth of their mileage on it. The percentage of the AD17-participants' mileage on highways increases to almost one fourth until the end of the phase of attendance.

Exposure of novice drivers: obstacles for accompanied driving

With respect to the availability of a car and the presence of an attendant, more than half of the non-mobile novice drivers would have had the possibility of driving accompanied on each day of the reference week of the first survey. Towards the end of the phase of attendance, the proportion of those who were not driving despite of an available car and attendant is usually much lower on the individual weekdays.

Furthermore AD17-participants report primarily a lack of time and the absence of purposes for driving as reasons for not driving more often. Additional explanations for refrained trips are the non-

availability of a car or an attendant. Moreover, in the second panel wave adolescents more often report the opinion that they are already driving safely and very much.

One cannot say that AD17-participants try to avoid driving or that there is some kind of "weariness of driving" among the young drivers neither at the beginning nor at the end of the phase of attendance. In fact they are predominantly interested in taking up driving offers or rather offer themselves as a driver to their attendants respectively.

AD17: communication in the car

The communication between adolescents and attendants during accompanied trips is considered as an aspect of practicing quality in AD17. The prevention of risky driving situations and aspects of hazard perception are most frequently addressed in this communication in the beginning of the phase of attendance. Following the self-reports of the adolescents the remarks of the attendants decrease during the phase of attendance. Also in the second panel wave adults further comment less on individual driving manoeuvres than generally more often on risk prevention and hazard perception. Furthermore, accompanying fathers obviously comment driving situations more often than mothers.

At the beginning of the phase of attendance three quarters of the 17-year olds consider the attendants' remarks as being helpful and more than two thirds consider them as being appropriate. Three quarters of the adolescents deny an uncertainty caused by their attendants' comments and two thirds also state that it does not cause any conflicts between them and their attendants.

The percentage of respondents, who consider their attendants' feedback as being helpful or appropriate, is lower in the second survey at the end of accompanied driving. Compared with the first panel wave, there are no differences regarding possible uncertainty due to remarks of the attendant. Also the potential for conflicts between novice drivers and their attendants has only slightly increased due to the attendants' feedbacks.

Driving behaviour: Behaviour of Young Novice Driver Scale (BYNDS)

The BYNDS is a scale for surveying the risky driving behavior of young novice drivers. The first of five

BYNDS-subscale measures temporary (“transient”) violations of traffic regulations by novice drivers. At the beginning of the phase of attendance, AD17-participants commit few such violations, e.g. speeding. Towards the end of their participation in AD17 they report temporary rule violations more often. The comparison between AD17-participants (first panel wave) and non-participants allows the conclusion that 18-year old novice drivers report temporary violations of traffic regulations committed within the last four weeks more often than 17-year old novice drivers.

The subscale of so-called “fixed” violations of traffic regulations during the whole journey (e.g. the failure to wear a seatbelt), which was surveyed only among the 18-year olds, shows a very low index value in total.

For the subscale “misjudgments” a mean value for the AD17-participants at the beginning of their phase of attendance is calculated which indicates misjudgments of distances and speeds to appear seldom. During their phase of attendance adolescents manage to reduce misjudgments further on, but to a low extent. On average, 18-year old novice drivers report more misjudgments than AD17-participants.

The mean value of the subscale “risky exposure” lies in the range of “occasionally” to “sometimes” for AD17-participants at the beginning of their phase of attendance. Until its end, risk exposure increases on average for each respondent. The difference between AD17-participants (first panel wave) and 18-year old novice drivers in terms of the summative index “risk exposure” indicates a higher exposure of non-participants in AD17.

The ambiguity of the term “risky exposure” regarding this subscale of the BYNDS for the subgroup of the AD17-participants needs to be mentioned. Many of the driving situations described as “risky”, such as driving at night, in the rain or in heavy traffic, shall be mastered by experiencing them together with the attendant. In contrast, 18-year-old novice drivers are alone when becoming confronted with risky driving situations.

According to the self-reports of AD17-participants, their current mood, measured by the fifth BYNDS subscale, does not influence their driving styles for at least seven out of ten AD17-participants on both survey dates. The same applies to 18-year-old

novice drivers. There are no differences between the novice driver groups of the AD17-participants and non-participants.

Assessment of driving skills

Situations that often cause uncertainty among AD17-participants can be ascribed to the complexes of multitasking and risk perception. In the first and also in the second panel wave, AD17-participants report the greatest amount of uncertainty when overtaking on country roads and when reacting quickly in unforeseen situations.

For 18-year old novice drivers also one aspect of the dimension of hazard perception entails the highest potential for uncertainty, namely reacting quickly in unforeseen situations. The second and third most common situations for uncertainty reported by the 18-year olds also originate from this dimension: Three out of ten respondents report uncertainty in recognizing the intentions of other road users or when overtaking on country roads, respectively.

At the end of the phase of attendance, AD17-participants feel more certain than 18-year-old novice-drivers in the beginning of their driving career regarding one out of eleven questioned aspects of hazard perception during the last four weeks: recognizing the intentions of other road users. Therefore, AD17-participants benefit in the course of their phase of attendance regarding risk assessment.

The self-assessment of AD17-participants in gaining driving experience shows a largely consistent image at the end of the phase of attendance: regarding car control, the anticipatory, the more comfortable and the more self-confident driving the participating adolescents subjectively consider AD17 as being effective in gaining driving experience. This impression is confirmed by the complement external assessment based on the attendants.

Also the 18-year old conventionally trained novice drivers report progress in car control, anticipatory, more relaxed and more self-confident driving already a few weeks after driving license acquisition.

Social capital and social networks

The “German novice driver survey 2014” determines appropriate resources for the novice driver

preparation in the circle of their family, friends and acquaintances. AD17-participants are able to mobilize most of the social resources for conversations about experiences during their phase of attendance and for emotional support for accompanied driving. Most resources which help the 17-year-old novice drivers in acquiring their driving license obviously derive from their closer family circle.

18-year-old novice drivers most frequently find social resources for conversations about feelings during car trips and for questions around the topic of learning to drive. 18-year olds receive most support from their closer family circle, too.

The comparison of novice driver specific resources between 17- and 18-year-old novices shows significant differences in the composition of the respective social capital: AD17-participants more often have the corresponding resources in their closer family circle and have had more possibilities to deliberate on AD17. In contrast, independent 18-year-old novice drivers indicate more resources in their circle of friends and mention more opportunities for discussing questions about learning to drive and a car be made available. These findings suggest that resources in the social structure of the family play an important role for the access to AD17.

The "German novice driver survey 2014" collects self-report data of the novices regarding the parenting style of their parents as authoritarian, authoritative, permissive and uninvolved. The authoritative and the permissive parenting style dominate in the self-evaluation of both subgroups of novice drivers.

Vehicle characteristics, traffic offences and crashes of novice drivers

Considering the questioned vehicle characteristics in total, the impression has been strengthened that 17-year olds participating in accompanied driving use their parents' car more frequently and therefore drive younger cars with comparatively higher engine power and better equipment. In contrast, the independent novice drivers predominantly use their own car, which however leads to concessions regarding age, engine power and equipment of the vehicle.

Only 0.3% of the AD17-participants (n = 7) have been cautioned in the short time of licensure until

the date of the first survey. At the same time, already 6.6% of the 18-year-old respondents (n = 51) have been cautioned. The group difference regarding penalties is less remarkable. Until the start of the survey, only 0.3% of the 17-year olds (n = 6) and 0.8% of the 18-year olds (n = 6) have received a penalty notice due to traffic offences.

The rate of involvement in crashes until the first survey shortly after the start of the measure is very low among AD17-participants (1.2%; n = 26). In self-perception, almost two thirds of the crashed 17-year olds see the cause of the crash especially in their own driving behavior, one third of the adolescents predominantly blames another road user to be responsible for the crash. 4.3% of the 17-year olds (n = 18) have been involved in a collision until the end of their phase of attendance. Thereby predominantly other road users are decisively made responsible for the crash.

Compared to the accompanied young drivers at the end of AD17, the 18-year old novice drivers report more involvements in crashes already a short time after their driving license acquisition. Approximately one in twenty 18-year-old novices (5.6%; n = 44) have been involved in a crash in a relatively short period of time after their driving license acquisition. These young drivers involved in a crash seek the cause of accident in their own driving behavior, too.

According to their own assessment, more than half of the 17-year-old novice drivers (54.2%) have already experienced a near miss at the end of their phase of attendance. One third of the adolescents trace this dangerous situation to their own driving behavior. However, more than half of the novice drivers trace near-misses to the behavior of other road users. 44.2% of the 18-year-old novice drivers report corresponding near misses in the beginning of their driving career. Four out of ten of these young drivers trace this dangerous situation to their own driving behavior, more than half to the behavior of other road users.

Attitudes towards Accompanied Driving and perspectives for the further development of the measure

Supporting services for Accompanied Driving on the internet or as a smartphone app are often quoted to be helpful by adolescents. Information about the effect mechanism of Accompanied Driving is relatively often considered advantageous. The

voluntary version of support services is much more popular among adolescents than its compulsory alternative. The broad majority of parents state explicitly that they do not need any support. The remaining attendants most frequently mention support services by driving schools and information about different aspects of AD17.

While nearly half of the AD17-participants would have had interest in Accompanied Driving from age 16, more than two thirds of the parents reject such a model.

In the eyes of the AD17-participants, a simplified attendance rule under maintenance of the minimum requirements of age, duration of license ownership and a threshold for traffic offenses, but without the necessity of registration on the driving test certificate, would increase their mileages. The majority of the attendants are also open-minded with regard to a simplified attendance rule, yet a large minority explicitly oppose to it.

A mandatory phase of attendance of six months in AD17 is the only measure concerning driving experience that is accepted by the majority of the adolescents and their attendants. Much less consent arises for a minimum number of hours driven accompanied or a minimum mileage. Almost half of the attendants and nearly two thirds of the adolescents dislike the idea of extending the minimum duration of attendance into the time after the 18th birthday.

The current system of driver training, with the responsibility of a driving teacher for the education and training which ends with the driving test, is reflected in the respondents' expressions of opinion. Both, the supplement of the professional driver training in driving school by elements of a lay training as well as the post-license commitment of driving teachers during the AD17 phase of attendance, are predominantly considered not helpful among the 17-year olds and their attendants.

Only one out of forty questioned novice drivers uses a car sticker indicating his driver status. In summary, 17- and 18-year old users of "Beginner"-stickers consistently relate less tailgating or hooting, less pressure for perfection and more subjectively felt driving safety to the use of such a sticker. Among 17- and 18-year old novice drivers, who do not use such a sticker, skepticism prevails regarding generating attention to the novice by the use of a "Beginner"-sticker.

More than four out of five 17-year olds recommend Accompanied Driving absolutely; the rest recommends it "on the whole". The adolescents judge this recommendation mostly with positive effects on the subjective perception of safety as well as the gaining of driving experience in the phase of attendance.

Also 99.0% of the attendants in the beginning and 99.6% of the attendants at the end of the phase of attendance recommend AD17. In addition to the perception of safety, also the control of the novice driver and increased confidence due to directly experiencing progress as well as the gaining of driving experience play a role.

At least, approximately one in five adolescents expresses criticism about AD17 in the beginning of the phase of attendance. Thereby the communication with the attendant and the reliance on him are most frequently mentioned critically. At this early stage, the adolescents most often suggest a better preparation of the attendants and the reduction of the minimum age of the attendants.

The percentage of critical AD17-participants has only slightly increased at the end of the phase of attendance. Also at this late time, communication with the attendant comparatively is seen most critical.

4 Prospects for improvement of the AD17-measure

In the report, four perspectives on optimization are taken up, condensed, underpinned with results of the "German novice driver survey 2014" and substantiated to suggestions for further optimization of the AD17-measure.

Extension of the average duration of Accompanied Driving

Early information about the tasks, which need to be completed in the course of acquiring their driving license, and giving a realistic time perspective to adolescents and their parents, who are interested in AD17, seem to be expedient in the context of adolescents' time management problems and their information behavior regarding AD17 in order to support the optimization strategy of starting AD17 closer to their 17th birthday. The results of the

„German novice driver survey 2014“ show the need to develop and to implement measures for road safety education in order to address the target groups of the adolescents and their parents about the topic accompanied driving. Generally, the financial support of a longer phase of attendance seems to be possible – however, the individual risk-assessment is up to the respective insurance company.

Increase of mileage delivered in AD17

No increase in the average mileage delivered by the accompanied novice drivers is visible in comparison to the former process evaluation. The number and extent of accompanied trips are privately discussed in the family. Therefore traffic education is recommended as a measure to influence AD17-participants and their parents regarding the aspect of increasing the mileage delivered in AD17.

Furthermore, the conception of a voluntary driver's logbook should be considered as a tool for quality assurance, which offers feedback to adolescents and their attendants about their driving experiences and thus also about their mileage so far.

Eventually, a simplified regulation for attendants, might contribute to more driving opportunities and thus to a higher mileage of the adolescents. At least, this is suggested by the adolescents in the “German novice driver survey 2014”. In such a simplified regulation attendants would not need to be registered in the driving test certificate in advance any more, but only need to fulfill the already necessary preconditions regarding age, duration of their driving license ownership and committed violations.

Influence on training quality

The development of a voluntary driver's logbook could again be considered as a measure of quality assurance for the optimization of the training quality and as a starting point for the traffic educational influence on novice drivers and their attendants. This could be used both as a smartphone app and in paper form, not only for recording the driven kilometers, driving time or experienced traffic situations (time of day, weather conditions, traffic density), but also for including recommendations for certain driving tasks. Finally,

traffic education and information for young drivers and their attendants is necessary in order to influence the training quality.

The extension of participation rates in AD17 among the 18-year old so called “early starters”

In total, the deficit in information search about accompanied driving in print media, radio/television as well as on the internet shows potentials, which are not used ideally at the moment in order to address the target groups. There are important fields of activity for traffic education in order to provide significant information to adolescents and their parents.

Novice drivers receive important information about novice driver preparation and the ideal arrangement of AD17 only late in driving school. Informants in adolescents' social networks depend on easy accessible and factually correct information about AD17.

If more than half of the 18-year-old non-participants in AD17 did not see an advantage in it or accompanied driving was not interesting for them, this still shows a huge deficit in knowledge among young adults regarding the causal model of gaining driving experience with an attendant, which results in significantly lower involvements in crashes. Furthermore, this deficit in knowledge indicates that the AD17-causal model was not yet sufficiently communicated to young adults, who are interested in a driving license, in the course of the novice driver preparation. This is compatible with relatively frequent demands from AD17-participants for information about how accompanied driving reduces the crash risk.

The reference to the central role of the safety communication (traffic education) in the course of novice driver preparation remains as a result of the perspectives on optimization of the AD17-measure. The results of the „German novice driver survey 2014“ about social resources of 17- and 18-year-old novice drivers suggest that resources in the social structure of the family play an important role in accessing AD17. Furthermore, the rate of friends who also participate or have participated in AD17 is significantly higher in the circle of friends of 17-year-old novice drivers than in the circle of friends of the 18-year-olds.

The importance of disseminating appropriate information about the measure AD17 in the identified social contexts becomes apparent in many aspects while dealing with the social capital or rather the social networks of 17- and 18-year-old novice drivers. The results of the „German novice driver survey 2014“ show that the topic “accompanied driving” is relatively widespread among 17-year olds and at least present among 18-year-olds in the social contexts family, peers and educational institution (school, training facility). Novice driver specific measures of traffic education can start in these social contexts.

Therefore, the safety communication for AD17 should take up the broad social foundation of this measure and address the following target groups:

- 16-year-old adolescents interested in acquiring a driving license,
- adolescents of the same age (peers),
- parents as most frequent attendants,
- teachers at secondary and vocational schools as general informants in central institutions for education or vocational training and
- driving teachers as professional informants about AD17.

Although a consistent strategy of safety communication about the topic of novice driver preparation is still missing, few corresponding materials already exist, such as the websites www.bf17.de or www.schule-begleitet-fahren.de. Furthermore, initial learning materials for school lessons are available.

In the meantime, other countries already try to support novice driver preparation in a target group oriented way by addressing adolescents and their parents. Such a composite strategy of safety communication, which finally takes a look at the four strategies on optimization dealt with in this section and which addresses the annually growing cohorts of adolescents and their parents with high quality, factual information about novice driver preparation as well as the measure of accompanied driving is still missing in Germany.

For example, a compilation of an AD17-information kit for beginners could be created as a first step. This starter pack could be handed over to the

adolescents not later than when registering in driving school. However, it would be ideal to aim at an earlier date and distribution with the help of (vocational) schools should be checked.

Inhalt

Teil 1

Zusammenfassung der Befunde und Optimierungsperspektiven des Maßnahmenansatzes BF17

1	Literaturstudie	17
2	Expertenbefragung	19
3	Befragungsstudien.	20
4	Optimierungsperspektiven des BF17-Maßnahmenansatzes	35
	Literatur.	41
	Tabellen	51

Teil 2 des Berichts sowie die Anhänge I bis VI sind im elektronischen BAST-Archiv ELBA unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de> abrufbar.

Teil 1

Zusammenfassung der Befunde und Optimierungsperspektiven des Maßnahmenansatzes BF17

Nach wie vor haben junge Fahranfänger ein besonders hohes Verkehrsunfallrisiko, das unmittelbar nach dem Fahrerlaubniserwerb am höchsten ist. In Deutschland gelingt es mit der Maßnahme „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF17), das initiale Unfallrisiko von Teilnehmern an diesem Modus des Fahrerlaubniserwerbs deutlich zu senken.

Die „Fahranfängerbefragung 2014“ (FAB2014) ist angelegt als Evaluation der Maßnahme des Begleiteten Fahrens, drei Jahre nach deren Implementation in das Dauerrecht. Sie zielt auf die Optimierung des Maßnahmenansatzes BF17 und umfasst die Befragung von BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Nichtteilnehmern. Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse der durchgeführten Literaturstudie, einer Expertenbefragung und der Befragung von 17-jährigen Teilnehmern und 18-jährigen Nichtteilnehmern am Begleiteten Fahren vorgestellt.

Für den schnellen Leser wird als Teil 1 der Berichterstattung eine Zusammenfassung der Befunde und Optimierungsperspektiven des BF17-Maßnahmenansatzes vorangestellt. Hierzu werden Textstellen aus der ausführlichen Berichterstattung der Detailergebnisse (Teil 2 des Gesamtberichts) und die ebenfalls darin zu findenden Zusammenfassungen mit den zentralen Befunden zusammengetragen. Außerdem werden hier die sich aus den Befunden der FAB2014 ergebenden Optimierungsperspektiven des BF17-Maßnahmenansatzes expliziert.

1 Literaturstudie

In Europa, Nordamerika und Australasien herrschen heute Systeme des Fahrerlaubniserwerbs vor, die den Prozess der Fahranfängervorbereitung in mehrere Lernstufen einteilen (vgl. GENSCHOW, STURZBECHER, WILLMES-LENZ 2013):

- Eine supervidierte Lernphase, während der in einer Fahrschule oder mit einem Lientrainer

verkehrsbezogene Wissensgrundlagen gelernt und sich fahrpraktische Fertigkeiten angeeignet werden,

- eine selbstständige Lernphase, in der die Fahranfänger zwar alleine Auto fahren, jedoch weiter lernen sollen und dabei einer Reihe protektiver Maßnahmen unterliegen sowie
- die unbeschränkte Fahrerlaubnis ohne spezielle Fahranfängerregelungen.

Zwei Modi des Fahrerlaubniserwerbes, die sich besonders dem Erfahrungsaufbau am Beginn der Fahrkarriere – und somit dem sog. Anfängerrisiko – zuwenden, sind das im australasisch-nordamerikanischen Raum verbreitete Graduated Driver Licensing (GDL) und das bundesdeutsche „Begleitetes Fahren ab 17“ (BF17).

Graduated Driver Licensing (GDL) (Kapitel 1.2 und Kapitel 2)

In Wissenschaft und Praxis ist die unfallreduzierende Wirkung des GDL für junge Fahranfänger weitestgehend unstrittig. Aufgrund unterschiedlicher Daten, Zielgruppen und untersuchten Maßnahmenwirkungen schwanken die Ergebnisse entsprechender Evaluationsstudien stark. In Untersuchungen aus Kanada reicht die Spanne der errechneten Unfallreduzierungen z. B. von einer 5%igen Reduzierung der tödlichen Unfälle unter allen Fahranfängern aus Quebec bis zu einer 31%igen Senkung der Unfallrate pro Fahrer in Ontario (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 30). Aus den USA werden Befunde berichtet, die von einer fehlenden Maßnahmenwirkung hinsichtlich der Pro-Kopf-Unfallrate und tödlicher Unfälle unter 15- bis 17-Jährigen in Kalifornien, über eine 5%ige Senkung der Pro-Kopf-Unfallrate 16-Jähriger in Utah bis zu einer 60%igen Senkung der Pro-Kopf-Unfallrate 16- und 17-Jähriger in Ohio reichen (vgl. MAYHEW, SIMPSON, SINGHAL 2005: 33). In ihrer Summe indizieren die Ergebnisse jedoch klar eine eindeutige Reduzierung des Unfallrisikos der untersuchten Zielgruppen.

In der Zusammenschau kristallisieren sich in den vorliegenden Evaluationsstudien zum GDL die folgenden Maßnahmenkomponenten als besonders wirksam zur Reduzierung von Unfällen oder Verletzungen heraus (vgl. SENSERRICK, WILLIAMS 2015: 47):

- ein Mindestalter von 16 Jahren für den Beginn der supervidierten Lernphase,
- eine Mindestdauer dieser „Learner“-Phase von zwölf Monaten,
- ein Mindestalter von mehr als 16 Jahren für den Eintritt in die selbstständige Lernphase,
- Nachtfahrbeschränkungen,
- Mitfahrerbeschränkungen für Gleichaltrige und
- ein absolutes Alkoholverbot.

KINNEAR et al. (2013: 58) stellen zusammenfassend fest:

- je mehr GDL-Komponenten in Kraft sind,
- je restriktiver diese in die Autonutzung eingreifen (Mitfahrerbeschränkung, Nachtfahrverbot) und
- je umfassender ein GDL-System eingeführt wird (Information, Einbindung der Eltern),

umso wirkungsvoller vermindert ein GDL-System das Unfallrisiko von Fahranfängern.

Begleitetes Fahren ab 17 (BF17) (Kapitel 1.3)

In Deutschland hat der Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ nach anfänglicher Skepsis und sukzessiver Einführung in den einzelnen Bundesländern unerwartet großen Zuspruch unter jungen Fahranfängern und ihren Begleitern gefunden. Bis zum Ende des Jahres 2014 haben mehr als 3,1 Mio. Fahrerlaubnisbewerber am Begleiteten Fahren teilgenommen (vgl. KBA 2013; 2014; 2015). Heute ist etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrerlaubnisbewerber BF17-Teilnehmer. Unter den 18-Jährigen bis 18 Jahre und drei Monate alten sog. „Früheinsteigern“ lag der Anteil der BF17-Teilnehmer bereits Ende 2009 bei 72 % (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 51).

Aus der Prozess- und der summativen Evaluation des vormaligen Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17“ sollen folgende Befunde herausgestellt werden (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010; SCHADE, HEINZMANN 2011):

- Durchschnittlich verbrachten die Modellversuchsteilnehmer etwa acht Monate im Begleiteten Fahren. Etwa jeder fünfte teilnehmende Jugendliche nutzte die maximal mögliche Begleitdauer von zwölf Monaten.

- Jugendliche mit der durchschnittlichen Begleitdauer von acht Monaten erwarben in dieser Zeit etwa 2.400 km Fahrpraxis. Fahranfänger mit bis zu drei Monaten Begleitdauer legten nur etwa 850 km in Begleitung zurück, bei sechsmonatiger Teilnahme am Modellversuch errechnete sich eine Fahrleistung von ca. 1.750 km. Von Jugendlichen, die die maximale Begleitdauer von bis zu zwölf Monaten ausschöpften, durfte eine durchschnittliche Fahrleistung von annähernd 3.800 km erwartet werden.

- Mehrfach zeigte sich, dass Modellversuchsteilnehmer mit einer höheren Fahrleistung „bessere“ Indikatoren im Sinne einer größeren Verkehrssicherheit zum Ausdruck brachten als ihre Pendanten mit einer geringeren Fahrleistung.

- Zusammenfassend kommt die Prozessevaluation zu dem Ergebnis, dass sich der Maßnahmenansatz hinsichtlich der Zugangsfreundlichkeit, der Praktikabilität im Alltag und der Sicherheit der Durchführung bewährt hat (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 318f).

- Für ehemalige BF17-Teilnehmer zeigte sich im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens pro 1.000 Fahranfänger und Jahr eine um 19 % geringere Rate an Unfallbeteiligungen und eine um 18 % geringere Rate an Verkehrsverstößen. Wenn man die VZR-Eintragungen auf die Fahrleistung bezieht (pro Mio. Pkw-km) errechnet sich im Vergleich zu Fahranfängern mit herkömmlichem Führerscheinwerb sogar eine um 23 % geringere Unfallbeteiligungsrate und eine um 22 % geringere Rate an Verkehrsverstößen (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 80).

- Rein rechnerisch lässt sich dem BF17 die Verhinderung von etwa 1.700 Unfällen im Jahr 2009 zuschreiben (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 117).

Ansatzpunkte für die Optimierung des BF17-Maßnahmenansatzes (Kapitel 3)

Trotz der insgesamt sehr positiven Ergebnisse der Evaluationen des Begleiteten Fahrens verweisen FUNK, GRÜNINGER (2010: 321 ff.) bereits in ihren Handlungsempfehlungen auf Optimierungspotenziale des Maßnahmenansatzes BF17, im Sinne einer besseren Ausschöpfung der bis zum 18. Geburtstag gegebenen Möglichkeiten des Fahrerfahrungsaufbaus in einem sicheren Rahmen:

- **Verlängerung der durchschnittlichen Verweildauer im Begleiteten Fahren**

Durch einen früheren Beginn der Fahrausbildung und ein früheres Ablegen der Fahrerlaubnisprüfung könnten Fahranfänger, die ab dem Alter von 18 Jahren selbstständig Auto fahren wollen, die Verweildauer im BF17 verlängern. Dies böte die Gelegenheit zu mehr Übungsfahrten und zu einem umfassenderen Fahrerfahrungsaufbau.

Eine Verlängerung der Verweildauer im Begleiteten Fahren ist – bei einem Anspruch auf Umtausch der BF17-Prüfbescheinigung in eine vollumfängliche Fahrerlaubnis zum Ende des 18. Lebensjahres – gegenwärtig nur durch einen früheren Einstieg ins BF17, zeitlich möglichst nahe am 17. Geburtstag, umzusetzen.

- **Erhöhung des Fahrleistungsumfangs**

Neben dem längeren Verbleib im Begleiteten Fahren bietet auch dessen intensivere Nutzung einen Ansatzpunkt zur Verbesserung des Erfahrungsaufbaus von jungen Fahranfängern.

Die Phase des Begleiteten Fahrens gilt im Rahmen des gestuften Fahrerlaubniserwerbs als die sicherste.

Die größte Bedeutung im Zusammenhang mit der unfallreduzierenden Wirkung des BF17 wird der Fahrpraxis, d. h. der Anzahl der gefahrenen Kilometer unter Begleitung, zugeschrieben. Anhand ihrer Befunde weisen SCHADE, HEINZMANN (2011: 94) nach, dass die Verkehrsauffälligkeitsrate mit zunehmender Fahrpraxis sinkt. Die Autoren sprechen dabei von einem „Dosis-Wirkungszusammenhang“. Dabei gehen schwere Verkehrsauffälligkeiten mit zunehmender Fahrpraxis stärker zurück als Bagatellfälle.

Wie die Häufigkeitsverteilung der Fahrleistungen in der Prozessevaluation des Modellversuchs zeigt, streuen diese sehr breit. Hier bietet es sich an, die durchgängige Nutzung von Fahrgelegenheiten im privaten Rahmen verstärkt zu betonen und zu fördern.

- **Einwirkung auf die Übungsqualität**

Bislang blieb die Frage nach der konkreten Übungsqualität der Begleitfahrten im Hintergrund. Hier bietet sich ein weiterer Ansatzpunkt zur Verbesserung der praktischen Umsetzung des verlängerten Fahrerfahrungsaufbaus im BF17 an.

- **Verbreiterung der Teilnahmequote am BF17 unter den sog. „Früheinsteigern“**

Neben der Verlängerung der Teilnahmedauer, der Intensivierung der Teilnahme und der Verbesserung der Übungsqualität bietet sich auch die Verbreiterung der Teilnehmerbasis als Ansatzpunkt für die Optimierung des BF17 an. Hier ist zu fragen, wie noch mehr der sog. „Früheinsteiger“, die ihre Fahrerlaubnis in den ersten drei Monaten nach dem 18. Geburtstag erwerben, für die Teilnahme an einer Phase des Begleiteten Fahrens gewonnen werden können.

Neben diesen vier Optimierungsstrategien werden im Bericht die folgenden weiteren Ansatzpunkte zur Optimierung des BF17 aufgegriffen:

- Die sozialen Beziehungen der Fahranfänger zu ihrem Begleiter oder die Eingebundenheit in Gleichaltrigengruppen bzw. soziale Netzwerke,
- die Option der Kennzeichnung des Fahranfänger-Pkw im Begleiteten Fahren und
- das mögliche Führen eines Fahrtenbuches.

Soziale Fundierung des Begleiteten Fahrens (Kapitel 4)

Insbesondere zum Elternengagement lassen sich empirische Befunde finden, die nahelegen, dass es einen elterlichen Einfluss auf den risikohaften Fahrstil von Fahranfängern gibt. Besonders ein sog. autoritativer Erziehungsstil, der sowohl dezidierte Anforderungen an die Kinder stellt, aber auch durch eine hohe Ansprechbarkeit der Eltern gekennzeichnet ist, scheint mit einer geringeren Unfallverwicklung und einem weniger risikobehafteten Fahrverhalten von Jugendlichen zusammenzuhängen. Deshalb werden in vielen nationalen GDL-Systemen die Eltern durch Websites und Handreichungen angesprochen und zu einer aktiven Rolle im Prozess der Fahranfängervorbereitung ermuntert. Für die FAB2014 ist dies der Anlass, das fahranfängerspezifische soziale Kapital und die sozialen Netzwerke der Jugendlichen mit Gleichaltrigen eingehender zu untersuchen.

2 Expertenbefragung

Um die Potenziale zur Optimierung des BF17 in Deutschland auch vor dem Hintergrund der Erfah-

rungen mit der Fahranfängervorbereitung im Ausland abschätzen zu können, wurde eine Befragung internationaler wissenschaftlicher Experten zu diesem Thema konzipiert, die als Online-Umfrage umgesetzt wurde. Insgesamt wurden 40 Experten persönlich per E-Mail zur Beantwortung von sieben Fragen eingeladen, die sich auf die vier Optimierungsperspektiven sowie die Länge der Begleitphase, einen Abschlusstest nach der Begleitphase und die Verallgemeinerung des Begleiteten Fahrens für alle Fahranfänger bezogen.

Dabei lassen die Expertenantworten ein interessantes Muster erkennen: Hinsichtlich der vier in diesem Bericht untersuchten Optimierungsperspektiven dominieren die Ratschläge der

- Verkehrsaufklärung (Informationskampagnen),
- Elternansprache,
- finanzieller Incentives und
- der Etablierung eines Fahrtenbuches.

Während die strukturellen Aspekte einer größeren BF17-Population und eines früheren Eintritts in die Maßnahme nach Meinung der internationalen Experten vor allem mit Information und sozialem Kapital (Eltern) angegangen werden sollte, wird für die Optimierung der quantitativen und qualitativen Ausgestaltung der Fahrten (Fahrleistung und Übungsqualität) neben der erneuten Elternansprache die technische Lösung eines Fahrtenbuches vorgeschlagen.

Die vorgeschlagene Mindestdauer eines Begleiteten Fahrens dürfte stark von den GDL-Erfahrungen der internationalen Experten geprägt sein. Eine weitere Prüfung vor der vollumfänglichen Fahrerlaubnis wird von den Experten ebenso kontrovers beurteilt, wie ein Begleitetes Fahren für alle Fahranfänger.

3 Befragungsstudien

Anlage und Durchführung der Studie (Kapitel 5)

In der FAB2014 wurden im März und April 2014 bundesweit etwa 10.000 Teilnehmer am BF17 und etwa 5.000 18-jährige, herkömmlich vorbereitete Fahranfänger (FAA18) per Zufallsauswahl ihrer Adressen aus den Beständen der Technischen

Prüfstellen ausgewählt und mit einem Einladungsbrief angeschrieben. Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz bescheinigte, dass diesem Feldzugang keine datenschutzrechtlichen Bedenken entgegenstehen. Der vierseitige Einladungsbrief umfasste das eigentliche Einladungsschreiben, ausführliche Informationen zur Einwilligungserklärung für die Verarbeitung der erhobenen Daten sowie weitere Informationen zum Forschungsprojekt und zum Datenschutz.

Alle Befragungen fanden online statt. 17-Jährige sollten zwei Mal für eine Befragung gewonnen werden: Zum einen zeitlich nahe am Beginn ihrer Begleitphase und zum anderen gegen Ende ihrer BF17-Teilnahme. Zusätzlich zu den Jugendlichen sollte auch ein Begleiter für die Beantwortung einiger weniger Fragen im Anschluss an die Online-Befragung der Jugendlichen gewonnen werden. 18-jährige Fahranfänger wurden nur einmal befragt. Am Ende ihres Fragebogens wurden sie gebeten einen Elternteil für eine kurze Anschlussbefragung an den Computer zu holen. Eine solche Anlage der Befragungen erlaubt nicht nur die sog. „Querschnittsanalyse“ der Fahranfänger und ihrer Begleiter/Elternteile (Vergleiche zwischen einzelnen Befragengruppen) zu den einzelnen Erhebungszeitpunkten, sondern auch intraindividuelle Vergleiche der einzelnen Befragten zwischen den beiden Erhebungen, also über die Zeit hinweg (Panelperspektive).

Das Fragenprogramm für die Teilnehmer am BF17 knüpfte inhaltlich und in der Fragenformulierung an der Prozessevaluation des Modellversuchs zum BF17 und an Itembatterien aus der internationalen Fahranfängerforschung an. Es umfasst die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte:

- Soziodemografie/Kontaktdaten,
- Determinanten des BF17-Zugangs, darunter
 - Fahrausbildung,
 - Motivation/Einstellungen,
 - soziale Faktoren: Rahmenbedingungen im Haushalt,
 - soziale Faktoren: Familie, Peergroup, soziales Umfeld,
- BF17-Bedingungen/Fahrerfahrungen, darunter
 - Rahmenbedingungen: Begleiter und genutztes Fahrzeug,
 - Umfang der begleiteten Fahrten und

- Erfahrungen beim Begleiteten Fahren,
- Perspektiven der BF-Ausgestaltung, Wünsche zum und Kritik am BF17.

Zentrale Inhalte des Begleiter-Fragenprogramms bilden die Schwerpunkte:

- Perspektiven der BF-Ausgestaltung, Wünsche zum und Kritik am BF17 sowie
- Soziodemografie und Zusatzfragen an den häufigsten Begleiter.

Lediglich die Erstbefragung der BF17-Teilnehmer erfolgte en bloc für alle angeschriebenen Fahranfänger. Der Termin der Zweibefragung richtete sich individuell nach dem 18. Geburtstag der Befragten. Deshalb dauerte die Feldphase der Befragung der BF17-Teilnehmer über ein Jahr, vom März 2014 bis April 2015.

Da die 18-jährigen Fahranfänger als Vergleichsgruppe für BF17-Teilnehmer dienen sollen, umfasste ihr Fragenprogramm die gleichen inhaltlichen Schwerpunkte. Dies gilt auch für die Befragung eines Elternteils der 18-Jährigen. Die Feldphase der FAA18-Befragung dauerte von Ende März bis Anfang Juni 2014.

Nach Abschluss der Befragungen liegt von 2.478 BF17-Teilnehmern ein Online-Fragebogen der Erstbefragung kurz nach dem Beginn ihrer Begleitphase vor. Damit errechnet sich eine Beteiligungsquote an der Befragung von 24,8 %. Von 834 dieser Befragten liegen auch Antworten aus der Wiederholungsbefragung gegen Ende der BF17-Teilnahme vor. Zudem haben 783 Erwachsene einen Fragebogen für Begleiter im BF17 ausgefüllt.

Die Stichprobe der einmalig befragten 18-jährigen Fahranfänger umfasst 925 junge Erwachsene überwiegend in den ersten Monaten ihres Fahrerlaubnisbesitzes. Das entspricht einer Beteiligungsquote an der Fahranfängerbefragung von 18,6 %. Zusätzlich liegen auch hier die Angaben von 373 Elternteilen der jungen Erwachsenen vor.

Stichprobenbetrachtung und Gewichtung (Kapitel 6)

Zur externen Validierung wurden die realisierten Stichproben der 17- und 18-jährigen Fahranfänger hinsichtlich des Geschlechts und der regionalen Herkunft mit ihrer jeweiligen Grundgesamtheit verglichen.

Im BF17-Datensatz führte die überproportionale Befragungsteilnahme von 17-jährigen Frauen und Befragten aus den alten Bundesländern zur Notwendigkeit der Gewichtung der Befragungsdaten nach dem Geschlecht und der regionalen Herkunft. Für die Daten der zweiten Befragungswelle der BF17-Teilnehmer war zudem eine Längsschnittgewichtung zum Ausgleich der Panelmortalität angezeigt.

Die realisierte Stichprobe der 18-jährigen Fahranfänger wich lediglich hinsichtlich des Geschlechts von der Grundgesamtheit ab. Die überproportionale Teilnahme weiblicher Fahranfänger an der Befragung erforderte auch hier eine entsprechende Gewichtung der Befragungsdaten.

Die absoluten und relativen Häufigkeiten, die in den nachfolgenden Kapiteln aus der BF17- und der FAA18-Befragung berichtet werden, entsprechen, wenn nicht anders vermerkt, den gewichteten Ergebnissen und werden im Text, in den Tabellen und Abbildungen nicht mehr gesondert als gewichtet ausgewiesen.

Zusammensetzung der Teilstichproben der Fahranfänger und ihres Begleiters bzw. Elternteils (Kapitel 7)

Aufgrund der Gewichtung entsprechen die Geschlechterverhältnisse in den Teilstichproben der 17- und 18-jährigen Fahranfänger jenen in der Grundgesamtheit: Unter den 17-Jährigen sind die jungen Frauen leicht in der Überzahl (50,4 %), unter den 18-Jährigen deutlich in der Minderheit (44,6 %).

Die Datenerhebung hat in beiden Teilstichproben große Anteile von sog. „Früheinsteigern“ erreicht: Unter den BF17-Teilnehmern sind 45,4 % bis zu 17 Jahre und drei Monate alt, unter den 18-jährigen Fahranfängern sind 47,9 % bis zu 18 Jahre und drei Monate alt. Zudem stehen die Befragten unmittelbar am Beginn ihrer Fahrkarriere: Jeweils sieben von zehn 17- und 18-Jährigen sind zum Zeitpunkt der Befragung (BF17: Erstbefragung) erst weniger als zwei Monate als Pkw-Fahranfänger unterwegs.

Fast alle 17-jährigen Fahranfänger (98,0 %) und auch 94,3 % der 18-jährigen Fahranfänger leben in einem Haushalt zusammen mit (Stief-)Mutter und/oder (Stief-)Vater. Der Haushalt von 17-Jährigen ist mit 3,9 Personen signifikant größer als jener von 18-Jährigen (3,8 Personen). Während in 95,3 % der

Haushalte 17-Jähriger potenzielle Begleiter (mindestens 30 Jahre alt und im Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis) leben, ist dies lediglich in 89,6 % der Haushalte 18-jähriger Fahranfänger der Fall. Auch die Anzahl der auf die Haushalte zugelassenen Pkw ist in den Haushalten der 17-Jährigen signifikant höher als in Haushalten 18-jähriger Fahranfänger (BF17: 2,1; FAA18: 1,9).

Sowohl Mütter als auch Väter von BF17-Teilnehmern haben höhere formale Schulabschlüsse als Mütter und Väter von 18-jährigen Fahranfängern. Auch hinsichtlich der Erwerbstätigkeit unterscheiden sich die Eltern zwischen den erhobenen Fahranfängergruppen: Mütter Begleiteter Fahranfänger sind zu 43,9 % in Teilzeit und zu 28,9 % in Vollzeit erwerbstätig, Väter überwiegend in Vollzeit (92,6 %) beschäftigt. Die Mütter von 18-jährigen Fahranfängern sind zum größten Teil entweder Vollzeit (36,8 %) oder Teilzeit (33,9 %) erwerbstätig. Die Väter zu 89,1 % in Vollzeit. Beachtenswert ist hierbei, dass bei den Müttern in der FAA18-Stichprobe das Verhältnis zwischen Teil- und Vollzeit nicht nur weniger stark ausgeprägt ist als bei den Müttern der BF17-Teilnehmer, sondern es hat sich auch umgekehrt.

Hinsichtlich des Raumbezugs zeigt sich, dass in der BF17-Stichprobe der Anteil der Befragten aus den alten Bundesländern höher ist als unter den 18-jährigen Fahranfängern. Bei der Betrachtung der siedlungsstrukturellen Regionstypen wird ersichtlich, dass Jugendliche im Begleiteten Fahren im Vergleich zu 18-Jährigen mit herkömmlicher Fahrausbildung seltener aus städtischen Regionen (Agglomerationen) stammen und sich häufiger aus Regionen mit Verstädterungsansatz oder aus ländlichen Regionen rekrutieren.

Fahrerlaubniserwerb (Kapitel 8)

• Fahrausbildung

BF17-Teilnehmer beginnen ihre Fahrausbildung im Durchschnitt 1,8 Monate vor dem 17. Geburtstag. Im Vergleich zur Evaluation des vormaligen Modellversuchs starten die Jugendlichen ihre Fahrausbildung heute deutlich früher (damals lediglich 0,4 Monate vor dem 17. Geburtstag). Die Fahrausbildung der 17-Jährigen dauert im Schnitt 6,8 Monate, in denen durchschnittlich 30 Fahrstunden genommen werden. Die theoretische und die praktische Fahrerlaubnisprüfung werden überwiegend beim ersten Prüfversuch bestanden.

Im Durchschnitt wird die Fahrausbildung der 18-Jährigen 2,8 Monate vor dem 18. Geburtstag begonnen und dauert etwa sieben Monate. In dieser Zeit werden durchschnittlich 30 Fahrstunden genommen. Die theoretische und die praktische Fahrerlaubnisprüfung werden jeweils meist im ersten Versuch bestanden.

Folgende signifikante Unterschiede zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern lassen sich feststellen: die Fahrausbildungsdauer von 17-Jährigen ist im Durchschnitt kürzer als jene von 18-Jährigen und 17-Jährige benötigen weniger Prüfversuche für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung als 18-Jährige. Hinsichtlich der Anzahl der Fahrstunden und der Anzahl der Prüfversuche für die Praktische Fahrerlaubnisprüfung unterscheiden sich die beiden Fahranfängergruppen nicht.

Unter den 17-jährigen Fahranfängern berichten 14,2 % den Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisse. Subgruppen mit jeweils signifikant höheren Anteilen solcher Fahrerlaubnisse sind die jungen Männer, Jugendliche mit Schulabschluss bis zur Mittleren Reife, Auszubildende, Jugendliche aus ländlichen Regionen und Früheinsteiger in das BF17. 17-Jährige mit Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis benötigen weniger Fahrstunden und weniger praktische Prüfversuche als ihre Pendanten ohne Fahrerlaubnisvorbesitz.

Auch etwas mehr als jeder zehnte 18-jährige Fahranfänger (12,0 %) hat vor dem Pkw-Führerschein bereits eine andere Fahrerlaubnis besessen. Typischerweise handelt es sich dabei häufiger um junge Männer, Befragte mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife, Auszubildende und Früheinsteiger. 18-jährige Fahranfänger, die bereits eine Fahrerlaubnis für Zweiräder oder Landmaschinen besessen haben, benötigen weniger Fahrstunden und weniger praktische Prüfversuche als Erst-erwerber einer Fahrerlaubnis.

Sowohl unter BF17-Teilnehmern als auch unter 18-jährigen Fahranfängern hat sich im Zeitvergleich (Vergleich FAB2014 mit der Prozessevaluation des vormaligen Modellversuchs bzw. mit der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“) der Anteil an Fahranfängern mit Vorbesitz einer anderen Fahrerlaubnis signifikant verringert.

• 17-Jährige: Zugang zum Begleiteten Fahren

BF17-Teilnehmer erhalten ihre Prüfbescheinigung im Durchschnitt ca. 4,6 Monate nach ihrem 17.

Geburtstag und starten heute früher in das BF17 als zur Zeit des vormaligen Modellversuchs (5,1 Monate). Zeitmanagementprobleme sind der am häufigsten genannte Grund für einen verspäteten Start ins Begleitete Fahren.

Bei neun von zehn 17-Jährigen kam der Anstoß zur Teilnahme am Begleiteten Fahren von ihnen selbst und bei über der Hälfte der Befragten gaben (auch) die Eltern einen Anstoß. Die Teilnahmegründe der Jugendlichen am Begleiteten Fahren lassen sich auf den Dimensionen eines instrumentellen Fahrermotivs, eines Sicherheitsmotivs und zweier Vorbild-/Alltagspraktischer Motive verorten. Die Bereitschaft der Eltern zur Begleitertätigkeit lässt sich auf die Dimensionen

1. Unterstützung und Sicherheit,
2. soziale Kontrolle und
3. Alltagspraxis verdichten.

Durchschnittlich verbringen die Jugendlichen 8,4 Monate im Begleiteten Fahren. Fast ein Viertel nutzt die maximal mögliche Dauer von zwölf Monaten aus. Mehr als sieben von zehn Jugendlichen fahren mehr als sechs Monate begleitet, jeder Zehnte jedoch auch lediglich bis zu drei Monate. Junge Männer, Jugendliche, die sich nicht in einer Ausbildung befinden, Fahranfänger aus den alten Bundesländern oder aus ländlichen Regionen, Früheinsteiger und Befragte, die erst bis zu einem Monat Begleitet fahren, nutzen eine längere Verweildauer im BF17 als ihre jeweiligen Pendants.

Meist werden zwei Begleitpersonen auf der Prüfbescheinigung eingetragen. Im Vergleich zur Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs können die Jugendlichen heute auf mehr Begleiter zurückgreifen. Die häufigste Begleitperson ist die Mutter des Jugendlichen, das Alter der häufigsten Begleitperson liegt dementsprechend weit überwiegend zwischen 40 und 54 Jahre. Fast immer wohnt die häufigste Begleitperson in derselben Wohnung wie der junge Fahrer. Damit wird die aus der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs bekannte Charakteristik des häufigsten Begleiters auch in der aktuellen Evaluation bestätigt.

Die meisten Jugendlichen informieren sich in ihrer Fahrschule über den Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens. Darüber hinaus stammen ihre Informationen häufiger auch aus persönlichen Gesprächen mit Gleichaltrigen/Freunden, den Eltern oder sonstigen Familienangehörigen/Ver-

wandten. Ein Defizit der Informationssuche kann in Printmedien, Radio/Fernsehen sowie dem Internet ausgemacht werden. Diese Befunde unterstreichen die noch weitgehend ungenutzten Potenziale der Ansprache der Jugendlichen zu BF17 über diverse Medien sowie die Wichtigkeit leicht verfügbarer und sachlich richtiger Information über das Begleitete Fahren für die Generation der Eltern in ihrer Funktion als Informationsvermittler.

• **18-Jährige: Gründe gegen BF17**

Am häufigsten sprach aus Sicht der 18-jährigen Fahranfänger die fehlende Zeit gegen die Teilnahme am Begleiteten Fahren. Zwar wissen praktisch alle Fahranfänger um die Möglichkeit des Fahrerlaubnisverfahrens als 17-Jährige unter Begleitung, aber mehr als die Hälfte der 18-Jährigen sahen darin keinen Vorteil oder es war für sie damals nicht interessant. Dieser Befund verweist auf ein Wissensdefizit unter jungen Erwachsenen hinsichtlich des Wirkmodells des Fahrerfahrungsaufbaus unter Begleitung und damit auf ein Kommunikationsdefizit im Rahmen der Fahranfängervorbereitung. Der fehlende Zugriff auf ein Auto oder das Fehlen eines Begleiters spielen nach den Selbstreports der Befragten für die Nichtteilnahme am BF17 nur eine untergeordnete Rolle.

Exposition der Fahranfänger (Kapitel 9)

• **Fahrleistung 17-jähriger Fahranfänger (Kapitel 9.1 bis 9.3)**

Eine erste grobe Annäherung an die Fahrleistung im Begleiteten Fahren bietet die subjektive pauschale Schätzung der bisherigen Gesamtfahrleistung durch die Befragten. Demnach ist die Hälfte der 17-Jährigen zum Erhebungszeitpunkt W1, wenige Wochen nach Erhalt der Prüfbescheinigung, bis zu 201 bis 300 km (Median) weit gefahren. Gegen Ende der Begleitphase schätzen die 17-Jährigen im Mittel eine Gesamtfahrleistung von 1.001 bis 1.500 km (Median). In der Berichtswoche sind sie zu Beginn und am Ende ihrer Begleitphase im Durchschnitt an 3,0 Wochentagen selbst mit dem Pkw gefahren. Dabei sind die Anteile pkw-mobiler Jugendlicher am Freitag und Samstag am größten.

Genauere Informationen zur Fahrleistung lassen sich aus der Betrachtung der letzten sieben Tage vor der Befragung (Berichtswoche) erwarten. In der Berichtswoche der ersten Panelwelle dokumentie-

ren die 17-jährigen Fahranfänger eine durchschnittliche Tagesfahrleistung von 7,1 km (Median; arithmetisches Mittel: 11,7 km). Die Tagesfahrleistung der tatsächlich mit dem Auto mobilen 17-Jährigen lag am Beginn der Begleitphase mit einem Median von 19,7 km (arithmetisches Mittel: 28,4 km) deutlich darüber. Die mittlere Tagesfahrleistung aller Fahranfänger und der mobilen Jugendlichen haben sich über die Begleitphase hinweg nur unwesentlich verändert. In den unterschiedlichen Wochenabschnitten zeigt sich beim Blick auf alle 17-jährigen und auf die tatsächlich pkw-mobilen Fahranfänger am „verlängerten“ Wochenende von Freitag bis Sonntag die höchste Tagesfahrleistung. Dies gilt sowohl am Beginn als auch am Ende der Begleitphase.

Die Wochenfahrleistung, bezogen auf alle 17-jährigen Fahranfänger, beträgt sowohl am Beginn als auch gegen Ende der Begleitphase durchschnittlich 50 km (Median; arithmetisches Mittel: Erstbefragung: 83,2 km; Wiederholungsbefragung: 82,5 km). Die Berücksichtigung der ausschließlich pkw-mobi-

len Fahranfänger resultiert in einem Anstieg der wöchentlichen Fahrleistung von 60,0 km (Median; arithmetisches Mittel: 95,2 km) zu Beginn der Begleitphase auf 66,0 km (Median; arithmetisches Mittel: 97,6 km) gegen Ende des Begleiteten Fahrens. Hochgerechnet auf einen Monat, berichten die BF17-Teilnehmer am Beginn der Begleitphase eine Fahrleistung von durchschnittlich 288,3 km. Die Hälfte der 17-Jährigen fährt dabei bis zu 217,5 km (Median) im Monat. Während der Median der Monatsfahrleistung auch gegen Ende der Begleitphase auf diesem Niveau verharret, steigt das arithmetische Mittel auf 309,4 km an. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die durchschnittlichen täglichen, wöchentlichen und monatlichen Fahrleistungen der 17-Jährigen.

Unter Zugrundelegung der Fahrleistungen für unterschiedliche Monate der Begleitdauer ergibt die Schätzung der Gesamtfahrleistung für die durchschnittliche Verweildauer im BF17 von 8,4 Monaten eine Fahrleistung von etwa 2.500 km. Bei Ausschöpfung der maximal möglichen Länge der

Durchschnittliche Fahrleistung der Fahranfänger	BF17-Teilnehmer in der ersten Panelwelle		BF17-Teilnehmer in der zweiten Panelwelle		18-jährige Fahranfänger	
	Arithmetischer Mittelwert \bar{x}	Median \bar{x}	Arithmetischer Mittelwert \bar{x}	Median \bar{x}	Arithmetischer Mittelwert \bar{x}	Median \bar{x}
	in Kilometer					
Pro Tag						
Alle Fahranfänger	11,7	7,1	11,4	7,1	16,9	10,0
Pkw-mobile Fahranfänger	28,4	19,7	26,4	19,5	32,3	21,7
Alle Fahranfänger: Pro Tag und Wochenabschnitt						
5-Tage-Arbeitswoche (Mo-Fr)	10,1	5,2	10,8	5,8	15,9	9,0
2-Tage-Wochenende (Sa-So)	15,5	5,0	13,5	4,0	19,0	7,0
4-Tage-Arbeitswoche (Mo-Do)	9,6	5,0	9,9	5,0	15,2	7,5
3-Tage-Wochenende (Fr-So)	14,5	6,7	13,6	6,7	18,7	9,7
Pkw-mobile Fahranfänger: Pro Tag und Wochenabschnitt						
5-Tage-Arbeitswoche (Mo-Fr)	24,6	17,5	25,5	20,0	29,8	22,5
2-Tage-Wochenende (Sa-So)	36,2	20,0	33,4	20,0	38,1	20,0
4-Tage-Arbeitswoche (Mo-Do)	24,2	17,0	24,8	17,5	28,7	20,0
3-Tage-Wochenende (Fr-So)	34,0	21,5	32,2	22,5	37,8	23,3
Pro Woche						
Alle Fahranfänger	83,2	50,0	82,5	50,0	121,8	71,5
Pkw-mobile Fahranfänger	95,2	60,0	97,6	66,0	135,7	90,0
Pro Monat						
Alle Fahranfänger	288,3	217,5	309,4	217,5	413,1	282,8

Tab. 1: Synopse der durchschnittlichen Fahrleistungen der Fahranfänger – nach unterschiedlichen Zeiträumen

Begleitdauer von zwölf Monaten lässt sich eine durchschnittliche Fahrleistung von 3.630 km erwarten.

Die Differenzierung nach relevanten Subgruppen für die wöchentliche und die monatliche Betrachtung kurz nach Beginn der Begleitphase offenbart folgende Struktur: Jugendliche mit einem Schulabschluss bis höchstens Mittlere Reife berichten stets eine höhere wöchentliche oder monatliche Fahrleistung als ihre Pendanten mit (angestrebter) Hochschulreife. Befragte aus den alten Bundesländern fahren durchwegs mehr als Jugendliche aus den neuen Bundesländern. Jugendliche aus ländlichen Regionen berichten eine höhere Fahrleistung als Gleichaltrige aus verstäderten Regionen, und diese fahren mehr als junge Fahrer aus Agglomerationsräumen. Auch Früheinsteiger in das BF17 fahren stets mehr als Jugendliche, die ab dem Alter von 17 Jahren und vier Monaten mit dem Begleiteten Fahren begonnen haben. Auch gegen Ende der Begleitphase lässt sich eine höhere wöchentliche bzw. monatliche Fahrleistung der jungen Fahrer mit einer Schulbildung bis zur Mittleren Reife und Auszubildende belegen.

- **Fahrleistung 18-jähriger Fahranfänger (Kapitel 9.1 bis 9.3)**

Seit ihrem Fahrerlaubniswerb ist die Hälfte der 18-jährigen Fahranfänger zum Zeitpunkt der Befragung nach eigener pauschaler Schätzung nicht mehr als „301 bis 400 km“ gefahren. In der Berichtswoche fahren die Befragten an durchschnittlich 3,8 Tagen, und damit signifikant häufiger als die BF17-Teilnehmer, mit dem Auto. An den Wochentagen von Montag bis Samstag sind jeweils knapp über die Hälfte der 18-Jährigen mit dem Auto unterwegs. Lediglich sonntags fährt die Mehrheit der Befragten kein Auto.

Für alle 18-jährigen Fahranfänger errechnet sich eine durchschnittliche tägliche Fahrleistung von 10,0 km (Median; arithmetisches Mittel: 16,9 km). Diese erhöht sich auf 21,7 km (Median; arithmetisches Mittel: 32,3 km), wenn man nur die Fahranfänger betrachtet, die tatsächlich Auto gefahren sind. In der Wochenbetrachtung resultiert daraus eine Fahrleistung von 71,5 km (Median; arithmetisches Mittel: 121,8 km) für alle 18-Jährigen und eine Fahrleistung von 90,0 km (Median; arithmetisches Mittel: 135,7 km) für die pkw-mobilen 18-jährigen Fahranfänger. Hochgerechnet auf einen Monat erbringen 18-jährige, herkömmlich vorberei-

tete Fahranfänger eine Fahrleistung von durchschnittlich 413,1 km. Die Hälfte der 18-Jährigen fährt monatlich bis zu 282,8 km (Median). Die Fahrleistungen der 18-Jährigen werden in Tabelle 1 zusammenfassend dokumentiert.

Für die 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger ergibt die Hochrechnung der durchschnittlich im Monat gefahrenen Kilometer nach drei Monaten eine mittlere Fahrleistung von etwa 1.270 km. Nach sechs Monaten Fahrerlaubnisbesitz weist die Extrapolation eine Fahrleistung von etwa 2.800 km aus. Nach neun Monaten sind die jungen selbstständigen Fahrer im Durchschnitt bereits mehr als 4.000 km gefahren und nach einem Jahr lässt sich für die 18-Jährigen ca. 5.300 km Fahrerfahrung erwarten.

Hinsichtlich der Kategorien der unabhängigen Variablen zeigt sich ein charakteristisches Muster an Unterschieden, die sich von der Analyseebene der tageweisen Betrachtung auf die Wochenebene und schließlich auch die Monatsbetrachtung „vererben“: Junge Männer zeigen größere Fahrleistungen als junge Frauen, Befragte mit einem Schulabschluss bis zur Mittleren Reife fahren mehr als jene mit einem höheren Schulabschluss und Auszubildende fahren mehr Auto als Schüler und Befragte, die sich zur Zeit nicht in einer Berufsausbildung befinden.

Die Fahrleistungen der selbstständig fahrenden 18-Jährigen sind – mit Ausnahme des zweitägigen Wochenendes – in allen betrachteten Zeiträumen (Tag, Woche, Monat) und sowohl für alle Befragten als auch für die mobilen jungen Erwachsenen höher als jene der BF17-Teilnehmer. Bereits nach sechs Monaten weisen die 18-jährigen Fahranfänger eine mehr als anderthalb Mal so hohe Fahrleistung wie die BF17-Teilnehmer aus. Dieses Größenverhältnis lässt sich auch gegen Ende der ersten zwölfmonatigen Fahrpraxis beobachten.

- **Fahrdauern 17-jähriger Fahranfänger (Kapitel 9.4)**

Am Beginn ihrer Begleitphase fahren alle BF17-Teilnehmer (einschließlich der Immobilen) pro Tag 9,4 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 13,0 Minuten) mit dem Auto. Gegen Ende der Begleitphase erhöht sich die Fahrdauer auf 11,2 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 14,1 Minuten). An Tagen, an denen tatsächlich Begleitet gefahren wird, weist die Hälfte der mobilen 17-Jährigen in der Erstbefragung (W1) eine höhere tägliche Fahrdau-

er von bis zu 25,0 Minuten auf (Median; arithmetisches Mittel = 31,6 Minuten). Eine vergleichbare durchschnittliche Tagesfahrdauer berichten die Pkw-Mobilien auch am Ende der Begleitdauer.

Für alle 17-jährigen Fahranfänger am Beginn der Begleitphase zeigt sich am „verlängerten“ dreitägigen Wochenende die vergleichsweise längste tägliche Fahrdauer (Median = 10,0 Minuten; arithmetisches Mittel = 15,3 Minuten). Auch gegen Ende der Begleitphase fahren die 17-Jährigen freitags, samstags oder sonntags vergleichsweise am längsten.

Für die gesamte Berichtswoche errechnet sich am Beginn der Begleitphase für alle BF17-Teilnehmer eine durchschnittliche Fahrtzeit von 68,0 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 91,0 Minuten). Der Median für die durchschnittliche wöchentliche Fahrdauer steigt zum zweiten Befragungszeitpunkt auf 90,0 Minuten (arithmetisches Mittel = 114 Minuten). Für die mobilen BF17-Teilnehmer errechnet sich in der Wochenbetrachtung eine längere Fahrdauer von durchschnittlich 80,0 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 104,0 Minuten). Gegen Ende der Begleitphase hat sich die durchschnittliche wöchentliche Fahrdauer auf 99,1 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 123,3 Minuten) erhöht.

Hochgerechnet auf einen Monat fahren die BF17-Teilnehmer zu Beginn ihrer Begleitphase durchschnittlich etwa fünfeinhalb Stunden (arithmetisches Mittel = 328,6 Minuten; Median = 269,7 Minuten). Gegen Ende der Begleitphase lässt sich eine Erhöhung der monatlichen Fahrtzeit auf etwa sechseinhalb Stunden (arithmetisches Mittel = 402,9 Minuten) nachweisen. Tabelle 2 dokumentiert die unterschiedlichen Fahrtzeiten der 17-jährigen Fahranfänger für die im Bericht unterschiedenen Zeiträume.

Aus den durchschnittlichen Fahrdauern in den einzelnen Monaten der Begleitphase ist die Hochrechnung zu einer Gesamtfahrdauer möglich. Für die durchschnittliche Verweildauer von 8,4 Monaten im BF17 errechnet sich demnach eine Fahrdauer von etwa 51 Stunden. Nach drei Monaten im Begleiteten Fahren lässt sich eine Gesamtfahrdauer von etwa 17 Stunden kalkulieren. BF17-Teilnehmer, die ein halbes Jahr am Begleiteten Fahren teilnehmen, fahren durchschnittlich etwa 35 Stunden begleitet. Nach neun Monaten sind die 17-Jährigen hochgerechnet knapp 55 Stunden Auto gefahren. Bei Ausschöpfung der maximalen Begleitdauer von zwölf Monaten sammeln die BF17-Teilnehmer in etwa 75 Stunden Fahrpraxis.

In der Wochen- und Monatsbetrachtung fallen an Unterschieden in den relevanten Subgruppen die in der Erstbefragung der 17-jährigen durchgängig längeren Fahrdauern der Jugendlichen mit einem Schulabschluss bis höchstens zur Mittleren Reife und der Früheinsteiger in das BF17 auf. Am Ende der Begleitphase fahren noch aktive BF17-Teilnehmer länger Auto als die mittlerweile 18-Jährigen.

• **Fahrdauern 18-jähriger Fahranfänger (Kapitel 9.4)**

18-jährige Fahranfänger berichten eine tägliche Fahrdauer von 13,4 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 20,2 Minuten). Die durchschnittlich längsten Fahrdauern lassen sich in der Betrachtung aller 18-jährigen Fahranfänger donnerstags, freitags und samstags nachweisen. Konzentriert auf die mobilen Fahranfänger, errechnet sich eine mittlere tägliche Fahrtzeit von 30,0 Minuten (Median; arithmetisches Mittel = 39,2 Minuten). Besonders am Samstag und Sonntag fallen hinreichend viele 18-Jährige mit längeren Fahrdauern auf.

In der Wochenbetrachtung ergibt sich für alle 18-jährigen Fahranfänger eine durchschnittliche Fahrdauer von knapp über anderthalb Stunden (Median; arithmetisches Mittel = 144,0 Minuten). Konzentriert man sich auf die tatsächlich pkw-mobilen 18-Jährigen, errechnet sich eine wöchentliche Fahrdauer von knapp unter zwei Stunden (Median = 115 Minuten; arithmetisches Mittel = 160,6 Minuten). Dabei fahren junge Männer länger als junge Frauen und Befragte mit einem Schulabschluss bis höchstens zur Mittleren Reife länger als ihre Pendanten mit einem höheren (angestrebten) Schulabschluss. Dieser Unterschied nach dem Bildungsniveau ist auch in der Monatsbetrachtung der Fahrdauern zu finden. Auch für die 18-jährigen Fahranfänger finden sich die durchschnittlichen Fahrtzeiten für die unterschiedenen Zeiträume in Tabelle 2.

Für die 18-jährigen Fahranfänger ergibt die Extrapolation der durchschnittlichen monatlichen Wegedauer nach drei Monaten eine Gesamtfahrdauer von insgesamt etwa 25 Stunden. Die durchschnittliche Fahrdauer erhöht sich bis zum sechsten Monat auf insgesamt etwa 53 Stunden. Nach neun Monaten Fahrpraxis sind die 18-Jährigen etwa 79 Stunden gefahren und nach einem Jahr haben sie etwa 104 Stunden hinter dem Steuer eines Pkws verbracht.

Nach der Analyse der Fahrleistungsdaten zeigen sich für 18-jährige Fahranfänger auch längere

Fahrtauern als für die 17-Jährigen. Mit Ausnahme des zwei- und dreitägigen Wochenendes sind die Fahrtauern von 18-Jährigen stets länger als jene von BF17-Teilnehmern. Herkömmlich ausgebildete 18-jährige Fahranfänger verbringen im ersten Jahr ihres selbstständigen Fahrens etwa ein Drittel mehr Zeit am Steuer eines Pkws als BF17-Teilnehmer in zwölf Monaten Begleitzeit.

• **Exposition der Fahranfänger: Befahrene Straßenarten (Kapitel 9.5)**

Zu Beginn ihrer Begleitzeit unterscheiden sich BF17-Teilnehmer und 18-jährige Fahranfänger kaum hinsichtlich der Nutzung unterschiedlicher Straßentypen: Fast jeder der Fahranfänger ist bereits innerhalb einer Ortschaft oder auf einer Landstraße gefahren. Dagegen können erst etwa drei Viertel der 17- und 18-Jährigen Fahrpraxis auf einer Autobahn vorweisen. Gegen Ende ihrer Begleitzeit hat sich dieses Bild für die BF17-Teilnehmer geändert: Neben Fahrerfahrung auf innerörtlichen Straßen und Landstraßen, haben nunmehr

neun von zehn 17-Jährigen auch Fahrerfahrung auf der Autobahn gesammelt.

Etwa die Hälfte ihrer bisherigen Fahrleistung haben die BF17-Teilnehmer zum Zeitpunkt der Erstbefragung auf innerörtlichen Straßen erbracht. Dieser Anteil ist geringer als der vergleichbare Anteil 18-jähriger Fahranfänger und sinkt nochmals bis zum Ende der Begleitphase. Auf Landstraßen haben die 17-Jährigen zum Zeitpunkt der ersten Befragung etwa ein Drittel ihrer Fahrleistung erbracht und sind damit auf dieser Straßenart etwas häufiger unterwegs als die selbstständigen jungen Fahrer. In der Nutzung von Autobahnen unterscheiden sich die beiden Fahranfängergruppen zum ersten Erhebungszeitpunkt nicht; knapp ein Sechstel ihrer Fahrleistung haben die 17- und 18-Jährigen dort erbracht. Bis zum Ende der Begleitphase erhöht sich der Anteil der Fahrleistung der BF17-Teilnehmer auf Autobahnen auf fast ein Viertel.

Am deutlichsten zeigen sich die Anteile der befahrenen Straßenarten von den Ausprägungen des Regi-

Durchschnittliche Fahrtzeiten der Fahranfänger	BF17-Teilnehmer in der ersten Panelwelle		BF17-Teilnehmer in der zweiten Panelwelle		18-jährige Fahranfänger	
	Arithmetischer Mittelwert \bar{x}	Median \bar{x}	Arithmetischer Mittelwert \bar{x}	Median \bar{x}	Arithmetischer Mittelwert \bar{x}	Median \bar{x}
	in Minuten					
Pro Tag						
Alle Fahranfänger	13,0	9,4	14,1	11,2	20,2	13,4
Pkw-mobile Fahranfänger	31,6	25,0	30,9	25,0	39,2	30,0
Alle Fahranfänger: Pro Tag und Wochenabschnitt						
5-Tage-Arbeitswoche (Mo-Fr)	11,8	7,6	12,3	8,2	19,8	12,0
2-Tage-Wochenende (Sa-So)	16,1	7,5	15,2	5,0	21,2	10,0
4-Tage-Arbeitswoche (Mo-Do)	11,3	6,8	11,8	7,5	19,0	11,3
3-Tage-Wochenende (Fr-So)	15,3	10,0	15,0	10,0	21,5	13,3
Pkw-mobile Fahranfänger: Pro Tag und Wochenabschnitt						
5-Tage-Arbeitswoche (Mo-Fr)	28,3	22,5	28,9	24,2	37,7	31,0
2-Tage-Wochenende (Sa-So)	37,8	27,5	37,6	30,0	43,1	30,0
4-Tage-Arbeitswoche (Mo-Do)	28,1	21,7	28,7	22,5	36,6	28,8
3-Tage-Wochenende (Fr-So)	35,4	27,0	36,0	30,0	42,5	30,0
Pro Woche						
Alle Fahranfänger	91,0	68,0	114,0	90,0	144,0	95,0
Pkw-mobile Fahranfänger	104,0	80,0	123,3	99,1	160,6	115,0
Pro Monat						
Alle Fahranfänger	328,6	269,7	402,9	351,2	498,8	375,9

Tab. 2: Synopse der durchschnittlichen Fahrtzeiten der Fahranfänger – nach unterschiedlichen Zeiträumen

onstyps abhängig. Die Fahranfänger in den beiden städtischen Raumeinheiten sind häufiger auf innerörtlichen Straßen und auch auf Autobahnen unterwegs, während die jungen Fahrer aus ländlichen Räumen mehr auf Landstraßen fahren.

- **Exposition der Fahranfänger: Explizite Übungsfahrten im BF17 (Kapitel 9.6)**

Sechs von zehn Jugendlichen absolvieren in ihrer Begleitzeit explizite Übungsfahrten. Am häufigsten üben die BF17-Teilnehmer auf der Autobahn. Drei von zehn dieser Jugendlichen haben die Übungsfahrten „meist“ oder „überwiegend“ selbst initiiert. Nur etwa jeder sechste Jugendliche beschreibt die Übungsfahrten als vom Begleiter veranlasst. Mehr als die Hälfte der Jugendlichen mit Übungsfahrten berichtet, dass diese von ihnen und ihren Begleitern gemeinsam veranlasst wurden.

- **Exposition der Fahranfänger: Hinderungsgründe für Begleitfahrten im BF17 (Kapitel 9.7)**

Angesichts eines verfügbaren Pkws und eines anwesenden Begleiters hätte mehr als die Hälfte der pkw-immobilen Fahranfänger an jedem Tag der Berichtswoche (Erstbefragung W1) die Möglichkeit gehabt, begleitet zu fahren. Gegen Ende der Begleitphase ist der Anteil derjenigen, die trotz verfügbarem Pkw und Begleiter nicht gefahren sind, an den einzelnen Wochentagen meist um fünf bis zehn Prozentpunkte geringer, an Samstagen sogar um 19 Prozentpunkte.

Darüber hinaus werden von den BF17-Teilnehmern als Gründe, warum sie nicht mehr begleitet gefahren sind, hauptsächlich mangelnde Zeit und das Fehlen von Fahrtanlässen genannt. Weitere Erklärungen für unterlassene Begleitfahrten sind ein fehlendes Auto oder ein nicht verfügbarer Begleiter. In der zweiten Panelwelle sind die Jugendlichen zudem häufiger der Meinung, bereits sicher genug zu fahren und ohnehin bereits sehr viel zu fahren.

Von einem Fahrvermeidungsverhalten oder einer „Fahrmüdigkeit“ kann unter den BF17-Teilnehmern weder am Anfang noch gegen Ende ihrer Begleitphase gesprochen werden. Vielmehr greifen sie Fahrangebote weit überwiegend gerne auf bzw. bieten sich ihrem Begleiter selbst als Fahrer an.

BF17: Kommunikation im Pkw (Kapitel 10)

Die Kommunikation zwischen Jugendlichen und Begleitern während der Begleitfahrten wird als

Aspekt der Übungsqualität im BF17 gewertet. Die Vermeidung risikoreicher Fahrsituationen und Aspekte der Gefahrenwahrnehmung werden zu Beginn der Begleitphase von den Begleitern am häufigsten angesprochen. Die Wortmeldungen der Begleiter nehmen, nach den Selbstreports der Jugendlichen, über die Begleitphase hinweg ab. Auch in der zweiten Panelwelle äußern sich die Erwachsenen demnach während der Begleitfahrten weiterhin weniger zu einzelnen Fahrmanövern als generell vermehrt zur Risikovermeidung und zur Gefahrenwahrnehmung. Darüber hinaus finden die begleitenden Väter offensichtlich mehr Anlässe, sich während der Fahrt zu äußern, als Mütter.

Die Kommunikation zwischen Fahranfänger und Begleiter während der gemeinsamen Fahrten ist ein zentrales Element im „Wirkmodell“ des Begleiteten Fahrens. Angemessene Wortmeldungen des Begleiters sollen von den Jugendlichen als Unterstützung erfahren werden und nicht in Konflikten enden. Aus Sicht der Mehrzahl der Fahranfänger erfüllen ihre Begleiter diese Anforderungen. Drei Viertel der 17-Jährigen empfindet die Bemerkungen ihrer Begleiter am Beginn der Begleitphase als hilfreich und mehr als zwei Drittel hält sie für angemessen. Eine Verunsicherung durch die Begleitereinlassungen verneinen drei Viertel der Jugendlichen und zwei Drittel meinen auch, dass daraus keine Konflikte zwischen ihnen und ihrem Begleiter entstehen.

In der Zweitbefragung gegen Ende des Begleiteten Fahrens zeigen sich im Querschnitt etwas geringere Anteile an Befragten, die die Begleitereinlassungen als hilfreich oder angemessen empfinden. Hinsichtlich einer möglichen Verunsicherung durch Bemerkungen des Begleiters zeigen sich keine Unterschiede zur Erstbefragung und das Konfliktpotenzial zwischen Fahranfängern und Begleitern ist aufgrund der Begleitereinlassungen nur wenig gestiegen.

In der Panelperspektive lässt sich für die einzelnen Befragten nachzeichnen, dass die Begleiterkommentare am Ende des BF17 im Vergleich zur Erstbefragung als weniger hilfreich empfunden werden und die Zustimmung zur Angemessenheit der Begleiterkommentare ebenfalls leicht sinkt. Diese Unterschiede lassen sich durchaus als Ausdruck der gegen Ende des Begleiteten Fahrens subjektiv empfundenen Fahrexpertise der Jugendlichen interpretieren. Hinsichtlich einer möglichen Verunsicherung der Jugendlichen durch die Begleiter-

kommentare lässt sich zwischen den beiden Befragungszeitpunkten in der Panelbetrachtung kein Unterschied feststellen. Mögliche Konflikte zwischen dem Jugendlichen und seinem Begleiter aufgrund der Begleitereinlassungen werden gegen Ende der Begleitzeit von den einzelnen Befragten eher gesehen als zu Beginn.

Die Auswirkungen der Anwesenheit und der Kommunikation der Begleiter auf die Fahrweise der Jugendlichen wird von vier weiteren Items beleuchtet. Knapp zwei Drittel der Jugendlichen bringen am Beginn des Begleiteten Fahrens zum Ausdruck, aufgrund der Aufmerksamkeit des Begleiters unbeschwerter zu fahren und drei Viertel der 17-Jährigen fahren wegen der Unterstützung des Begleiters entspannter. Etwa ein Fünftel der Befragten bringt jeweils zum Ausdruck, aufgrund der subjektiv wahrgenommenen Beobachtung durch den Begleiter besonders vorsichtig zu fahren bzw. aufgrund möglicher Begleiterkritik zu versuchen, keinen Fehler zu machen.

Gegen Ende des Begleiteten Fahrens führen immer noch mehr als die Hälfte der zu diesem Zeitpunkt befragten Jugendlichen ihre unbeschwertere Fahrweise auf die Aufmerksamkeit ihres Begleiters zurück. Knapp zwei Drittel bringen auch zu diesem Befragungszeitpunkt zum Ausdruck, aufgrund der Unterstützung durch den Begleiter entspannt zu fahren. Eine besondere Vorsicht wegen der Beobachtung durch den Begleiter bringt nur noch jeder siebte Jugendliche zum Ausdruck und ein Fünftel versucht nach wie vor, wegen möglicher Kritik durch den Begleiter, keinen Fehler zu machen.

In der Panelperspektive bringen die einzelnen Jugendlichen die Aufmerksamkeit ihres Begleiters gegen Ende des BF17 weniger mit ihrer unbeschwerteren Fahrweise in Verbindung. Auch der kausalen Beziehung zwischen der Unterstützung durch den Begleiter und der eigenen entspannten Fahrweise wird nun ebenso weniger zugestimmt, wie der kausalen Abhängigkeit einer besonders vorsichtigen Fahrweise von der Beobachtung durch den Begleiter. Hinsichtlich der Fehlervermeidung wegen möglicher Kritik des Begleiters unterscheiden sich die Antworten gegen Ende des Begleiteten Fahrens in der Panelperspektive nicht von jenen zu Beginn.

Zu Beginn des Begleiteten Fahrens lässt sich feststellen: Je häufiger sich die Begleiter zu Wort melden, desto hilfreicher finden die Jugendlichen die

Begleitereinlassungen. Allerdings gehen damit auch eine etwas stärkere Verunsicherung und ein etwas höheres Konfliktpotenzial einher. Gegen Ende des BF17 lässt sich nur noch die Beziehung zwischen der Häufigkeit der Begleitereinlassungen und dem höheren Konfliktpotenzial belegen.

Mehr Begleiterkommentare gehen zu Beginn des Begleiteten Fahrens auch mit dem Bemühen der Jugendlichen einher, aufgrund der Beobachtung durch den Begleiter besonders vorsichtig zu fahren sowie wegen möglicher Kritik durch den Begleiter, keinen Fehler zu machen. Gegen Ende der Begleitzeit tragen häufigere Wortmeldungen der Begleiter seltener zu einer entspannten Fahrweise des Jugendlichen bei.

Fahrverhalten: Behaviour of Young Novice Drivers Scale (BYNDS) (Kapitel 11)

Die BYNDS ist eine Skala zur Erhebung des risikobehafteten Fahrverhaltens junger Fahranfänger. Die erste von fünf BYNDS-Subskalen erfasst vorübergehende Regelverletzungen der Fahranfänger. Zu Beginn der Begleitphase begehen die BF17-Teilnehmer selten temporäre Regelverstöße, wie z. B. ein zeitweise zu schnelles Fahren. Gegen Ende des Begleiteten Fahrens berichten sie häufiger davon. Der Vergleich von BF17-Teilnehmern (Erstbefragung W1) und Nichtteilnehmern hält fest, dass 18-jährige Fahranfänger häufiger vorübergehende Regelverstöße aus den letzten vier Wochen berichten als begleitet fahrende 17-Jährige.

Die Teilskala von über eine ganze Fahrt hinweg anhaltenden Regelverletzungen (z. B. das Nichtanlegen des Sicherheitsgurts), die nur unter 18-jährigen Fahranfängern erhoben wurde, zeigt insgesamt nur einen sehr niedrigen Indexwert.

Für die Subskala „Fehleinschätzungen“ errechnet sich für die BF17-Teilnehmer am Anfang ihrer Begleitphase ein Mittelwert, der Fehleinschätzungen von Distanzen oder Geschwindigkeiten als selten anzeigt. Über die BF17-Begleitphase hinweg können die Jugendlichen Fehleinschätzungen in geringem Umfang weiter reduzieren. Im Durchschnitt berichten die 18-jährigen Fahranfänger mehr Fehleinschätzungen als die BF17-Teilnehmer.

Der Gesamtmittelwert der Skala „Risikoexposition“ liegt für die BF17-Befragten zu Beginn ihrer Begleitphase im Bereich der Antwortkategorien „gelegentlich“ bis „manchmal“. Bis zum Ende der Begleitzeit

hat sich die Risikoexposition im Durchschnitt für jeden einzelnen Befragten erhöht. Der Unterschied des Summenindex „Risikoexposition“ zwischen den BF17-Teilnehmern (Erstbefragung W1) und 18-jährigen Fahranfängern signalisiert außerdem eine höhere Exposition der alleine fahrenden Nichtteilnehmer am BF17.

Zu dieser Teilskala der BYNDS ist die Doppeldeutigkeit des Begriffs „Risikoexposition“ für die Teilgruppe der BF17-Teilnehmer anzumerken. Viele der hier als „risikobehaftet“ deklarierten Fahrsituationen, wie z. B. das Fahren in der Nacht, bei Regen oder in dichtem Verkehr, sollen durch ein gemeinsames „Erfahren“ (im doppelten Wortsinn) mit dem Begleiter gemeistert werden. Dagegen sehen sich 18-jährige Fahranfänger risikobehafteten Fahrsituationen alleine gegenüber.

Nach den Angaben der BF17-Teilnehmer nimmt die momentane Stimmungslage, gemessen von der letzten BYNDS-Teilskala, bei mindestens sieben von zehn BF17-Teilnehmern zu beiden Erhebungszeitpunkten keinen Einfluss auf den Fahrstil. Ähnlich sieht es bei den 18-jährigen Fahranfängern aus. Zwischen den Fahranfängergruppen der BF17-Teilnehmer und -Nichtteilnehmer lassen sich diesbezüglich keine Unterschiede nachweisen.

Fahrfertigkeiten und Fahrerfahrungsaufbau (Kapitel 12)

• Einschätzung der Fahrfertigkeiten (Kapitel 12.1)

Unter den Fahrsituationen, die bei den BF17-Teilnehmern besonders häufig Unsicherheiten hervorrufen, finden sich vorrangig Verkehrssituationen, die dem Multitasking und der Risikoeinschätzung zuzuordnen sind. In der Wiederholungsbefragung gegen Ende ihrer Begleitphase berichten die noch aktiven, begleiteten Jugendlichen, wie schon bei der Erstbefragung, das größte Ausmaß an Unsicherheiten beim Überholen auf Landstraßen und beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. Bei der Betrachtung der intraindividuellen Entwicklung der Selbsteinschätzung zwischen den zwei Befragungszeitpunkten (Panelperspektive) können für vier Verkehrssituationen Verbesserungen von der ersten zur Wiederholungsbefragung festgestellt werden: beim Einfädeln in den fließenden Verkehr auf Autobahnen, beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer, beim Einschätzen der Geschwindigkeit des Gegenverkehrs

während des Linksabbiegens und beim schnellen Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. Für das Fahren im Regen ist dagegen eine Erhöhung der Unsicherheit zu verzeichnen.

Auch für 18-jährige Fahranfänger birgt ein Aspekt aus dem Bereich der Risikoeinschätzung das größte Unsicherheitspotenzial, nämlich das schnelle Reagieren auf unvorhergesehene Situationen. Auch die zweit- und dritthäufigste Fahrsituation, in der sich die 18-Jährigen unsicher gefühlt haben, entstammen dieser Dimension: Je drei von zehn Befragten fühlen sich unsicher beim Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer bzw. beim Überholvorgang auf Landstraßen.

Am Ende der Begleitphase fühlen sich im Vergleich die BF17-Teilnehmer bei einem von elf abgefragten Aspekten der Risikoeinschätzung in den letzten vier Wochen sicherer als 18-jährige Fahranfänger am Beginn ihrer Fahrkarriere: im Erkennen der Absichten anderer Verkehrsteilnehmer. Im Zuge ihrer Begleitphase profitieren BF17-Teilnehmer also bei der Risikoeinschätzung.

Bei der differenzierten Betrachtung der Einschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten fällt über alle Gruppen und Befragungszeitpunkte hinweg ein geschlechtsspezifischer Unterschied auf: Junge Frauen schätzen sich in fast allen abgefragten Fahrsituationen unsicherer ein als junge Männer.

• Selbst- und Fremdwahrnehmung des Fahrerfahrungsaufbaus (Kapitel 12.2)

Die Selbsteinschätzung des Fahrerfahrungsaufbaus von BF17-Teilnehmern gegen Ende der Begleitzeit ergibt ein weitgehend konsistentes Bild: Hinsichtlich der Fahrzeugbeherrschung, des vorausschauenden, des entspannteren und des selbstsichereren Fahrens wird das BF17 von den teilnehmenden Jugendlichen subjektiv als wirksam beim Aufbau von Fahrerfahrung empfunden. Dieses Bild wird durch die komplementäre Fremdeinschätzung durch die Begleiter bestätigt. Selbst- und Fremdeinschätzungen korrelieren durchweg statistisch signifikant miteinander, wobei die Stärke des Zusammenhangs – wie in sozialwissenschaftlichen Untersuchungen häufig – meist nur gering ist.

Auch 18-jährige herkömmlich ausgebildete Fahranfänger machen bereits wenige Wochen nach der Fahrerlaubniserteilung Fortschritte in der Fahrzeugbeherrschung, dem vorausschauenden, dem entspannteren und dem selbstsichereren Fahren aus.

Auch hier bestätigen die befragten Elternteile die Selbstwahrnehmung der Fahranfänger. Selbst- und Fremdeinschätzung korrelieren auch unter den 18-Jährigen und ihren Eltern meist gering.

Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern gegen Ende ihrer Begleitzeit und 18-jährigen Fahranfängern am Beginn des selbstständigen Fahrens zeigen sich lediglich in der häufigeren Interpretation einer Geschwindigkeitsübertretung als Ausweis fortgeschrittener Fahrerfahrung durch 17-Jährige. Begleiter im BF17, die ihre Fremdeinschätzung gegen Ende der Begleitzeit abgeben, und Eltern 18-jähriger Fahranfänger am Beginn des selbstständigen Fahrens unterscheiden sich hinsichtlich keinem der abgefragten Aspekte der Wahrnehmung des Fahrerfahrungsaufbaus ihrer Zöglinge.

- **Extramotive der Fahranfänger (Kapitel 12.3)**

Generell sind die Extramotive des Autofahrens unter den befragten Fahranfängern eher gering ausgeprägt. Dabei werden die Extramotive, etwas erleben zu wollen und bei hoher Geschwindigkeit gefordert zu werden, unter vier Aussagen am häufigsten als Zusatzmotive zum eigentlichen Mobilitätszweck des Autofahrens genannt. Im Vergleich der beiden Fahranfängerteilgruppen wird deutlich, dass 18-Jährige häufiger Extramotive beim Fahren geltend machen als BF17-Teilnehmer. Außerdem sind über beide Gruppen hinweg die Extramotive unter jungen Männern nahezu kontinuierlich stärker als unter jungen Frauen.

- **Persönlichkeitsmerkmale der Fahranfänger (Kapitel 12.4)**

Persönlichkeitsmerkmale der Fahranfänger lassen sich entlang des „Big Five“-Modells operationalisieren. Für keine der fünf Dimensionen der Extraversion, Verträglichkeit/Umgänglichkeit, Gewissenhaftigkeit, Neurotizismus und Offenheit lassen sich statistisch verallgemeinerbare Unterschiede zwischen BF17-Teilnehmern und 18-jährigen Fahranfängern feststellen.

Soziales Kapital und soziale Netzwerke (Kapitel 13)

- **Fahranfängerspezifische soziale Ressourcen (Kapitel 13.1)**

Die FAB2014 eruiert einschlägige Ressourcen für die Fahranfängervorbereitung im Familien-, Freun-

des- und Bekanntenkreis. BF17-Teilnehmer können die meisten sozialen Ressourcen für Gespräche über die Erlebnisse während der Begleitfahrten und die emotionale Unterstützung beim Begleiteten Fahren mobilisieren. Dabei schätzen junge Frauen ihre Ressourcen höher ein als junge Männer. Eindeutig liegen im engeren Familienkreis die meisten Ressourcen, die den 17-jährigen Fahranfängern beim Fahrerlaubniswerb helfen.

18-jährige Fahranfänger finden am häufigsten soziale Ressourcen für Gespräche über Gefühle während der Autofahrten und für Fragen rund um das Fahrenlernen. Die meisten Unterstützungsleistungen erhalten auch die 18-Jährigen aus dem engeren Familienkreis.

Der Vergleich fahranfängerspezifischer Ressourcen zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern offenbart zwei unterschiedliche Erkenntnisse: Zwar verfügen die beiden Fahranfängerteilgruppen über eine identische Ausstattung mit sozialen Ressourcen. Allerdings werden auf den zweiten Blick deutliche Unterschiede in der Zusammensetzung des fahranfängerspezifischen sozialen Kapitals sichtbar. BF17-Teilnehmer verfügen häufiger über entsprechende Ressourcen im eigenen engeren Familienkreis und hatten mehr Möglichkeiten, sich über das BF17 zu beratschlagen. Die selbstständigen 18-jährigen Fahranfänger hingegen nennen mehr Ressourcen im Freundes- und Bekanntenkreis und berichten von mehr Möglichkeiten, Fragen zum Fahrenlernen zu besprechen und ein Auto zur Verfügung gestellt zu bekommen. Diese Befunde legen nahe, dass die Ressourcen in der Sozialstruktur der Familie für den Zugang zum BF17 eine wichtige Rolle spielen.

- **Subjektiv wahrgenommener Erziehungsstil (Kapitel 13.2)**

Die FAB2014 erhebt den von den Jugendlichen wahrgenommenen Erziehungsstil ihrer Eltern mit den Ausprägungen autoritär, autoritativ, nachgiebig und unbeteiligt. In den Selbstreports beider Fahranfängerteilgruppen dominieren der autoritative und der nachgiebige Erziehungsstil. Die Eltern der BF17-Teilnehmer pflegen nach dem Urteil der Jugendlichen diese beiden Erziehungsstile sogar häufiger als die Eltern 18-jähriger Fahranfänger.

Vor dem Hintergrund der Befunde in der einschlägigen Literatur ist es ratsam, Eltern auf die positive Wirkung eines autoritativen, d. h. umsichtigen und

regulativen Erziehungsstils hinsichtlich eines vorsichtigen und verkehrssicheren Fahrverhaltens der Fahranfänger hinzuweisen.

- **Engagement der Eltern während der Fahrausbildung (Kapitel 13.3)**

Das Interesse der Eltern der 17- und 18-jährigen Fahranfänger richtet sich am stärksten auf die letzte praktische Fahrstunde. Die Theorieausbildung und das Thema „Fahrausbildung“ generell, werden – nach den Selbstreports der Jugendlichen – von den Eltern weniger angesprochen. Über die Hälfte der Fahranfänger hat mit den Eltern auf einem Verkehrsübungsplatz das Autofahren geübt.

Die Befragten beider Fahranfängerteilgruppen berichten ein vergleichbares Ausmaß des Interesses und Engagements ihrer Eltern während der Fahrausbildung.

- **Finanzierung der Fahrausbildung (Kapitel 13.4)**

Die Finanzierung der Fahrausbildung ist in den beiden Fahranfängerteilgruppen strukturell vergleichbar. Sowohl bei den 17-Jährigen als auch bei den 18-Jährigen beteiligen sich die Eltern am häufigsten an der Finanzierung der Fahrausbildung. Darauf folgen die Fahranfänger selbst und mit Abstand die Großeltern. Dennoch zeigen die Befunde auch, dass die 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger weniger als die BF17-Teilnehmer auf die familialen finanziellen Ressourcen der Eltern und Großeltern zurückgreifen können und häufiger selbst finanzielle Mittel beisteuern.

- **Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern (Kapitel 13.5)**

Hinsichtlich der Durchdringung des Freundeskreises mit BF17-Teilnehmern ergeben die Antworthäufigkeiten einen klaren Befund: In den Freundeskreisen der 17-jährigen Fahranfänger ist der Anteil an Freunden, die ebenfalls am BF17 teilnehmen, ungleich höher als in den Freundeskreisen der 18-Jährigen. Bei den 17-Jährigen zeigt sich zudem in der Subgruppenanalyse, dass mit einem hohen Anteil an BF17-Teilnehmern im Freundeskreis die Pkw-Fahrerlaubnis häufiger bereits im Alter von bis zu 17 Jahren und drei Monaten erworben wird. Auf Basis dieser Untersuchungsergebnisse wird die Relevanz von Peer-

gruppen für die Inanspruchnahme des Fahrerlaubniswerbmodus BF17 unterstrichen.

- **Gesprächsthema Begleitetes Fahren in unterschiedlichen Sozialkontexten (Kapitel 13.6)**

Die 17-jährigen Fahranfänger thematisieren in jedem der im Fragebogen abgefragten Sozialkontexte das Begleitete Fahren häufiger. Das ist insofern plausibel, als sie direkt von dieser Maßnahme betroffen sind. Die Häufigkeit mit der das Thema unter den 17-Jährigen jedoch nicht nur in der Familie, sondern auch im Freundeskreis und in der Schule besprochen wird, signalisiert, dass das BF17 im Alltag der Jugendlichen angekommen ist und einen hohen Stellenwert in ihren alltäglichen Gesprächen besitzt.

Diese Befunde verdeutlichen die Wichtigkeit der Verbreitung sachgerechter Information über den BF17-Maßnahmenansatz in den hier herausgearbeiteten Sozialkontexten. Dies gilt auch für die 18-Jährigen, die genauso vergleichsweise am häufigsten noch im Freundeskreis und am Ausbildungsort mit dem Thema BF17 in Berührung kommen.

Pkw-Charakteristika, Verkehrsverstöße und Verunfallung von Fahranfängern (Kapitel 14)

- **Häufigstes genutztes Fahrzeug (Kapitel 14.1)**

Das am häufigsten genutzte Fahrzeug unterscheidet sich in den untersuchten Belangen wesentlich zwischen den beiden Fahranfängerteilgruppen der 17- und 18-Jährigen. Fahrzeughalter des am häufigsten genutzten Pkws sind bei neun von zehn BF17-Teilnehmern die Eltern. Sie sind auch mehrheitlich die hauptsächlichen Nutzer dieses Fahrzeugs. Unter den 18-Jährigen besitzt hingegen knapp ein Viertel der Fahranfänger bereits ein eigenes Auto, nur knapp zwei Drittel fahren hauptsächlich mit dem Wagen der Eltern. Bei der absoluten Mehrheit der volljährigen jungen Fahrer sind jedoch auch die Eltern die hauptsächlichen Fahrer des Pkws. Nur weniger als ein Fünftel der Befragten behauptet dies von sich selbst. In beiden Fahranfängerteilgruppen lässt sich zeigen, dass insbesondere Auszubildende und Befragte, die sich nicht in Ausbildung befinden, gegenüber Schülern häufiger Fahrzeughalter und hauptsächlicher Nutzer des Fahrzeugs sind.

Das Durchschnittsalter der von den BF17-Teilnehmern genutzten Pkw liegt bei 8,0 Jahren. Die Autos

der 18-jährigen Fahranfänger sind mit einem durchschnittlichen Alter von 10,4 Jahren nennenswert älter. Darüber hinaus sind die 17-Jährigen häufiger in stärker motorisierten Pkw unterwegs als die 18-jährigen selbstständigen Fahranfänger. In beiden Teilgruppen stellen die Autos mit einer Motorleistung von 51 bis 80 kW (109 PS) den größten Anteil.

Auch in der Ausstattung der genutzten Fahrzeuge zeigen sich die beiden Fahranfängerteilgruppen differenz. Die im Begleiteten Fahren genutzten Fahrzeuge sind häufiger mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen ausgestattet. Trotzdem sind auch die Pkw der 18-Jährigen überwiegend mit Fahrer- und Beifahrer-Airbag sowie ABS ausgestattet.

In der Zusammenschau aller erhobenen Fahrzeugmerkmale verfestigt sich der Eindruck, dass die 17-Jährigen im Begleiteten Fahren häufiger das Auto der Eltern nutzen und im Zuge dessen jüngere Autos mit vergleichsweise höherer Motorleistung und besserer Ausstattung fahren. Die selbstständigen Fahranfänger sind hingegen bereits häufiger mit einem eigenen Pkw unterwegs, was dann allerdings zu Abstrichen beim Alter, in der Motorleistung und in der Ausstattung des Fahrzeugs führt.

- **Verkehrsverstöße und Verunfallung der Fahranfänger (Kapitel 14.2)**

In der kurzen Zeit des Fahrerlaubnisbesitzes bis zum Zeitpunkt der Befragung W1 sind nur 0,3 % der BF17-Teilnehmer (n = 7) verwarnung worden. Zum vergleichbaren Zeitpunkt haben bereits 6,6 % der 18-jährigen Befragten (n = 51) eine Verwarnung erhalten. Weniger auffällig ist die Differenz bei den Bußgeldern. Lediglich 0,3 % der 17-Jährigen (n = 6) und 0,8 % der 18-Jährigen (n = 6) haben bis zur Befragung aufgrund eines Verkehrsverstößes einen Bußgeldbescheid erhalten. Zum Ende der Begleitzeit berichten 2,6 % der begleiteten Fahranfänger (n = 11) von Verwarnungen und 0,9 % (n = 4) von Bußgeldern. Hinsichtlich der Verwarnungen haben die BF17-Teilnehmer auch gegen Ende ihrer Begleitzeit trotz der längeren Fahrkarriere das höhere Belastungsniveau der selbstständigen Fahrer kurz nach deren Start in die Automobilität nicht erreicht. Unterschiede zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern hinsichtlich verhängter Bußgelder lassen sich dagegen nicht erkennen.

Unter den BF17-Teilnehmern ist die Verwicklung in einen Unfall bis zur ersten Befragung kurz nach dem Maßnahmenstart sehr gering (1,2 %; n = 26). In der Selbstwahrnehmung sehen fast zwei Drittel dieser verunfallten 17-Jährigen die Unfallursache vor allem im eigenen Fahrverhalten, ein Drittel der Jugendlichen macht vor allem einen anderen Verkehrsteilnehmer für den Unfall verantwortlich. Bis gegen Ende ihrer Begleitphase waren 4,3 % der 17-Jährigen (n = 18) an einer Kollision beteiligt. Wird die Unfallursache kurz nach Beginn des BF17 noch überwiegend auf das eigene Fahrverhalten zurückgeführt, werden gegen Ende des Begleiteten Fahrens mehrheitlich andere Verkehrsteilnehmer maßgeblich für den Unfall verantwortlich gemacht.

Bereits kurze Zeit nach der Fahrerlaubniserteilung berichten die selbstständigen Fahranfänger mehr Unfallbeteiligungen als die begleiteten jungen Fahrer gegen Ende des BF17. Etwa jeder zwanzigste der 18-jährigen Fahranfänger (5,6 %; n = 44) war in der relativ kurzen Zeit seines Fahrerlaubnisbesitzes bereits in einen Verkehrsunfall verwickelt. Auch diese Unfallbeteiligten suchen die Unfallursache überwiegend im eigenen Fahrverhalten.

Mehr als die Hälfte der 17-jährigen Fahranfänger (54,2 %) hat gegen Ende ihrer Begleitzeit nach eigener Einschätzung einen Beinaheunfall erlebt. Diese Gefahrensituation führen die Jugendlichen etwa zu einem Drittel auf das eigene Fahrverhalten zurück, mehr als zur Hälfte jedoch auf jenes anderer Verkehrsteilnehmer. Unter 18-jährigen Fahranfängern berichten am Beginn der Fahrkarriere 44,2 % von entsprechenden Beinaheunfällen. Vier von zehn jungen Fahrern führen diese Gefahrensituation auf das eigene Fahrverhalten zurück, über die Hälfte auf jenes anderer Verkehrsteilnehmer. Aufgrund der unterschiedlichen Messzeitpunkte für die Erhebung der Beinaheunfälle ist der Unterschied zwischen 17- und 18-jährigen Fahranfängern plausibel.

- **Einstellungen zum Begleiteten Fahren, Perspektiven seiner Weiterentwicklung, Weiterempfehlung, Kritik und Verbesserungsvorschläge (Kapitel 15)**

- **Hilfreiche Unterstützungsangebote (Kapitel 15.1)**

Unterstützungsangebote zum Begleiteten Fahren im Internet oder als Smartphone-App werden von

den Jugendlichen häufig als hilfreich genannt. Verhältnismäßig oft werden Informationen über den Wirkmechanismus des Begleiteten Fahrens als förderlich angesehen. Freiwillige Unterstützungsangebote sind unter Jugendlichen deutlich attraktiver als ihre jeweilige verpflichtende Alternative. Der größte Teil der Eltern gibt explizit an, keine Unterstützung zu benötigen. Von den anderen Begleitern werden Unterstützungsangebote von Fahrschulen und Informationen zu unterschiedlichen BF17-Aspekten am häufigsten genannt.

- **Perspektiven der Weiterentwicklung des Begleiteten Fahrens (Kapitel 15.2)**

Während fast die Hälfte der BF17-Teilnehmer auch Interesse an einem Begleiteten Fahren ab dem Alter von 16 Jahren gehabt hätte, lehnen über zwei Drittel der Eltern ein solches Modell ab.

Eine vereinfachte Begleiterregelung unter Beibehaltung der Mindestvoraussetzungen hinsichtlich Alter, Fahrerlaubnisbesitzdauer und Verkehrsbewährung, jedoch ohne Eintrag der entsprechenden Personen auf der Prüfbescheinigung, würde aus Sicht der Mehrheit der BF17-Teilnehmer zu einer Erhöhung ihrer Fahrleistung führen. Auch die Begleiter sind mehrheitlich gegenüber einer vereinfachten Begleiterregelung aufgeschlossen, jedoch spricht sich eine große Minderheit auch explizit dagegen aus.

Eine Mindestbegleitdauer von sechs Monaten findet als einzige Fahrpraxismaßnahme den Zuspruch einer Mehrheit der Jugendlichen und ihrer Begleiter. Deutlich geringer fällt die Zustimmung der Befragten zu einer Mindestanzahl begleitet gefahrener Stunden oder einer Mindestfahrleistung aus. Ein Hineinreichen einer Mindestbegleitdauer in das 19. Lebensjahr wird allerdings von knapp der Hälfte der Begleiter und fast zwei Drittel der begleiteten Jugendlichen abgelehnt.

In den Meinungsäußerungen der Befragten schlägt sich ferner das jetzige System der Fahrausbildung nieder, mit der Verantwortung eines Fahrlehrers für die Ausbildung, die mit der Fahrerlaubnisprüfung endet. Sowohl die Ergänzung der professionellen Fahrausbildung in der Fahrschule um Elemente einer Laienausbildung als auch ein weiteres Engagement von Fahrlehrern nach der Fahrerlaubnisprüfung während der BF17-Begleitphase werden von den 17-Jährigen und ihren Begleitern überwiegend als nicht hilfreich angesehen.

- **Option: Pkw-Anfängerkennzeichnung (Kapitel 15.3)**

Nur jeder vierzigste befragte Fahranfänger kennzeichnet sein Auto mit einem entsprechenden Aufkleber. Die Begleiter von 17-jährigen und die Eltern von 18-jährigen Fahranfängern lehnen eine verpflichtende „Anfänger“-Kennzeichnung entsprechender Pkw mehrheitlich ab.

Die Einschätzung der wahrgenommenen bzw. vermuteten Wirkungen einer Pkw-Kennzeichnung als Fahranfänger-Fahrzeug unterscheidet sich vor allem entlang des Merkmals Nutzer versus Nicht-Nutzer. Die berichteten Befunde stehen jedoch unter dem Vorbehalt einer sehr geringen Anzahl von Nutzern in der Stichprobe. Zusammenfassend verbinden 17- und 18-jährige Nutzer mit einem „Anfänger“-Kennzeichen übereinstimmend ein weniger dichtes Auffahren oder selteneres Anhupen, weniger Perfektionsdruck und mehr subjektiv gefühlte Fahrsicherheit. Bei 17- und 18-jährigen Fahranfängern, die keine solche Kennzeichnung verwenden, überwiegt die Skepsis hinsichtlich der durch ein „Anfänger“-Kennzeichen erwarteten Aufmerksamkeitserzeugung. Auch die Begleiter von 17-jährigen bzw. Eltern von 18-jährigen Fahranfängern mit Anfängerkennzeichen versprechen sich davon übereinstimmend die Wegnahme eines Perfektionsdrucks vom Fahranfänger. Während die Mehrheit der 17- und 18-Jährigen, die eine Pkw-Fahranfängerkennzeichnung verwenden, sich deswegen beim Fahren sicherer fühlt, wird diese Einschätzung von ihren Eltern nicht geteilt. Vielmehr sind es die Begleiter/Eltern von Fahranfängern ohne „Anfänger“-Kennzeichen, von denen mehr als die Hälfte eine Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls des Jugendlichen erwarten würde.

- **Weiterempfehlung des BF17 (Kapitel 15.4)**

Mehr als vier von fünf 17-Jährigen empfehlen das Begleitete Fahren uneingeschränkt, der Rest „im Großen und Ganzen“. Die Jugendlichen begründen diese Weiterempfehlung am häufigsten mit positiven Wirkungen auf das subjektive Sicherheitsempfinden sowie dem Fahrerfahrungsaufbau in der Begleitzeit.

Auch 99,0 % der Begleiter am Beginn und 99,6 % der Begleiter gegen Ende der Begleitphase empfehlen das BF17 weiter. Neben dem Sicherheitsempfinden spielen dabei auch die Kontrolle des

Fahranfängers und der Vertrauensgewinn durch das unmittelbare Erleben des Fahrfortschritts sowie der Fahrerfahrungsaufbau eine Rolle.

- **Kritik am Begleiteten Fahren und Verbesserungsvorschläge (Kapitel 15.5)**

Immerhin knapp jeder fünfte Jugendliche äußert am Beginn der Begleitphase Kritik am BF17. Dabei werden die Kommunikation mit dem Begleiter und die Abhängigkeit von ihm am häufigsten kritisch erwähnt. Als Verbesserungsvorschläge nennen die Jugendlichen zu diesem frühen Zeitpunkt am häufigsten eine bessere Vorbereitung der Begleiter und eine Herabsetzung des Mindestalters der Begleitperson.

Gegen Ende der Begleitzeit hat sich der Anteil der kritischen BF17-Teilnehmer nur leicht erhöht. Auch zu diesem späten Zeitpunkt wird die Kommunikation mit dem Begleiter am kritischsten gesehen. Daneben findet auch die Bestimmung der Begleiter etwas häufiger Kritik. Gegen Ende der Begleitzeit werden von den Jugendlichen die gleichen Verbesserungsvorschläge am häufigsten genannt, wie zu deren Beginn.

Von den Begleitern äußert gegen Anfang des Begleiteten Fahrens weniger als jeder zwanzigste Kritik. Allerdings verweisen die am häufigsten kritisierten hohen Kosten der Fahrausbildung nicht konkret auf das BF17. Gegen Ende der Begleitzeit übt immer noch deutlich weniger als jeder zehnte Begleiter Kritik am Begleiteten Fahren. Am häufigsten macht diese sich erneut an den generellen Kosten des Fahrerlaubniserwerbs, aber auch an der Bestimmung der Begleiter und der restriktiven Handhabung von Ausnahmegenehmigungen fest. Der von den Begleitern vergleichsweise noch am häufigsten genannte Verbesserungsvorschlag der eigenen Vorbereitung verweist erneut auf Potenziale der Verkehrserziehung und -aufklärung im Kontext der Fahranfängervorbereitung.

4 Optimierungsperspektiven des BF17-Maßnahmenansatzes

Trotz der insgesamt sehr positiven Ergebnisse der Evaluationen des vormaligen Modellversuchs zum Begleiteten Fahren (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010; SCHADE, HEINZMANN 2011) verweisen FUNK, GRÜNINGER (2010: 321 ff.) bereits in ihren

Handlungsempfehlungen auf Optimierungspotenziale des Maßnahmenansatzes BF17, im Sinne einer besseren Ausschöpfung der bis zum 18. Geburtstag gegebenen Möglichkeiten des Fahrerfahrungsaufbaus in einem sicheren Rahmen. Diese werden nachfolgend aufgegriffen, zu vier Optimierungsperspektiven verdichtet, mit Befunden der FAB2014 unterfüttert und zu Vorschlägen für die weitere Optimierung der Maßnahme konkretisiert.

Verlängerung der durchschnittlichen Verweildauer im Begleiteten Fahren

Durch einen früheren Beginn der Fahrschulausbildung und ein früheres Ablegen der Fahrerlaubnisprüfung könnten Fahranfänger, die ab dem Alter von 18 Jahren selbstständig Auto fahren wollen, die Verweildauer im BF17 verlängern. Dies böte die Gelegenheit zu mehr Übungsfahrten und zu einem umfassenderen Fahrerfahrungsaufbau.

Da das BF17 regelmäßig mit dem 18. Geburtstag und dem Recht auf Umtausch der Prüfbescheinigung in einen Kartenführerschein endet, und auch die BF17-Teilnehmer und ihre Begleiter sich mehrheitlich gegen das Hineinragen einer Mindestbegleitdauer in das 19. Lebensjahr aussprechen, kann es bei dieser Optimierungsstrategie nur um die Förderung eines früheren Einstiegs in das Begleitete Fahren gehen.

Die Befunde der FAB2014 zeigen zunächst, dass BF17-Teilnehmer heute signifikant früher mit der Fahrausbildung beginnen (durchschnittlich 1,8 Monate vor dem 17. Geburtstag) als zur Zeit des vormaligen Modellversuchs (0,4 Monate vor dem 17. Geburtstag).

Darüber hinaus lässt sich belegen, dass interessierte 17-Jährige heute signifikant früher in das begleitete Fahren einmünden (durchschnittlich 4,6 Monate nach ihrem 17. Geburtstag) als zur Zeit des vormaligen Modellversuchs (5,1 Monate nach dem 17. Geburtstag).

Durch den vergleichsweise früheren Beginn des begleiteten Fahrens hat sich auch die Verweildauer in der Maßnahme von durchschnittlich 7,9 Monaten in der Prozessevaluation auf 8,4 Monate in der FAB2014 verlängert. Auch dieser Unterschied ist statistisch signifikant.

Die meisten Jugendlichen informieren sich in ihrer Fahrschule über den Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens. Betrachtet man die Fahran-

fängervorbereitung mit der Zielsetzung eines möglichst frühen Einstiegs in das BF17, dann ist dieser Zeitpunkt allerdings problematisch. Wichtige Informationen über die voraussichtliche Dauer der Fahrausbildung, evtl. Probleme beim Bestehen der Fahrerlaubnisprüfungen etc. und die sich daraus ergebenden Folgen für die Partizipation im BF17 erreichen die Jugendlichen zu spät, um auf einen Fahrerlaubniswerb nahe am 17. Geburtstag hinarbeiten zu können.

Zur Optimierung der Verweildauer im Begleiteten Fahren sind die Gründe für einen verspäteten Einstieg in die Maßnahme interessant, wie sie in der „Fahranfängerbefragung 2014“ unter jenen Teilnehmern erfragt werden, die ihre Prüfbescheinigung später als einen Monat nach dem 17. Geburtstag erhalten haben. Die Antworten der Befragten legen nahe, dass dabei Zeitprobleme die wichtigste Rolle spielen. Potenzial für die Optimierungsperspektive einer längeren Begleitdauer wird insbesondere durch das Drittel der Befragten umrissen, die angeben, dass sie überhaupt nicht möglichst schnell nach dem 17. Geburtstag begleitet fahren wollten. Als weitere Determinante eines verspäteten Starts ins BF17 lässt sich die falsch eingeschätzte Länge der Fahrausbildung identifizieren, die für jeweils ein Fünftel der Befragten entweder aufgrund vermehrter Fahrstunden oder wegen einer Prüfungswiederholung länger gedauert hat als gedacht.

Bei der Betrachtung der sozialen Ressourcen der BF17-Teilnehmer wird deutlich, dass diese häufiger über entsprechende Ressourcen im eigenen engeren Familienkreis verfügen und auch der Freundeskreis aus deutlich mehr BF17-Teilnehmern besteht als unter 18-jährigen Nichtteilnehmern an dieser Maßnahme. Weiterhin zeigt sich, dass Früheinsteiger in das BF17 sich signifikant häufiger im persönlichen Gespräch mit Gleichaltrigen/Freunden bzw. sonstigen Familienangehörigen/Verwandten oder auf der Internetseite www.bf17.de über das Begleitete Fahren informiert haben. Umgekehrt nutzen die Späteinsteiger in stärkerem Maß die Medien Radio und Fernsehen. Außerdem berichten Späteinsteiger signifikant häufiger, sich nicht gezielt über das BF17 informiert zu haben.

Vor dem Hintergrund der Zeitmanagementprobleme der Jugendlichen und ihres Informationsverhaltens hinsichtlich des BF17 erscheinen zur Unterstützung der Optimierungsstrategie eines zeitlich näher am 17. Geburtstag liegenden Maßnahmen-

beginns frühzeitige Informationen über die im Verlauf des Fahrerlaubniswerbs zu erledigenden Aufgaben und die Vermittlung einer realistischen Zeitperspektive an jugendliche Interessenten am BF17 und ihre Eltern zielführend. Die Befunde der FAB2014 verweisen auf die Notwendigkeit der Entwicklung und Implementierung verkehrserzieherischer und -aufklärerischer Maßnahmen zur frühzeitigen Ansprache der Zielgruppen der Jugendlichen und ihrer Eltern zum Thema Begleitetes Fahren. Die von den befragten internationalen Experten zur Sprache gebrachten finanziellen Vorteile einer längeren BF17-Teilnahme, z. B. über geringere Versicherungsbeiträge, ist in der Realität durch die generelle Berücksichtigung einer BF17-Teilnahme bei der Beitragsberechnung erst ansatzweise umgesetzt. Die finanzielle Honorierung einer längeren Begleitphase scheint zwar prinzipiell möglich, bleibt jedoch der individuellen Risikokalkulation der jeweiligen Versicherungsgesellschaft überlassen.

Erhöhung des Fahrleistungsumfangs

Neben dem längeren Verbleib im Begleiteten Fahren bietet auch dessen intensivere Nutzung einen Ansatzpunkt zur Verbesserung des Erfahrungsaufbaus von jungen Fahranfängern.

- Für die Herausbildung von Fahrexpertise und die Verkehrssicherheitswirkung des BF17 ist zentral, dass 17-Jährige, die zwölf Monate begleitet gefahren sind, mit bis zu 3.600 km bzw. bis zu 75 Stunden Fahrerfahrung „Vorsprung“ in das selbstständige Autofahren als 18-Jährige starten.
- Neben der damit verbundenen Chance eines ausgereifteren Fahrerfahrungsaufbaus ist aus der summativen Evaluation des vormaligen Modellversuchs bekannt, dass mit einer höheren Fahrleistung in der Begleitphase eine geringere Verkehrsauffälligkeitsrate in der Phase des selbstständigen Fahrens einhergeht (vgl. SCHADE, HEINZMANN 2011: 93).

Wie die Häufigkeitsverteilung der Fahrleistungen im vormaligen Modellversuch zeigt, streuen diese sehr breit (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 113 ff.). Vor diesem Hintergrund bietet es sich an, die durchgängige Nutzung von Fahrgelegenheiten im privaten Rahmen der Begleitphase verstärkt zu betonen und zu fördern.

Die materiellen und personellen Voraussetzungen für Begleitfahrten sind – nach den Befunden der FAB2014 – gut:

- Im Durchschnitt sind in den Haushalten der begleitet fahrenden Jugendlichen 2,1 Pkw vorhanden und die 17-jährigen Fahranfänger haben an 5,9 Tagen in der Berichtswoche einen Pkw zur Verfügung (Prozessevaluation: 5,5 Tage).
- Im Vergleich zur Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs (damals durchschnittlich 2,11) können die Jugendlichen heute auf signifikant mehr Begleiter zurückgreifen (durchschnittlich 2,14).

Allerdings lässt sich in den letzten Jahren keine nennenswerte Erhöhung der Fahrleistung der 17-Jährigen feststellen:

- Die Anzahl der pkw-mobilen Tage in der Berichtswoche liegt in der FAB2014 mit 3,0 nahezu gleichauf mit den bereits in der BF17-Prozessevaluation gemessenen 3,1 Tagen (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 109).
- Im Vergleich zur durchschnittlichen täglichen Fahrleistung von 7,1 km (Median; arithmetisches Mittel = 11,7 km) für alle BF17-Teilnehmer (einschließlich der an diesem Tag Immobilen) in der Erstbefragung der FAB2014, berichteten die jungen Fahrer in der ersten Befragungswelle der Prozessevaluation des BF17-Modellversuchs eine höhere durchschnittliche Fahrleistung von 9,3 km pro Tag (Median; arithmetisches Mittel = 13,2 km) (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010: 113). Diese höheren Fahrleistungen vererbten sich auf die Aggregationsstufen der Woche und des Monats.
- Die – nach Hochrechnung in der FAB2014 – durchschnittlich im BF17 zurückgelegten 2.500 km haben sich zwar gegenüber der vormaligen Prozessevaluation (etwa 2.400 km) – maßgeblich aufgrund der um einen halben Monat längeren durchschnittlichen Dauer der Begleitphase – leicht erhöht. Mit Blick auf den gesamten Zwölfmonatszeitraum einer möglichen Begleitung war allerdings das Fahrleistungspotenzial von 3.766 km in der Prozessevaluation etwas höher als in der FAB2014 (3.630 km).

Die Mehrheit der in der FAB2014 befragten 17-Jährigen hätte auch an jedem Wochentag, an dem sie keine Begleitfahrt unternommen haben, ein Auto

und einen Begleiter zur Verfügung gehabt. Die vier am häufigsten genannten Hinderungsgründe für Begleitfahrten sind in ihrer Reihenfolge in der Prozessevaluation und der FAB2014 identisch: keine Zeit der Jugendlichen zum Fahren, keine weiteren Anlässe für Fahrten, Zeitmangel bei den Begleitern sowie ein fehlendes Auto.

Eine Verbindung der Fahrleistung zu einem möglichst frühen Einstieg in das Begleitete Fahren zeigt sich insofern, als Früheinsteiger in das BF17 am Beginn ihrer Begleitphase in der wöchentlichen und monatlichen Betrachtung mehr fahren als Jugendliche, die ab dem Alter von 17 Jahren und vier Monaten mit dem Begleiteten Fahren begonnen haben.

Im Vergleich zur vormaligen Prozessevaluation ist heute kein Anstieg des durchschnittlichen Fahrleistungsumfangs der begleitet fahrenden Fahranfänger erkennbar. Anzahl und Umfang der Begleitfahrten werden im privaten Kontext der Familie verhandelt. Deshalb bietet sich, auch für den Optimierungsaspekt der Erhöhung des Fahrleistungsumfangs, als Maßnahmenansatz die verkehrsaufklärerische Einwirkung auf die BF17-Teilnehmer und ihre Eltern an.

Darüber hinaus sollte die Konzipierung eines freiwillig zu führenden Fahrtenbuches überlegt werden, das als Instrument der Qualitätssicherung den Jugendlichen und ihren Begleitern ein Feedback zu ihren bisherigen Fahrerfahrungen, und dabei auch zur bisher erbrachten Fahrleistung, bieten kann. Nach den Selbstreports der Jugendlichen stehen relevante Anteile der BF17-Teilnehmer einem solchen freiwilligen Angebot in Form einer Smartphone-App oder im Papierformat durchaus positiv gegenüber. Auch von den im Zuge der Projektbearbeitung befragten internationalen Experten wird zur Erhöhung der Fahrleistung das Angebot eines Fahrtenbuches (Logbook) empfohlen.

Schließlich könnte auch eine vereinfachte Begleiterregelung, bei der Begleiter nicht mehr ex ante in die Prüfbescheinigung eingetragen werden müssen, sondern lediglich die bisher auch schon notwendigen Voraussetzungen hinsichtlich des Alters, der Fahrerlaubnisbesitzdauer und der Verkehrsbewährung erfüllen müssen, zu mehr Fahrtgelegenheiten und damit zu einer höheren Fahrleistung der Jugendlichen beitragen. Dies wird zumindest durch die entsprechenden Einlassungen der Jugendlichen in der FAB2014 nahe gelegt.

Einwirkung auf die Übungsqualität

Gegen Ende ihrer Begleitzeit berichten sechs von zehn 17-Jährigen von Übungsfahrten während der Begleitphase. Am seltensten wird in Vororten oder Tempo 30-Zonen zu Übungszwecken gefahren. Etwas häufiger haben die Fahranfänger und ihre Begleiter Übungsfahrten auf Landstraßen unternommen. Drei von zehn Jugendlichen berichten am Ende der Begleitphase von Übungsfahrten im Regen und etwas mehr als ein Drittel der BF17-Teilnehmer ist zu Übungszwecken bei Dunkelheit bzw. in der Nacht oder auch ins Zentrum einer größeren Stadt gefahren. Am häufigsten war das Fahren auf der Autobahn Gegenstand gezielter Übungsfahrten im BF17.

Ein weiterer Aspekt der Übungsqualität ist die Frage nach der konkreten Kommunikationssituation während der Begleitfahrten. Hier bietet sich ein weiterer Ansatzpunkt zur Verbesserung der praktischen Umsetzung des verlängerten Fahrerfahrungsaufbaus im BF17 an.

Die Kommunikation zwischen Fahranfänger und Begleiter während der gemeinsamen Fahrten ist ein zentrales Element im „Wirkmodell“ des Begleiteten Fahrens. Angemessene Wortmeldungen des Begleiters sollen von den Jugendlichen als Unterstützung erfahren werden und nicht in Konflikten enden. Nach den Selbstreports der Jugendlichen werden die Vermeidung risikoreicher Fahrsituationen und Aspekte der Gefahrenwahrnehmung zu Beginn der Begleitphase von ihren Begleitern am häufigsten angesprochen.

Aus Sicht der Mehrzahl der Fahranfänger erfüllen die Einlassungen ihrer Begleiter während der Fahrt die Anforderungen an eine einfühlsame und unterstützende Wortmeldung. Drei Viertel der 17-Jährigen empfinden die Bemerkungen ihrer Begleiter am Beginn der Begleitphase als hilfreich und mehr als zwei Drittel halten sie für angemessen. Eine Verunsicherung durch die Begleitereinlassungen verneinen drei Viertel der Jugendlichen und zwei Drittel meinen auch, dass daraus keine Konflikte zwischen ihnen und ihrem Begleiter entstehen.

Die abgeschottete Kommunikationssituation zwischen Fahranfänger und Begleiter im Auto sowie die bei evtl. Übungsfahrten aufgesuchten Verkehrssituationen entziehen sich bisher weitgehend der Einflussnahme durch die Verkehrserziehung und -aufklärung. Als Qualitätssicherungsmaßnahme zur Optimierung der Übungsqualität und als Ansatz-

punkt für die verkehrsedukatorische Einwirkung auf die Fahranfänger und ihre Begleiter könnte erneut die Entwicklung eines freiwillig zu führenden Fahrtenbuches angedacht werden. Dieses könnte sowohl in Form einer Smartphone-App als auch in Papierform nicht nur zur Protokollierung der gefahrenen Kilometer, der Fahrtzeit oder der erlebten Verkehrssituationen (Tageszeit, Witterungsverhältnisse, Verkehrsdichte) dienen, sondern auch Hinweise zu bestimmten Fahraufgaben enthalten. Auch die befragten internationalen Experten empfehlen zur Einwirkung auf die Übungsqualität das Führen eines Fahrtenbuches zum Feedback bereits erlebter Verkehrssituationen sowie die entsprechende Ansprache der Eltern. Letztlich ist auch bei der Einwirkung auf die Übungsqualität die Verkehrserziehung und -aufklärung für junge Fahrer und ihre Begleiter gefordert.

Verbreiterung der Teilnahmequote am BF17 unter den 18-jährigen sog. Früheinsteigern

Neben der Verlängerung der Teilnahmedauer, der Intensivierung der Teilnahme und der Verbesserung der Übungsqualität bietet sich auch die Verbreiterung der Teilnehmerbasis als Ansatzpunkt für die Optimierung des BF17 an. Hier ist zu fragen, wie noch mehr „Früheinsteiger“ in das Autofahren im Alter von 18 Jahren bis 18 Jahre und drei Monate für die Teilnahme an einer Phase des Begleiteten Fahrens gewonnen werden können. Bereits heute wählt die Mehrheit dieser „Früheinsteiger“ den Fahrerlaubniswerbungsmodus „Begleitetes Fahren ab 17“.

Die meisten Jugendlichen informieren sich in ihrer Fahrschule über den Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens. Betrachtet man die Fahranfängervorbereitung mit der Zielsetzung einer möglichst breiten Teilnahmequote am BF17 unter 18-jährigen „Früheinsteigern“, dann zeigt sich erneut die Problematik dieses Zeitpunkts. Wichtige Informationen über die voraussichtliche Dauer der Fahrausbildung, evtl. Probleme beim Bestehen der Fahrerlaubnisprüfungen etc. und die daraus entspringenden Folgen für die Partizipation im BF17 erreichen die Fahrerlaubniserber zu spät, um Jugendliche, die bisher nicht am BF17 teilnehmen wollten, doch noch für diesen Fahrerlaubniswerbungsmodus zu gewinnen.

Neben der Fahrschule werden Informationen über das BF17 insbesondere im persönlichen Gespräch gesucht bzw. übermittelt. Während Gleichaltrige

dabei überwiegend selbst als Informationssuchende eingeschätzt werden müssen, lassen sich die Eltern und die sonstigen Familienangehörigen/Verwandten als Informationsgeber charakterisieren. Während ältere Geschwister dem informationssuchenden Jugendlichen Erfahrungen aus erster Hand vermitteln können, müssen sich Eltern und andere Erwachsene erst selbst über das BF17 informieren, bevor sie als Mittler diese Information an interessierte 16-Jährige weitergeben können. Dies unterstreicht die Notwendigkeit von leicht zugänglichen und sachlich richtigen Informationen über den Maßnahmenansatz BF17 für die Generation der Eltern der jugendlichen Zielgruppe.

Das Defizit der Informationssuche zum Begleiteten Fahren in Printmedien, Radio/Fernsehen sowie dem Internet verweist gleichzeitig auf gegenwärtig noch nicht optimal genutzte Potenziale der Zielgruppenansprache. Hier bieten sich für Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung wichtige Betätigungsfelder für die Vermittlung einschlägiger Informationen für Jugendliche und ihre Eltern.

Im Vergleich zur summativen Evaluation des BF17-Modellversuchs im Jahr 2008 hat sich zwar der Anteil der 18-jährigen Fahranfänger, die im Begleiteten Fahren keinen Vorteil sahen bzw. für die das Begleitete Fahren nicht interessant war, von 69,3 % auf 53,7 % um 15 Prozentpunkte verringert. Trotzdem bleibt festzuhalten: Wenn mehr als die Hälfte der Befragten mindestens einen dieser Gründe nennt, dann verweist dies auf ein nach wie vor großes Wissensdefizit unter jungen Erwachsenen hinsichtlich des Wirkmodells des Fahrerfahrungsaufbaus unter Begleitung, mit der Folge einer deutlich geringeren Unfallverwicklung. Dieses Wissensdefizit deutet ferner darauf hin, dass das BF17-Wirkmodell gegenüber den jungen Interessenten für den Pkw-Führerschein im Zuge der Fahranfängervorbereitung bisher noch nicht ausreichend kommuniziert wurde. Hierzu passt der von den BF17-Teilnehmern selbst verhältnismäßig oft angemeldete Bedarf an Informationen darüber, wie das Begleitete Fahren das Unfallrisiko verringert. Knapp vier von zehn 17-Jährigen benennen diesen Aspekt. Interpretiert man diesen Unterstützungsbedarf als Ausdruck eines Defizits hinsichtlich der Kenntnis des Wirkmodells des Begleiteten Fahrens, treffen sich die Defizite der 17-jährigen Teilnehmer mit jenen der 18-jährigen Nichtteilnehmer am BF17.

Interessanterweise schlagen auch die im Rahmen der Projektbearbeitung interviewten internationalen

Experten zur Verbreiterung der Teilnahmequote am häufigsten die Kommunikation der unfallreduzierenden Wirkung der BF17-Maßnahme in die Zielgruppe vor.

Als Fazit dieser Optimierungsperspektiven bleibt der Verweis auf die zentrale Rolle der Sicherheitskommunikation (Verkehrserziehung und -aufklärung) im Zuge der Fahranfängervorbereitung (vgl. FUNK et al. 2014; HOLTE 2015; HOLTE et al. 2014). Die Befunde der FAB2014 zu den sozialen Ressourcen der 17- und 18-jährigen Fahranfänger legen nahe, dass die Ressourcen in der Sozialstruktur der Familie für den Zugang zum BF17 eine wichtige Rolle spielen. Darüber hinaus ist in den Freundeskreisen der 17-jährigen Fahranfänger der Anteil an Freunden, die ebenso am BF17 teilnehmen oder teilgenommen haben, ungleich höher als in den Freundeskreisen der 18-Jährigen. Bei den 17-Jährigen zeigt sich zudem in der Subgruppenanalyse, dass mit einem hohen Anteil an BF17-Teilnehmern im Freundeskreis die Pkw-Fahrerlaubnis häufiger bereits im Alter von bis zu 17 Jahren und drei Monaten erworben wird. Auf Basis dieser Untersuchungsergebnisse wird die Relevanz von Peergruppen für die Inanspruchnahme des Fahrerlaubniswerbmodus BF17 unterstrichen.

An vielen Stellen der Beschäftigung mit dem sozialen Kapital bzw. den sozialen Netzwerken der 17- und 18-jährigen Fahranfänger wird die Wichtigkeit der Verbreitung sachgerechter Information über den BF17-Maßnahmenansatz in den herausgearbeiteten Sozialkontexten deutlich. Dies gilt auch für die 18-Jährigen, die genauso vergleichsweise am häufigsten noch im Freundeskreis und am Ausbildungsort mit dem Thema BF17 in Berührung kommen. Weitere Befunde der FAB2014 verweisen darauf, dass in den Sozialkontexten Familie, Gleichaltrigengruppe (Clique) und Ausbildungsinstitution (Schule, Ausbildungsstätte) das Thema „Begleitetes Fahren“ unter 17-Jährigen verhältnismäßig weit verbreitet ist, unter 18-Jährigen zumindest präsent. In diesen Sozialkontexten können fahranfänger-spezifische Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung ansetzen.

Deshalb sollte die Sicherheitskommunikation für BF17 die breite soziale Fundierung dieses Maßnahmenansatzes aufgreifen und die folgenden Zielgruppen ansprechen:

- 16-jährige Jugendliche als Interessenten für eine Pkw-Fahrerlaubnis,

- gleichaltrige Jugendliche als Peers,
- Eltern als häufigste Begleiter,
- Lehrkräfte an Sekundar- und beruflichen Schulen als allgemeine Informationsvermittler in zentralen Institutionen der (Berufs-)Ausbildung und
- Fahrlehrer als professionelle Informationsvermittler zum BF17.

Zwar fehlt bisher eine konsistente Strategie der Sicherheitskommunikation zum Thema Fahranfängervorbereitung (vgl. FUNK et al. 2014). Allerdings liegen vereinzelt auch bereits entsprechende Materialien vor:

- Das Angebot an Webseiten zur Fahranfängervorbereitung in Deutschland umfasst mit www.bf17.de eine Seite, die explizit über das Begleitete Fahren informiert und sich an Jugendliche und ihre Begleitperson wendet, mit www.schulebegleitet-fahren.de eine Webseite mit Informationen und konkreten Unterrichts Anregungen zu diversen Themen aus dem Spektrum Mobilität junger Menschen, Verkehrssicherheit und Führerschein (vgl. ZEHNPENNIG 2006) und mit www.junges-fahren.de eine Informationsseite mit dem Schwerpunkt auf Trainingsangeboten nach dem Fahrerlaubniserwerb.

Trotz der offensichtlichen Vorteile des Mediums Internet für die Ansprache der Hauptzielgruppe der Jugendlichen in der Fahranfängervorbereitung, bleiben noch viele offenen Fragen zur Auffindung, Rezeption und Umsetzung der dort bereitgestellten Informationen. Zwar wird auch in der FAB2014 von den 17-jährigen Befragten eine Webseite mit allen Informationen zum Begleiteten Fahren am häufigsten als Unterstützungsangebot gewünscht, die Befragten haben jedoch die Webseite www.bf17.de, die genau dieses Informationsangebot bietet, nur verhältnismäßig wenig genutzt.

- Auch für die Behandlung des Themas Begleitetes Fahren im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung gibt es erste Handreichungen und Materialsammlungen (vgl. GROSSMANN, WILLMES-LENZ, BAHR 2011, 2010; HINZ 2006a, 2006b).

In anderen Ländern wird derweil bereits versucht, die Fahranfängervorbereitung durch die Ansprache von Jugendlichen und ihren Eltern zielgruppengerecht zu unterstützen. Beispielhaft sei hier auf

entsprechende umfassende Angebote in Neuseeland (<https://drive.govt.nz>) und dem australischen Bundesstaat Victoria (vgl. HEALY, CATCHPOLE, HARRISON 2012) hingewiesen. Eine solche Verbundstrategie der Sicherheitskommunikation, die letztlich die vier in diesem Kapitel behandelten Optimierungsstrategien in den Blick nimmt und sich mit qualitativ hochwertigen, sachlichen Informationen über die Fahranfängervorbereitung und den Maßnahmenansatz des Begleiteten Fahrens an die jährlich nachwachsenden Jahrgangskohorten der Jugendlichen und ihrer Eltern wendet, fehlt bisher in Deutschland.

In einem ersten Schritt könnte z. B. an die Zusammenstellung eines BF17-Einsteiger-Informationspakets gedacht werden, das den Jugendlichen spätestens bei der Anmeldung in der Fahrschule überreicht wird. Optimalerweise sollte jedoch ein zeitlich früherer Termin angestrebt und hierzu der Distributionsweg über (Berufs-)Schulen geprüft werden. Das BF17-Einsteiger-Informationspaket sollte sich an Jugendliche und ihre Eltern – in der Rolle als Begleiter – richten. Inhaltlich legen die Befunde der FAB2014 nahe, das Informationspaket auf die folgenden Aspekte zu fokussieren:

- das BF17-Wirkmodell zur Absenkung des initialen Unfallrisikos von Pkw-Fahranfängern,
- das Anstreben einer möglichst hohen Fahrleistung und die Unterstützung dieses Anliegens durch das Angebot eines Fahrtenbuchs, das freiwillig geführt werden kann,
- Verhaltens- und Kommunikationstipps für Begleiter zur Ausgestaltung einer angemessenen Kommunikation zwischen dem Jugendlichen und seinen Begleitern sowie
- die Erhöhung der Übungsqualität durch explizite Übungsfahrten bzw. eine zielführende Ausgestaltung der Kommunikation zwischen dem Fahranfänger und seinen Begleitern.

Literatur (Teil 1 und Teil 2)

- ALDRIDGE, B.; HIMMLER, M.; AULTMAN-HALL, L.; STAMATIADIS, N. (1999): Impact of passengers on driver safety. In: *Transportation Research Record* 1693: 25-30. Washington DC: Transportation research Board
- ANDRESEN, B. (2000): Six Basic Dimensions of Personality and a Seventh Factor of Generalized Dysfunctional Personality: A Diathesis System Covering all Personality Disorders. In: *Neuropsychobiology*, Vol. 41, 5-23
- Automobilclub von Deutschland [avd] (Ohne Jahr): AvD Ratgeber. Begleitetes Fahren ab 17. [http://www.avd.de/uploads/media/begleitetes_fahren.pdf, aufgerufen am 27.07.2012]
- BACKES, H.; LIEB, Ch. (2012): Peer Education. Leitbegriffe der Gesundheitsförderung A – Z [http://www.leitbegriffe.bzga.de/bot_angebote_idx-159.html, aufgerufen am 11.07.2012]
- BACKHAUS, K.; ERICHSON, B.; PLINKE, W.; WEIBER, R. (2011): *Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung*. 13. überarbeitete Auflage, Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag
- BAKER, S. P.; CHEN, L.-H.; LI, G. (2007): *Nationwide Review of Graduated Driver Licensing*. Washington: Foundation for Traffic Safety
- BATES, L. J.; ALLEN, S.; ARMSTRONG, K.; WATSON, B.; KING, M. J.; DAVEY, J. (2014): Graduated Driver Licensing. An international review. In: *Sultan Qaboos University Medical Journal*, November 2014, Volume 14, Issue 4: e432-e441
- BATES, L.; WATSON, B.; KING, M. (2010): Required hours of practice for learner drivers: A comparison between two Australian jurisdictions. In: *Journal of Safety Research* 41: 93-97
- BECK, K. H.; HARTOS, J. L.; SIMONS-MORTON, B. G. (2002): Teen Driving Risk: The Promise of Parental Influence and Public Policy. In: *Health Education and Behavior* 29: 73-84
- BEGG, D.; STEPHENSON, S. (2003): Graduated driver licensing: the New Zealand experience. In: *Journal of Safety Research* 34: 99-105
- BEGG, D. J.; STEPHENSON, S.; ALSOP, J.; LANGLEY, J. D. (2001): Impact of graduated driver licensing restrictions on crashes involving drivers in New Zealand. In: *Injury Prevention* 7: 292-296
- BOASE, P.; TASCA, L. (1998): *Graduated Licensing System Evaluation. Interim Report '98*: Toronto, Ontario: Safety Policy Branch: Ministry of Transport
- BORTZ, J.; SCHUSTER, Ch. (2010): *Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler*, 7. vollständig überarbeitete und erweiterte Aufl., Berlin u. a.: Springer
- BOURDIEU, P. (1983): *Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital*. In: KRECKEL, R. (HRSG.): *Soziale Ungleichheiten. Soziale Welt Sonderband 2*. Göttingen: Schwartz: 183-198
- BRÜNKEN, R.; MALONE, S. (2011): *E-Learning in der Fahranfängervorbereitung. Expertise für die Bundesanstalt für Straßenwesen*. 15. April 2011. Saarbrücken: Universität des Saarlandes, Lehrstuhl für Empirische Bildungsforschung
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung [BBSR] (2013a): *INKAR. Indikatoren und Karten zur Raum und Stadtentwicklung*. Ausgabe 2013. Bonn: BBSR
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung [BBSR] (2013b): *INKAR. Erläuterungen zu den Raumbezügen*. Bonn: BBSR
- BURT, R. S. (1984): Network Items and the General Social Survey. In: *Social Networks*, Vol. 6: 293-339
- CHAUDHARY, N. K.; WILLIAMS, A. F.; NISSEN, W. (2007): Evaluation and Compliance of Passenger Restrictions in a Graduated Driver Licensing Program. Washington DC: U.S. Department of Transportation. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)
- CHEN, L.-H.; BAKER, S. P.; LI, G. (2006): Graduated Driver Licensing Programs and Fatal Crashes of 16-Year-Old Drivers: A National Evaluation. In: *Pediatrics* 118: 56-62
- CHEN, L.-H.; BAKER, S. P.; BRAVER, E. R.; LI, G. (2000): Carrying Passengers as a Risk Factor for Crashes Fatal to 16- and 17-Year-Old Drivers.

- In: Journal of the American Medical Association 283: 1578-1582
- CHRIST, R.; DELHOMME, P.; KABA, A.; MÄKINEN, T.; SAGBERG, F.; SCHULZE, H.; SIEGRIST, S. (1999): GADGET. Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology. Final Report. Investigations on Influences upon Driver Behaviour – Safety Approaches in Comparison and Combination. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Austrian Road Safety Board
- CONGDON, P. (1999): VicRoads Hazard Perception Test, Can It Predict Accidents? Part II – Draft. Camberwell: Australian Council for Educational Research
- COLEMAN, J. (1988): Social Capital in the Creation of Human Capital. In: American Journal of Sociology, Vol. 94, Supplement: S95-S120
- COOPER, D.; GILLEN, D.; ATKINS, F. (2004): Impacts of California's graduated licensing law of 1998. Berkeley, CA: University of California Institute of Transportation Economics
- CURRY, A. E.; ELLIOTT, M. R.; PFEIFFER, M. R.; KIM, K. H.; DURBIN, D. R. (2015a): Long-Term Changes in Crash Rates After Introduction of a Graduated Driver Licensing Decal Provision. In: American Journal of Preventive Medicine 48, 2: 121-127
- CURRY, A. E.; PFEIFFER, M. R.; ELLIOTT, M. R.; DURBIN, D. R. (2015b): Association between New Jersey's Graduated Driver Licensing decal provision and crash rates of young drivers with learners' permits. In: Injury Prevention 21, 6: 421-423
- CURRY, A. E.; PFEIFFER, M. R.; LOCALIO, R.; DURBIN, D. R. (2013): Graduated Driver Licensing Decal Law. Effect on Young Probationary Drivers. In: American Journal of Preventive Medicine 44 (1): 1-7
- CURRY, A. E.; HAFETZ, J.; KALLAN, M. J.; WINSTON, F. K.; DURBIN, D. R. (2011): Prevalence of teen driver error leading to serious motor vehicle crashes. In: Accident Analysis and Prevention 43: 1285-1290
- DAHLEN, E. R., WHITE, R. P. (2006): The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. In: Personality and Individual Differences, Vol. 41, 903-915
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat [DVR] (2010): Modellversuch zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen, die von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe geführt werden. Berlin: DVR [http://www.dvr.de/download/Vorstandsbeschluss_EV_Kennzeichnung_Fahrerlaubnis_2010.pdf, aufgerufen am 08.12.2011]
- DIEKMANN, A. (2011): Empirische Sozialforschung. Grundlagen, Methoden, Anwendungen. 5. Auflage, Reinbek: Rowohlt's Enzyklopädie
- DIJKSTRA, A. B.; PESCHAR, J. (2003): Social capital in education: Theoretical issues and empirical knowledge in attainment research. In: TORRES, A. C.; ANTIKAINEN, A. (Hrsg.): The International Handbook on Sociology of Education: An International Assessment of New Research and Theory. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 58-82
- DOHERTY, S. T.; ANDREY, J. C.; MacGREGOR, C. (1998): The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day, and day of week on accident rates. In: Accident Analysis and Prevention 30: 45-52
- DÖRING, N.; BORTZ, J. (2016): Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften. 5. Auflage. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.
- EHSANI, J. P.; BINGHAM, C. R.; SHOPE, J. T. (2013): The effect of the learner license Graduated Driver Licensing components on teen drivers' crashes. In: Accident Analysis and Prevention 59: 327-338
- EILERS, A. (2011a): Protektive Maßnahmen in der „Intermediate Phase“ in außer-europäischen GDL-Systemen. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- EILERS, A. (2011b): Graduated Drivers License System. Das gestufte Führerschein-System – Ein Überblick. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- ENGSTRÖM, I.; GREGERSEN, N. P.; GRANSTRÖM, K.; NYBERG, A. (2008): Young drivers – Reduced crash risk with passengers in the vehicle. In: Accident Analysis and Prevention 40: 341-348: ESSER, H. (2000): Soziologie. Spezielle Grundlagen. Band 4: Opportunitäten und Restriktionen. Frankfurt/Main: Campus

- FAULKS, I. (2011): Displays indicating novice driver status. Report SPAI 2010-19. Sydney: Safety and Policy Analysis International
- FEIERABEND, S.; PLANKENHORN, T.; RATHGEB, T. (2015): JIM 2015. Jugend, Information, (Multi-)Media. Basisstudie zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger in Deutschland. Stuttgart: Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest
- FELL, J. C.; TODD, M.; VOAS, R. B. (2011): A national evaluation of the nighttime and passenger restriction components of graduated driver licensing. In: *Journal of Safety Research* 42: 283-290
- FISCHER, P. (2012): *Curbing Teen Driver Crashes. An In-Depth Look at State Initiatives*. Washington CD: Governors Highway Safety Association
- FLAP, H. (2002): No man is an island: The research programme of a social capital theory. In: FAVEREAU, O.; LAZEGA, E. (Hrsg.): *Conventions and Structures in Economic Organization: Markets, Networks and Hierarchies*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 29-59
- FLAP, H.; SNIJDERS, T. A. B.; VÖLKER, B.; van der GAAG, M. (ohne Jahr): Measurement instruments for social capital of individuals. [<http://gaag.home.xs4all.nl/work/SSND.pdf>, aufgerufen am 24.07.2012]
- FOSS, R. D.; FEAGANES, J. R.; RODGMAN, E. A. (2001): Reducing fatal crash risk among teenage drivers: structuring an effective graduated licensing system. In: *Journal of American Medical Association* (286): 1588-1592
- FOSS, R. D.; GOODWIN, A. H.; McCARTT, A. T.; HELLINGA, L. A. (2009): Short-term effects of a teenage driver cell phone restriction. In: *Accident Analysis and Prevention* 41: 419-424
- FRANZEN, A.; POINTNER, S. (2007): Sozialkapital: Konzeptualisierungen und Messungen. In: FRANZEN, A.; FREITAG, M. (Hrsg.): *Sozialkapital. Grundlagen und Anwendungen*. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 47. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 66-90
- FUNK, W.; LANG, M.; HELD, P.; HALLMEIER, R. (2014): Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft 244. Bremen: Fachverlag NW
- FUNK, W.; ELSENHANS, K.; SCHALLER, S.; SCHRAUTH, B. (2012a): Entwicklung eines Rahmenkonzepts zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Vertiefungsstudie. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 89.243/2009. Schlussbericht. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
- FUNK, W., SCHNEIDER, A. H., ZIMMERMANN, R., GRÜNINGER, G. (2012b): Mobilitätsstudie Fahranfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W.; GRÜNINGER, M. (2010): Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GABLER, S.; HOFFMEYER-ZLOTNIK, J.; KREBS, D. (1994a): Einleitung. In: GABLER, S.; HOFFMEYER-ZLOTNIK, J.; KREBS, D. (Hrsg.): *Gewichtung in der Umfragepraxis*, Opladen: Westdeutscher Verlag
- GABLER, S.; HOFFMEYER-ZLOTNIK, J.; KREBS, D. (Hrsg.) (1994b): *Gewichtung in der Umfragepraxis*, Opladen: Westdeutscher Verlag
- GARCÍA-ESPAÑA, J. F.; GINSBURG, K. R.; DURBIN, D. R.; ELLIOTT, M. R.; WINSTON, F. R. (2009): Primary Access to Vehicles Increases Risky Teen Driving Behaviors and Crashes: National Perspective. In: *Pediatrics* 124: 1069-1075
- GENSCHOW, J.; STURZBECHER, D.; WILLMESLENZ, G. (2013): Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 234. Bremen: Fachverlag NW
- GINSBURG, K. R.; DURBIN, D. R.; GARCÍA-ESPAÑA, J. F.; KALICKA, E. A.; WINSTON, F. K. (2009): Associations between Parenting Styles

- and Teen Driving, Safety-Related Behaviors and Attitudes. In: *Pediatrics* 124: 1040-1051
- GOODWIN, A. H.; THOMAS, L.; KIRLEY, B.; HALL, W.; O'BRIEN, N.; HILL, K. (2015): Countermeasures That Work: A Highway Safety Countermeasure Guide For State Highway Safety Offices. Eighth Edition. Washington DC: NHTSA
- GOODWIN, A. H.; O'BRIEN, N. P.; FOSS, R. D. (2012): Effect of North Carolina's restriction on teenage driver cell phone use two years after implementation. In: *Accident Analysis and Prevention* 48: 363-367
- GOODWIN, A. H.; FOSS, R.; MARGOLIS, L.; WALLER, M. (2010): Parents, Teens and the Learner Stage of Graduated Driver Licensing. Washington, D. C.: AAA Foundation for Traffic Safety
- GOODWIN, A. H.; WALLER, M. W.; FOSS, R. D.; MARGOLIS, L. H. (2006): Parental Supervision of Teenage Drivers in a Graduated Licensing System. In: *Traffic Injury Prevention*, Vol. 7: 224-231
- GRANOVETTER, M. (1985): Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness. In: *American Journal of Sociology*, Vol. 91: 481-510
- GROSSMANN, H.; WILLMES-LENZ, G.; BAHR, M. (2011): Grünes Licht für BF17: Mehr Fahrerfahrung – mehr Sicherheit für Fahranfänger. In: *Zeitschrift für VerkehrsErziehung*, 61. Jg. Heft 1: 15-22
- GROSSMANN, H.; WILLMES-LENZ, G.; BAHR, M. (2010): Begleitetes Fahren ab 17 – ein erfahrebarer Sicherheitsgewinn. In: *Zeitschrift für VerkehrsErziehung*, 60. Jg. Heft 4: 15-20
- HARRISON, W. (2012a): From the Kerb to Traffic. An Australian parents' guide to helping learner drivers become safer young drivers. 3. Auflage. Ferntree Gully: Eastern Professional Services Pty Ltd
- HARRISON, W. (2012b): Supervising a learner isn't too bad. Stress management for the parents of learner drivers. 2. Auflage. Ferntree Gully: Eastern Professional Services Pty Ltd
- HARRISON, W. (2010): Fifty percent of parents are below average: Investigating the roles parents play in their children's road safety. Paper Presented at the 2010 Road Safety Research, Education, and Policing Conference – Canberra, Australia
- HARTOS, J. L.; BECK, K. H.; SIMONS-MORTON, B. G. (2004): Parents' Intended Limits on Adolescents Approaching Unsupervised Driving. In: *Journal of Adolescent Research* 19: 591-606
- HARTOS, J. L.; EITEL, P.; SIMONS-MORTON, B. G. (2002): Parenting Practices and Adolescent Risky Driving: A Three-Month Prospective Study. In: *Health Education & Behavior* 29: 194-206
- HARTOS, J. L.; EITEL, P.; HAYNIE, D. L.; SIMONS-MORTON, B. G. (2000): Can I Take the Car? Relations Among Parenting Practices and Adolescent Problem-Driving Practices. In: *Journal of Adolescent Research* 15: 352-367
- HAUSTEIN, S.; SCHRECKENBERG, D.; SCHWEER, I. R. (2002): Siedlungsstrukturelle Einflüsse auf die Freizeitmobilität 18- bis 24-Jähriger. In: *Internationales Verkehrswesen*, Jg. 54, Heft 7+8: 351-354
- HEALY, D.; CATCHPOLE, J.; HARRISON, W. (2012): Victoria's Graduated Licensing System Evaluation. Interim Report. Melbourne: VicRoads
- HEDLUND, J.; SHULTS, R. A.; COMPTON, R. (2006): Graduated driver licensing and teenage driver research in 2006. In: *Journal of Safety Research* 37: 107-121
- HENDRIX, M. (2006a): Nationale Programme zum Begleiteten Fahren im internationalen Vergleich. In: (ohne Autor) VdTÜV/CIECA-Workshop zur Rolle des Begleiteten Fahrens bei der Fahrerschulung und beim Prozess der Führerscheinvergabe in der Kategorie B. Workshop-Bericht, 8 [<http://www.cieca.be/download/WorkshopReportDE.pdf>, aufgerufen am 24.06.2008]
- HENDRIX, M. (2006b): A survey of Accompanied Driving. Vortrag auf dem CIECA-VdTUEV Accompanied Driving Workshop, Berlin, 14.12.2006. [<http://www.pptdirectory.com/07/A-survey-of-Accompanied-Driving.html>, aufgerufen am 20.09.2011]
- HINZ, K. (2006a): Begleitetes Fahren ab 17: Modellversuch am Gymnasium. BF17 AG: Verkehr, Sicherheit, Mobilität (25.06.2006). Marktbreit: Gymnasium Marktbreit

- HINZ, K. (2006b): BF17 AG: Verkehr, Sicherheit, Mobilität. Inhalte und methodische Ansätze der 14 Doppelstunden (07.10.2006). Marktbreit: Gymnasium Marktbreit
- HOLTE, H. (2015): Zielgruppe junge Fahrerinnen und Fahrer. In: KLIMMT, Ch.; MAURER, M.; HOLTE, H.; BAUMANN, E. (Hrsg.): Verkehrs-sicherheitskommunikation. Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen Unfallprävention. Wiesbaden: Springer VS
- HOLTE, H.; KLIMMT, Ch.; BAUMANN, E.; GEBER, S. (2014): Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe M: Mensch und Sicherheit, Heft 249. Bremen: Fachverlag NW
- HORSWILL, M. S.; MCKENNA, F. P. (2004): Drivers' Hazard Perception Ability: Situation Awareness on the Road. In: BANBURY, S.; TREMBLAY, S. (EDS.): A Cognitive Approach to Situation Awareness. Aldershot: Ashgate, 155-175
- Insurance Institute for Highway Safety [IIHS] (2014): Effective Dates of Graduated Licensing Laws. Arlington, VA: IIHS, [http://www.iihs.org/media/028244c2-87b1-4108-8122-c055877ea5da/1592381562/Laws/gdl_effective_dates.pdf, aufgerufen am 13.11. 2014]
- JACOBSON, L.; GARCÍA-ESPAÑA, J. F.; DURBIN, D. R.; ERKOBONI, D.; WINSTON, F. K. (2012): Adult-supervised practice driving for adolescent learners: The current state and directions for interventions. In: *Journal of Safety Research*, Vol. 43: 21-28
- JANSEN, D. (1999): Einführung in die Netzwerkanalyse: Grundlagen, Methoden, Anwendungen. Opladen: Leske und Budrich
- JOEL, A. (2010): Practice – selling safety to teen drivers. Vortrag auf der Australian Road Safety Research, Policing and Education Conference, Canberra, ACT
- KAUFMANN, F.-X. (1990): Zukunft der Familie. Stabilität, Stabilitätsrisiken und Wandel der familiären Lebensformen sowie ihre gesellschaftlichen und politischen Bedingungen. München: C. H. Beck
- KAWACHI, I.; SUBRAMANIAN, S. V.; KIM, D. (2008): Social Capital and Health. A Decade of Progress and Beyond. In: KAWACHI, I.; SUBRAMANIAN, S. V.; KIM, D. (Hrsg.): *Social Capital and Health*. New York: Springer Science + Business Media, LLC, 1-26
- KEALL, M. D.; NEWSTEAD, S. (2013): The potential effectiveness of young driver high-performance vehicle restrictions as used in Australia. In: *Accident Analysis and Prevention* 52: 154-161
- KINNEAR, N.; LLOYD, L.; HELMAN, S.; HUSBAND, P.; SCOONS, J.; JONES, S.; STRADLING, S.; MCKENNA, F.; BROUGHTON, J. (2013): Novice drivers: evidence Review and Evaluation. Pre-driver education and training, Graduated Driver Licensing, and the New Drivers Act. Published Project Report PPR673. Crowthorne: Transport Research Laboratory
- Kraftfahrt-Bundesamt [KBA] (2015): Fahrerlaubnisse (FE). Fahrerlaubnisprüfungen 2014. FE 7. Flensburg: KBA
- Kraftfahrt-Bundesamt [KBA] (2014): Fahrerlaubnisse (FE). Fahrerlaubnisprüfungen 2013. FE 7. Flensburg: KBA
- Kraftfahrt-Bundesamt [KBA] (2013): Fahrerlaubnisse (FE). Fahrerlaubnisprüfungen, Fahrerlaubnisse auf Probe, Fahrerlaubniserteilungen, Fahrerlehr-Erlaubnisse, Fahrerlaubnismaßnahmen. Jahr 2012. Fahrerlaubnisbestand im Zentralen Fahrerlaubnisregister 1. Januar 2013. FE 1. Flensburg: KBA
- KREUTER, M. W.; LEZIN, N. (2002): Social Capital Theory. Implications for Community-Based Health Promotion. In: DICLEMENTE, R. J.; CROSBY, R. A.; KEGLER, M. C. (Hrsg.): *Emerging Theories in Health Promotion Practice and Research*. San Francisco: Jossey-Bass
- LAM, L. T.; NORTON, R.; WOODWARD, M.; CONNOR, J.; AMERATUNGA, S. (2003): Passenger carriage and car crash injury: A comparison between younger and older drivers. *Journal of Safety Research*, 35: 861-867
- LEVY, D. T. (1988): The effects of driving age, driver education and curfew laws on traffic fatalities of 15-17 year olds. In: *Risk Analysis* 8 (4): 565-570
- LEWIS-EVANS, B. (2010): Crash involvement during the different phases of the New Zealand Graduated Driver Licensing System (GDLS). In: *Journal of Safety Research* 41: 359-365

- LIN, N. (2009): *Social Capital: A Theory of Social Structure and Action*. 8. Auflage. Cambridge: Cambridge University Press
- LIN, N. (2008): A Network Theory of Social Capital. In: CASTIGLIONE, D.; van DETH, J. W.; WOLLEB, G. (Hrsg.): *The Handbook of Social Capital*. Oxford: Oxford University Press, 50-69
- LIN, M.; FEARN, K. T. (2003): The provisional license: nighttime and passenger restrictions – a literature review. In: *Journal of Safety Research* Vol. 34, No. 1: 51-61
- LINDSTRÖM (2008): Social Capital and Health-Related Behaviors. In: KAWACHI, I.; SUBRAMANIAN, S. V.; KIM, D. (Hrsg.): *Social Capital and Health*. New York: Springer Science + Business Media, LLC, 215-238
- MÄDER, H., PÖPPEL-DECKER, M. (2001): Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer in den Jahren 1997 und 1998. *Berichte aus der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 129. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- MASTEN, S. V.; HAGGE, R. A. (2004): Evaluation of California's graduated licensing program. In: *Journal of Safety Research* 35: 523-535
- MASTEN, S. V.; THOMAS, F. D.; KORBELAK, K. T.; PECK, R. C.; BLOMBERG, R. D. (2015): *Meta-Analysis of Graduated Driver Licensing Laws*. Washington DC: National Highway Traffic Safety Administration
- MASTEN, S. V.; FOSS, R. D.; MARSHALL, S. W. (2013): Graduated driver licensing program component calibrations and their association with fatal crash involvement. In: *Accident Analysis and Prevention* 57: 105-113
- MAYHEW, D. R. (2003): The learner's permit. In: *Journal of Safety Research* 34: 35-43
- MAYHEW, D. R.; SIMPSON, H. M. (1996): Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system. [<http://www.drivers.com/article/305/>, aufgerufen am 15.03.2004]
- MAYHEW, D. R.; SIMPSON, H. M.; SINGHAL, D. (2005): *Best Practices for Graduated Driver Licensing in Canada*. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
- MAYHEW, D. R.; SIMPSON, H. M.; WILLIAMS, A. F.; DESMOND, K. (2002): Specific and long-term effects of Nova Scotia's Graduated Driver Licensing Program. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety
- MAYHEW, D. R.; WILLIAMS, A.; PASHLEY, Ch. (2014): *A new GDL framework: Evidence base to integrate novice driver strategies*. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
- McCARTT, A. T.; OESCH, N. J.; WILLIAMS, A. F.; CASANOVA POWELL, T. (2011): *New Jersey's License Plate Decal Requirement for Graduated Driver Licenses: Attitudes of Parents and Teenagers, Observed Decal Use, and Citations for Teenage Driving Violations*. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety [<http://www.iihs.org/research/topics/pdf/r1164.pdf>, aufgerufen am 08.02.2012]
- McKNIGHT, A. J.; PECK, R. C. (2002): Graduated driver licensing: what works? In: *Injury Prevention*, 8 (Suppl. II); ii32-ii38
- MIENERT, M. (2002): Merkmale potenzieller Risikofahrer vor dem Führerscheinerwerb. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, Jg. 48, Heft 4: 145-150
- Monash University Accident Research Centre [MUARC] (2007): *Going Solo. A resource for parents of P-plate drivers*. [<http://www.monash.edu.au/miri/going-solo-brochure.pdf>, aufgerufen am 27.07.2012]
- MORRISEY, M. A.; GRABOWSKI, D. C.; DEE, T. S.; CAMPBELL, C. (2006): The strength of graduated drivers license programs and fatalities among teen drivers and passengers. In: *Accident Analysis and Prevention* 38: 135-141
- National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA] (Ed.) (2010): *Evaluating the Relationship Between Near-Crashes and Crashes: Can Near Crashes Serve as a Surrogate Safety Metric for Crashes?* Washington: U.S. Department of Transportation
- National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA] (2000): *Graduated driver licensing: Questions and answers*. Washington, D.C.: NHTSA
- New Jersey Teen Driver Study Commission (2008): *Recommendation Report March 2008*. New

- Jersey: Division of Highway Traffic Safety [http://www.nj.gov/oag/hts/downloads/TDSC_Report_Web.pdf, aufgerufen am 16.03.2012]
- New Zealand Transport Agency [NZTA] (2011a): About driver licences. Stage 2 – restricted licence [<http://www.nzta.govt.nz/resources/roadcode/about-licences/stage-2-restricted.html>, aufgerufen am 18.07.2011]
- New Zealand Transport Agency [NZTA] (2011b): NZTA welcomes changes to improve the safety of young drivers [<http://www.nzta.govt.nz/about/media/releases/1202/news.html>, aufgerufen am 19.07.2011]
- New Zealand Transport Agency [NZTA] (2010): Learning to drive: How to get your car license (Factsheet 45). Wellington: NZTA [<http://www.nzta.govt.nz/resources/factsheets/45/learning-to-drive.html>, aufgerufen am 13.03.2012]
- NYBERG, A.; ELLSTRÖM, Ö. (2008): Driver education systems – a preliminary study. Borlänge: The Swedish Road Traffic Inspectorate [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/4664/080508_driver_educations_systems_a_preliminary_study.pdf, aufgerufen am 31.05.2011]
- O'BRIEN, N. P.; FOSS, R. D.; GOODWIN, A. H.; MASTEN, S. V. (2013): Supervised hours requirements in graduated driver licensing: Effectiveness and parental awareness. In: *Accident Analysis and Prevention* 50: 330-335
- Ohne Autor (2006): VdTÜV/CIECA-Workshop zur Rolle des Begleiteten Fahrens bei der Fahrerschulung und beim Prozess der Führerscheinvergabe in der Kategorie B. Workshop-Bericht. [<http://www.cieca.be/download/WorkshopReportDE.pdf>, aufgerufen am 24.06.2008]
- OLTEDAL, S.; RUNDMO, T. (2006): The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. In: *Safety Science*, Vol. 44, 621-628
- Oregon Department of Transportation [ODOT] (ohne Jahr): The Oregon Parent Guide to Teen Driving. [<http://www.odot.state.or.us/forms/dmv/7190.pdf>, aufgerufen am 27.07.2012]
- Organisation for Economic Co-Operation and Development, European Conference of Ministers of Transport [OECD, ECMT] (2006): *Young Drivers. The Road to Safety*. Paris: OECD
- OZER, D. J.; BENET-MARTINEZ, V. (2006): Personality and the Prediction of Consequential Outcomes. In: *Annual Review of Psychology*, Vol. 57, 401-421
- PADLO, P.; AULTMAN-HALL, L.; STAMATIADIS, N. (2005): Passengers and other factors affecting the safety of young and older drivers. In: *Transportation Research Record No. 1937: 7-13*. Washington, DC: Transportation Research Board
- PALAMARA, P.; ADAMS, C. (2005): *The Status of Hazard Perception Testing in Australasia*. Perth: Injury Research Centre, School of Population Health, University of Western Australia
- PALAMARA, P. G.; GAVIN, A. (2005): *The relationship between vehicle power to weight ratio and young driver crash involvement*. Crawley: University of Western Australia. Injury Research Centre (IRC)
- PORTES, A. (1998): Social Capital: Its Origins and Applications in Modern Sociology. In: *Annual Review Sociology*, Vol. 24: 1-24
- PRATO, C. G.; LOTAN, T.; TOLEDO, T. (2009): Intrafamilial Transmission of Driving Behavior. In: *Transport Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, No. 2138: 54-65
- PREUSSER, D. F.; FERGUSON, S. A.; WILLIAMS, A. F. (1998): The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers. In: *Accident Analysis and Prevention* 30: 217-222
- PREUSSER, D. F.; ZADOR, P. L.; WILLIAMS A. F. (1993): The effect of city curfew ordinances on teenage motor vehicle fatalities. In: *Accident Analysis and Prevention* 25 (5): 641-645
- PREUSSER, D. F.; WILLIAMS A. F.; LUND, A. K.; ZADOR, P. L. (1990): City curfew ordinances and teenage motor vehicle injury. In: *Accident Analysis and Prevention* 22 (4): 391-397
- Projektgruppe Begleitetes Fahren (2003): *Begleitetes Fahren ab 17. Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland*. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 154, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

- RAMMSTEDT, B.; JOHN, O. P. (2007): Measuring Personality in one minute or less: A 10-item short version of the Big Five Inventory in English and German. In: *Journal of Research in Personality*, Vol. 41, 203-212
- RAMMSTEDT, B.; KEMPER, C. J.; KLEIN, M. C.; BEIERLEIN, C.; KOVALEVA, A. (2013): Eine kurze Skala zur Messung der fünf Dimensionen der Persönlichkeit. Big-Five-Inventory-10 (BFI-10). In: *methoden, daten, analysen*, Jg. 7, Heft 2, 233-249
- RAMMSTEDT, B.; KEMPER, C. J.; KLEIN, M. C.; BEIERLEIN, C.; KOVALEVA, A. (2012): Eine kurze Skala zur Messung der fünf Dimensionen der Persönlichkeit. Big-Five-Inventory-10 (BFI-10). *GESIS-Working Papers 2012/23*. Mannheim: GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften
- REISS, J. A.; KRÜGER, H. P. (1995): Accident risk modified by passengers. In: KLOEDEN C. N., McLEAN, A. J. (Hrsg.): *Proceedings of the Thirteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Vol. 1. Adelaide, Australia: NHMRC Road Accident Research Unit
- RICE, T. M.; PEAK-ASA, C.; KRAUS, J. F. (2004): Effects of the California graduated driver licensing program. In: *Journal of Safety Research* 35: 63-69
- Road Safety Authority [RSA] (2011): *Your Logbook* [<http://www.rsa.ie/en/RSA/Learners-Drivers/Driver-Training/Car-Training-EDT/Your-Logbook/>, aufgerufen am 08.12.2011]
- RÖSCH, G. (1994): Kriterien der Gewichtung einer nationalen Bevölkerungsstichprobe. In: GABLER, S., HOFFMEYER-ZLOTNIK, J., KREBS, D. (Hrsg.), *Gewichtung in der Umfragepraxis*, Opladen: Westdeutscher Verlag, 7-26
- ROSSNAGEL, Th.; FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2016): Aufbereitung vorliegender Forschungsdaten für vertiefende Analysen zum Begleiteten Fahren ab 17. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.0638/2015. Schlussbericht. Nürnberg: IfeS
- ROTHE, G.; WIEDENBECK, M. (1987): Stichprobengewichtung: Ist Repräsentativität machbar? In: *ZUMA Nachrichten* 21, 43-57
- SALVA, M. A. Q.; BARBOT, F.; HARTLEY, S.; SAUVAGNAC, R.; VAUGIER, I.; LOFASO, F.; PHILIP, P. (2014): Sleep disorders, sleepiness, and near-miss accidents among long-distance highway drivers in the summertime. In: *Sleep Medicine*, Vol. 15, No. 1: 23-26
- SCHADE, F.-D.; HEINZMANN, H.-J. (2011): Sicherheitswirksamkeit des Begleiteten Fahrens ab 17. Summative Evaluation. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 218. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHÄFERS, B.; SCHERR, A. (2005): *Jugendsoziologie. Einführung in Grundlagen und Theorien*. 8., umfassend aktualisierte und überarbeitete Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- SCHNELL, R.; HILL, P. B.; ESSER, E. (2013): *Methoden der empirischen Sozialforschung*. München: Oldenbourg
- SCHULZE, H. (1999): *Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer*. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 103. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCIALFA, C. T.; DESCHÊNES, M. C.; FERENCÉ J.; BOONE, J.; HORSWILL, M. S.; WETTON, M. (2011): A hazard perception test for novice drivers. In: *Accident Analysis and Prevention* 43: 204-208
- SCOTT-PARKER, B.; WATSON, B.; KING, M. J.; HYDE, M. K. (2012): Confirmatory factor analysis of the Behaviour of Young Novice Drivers Scale (BYNDS). In: *Accident Analysis and Prevention* 49: 385-391
- SCOTT-PARKER, B.; BATES, L.; WATSON, B. C.; KING, M. J.; HYDE, M. K. (2011): The impact of changes to the graduated driver licensing program in Queensland, Australia on the experiences of Learner drivers. In: *Accident Analysis and Prevention* 43: 1301-1308
- SCOTT-PARKER, B.; WATSON, B.; KING, M. J. (2010): The risky behaviour of young drivers: Developing a measurement tool. *Proceedings of the 24th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference*, Niagara Falls, Canada, June 6-9
- SCOTT-PARKER, B.; WATSON, B. C.; KING, M. J. (2009): Exploring how parents and peers influence the behaviour of young drivers. In:

- Proceedings of the 2009 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference: Smarter, Safer Directions, 10-12 November 2009, Convention Exhibition Centre, Sydney
- SENSERRICK, T. M. (2009): Australian Graduated Driver Licensing Systems. In: *Journal of the Australasian College of Road Safety*, Vol. 20, No. 1 (February): 20-26
- SENSERRICK, T. M.; WHELAN, M. (2003): Graduated Driver Licensing: Effectiveness of Systems and Individual Components. Report No. 209. Monash University: Accident Research Centre
- SENSERRICK, T. M.; WILLIAMS, A. F. (2015): Summary of Literature of the Effective Components of Graduated Driver Licensing Systems. Austroads Research Report AP-R476-15. Sydney: Austroads
- SEO, D.; TORABI, M. R. (2004): The Impact of In-Vehicle Cell-Phone Use on Accidents or Near-Accidents Among College Students. In: *Journal of American College Health*, Vol. 53, No. 3: 101-107
- SHOPE, J. T.; MOLNAR, L. J. (2004): Michigan's graduated driver licensing program: Evaluation of the first four years. In: *Journal of Safety Research* 25: 337-344
- SHOPE, J. T.; MOLNAR, L. J. (2003): Graduated driver licensing in the United States: evaluation results from the early programs. In: *Journal of Safety Research* 34: 63-69
- SIMONS-MORTON, B.; HARTOS, J. (2002): Application of the Authoritative Parenting Model to Adolescent Health Behavior. In: DICLEMENTE, R. J.; CROSBY, R. A.; KEGLER, M. C. (Hrsg.): *Emerging Theories in Health Promotion Practice and Research*. San Francisco: Jossey-Bass, 100-125
- SIMONS-MORTON, B. G.; HARTOS, J. L.; BECK, K. H. (2004): Increased Parent Limits on Teen Driving: Positive Effects From a Brief Intervention Administered at the Motor Vehicle Administration. In: *Prevention Science* 5: 101-111
- SIMONS-MORTON, B. G.; HARTOS, J. L.; LEAF, W. A.; PREUSSER, D. F. (2005): Persistence of Effects of the Checkpoints Program on Parental Restrictions of Teen Driving Privileges. In: *American Journal of Public Health* 95: 447-452
- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, M. C. (2006): Parent involvement in novice teen driving: a review of the literature. In: *Injury Prevention* 12: i30-i37
- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, M. C.; CATALANO, R. F. (2008): Parenting and the Young Driver Problem. *American Journal of Preventive Medicine*. Author manuscript [<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2562681/pdf/nihms53596.pdf>, aufgerufen am 22.01.2012]
- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, C.; ZHANG, Z.; KLAUER, S. E.; LEE, S. E.; WANG, J.; ALBERT, P. S.; DINGUS, T. A. (2011a): Crash and Risky Driving Involvement Among Novice Adolescent Drivers and Their Parents. In: *Research and Practice*, Vol. 101, No. 12: 2362-2367
- SIMONS-MORTON, B. G.; OUIMET, M. C.; ZHANG, Z.; KLAUER, S. E.; LEE, S. E.; WANG, J.; CHEN, R.; ALBERT, P.; DINGUS, T. A. (2011b): The Effect of Passengers and Risk-Taking Friends on Risky Driving and Crashes/Near Crashes Among Novice Teenagers. In: *Journal of Adolescent Health* 49: 587-593
- Statistisches Bundesamt [DESTATIS] (2015): *Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 25-Jährigen. 2014*. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STEINBERG, L. (2011): Adolescents' Risky Driving in Context. In: *Journal of Adolescent Health*, 49: 557-558
- STIENSMEIER-PELSTER, J. (2008): *Abschlussbericht zum Niedersächsischen Modellversuch Begleitetes Fahren ab 17*. Gießen: Justus-Liebig-Universität
- SÜMER, N.; LAJUNEN, T.; ÖZKAN, T. (2005): Big Five Personality traits as the Distal Predictors of Road Accident Involvement. In: UNDERWOOD, G. (Hrsg): *Traffic and Transport Psychology. Theory and Application*. Proceedings of the ICTTP 2004. Amsterdam et al.: Elsevier, 215-227
- SWOV (2010): *Fact Sheet: Hazard perception in traffic*. Leidschendam: SWOV

- TAUBMANN-BEN-ARI, O. (2011): The contribution of perceived parental and familial characteristics to attitudes toward accompanied driving among young drivers. In: *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 43: 1720-1729
- TOEPPER, L. (2009): *Das Heft zum Begleiteten Fahren ab 17 Jahren*. München: Verlag Heinrich Vogel
- Traffic Injury Research Foundation [TIRF] (ohne Jahr): *GDL – New Drivers. Learner Stage (Stage 2) At a Glance*. Young and New Driver Resource Centre. Ottawa: TIRF [<http://yndrc.tirf.ca/downloads/YNDRS-ataglanceGDLpass-advancedno vice3-2.pdf>, aufgerufen am 21.03.2016]
- TRONSMOEN, T. (2011): Differences between formal and informal practical driver training as experienced by the learners themselves. In: *Transportation Research Part F*: 176-188
- TREZZINI, B. (1998): Konzepte und Methoden der sozialwissenschaftlichen Netzwerkanalyse: Eine aktuelle Übersicht. In: *Zeitschrift für Soziologie*, Vol. 27: 378-394
- TWISK, D.A. M.; VLAKVELD, W. P.; COMMANDEUR, J. J. F.; SHOPE, J. T.; KOK, G. (2014): Five road safety education programmes for young adolescent pedestrians and cyclists: a multi-programme evaluation in a field setting. In: *Accident Analysis and Prevention*, 66: 55-61
- ULLEBERG, P.; RUNDMO, T. (2003): Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. In: *Safety Science*, Vol. 41, 427-443
- ULMER, R. G.; PREUSSER, D. F.; WILLIAMS, A. F.; FERGUSON, S. A.; FARMER, C. M. (2000): Effect of Florida's graduated licensing program on the crash rate of teenage drivers. In: *Accident Analysis and Prevention* 32: 527-532
- van der GAAG, M.; SNIJDERS, T. A. B. (2004): The Resource Generator: Social capital quantification with concrete items. [http://gaag.home.xs4all.nl/work/RG_paper.pdf, aufgerufen am 23.07.2012]
- VANLAAR, W.; MAYHEW, D.; MARCOUX, K.; WETS, G.; BRIJS, T.; SHOPE, J. (2009a): An Evaluation of Graduated Driver Licensing Programs in North America. An Analysis of Relative Fatality Risks of 16, 17, 18 and 19 Year Old Drivers Using a Meta-Analytic Approach. Ottawa: Traffic Injury Research Foundation
- VANLAAR, W.; MAYHEW, D.; MARCOUX, K.; WETS, G.; BRIJS, T.; SHOPE, J. (2009b): An evaluation of graduated driver licensing programs in North America using a meta-analytic approach. In: *Accident Analysis and Prevention* 41: 1104-1111
- VLAKVELD, W. P. (2008): *Toetsen en trainen van gevaarherkenning: onderzoek naar de toetsbaarheid en trainbaarheid van gevaarherkenning bij jonge beginnende automobilisten in 2007*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV [<http://www.swov.nl/rapport/D-2008-02.pdf>, aufgerufen am 14.11.2011]
- WALK, K. M.; TAUBERT, L. (2010): *Close to. Ein Unterrichtsbaustein für den Fahrschulunterricht zum Thema "Risikoverhalten junger Fahranfänger"*. [http://www.close-to.net/docs/1274/Close_to_in_der_Fahrausbildung_2010.pdf, aufgerufen am 17.01.2012]
- WELLS, P.; TONG, S.; SEXTON, B.; GRAYSON, G.; JONES, E. (2008): *Cohort II: A Study of Learner and New Drivers. Volume 1 – Main Report*. Road Safety Research Report No. 81. London: Department for Transport
- WHELAN, M.; SENSERRICK, T.; GROEGER, J.; TRIGGS, T.; HOSKING, S. (2004): *Learner Driver Experience*. MUARC Report 221. Victoria: Monash University Accident Research Centre
- WILLIAMS, A. F. (2011): *Commentary: Graduated Licensing – Moving Forward or Standing Still?* In: *Traffic Injury Prevention*, 12: 207-209
- WILLIAMS, A. F. (2007): Contribution of the components of graduated licensing to crash reductions. In: *Journal of Safety Research* 38: 177-184
- WILLIAMS, A. F. (2003): Teenage drivers: patterns of risk. In: *Journal of Safety Research* 34: 5-15
- WILLIAMS, A. F. (2001): *Teenage Passengers in Motor Vehicle Crashes: A Summary of Current Research*. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety [http://www.hwysafety.org/safety-facts/teens/teen_passengers.pdf, aufgerufen am 29.04.2004]
- WILLIAMS, A. F. (2000): North America's approach to the young driver problem. *Proceedings of the Novice Driver's Conference*, 1 & 2 June 2000.

- Department of Transport, Local Government and the Regions, UK
- WILLIAMS, A. F. (1995): Restrictive Measures for Young, Beginning Drivers. Washington DC: Insurance Institute For Highway Safety
- WILLIAMS, A. F.; MAYHEW, D. R. (2008): Graduated Licensing and Beyond. In: *American Journal of Preventive Medicine* 35 (3S): S324-S333
- WILLIAMS, A. F.; PREUSSER, D. F. (1997): Night driving restriction for youthful drivers: a literature review and commentary. In: *Journal of Public Health Policy* 18 (3): 334-345
- WILLIAMS, A. F.; TEFFT, B. C.; GRABOWSKI, J. G. (2012): Graduated Driver Licensing Research, 2010-Present. In: *Journal of Safety Research* 43: 195-203
- WILLIAMS, A. F.; CHAUDHARY, N. K.; TISON, J. (2010): Evaluation of New Jersey's Graduated Driver Licensing Program. Washington DC: Foundation for Traffic Safety
- WILLIAMS, A. F.; FERGUSON, S. A.; McCARTT, A. T. (2007): Passenger effects on teenage driving and opportunities for reducing the risks of such travel. In: *Journal of Safety Research* 38: 381-390
- WILLMES-LENZ, G. (2002): Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger. *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 144*, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- WILLMES-LENZ, G.; BAHR, M.; GROSSMANN, H. (2006): Begleitetes Fahren ab 17: ein neuer Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos von Fahranfängern. *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 56. Jg., Heft 3: 8-9 und 27-23
- WINKELBAUER, M.; SMUC, M.; CHRIST, R.; VAVRYN, K (2003): Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B. Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit
- WITTENBERG, R.; CRAMER, H. VICARI, B. (2014): *Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics. Eine syntaxorientierte Einführung*. Konstanz, München: UVK
- WOLF, C. (2009): Netzwerke und soziale Unterstützung. *GESIS-Working Papers 2009/09*. Mannheim: GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften
- ZAKRAJSEK, J. S.; SHOPE, J. T.; OUIOMET, M. C.; WANG, J.; SIMONS-MORTON, B. G. (2009): Efficacy of a Brief Group Parent-Teen Intervention in Driver Education to Reduce Teenager Driver Injury Risk: A Pilot Study. In: *Family & Community Health*. Author manuscript [<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2747635/pdf/nihms137449.pdf>, aufgerufen am 11.01.2012]
- ZEHNPFFENNIG, A. (2006): *Schule-begleitet-Fahren. de. Unterrichts Anregungen für Lehrkräfte*. Bonn: Verkehrswacht Medien & Service-Center
- ZWICKER, T. J.; WILLIAMS A. F.; CHAUDHARY, N. K.; FARMER, C. M. (2006): Evaluation of California's graduated licensing system. Arlington, VA: Insurance Institute für Highway Safety

Tabellen

Tab. 1: Synopse der durchschnittlichen Fahrleistungen der Fahranfänger – nach unterschiedlichen Zeiträumen

Tab. 2: Synopse der durchschnittlichen Fahrtzeiten der Fahranfänger – nach unterschiedlichen Zeiträumen

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2012

- M 230: Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen
Gerlach, Leven, Leven, Neumann, Jansen € 21,00
- M 231: Verkehrssicherheitsrelevante Leistungspotenziale, Defizite und Kompensationsmöglichkeiten älterer Kraftfahrer
Poschadel, Falkenstein, Rinkenauer, Mendzheritskiy, Fimm, Worringer, Engin, Kleinemas, Rudinger € 19,00
- M 232: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland
Neumann-Opitz, Bartz, Leipnitz € 18,00

2013

- M 233: 8. ADAC/BAST-Symposium 2012 – Sicher fahren in Europa
CD-ROM / kostenpflichtiger Download € 18,00
- M 234: Fahranfängervorbereitung im internationalen Vergleich
Genschow, Sturzbecher, Willmes-Lenz € 23,00
- M 235: Ein Verfahren zur Messung der Fahrsicherheit im Realverkehr entwickelt am Begleiteten Fahren
Glaser, Waschulewski, Glaser, Schmid € 15,00
- M 236: Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000 bis 2010
Pöppel-Decker, Langner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 237: Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland
Funk, Faßmann € 18,00
- M 238: Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen
Funk, Hecht, Nebel, Stumpf € 24,50
- M 239: Das Fahrerlaubnisprüfungssystem und seine Entwicklungspotenziale – Innovationsbericht 2009/2010 € 16,00
- M 240: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen – Berichtsjahr 2011 – Abschlussbericht
Küter, Holdik, Pöppel-Decker, Ullitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.
- M 241: Intervention für punkteauffällige Fahrer – Konzeptgrundlagen des Fahreignungsseminars
Glitsch, Bornewasser, Sturzbecher, Bredow, Kaltenbaek, Büttner € 25,50
- M 242: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit – Vorstudie
Bahamonde-Birke, Link, Kunert € 14,00

2014

- M 243: Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung
Sturzbecher, Mörl, Kaltenbaek € 25,50
- M 244: Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation
Funk, Lang, Held, Hallmeier € 18,50

M 245: Psychische Folgen von Verkehrsunfällen
Auerbach € 20,00

M 246: Prozessevaluation der Kampagnenfortsetzung 2011-2012 „Runter vom Gas!“
Klimmt, Maurer, Baumann € 14,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung – gültig ab 1. Mai 2014
Gräcmann, Albrecht € 17,50

M 247: Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und -fahrer
von Below, Holte € 19,50

M 248: Erkenntnisstand zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ältere Verkehrsteilnehmer
Falkenstein, Joiko, Poschadel € 15,00

M 249: Wirkungsvolle Risikokommunikation für junge Fahrerinnen und Fahrer
Holte, Klimmt, Baumann, Geber € 20,00

M 250: Ausdehnung der Kostentragungspflicht des § 25a StVG auf den fließenden Verkehr
Müller € 15,50

M 251: Alkohol-Interlocks für alkoholauffällige Kraftfahrer
Hauser, Merz, Pauls, Schnabel, Aydeniz, Blume, Bogus, Nitzsche, Stengl-Herrmann, Klipp, Buchstaller, DeVol, Laub, Müller, Veltgens, Ziegler € 15,50

M 252 Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw
Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor, ist interaktiv und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2015

M 253: Simulatorstudien zur Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten
Schömg, Schoch, Neukum, Schumacher, Wandtner € 18,50

M 254: Kompensationsstrategien von älteren Verkehrsteilnehmern nach einer VZR-Auffälligkeit
Karthaus, Willemssen, Joiko, Falkenstein € 17,00

M 255: Demenz und Verkehrssicherheit
Fimm, Blankenheim, Poschadel € 17,00

M 256: Verkehrsbezogene Eckdaten und verkehrssicherheitsrelevante Gesundheitsdaten älterer Verkehrsteilnehmer
Rudinger, Haverkamp, Mehliß, Falkenstein, Hahn, Willemssen € 20,00

M 257: Projektgruppe MPU-Reform
Albrecht, Evers, Klipp, Schulze € 14,00

M 258: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen
Follmer, Geis, Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 14,00

M 259: Alkoholkonsum und Verkehrsunfallgefahren bei Jugendlichen
Hoppe, Tekaat € 16,50

M 260: Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13
Schmiedel, Behrendt € 16,50

M 261: Stand der Radfahrausbildung an Schulen und motorische Voraussetzungen bei Kindern
Günther, Kraft € 18,50

M 262: Qualität in Fahreignungsberatung und fahreignungsfördernden Maßnahmen
Klipp, Bischof, Born, DeVol, Dreyer, Ehlert, Hofstätter, Kalwitzki, Schattschneider, Veltgens € 13,50

M 263: Nachweis alkoholbedingter Leistungsveränderungen mit einer Fahrverhaltensprobe im Fahrsimulator der BAST Schumacher

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2016

M 264: Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen von Below € 17,50

M 265: Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis Kühne, Hundertmark € 15,00

M 266: Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie Wandtner
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 267: Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahreraufgabe Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

M 268: Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

M 269: Ansätze zur Optimierung der Fahrschulausbildung in Deutschland Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

M 270: Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ulitzsch
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

M 271: Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“ Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Süflow € 14,50

M 272: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015 Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

M273: Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

M 273b: Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weiß
Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 274: Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen Sturzbecher, Bredow
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 275: Reform der Fahrlehrerausbildung
Teil 1: Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

Teil 2: Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern

Brünken, Leutner, Sturzbecher
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 276: Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen Martensen, Diependaele € 14,50

2018

M 277: Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge Panwinkler € 18,50

M 278: Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 279: Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw Zweite Erhebungsphase Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <http://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 280: Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

M 281: Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleitvaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools Neumann-Opitz € 16,50

M 282: Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahrsimulator der BAST Machbarkeitsstudie Schumacher, Schubert € 15,50

M 283: Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maßnahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer Schubert, Gräemann, Bartmann € 18,50

M 284: Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“ Funk, Schrauth € 15,50

Fordern Sie auch unser kostenloses Gesamtverzeichnis aller lieferbaren Titel an! Dieses sowie alle Titel der Schriftenreihe können Sie unter der folgenden Adresse bestellen:

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-63

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Website finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de